

Mobilität im Kanton Bern

Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

April 2018

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
des Kantons Bern
Direction des travaux publics, des transports
et de l'énergie du canton de Berne

Anteile der Verkehrsmittel an der Tagesdistanz.

Fuss Velo MIV ÖV Andere

Täglich zurückgelegte Distanz pro Person im Inland.

Impressum

Empfohlene Zitierweise:

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

Datenbasis:

Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, 2010, 2005 und 2000, Bundesamt für Statistik / Bundesamt für Raumentwicklung

Datenauswertung:

Statistik Stadt Bern, Thomas Holzer, Franziska Müller, Miriam Gretler

Projektleitung und Redaktion:

Manon Giger, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

Sandrine Capt, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

Begleitgruppe:

Livia Kurer, Amt für Raumordnung und Gemeinden, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern (bis August 2017)

Carla Laub, Amt für Raumordnung und Gemeinden, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern (ab September 2017)

Bruno Meier, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

Peter Muheim, Tiefbauamt, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

Tobias Ramser, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (bis August 2017) Bern

Herausgeberin:

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Reiterstrasse 11, 3011 Bern

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

Das Wichtigste auf einer Seite

Dieser Bericht zeigt die Ergebnisse einer Spezialauswertung aus dem „Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015“, einer der grössten Verkehrserhebungen der Schweiz. Die Bevölkerung im Kanton Bern legt im Inland pro Tag durchschnittlich knapp 40 Kilometer zurück und ist dafür rund 85 Minuten unterwegs. Diese Werte haben sich seit 2010 kaum verändert. Die Durchschnittsgeschwindigkeit ist somit ebenfalls stabil geblieben.

Der Freizeitverkehr ist mit 48% der Distanzen weiterhin der wichtigste Verkehrszweck. Die Anteile der Verkehrsmittel (Modalsplit) sind im Kanton Bern im Vergleich zu 2010 unverändert geblieben. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) ist mit 63% der Tagesdistanzen weiter dominant. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) ist im Kanton Bern mit 27% nach wie vor höher als der schweizweite Anteil von 24%.

Entsprechend sind auch die ÖV-Abonnemente stärker verbreitet: 65% der im Kanton Bern wohnhaften Bevölkerung besitzt ein ÖV-Abonnement gegenüber 57% gesamtschweizerisch betrachtet.

Die Erhebung zeigt auch regionale Unterschiede: Während die Regionen Berner Jura, Oberaargau und Emmental durch hohe MIV- und tiefe ÖV-Anteile gekennzeichnet sind, sticht die Region Bern-Mittelland durch hohe ÖV- und tiefe MIV-Anteile heraus.

Die wichtigsten Kennzahlen (jeweils pro Tag und pro Person)

		Tages- distanz im Inland [km]	Unter- wegszeit im Inland [Min.]	Tagesdistanz		Anteil an Tagesdistanz		Freizeit- anteil an Distanz [%]	
				ÖV	MIV	ÖV	MIV		
				[km]	[km]	[%]	[%]		
Schweiz		2010	36.7	83.4	8.6	24.4	23.4	66.4	40.2
		2015	36.8	82.2	9.0	24.4	24.4	66.1	44.1
Kanton Bern		2010	40.1	86.3	10.8	25.1	26.8	62.6	42.3
		2015	39.6	84.7	10.7	25.0	27.1	63.2	48.2
Regionen	Berner Jura	2015	39.5	74.7	(4.1)	31.8	(10.5)	80.5	51.7
	Biel/Bienne-Seeland	2015	37.9	81.7	9.2	24.9	24.3	65.7	43.6
	Oberaargau	2015	34.6	76.4	6.9	24.8	19.9	71.6	45.5
	Emmental	2015	43.4	84.1	9.4	31.0	21.6	71.3	47.3
	Bern-Mittelland	2015	39.8	87.1	13.6	22.1	34.3	55.5	52.4
	Thun	2015	41.8	89.0	11.1	26.7	26.6	63.8	47.3
	Oberland West	2015	40.1	83.4	9.6	25.6	23.9	63.9	33.2
	Oberland Ost	2015	38.3	92.5	9.0	25.3	23.6	66.1	47.5
Agglomerationen	Bern	2015	39.3	86.9	13.4	21.9	34.1	55.6	52.9
	Biel/Bienne	2015	33.4	80.4	11.6	18.2	34.6	54.4	47.0
	Interlaken	2015	43.1	86.9	11.7	26.9	27.1	62.5	51.4
	Thun	2015	40.1	87.4	11.4	24.7	28.4	61.6	47.9
Raumtypen	Urbane Kerngebiete	2015	38.1	87.3	15.1	19.0	39.8	50.0	50.1
	Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	2015	39.8	81.0	7.9	28.0	19.9	70.5	49.0
	Zentrumsnahe ländliche Gebiete	2015	43.4	88.0	7.3	32.4	16.8	74.6	46.5
	Hügel- und Berggebiete	2015	36.7	74.2	6.0	26.4	16.3	72.0	33.6

L'essentiel en bref

Le présent rapport présente les résultats d'une analyse réalisée sur la base du « Micro-recensement mobilité et transports 2015 », l'une des plus importantes enquêtes sur les transports menées en Suisse. La population bernoise parcourt en moyenne près de 40 kilomètres par jour sur le territoire national et consacre 85 minutes à ses déplacements. Ces chiffres ont peu varié depuis 2010. La vitesse moyenne n'a donc pas connu non plus de modification notable.

Les loisirs restent le principal motif de déplacement totalisant 48 pour cent des distances parcourues. La répartition modale n'a pas varié dans le canton de Berne par rapport à 2010. Avec 63 pour cent des distances journalières, le trafic individuel motorisé (TIM) demeure le principal type de transport. La part des transports publics (TP) est toujours plus élevée dans le canton de Berne qu'au niveau suisse (27 % contre 24 %).

Les abonnements de transports publics sont eux aussi plus répandus : 65 pour cent de la population résidant dans le canton de Berne possède un abonnement de TP, contre 57 pour cent à l'échelle de la Suisse.

Des différences sur le plan régional sont également observées : alors que dans les régions du Jura bernois, de la Haute-Argovie et de l'Emmental la part du TIM est élevée et celle des TP faible, on constate le phénomène inverse dans la région de Berne-Mittelland.

Principaux chiffres (par jour et par personne)

		Distance journalière en Suisse [km]	Temps de trajet en Suisse [min.]	Distance journalière		Part de la distance journalière		Part de la distance parcourue pour les loisirs [%]	
				TP [km]	TIM [km]	TP [%]	TIM [%]		
Suisse		2010	36.7	83.4	8.6	24.4	23.4	66.4	40.2
		2015	36.8	82.2	9.0	24.4	24.4	66.1	44.1
Canton de Berne		2010	40.1	86.3	10.8	25.1	26.8	62.6	42.3
		2015	39.6	84.7	10.7	25.0	27.1	63.2	48.2
Régions	Jura bernois	2015	39.5	74.7	(4.1)	31.8	(10.5)	80.5	51.7
	Biel/Bienne-Seeland	2015	37.9	81.7	9.2	24.9	24.3	65.7	43.6
	Haute-Argovie	2015	34.6	76.4	6.9	24.8	19.9	71.6	45.5
	Emmental	2015	43.4	84.1	9.4	31.0	21.6	71.3	47.3
	Berne-Mittelland	2015	39.8	87.1	13.6	22.1	34.3	55.5	52.4
	Thoune	2015	41.8	89.0	11.1	26.7	26.6	63.8	47.3
	Oberland ouest	2015	40.1	83.4	9.6	25.6	23.9	63.9	33.2
	Oberland est	2015	38.3	92.5	9.0	25.3	23.6	66.1	47.5
Agglomérations	Berne-Mittelland	2015	39.3	86.9	13.4	21.9	34.1	55.6	52.9
	Biel/Bienne	2015	33.4	80.4	11.6	18.2	34.6	54.4	47.0
	Interlaken	2015	43.1	86.9	11.7	26.9	27.1	62.5	51.4
	Thoun	2015	40.1	87.4	11.4	24.7	28.4	61.6	47.9
Types d'espaces	Centres urbains	2015	38.1	87.3	15.1	19.0	39.8	50.0	50.1
	Ceinture des agglomérations et axes de développement	2015	39.8	81.0	7.9	28.0	19.9	70.5	49.0
	Espaces ruraux à proximité d'un centre urbain	2015	43.4	88.0	7.3	32.4	16.8	74.6	46.5
	Régions de montagne et de collines	2015	36.7	74.2	6.0	26.4	16.3	72.0	33.6

Inhaltsverzeichnis

1	EINLEITUNG UND METHODISCHE HINWEISE	6
1.1	Aufbau und Ziele des Berichts	6
1.2	Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015.....	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	Weitere Hinweise.....	12
2	VERFÜGBARKEIT UND NUTZUNG VON FAHRZEUGEN UND ÖV- ABONNEMENTEN.....	13
2.1	Fahrzeugbesitz der Haushalte	13
2.2	Verfügbarkeit von Autos und Führscheinbesitz	18
2.3	Verfügbarkeit von Velos.....	21
2.4	Besitz von ÖV-Abonnements.....	24
2.5	Verfügbarkeit von Auto- und Veloabstellplätzen.....	27
3	VERKEHRSAUFKOMMEN.....	31
3.1	Kennziffern zum Verkehrsaufkommen	31
3.2	Mobile und nicht mobile Personen	36
3.3	Verkehrsaufkommen im Tagesablauf.....	37
3.4	Länge von Etappen im Kanton Bern	39
	Länge von Wegen.....	41
4	VERKEHRSMITTEL	42
4.1	Kennziffern zur Verkehrsmittelwahl.....	42
4.2	Auswertungen zum Veloverkehr	53
5	WEGZWECKE	56
5.1	Kennziffern zu den Wegzwecken.....	56
5.2	Auswertungen zu den Freizeitwegen	63
6	SOZIODEMOGRAFISCHE UNTERSCHIEDE.....	66
6.1	Geschlecht	66
6.2	Alter.....	68
6.3	Einkommen.....	70
7	EINSTELLUNGEN ZUR VERKEHRSPOLITIK	72
7.1	Gebühren und Einnahmenverwendung.....	72
7.2	Strassenverkehr: Stau	73
7.3	Öffentlicher Verkehr.....	74
8	ZUSAMMENFASSENDE VERGLEICHE UND FOLGERUNGEN	75
8.1	Entwicklung der letzten Jahre	75
8.2	Vergleich zwischen dem Kanton Bern und der Schweiz	75
8.3	Vergleich zwischen den Regionen, den Agglomerationen und den Raumtypen.....	76
8.4	Schlussfolgerungen für die Verkehrs- und Raumentwicklungspolitik.....	76
	ANHANG A: INHALTSÜBERSICHT ZUM ELEKTRONISCHEN ANHANG	77
	ANHANG B: GLOSSAR	82
	LITERATURVERZEICHNIS UND DATENQUELLEN.....	87

1 EINLEITUNG UND METHODISCHE HINWEISE

1.1 Aufbau und Ziele des Berichts

Der vorliegende Bericht basiert auf der Erhebung „Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015“, die im Auftrag des Bundesamtes für Statistik und des Bundesamtes für Raumentwicklung durchgeführt wurde.¹ Der Bericht fasst die wichtigsten Erkenntnisse aus dieser gesamtschweizerischen Erhebung für den Kanton Bern und dessen Regionen, Agglomerationen und Raumtypen zusammen.

Dieses Kapitel beinhaltet Informationen zur Erhebung, insbesondere wird auch detailliert auf die Eigenschaften der Stichprobe für den Kanton Bern eingegangen. In den nachfolgenden Kapiteln werden die Daten nach verschiedenen thematischen Schwerpunkten analysiert und die wichtigsten Erkenntnisse kurz kommentiert. Der Anhang enthält ein Glossar, das Auskunft über Begriffe und die verwendeten Abkürzungen gibt. Die Datengrundlagen sind in Form von Tabellen, die auch Vertrauensintervalle enthalten, in einem separaten elektronischen Anhang verfügbar.

Die Kapitel sind wie folgt aufgebaut:

- Als erstes wird soweit möglich ein Vergleich mit früheren Erhebungen dargestellt. Hierzu wurden die Datengrundlagen von 2000, 2005, 2010 und 2015 ausgewertet. Um die statistische Verlässlichkeit zu gewährleisten, werden Zeitreihen nur für den Kanton Bern als Ganzes und nicht für Perimeter mit kleineren Stichproben erstellt.
- Danach werden die Ergebnisse des Kantons Bern mit der gesamten Schweiz verglichen.
- Schliesslich folgen Analysen für die Regionen² (angelehnt an die Perimeter der Regionalkonferenzen bzw. regionalen Verkehrskonferenzen), die Agglomerationen (Abgrenzung gemäss Bundesamt für Statistik) sowie für unterschiedliche Raumtypen³ (nach den Kategorien des kantonalen Richtplans) (vgl. Abbildung 1-1).
- In einigen Kapiteln werden thematische Schwerpunkte vertieft.

1.2 Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr ist die wichtigste Grundlage zur Beurteilung von zahlreichen Aspekten des Verkehrsverhaltens. Die Ergebnisse daraus werden in verschiedensten Bereichen der Verkehrswissenschaft, -planung und -politik und auch in der Raumplanung verwendet. 1974 wurde erstmals eine gesamtschweizerische Befragung der Bevölkerung zum Verkehrsverhalten durchgeführt. Diese Erhebung wird seither ungefähr alle fünf Jahre wiederholt. Sie erfolgt mittels computergestützter Telefonbefragung (sogenannte CATI-Technik) durch ein dafür spezialisiertes Befragungsinstitut. Das Interview umfasst ein Grundmodul, in dem der Fahrzeugbesitz und die am Vortag zurückgelegten Strecken erhoben werden. Den Teilnehmerinnen und Teilnehmern werden zudem die Fragen eines zufällig zugewiesenen Zusatzmoduls vorgelegt (Tagesreisen, Reisen mit Übernachtungen, Langsamverkehr und Beruf, verkehrspolitische Einstellung).

Schweizweit wurden 2015 über 57'000 Interviews geführt. Damit die Resultate für die Gesamtbevölkerung möglichst repräsentativ ausfallen, werden die Haushalte und die Personen nach einem anerkannten Verfahren gewichtet. Dieses berücksichtigt beispielsweise, dass einige Personengruppen (z.B. junge Ledige) schwieriger zu erreichen sind.

Seit dem Mikrozensus 2010 wird zusätzlich zu Start und Ziel der Etappen auch die gewählte Route erfasst (Routing Methode). Damit können die Distanzen zuverlässiger bestimmt werden,

¹ Vgl. BFS/ARE (2017), Mobilität in der Schweiz – Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015.

² Neu für diese Auswertung werden die beiden Regionen Biel/Bienne-Seeland-Berner Jura und Thun Oberland-West jeweils unterteilt und die Verwaltungskreise Berner Jura sowie Thun separat ausgewertet. Im Anhang 1 wird erläutert wie mit den früheren Auswertungen vergleichbare Werte basierend auf dem elektronischen Anhang berechnet werden können.

³ Die Auswertung der Raumtypen basiert auf einer Auswertung der Gemeinden. Den Gemeinden wird jeweils der entsprechende (Haupt-) Raumtyp zugeordnet.

als wenn sie von den Befragten selbst geschätzt und nur grob plausibilisiert werden. Der Vergleich der geschätzten und gerouteten Distanzen zeigt eine Überschätzung von rund 10% in den Mikrozensus vor 2010. Die Werte früherer Mikrozensus wurden daher mit verkehrsmittel- und distanzabhängigen Korrekturfaktoren korrigiert. Daher sind früher publizierte Werte nicht mehr direkt mit denen von 2010 und 2015 vergleichbar. Die verwendeten Korrekturfaktoren sind im elektronischen Anhang enthalten.

1.3 Die Auswertung für den Kanton Bern und dessen Regionen

Für den Mikrozensus 2015 wurden im Kanton Bern 4'484 Zielpersonen aus ebenso vielen Haushalten befragt (siehe Abbildung 1-2). Von diesen Zielpersonen verfügen 3'245 Personen über einen Führerschein. Auf Basis dieser drei Grundgesamtheiten (Haushalte, Zielpersonen und Zielpersonen mit Führerschein) wird im nachfolgenden Bericht das Mobilitätsverhalten der Berner Bevölkerung ausgewertet und mit der gesamten Schweiz verglichen.

Neben den kantonalen Auswertungen wird das Verkehrsverhalten zusätzlich für folgende Regionen analysiert:

- Regionen angelehnt an die Regionalkonferenzperimeter: Biel/Bienne-Seeland, Berner Jura, Oberaargau, Emmental, Bern-Mittelland, Thun, Oberland West und Oberland Ost.
- Agglomerationen gemäss neuer Definition des BFS: Bern, Biel/Bienne, Thun und Interlaken.⁴
- Raumtypen nach den Kategorien des Richtplans: urbane Kerngebiete, Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen, zentrumsnahe ländliche Gebiete sowie Hügel- und Berggebiete.

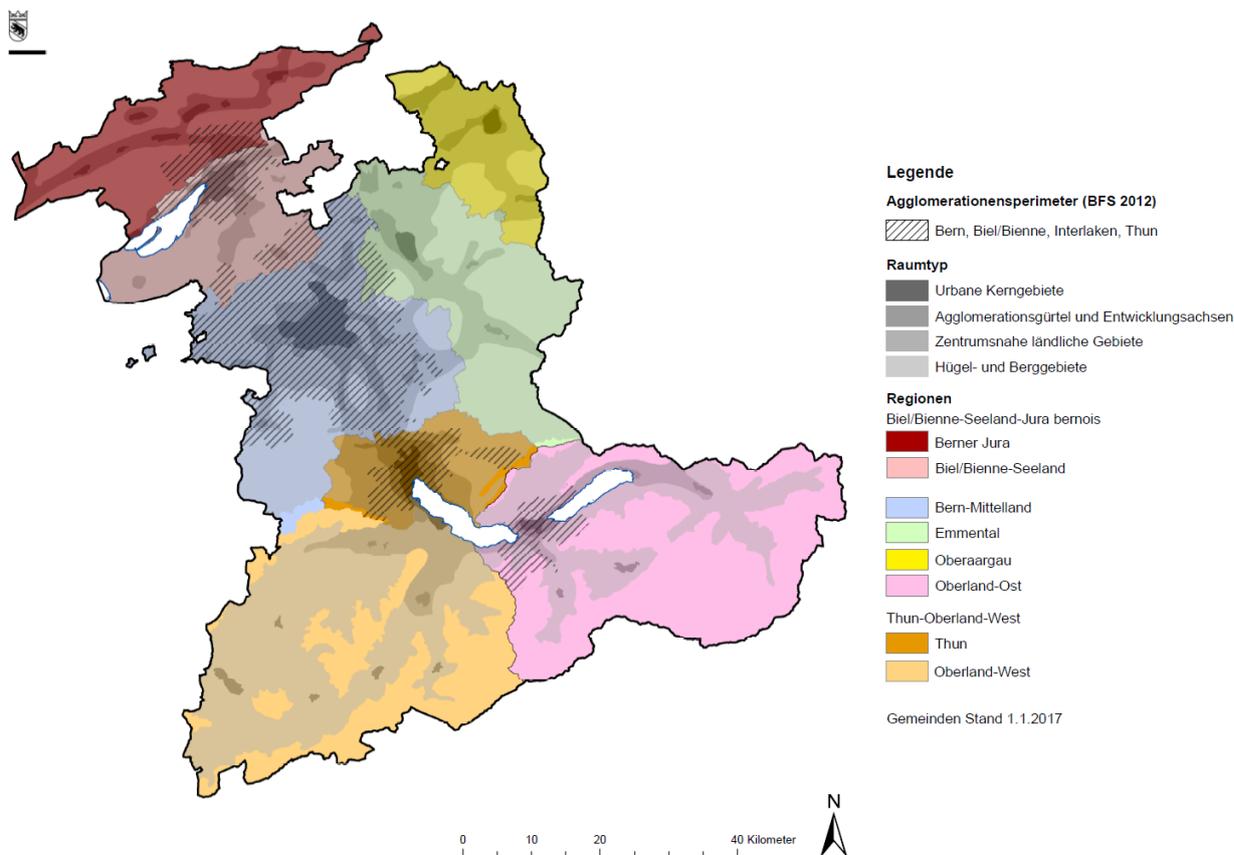
Eine separate, detailliertere Auswertung im Auftrag der Verkehrsplanung der Stadt Bern und der Regionalkonferenz Bern-Mittelland zeigt auch Ergebnisse für die Stadt Bern und für einzelne Sektoren im Grossraum Bern.⁵ Zusätzliche Analysen zum Veloverkehr wurden durch das Tiefbauamt des Kantons Bern erstellt.⁶

⁴ Burgdorf gilt seit der 2012 geltenden Definition des BFS nicht mehr als Agglomeration. Die Agglomerationen mit ihren Perimetern gemäss der alten Definition (inkl. Burgdorf) sind im elektronischen Anhang aufgeführt.

⁵ Stadt Bern und Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2018), Mobilität in der Region Bern-Mittelland. Mikrozensus 2015 zum Verkehrsverhalten, Bern.

⁶ Tiefbauamt des Kantons Bern (2018), Zusatzauswertung Veloverkehr Mikrozensus Mobilität und Verkehr, Velonutzung 2000 - 2015 im Kanton Bern, Bern.

Abbildung 1-1: Agglomerations-, Raumtyp- und Regionsperimeter des Kantons Bern



Die Grundgesamtheiten variieren zwischen den einzelnen geografischen Untersuchungs-
räumen stark. Abbildung 1-2 zeigt die ungewichtete Anzahl Beobachtungen in den einzelnen
Regionen für die zwei Grundgesamtheiten (Anzahl Zielpersonen und Anzahl Zielpersonen mit
Führerschein) und vergleicht diese mit den Anzahl Beobachtungen 2005 und 2010. Für die
Befragung 2015 wurde im Gegensatz zu 2010 auf eine Verdichtung der Stichprobe im Kanton
Bern verzichtet. 2010 wurden aufgrund der Verdichtung 8'336 Zielpersonen befragt, 2005 waren
es 4'606.

Abbildung 1-2: Grundgesamtheiten in einzelnen Regionen, Agglomerationen und Raumtypen, 2005, 2010, 2015

	Zielpersonen			Zielpersonen mit Führerausweis		
	2005	2010	2015	2005	2010	2015
Schweiz	33'390	62'868	57'090	23'073	43'993	40'799
Kanton Bern	4'606	8'336	4'484	3'131	5'790	3'245
Regionen						
Berner Jura	407	1'779	247	265	1243	185
Biel/Bienne-Seeland			846			605
Oberaargau	154	497	273	101	379	219
Emmental	518	832	505	344	572	344
Bern-Mittelland	3'121	3'424	1'462	2'149	2'346	1'056
Thun	305	1'284	586	203	904	427
Oberland West			212			162
Oberland Ost	101	520	353	69	346	247
Agglomerationen						
Bern	2'959	3'082	1'490	2'032	2'100	1'082
Biel/Bienne	188	892	576	121	595	412
Interlaken	47	370	179	37	245	131
Thun	189	886	548	121	622	390
Raumtypen						
Urbane Kerngebiete			1'971			1'401
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen			1'522			1'092
Zentrumsnahe ländliche Gebiete			803			611
Hügel- und Berggebiete			188			141

Damit verlässliche Aussagen gemacht werden können, muss die Struktur der Stichprobe mit der Struktur der Grundgesamtheit im Kanton Bern übereinstimmen. Zu diesem Zweck wurde die Stichprobe nach wichtigen Kriterien wie Alter und Geschlecht nachgewichtet. Damit wird insbesondere die Verzerrung ausgeglichen, dass gewisse Personengruppen (insbesondere junge, erwerbstätige Männer) weniger gut für Befragungen erreichbar sind als andere. Es wurde dieselbe Gewichtung verwendet wie in der nationalen Studie.

Für die kantonale Auswertung ist zudem wichtig, dass die Regionen repräsentativ vertreten sind. Abbildung 1-3 zeigt, dass die Verteilung der Stichprobe auf die Regionen sehr gut mit der tatsächlichen Verteilung in der Grundgesamtheit übereinstimmt. Die nationale Gewichtung ist deshalb problemlos auch für den Kanton Bern anwendbar.

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

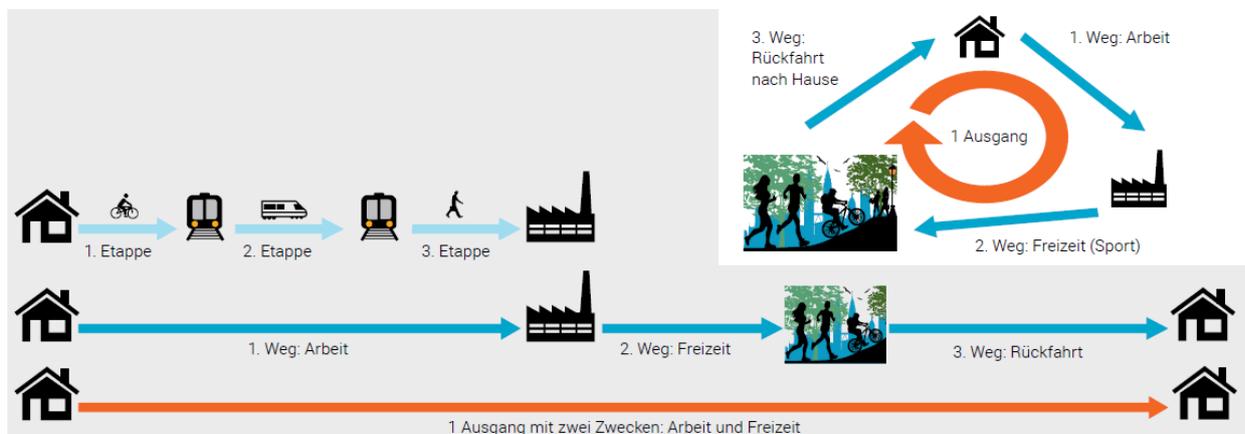
	Grundgesamtheit (Personen ab 6 Jahren)		Stichprobe (gewichtet)		Differenz [Prozentpunkte]
	Anzahl	[%]	Anzahl	[%]	
Kanton Bern	951'359	100.00%	7030	100.00%	-
Berner Jura	50'088	5.26%	401	5.70%	-0.44
Biel/Bienne-Seeland	159'137	16.73%	1'136	16.15%	0.57
Oberaargau	74'524	7.83%	544	7.74%	0.09
Emmental	89'974	9.46%	704	10.02%	-0.56
Bern-Mittelland	379'030	39.84%	2'804	39.88%	-0.04
Thun	100'464	10.56%	743	10.56%	0.00
Oberland West	53'273	5.60%	344	4.90%	0.70
Oberland Ost	44'869	4.72%	355	5.05%	-0.33

1.4 Das Grundkonzept von Etappen, Wegen und Ausgängen

Im Mikrozensus werden Etappen, Wege und Ausgänge unterschieden:

- Jede **Etappe** (ab 25 m, ausgenommen Ortsveränderungen innerhalb von Gebäuden) wird bestimmt durch die Benutzung eines bestimmten Verkehrsmittels: Wenn das Verkehrsmittel wechselt, beginnt eine neue Etappe, aber kein neuer Weg, solange nicht auch der Zweck ändert.
- Ein **Weg** besteht aus einer oder mehreren Etappen und wird definiert durch den Zweck bzw. durch die Tätigkeit am Zielort. Wenn der Zielort erreicht wird, ist der Weg zu Ende. Wechselt der Zielort, beginnt ein neuer Weg. Genauere Angaben zum Zweck wie Arbeit, Ausbildung, Freizeit usw. enthält das Glossar.
- Als **Ausgang** wird eine Abfolge von Wegen bezeichnet, die zu Hause beginnt und wieder zu Hause endet.
- Bei der **Dauer** wird unterschieden zwischen Unterwegszeit (ohne Warte- und Umsteigezeit) und der Wegzeit (inkl. allfälliger Warte- und Umsteigezeiten). Für die vorliegende Auswertung wurde durchgehend die Unterwegszeit verwendet.

Abbildung 1-4: Das Grundkonzept von Etappen, Wegen und Ausgängen⁷



⁷ Quelle: BFS/ARE (2017), Mobilität in der Schweiz – Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015.

1.5 Vertrauensintervall

Obschon die Erhebung eine der grössten Spezialerhebungen der Schweiz ist und gemäss anerkannter Forschungspraxis durchgeführt und ausgewertet wird, müssen die Ergebnisse besonders für kleinere Bevölkerungsgruppen mit Vorsicht interpretiert werden. Um die Aussagekraft von Daten zu messen, wird in der Statistik häufig das Vertrauensintervall verwendet. Dieses gibt an, in welchem Intervall um den beobachteten Wert sich der wahre Wert mit 90%-iger Sicherheit befindet.⁸ Dies kann am folgenden Beispiel genauer erläutert werden:

- Tagesdistanz der Erwerbstätigen: 47.8 km
- Vertrauensintervall (für 90%): +/- 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 Kilometer +/- 1 Kilometer, also zwischen 46.8 Kilometer und 48.8 Kilometer liegt.

Das Vertrauensintervall ist somit vor allem dann 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 ist als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils, in Klammern ausgewiesen z.B. (45.2). Beträgt die untersuchte Gruppe weniger als fünf Beobachtungen, wird diese durch eine Doppel-Klammer ausgewiesen z.B. ((54.3)).⁹ Im Bericht wird darauf verzichtet, die Vertrauensintervalle auszuweisen. Im elektronischen Anhang sind sämtliche Vertrauensintervalle aufgeführt.

Die Höhe des Vertrauensintervalls ist stark von der Anzahl Befragten abhängig. In Abbildung 1-5 wird dies am Beispiel der Tagesdistanz pro Person aufgezeigt: Das angegebene Vertrauensintervall steigt, wenn eine Region mit kleinerer Basis (bspw. Oberland Ost statt Kanton Bern) untersucht wird.

Abbildung 1-5: Beispiele zum Vertrauensintervall, Tagesdistanz (km pro Person)

	Basis (Anzahl Befragte)	Mittelwert (in km)	VI (90%) +/-
Schweiz	57'090	36.8	0.46
Kanton Bern	4'484	39.6	1.75
Berner Jura	247	39.5	7.67
Biel/Bienne-Seeland	846	37.9	4.00
Oberaargau	273	34.6	5.38
Emmental	505	43.4	5.58
Bern-Mittelland	1'462	39.8	3.19
Thun	586	41.8	4.88
Oberland West	212	40.1	7.53
Oberland Ost	353	38.3	5.63

Lesebeispiel: In der Region Oberland Ost beträgt die mittlere Tagesdistanz 38.3 Kilometer pro Person. Aufgrund der geringen Zahl von Interviews liegt der wahre Wert mit 90%-iger Wahrscheinlichkeit bei 38.3 Kilometer +/- 5.63 Kilometer, so dass z.B. die Unterschiede zwischen den Regionen Oberland Ost und Emmental nur als Tendenzaussage, aber nicht als signifikant gelten können.

⁸ In der Wissenschaft wird oft auch das 95%-ige oder 99%-ige Vertrauensintervall verwendet. In der vorliegenden Studie ist immer das 90%-ige Vertrauensintervall gemeint.

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 der Gruppengrösse grosszügiger angewendet. So werden auch zu kleineren Gruppen Angaben gemacht. Diese sind aber mit Vorsicht zu geniessen.

1.6 Weitere Hinweise

Grundsätzlich sind alle Zahlen im Bericht ohne Rücksicht auf die einzelnen Endsummen auf- bzw. abgerundet. Die Totalbeträge können deshalb in gewissen Fällen scheinbar von der Summe der Einzelwerte abweichen bzw. 100% leicht über- oder unterschreiten. Bei Zahlenangaben im Text wird zu Gunsten der Lesbarkeit oft gerundet, z.B. "fast 80%" wenn der Tabellenwert 79.6% ist. Wenn in diesem Bericht die Rede von einer Tendenz ist oder der Begriff tendenziell benutzt wird, heisst das, dass die Aussage zu einem bestimmten Wert nicht signifikant ist.

In diesem Bericht werden nur Wege und Distanzen im Inland abgebildet. Alle Angaben beziehen sich auf den Wohnort der Befragten: Es sind also z.B. Wege einer Regionsbewohnerin dargestellt, deren Ziele und Wegstrecken innerhalb oder ausserhalb der Region liegen können. Die Fahrt einer Bernerin von Chur nach Zürich ist enthalten, jedoch nicht die Fahrt eines Genfers von Bern nach Interlaken. Somit sind im ganzen Bericht keine territorialen Aussagen über den Verkehr auf dem Gebiet einer bestimmten Region enthalten.

2 VERFÜGBARKEIT UND NUTZUNG VON FAHRZEUGEN UND ÖV- ABONNEMENTEN

2.1 Fahrzeugbesitz der Haushalte

a) Entwicklung im Kanton Bern

Abbildung 2-1: Zeitreihe Fahrzeugbesitz der Haushalte (durchschnittliche Anzahl pro Haushalt)¹⁰
BE

Fahrzeuge pro Haushalt	2005	2010	2015
Autos	1.11	1.08	1.08
Motorräder	0.15	0.15	0.13
Kleinmotorräder	0.06	0.04	0.04
Mofas / Motorfahrräder	0.09	0.07	0.05
Velos	2.03	1.92	1.85
Davon langsame E-Bikes ¹¹	oben enthalten	oben enthalten	0.07
Davon schnelle E-Bikes	oben enthalten	oben enthalten	0.03

Der Velobesitz weist die auffälligste Veränderung auf, er nimmt von 2005 bis 2015 deutlich ab. Die Abnahme der Fahrzeuge pro Haushalt ist unter anderem auf die kleiner gewordenen Haushaltgrössen zurückzuführen (vgl. Abbildung 2-2). Der Besitz von E-Bikes wird für das Jahr 2015 das erste separat Mal erhoben.

Abbildung 2-2: Haushaltsgrösse in der Stichprobe (Mittelwert in den Regionen)¹²
Verfeinerte Regionen-Darstellung

Personen pro Haushalt	2005	2010	2015
Schweiz	2.37	2.33	2.21
Kanton Bern	2.37	2.29	2.14
Berner Jura	2.42	2.31	2.12
Biel/Bienne-Seeland			2.16
Oberaargau	2.47	2.39	2.13
Emmental	2.54	2.51	2.36
Bern-Mittelland	2.24	2.20	2.12
Thun	2.52	2.34	2.07
Oberland West			2.17
Oberland Ost			2.03

Aus der Abbildung 2-2 geht hervor, dass die Haushalte kleiner werden. Sowohl in der gesamten Schweiz, wie auch im Kanton Bern und in allen Regionen sinkt die durchschnittliche Personenanzahl pro Haushalt.

Die Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt ist unter anderem von der Haushaltsgrösse abhängig: Kleinere Haushalte haben tendenziell weniger Fahrzeuge. Auch Wohnort, Haushaltseinkommen, Erwerbsquote und Altersstruktur des Haushalts sind weitere Einflussgrössen. Es gilt dennoch zu beachten, dass seit 2010 der Strassenfahrzeugbestand an Personenwagen in absoluten Zahlen zugenommen hat: 2010 waren es im Kanton Bern rund 481'000 immatrikulierte Personenwagen und 2015 zirka 520'000. In diesen Zahlen sind allerdings auch

¹⁰ Die Variablen "Fahrzeugbesitz der Haushalte" wurden ab 2005 anders kodiert. Deshalb sind die Werte vor 2005 nicht vergleichbar und nicht ausgewiesen.

¹¹ Langsame (mit Tretunterstützung bis 25 km/h) und schnelle (bis 40 km/h) E-Bikes werden dabei separat erfasst. Für 2005 und 2010 sind die Kategorien der E-Bikes in der Kategorie der Velos enthalten.

¹² Für den MZMV 2015 wurde pro Haushalt nur eine Person befragt und nicht mehr mehrere wie in den vorhergehenden Umfragen.

die im Kanton Bern immatrikulierten Firmenfahrzeuge enthalten, welche durch den MZMV, der sich an die privaten Haushalte richtet, nicht erfasst sind.

b) Schweiz, Kanton Bern und Regionen

Abbildung 2-3: Fahrzeugbesitz der Haushalte (durchschnittliche Anzahl pro Haushalt)
CH, BE und Regionen

Fahrzeuge pro Haushalt	Autos	Motorräder	Kleinmotor- räder	Mofas / Motorfahr- räder	Velos	Davon langsame E- Bikes	Davon schnelle E- Bikes
Schweiz	1.16	0.14	0.03	0.04	1.66	0.07	0.01
Kanton Bern	1.08	0.13	0.04	0.05	1.85	0.07	0.03
Berner Jura	1.30	0.09	(0.01)	0.05	1.34	(0.04)	(0.01)
Biel/Bienne-Seeland	1.09	0.12	0.04	0.04	1.91	0.06	(0.01)
Oberaargau	1.27	0.14	0.04	0.10	1.69	0.08	(0.02)
Emmental	1.29	0.16	0.04	0.06	2.25	0.12	0.03
Bern-Mittelland	0.94	0.12	0.03	0.03	1.83	0.07	0.04
Thun	1.09	0.15	0.05	0.05	1.95	0.09	(0.03)
Oberland West	1.21	0.16	(0.06)	0.08	1.74	(0.05)	(0.02)
Oberland Ost	1.00	0.12	0.03	0.06	1.68	0.05	(0.03)

In Berner Haushalten gibt es im Durchschnitt weniger Autos, aber deutlich mehr Velos als im schweizerischen Mittel. Die Ausstattung der Haushalte mit schnellen E-Bikes ist im Kanton Bern tendenziell höher als im Rest der Schweiz. Im Emmental gibt es pro Haushalt im Mittel fast doppelt so viele langsame E-Bikes wie im gesamten Kanton Bern und in der Schweiz. Die Werte der schnellen E-Bikes weisen für die Regionen zum Teil sehr grosse Vertrauensintervalle auf und müssen deshalb mit der gebührenden Vorsicht interpretiert werden.

c) Agglomerationen

Abbildung 2-4: Fahrzeugbesitz der Haushalte (durchschnittliche Anzahl pro Haushalt)
CH, BE und Agglomerationen

Fahrzeuge pro Haushalt	Autos	Motorräder	Kleinmotor- räder	Mofas / Motorfahr- räder	Velos	Davon langsame E- Bikes	Davon schnelle E- Bikes
Schweiz	1.16	0.14	0.03	0.04	1.66	0.07	0.01
Kanton Bern	1.08	0.13	0.04	0.05	1.85	0.07	0.03
Bern	0.94	0.12	0.03	0.03	1.84	0.07	0.04
Biel/Bienne	0.96	0.12	0.04	0.02	1.66	0.06	(0.01)
Interlaken	1.07	0.15	(0.02)	(0.05)	1.88	(0.07)	(0.01)
Thun	1.01	0.16	0.04	0.04	2.01	0.09	0.03

Der Autobesitz liegt in allen Berner Agglomerationen unter dem gesamtschweizerischen Wert. Für Interlaken ist der Unterschied nicht statistisch signifikant. Dabei besitzen die Haushalte der beiden grössten Agglomerationen, Bern und Biel/Bienne, am wenigsten Autos und Biel/Bienne auch am wenigsten Velos.

d) Raumtypen

Abbildung 2-5: Fahrzeugbesitz der Haushalte (durchschnittliche Anzahl pro Haushalt) nach Raumtyp

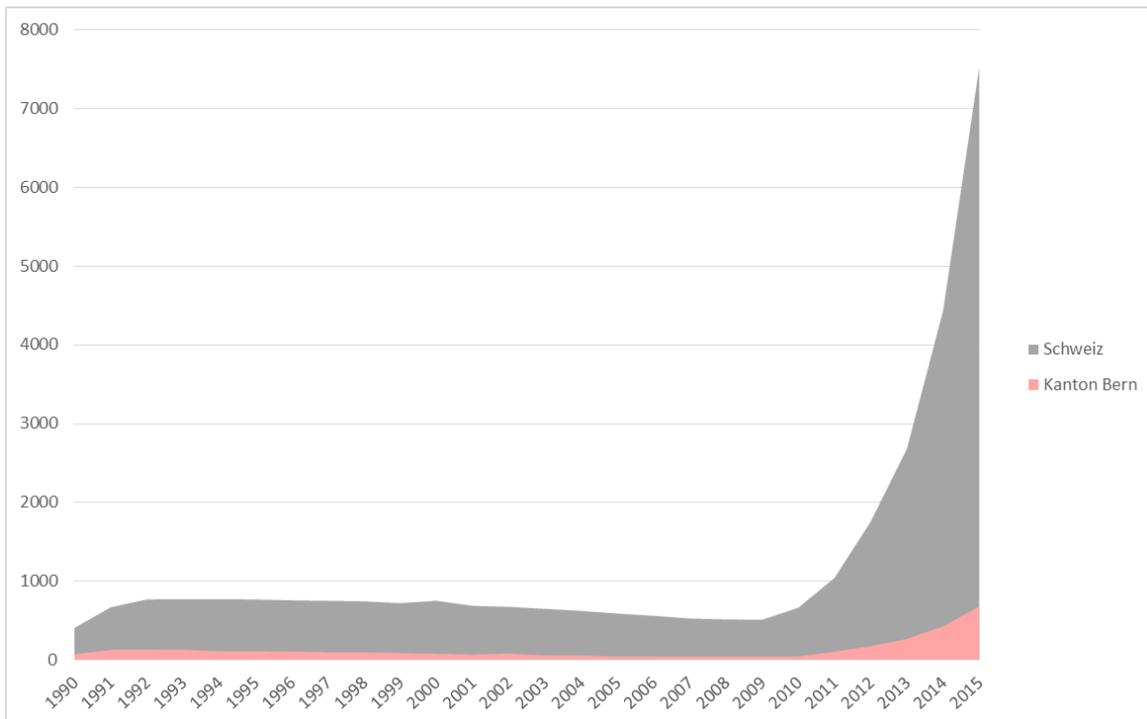
Fahrzeuge pro Haushalt	Autos	Motorräder	Kleinmotor- räder	Mofas / Motorfahrr- äder	Velos	Davon langsame E- Bikes	Davon schnelle E- Bikes
Schweiz	1.16	0.14	0.03	0.04	1.66	0.07	0.01
Kanton Bern	1.08	0.13	0.04	0.05	1.85	0.07	0.03
Urbane Kerngebiete	0.82	0.12	0.03	0.02	1.74	0.06	0.03
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	1.20	0.12	0.04	0.05	1.96	0.08	0.03
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	1.39	0.17	0.05	0.09	1.98	0.09	0.02
Hügel- und Berggebiete	1.38	0.15	(0.06)	0.15	1.59	(0.10)	(0.03)

Bei der Abbildung 2-5 sind die urbanen Kerngebiete hervorzuheben: Gegenüber den anderen Raumtypen ist der Wert für den Autobesitz markant tiefer, was auf kürzere Wege, bessere ÖV-Erschliessung und die Haushaltsstruktur in den urbanen Gebieten zurückzuführen sein dürfte. Interessanterweise ist der Velobesitz in den zentrumsnahen ländlichen Gebieten sowie in den Agglomerationsgürteln und Entwicklungsachsen höher als in den urbanen Kerngebieten. Langsame E-Bikes sind in der Stichprobe in den Haushalten der Hügel- und Berggebiete am häufigsten vorzufinden. Allerdings ist der Unterschied zu den übrigen Raumtypen nicht statistisch signifikant. Zugleich ist das auch der Raumtyp mit dem tiefsten Wert für den Velobesitz. Hier könnten die E-Bikes aber an Bedeutung gewinnen und das Velomanko etwas ausgleichen. Diese Entwicklung gilt es zu beobachten, denn die Zahlen sind noch wenig verlässlich.

e) Auswertungen zur Elektromobilität

Die Verbesserung der Energieeffizienz und die Verminderung des Schadstoffausstosses der Fahrzeuge haben einen hohen Stellenwert in der kantonalen Verkehrspolitik. Den Elektrofahrzeugen kommt deshalb ein besonderes Interesse zu. Derzeit spielen Elektrofahrzeuge noch eine marginale Rolle und werden mit Ausnahme der E-Bikes vom Mikrozensus nicht separat ausgewiesen. Weitere Quellen geben dazu Auskunft. Die Strassenverkehrsämter erfassen sämtliche zulassungspflichtigen Fahrzeuge (Abbildung 2-6 und Abbildung 2-7).¹³

**Abbildung 2-6: Strassenfahrzeugbestand elektrischer Personenwagen
CH und BE**



Nach einer langen Phase der Stagnation auf sehr tiefem Niveau hat bei den Elektro-Personenwagen ab dem Jahr 2010 ein kräftiges Wachstum eingesetzt. Der Gesamtbestand liegt aktuell schweizweit bei etwas über 7'500 Fahrzeugen und hat sich im Kanton Bern von 46 Fahrzeugen im Jahr 2010 auf 682 im 2015 mehr als verzehnfacht. Trotzdem beträgt 2015 der Anteil elektrischer Personenwagen im Kanton Bern gerade mal 0.13% des gesamten Personenwagenbestandes. 9% aller elektrischen Personenwagen der Schweiz sind im Kanton Bern immatrikuliert.

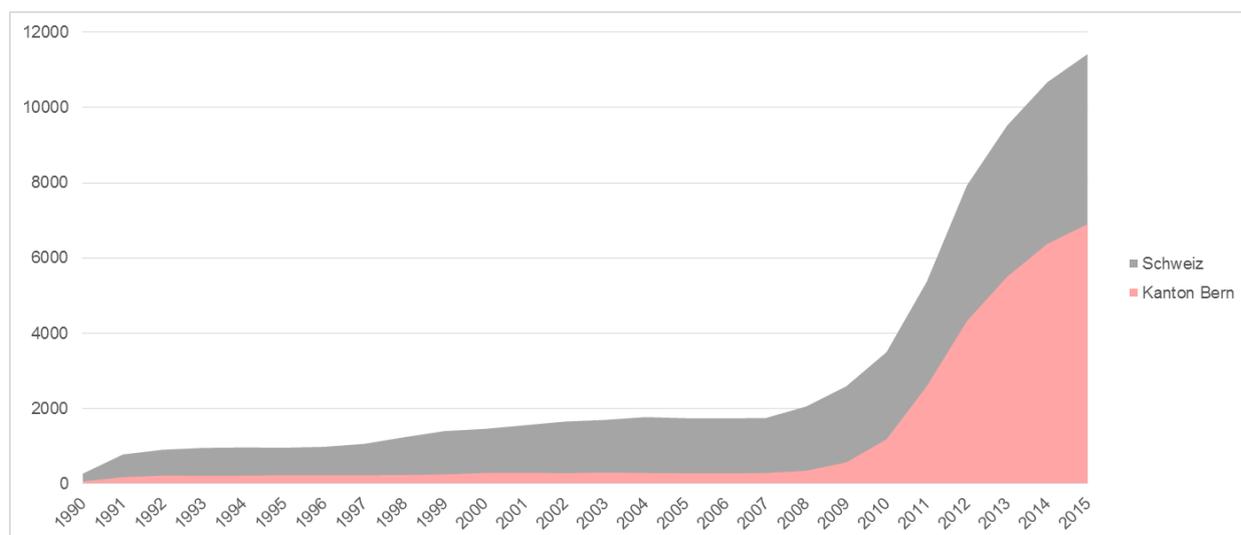
Zusätzlich wurden von den Strassenverkehrsämtern seit 2010 Hybrid-Fahrzeuge separat erfasst: Der Anteil hybrider¹⁴ Personenwagen beträgt 2015 im Kanton Bern etwas über 1%, am schweizweiten Gesamtbestand sind das über 10%.¹⁵

¹³ Quelle: STAT-TAB – interaktive Tabellen (BFS). Strassenfahrzeugbestand: Motorfahrzeuge nach Kanton, Fahrzeugart, Treibstoff und Jahr. Filter: elektr. Personenwagen - Kt. Bern, Schweiz 1990-2015.

¹⁴ In der Kategorie der Hybrid-Fahrzeuge werden die Benzin-elektrisch und Diesel-elektrisch betriebenen zusammengefasst.

¹⁵ Siehe auch elektronischer Anhang HT2-6a.

**Abbildung 2-7: Strassenfahrzeugbestand elektrischer Motorräder
CH und BE**



Bei den elektrischen Motorrädern (inklusive Roller, Kleinmotorräder und Dreiräder) ist ab 2007 ein grosses Wachstum zu verzeichnen, das sich seit 2012 etwas abzuflachen scheint. 2015 sind im Kanton Bern mit knapp 6'900 Elektro-Rollern knapp 23% aller Kleinmotorräder elektrisch betrieben. Die Statistik wird stark davon beeinflusst, dass alle Postfahrzeuge im Kanton Bern immatrikuliert werden und die Post seit mehreren Jahren systematisch auf Elektro-Roller für die Postzustellung setzt.

**Abbildung 2-8: Strassenfahrzeugbestand Elektrovelos
CH und BE**

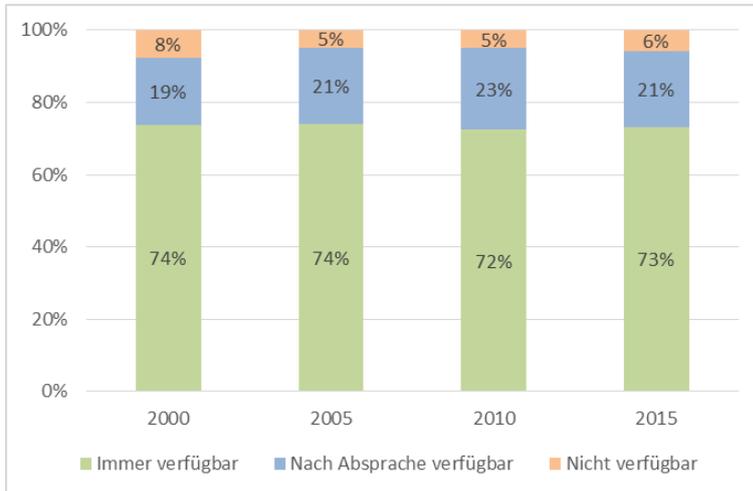
Anteil E-Bikes	CH	BE
Anzahl E-Bikes pro Haushalt	0.09	0.10
Anzahl E-Bikes pro Person	0.04	0.05
Anzahl E-Bikes (Hochrechnung)	330'665	48'984

Die zahlenmässig wichtigste Kategorie von elektrisch betriebenen Fahrzeugen sind mittlerweile die E-Bikes, die in den letzten Jahren ein rasantes Wachstum erlebt haben. Anhand einer Hochrechnung auf der Basis der Daten des Mikrozensus kann eine Grössenordnung des Elektrovelobestandes abgeschätzt werden: Für den Kanton Bern ergibt dies im Jahr 2015 einen Bestand von fast 49'000 E-Bikes. Im Kanton Bern gibt es mehr E-Bikes pro Haushalt und pro Person als in der restlichen Schweiz. Die hochgerechneten Zahlen weisen allerdings eine gewisse Unschärfe auf.

2.2 Verfügbarkeit von Autos und Führerscheinbesitz

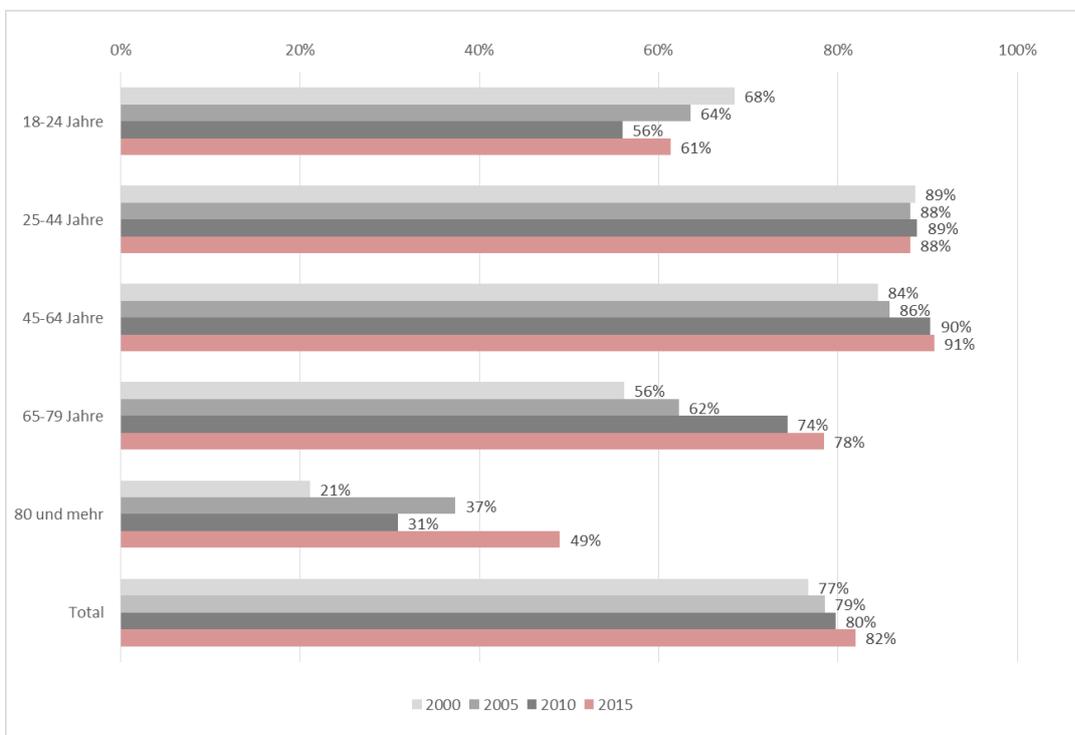
a) Entwicklung im Kanton Bern

Abbildung 2-9: Zeitreihe Verfügbarkeit von Autos (in Prozent der Personen)
BE (Grundgesamtheit: Personen mit Führerschein)



Rund 94% der Bernerinnen und Berner, die einen Führerschein besitzen, haben immer oder mindestens nach Absprache Zugang zu einem Auto. Dieser Anteil hat sich seit 2005 kaum mehr verändert.

Abbildung 2-10: Zeitreihe Führerscheinbesitz
BE



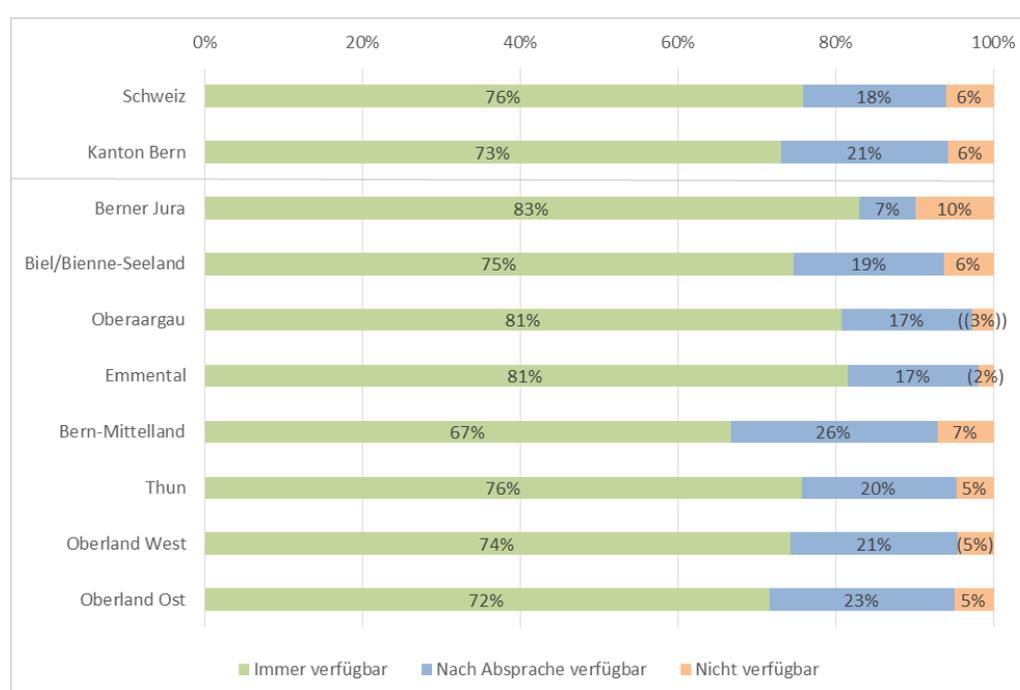
Der Besitz von Führerscheinen hat im Kanton Bern zwischen 2010 und 2015 weiter zugenommen (+2.2 Prozentpunkte). In der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen hat die Verbreitung nach einer starken Abnahme von 68% im 2000 auf 56% im 2010 wieder um fünf Prozentpunkte zugenommen. Damit bestätigt sich zwar der rückläufige Trend unter den

Jungen, den Führerschein zu erwerben. Hingegen scheint der vor fünf Jahren gemessene sehr starke Rückgang ein einmaliger Effekt gewesen zu sein, der durch die Einführung der Zwei-phasen-Ausbildung beeinflusst gewesen sein könnte.

In den Alterskategorien ab 65 Jahren ist eine signifikante Zunahme des Führerscheinbesitzes zu beobachten. Diese Zunahme unter den Älteren lässt sich insbesondere durch den wachsenden Anteil der Pensionierten an der Gesamtbevölkerung erklären. Andererseits bleiben ältere Leute heute tendenziell länger gesund, so dass sie den Ausweis vermehrt länger behalten.

b) Schweiz, Kanton Bern und Regionen

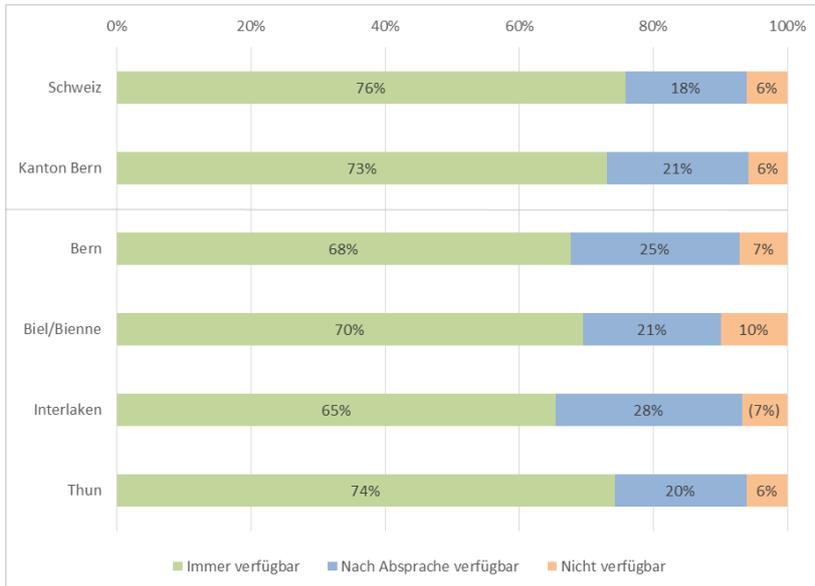
Abbildung 2-11: Verfügbarkeit von Autos (in Prozent der Personen)
CH, BE und Regionen (Grundgesamtheit: Personen mit Führerschein)



Bernerinnen und Berner setzen bei der Nutzung von Autos tendenziell öfters auf Lösungen nach Absprache (21%) als im schweizerischen Mittel (18%).

c) Agglomeration

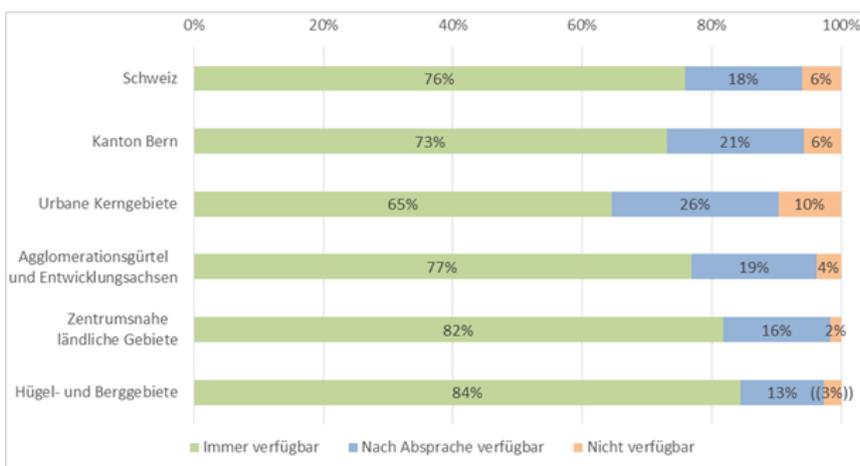
Abbildung 2-12: Verfügbarkeit von Autos (in Prozent der Personen)
CH, BE und Agglomerationen



Der unbeschränkte Zugriff auf ein Auto ist in den Agglomerationen tiefer als im kantonalen Durchschnitt. Für die Agglomeration Bern ist der Unterschied statistisch signifikant, für Biel/Bienne und Interlaken gilt die Aussage in der Tendenz. Aufgrund der kürzeren Distanzen, der besseren ÖV-Erschliessung in den Zentren sowie der guten Verfügbarkeit von Carsharing-Angeboten dürfte hier der Bedarf für ein eigenes Auto kleiner sein.

d) Raumtypen

Abbildung 2-13: Verfügbarkeit von Autos (in Prozent der Personen)
CH, BE und Raumtypen

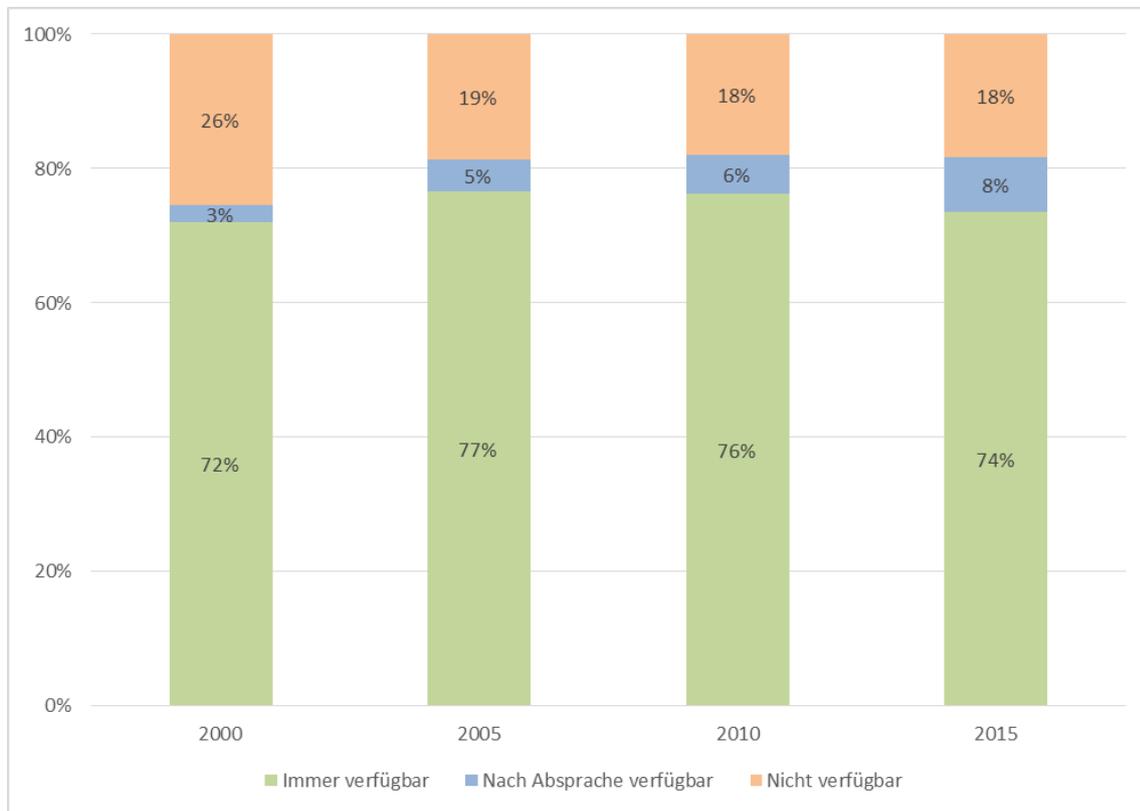


Die Abbildung 2-13 zeigt ein Gefälle der Verfügbarkeit von Autos mit dem höchsten Wert auf dem Land und dem tiefsten in der Stadt. Der Bedarf der Auto-Verfügbarkeit scheint auf dem Land aufgrund der unter Abbildung 2-12 genannten Gründe klar höher zu sein.

2.3 Verfügbarkeit von Velos

a) Entwicklung im Kanton Bern

Abbildung 2-14: Zeitreihe Verfügbarkeit von Velos (in Prozent der Personen)¹⁶
BE

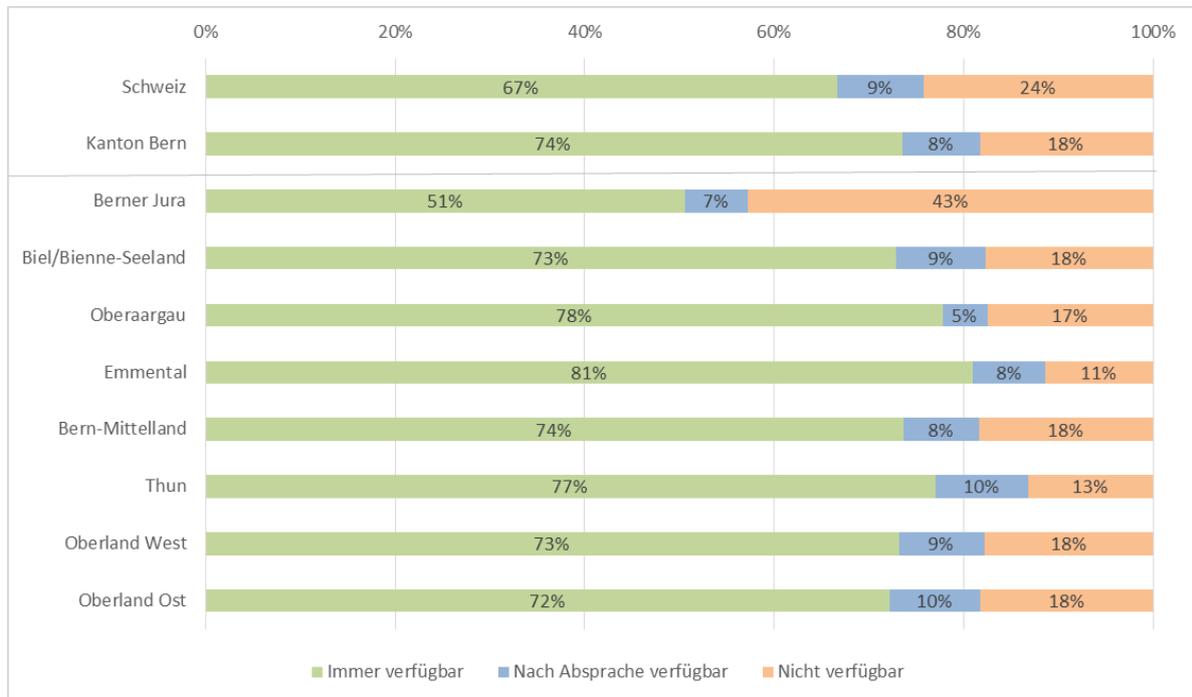


Die Verfügbarkeit von Velos ("Immer verfügbar" und "Nach Absprache verfügbar") hat sich zwischen 2000 und 2005 deutlich erhöht, um sich dann bis 2015 auf dem Wert von knapp 82% einzupendeln. Die ständige Verfügbarkeit im Jahr 2015 hat im Vergleich zu 2010 jedoch leicht abgenommen. Die Verfügbarkeit nach Absprache hat stets zugenommen und könnte mit der Einführung von Bike-Sharing-Angeboten in verschiedenen Städten des Kantons verknüpft sein.

¹⁶ 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) Schweiz, Kanton Bern und Regionen

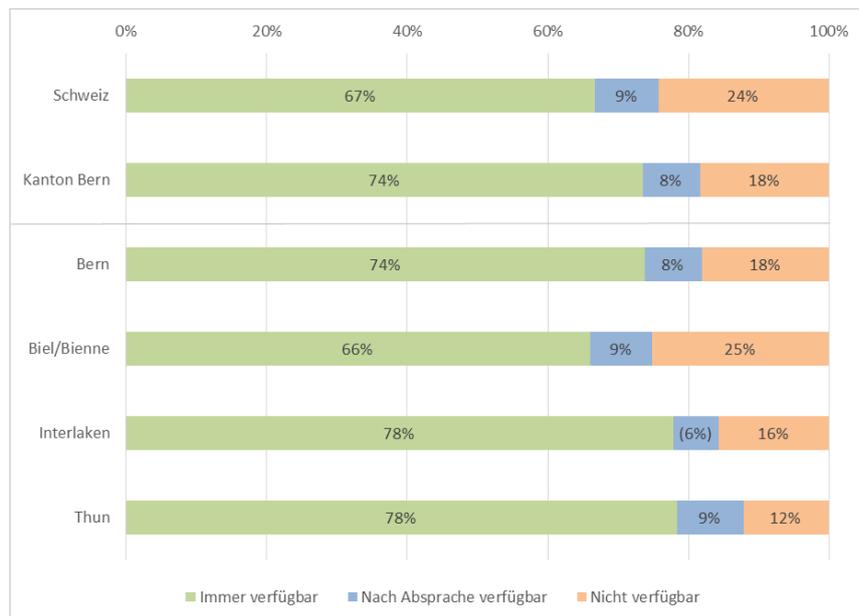
Abbildung 2-15: Verfügbarkeit von Velos (in Prozent der Personen)
CH, BE und Regionen



Knapp 74% der Bernerinnen und Berner haben immer die Möglichkeit, ein Velo zu benützen, was deutlich über dem gesamtschweizerischen Wert liegt. Nur etwa jede fünfte Person (18%) im Kanton Bern hat keinen Zugang zu einem Velo. Auffallend ist, dass die Veloverfügbarkeit in allen Regionen des Kantons ausser dem Berner Jura, wo nur gerade 58% der Bevölkerung Zugang zu einem Velo hat, über dem schweizerischen Durchschnitt liegt.

c) Agglomerationen

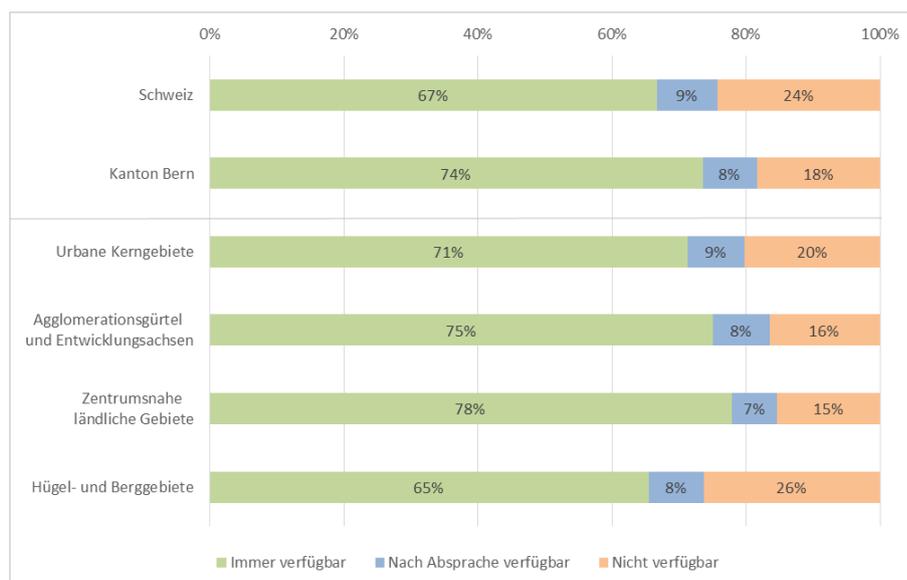
**Abbildung 2-16: Verfügbarkeit von Velos (in Prozent der Personen)
CH, BE und Agglomerationen**



Am geringsten ist die Verfügbarkeit von Velos in der Agglomeration Biel/Bienne, was einen relativ grossen Unterschied zur gesamten Region Biel/Bienne-Seeland darstellt (vgl. Abbildung 2-15). Es scheint, dass in dieser Region vor allem in ländlicheren Gebieten Velo gefahren wird.

d) Raumtypen

**Abbildung 2-17: Verfügbarkeit von Velos (in Prozent der Personen)
CH, BE und Raumtypen**

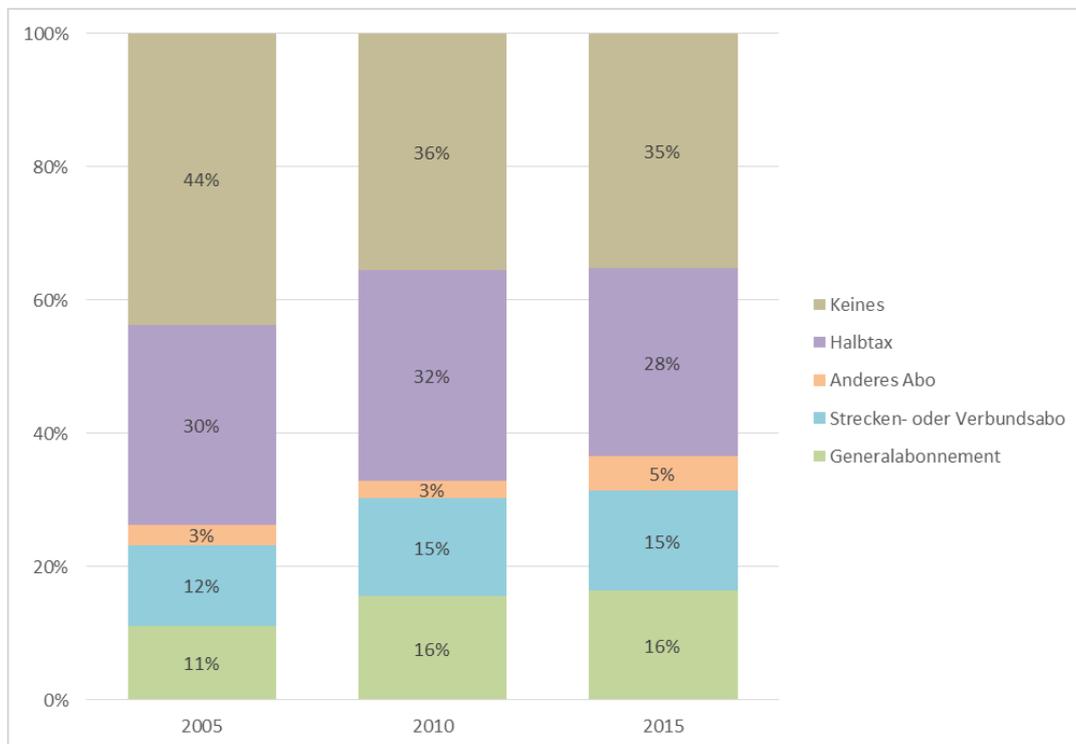


In den Agglomerationsgürteln und Entwicklungsachsen sowie den zentrumsnahen ländlich geprägten Gebieten findet sich die höchste Verfügbarkeit von Velos. In den Hügel- und Berggebieten dürfte vor allem die Topographie die Verbreitung der Velos begrenzen.

2.4 Besitz von ÖV-Abonnements

a) Entwicklung im Kanton Bern

Abbildung 2-18: Zeitreihe Besitz von ÖV-Abonnements (in Prozent der Personen)¹⁷
BE

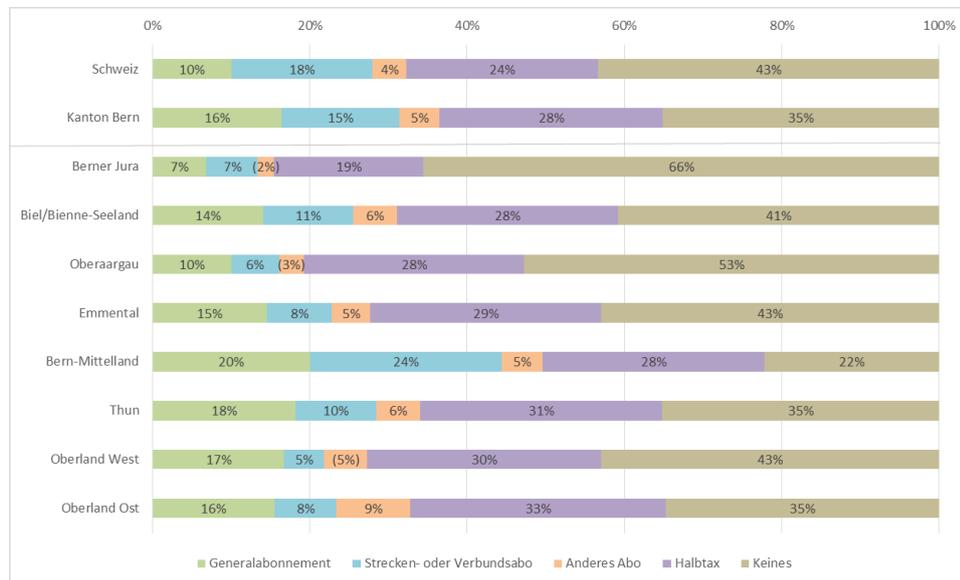


Nachdem sich zwischen dem Jahr 2005 und 2010 beim Besitz von ÖV-Abonnements ein nennenswerter Wandel vollzogen hatte, bleiben diese Zahlen von 2010 bis 2015 weitgehend stabil. Einzig der Anteil "Anderes Abo" hat sich seit der letzten Erhebung erhöht. Diese Kategorie umfasst insbesondere die Juniorkarte, die Enkelkarte und das Gleis 7. Es ist zu beachten, dass bei allen Auswertungen zum Besitz von ÖV-Abonnements die Personen, welche sowohl über ein Halbtax-, als auch über weitere Abos verfügen, nur als Besitzende des weiteren Abos (Verbundsabo, Gleis 7 usw.) berücksichtigt werden. Unter den Personen, die ein Strecken-, Verbunds- oder anderes Abo besitzen, verfügen über zwei Drittel zusätzlich über ein Halbtaxabo. Das heisst, dass insgesamt über 40% der Berner Bevölkerung ein Halbtaxabo besitzt.

¹⁷ Im Mikrozensus 2000 wurde der Abonnementsbesitz auf Stufe Haushaltspersonen und nicht auf Stufe Zielpersonen erhoben. Zudem wurden andere Kategorien angewendet. Aus diesen Gründen wird das Jahr 2000 nicht dargestellt.

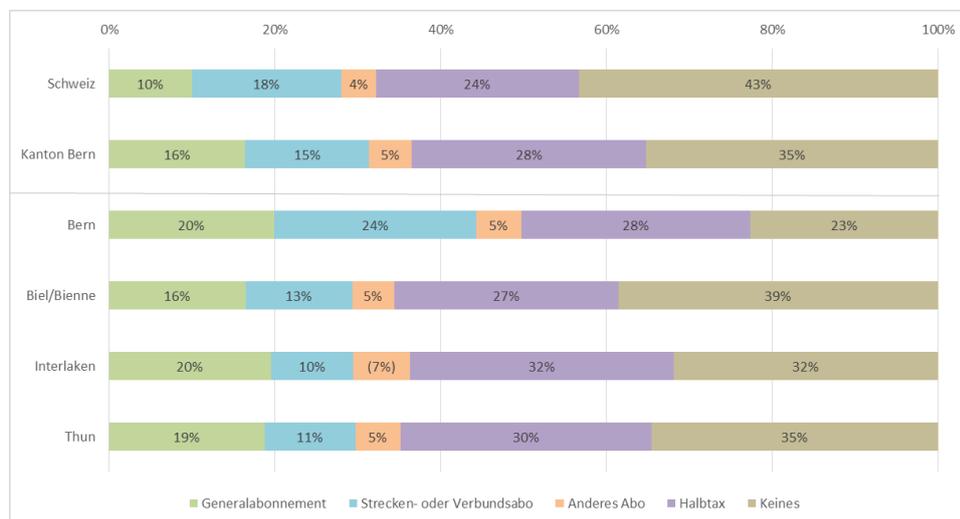
b) Schweiz, Kanton Bern und Regionen

**Abbildung 2-19: Besitz von ÖV-Abonnements (in Prozent der Personen)
CH, BE und Regionen**



c) Agglomerationen

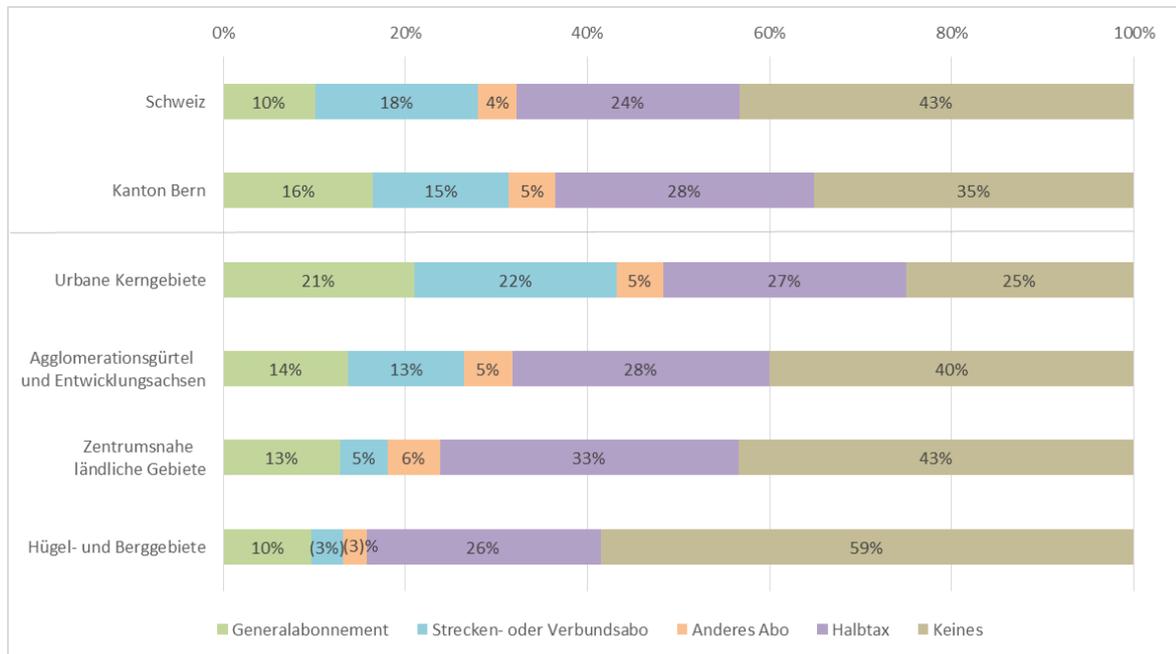
**Abbildung 2-20: Besitz von ÖV-Abonnements (in Prozent der Personen)
CH, BE und Agglomerationen**



Im Vergleich zur Schweiz (57%) ist im Kanton Bern der Anteil der Personen die ein ÖV-Abonnement besitzen (65%) grösser. Insbesondere Halbtaxabonnemente, aber auch Generalabonnemente sind in weiten Teilen des Kantons sehr beliebt. Die Agglomeration und die Region Bern-Mittelland kennen die höchste Verbreitung von ÖV-Abonnements (beinahe 78% der Bevölkerung besitzt ein ÖV-Abonnement). In diesen Gebieten sind auch die Strecken- und Verbundsabo am meisten verbreitet.

d) Raumtypen

**Abbildung 2-21: Besitz von ÖV-Abonnements (in Prozent der Personen)
CH, BE und Raumtypen**



Je städtischer ein Gebiet, umso grösser ist der Anteil der Personen mit ÖV-Abonnements und zwar insbesondere bei den General-, Strecken- und Verbundsabonnements. Es zeigt sich das umgekehrte Muster zur Verfügbarkeit von Autos in den Raumtypen (vgl. Abbildung 2-13).

2.5 Verfügbarkeit von Auto- und Veloabstellplätzen¹⁸

a) Schweiz und Kanton Bern

Abbildung 2-22: Verfügbare Auto- (Anzahl pro Haushalt)¹⁹ und Veloabstellplätze zu Hause (ja/nein)
CH und BE

		Anzahl Park- oder Garagen- plätze für Autos	Veloabstellplatz zu Hause	
			Ja	Nein
2010	Schweiz	1.74	80%	20%
	Kanton Bern	1.66	81%	19%
2015	Schweiz	1.77	80%	20%
	Kanton Bern	1.71	82%	18%

Abbildung 2-23: Verfügbare Auto- und Veloabstellplätze am Arbeits-/Ausbildungsort (in Prozent)²⁰
CH und BE

		Autoabstellplätze			Veloabstellplätze	
		Ja, gratis	Ja, bezahlt	Nein	Ja	Nein
2010	Schweiz	59%	16%	25%	74%	26%
	Kanton Bern	57%	18%	24%	81%	19%
2015	Schweiz	52%	22%	26%	77%	23%
	Kanton Bern	49%	24%	27%	83%	17%

Die Verfügbarkeit der Autoabstellplätze ist im Kanton Bern etwa gleich hoch wie im Schweizer Durchschnitt. Im Kanton Bern wird etwas häufiger als schweizweit für Autoabstellplätze am Arbeitsort bezahlt. Der Unterschied ist allerdings nicht statistisch signifikant.

¹⁸ Da die Befragung zu den Parkplätzen ein Zusatzmodul der Befragung ist, hat nur ein Viertel der Stichprobe dazu Auskunft gegeben. Deshalb sind die Vertrauensintervalle hoch und die Resultate weniger aussagekräftig. Deshalb müssen die entsprechenden Werte mit Vorsicht interpretiert werden.

¹⁹ Ausgewiesen sind die Haushalte mit mindestens einem Auto.

²⁰ Erwerbstätige Personen Schweiz bzw. Kanton Bern ab 18 Jahren mit Führerschein, die ohne fremde Hilfe gehen können und mit ständiger Verfügbarkeit eines Autos.

b) Schweiz, Kanton Bern und Regionen

Abbildung 2-24: Verfügbare Auto- (Anzahl pro Haushalt) und Veloabstellplätze zu Hause (ja/nein) CH, BE und Regionen

	Anzahl Park- oder Garagenplätze für Autos	Veloabstellplatz zu Hause	
		Ja	Nein
Schweiz	1.77	80%	20%
Kanton Bern	1.71	82%	18%
Berner Jura	2.17	75%	25%
Biel/Bienne-Seeland	1.63	83%	17%
Oberaargau	1.99	74%	26%
Emmental	1.83	76%	24%
Bern-Mittelland	1.53	90%	10%
Thun	1.75	76%	24%
Oberland West	1.80	67%	33%
Oberland Ost	1.76	79%	21%

Über am meisten Park- oder Garagenplätze verfügen die Haushalte in der Tendenz im Berner Jura. Der niedrigste Wert findet sich in der Region Bern-Mittelland, welche zusammen mit dem Wert von Biel/Bienne-Seeland als einzige unter dem kantonalen Wert liegt. Dafür haben Bern-Mittelland und Biel/Bienne-Seeland pro Haushalt die meisten Abstellplätze für Velos.

Abbildung 2-25: Verfügbare Auto- und Veloabstellplätze am Arbeits-/Ausbildungsort (in Prozent)²¹ CH, BE und Regionen

	Autoabstellplätze			Veloabstellplätze	
	Ja, gratis	Ja, bezahlt	Nein	Ja	Nein
Schweiz	52.0%	21.5%	26.4%	76.8%	23.2%
Kanton Bern	48.6%	24.5%	26.9%	82.5%	17.5%
Berner Jura	82.2%	((14.2%))	((3.5%))	60.6%	39.4%
Biel/Bienne-Seeland	53.6%	19.4%	27.0%	79.7%	20.3%
Oberaargau	76.0%	((9.3%))	(14.8%)	93.5%	((6.5%))
Emmental	55.7%	27.7%	16.6%	97.3%	((2.7%))
Bern-Mittelland	34.2%	32.3%	33.4%	79.8%	20.2%
Thun	50.6%	19.3%	30.1%	79.8%	20.2%
Oberland West	64.6%	(17.5%)	((17.8%))	83.1%	((16.9%))
Oberland Ost	54.9%	(15.3%)	29.8%	92.9%	(7.1%)

Der Berner Jura hat mit Abstand am meisten Autoabstellplätze am Arbeits- bzw. Ausbildungs-ort. Dabei handelt es sich bei über 80% um Gratisparkplätze. Den in Bern-Mittelland wohnhaften Personen stehen an ihrem Arbeitsplatz zu einem Drittel kein Parkplatz zur Verfügung, je ein weiteres Drittel kann das Auto bezahlt oder gratis parkieren.

²¹ Die Verteilung nach Regionen erfolgt wie immer im vorliegenden Bericht nach Wohnort und nicht nach Arbeitsort.

c) Agglomerationen

Abbildung 2-26: Verfügbare Auto- (Anzahl pro Haushalt) und Veloabstellplätze zu Hause (ja/nein) CH, BE und Agglomerationen

	Anzahl Park- oder Garagenplätze für Autos	Veloabstellplatz zu Hause	
		Ja	Nein
Schweiz	1.77	80%	20%
Kanton Bern	1.71	82%	18%
Bern	1.51	89%	11%
Biel/Bienne	1.51	84%	16%
Interlaken	1.67	81%	((19%))
Thun	1.63	87%	13%

Es fällt auf, dass in den Agglomerationen Bern (signifikant) und Thun (tendenziell) etwas häufiger Veloabstellplätze zu Hause zur Verfügung stehen als im kantonalen Mittel.

Abbildung 2-27: Verfügbare Auto- und Veloabstellplätze am Arbeits-/Ausbildungsort (in Prozent) CH, BE und Agglomerationen

	Autoabstellplätze			Veloabstellplätze	
	Ja, gratis	Ja, bezahlt	Nein	Ja	Nein
Schweiz	52.0%	21.5%	26.4%	76.8%	23.2%
Kanton Bern	48.6%	24.5%	26.9%	82.5%	17.5%
Bern	35.1%	31.9%	33.0%	80.1%	19.9%
Biel/Bienne	53.5%	22.3%	24.2%	77.0%	23.0%
Interlaken	49.8%	(25.9%)	(24.3%)	77.6%	(22.4%)
Thun	47.7%	22.8%	29.6%	86.3%	(13.7%)

Im Vergleich zu den anderen Agglomerationen, steht einem Drittel der Erwerbstätigen aus der Agglomeration Bern kein Parkplatz an der Arbeitsstätte zur Verfügung. In dieser Agglomeration ist auch der Anteil kostenpflichtiger Parkplätze am höchsten.

d) Raumtypen

Abbildung 2-28: Verfügbare Auto- (Anzahl pro Haushalt) und Veloabstellplätze zu Hause (ja/nein) CH, BE und Raumtypen

	Anzahl Park- oder Garagenplätze für Autos	Veloabstellplatz zu Hause	
		Ja	Nein
Schweiz	1.77	79.5%	20.5%
Kanton Bern	1.71	82.4%	17.6%
Urbane Kerngebiete	1.35	88.3%	11.7%
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	1.90	80.7%	19.3%
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	1.89	71.8%	28.2%
Hügel- und Berggebiete	2.22	78.1%	(21.9%)

In den Raumtypen, in denen die Haushalte am meisten Autos besitzen (vgl. Abbildung 2-5), stehen zu Hause tendenziell die meisten Parkplätze zur Verfügung. In den urbanen Räumen gibt es am wenigsten Parkplätze, was durch knappe Platzverhältnisse und eine gezielte Parkplatzbewirtschaftung erklärt werden kann. Bei den Veloabstellplätzen lässt sich (fast) der

gegenteilige Trend feststellen: Je urbaner ein Raum ist, desto mehr Veloabstellplätze stehen zu Hause zur Verfügung.

Abbildung 2-29: Verfügbare Auto- und Veloabstellplätze am Arbeits-/Ausbildungsort (in Prozent)
CH, BE und Raumtypen

	Autoabstellplätze			Veloabstellplätze	
	Ja, gratis	Ja, bezahlt	Nein	Ja	Nein
Schweiz	52.0%	21.5%	26.4%	76.8%	23.2%
Kanton Bern	48.6%	24.5%	26.9%	82.5%	17.5%
Urbane Kerngebiete	38.9%	29.1%	32.0%	80.7%	19.3%
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	53.0%	20.3%	26.7%	82.2%	17.8%
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	60.6%	20.4%	18.9%	85.8%	14.2%
Hügel- und Berggebiete	61.3%	(26.9%)	((11.7%))	90.3%	((9.7%))

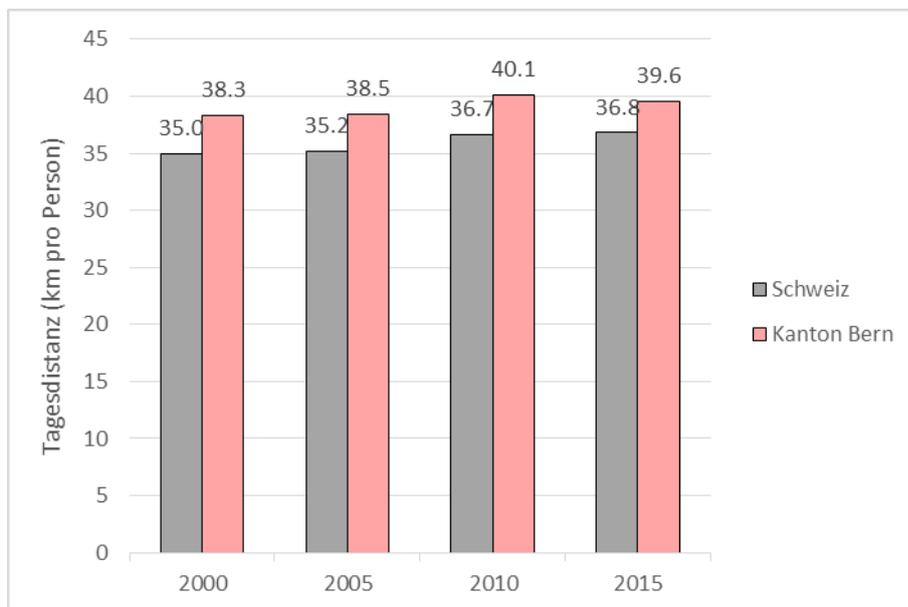
Die in den urbanen Kerngebieten wohnhaften Personen müssen häufiger für ihre Parkplätze bezahlen. Das Muster, dass mit zunehmender Siedlungsdichte auch der Anteil bewirtschafteter Parkplätze zunimmt, ist auch in der Abbildung 2-27 ersichtlich.

3 VERKEHRSAUFKOMMEN

3.1 Kennziffern zum Verkehrsaufkommen

a) Entwicklung in der Schweiz und im Kanton Bern

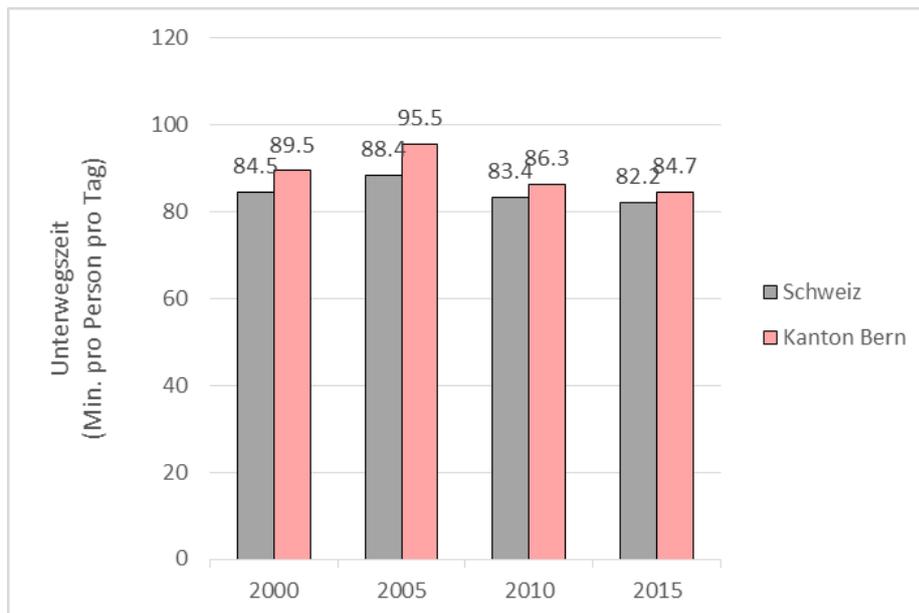
Abbildung 3-1: Zeitreihe Tagesdistanz (km pro Person)
CH und BE



Die im Inland zurückgelegten Tagesdistanzen haben sich zwischen 2010 und 2015 stabilisiert und sind auf kantonaler Ebene sogar leicht gesunken, allerdings nicht statistisch signifikant. Die Bernerinnen und Berner legen im Durchschnitt grössere Distanzen zurück als im schweizerischen Mittel.

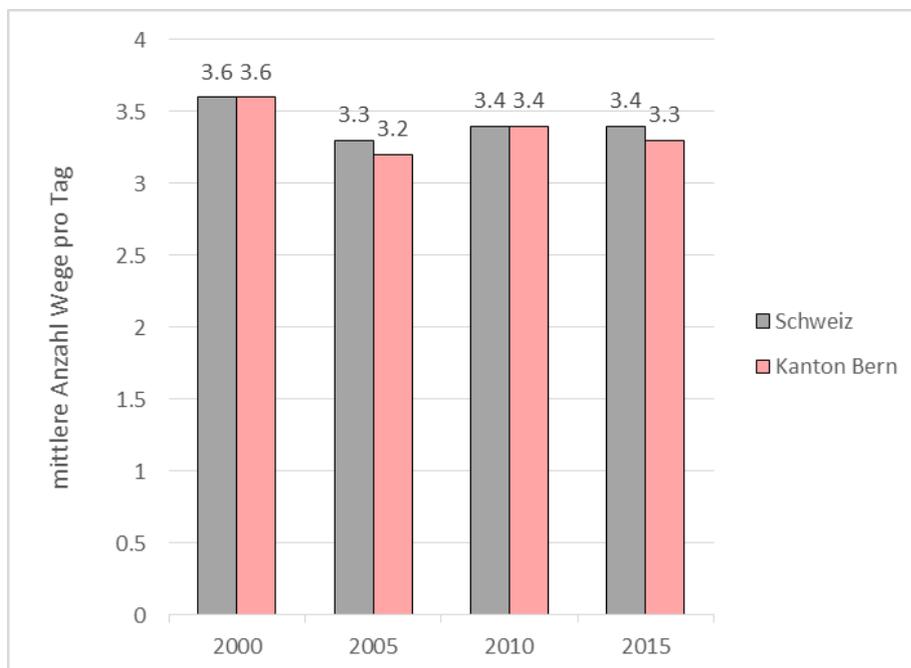
Hochgerechnet auf die gesamte Bevölkerung des Kantons ab 6 Jahren ergibt dies im Jahr 2015 eine Strecke von durchschnittlich 37.9 Millionen Kilometern pro Tag. Dies entspricht der Distanz von 956 Erdumrundungen pro Tag oder über 18'300-mal von der Erde zum Mond und wieder zurück pro Jahr. Aufgrund der wachsenden Bevölkerung ist diese Distanz im Vergleich zu 2010 (37.1 Mio. Kilometer pro Tag) leicht gestiegen.

**Abbildung 3-2: Zeitreihe Unterwegszeit²² (Min. pro Person pro Tag)
CH und BE**



Die im Kanton Bern wohnhaften Personen sind 2015 im Durchschnitt täglich knapp 85 Minuten unterwegs, 2,4 Minuten länger als das schweizerische Mittel. Der leichte Rückgang der Tagesdistanz seit 2010 liegt im Bereich der statistischen Ungenauigkeit.

**Abbildung 3-3: Zeitreihe Wege im Inland (Anzahl Wege pro Person pro Tag)
CH und BE**

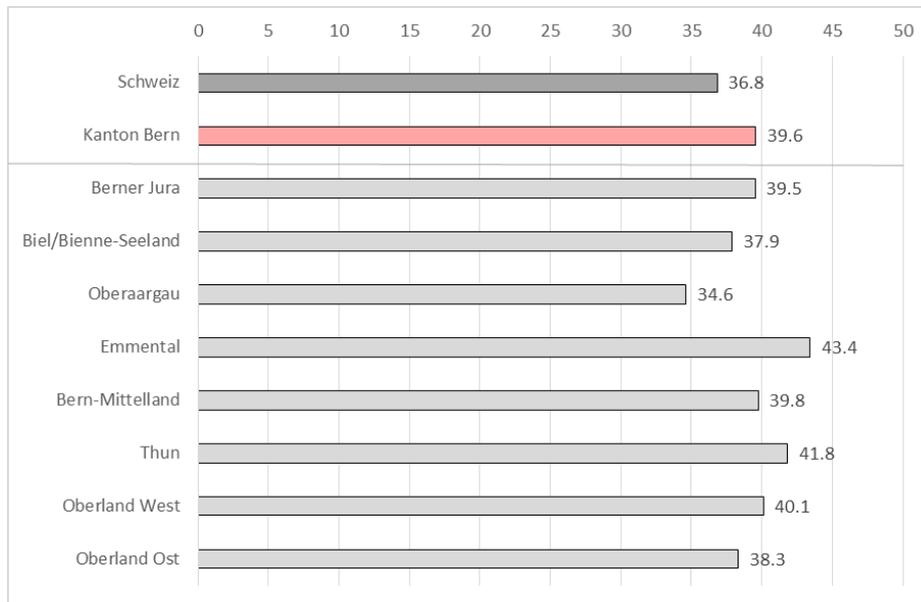


Im Durchschnitt werden im Kanton Bern 3.3 Wege am Tag zurückgelegt. Ein Weg kann zum Beispiel den Arbeitsplatz, eine Freizeitaktivität oder als Rückweg das Zuhause als Ziel haben.

²² Die Unterwegszeit ist, wenn nicht anders vermerkt, jeweils ohne Warte- und Umsteigezeit angegeben und berücksichtigt nur Strecken im Inland.

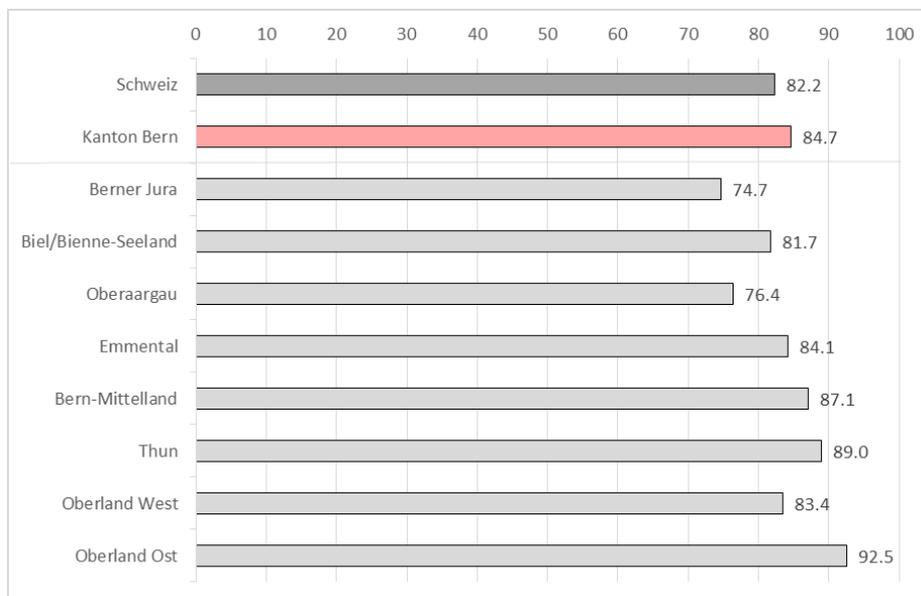
b) Schweiz, Kanton Bern und Regionen

Abbildung 3-4: Tagesdistanz (km pro Person)
CH, BE und Regionen



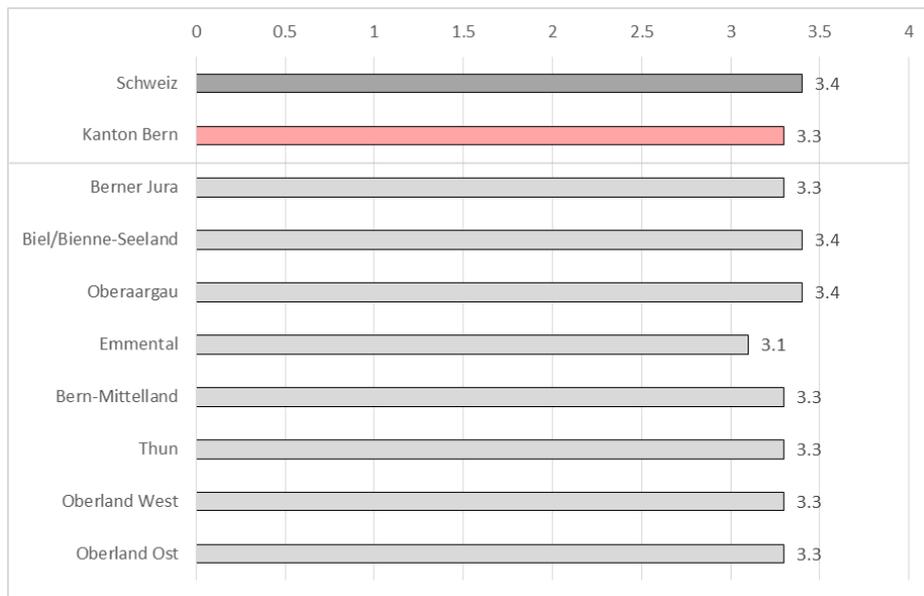
Im Emmental werden mit über 43 Kilometer die grössten Distanzen pro Tag zurückgelegt, was im Vergleich zum Oberaargau mit unter 35 Kilometer eine Differenz von rund 9 Kilometer pro Tag und Person ausmacht.

Abbildung 3-5: Unterwegszeit (Min. pro Person pro Tag)
CH, BE und Regionen



Mit mehr als 92 Minuten sind die Personen im Oberland Ost am längsten unterwegs, obwohl sie durchschnittlich nur etwas über 38 Kilometer pro Tag zurücklegen. Die Region Oberland Ost weist in der Tagesunterwegszeit (vgl. Abbildung 3-4) auch mit Abstand die grösste Streuung auf, d.h. es sind vergleichsweise viele Personen entweder nur kurz oder sehr lang unterwegs.

Abbildung 3-6: Wege (Anzahl Wege pro Person pro Tag)
CH, BE und Regionen



Bei der durchschnittlichen Anzahl Wege pro Person und Tag sind keine grossen Unterschiede zwischen den Regionen festzustellen. Die Bewohnerinnen und Bewohner in der Region Emmental legen mit 3.1 die wenigsten Wege pro Tag zurück aber die grössten Tagesdistanzen (vgl. Abbildung 3-4). Das heisst, dass ihre einzelnen Wege länger sind.

c) Agglomerationen

Abbildung 3-7: Durchschnittliche Tagesdistanz, Unterwegszeit und Wege (km, Min. und Wege pro Person pro Tag)
CH, BE und Agglomerationen

Tägliches Verkehrsaufkommen pro Tag pro Person	Anzahl Wege	Tagesdistanz [km]	Unterwegszeit [Min]
Schweiz	3.4	36.8	82.2
Kanton Bern	3.3	39.6	84.7
Bern	3.3	39.3	86.9
Biel/Bienne	3.4	33.4	80.4
Interlaken	3.6	43.1	86.9
Thun	3.4	40.1	87.4

Die Bevölkerung in der Agglomeration Biel/Bienne legt geringere Tagesdistanzen in entsprechend kürzerer Zeit zurück. In Thun und Interlaken werden im Gegensatz dazu grössere Tagesdistanzen mit entsprechend längerer Zeit zurückgelegt. Die Unterschiede sind allerdings nicht statistisch signifikant.

d) Raumtypen

Abbildung 3-8: Durchschnittliche Tagesdistanz, Unterwegszeit und Wege (km, Min. und Wege pro Person pro Tag)
CH, BE und Raumtypen

Tägliches Verkehrsaufkommen pro Tag pro Person	Anzahl Wege	Tagesdistanz [km]	Unterwegszeit [Min]
Schweiz	3.4	36.8	82.2
Kanton Bern	3.3	39.6	84.7
Urbane Kerngebiete	3.4	38.1	87.3
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	3.3	39.8	81.0
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	3.3	43.4	88.0
Hügel- und Berggebiete	2.8	36.7	74.2

In den urbanen Kerngebieten legen die Bewohnerinnen und Bewohner in der Tendenz im Durchschnitt kleinere Distanzen zurück, sind aber im Vergleich dazu relativ lange unterwegs. Die lange Unterwegszeit ergibt sich dabei durch die Benutzung von Verkehrsmitteln mit geringerer durchschnittlichen Geschwindigkeit und besonders hohem Anteil an Fusswegen. Die tägliche Unterwegszeit in den ländlichen Gebieten ähnelt derjenigen der urbanen Gebiete. Dies lässt sich durch die grösseren zurückzulegenden Distanzen erklären.

3.2 Mobile und nicht mobile Personen

Abbildung 3-9: Am Stichtag nicht mobile Personen (in Prozent)
CH und BE

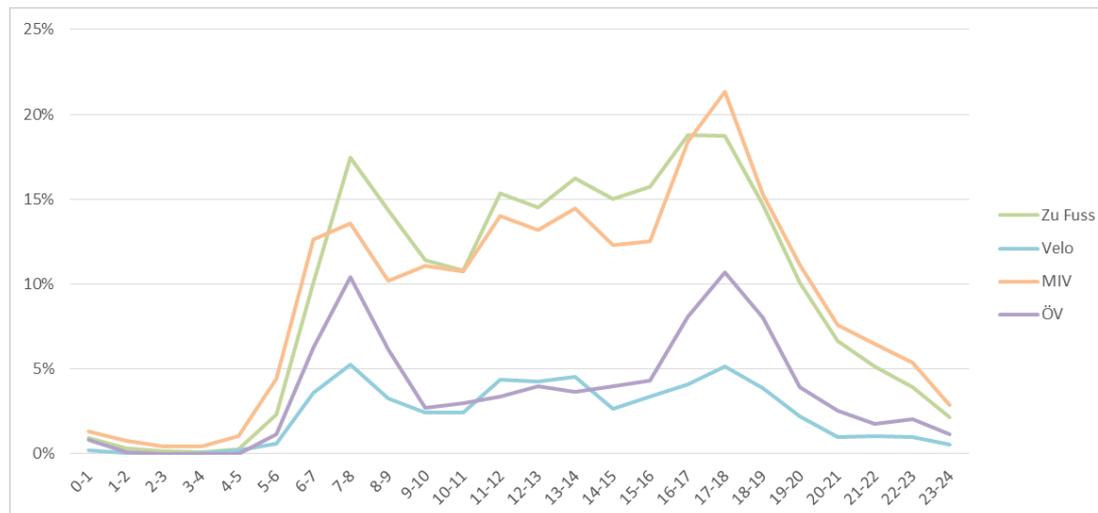
Anteil am Stichtag nicht mobiler Personen	Schweiz	Kanton Bern
Geschlecht		
Mann	9.4%	9.8%
Frau	12.3%	12.1%
Alter		
6-17 Jahre	9.2%	8.1%
18-24 Jahre	7.7%	5.9%
25-44 Jahre	7.4%	7.4%
45-64 Jahre	9.3%	8.2%
65-79 Jahre	17.3%	18.3%
80 und mehr	30.4%	32.4%
Erwerbstätigkeit		
Vollzeit	6.5%	6.3%
Teilzeit	8.4%	9.8%
in Ausbildung	8.8%	7.3%
nicht erwerbstätig	19.5%	19.4%
übrige (keine Antwort / weiss nicht / unbekanntes Pensum)	20.2%	(28.4%)
Haushaltseinkommen pro Monat		
bis und mit 4000 Fr.	19.2%	21.6%
4001 - 8000 Fr.	10.8%	10.9%
8001 - 12000 Fr.	7.7%	7.2%
mehr als 12000 Fr.	6.0%	4.9%
Nicht mobile Personen Total	10.9%	10.9%

Als "nicht mobil" gelten Personen, die am Stichtag keinen Weg zurückgelegt haben. Dies trifft auf knapp 11% der Personen zu. Sie können aber durchaus an einem anderen Tag mobil sein.

Frauen sind weniger mobil als Männer. Im Vergleich zu 2010 hat die Differenz zwischen den Geschlechtern abgenommen: Dazumal betrug die Differenz im Kanton Bern noch 5.0 Prozentpunkte, im 2015 sind es noch 2.3 Prozentpunkte. Gutverdienende sowie junge und 45- bis 64-jährige Bernerinnen und Berner sind mobiler als ihr Schweizer Pendant. Personen im Kanton Bern, die Teilzeit erwerbstätig sind, sind etwas häufiger nicht mobil als im schweizerischen Durchschnitt.

3.3 Verkehrsaufkommen im Tagesablauf

Abbildung 3-10: Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf nach Verkehrsmittel (Werktag)²³
BE (Prozentanteil der gesamten mobilen Bevölkerung, die unterwegs ist)



Lesehilfe: über 20% der Personen aller mobilen Personen waren zwischen 17 und 18 Uhr mit dem MIV unterwegs.

Die Abbildung 3-10 zeigt das Verkehrsaufkommen 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.²⁴

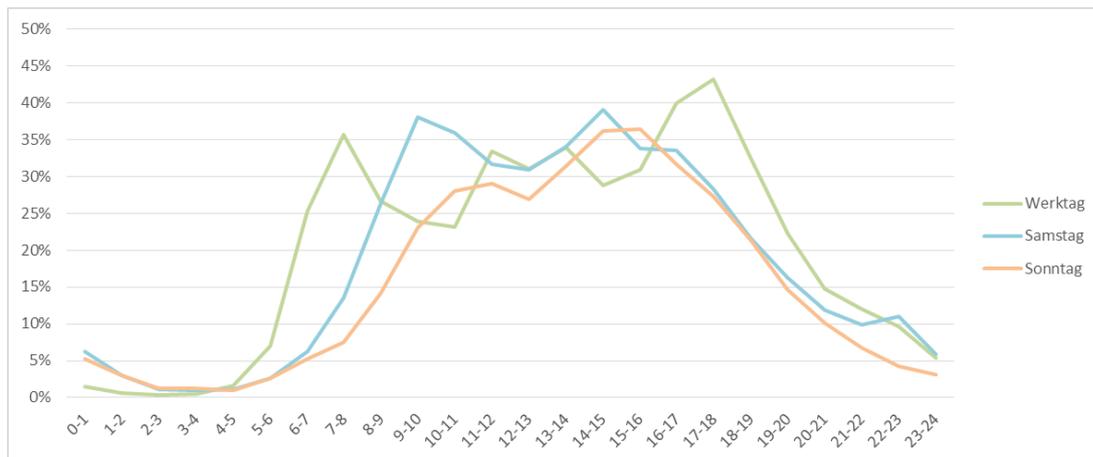
Die verschiedenen Verkehrsmittel fluktuieren unterschiedlich im Tagesverlauf. Der Anteil der Personen, die zu Fuss unterwegs sind, ist im Tagesverlauf meistens grösser als die Anteile der Personen, die mit dem MIV, ÖV oder dem Velo unterwegs sind.

Bei allen vier Modi liegt die Morgenspitze zwischen 7 und 8 Uhr und die Abendspitze zwischen 17 und 18 Uhr. Im ÖV sind die Morgen- und Abendspitzen am deutlichsten ausgeprägt und etwa gleich hoch, am Abend jedoch deutlich breiter. Beim MIV ist die Abendspitze deutlich höher als die Morgenspitze. Abends zwischen 17 und 18 Uhr ist über 43% der mobilen Berner Bevölkerung unterwegs (vgl. Abbildung 3-11).

²³ Im Bericht 2015 wird der Fuss- und Veloverkehr separat ausgewiesen und nicht mehr in der Kategorie Langsamverkehr zusammengefasst.

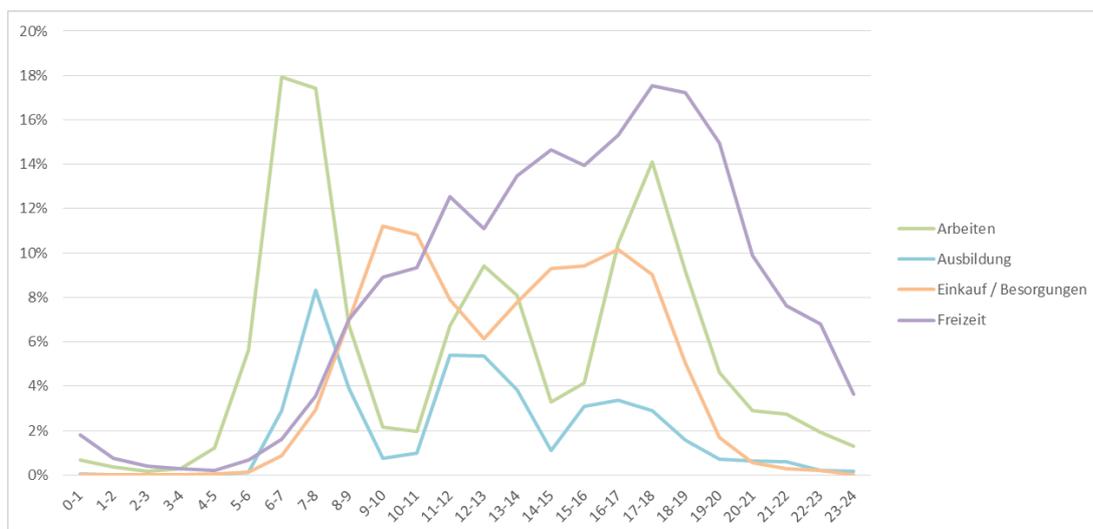
²⁴ Unabhängig von der Dauer oder den Distanzen werden alle Personen berücksichtigt, die in einem Stundenintervall unterwegs sind. Eine Person, die beispielsweise um 06.55 mit dem Fahrrad zu Hause startet und 10 Minuten später den Zug nimmt und nach weiteren 20 Minuten am Arbeitsplatz eintrifft, wird dreimal erfasst (in der Stunde 6 – 7 mit dem Velo und je einmal in der Stunde 7 – 8 mit Velo 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, die unterwegs ist)



Die Tagesganglinien nach Wochentagen zeigen für das Wochenende eine andere Charakteristik als an den Werktagen. Am Wochenende setzt die erste Aufkommensspitze später ein, und das Verkehrsaufkommen ist gleichmässiger verteilt als an Werktagen, an denen die Morgen- und Abendspitzen deutlich hervorragen.

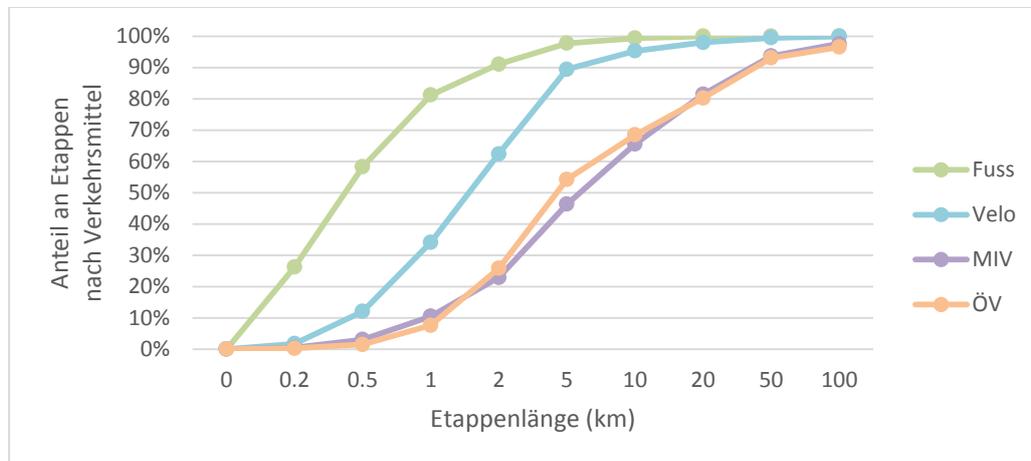
Abbildung 3-12: Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf nach Zweck (Werktag)
BE (Prozentanteil der gesamten mobilen Bevölkerung, die unterwegs ist)



Während die Morgenspitze praktisch ausschliesslich durch den Arbeits- und Ausbildungsverkehr geprägt wird, überlagern sich bei der Abendspitze mehrere Wegzwecke (insbesondere Arbeit, Freizeit und Einkauf), was die höhere und breitere Spitze am Abend erklärt. Beim Freizeitverkehr zeigt sich ein Niveauunterschied zu den anderen Wegzwecken: Im Kanton Bern sind ab 16 Uhr über 15% der mobilen Personen für die Freizeit unterwegs, was sich bis 18 Uhr zuspitzt und dann kontinuierlich abnimmt.

3.4 Länge von Etappen im Kanton Bern

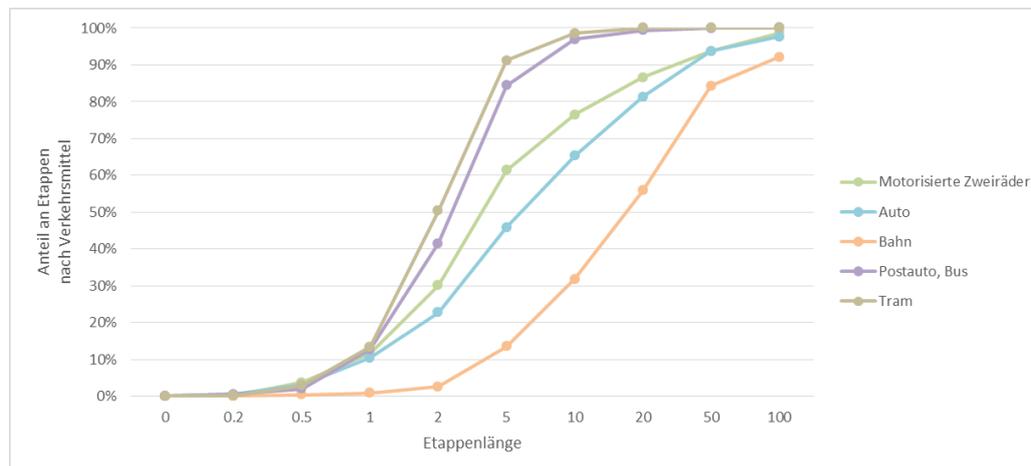
Abbildung 3-13: Summenhäufigkeit der Etappenlängen nach Verkehrsmittel (in Prozent)
BE, kumuliert



Lesehilfe: 34% aller Velo-Etappen sind 1 Kilometer oder kürzer.

Die Summenhäufigkeit erlaubt es, die Längen der mit den verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegten Etappen detailliert miteinander zu vergleichen. Unter anderem wird so aus der Abbildung 3-13 ersichtlich, dass beim Fussverkehr die Etappen grossmehrheitlich (über 91%) unter 2 Kilometern liegen. Rund zwei Drittel der MIV- und ÖV-Etappen sind 10 Kilometer oder kürzer und fast jede vierte ist sogar 2 Kilometer oder kürzer. Diese liegen somit in einem Bereich, der gut auch zu Fuss oder mit dem Velo zu bewältigen wäre.

Abbildung 3-14: Verteilung der Etappen nach Distanz (in Prozent) (Anteile Verkehrsmittel)
BE, kumuliert



In der Abbildung 3-14 wird der MIV in zwei²⁵- und vierräderige Verkehrsmittel sowie der ÖV in Bahn, Bus und Tram aufgeteilt. Dies erlaubt eine genauere Betrachtung der Distanzverteilung der einzelnen MIV- und ÖV-Etappen.

Beim MIV werden mit den motorisierten Zweirädern im Distanzbereich von 2 bis 20 Kilometern kürzere Etappen zurückgelegt als mit dem Auto. Noch grösser ist der Unterschied zwischen Tram und Bus einerseits und Bahn andererseits. Fast 90% der Etappen mit Bus und Tram sind unter 5 Kilometer während bei der Bahn über 85% der Distanzen über 5 Kilometer liegen. Dies

²⁵ Ohne E-Bikes.

zeigt deutlich, dass die einzelnen Verkehrsmittel innerhalb des ÖV unterschiedliche Funktionen haben.

**Abbildung 3-15: Mittlere Distanz pro Etappe (km) nach Verkehrsmittel
CH, BE und Regionen**

Mittlere Distanz pro Etappe (km) nach Verkehrsmittel nach Wegzweck	zu Fuss	Velo (ohne E-Bikes)	E-Bike	Mofa	Kleinmotorrad	Motorrad	Auto	Bahn	Bus
Schweiz	0.92	3.34	4.39	3.99	4.77	13.75	13.71	28.40	3.53
Kanton Bern	0.97	3.34	4.74	3.04	4.69	16.29	14.69	29.16	3.07
Berner Jura	1.05	(11.52)	-	-	-	((18.37))	13.74	21.46	(10.42)
Biel/Bienne-Seeland	0.99	2.90	3.46	4.13	6.66	(7.29)	14.06	31.31	2.68
Oberaargau	1.24	2.13	(3.68)	1.31	0.84	46.01	11.05	27.74	2.09
Emmental	1.23	2.68	2.64	(5.33)	6.56	(27.32)	17.37	27.23	3.75
Bern-Mittelland	0.83	4.06	(5.97)	(1.94)	4.30	(8.96)	15.99	28.56	2.83
Thun	1.13	3.40	5.00	1.80	3.93	58.00	14.12	35.05	3.53
Oberland West	1.17	2.74	((7.31))	-	(6.23)	((4.59))	13.27	30.83	3.50
Oberland Ost	1.20	2.52	((2.37))	-	3.93	(15.13)	14.53	26.96	4.11

In dieser Abbildung sind die mittleren Distanzen pro Etappe abgebildet. In Gegensatz zu den mittleren Tagesdistanzen der gesamten Berner Bevölkerung sind hier nur die Distanzen der Etappen von Personen, die das Verkehrsmittel am Stichtag effektiv benutzt haben, aufgeführt. Diese Darstellung zeigt auf, dass dank dem E-Bike grössere Distanzen zurückgelegt werden als mit dem Velo. Die Bahnetaffen sind im Durchschnitt beinahe doppelt so lang wie die Autoetaffen.

**Abbildung 3-16: Verteilung der Etappendistanzen nach Etappenzweck (in Prozent)
BE (Kumulierte Anteile am Total aller Etappen eines Wegzweckes)**

Etappendistanzen aggregiert nach Wegzweck	Arbeitswege	Ausbildungswege	Einkaufs- und Besorgungswege	Freizeitwege
0 - 0.3 km	16%	18%	21%	15%
0 - 0.5 km	26%	31%	33%	23%
0 - 1 km	38%	55%	49%	37%
0 - 2 km	50%	69%	64%	51%
0 - 3 km	59%	76%	71%	59%
0 - 4 km	64%	80%	76%	64%
0 - 5 km	68%	84%	80%	69%
0 - 10 km	79%	90%	89%	80%
0 - 20 km	89%	95%	94%	88%
0 - 30 km	94%	97%	97%	92%
0 - 100 km	99%	99%	99%	98%
> 100 km	100%	(100%)	100%	100%

Lesehilfe: 26% aller Etappen von Arbeitswegen sind 0.5 Kilometer oder kürzer.

Die Etappendistanzen der Ausbildungs- und Einkaufszwecke sind ähnlich verteilt. Bei diesen Zwecken sind die Etappen tendenziell kürzer als jene für den Arbeitsweg oder für Freizeitwege. Zwei Drittel der Etappen der Ausbildungswege sind kürzer als 2 Kilometer, das heisst, dass ein grosser Teil der betroffenen Personen eine Ausbildungsstätte nahe von ihrem Wohnort besuchen. Für das Einkaufen ist jeder fünfte Weg kürzer als 300 Meter und nur rund 20% der Etappen sind länger als 5 Kilometer. Zum Arbeiten werden für jede fünfte Etappe mehr als 10 Kilometer zurückgelegt. In der Freizeit legen die Bernerinnen und Berner prozentual die meisten langen Etappen zurück.

Länge von Wegen

Abbildung 3-17: Mittlere Distanz pro Weg nach Zweck (km)
CH, BE und Regionen

Mittlere Distanz pro Weg (km) nach Wegzweck	Arbeitswege	Ausbildungswege	Einkaufs- und Besorgungswege	Geschäftswege und Dienstfahrten	Freizeitwege	Service- und Begleitwege	Andere	Alle Zwecke
Schweiz	12.40	7.69	6.35	21.38	12.55	8.99	19.32	10.94
Kanton Bern	12.48	8.24	6.80	22.01	14.58	9.13	20.91	11.94
Berner Jura	9.87	5.26	9.82	(29.56)	15.72	5.51	(23.21)	11.93
Biel/Bienne-Seeland	11.57	5.82	6.98	15.69	12.56	12.25	(37.61)	11.11
Oberaargau	12.13	(10.13)	4.21	20.56	13.01	6.01	(3.78)	10.30
Emmental	13.67	8.04	7.79	38.37	16.90	8.99	(50.49)	14.15
Bern-Mittelland	13.04	8.25	5.91	20.11	15.26	9.72	(11.62)	11.95
Thun	14.36	8.60	7.93	15.92	14.69	11.34	(14.49)	12.55
Oberland West	11.19	10.79	9.75	(33.83)	11.90	(6.34)	(6.04)	12.14
Oberland Ost	10.09	(15.04)	7.25	(17.80)	14.00	(9.34)	(11.38)	11.53

Dass die Tagesdistanzen der Bernerinnen und Berner grösser sind als im Schweizer Durchschnitt, liegt nicht an der Anzahl der Wege, sondern an deren Länge. Im Kanton Bern wohnhafte Personen legen für Arbeit, Ausbildung, Einkaufen und Besorgungen sowie Freizeit im Mittel grössere Distanzen pro Weg zurück als Personen im schweizerischen Durchschnitt. Statistisch signifikant ist jedoch nur der Freizeitweck. In den meisten Regionen sind die Einkaufs- und Ausbildungswege kürzer als die Freizeit- und Arbeitswege.

4 VERKEHRSMITTEL

4.1 Kennziffern zur Verkehrsmittelwahl

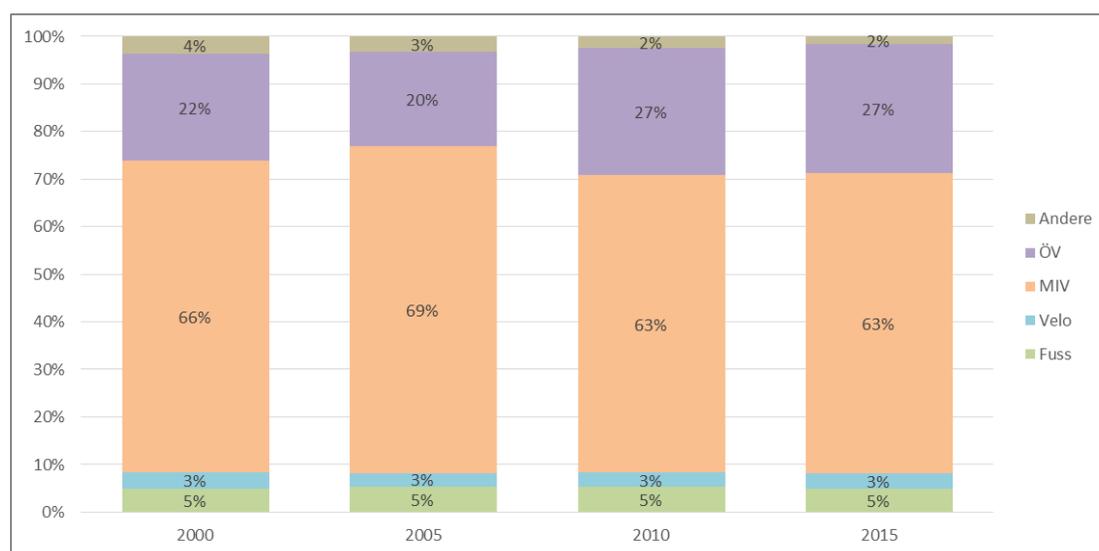
a) Entwicklung im Kanton Bern

Abbildung 4-1: Zeitreihe Tagesdistanz²⁶ (km pro Person) nach Verkehrsmittel
BE

km pro Person	2000	2005	2010	2015
Fuss	1.9	2.1	2.1	1.9
Velo	1.3	1.1	1.2	1.3
MIV	25.1	26.4	25.1	25.0
ÖV	8.6	7.6	10.8	10.7
Andere	1.4	1.3	1.0	0.6
Total	38.3	38.5	40.1	39.6

2015 legen die im Kanton Bern wohnhaften Personen ab 6 Jahren täglich durchschnittlich um die 40 Kilometer im Inland zurück. Die mittleren Tagesdistanzen nach Verkehrsmitteln bleiben im Kanton Bern in Vergleich zu 2010 relativ stabil.

Abbildung 4-2: Zeitreihe Modalsplit (nach Distanz)
BE

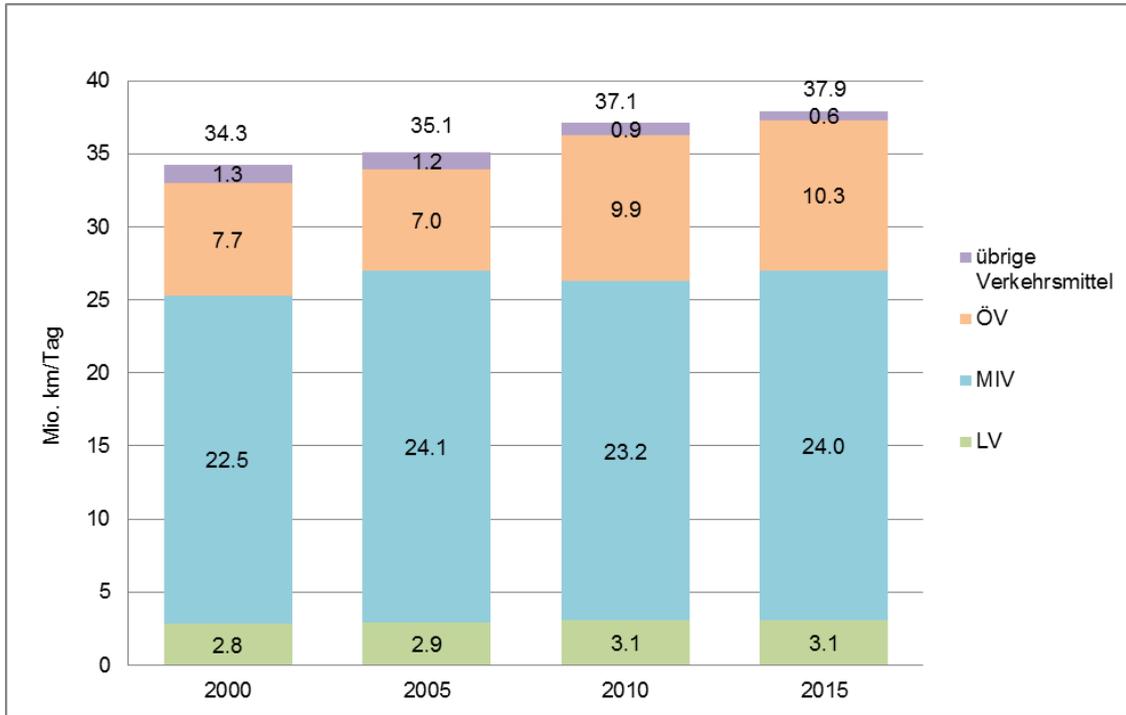


Der Modalsplit hat sich zwischen 2010 und 2015 kaum verändert. Die zuvor zu beobachtende Verschiebung zugunsten des ÖV hat sich konsolidiert. Die Stabilität des ÖV-Anteils überrascht in Bezug auf die stark zunehmenden Personenkilometer, welche die Transportunternehmen im Kanton Bern im Orts- und Regionalverkehr gemessen haben.²⁷ Diese weisen von 2010 bis 2015 ein Wachstum von 11% aus. Die unterschiedliche Entwicklung kann teilweise auf die Bevölkerungszunahme zurückgeführt werden (vgl. Abbildung 4-3). Zudem ist zu beachten, dass die Zahlen der Transportunternehmen ausschliesslich Orts- und Regionalverkehr beinhalten, nicht aber den in diesen Jahren weniger stark wachsenden Fernverkehr.

²⁶ Die mittlere Tagesdistanz entspricht der pro Person und Tag durchschnittlich zurückgelegten Wegstrecke unabhängig davon wie viele Personen das Verkehrsmittel effektiv genutzt haben. Die dafür aufgewendete Zeit wird Tagesunterwegszeit genannt. Die Tagesdistanzen und die Tagesunterwegszeit beziehen sich nur auf die im Inland zurückgelegten Strecken.

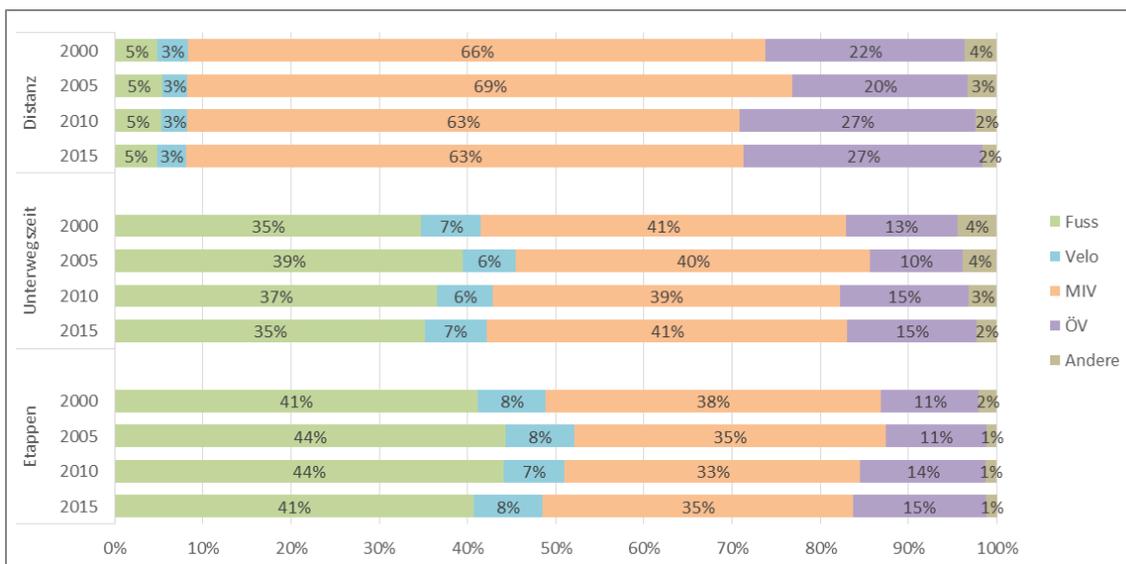
²⁷ Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (2017), Angebotskonzept des Kantons Bern für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr 2018 - 2021, Bern.

Abbildung 4-3: Durchschnittliche Tagesdistanz der Bevölkerung des Kantons Bern ab 6 Jahren (in Mio. km) BE



Wird die Bevölkerungsentwicklung mitberücksichtigt, zeigt sich eine Verkehrszunahme. Der in Abbildung 4-1 sichtbare leichte Rückgang der Tagesdistanzen pro Person wird vom Bevölkerungswachstum also überkompensiert. Seit 2000 haben die mit allen Verkehrsmitteln zurückgelegten Tagesdistanzen um 11% zugenommen, für den ÖV alleine beträgt die Zunahme rund 35%. Zudem wird im Mikrozensus nur die Mobilität der im Kanton Bern wohnhaften Personen abgebildet. Im Kanton bewegen sich jedoch auch viele Personen aus anderen Kantonen und dem Ausland.

Abbildung 4-4: Zeitreihen zum Modal Split: Tagesdistanz, Unterwegszeit, Etappen BE



Seit 2010 haben sich die Tagesdistanzen wie auch die Unterwegszeit im Wesentlichen eingependelt. Bei den Etappen hat der Anteil des ÖV stetig zugenommen.

b) Schweiz und Kanton Bern

Der Modalsplit kann neben der Distanz anhand der Grössen Unterwegszeit und Anzahl Etappen dargestellt werden. Bei diesen Darstellungen erhält der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs ein stärkeres Gewicht als bei einer Auswertung nach Distanzen.

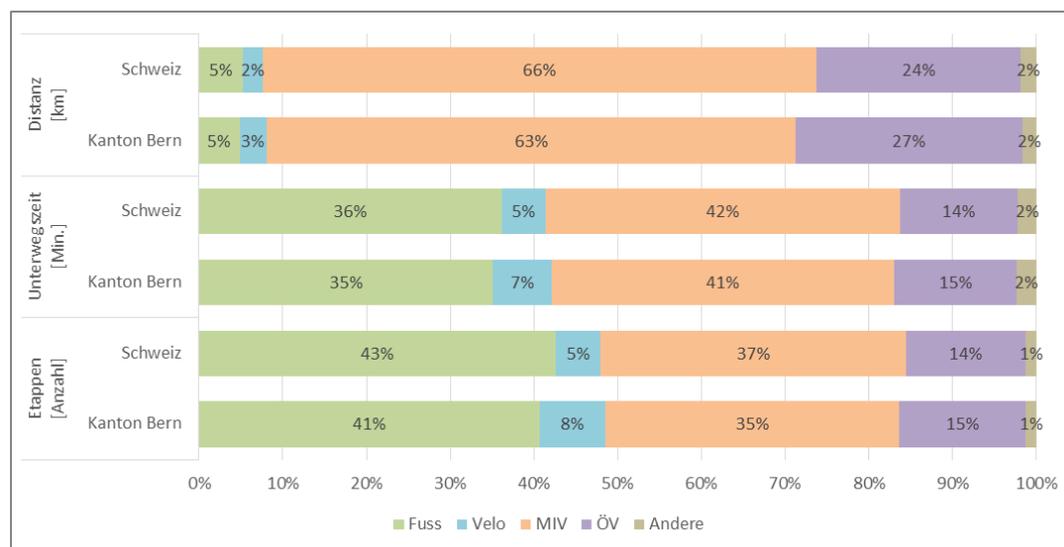
Abbildung 4-5: Kennziffern zum Modalsplit: Tagesdistanz (km), Unterwegszeit (Min.) und Etappen (Anzahl) pro Person pro Tag CH und BE

Kennziffern zum Modalsplit pro Person pro Tag	Distanz [km]		Unterwegszeit [Min.]		Etappen [Anzahl]	
	Schweiz	Kanton Bern	Schweiz	Kanton Bern	Schweiz	Kanton Bern
Fuss	1.9	1.9	29.8	29.8	2.1	2.0
Velo	0.9	1.3	4.3	5.9	0.3	0.4
MIV	24.4	25.0	34.9	34.6	1.8	1.7
ÖV	9.0	10.7	11.5	12.3	0.7	0.7
Andere	0.7	0.6	1.8	2.0	0.1	0.1
Total	36.8	39.6	82.2	84.7	4.9	4.9

Der Unterschied zwischen den höheren zurückgelegten Tagesdistanzen pro Person im Kanton Bern als im schweizerischen Mittel (siehe Abbildung 3-1) kann vor allem durch die grösseren ÖV-Distanzen erklärt werden. Dabei verbringen die im Kanton Bern wohnhaften Personen mehr Zeit auf dem Velo und weniger im MIV als im schweizerischen Durchschnitt.

Die Bedeutung des Fussverkehrs wird vor allem bei Betrachtung der Unterwegszeit und der Etappen deutlich. Er nimmt im Verkehr eine wichtige Scharnierfunktion ein, indem er den Zugang zu und den Wechsel zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln ermöglicht. Am meisten Zeit wird aber immer noch im MIV verbracht, nämlich knapp 35 Minuten pro Tag.

Abbildung 4-6: Modalsplit (nach Distanz, Unterwegszeit und Etappen) CH und BE



Der MIV-Anteil ist im Kanton Bern zugunsten des ÖV tendenziell kleiner als in der ganzen Schweiz und zwar bei allen drei Betrachtungsarten (Distanz, Unterwegszeit und Etappen). Der Veloverkehrsanteil liegt im Kanton Bern etwas höher als im Schweizer Durchschnitt. Bei den Etappen kommt der Fussverkehr im kantonalen Mittel auf einen Anteil von knapp 41% und übertrifft damit den MIV (35%) und den ÖV (15%). Auch bei der Unterwegszeit ist der Anteil des Fussverkehrs mit über einem Drittel, respektive knapp 30 Minuten pro Tag beträchtlich.

**Abbildung 4-7: Durchschnittsgeschwindigkeit (km/h) nach Verkehrsmittel
CH und BE**

Durchschnittsgeschwindigkeit [km/h]	Schweiz	Kanton Bern
Fuss	3.9	3.9
Velo ²⁸	12.4	13.1
MIV	41.9	43.3
ÖV	46.8	52.2
Andere	22.8	19.3
Total	26.9	27.1

Anhand der Unterwegszeit und der Distanzen kann die Durchschnittsgeschwindigkeit je Verkehrsmittel berechnet werden. Die Bernerinnen und Berner sind generell etwas schneller unterwegs als der Schweizer Durchschnitt. Dies hat auch damit zu tun, dass die Wege eher länger sind als im schweizerischen Durchschnitt.

**Abbildung 4-8: Kennziffern zur Verkehrsmittelnutzung: Tagesdistanz, Unterwegszeit, Etappen
CH und BE, feinere Verteilung der Verkehrsmittel**

Kennziffern zum Mo- dalsplit pro Person pro Tag	Distanz [km]		Unterwegszeit [Min.]		Etappen [Anzahl]	
	Schweiz	Kanton Bern	Schweiz	Kanton Bern	Schweiz	Kanton Bern
Fuss	1.92	1.92	29.75	29.77	2.09	1.98
Velo (ohne E-Bike)	0.81	1.21	4.01	5.70	0.24	0.36
E-Bike	0.07	(0.08)	0.27	0.20	0.02	0.02
Mofa	0.03	(0.02)	0.08	(0.07)	0.01	(0.01)
Kleinmotorrad	0.06	0.06	0.16	0.16	0.01	0.01
Motorrad	0.44	0.45	0.77	0.81	0.03	0.03
Auto	23.82	24.47	33.88	33.59	1.74	1.67
Bahn	7.50	9.47	6.66	8.10	0.26	0.32
Bus	0.97	0.81	3.08	2.71	0.28	0.26

Die Abbildung 4-8 stellt den MIV und den ÖV in verfeinerten Kategorien dar. Es wird ersichtlich, dass die im Kanton Bern wohnhafte Bevölkerung längere Distanzen mit der Bahn fährt als der schweizerische Durchschnitt. Dies kommt auch in der Unterwegszeit zum Ausdruck. Der überwiegende Teil der zurückgelegten Tagesdistanzen wird mit dem Auto bewältigt. Trotz grösseren mittleren Autodistanzen als schweizweit, wird im Kanton Bern leicht weniger Zeit dafür gebraucht.

²⁸ Inkl. E-Bikes.

Abbildung 4-9: Anteile der Verkehrsmittelnutzung: Tagesdistanz, Unterwegszeit, Etappen
CH und BE

Kennziffern zum Modalsplit pro Person pro Tag	Distanz [km]		Unterwegszeit [Min.]		Etappen [Anzahl]	
	Schweiz	Kanton Bern	Schweiz	Kanton Bern	Schweiz	Kanton Bern
Fuss	5.2%	4.8%	36.2%	35.2%	42.6%	40.7%
Velo	2.2%	3.1%	4.9%	6.7%	5.0%	7.5%
Mofa	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.2%
Kleinmotorrad	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.3%	0.3%
Motorrad	1.2%	1.1%	0.9%	1.0%	0.7%	0.6%
Auto	64.7%	61.8%	41.2%	39.7%	35.5%	34.2%
Bahn	20.4%	23.9%	8.1%	9.6%	5.4%	6.7%
Bus	2.6%	2.0%	3.7%	3.2%	5.6%	5.4%

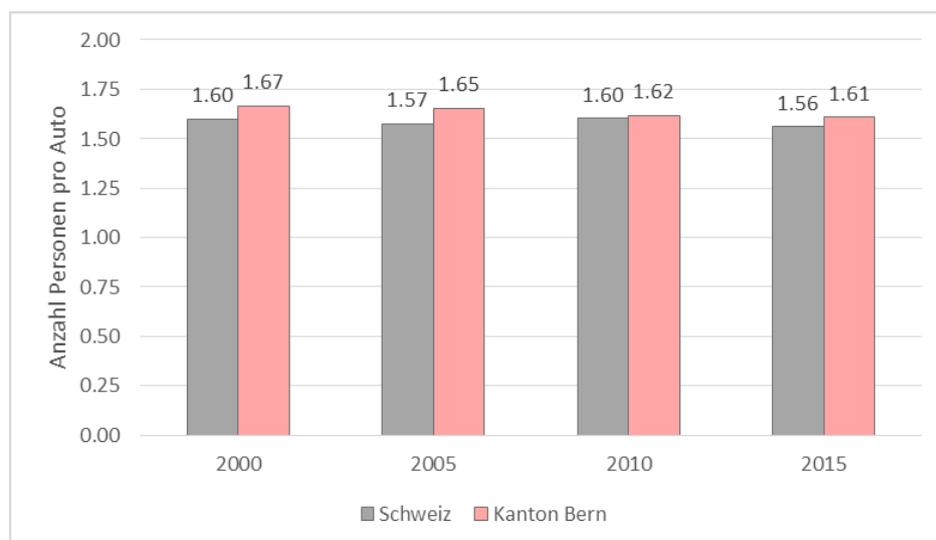
Die Abbildung 4-9 bildet dasselbe ab wie Abbildung 4-8, wobei aber der Anteil der verschiedenen Verkehrsmittelnutzungen ersichtlich wird. Der Autoanteil im Kanton Bern ist trotz grösseren Distanzen tiefer als im schweizerischen Durchschnitt, was auf den grösseren ÖV-Anteil im kantonalen Mittel zurückgeführt werden kann. Obgleich die Fussdistanzen im Kanton Bern und schweizweit gleich gross sind, ist prozentual die Bedeutung des Fussverkehrs im Kanton Bern leicht geringer.

Abbildung 4-10: Besetzungsgrad von Personenwagen nach Zweck (Anzahl Personen)
CH und BE, nach wichtigsten Wegzwecken (distanzgewichtet)

Personen pro Auto nach Wegzweck	Schweiz	Kanton Bern
Arbeit	1.10	1.14
Ausbildung	1.40	1.68
Einkauf und Besorgungen	1.62	1.67
Freizeit	1.90	1.88
Alle Zwecke	1.56	1.61

Im Kanton Bern sind die Autos mit etwas über 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 (Anzahl Personen)
CH und BE (distanzgewichtet)**



Über die letzten 15 Jahre kann eine leichte Abnahme des Besetzungsgrads festgestellt werden.

**Abbildung 4-12: Autofahrten mit Parkgebühren (PG) am Zielort (in Prozent und Betrag in CHF)²⁹
CH und BE**

Anteil der Etappen mit PG am Zielort nach Zweck; Parkgebühren Mittelwert [CHF]	Anteil Etappen [%] mit PG am Zielort		Gebühr [CHF]	
	Schweiz	Kanton Bern	Schweiz	Kanton Bern
Arbeitswege	5.1%	8.8%	6.54	5.20
Ausbildungswege	17.7%	(20.4%)	6.23	(5.12)
Einkaufs- und Besorgungswege	15.7%	19.0%	1.56	1.41
Freizeitwege	9.0%	9.1%	3.57	3.64
Total	6.6%	7.5%	3.51	3.39

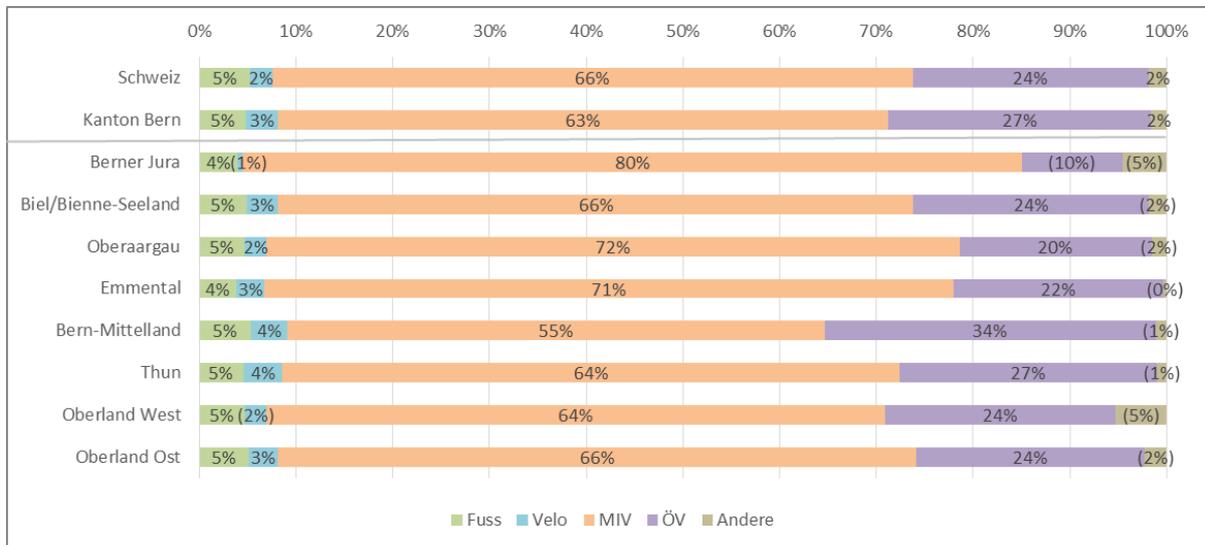
Lesehilfe: Bei 6.6% aller Autoetappen in der Schweiz muss am Zielort eine Parkgebühr bezahlt werden, diese beträgt durchschnittlich CHF 3.50.

Knapp 8% der Autoetappen führen die Bernerinnen und Bernern an ein Ziel, an dem sie im Mittel eine Parkgebühr von CHF 3.40 entrichten müssen. Personen aus dem Kanton Bern bezahlen häufiger für einen Parkplatz an ihrem Arbeitsort als der Schweizerische Durchschnitt. Etappen in Zusammenhang mit Einkauf und Besorgungen enden häufiger an zahlungspflichtigen Zielorten; die Parkgebühren sind dabei aber relativ niedrig.

²⁹ Da die Befragung zu den Parkplätzen ein Zusatzmodul der Befragung ist, hat nur ein Viertel der Stichprobe dazu Auskunft gegeben. Deshalb sind die Vertrauensintervalle hoch und die Resultate weniger aussagekräftig. Nur Parkgebühren unter CHF 50 werden berücksichtigt, um unübliche Werte auszuklammern.

c) Schweiz, Kanton Bern und Regionen

Abbildung 4-13: Modalsplit nach Distanz
CH, BE und Regionen



Das Verhältnis zwischen MIV- und ÖV-Anteil unterscheidet sich zwischen den Regionen zum Teil relativ stark. Hohe MIV-Anteile haben die eher ländlich geprägten Regionen Oberaargau, Emmental und Berner Jura. Den grössten ÖV-Anteil verzeichnet Bern-Mittelland (über ein Drittel), was durch das gut ausgebaute und dichte ÖV-Angebot in und um die Hauptstadt erklärt werden kann.

**Abbildung 4-14: Tagesdistanz nach Verkehrsmittel (km pro Person)
CH, BE und Regionen**

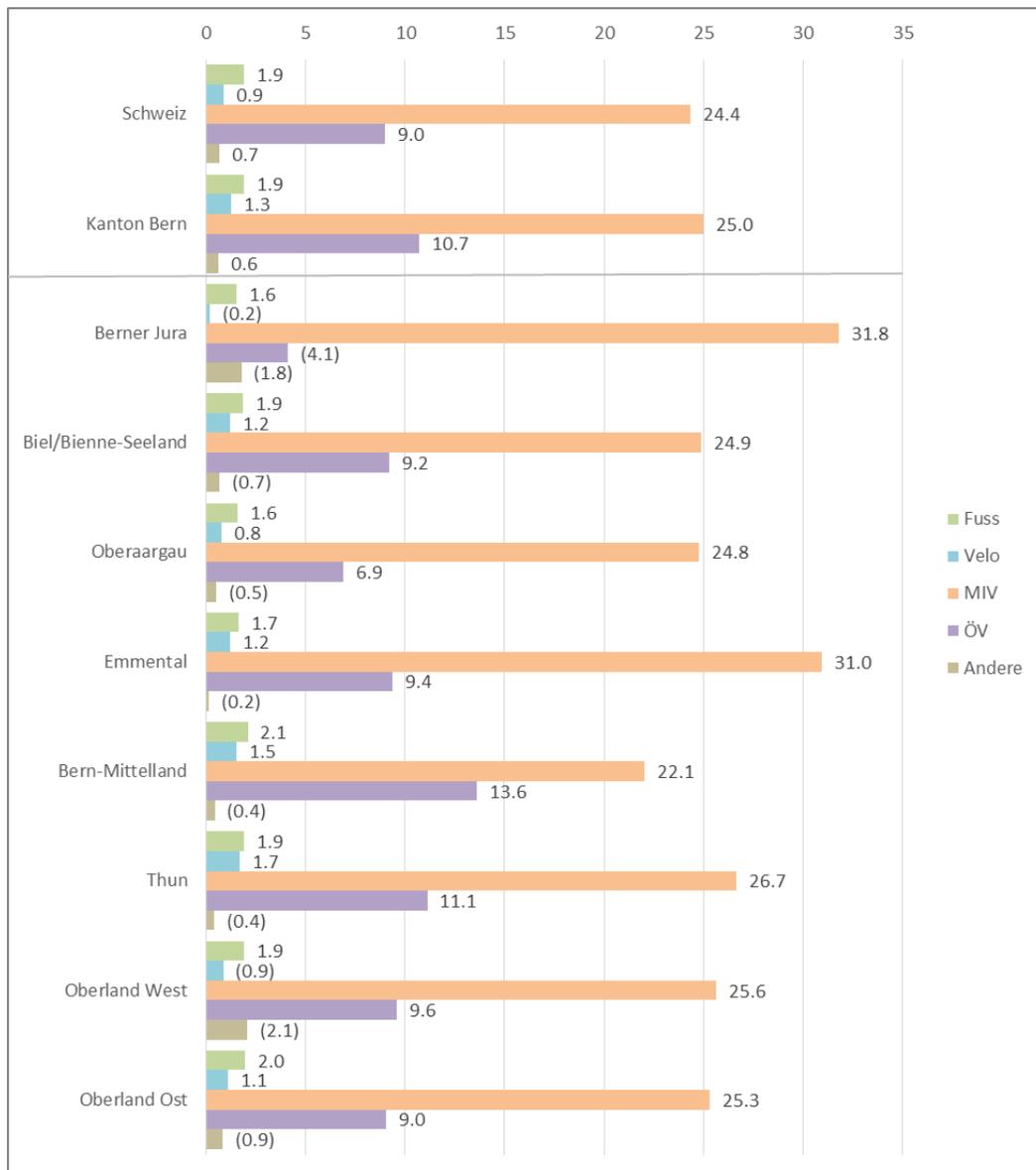
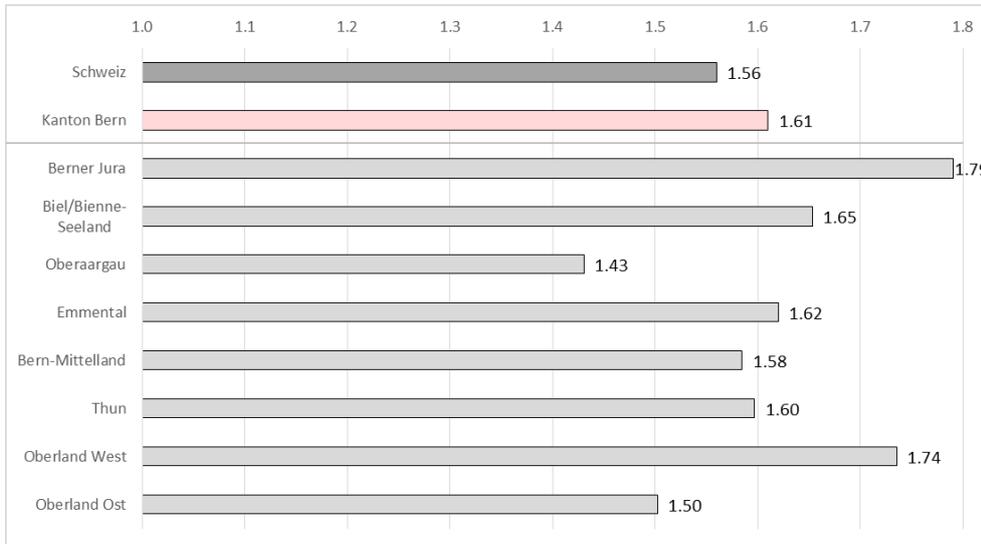


Abbildung 4-14 zeigt die absoluten Werte der zurückgelegten Tagesdistanz mit den einzelnen Verkehrsmitteln in den verschiedenen Regionen.³⁰ Auch hier gibt es grosse Unterschiede zwischen den Regionen.

³⁰ Wie bei Abbildung 4-1 wurden die zurückgelegten Distanzen mit den einzelnen Verkehrsmitteln durch die ganze Bevölkerung dividiert und nicht nur durch den Teil, der das Verkehrsmittel nutzt.

**Abbildung 4-15: Besetzungsgrad von Personenwagen (Anzahl Personen)
CH, BE und Regionen (distanzgewichtet)**



Die Regionen Oberaargau, Bern-Mittelland, Oberland Ost und Thun liegen unter dem kantonalen Wert für den Besetzungsgrad. Im Berner Jura sind die Autos mit 1.8 Personen am besten besetzt; im Oberaargau mit 1.4 Personen am schlechtesten.

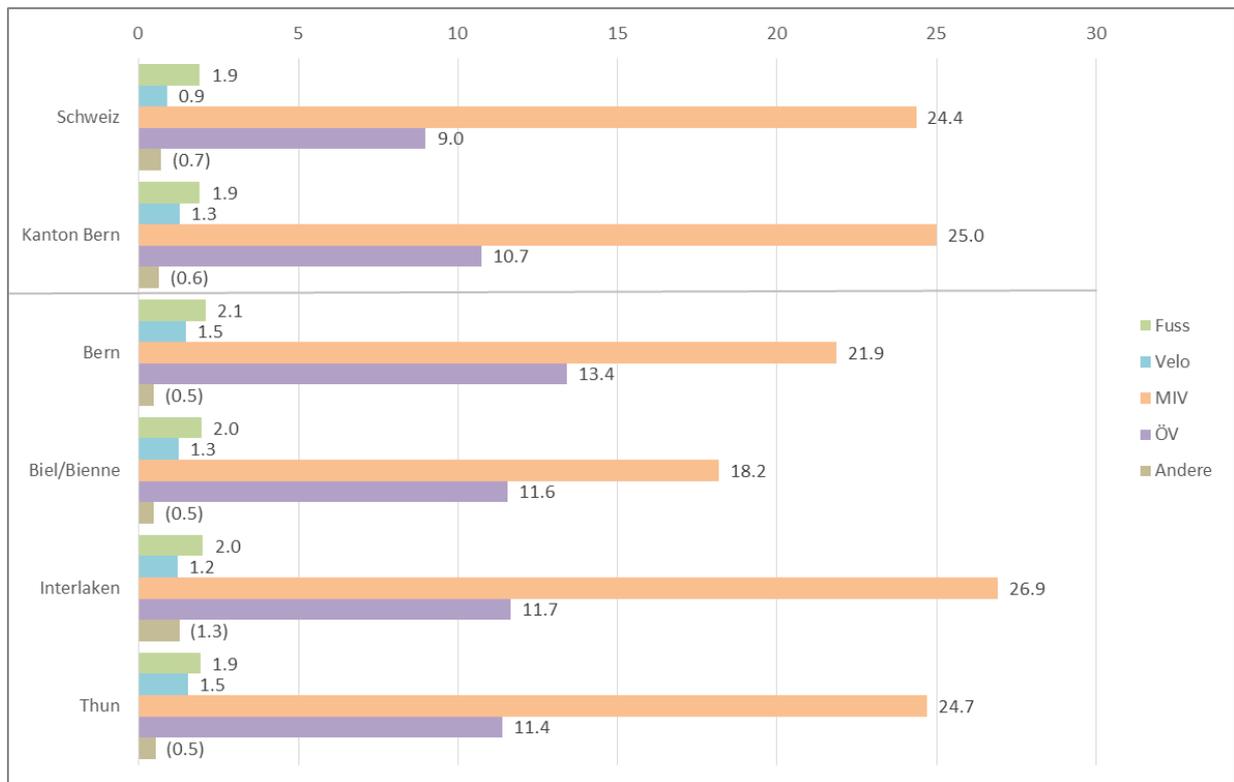
d) Agglomerationen

**Abbildung 4-16: Modalsplit nach Distanz
CH, BE und Agglomerationen**



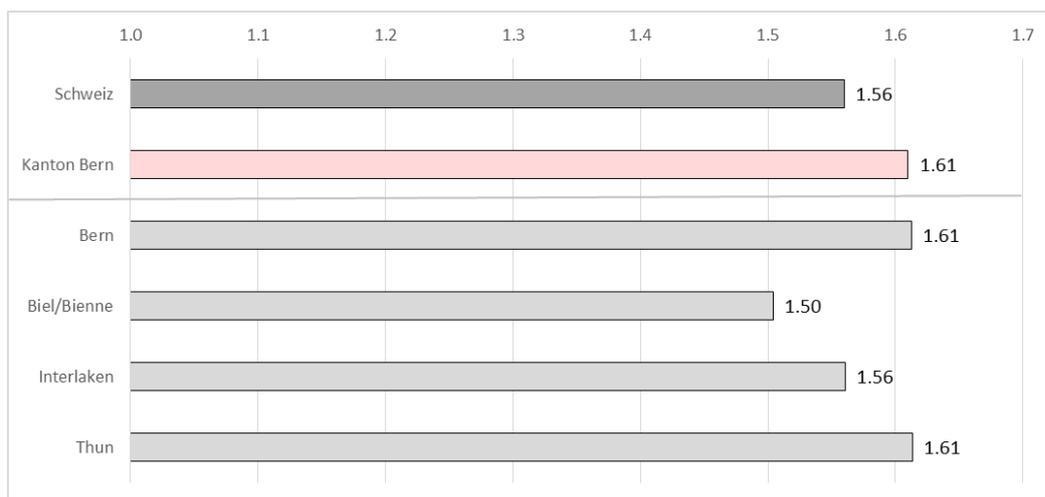
In den Agglomerationen ist der ÖV-Anteil zu Lasten des MIV grösser oder zumindest gleich gross wie im kantonalen Durchschnitt. In den beiden grösseren Agglomerationen Bern und Biel/Bienne sind die ÖV-Anteile an der zurückgelegten Tagesdistanz um 6 bis 8 Prozentpunkte höher als in den kleineren Agglomerationen.

Abbildung 4-17: Tagesdistanz nach Verkehrsmittel (km pro Person)
CH, BE und Agglomerationen



In Bern und Biel/Bienne werden im Vergleich zu den beiden Agglomerationen im Oberland unterdurchschnittliche Distanzen mit den MIV zurückgelegt.

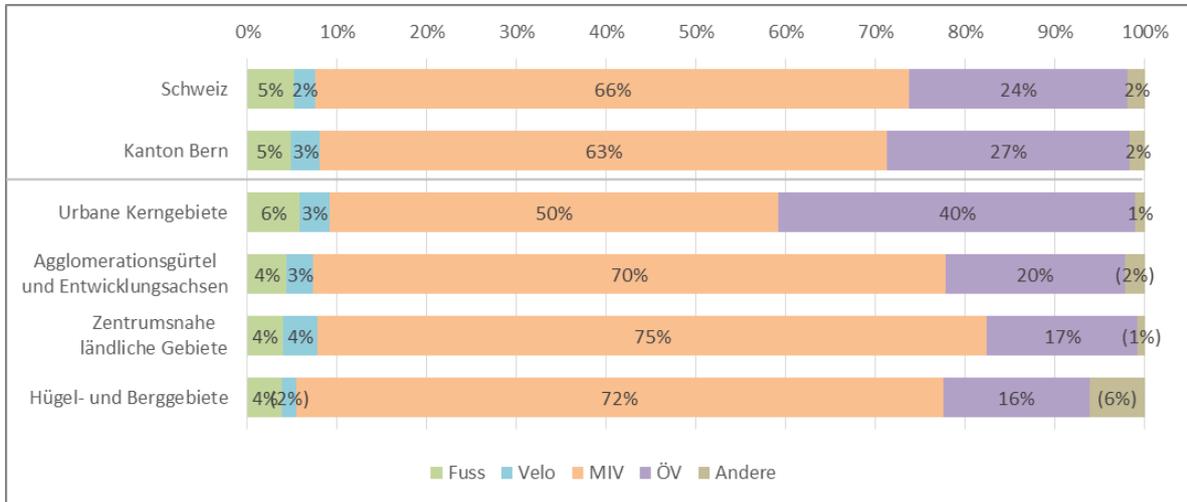
Abbildung 4-18: Besetzungsgrad von Personenwagen (Anzahl Personen)
CH, BE und Agglomerationen (distanzgewichtet)



In den Agglomerationen Biel/Bienne und Interlaken sind die Personenwagen schlechter besetzt als im kantonalen Durchschnitt.

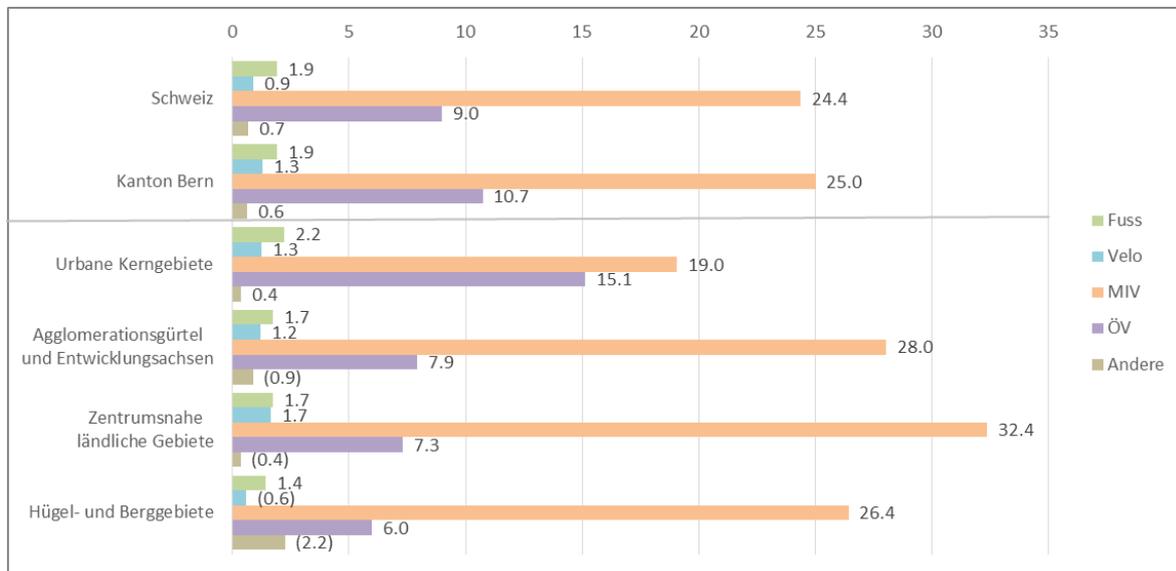
e) Raumtypen

Abbildung 4-19: Modalsplit nach Distanz
CH, BE und Raumtypen



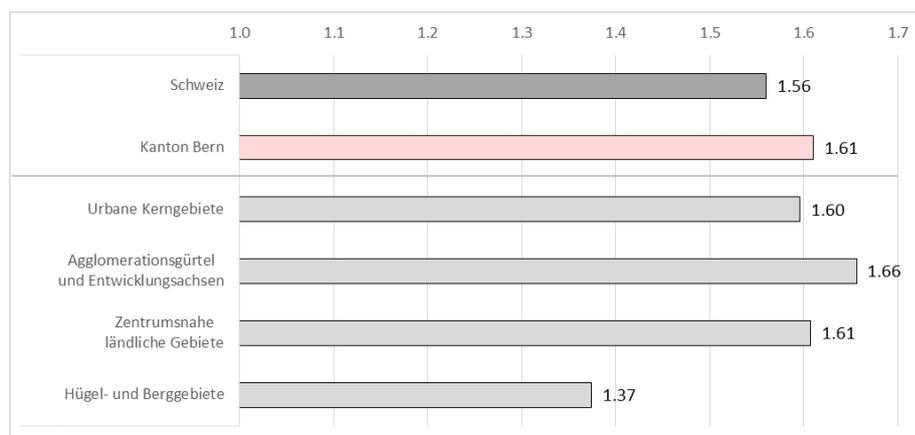
Selbst in den urbanen Kerngebieten dominiert der MIV, mit dem dort die Hälfte aller Distanzen bewältigt wird. Die MIV-Dominanz steigert sich auf bis zu drei Viertel in den zentrumsnahen ländlichen Gebieten. Noch deutlicher ist der Unterschied beim ÖV-Anteil. Dieser trägt in den urbanen Kerngebieten 40% der zurückgelegten Distanzen, in den Hügel- und Berggebieten nur 16%.

Abbildung 4-20: Tagesdistanz nach Verkehrsmittel (km pro Person)
CH, BE und Raumtypen



Bewohner urbaner Kerngebiete legen pro Tag kürzere Distanzen mit dem MIV zurück als das kantonale Mittel; Personen in zentrumsnahen ländlichen Gebieten dagegen längere. Im Gegensatz dazu benützen Bewohner urbaner Kerngebiete den ÖV für etwas mehr als 15 Kilometer pro Tag, und damit rund doppelt so weit wie die Einwohner der anderen Raumtypen.

**Abbildung 4-21: Besetzungsgrad von Personenwagen (Anzahl Personen)
CH, BE und Raumtypen**



Im Hügel- und Berggebiet liegt der Besetzungsgrad der Autos mit rund 1.4 Personen deutlich unter dem kantonalen Wert. Im Agglomerationsgürtel und auf Entwicklungsachsen sind die Autos im Mittel mit fast 1.7 Personen dagegen am besten besetzt.

4.2 Auswertungen zum Veloverkehr

Das Tiefbaums des Kantons Bern hat 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 2015 bei vielen Werten tendenziell eine Erholung der Velonutzung festzustellen, was teilweise auch auf eine zunehmende Verbreitung von E-Bikes zurückzuführen ist (siehe Abbildung 2-8), mit denen in gleicher Zeit grössere Distanzen zurückgelegt werden. Trotz dem zunehmendem E-Bike-Besitz hat 2015 die Anzahl Velos pro Haushalt gesamthaft weiter abgenommen (siehe Abbildung 2-5).

**Abbildung 4-22: Zeitreihe Velonutzung: Tagesdistanz, Unterwegszeit, Etappen
BE**

Velonutzung	2000	2005	2010	2015
Distanz [km]	1.3	1.1	1.2	1.3
Unterwegszeit [Min]	6.1	5.7	5.5	5.9
Anzahl Etappen pro Tag	0.40	0.39	0.35	0.38

**Abbildung 4-23: Zeitreihe relativer Anteil des Velos am Gesamtverkehr: Tagesdistanz,
Unterwegszeit, Etappen
BE**

Veloanteil (Modalsplit)	2000	2005	2010	2015
An der Tagesdistanz	3.4%	2.9%	3.0%	3.3%
An der Tagesunterwegszeit	6.8%	6.0%	6.3%	7.0%
An der Anzahl Etappen	7.7%	7.8%	7.0%	7.8%

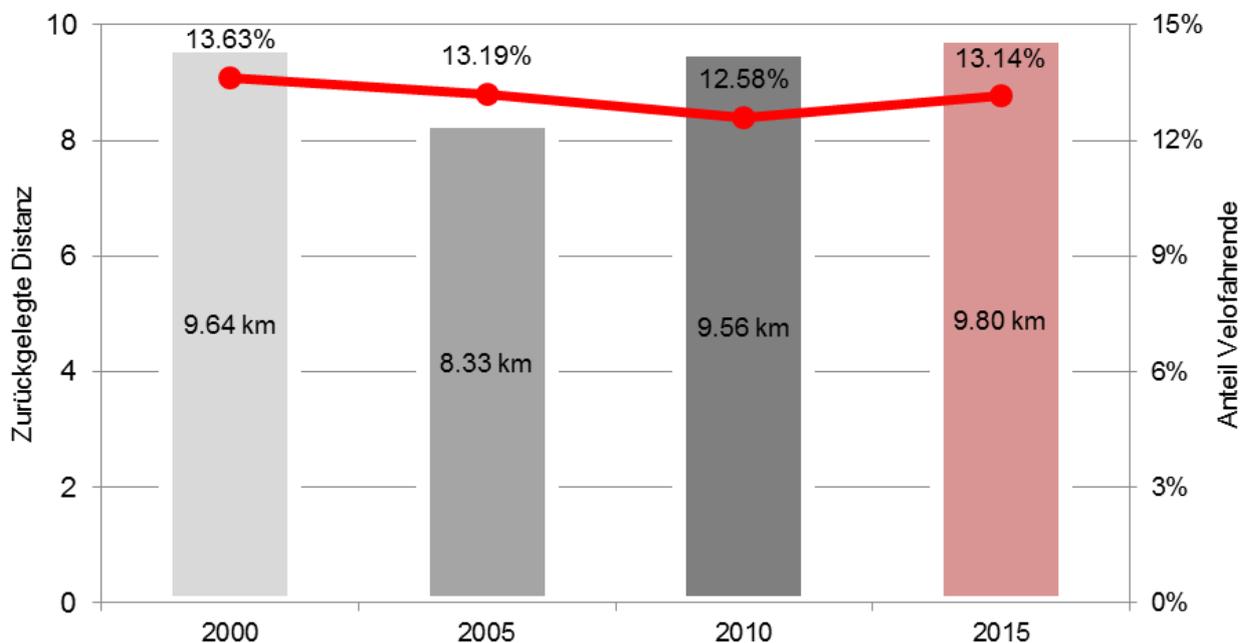
2005 sind die Velodistanzen im Vergleich zu 2000 signifikant zurückgegangen, um 2010 wieder leicht anzusteigen. Dieser Trendwechsel setzte sich 2015 fort, allerdings im Bereich der

statistischen Ungenauigkeit. Die mit Velos gefahrenen Distanzen sind mit 1.3 Kilometer pro Person nun wieder auf demselben Niveau wie 2000.

Der Veloanteil an der Tagesunterwegszeit ist nach dem Rückgang von 2000 auf 2005 bis 2015 tendenziell kontinuierlich gestiegen und übertrifft mittlerweile den Wert aus dem Jahr 2000. Absolut steigen die Werte allerdings erst seit 2010 wieder an und liegen mit 5.9 Minuten noch unter den 6.1 Minuten aus dem Jahr 2000.

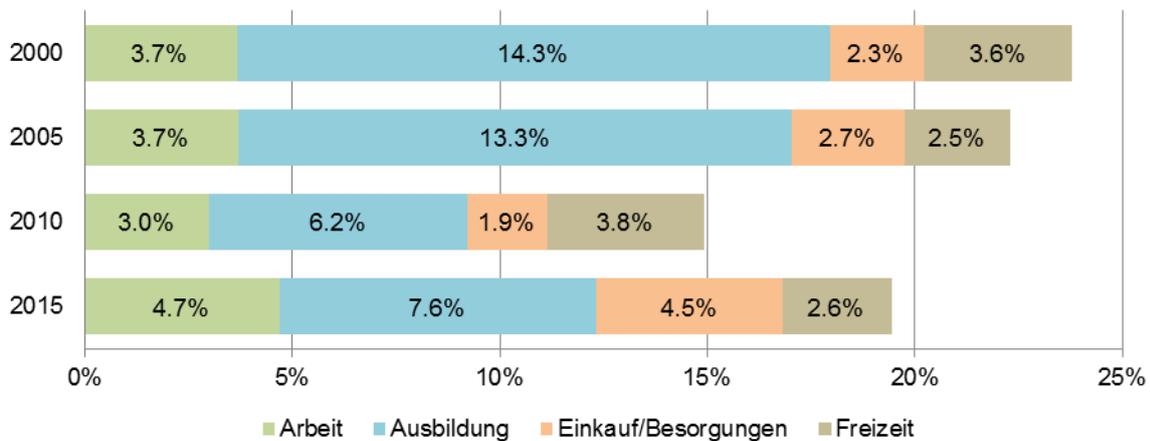
Eine Zunahme der täglichen Veloetappen ist sowohl in absoluten als auch relativen Zahlen von 2010 auf 2015 festzustellen. Relativ weisen die Zahlen von 2015 einen gleich grossen Anteil wie in den Jahren 2000 und 2005 auf. In absoluten Zahlen hat die Anzahl Veloetappen im 2015 nicht das Niveau von diesen beiden Jahren erreicht.

Abbildung 4-24: Berner Bevölkerungsanteil, der am Stichtag Velo gefahren ist, inklusive zurückgelegte Distanzen
BE



Der Anteil Personen, die am Stichtag mindestens eine Etappe mit dem Velo zurücklegt, hat sich in der Berner Bevölkerung von 2000 bis 2015 nicht statistisch relevant verändert. Die durchschnittlich zurückgelegten Tagesdistanzen der Velofahrenden verzeichnen nach dem starken Rückgang in 2005 einen Anstieg im Jahr 2010 und bleiben 2015 ungefähr auf demselben Niveau. Die Trendwende seit 2010 zu längeren zurückgelegten Velodistanzen pro Tag hat sich 2015 verfestigt. Im Mittel legen aktive Velofahrende knapp 10 Kilometer pro Tag auf dem Sattel zurück.

**Abbildung 4-25: Zeitreihe Veloanteile an der Tagesdistanz bei verschiedenen Wegzwecken
BE**



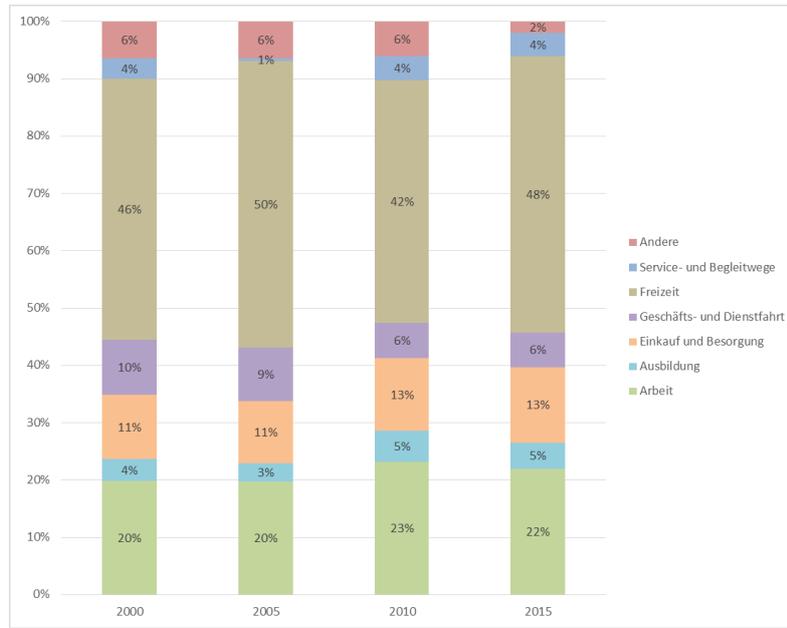
Der Veloanteil hat sich in den letzten 15 Jahren für die verschiedenen Wegzwecke sehr unterschiedlich entwickelt. Bis 2010 fällt der starke Rückgang der Velonutzung für den Schulweg auf (Ausbildung). 2015 ist auch hier erstmals wieder ein Anstieg zu verzeichnen. Bis 2010 haben die Veloanteile für Wege zur Arbeit und für Einkäufe/Besorgungen ebenfalls abgenommen, um dann 2015 wieder anzusteigen und sogar höhere Niveaus als 2000 zu erreichen. Gründe dafür könnte unter anderem das vermehrte Aufkommen von E-Bikes sein. Im Gegensatz dazu sinkt die Velonutzung in der Freizeit gegenüber 2010 um 1 Prozentpunkt.

5 WEGZWECKE

5.1 Kennziffern zu den Wegzwecken

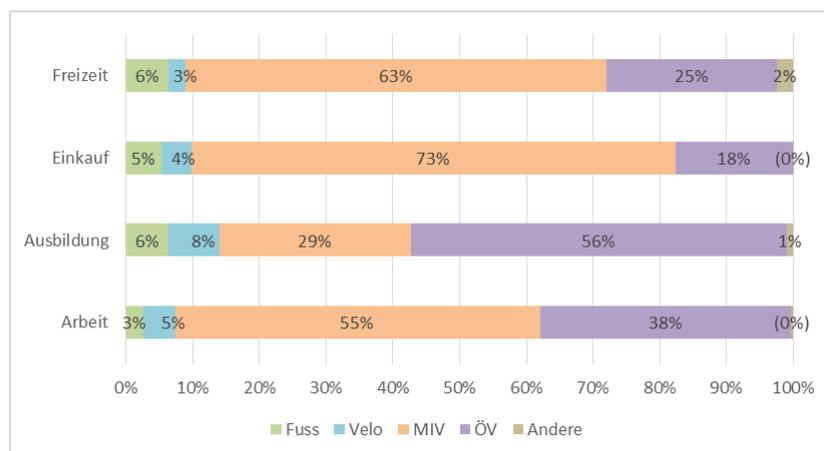
a) Entwicklung im Kanton Bern

Abbildung 5-1: Zeitreihe Anteile der Wegzwecke (nach Distanz)
BE



Wieder zugenommen hat der Distanzanteil im Freizeitverkehr. Dies deckt sich mit der gesamtschweizerischen Entwicklung.³¹ Die Freizeit ist somit der wichtigste Verkehrszweck: Beinahe die Hälfte der Tagesdistanzen wird im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten zurückgelegt.

Abbildung 5-2: Modalsplit (nach Distanz und Zweck)
BE



Auf den gewichtigen Freizeitwegen dominiert der MIV deutlich. Der Ausbildungsverkehr hingegen ist durch hohe ÖV-, Fuss- und Veloanteile gekennzeichnet. Der ÖV-Anteil am Arbeitsverkehr macht mehr als ein Drittel aus. Beim Einkauf wird der ÖV am wenigsten benutzt und der MIV-Anteil ist am grössten.

³¹ Vergleiche hierzu auch den Bericht des BFS "Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehrs 2015".

Abbildung 5-3: Zeitreihe Tagesdistanz, Unterwegszeit und Wege (km resp. Min. Wege pro Person pro Tag)
BE

Kennziffern zur Zeitreihe pro Person pro Tag	Distanz [km]				Unterwegszeit [Min. pro Person pro Tag]				Wege [Anzahl]			
	2000	2005	2010	2015	2000	2005	2010	2015	2000	2005	2010	2015
Arbeit	7.6	7.6	9.3	8.7	15.5	15.2	15.3	15.1	0.8	0.7	0.8	0.7
Ausbildung	1.5	1.2	2.2	1.8	5.0	4.5	4.9	4.3	0.3	0.2	0.3	0.2
Einkauf und Besorgung	4.3	4.2	5.1	5.2	12.6	11.3	12.4	12.6	0.7	0.7	0.8	0.8
Freizeit	17.5	19.2	17.0	19.1	43.7	52.1	43.3	45.1	1.4	1.4	1.2	1.3
Total	38.3	38.5	40.1	39.6	89.5	95.5	86.3	84.7	3.6	3.2	3.4	3.3

Im 2015 sind die durchschnittlich zurückgelegten Distanzen für Arbeits- und Ausbildungszwecke zurückgegangen, wobei die Freizeitwege wieder an Bedeutung zugenommen haben. Die Dominanz des Freizeitverkehrs wird an der Unterwegszeit noch deutlicher: der Anteil macht etwa 50% aus. Interpretationshinweise gibt der gesellschaftliche Wandel: einerseits ist zwischen 2010 und 2015 der durchschnittliche Erwerbstätigkeitsgrad von 88% auf 85% gesunken, andererseits nimmt der Anteil der Bevölkerung im Pensionsalter weiter zu. Die Unterschiede zwischen den zurückgelegten Distanzen und der Tagesunterwegszeit lassen sich auf die Geschwindigkeit der gewählten Verkehrsmittel zurückführen: Ein grosser Teil der Freizeitwege basiert auf Aussenaktivitäten wie Velotouren oder Spaziergängen (siehe auch Kapitel 5.2).

b) Schweiz und Kanton Bern

Abbildung 5-4: Tagesdistanz, Unterwegszeit und Wege³² (km, Min. Wege pro Person pro Tag) nach Zweck
CH und BE

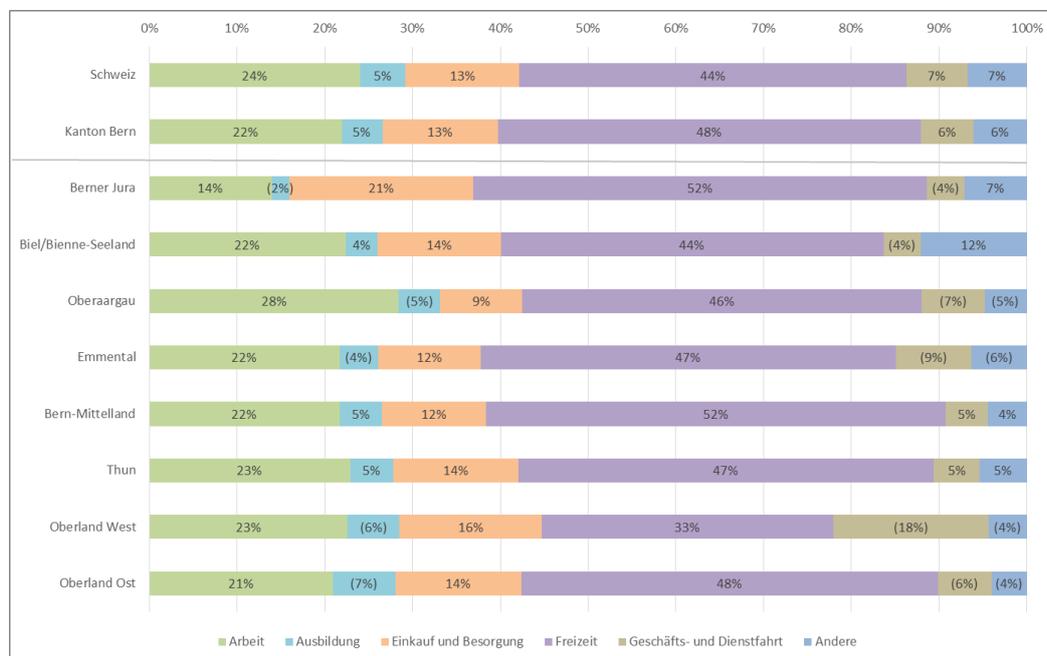
	Distanz [km]		Unterwegszeit [Min. pro Person pro Tag]		Wege [Anzahl]	
	Schweiz	Kanton Bern	Schweiz	Kanton Bern	Schweiz	Kanton Bern
Arbeit	8.9	8.7	15.5	15.1	0.7	0.7
Ausbildung	1.9	1.8	4.7	4.3	0.2	0.2
Einkauf und Besorgung	4.8	5.2	11.5	12.6	0.8	0.8
Freizeit	16.3	19.1	42.2	45.1	1.3	1.3
Geschäfts- und Dienstreise	2.6	2.4	3.8	3.5	0.1	0.1
Service- und Begleitwege	1.8	1.6	3.4	2.9	0.2	0.2
Andere	0.7	0.8	1.1	1.1	0.0	0.0
Total	36.8	39.6	82.2	84.7	3.4	3.3

Insbesondere für den Freizeitverkehr legen im Kanton Bern wohnhafte Personen grössere Distanzen zurück als die Durchschnittsschweizer. 2010 betrug die mittlere zurückgelegte Tagesdistanz im Kanton Bern für den Freizeitweg noch 17 km, 2015 sind es rund 19 km, was einem mittleren Zuwachs von 12% entspricht.

³² Beim Wegzweck "Andere" ist der Originalwert der Anzahl Wege (0.04) auf 0.0 gerundet.

c) Schweiz, Kanton Bern und Regionen

**Abbildung 5-5: Anteile der Wegzwecke³³ (nach Distanz)
CH, BE und Regionen**



Verglichen mit den anderen Regionen weist der Berner Jura den grössten Anteil von Einkaufswegen an der Tagesdistanz auf. Der Oberaargau hingegen hat den grössten Anteil an Arbeitswegen. Im Oberland West ist der Anteil der Freizeitwege mit nur einem Drittel der Tagesdistanz am kleinsten.

**Abbildung 5-6: Tagesdistanz (km pro Person) nach Zweck
CH, BE und Regionen**

Tagesdistanz [km]	Arbeit	Ausbildung	Einkauf und Besorgung	Freizeit	Geschäfts- und Dienstfahrt	Service- und Begleitwege	Andere	Total
Schweiz	8.9	1.9	4.8	16.3	2.6	1.8	0.7	36.8
Kanton Bern	8.7	1.8	5.2	19.1	2.4	1.6	0.8	39.6
Berner Jura	5.5	(0.8)	8.3	20.4	(1.7)	2.1	(0.8)	39.5
Biel/Bienne-Seeland	8.5	1.4	5.3	16.5	(1.6)	2.6	(2.0)	37.9
Oberaargau	9.9	(1.6)	3.2	15.8	(2.5)	(1.6)	(0.1)	34.6
Emmental	9.4	(1.9)	5.1	20.5	(3.7)	(1.4)	(1.4)	43.4
Bern-Mittelland	8.6	1.9	4.7	20.8	1.9	1.3	(0.4)	39.8
Thun	9.6	2.0	6.0	19.8	2.2	1.8	(0.4)	41.8
Oberland West	9.1	(2.4)	6.5	13.3	(7.1)	(1.5)	(0.2)	40.1
Oberland Ost	8.0	(2.7)	5.5	18.2	(2.3)	(1.3)	(0.3)	38.3

Die für die Freizeitwege zurückgelegten Distanzen in der Region Oberland West sind in der Tendenz sowohl relativ (vgl. Abbildung 5-5) als auch absolut gesehen kürzer als in den anderen Regionen. Personen, die im Berner Jura wohnhaft sind, legen für die Arbeit durchschnittlich nur gut halb so grosse Distanzen zurück als diejenigen in den anderen Regionen, dafür grössere zum Einkaufen.

³³ Die Kategorie Andere beinhaltet ebenfalls die Service- und Begleitwege.

Abbildung 5-7: Unterwegszeit (Min. pro Person pro Tag) nach Zweck
CH, BE und Regionen

Unterwegszeit [Min. pro Person pro Tag]	Arbeit	Ausbildung	Einkauf und Besorgung	Freizeit	Geschäfts- und Dienstfahrt	Service- und Begleitwege	Andere	Total
Schweiz	15.5	4.7	11.5	42.2	3.8	3.4	1.1	82.2
Kanton Bern	15.1	4.3	12.6	45.1	3.5	2.9	1.1	84.7
Berner Jura	9.7	(2.52)	13.8	42.2	(2.03)	3.5	(0.93)	74.7
Biel/Bienne- Seeland	14.1	3.9	11.6	43.2	2.4	4.4	2.1	81.7
Oberaargau	14.7	(3.41)	9.2	40.2	(5.13)	3.1	(0.58)	76.4
Emmental	14.7	4.5	9.6	46.2	(5.11)	2.3	(1.71)	84.1
Bern- Mittelland	15.8	4.7	13.6	47.4	2.6	2.4	(0.65)	87.1
Thun	16.5	4.4	13.2	46.6	3.6	2.8	(1.84)	89.0
Oberland West	15.0	(5.59)	13.9	35.4	(10.06)	2.7	(0.70)	83.4
Oberland Ost	18.1	(4.49)	13.9	48.7	(4.15)	(2.20)	(0.90)	92.5

Im Oberland West ist die Unterwegszeit im Freizeitverkehr um einen Viertel kürzer als in den anderen Regionen.

Abbildung 5-8: Wege (Anzahl Wege pro Person pro Tag) nach Zweck
CH, BE und Regionen

Anzahl Wege	Arbeit	Ausbildung	Einkauf und Besorgung	Freizeit	Geschäfts- und Dienstfahrt	Service- und Begleitwege	Andere	Total
Schweiz	0.71	0.25	0.75	1.30	0.12	0.21	0.04	3.37
Kanton Bern	0.70	0.22	0.77	1.31	0.11	0.18	0.04	3.32
Berner Jura	0.56	0.15	0.85	1.30	0.06	0.37	0.04	3.32
Biel/Bienne- Seeland	0.73	0.24	0.76	1.32	0.10	0.21	0.06	3.41
Oberaargau	0.81	0.16	0.77	1.21	0.12	0.26	0.03	3.36
Emmental	0.69	0.24	0.65	1.21	0.10	0.15	0.03	3.07
Bern- Mittelland	0.66	0.23	0.80	1.36	0.10	0.13	0.04	3.33
Thun	0.67	0.24	0.75	1.35	0.14	0.16	0.03	3.33
Oberland West	0.81	0.22	0.67	1.12	0.21	0.24	0.04	3.30
Oberland Ost	0.79	0.18	0.76	1.30	0.13	0.13	0.03	3.33

Werden nur die drei wichtigsten Wegzwecke betrachtet, so gilt für alle Regionen, dass die Anzahl der Freizeitwege annähernd doppelt so gross ist wie die Einkaufs- oder die Ausbildungswege.

d) Agglomerationen

**Abbildung 5-9: Anteile der Wegzwecke (nach Distanz)
CH, BE und Agglomerationen**



Die Freizeitwege machen in allen Agglomerationen den grössten Anteil an der Tagesdistanz aus.

**Abbildung 5-10: Tagesdistanz (km pro Person) nach Zweck
CH, BE und Agglomerationen**

Tagesdistanz [km]	Arbeit	Ausbildung	Einkauf und Besorgung	Freizeit	Geschäfts- und Dienstfahrt	Service- und Begleitwege	Andere	Total
Schweiz	8.9	1.9	4.8	16.3	2.6	1.8	0.7	36.8
Kanton Bern	8.7	1.8	5.2	19.1	2.4	1.6	0.8	39.6
Bern	8.7	1.8	4.6	20.8	1.6	1.3	0.4	39.3
Biel/Bienne	7.9	(1.1)	5.4	15.7	(1.1)	1.6	(0.7)	33.4
Interlaken	9.9	(3.1)	3.5	22.1	(1.9)	(1.9)	(0.7)	43.1
Thun	9.3	(2.2)	5.3	19.2	(1.7)	(1.8)	(0.5)	40.1

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

**Abbildung 5-11: Unterwegszeit (Min. pro Person pro Tag) nach Zweck
CH, BE und Agglomerationen**

Unterwegszeit [Min.]	Arbeit	Ausbildung	Einkauf und Besorgung	Freizeit	Geschäfts- und Dienstfahrt	Service- und Begleitwege	Andere	Total
Schweiz	15.5	4.7	11.5	42.2	3.8	3.4	1.1	82.2
Kanton Bern	15.1	4.3	12.6	45.1	3.5	2.9	1.1	84.7
Bern	16.0	4.5	13.4	47.7	2.3	2.4	(0.6)	86.9
Biel/Bienne	13.9	3.0	12.5	44.0	(1.6)	4.1	(1.3)	80.4
Interlaken	15.7	(3.9)	10.1	50.2	(2.0)	(3.6)	(1.3)	86.9
Thun	16.2	4.1	11.7	47.3	(3.0)	2.8	(2.4)	87.4

In Biel/Bienne werden in der Tendenz die kürzesten mittleren Tagesdistanzen für die Freizeitwege zurückgelegt (vgl. Abbildung 5-10) und durchschnittlich wird auch am wenigsten Zeit dafür aufgewendet.

Abbildung 5-12: Wege (Anzahl Wege pro Person und pro Tag) nach Zweck
CH, BE und Agglomerationen

Anzahl Wege pro Person und Tag	Arbeit	Ausbildung	Einkauf und Besorgung	Freizeit	Geschäfts- und Dienstfahrt	Service- und Begleitwege	Andere	Total
Schweiz	0.71	0.25	0.75	1.30	0.12	0.21	0.04	3.37
Kanton Bern	0.70	0.22	0.77	1.31	0.11	0.18	0.04	3.32
Bern	0.67	0.23	0.79	1.38	0.09	0.14	0.04	3.32
Biel/Bienne	0.72	0.16	0.81	1.33	0.08	0.24	(0.05)	3.39
Interlaken	0.82	(0.23)	0.80	1.38	(0.11)	(0.22)	(0.06)	3.64
Thun	0.70	0.24	0.77	1.36	0.13	0.15	(0.03)	3.37

Die Anzahl Wege pro Zweck sind - mit Ausnahme der Arbeitswege - in allen Agglomerationen etwa gleich. Für den Freizeitverkehr werden die meisten Wege gemacht.

e) Raumtypen

Abbildung 5-13: Anteile der Wegzwecke (nach Distanz)
CH, BE und Raumtypen



Im Hügel- und Berggebieten haben die Freizeitwege einen kleineren Anteil als in den anderen Raumtypen. Dafür ist der Anteil bei den Arbeits- und Einkaufswegen in der Tendenz grösser als im Vergleich zu den anderen Raumtypen. In den urbanen Gebieten ist es umgekehrt: Da wird ein vergleichsweise grösserer Anteil der Distanzen in der Freizeit zurückgelegt, dafür ein geringerer für das Einkaufen.

Abbildung 5-14: Tagesdistanz (km pro Person) nach Zweck
CH, BE und Raumtypen

Tagesdistanz [km]	Arbeit	Ausbildung	Einkauf und Besorgung	Freizeit	Geschäfts- und Dienstfahrt	Service- und Begleitwege	Andere	Total
Schweiz	8.9	1.9	4.8	16.3	2.6	1.8	0.7	36.8
Kanton Bern	8.7	1.8	5.2	19.1	2.4	1.6	0.8	39.6
Urbane Kerngebiete	8.7	1.7	4.6	19.1	2.0	1.3	(0.5)	38.1
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	8.2	1.7	5.2	19.5	2.6	1.6	(1.0)	39.8
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	9.4	2.3	6.1	20.2	2.1	2.7	(0.6)	43.4
Hügel- und Berggebiete	9.0	(1.8)	6.4	12.3	(4.4)	(1.1)	(1.7)	36.7

Die absolute 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 19 Kilometern rund 7 Kilometer weniger zurück, um ihr Freizeitziel zu erreichen. Dagegen sind ihre Wege zum Einkaufen etwas länger.

Abbildung 5-15: Unterwegszeit (Min. pro Person pro Tag) nach Zweck
CH, BE und Raumtypen

Unterwegszeit [Min.]	Arbeit	Ausbildung	Einkauf und Besorgung	Freizeit	Geschäfts- und Dienstfahrt	Service- und Begleitwege	Andere	Total
Schweiz	15.5	4.7	11.5	42.2	3.8	3.4	1.1	82.2
Kanton Bern	15.1	4.3	12.6	45.1	3.5	2.9	1.1	84.7
Urbane Kerngebiete	16.0	3.9	13.3	47.1	3.5	2.5	1.0	87.3
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	14.2	4.4	11.5	43.1	3.6	3.0	1.2	81.0
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	14.9	5.3	12.6	47.0	3.5	3.8	(1.0)	88.0
Hügel- und Berggebiete	14.7	(4.2)	13.3	34.9	(3.5)	(1.6)	(2.1)	74.2

Dass Personen aus den zentrumsnahen ländlichen Gebieten die weitesten Distanzen zurücklegen, widerspiegelt sich auch in der längsten Unterwegszeit. Allerdings fällt auf, dass Bewohner urbaner Kerngebiete trotz kürzeren Distanzen mindestens genauso lange unterwegs sind.

Abbildung 5-16: Wege (Anzahl Wege pro Person und pro Tag) nach Zweck
CH, BE und Raumtypen

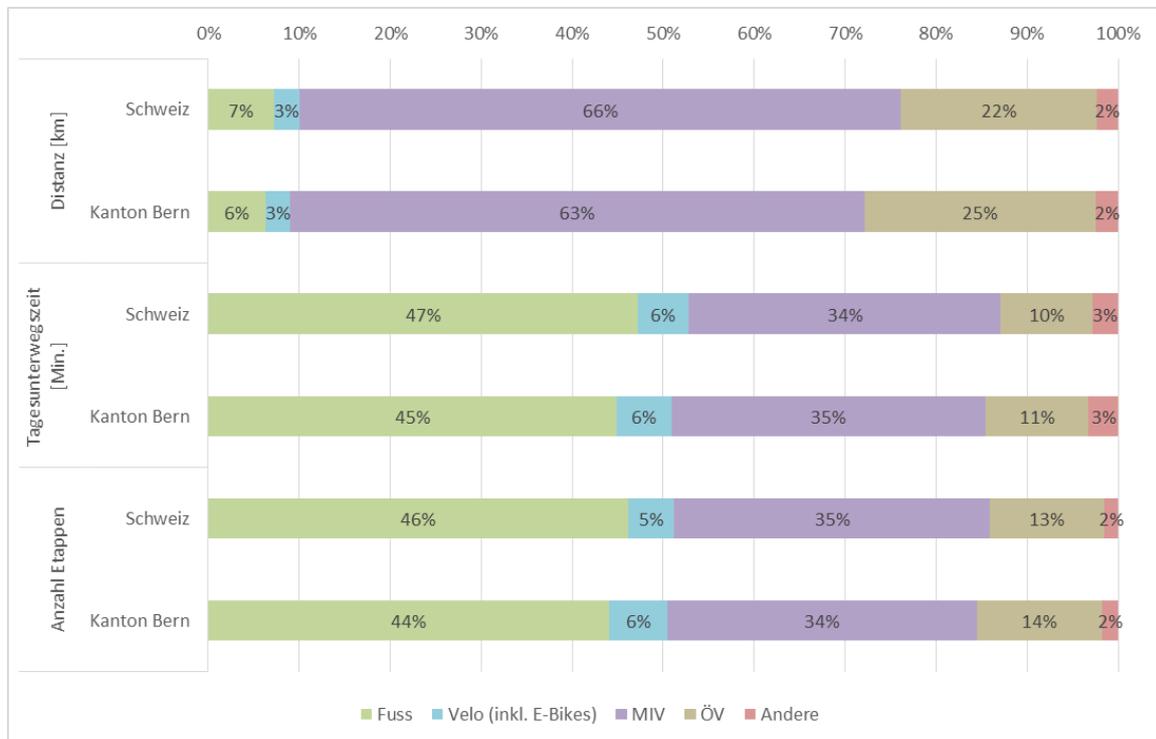
Anzahl Wege pro Person und Tag	Arbeit	Ausbildung	Einkauf und Besorgung	Freizeit	Geschäfts- und Dienstfahrt	Service- und Begleitwege	Andere	Total
Schweiz	0.71	0.25	0.75	1.30	0.12	0.21	0.04	3.37
Kanton Bern	0.70	0.22	0.77	1.31	0.11	0.18	0.04	3.32
Urbane Kerngebiete	0.73	0.20	0.84	1.37	0.10	0.15	0.03	3.42
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	0.67	0.25	0.74	1.26	0.11	0.21	0.04	3.27
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	0.68	0.23	0.70	1.32	0.14	0.20	(0.04)	3.30
Hügel- und Berggebiete	0.71	(0.15)	0.60	1.08	(0.06)	(0.13)	(0.07)	2.79

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

5.2 Auswertungen zu den Freizeitwegen

Die Freizeit stellt den mit Abstand wichtigsten Verkehrszweck dar, weshalb er in diesem Unterkapitel vertieft untersucht wird.

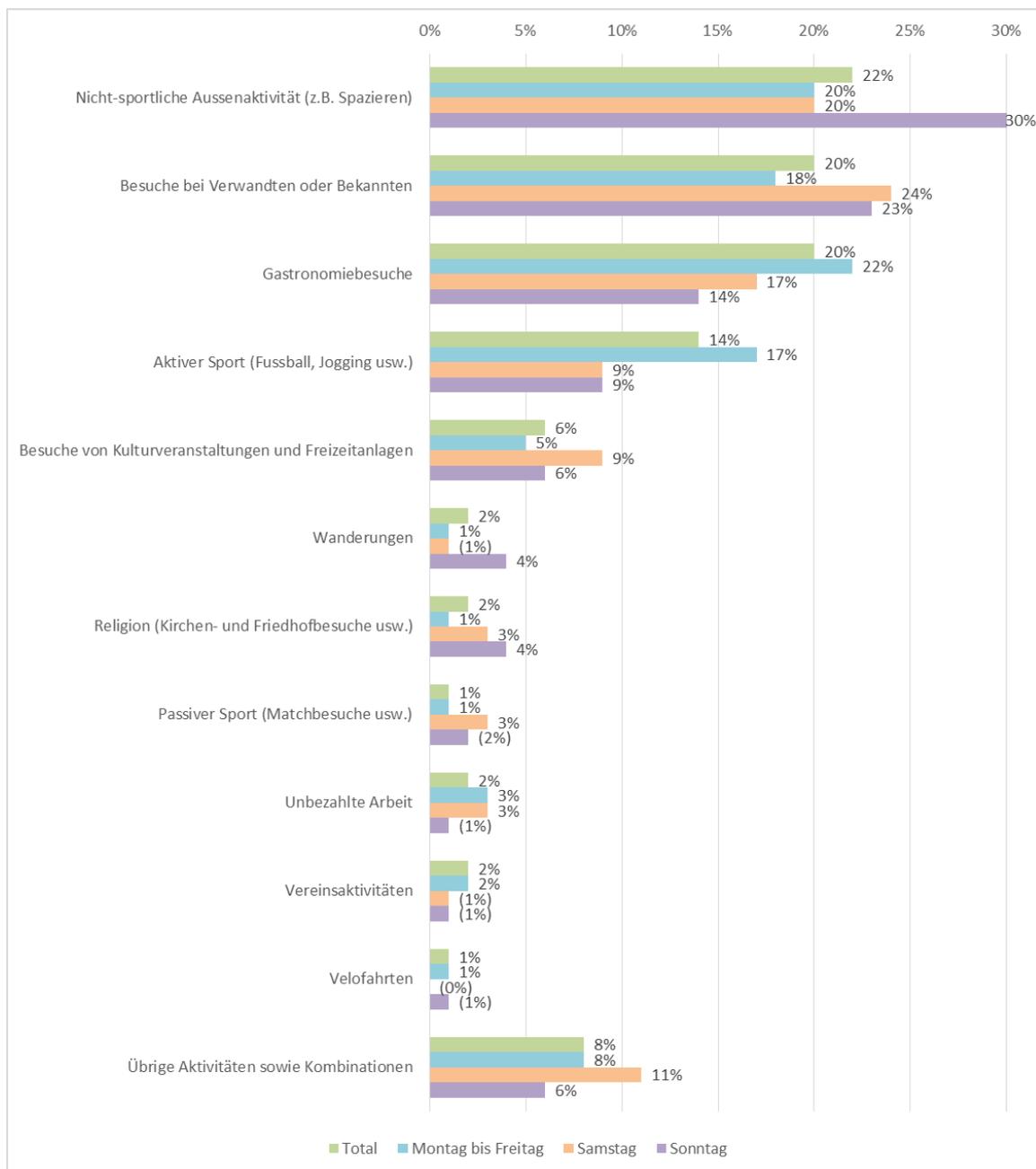
Abbildung 5-17: Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen
CH und BE



63% der für Freizeitaktivitäten zurückgelegten Distanzen werden im Kanton Bern mit dem MIV absolviert und somit 3 Prozentpunkte weniger als im Schweizer Durchschnitt. Dies kompensiert der ÖV, der mit 25% 3 Prozentpunkte über dem schweizerischen Mittel liegt.

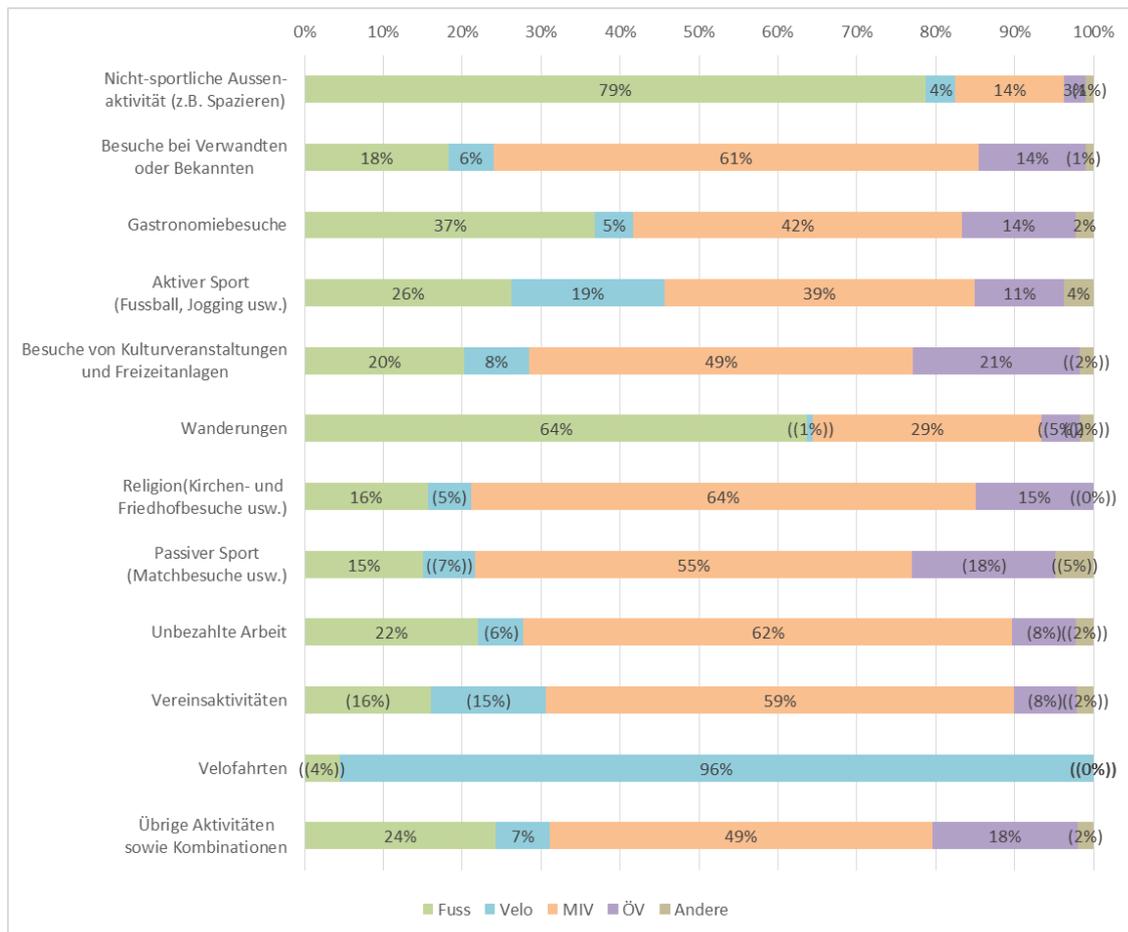
Während der MIV bei den Distanzen dominiert, zeigt sich die grosse Bedeutung des Zufussgehens bei der Unterwegszeit und bei der Anzahl zurückgelegter Etappen mit Anteilswerten um rund 45%. Bei diesen Kenngrössen kommt das Auto an zweiter Stelle mit Anteilswerten von rund einem Drittel.

Abbildung 5-18: Freizeitwege nach Aktivitätstyp und Wochentag
BE



Die Freizeitwege lassen sich auch nach einzelnen Aktivitätstypen untersuchen. Die meisten Freizeitwege im Kanton Bern dienen 2015 nicht-sportlichen Aussenaktivitäten (wie z.B. Spaziergänge) sowie Besuche bei Verwandten oder Bekannten und Gastronomiebesuche. Die nicht-sportlichen Aussenaktivitäten machen mit 30% vor allem am Sonntag einen grossen Teil der Freizeitwege aus, während der aktive Sport vor allem unter der Woche betrieben wird. Die Besuche bei Verwandten und Bekannten sind am Samstag (24%) und die Gastronomiebesuche unter der Woche (22%) von grösserer Bedeutung.

**Abbildung 5-19: Hauptverkehrsmittel auf Freizeitwegen nach Aktivitätstyp
BE**



Die verschiedenen Zwecke werden jeweils von einem anderen Verkehrsmittel geprägt. Unter den meistverbreiteten Freizeitaktivitäten sind nicht-sportliche Aktivitäten wie das Spazieren logischerweise klar vom Fussverkehr geprägt. Der Besuch bei Verwandten und von religiösen oder Vereinsaktivitäten wird hauptsächlich mit dem MIV getätigt. Gastronomiebesuche und aktiver Sport haben hingegen einen ausgewogeneren Modalsplit.

6 Soziodemografische Unterschiede

6.1 Geschlecht

**Abbildung 6-1: Wege, Tagesdistanz und Unterwegszeit pro Person (nach Geschlecht)
CH und BE**

	Schweiz	Kanton Bern
Tagesdistanz [km]		
Mann	42.0	42.5
Frau	31.8	36.8
Unterwegszeit [Min.]		
Mann	87.2	87.5
Frau	77.4	82.0
Anzahl Wege		
Mann	3.45	3.39
Frau	3.29	3.25

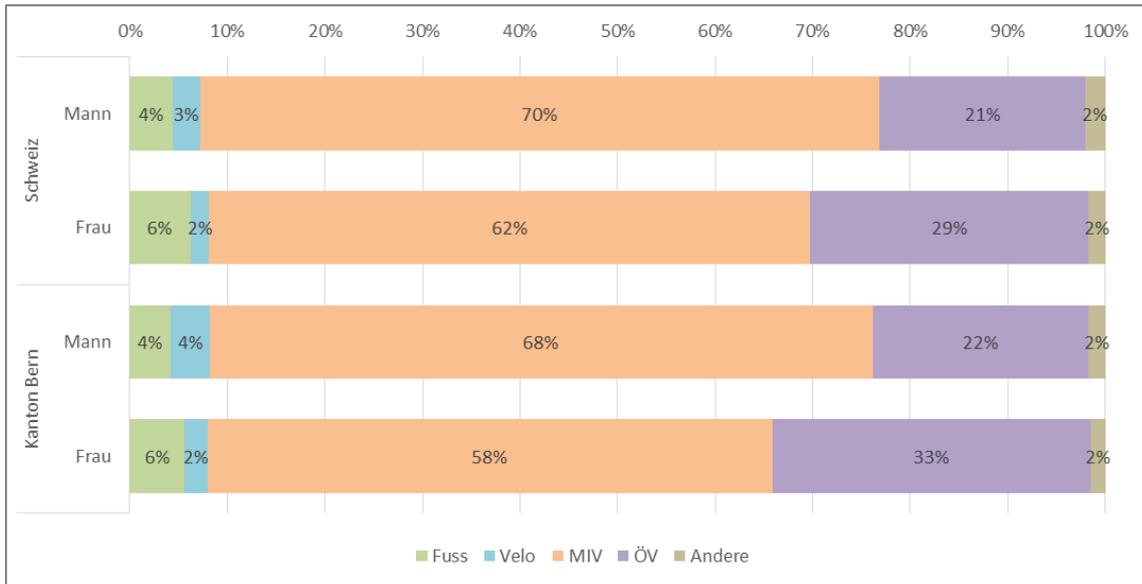
Berner sind durchschnittlich weiter (5.8 Kilometer mehr pro Tag), länger (5.5 Minuten mehr pro Tag) und häufiger (0.2 Wege mehr pro Tag) unterwegs als Bernerinnen, was sich jedoch im Vergleich zu 2010 stark verändert hat. Bernerinnen steigerten ihre Tagesdistanz von 35.2 auf 36.8 Kilometer, währendem diejenige der Berner von 45.5 im Jahr 2010 auf 42.5 Kilometer im Jahr 2015 abgenommen hat. Der Unterschied zwischen den Geschlechtern ist somit von rund 10 auf noch 6 Kilometer deutlich gesunken. Dasselbe Muster ist auch für die gesamte Schweiz erkennbar.

**Abbildung 6-2: Tagesdistanz (km pro Person) nach Geschlecht und Verkehrsmittel
CH und BE**

	Schweiz		Kanton Bern	
	Mann	Frau	Mann	Frau
Fuss	1.9	2.0	1.8	2.1
Velo	1.2	0.6	1.7	0.9
MIV	29.2	19.6	28.9	21.3
ÖV	8.9	9.1	9.4	12.0
Andere	0.9	0.5	0.7	0.6
Total	42.0	31.8	42.5	36.8

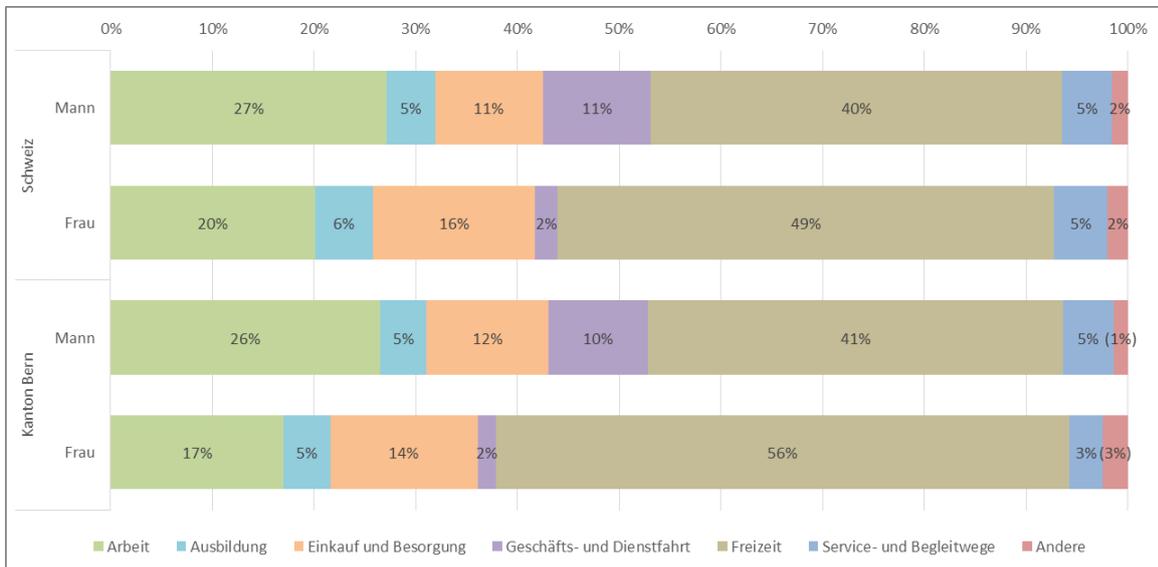
Bernerinnen legen grössere Distanzen zu Fuss und mit dem ÖV zurück als Berner. Im ÖV fahren sie ebenfalls längere Distanzen als die Berner. Der grösste Unterschied zwischen den Geschlechtern zeigt sich in der mit dem MIV zurückgelegten Distanz wo die Männer längere Wege zurücklegen.

**Abbildung 6-3: Modalsplit (nach Distanz und Geschlecht) nach Verkehrsmittel
CH und BE**



Der ÖV macht bei den Frauen auch an der gesamten zurückgelegten Distanz einen grösseren Anteil aus als bei den Männern, sowohl im Kanton Bern als auch in der ganzen Schweiz. Auch die Anteile am Fussverkehr sind bei den Frauen höher.

**Abbildung 6-4: Anteile der Wegzwecke (nach Distanz und Geschlecht)
CH und BE**



Frauen gehen sowohl schweizweit wie auch im Kanton Bern in der Tendenz häufiger einkaufen als Männer. Männer haben dagegen einen grösseren Anteil an Geschäfts- und Arbeitswegen als Frauen, was mit einer höheren Erwerbsquote erklärt werden kann. Frauen legen einen grösseren Anteil der Distanz für Freizeitzwecke zurück als Männer und Bernerinnen sind prozentual mehr für die Freizeit unterwegs als die Schweizerinnen im Durchschnitt.

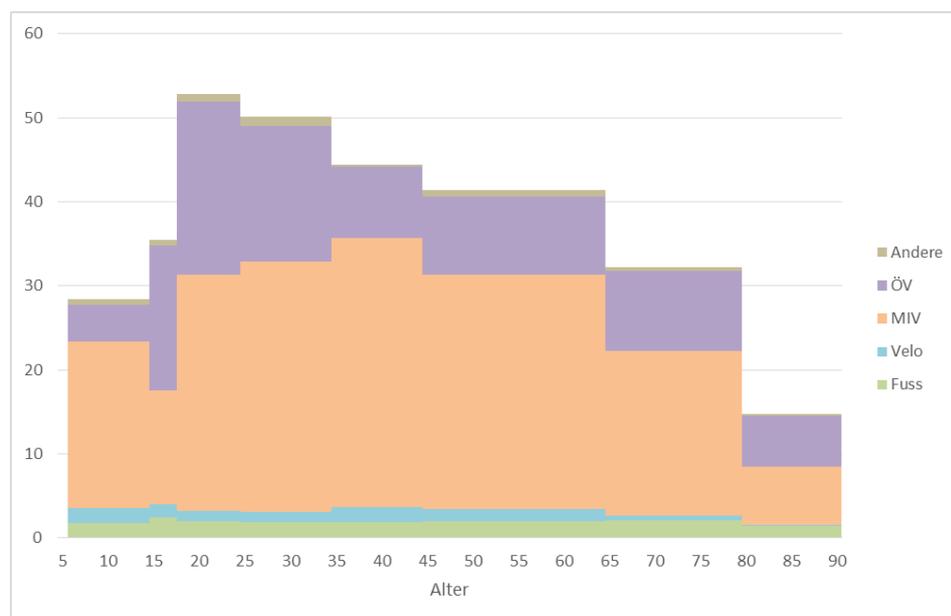
Abbildung 6-5: Tagesdistanz (km pro Person) nach Geschlecht und Zweck
CH und BE

Tagesdistanz [km]	Schweiz		Kanton Bern	
	Mann	Frau	Mann	Frau
Arbeit	11.4	6.4	11.3	6.2
Ausbildung	2.0	1.8	2.0	1.7
Einkauf und Besorgung	4.4	5.1	5.1	5.3
Geschäfts- und Dienstfahrt	4.5	0.7	4.2	0.7
Freizeit	17.0	15.5	17.3	20.7
Service- und Begleitwege	2.0	1.7	2.1	1.2
Andere	0.7	0.6	0.6	0.9
Alle Zwecke	42.0	31.8	42.5	36.8

Absolut gesehen legen Männer zu Arbeitszwecken fast doppelt so weite Distanzen zurück wie Frauen. Die unterschiedlich langen Tagesdistanzen für Arbeits- und Geschäftswege sowie Freizeitwege erklären weitgehend den Unterschied bei den täglich zurückgelegten Distanzen zwischen den Geschlechtern.

6.2 Alter

Abbildung 6-6: Tagesdistanz nach Alterskategorien³⁴ und Verkehrsmittel (km pro Person)
BE



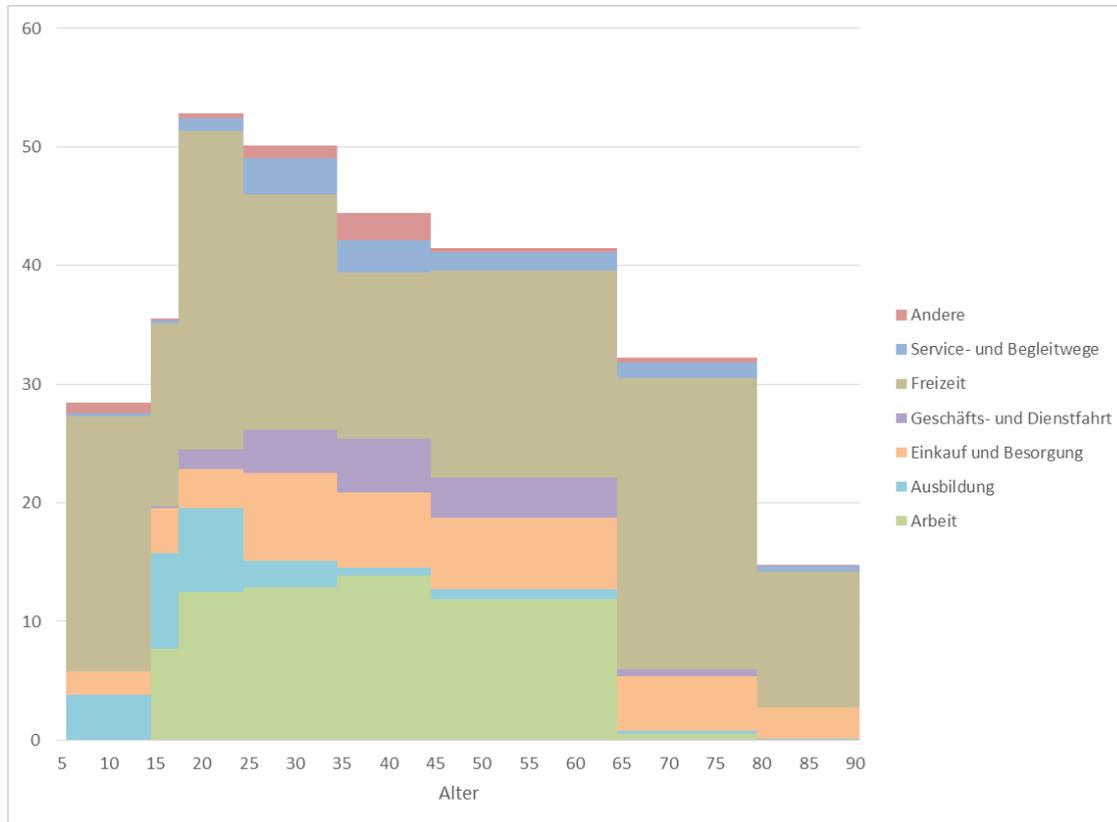
Die zurückgelegten Distanzen variieren zwischen den Altersgruppen deutlich. Mit durchschnittlich 53 Kilometern legen junge Erwachsene im Alter zwischen 18 und 24 Jahren die grössten Tagesdistanzen zurück. Das ist mehr als das Dreifache der über 80-Jährigen (knapp 15 Kilometer). Mit Ausnahme der 15- bis 17-Jährigen ist der MIV in allen Alterskategorien das dominierende Verkehrsmittel. Da in diesem Alter die Möglichkeit ein eigenes Auto zu führen noch nicht besteht, wird auf den ÖV ausgewichen (über 17 Kilometer). Die Fussdistanzen sind für diese Alterskategorie mit 2.5 Kilometer am grössten.

Im Vergleich zu 2010 sind bei den unter 17-Jährigen grössere Unterschiede zu bemerken. 2010 haben die 15- bis 17-Jährigen noch über 42 Kilometer zurückgelegt, 2015 sind es noch 35 Kilometer. In dieser Alterskategorie haben die Tagesdistanzen im MIV stark abgenommen.

³⁴ Bei der Interpretation dieser Ergebnisse gilt es zu beachten, dass es sich um Durchschnitte der verschiedenen Alterskategorien handelt. Gerade in jungem und sehr hohem Alter gibt es innerhalb einzelner Alterskategorien bedeutende Unterschiede.

Umgekehrt sind die Tagesdistanzen bei den 6- bis 14-Jährigen um 5 Kilometer gestiegen - dies aufgrund eines steigenden MIV-Anteils, wobei diese Altersgruppe als Mitfahrende unterwegs ist.

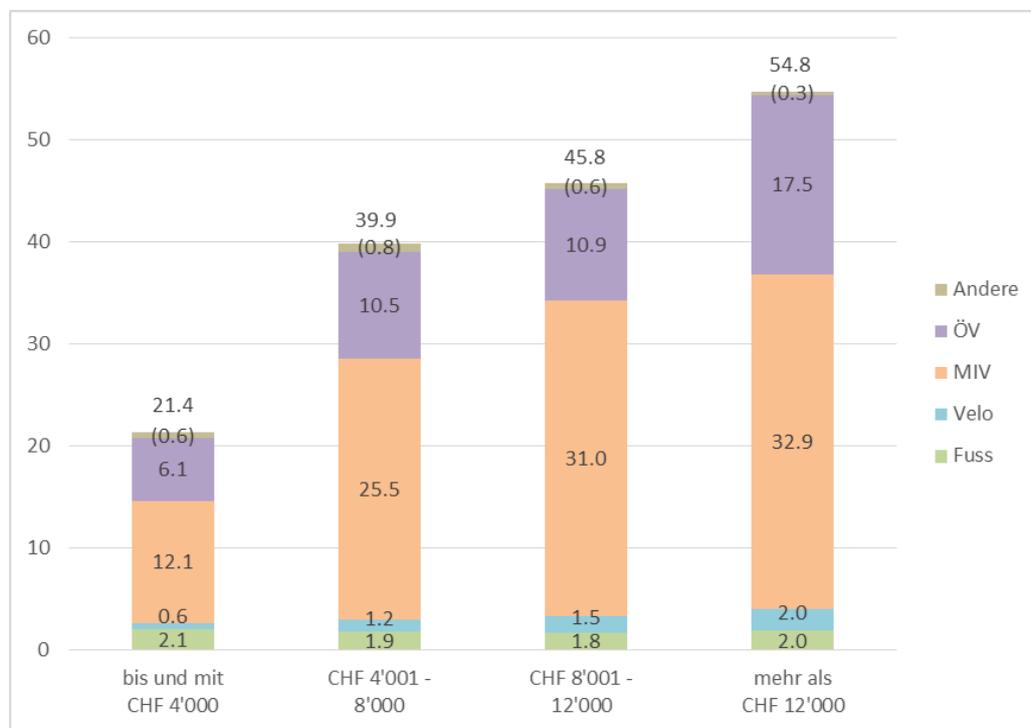
Abbildung 6-7: Tagesdistanz nach Alterskategorie und Zweck
BE



In Bezug auf die Verkehrszwecke zeigt sich 2015 bei den 18- bis 24- sowie den 65- bis 79-Jährigen eine starke Dominanz der Freizeitwege: Bei den jungen Erwachsenen machen sie 50% und bei den Rentnern 76% an der Gesamtdistanz aus. Ab 15 Jahren gewinnen die Arbeits- und Ausbildungswege, ab 25 Jahren auch die Einkaufswege deutlich an Bedeutung.

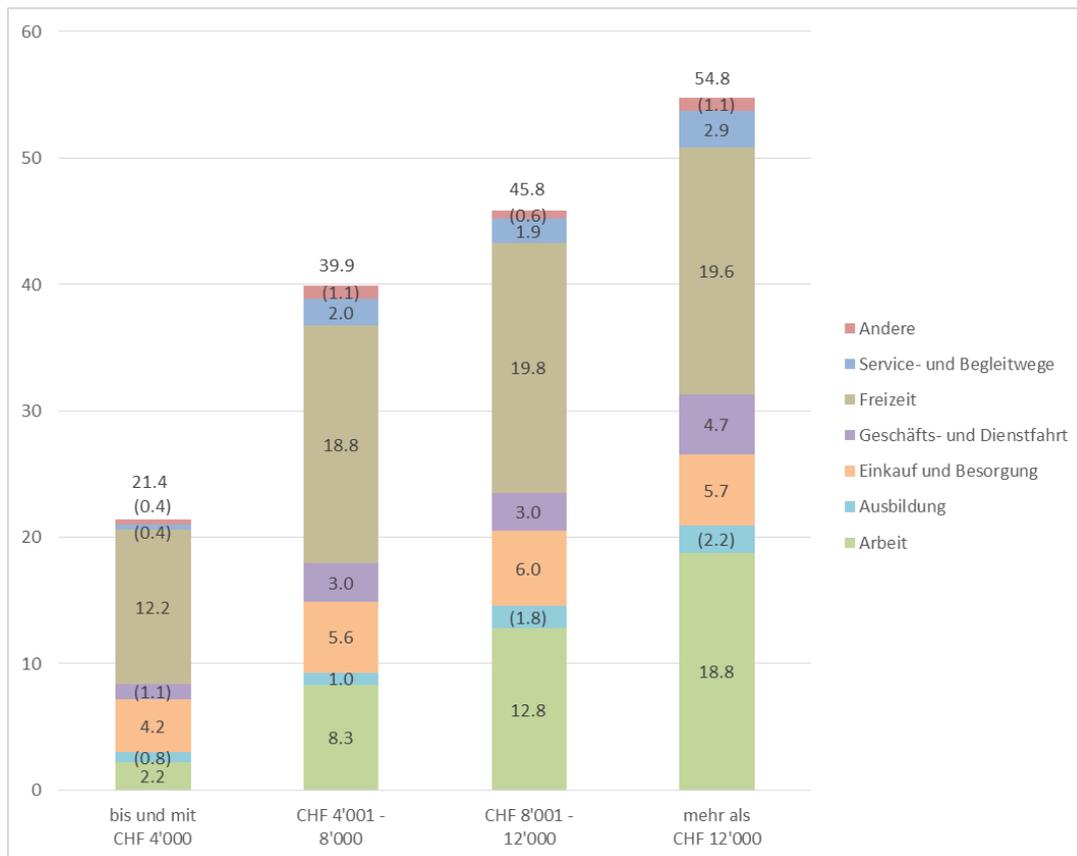
6.3 Einkommen

Abbildung 6-8: Tagesdistanz nach Einkommenskategorien und Verkehrsmitteln (km pro Person)
BE



Die Mobilität ist bei Personen mit hohem Einkommen am grössten. Personen aus Haushalten mit mehr als CHF 12'000 Monatseinkommen legen mit rund 55 Kilometern im Durchschnitt mehr als doppelt so grosse Distanzen im Inland zurück wie Personen mit einem Haushaltseinkommen von unter CHF 4'000, die nur rund 21 Kilometer pro Tag unterwegs sind. Die Differenz besteht insbesondere in mehr als doppelt so langen MIV- und ÖV-Distanzen. Interessanterweise ist der Distanzsprung zwischen den beiden höchsten Einkommenskategorien hauptsächlich auf den ÖV zurückzuführen. Auch die mit dem Velo zurückgelegte Distanz steigt mit zunehmendem Haushaltseinkommen leicht an.

**Abbildung 6-9: Tagesdistanz nach Einkommenskategorien und Zwecke (km pro Person)
BE**

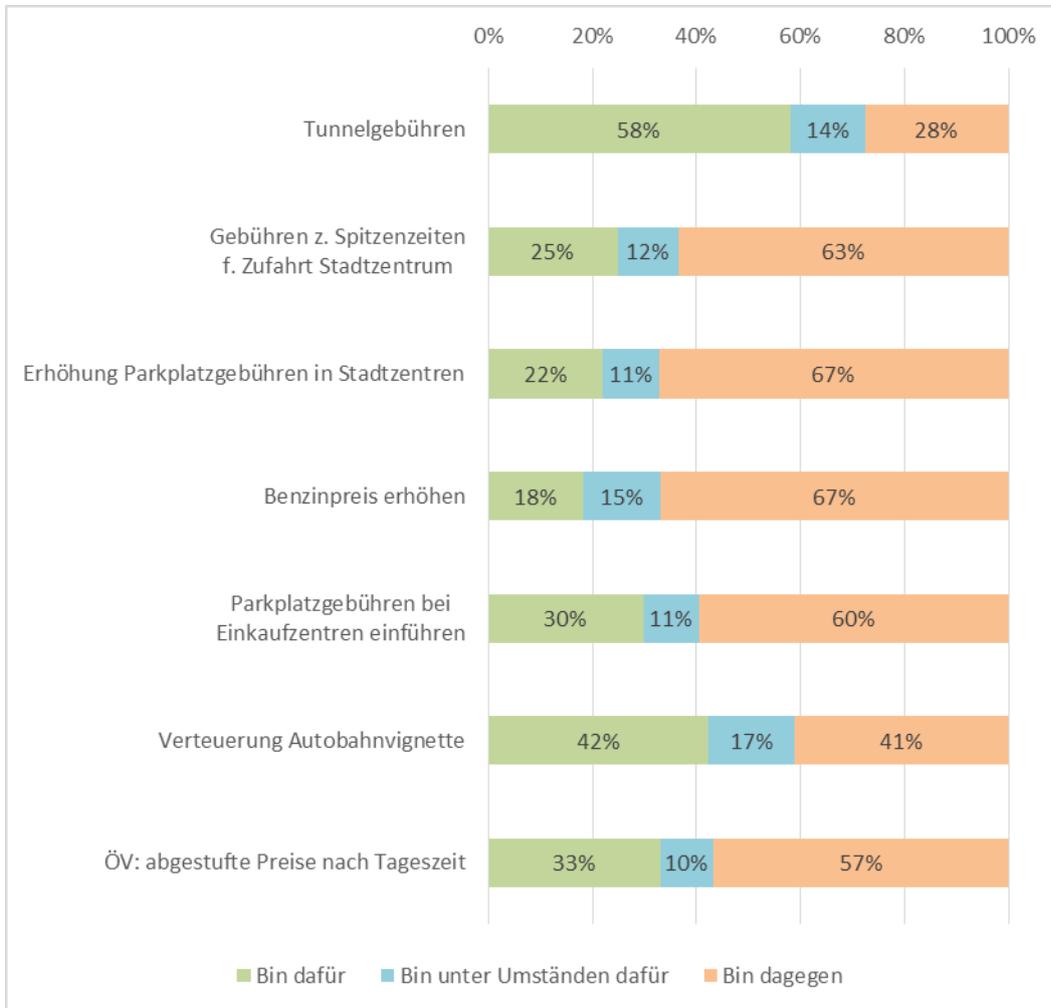


Die Zunahme der Tagesdistanzen bei besser Verdienenden lässt sich primär auf die grössere Bedeutung der Arbeitswege sowie der Geschäfts- und Dienstreisen zurückführen.

7 Einstellungen zur Verkehrspolitik³⁵

7.1 Gebühren und Einnahmenverwendung

Abbildung 7-1: Sind Sie dafür oder dagegen, dass man ... einführt?
BE



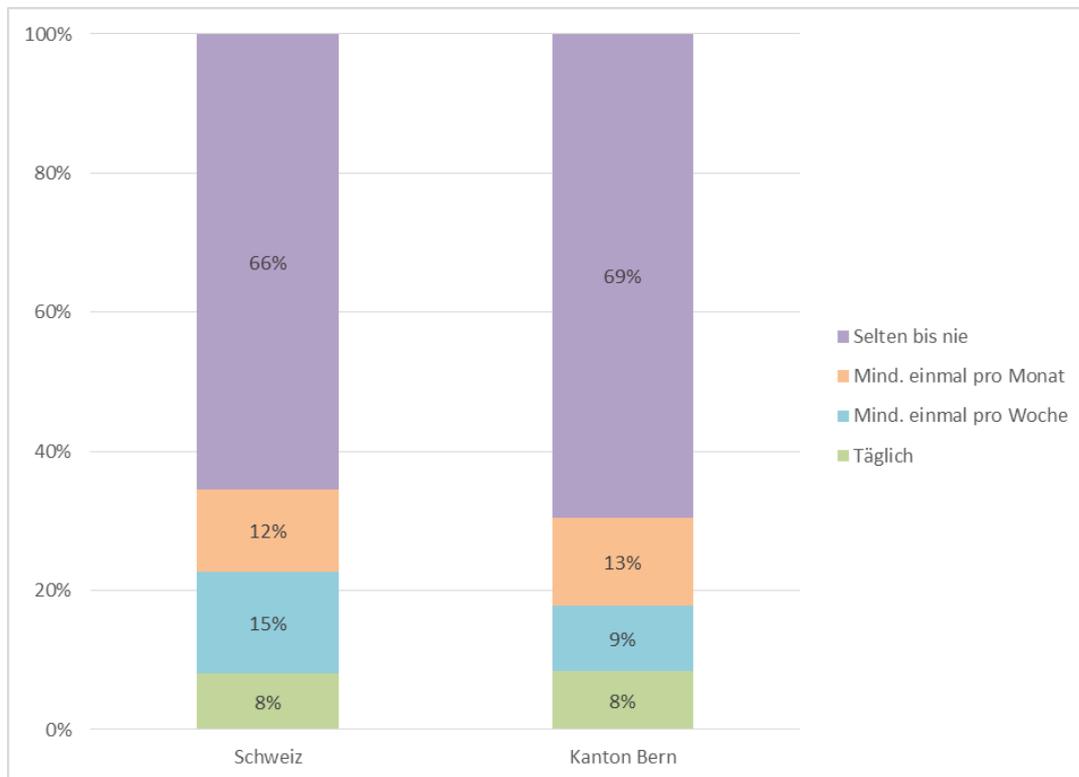
Die Einstellungen zu neuen Gebühren oder Preiserhöhungen im Verkehrsbereich sind im Kanton Bern grossmehrheitlich ablehnend, wenn auch insgesamt etwas weniger als 2010. Eine Ausnahme bilden Tunnelgebühren,³⁶ denen deutlich zugestimmt wird. Teurere Autobahnvignetten können sich eine Mehrheit der Berner und Bernerinnen ebenfalls vorstellen. Dagegen sind gut zwei Drittel der Personen ab 18 Jahren gegen eine Erhöhung der Parkplatzgebühren in den Stadtzentren und gegen eine Erhöhung des Benzinpreises. Etwas geringer werden Gebühren zu Spitzenzeiten für die Zufahrt ins Stadtzentrum abgelehnt: Aber trotzdem sind nur etwas mehr als ein Drittel der Befragten im Kanton Bern "sicher" oder "unter Umständen" für diese Massnahme. Abgestufte ÖV-Preise nach Tageszeiten finden einen leicht grösseren Anklang, werden aber mehrheitlich auch abgelehnt.

³⁵ Da die Befragung über die Einstellung zur Verkehrspolitik ein Zusatzmodul ist, sind die Vertrauensintervalle hoch und die Resultate weniger aussagekräftig. Deshalb sind die vorliegenden Werte mit Vorsicht zu interpretieren.

³⁶ Bei der Befragung wurden der Gotthard und der San Bernardino als Beispiele erwähnt.

7.2 Strassenverkehr: Stau

Abbildung 7-2: Wie häufig standen Sie im Stau?
CH und BE



Mehr als zwei Drittel der Befragten Bernerinnen und Berner standen in den letzten zwölf Monaten selten oder nie im Stau. Auf Freizeitwegen begegnen die im Kanton Bern wohnhaften Personen am wenigsten Staus (3.5% mindestens ein Mal pro Woche) und für die Arbeitswege am meisten (18% mindestens ein Mal pro Woche).

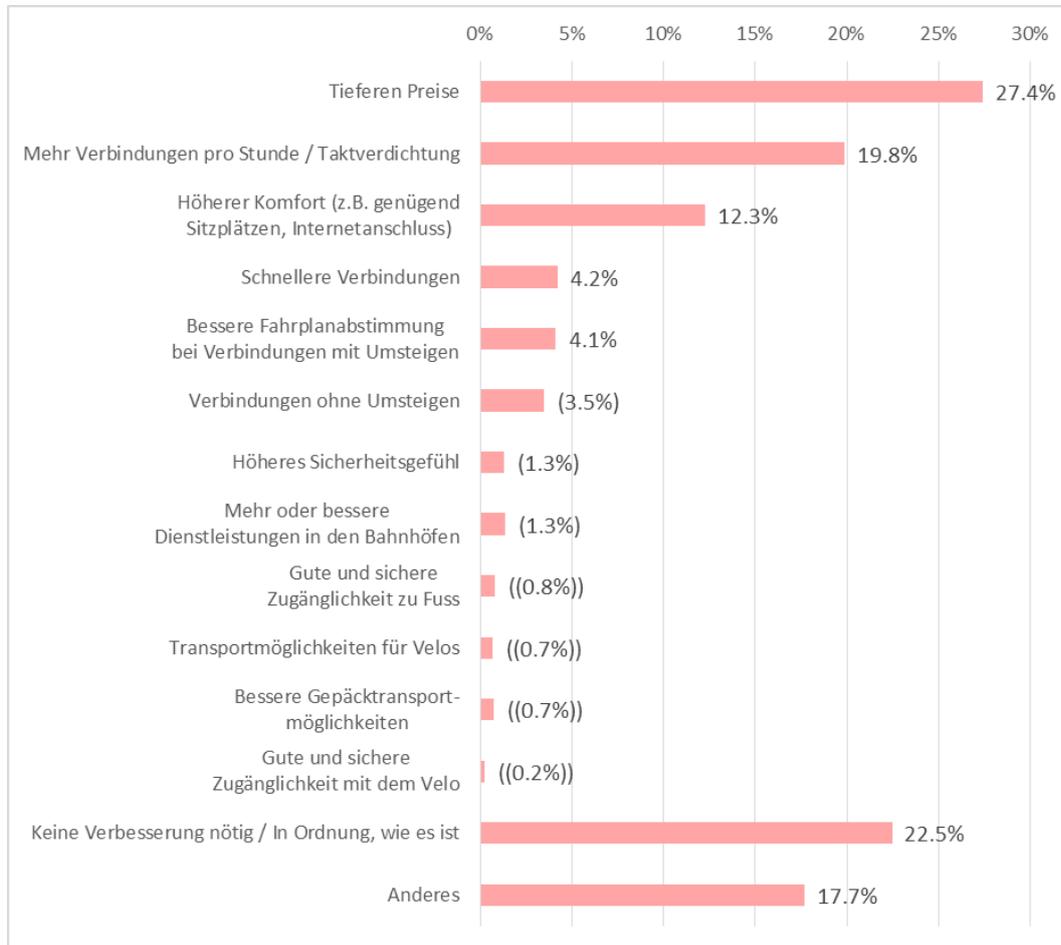
Um dem Stau auszuweichen, wählen knapp 30% der befragten Bernerinnen und Berner eine andere Route und 40% planen den Stau auf Arbeitswegen ein. Der Wechsel auf ein anderes Verkehrsmittel kommt nur für jede zehnte Person in Frage.³⁷ Bei den Einkaufswegen planen über die Hälfte der Befragten den Stau ein und ein Viertel verschiebt den Abfahrtszeitpunkt. Für Freizeitwege wählt ein Drittel eine alternative Route, um dem Stau auszuweichen.³⁸

³⁷ Die Vertrauensintervalle sind relativ gross, weshalb die Aussage mit Vorsicht zu geniessen ist.

³⁸ Siehe auch elektronischer Anhang ZT7-b.

7.3 Öffentlicher Verkehr

Abbildung 7-3: Wie könnte der ÖV für Sie attraktiver gemacht werden?³⁹
BE



Der ÖV könnte gemäss der kantonalen Bevölkerung vor allem durch zwei Massnahmen attraktiver werden: Tiefere Preise und mehr Verbindungen pro Stunde. Ebenfalls wichtig für die Attraktivität des ÖV ist ein hoher Komfort. Im Vergleich zur Taktverdichtung sind schnellere Verbindungen oder bessere Fahrplanabstimmungen zweitrangig. Über ein Fünftel der Befragten ist der Ansicht, dass im ÖV keine Verbesserungen nötig sind. Die Tatsache, dass 18% der Befragten die Kategorie "Anderes" nennt, zeigt auf, dass die Verbesserungswünsche im ÖV breit gefächert sind.

³⁹ Mehrfachantworten sind möglich.

8 Zusammenfassende Vergleiche und Folgerungen

8.1 Entwicklung der letzten Jahre

Das Mobilitätsverhalten der Berner Bevölkerung ist in den letzten fünf Jahren sehr stabil geblieben; der Mikrozensus 2015 bestätigt damit die wichtigsten Befunde aus dem Jahr 2010. So bleibt der Modalsplit im Vergleich zu 2010 weitgehend unverändert. Die zurückgelegte mittlere Tagesdistanz sowie die Tagesunterwegszeit sind zwar leicht gesunken, allerdings nicht statistisch signifikant. Die Durchschnittsgeschwindigkeit ist stabil geblieben. Aufgrund der zunehmenden Bevölkerung resultiert im Kanton Bern trotzdem eine Verkehrszunahme, so dass die Summe der zurückgelegten Tagesdistanzen um 3% zugenommen hat.

Im Gegensatz zu 2010 konnte seit der letzten Auswertung keine Steigerung des ÖV-Anteils zu Lasten des MIV festgestellt werden. Der ÖV-, Fuss- und Veloverkehr konnte seine Anteile halten. Beim Veloverkehr können 2015, nach den Rückgängen in den beiden Vorperioden, Anzeichen einer Trendwende erkannt werden.

Der Besitz von ÖV-Abonnements hat sich im Kanton Bern auf hohem Niveau stabilisiert. Im Jahr 2015 verfügen rund zwei Drittel der über 16-Jährigen über ein ÖV-Abo, wobei ein Trend hin zu höherwertigen Abos zu verzeichnen ist. Der Anteil an Personen, die zusätzlich zum Halbtax ein weiteres ÖV-Abo besitzen (Strecken- oder Verbundsabo, Gleis 7, Juniorkarte), hat um 2 Prozentpunkte zugenommen. Die 2010 festgestellte Zunahme beim GA hat sich 2015 bestätigt. Die Verbreitung von Führerscheinen hat seit 2010 mit 2 Prozentpunkten leicht zugenommen. Bei den 18- bis 24-Jährigen sind die Führerscheinbesitzer im Vergleich zum überraschend tiefen Wert von 2010 wieder etwas gestiegen, aber auf einem immer noch tieferen Niveau als 2005. Dies hängt möglicherweise mit der Einführung der Zweiphasenausbildung zur Erlangung des Führerscheins zusammen.

Bei den Wegzwecken ist der Freizeitverkehr mit rund 50% weiterhin dominant und hat bezüglich den Distanzen in den letzten fünf Jahren weiter zugenommen, um 2 auf 19 Kilometer pro Tag. Die Unterschiede bei der Mobilität von Frauen und Männern haben abgenommen. Bernerinnen legen zwar 6 Kilometer weniger zurück als Berner, haben jedoch im Vergleich zu 2010 aufgeholt. Bei der Verkehrsmittelwahl zeigen sich weiterhin Unterschiede: Die Bernerinnen legen täglich längere Distanzen mit dem ÖV (+2.6 km) und kürzere mit dem MIV (-7.9 km) als die Männer zurück.

8.2 Vergleich zwischen dem Kanton Bern und der Schweiz

Berner Haushalte besitzen im Durchschnitt 1.1 Autos, 1.7 Velos und 0.1 E-Bikes (schnelle und langsame). Das sind leicht weniger Autos pro Haushalt, dafür etwas mehr Velos und E-Bikes als im schweizerischen Durchschnitt. Obwohl der Autobesitz pro Haushalt stabil geblieben ist, hat die Zahl der immatrikulierten Autos im Kanton Bern seit 2010 um rund 8% weiter zugenommen. Zu berücksichtigen ist, dass die Haushalte durchschnittlich kleiner geworden sind und die Bevölkerung zugenommen hat. Zudem werden auch Firmenfahrzeuge zu den immatrikulierten Autos gezählt. Personen die ÖV-Abonnements besitzen, sind im Kanton Bern mit 65% häufiger anzutreffen als in der gesamten Schweiz mit 57%. Das GA ist im Kanton Bern besonders beliebt, 16% der Befragten hatten 2015 eines, gegenüber 10% in der gesamten Schweiz.

Bernerinnen und Berner waren im Jahr 2015 mit 39.6 km pro Tag rund 2.8 km weiter unterwegs als eine Person im schweizerischen Durchschnitt. Insbesondere im ÖV (10.7 km gegenüber 9.0 km schweizweit) und mit dem Velo (1.3 km gegenüber 0.9 km) legen die Bernerinnen und Berner grössere Distanzen zurück als der Schweizer Durchschnitt; dafür leicht weniger mit dem MIV (25.0 km gegenüber 24.4 km). Beim ÖV ist vor allem die grosse Bedeutung der Bahn im Kanton Bern ersichtlich (9.5 km gegenüber 7.5 km). Die grössere Bedeutung des ÖV im Kanton Bern widerspiegelt sich auch im Modalsplit. Während die Bernerinnen und Berner 27% der Distanzen mit dem ÖV zurücklegen sind es im schweizerischen Durchschnitt 24%.

Für die Tagesdistanz von 39.6 km benötigen die Bernerinnen und Berner 84.7 Minuten. Damit sind sie rund zweieinhalb Minuten länger unterwegs als die gesamte Schweizer Bevölkerung. Sind die Bernerinnen und Berner nun wirklich langsamer als der Rest der Schweiz? Nein, im Gegenteil, denn sie bewältigen 7.5% längere Distanzen, brauchen dafür aber nur 3% mehr Zeit und sind somit schneller unterwegs als im schweizweiten Durchschnitt.

8.3 Vergleich zwischen den Regionen, den Agglomerationen und den Raumtypen

Im Vergleich zu 2010 sind 2015 weniger Personen befragt worden. Darum sind die Vertrauensintervalle auf Ebene Region, Agglomeration und Raumtyp relativ gross. Dies ist bei den entsprechenden Vergleichen zu beachten und die Resultate sind mit Vorsicht zu interpretieren.

Die Regionen und die Agglomerationen unterscheiden sich primär durch ihre Urbanität, was mit unterschiedlicher Qualität des öffentlichen Verkehrs und dem Mobilitätsverhalten der Bevölkerung verbunden ist. Die Agglomerationen – besonders die grösseren und urbaneren Agglomerationen Bern und Biel/Bienne – fallen durch hohe ÖV-Anteile auf. Dies widerspiegelt sich auch auf Ebene dieser Regionen: Es ergeben sich insbesondere für die Region Bern-Mittelland mit Bern als Zentrum deutlich höhere ÖV-Anteile als in anderen Regionen.

Auch bei den Raumtypen ist ein Stadt-Land-Muster im Mobilitätsverhalten ersichtlich. Allerdings werden im Veloverkehr in den Agglomerationsgürteln und Entwicklungsachsen sowie in den zentrumsnahen ländlichen Gebieten grössere Distanzen zurückgelegt als in den urbanen Kerngebieten. Die kürzesten Velodistanzen finden sich erwartungsgemäss in den Hügel- und Berggebieten.

8.4 Schlussfolgerungen für die Verkehrs- und Raumentwicklungspolitik

Welche Erkenntnisse können aus der Auswertung des Mikrozensus für die Raumentwicklungs- und die Verkehrspolitik gewonnen werden? Obwohl aufgrund der mehrfach erwähnten Einschränkungen davor gewarnt sei, allzu weitgehende Schlussfolgerungen zu ziehen, lassen sich folgende Aussagen machen:⁴⁰

In den letzten fünf Jahren haben sich in vielen Bereichen die Fortschritte von 2010 hin zu einer stärkeren ÖV-Nutzung konsolidiert, insbesondere beim Besitz von ÖV-Abonnements und beim Modalsplit. Der MIV bleibt mit 63% der zurückgelegten Distanzen dominant. Trotz stabilem Autobesitz pro Haushalt nimmt die Anzahl Autos im Kanton Bern insgesamt weiter zu. Die Tagesdistanzen sowie der MIV-Anteil sind immerhin nicht weiter gestiegen.

Mit dem 2014 revidierten Raumplanungsgesetz soll die Siedlungsentwicklung konzentriert erfolgen, um der Zersiedelung und der Verkehrszunahme Einhalt zu bieten. Diese Politik wird im kantonalen Richtplan und den regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten samt den Agglomerationsprogrammen nachdrücklich verfolgt. Die mit dem Bevölkerungswachstum verbundene Verkehrszunahme kann zwar gedämpft, aber nicht vollständig aufgefangen werden. Daher müssen die Anstrengungen der vergangenen Jahre weitergeführt und noch verstärkt werden, um den Mehrverkehr mit effizienten und umweltschonenden Verkehrsmitteln aufzufangen. Jede vierte MIV-Etappe ist kürzer als 2 Kilometer. Diese liegen somit in einem Bereich, der gut auch zu Fuss oder mit dem Velo zu bewältigen ist.

Der Freizeitverkehr ist weiterhin der dominanteste Verkehrszweck und hat weiter zugenommen. Dabei werden die grössten Distanzen mit dem MIV zurückgelegt. Tourismus, Freizeitindustrie, Raum- und Verkehrspolitik stehen vor der grossen Herausforderung, der Bevölkerung vermehrt Alternativen zum Auto aufzuzeigen und anzubieten.

⁴⁰ Erstens sind Unterschiede zwischen Kantonen und zwischen Regionen nicht nur auf das Mobilitätsverhalten, sondern auch auf den Bevölkerungsmix zurückzuführen, insbesondere auf Unterschiede in der Erwerbstätigkeit, dem Anteil der Agglomerationsbevölkerung und dem Einkommen. Zweitens ist die Zahl der Interviews mit Ausnahme der Region Bern-Mittelland an der untersten Grenze, um über regionale Differenzen verlässliche Aussagen zu machen. Drittens sind Aussagen über die Wirkung der Verkehrspolitik generell schwierig, weil hierfür Mehrjahresvergleiche nötig wären und weil die Referenzentwicklung ("ohne Massnahmen") nicht ermittelt werden kann. Erfolgskontrollen von bestimmten Massnahmen sind für solche Aussagen besser geeignet.

Anhang A: Inhaltsübersicht zum elektronischen Anhang

Der elektronische Anhang ist auf www.be.ch/mikrozensus-mobilitaet auffindbar.

Zu jeder Abbildung im Bericht gibt es in der Regel eine Hintergrundtabelle (HT), welche Hintergrundinformationen wie Vertrauensintervalle, Anzahl Fälle und gegebenenfalls zusätzliche Perimeter enthält.⁴¹ Darüber hinaus gibt es Zusatztabelle(n) (ZT), welche zusätzliche Auswertungen enthalten, die nicht im Bericht vorhanden sind.

Bei der Verwendung von Daten sollten stets die Vertrauensintervalle geprüft werden. Das Klammersystem, das im Haupttext auf statistisch unsichere Werte hinweist (siehe Kapitel 1.5), ist im elektronischen Anhang abgeändert worden, damit in den Excel-Tabellen Berechnungen durchgeführt werden können.

Rot = () = Werte mit einem Vertrauensintervall, das grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils ist

Grau = (()) = Werte, die auf einer Anzahl von weniger als fünf Beobachtungen beruhen

Dank den Hintgrundtabellen können Werte für die Berner Regionen analog der Auswertung 2010 nachgerechnet werden. Die ehemaligen zusammengesetzten Regionen Biel/Bienne - Seeland - Jura bernois und Thun–Oberland West lassen sich via gewichtetes Mittel über die einzelnen Regionen (Berner Jura und Biel-Seeland resp. Thun und Oberland-West) berechnen.

Ein konkretes Beispiel dazu an der Hintergrundtabelle 4-13 Kennziffern zum Modalsplitt, Regionen | Distanz:

		Kennziffern zum Modalsplitt, Regionen Distanz							
		Regionen							
		Berner Jura	Biel/bienne-Seeland	Oberaargau	Emmental	Bern-Mittelland	Thun	Oberland-West	Oberland Ost
MIV	Mittelwert	31.81	24.89	24.79	30.96	22.05	26.66	25.64	25.32
	Anzahl	401	1136	544	704	2804	743	344	355
	Ungewichtete Anzahl	247	846	273	505	1462	586	212	353
	Median	8.55	3.95	5.85	4.51	0.00	3.64	4.38	4.45
	Standardabweichung	58.26	50.82	41.56	60.68	50.32	51.33	44.32	46.67
	VI (90%) +/-	6.93	3.27	4.70	5.05	2.46	3.96	5.69	4.64

Für die alte Region Thun – Oberland West lässt sich die mittlere Distanz pro Person pro Tag zu Fuss berechnen aus «Thun» und «Oberland-West»:

- In Worten: $((\text{Wert [Thun]} * \text{gewichtete Anzahl [Thun]}) + (\text{Wert [Oberland-West]} * \text{gewichtete Anzahl [Oberland-West]})) / (\text{gewichtete Anzahl [Thun]} + \text{gewichtete Anzahl [Oberland West]})$

- In Zahlen:

$$\frac{(26.66 \times 743) + (25.64 \times 344)}{(743 + 344)} = 26.34$$

Für die alte Region Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois sieht dies für die mittlere Distanz pro Person pro Tag im MIV in Zahlen folgendermassen aus:

$$\frac{(31.81 \times 401) + (24.89 \times 1136)}{(401 + 1136)} = 26.69$$

Die Vertrauensintervalle lassen sich aus den gegebenen Angaben nicht zusammensetzen. Da die Anzahl Beobachtungen steigt, sind in der Regel kleiner als jene der aufgeteilten Regionen.

⁴¹ Abbildungen, zu denen es keine relevanten Hintergrundinformationen gibt, haben auch keine Hintergrundtabelle.

Kapitel 1 - "Einleitung und methodische Hinweise"			
Abbildung 1-2	BE, Region, Agglo, Raumtypen	Grundgesamtheiten in einzelnen Regionen, Agglos und Raumtypen 2005, 2010, 2015	HT1-2
Abbildung 1-3	BE, Regionen	Vergleich des Personengewichts mit realer Verteilung	HT1-3
Zusatztable 1-a	BE	Korrekturfaktoren Schätzdistancen früherer Mikrozinsen (1994, 2000, 2005)	ZT1-a
Kapitel 2 - "Verfügbarkeit und Nutzung von Fahrzeugen und ÖV Abonnemenen"			
Abbildung 2-1	BE	Zeitreihe Fahrzeugbesitz der Haushalte (durchschnittliche Anzahl pro Haushalt)	HT2-1
Abbildung 2-2	CH, BE, Regionen	Haushaltsgrössen in der Stichprobe (Mittelwert in den Regionen)	HT2-2
Abbildung 2-3	CH, BE, Regionen	Fahrzeugbesitz der Haushalte (durchschnittliche Anzahl pro Haushalt)	HT2-3
Abbildung 2-4	CH, BE, Agglo	Fahrzeugbesitz der Haushalte (durchschnittliche Anzahl pro Haushalt)	HT2-4
Abbildung 2-5	CH, BE, Raumtypen	Fahrzeugbesitz der Haushalte (durchschnittliche Anzahl pro Haushalt)	HT2-5
Abbildung 2-6	CH, BE	Strassenfahrzeugbestand elektrischer Personenwagen	HT2-6 HT2-6a
Abbildung 2-7	CH, BE	Strassenfahrzeugbestand elektrischer Motorräder	HT2-7
Abbildung 2-8	CH, BE	Strassenfahrzeugbestand Elektrovelos	HT2-8
Abbildung 2-9	BE	Zeitreihe Verfügbarkeit von Autos (in Prozent der Personen)	HT2-9
Abbildung 2-10	BE	Zeitreihe Führerscheinbesitz	HT2-10
Abbildung 2-11	CH, BE, Regionen	Verfügbarkeit von Autos (in Prozent der Personen)	HT2-11
Abbildung 2-12	CH, BE, Agglo	Verfügbarkeit von Autos (in Prozent der Personen)	HT2-12
Abbildung 2-13	CH, BE, Raumtypen	Verfügbarkeit von Autos (in Prozent der Personen)	HT2-13
Abbildung 2-14	BE	Zeitreihe Verfügbarkeit von Velos (in Prozent der Personen)	HT2-14
Abbildung 2-15	CH, BE, Regionen	Verfügbarkeit von Velos (in Prozent der Personen)	HT2-11
Abbildung 2-16	CH, BE, Agglo	Verfügbarkeit von Velos (in Prozent der Personen)	HT2-12
Abbildung 2-17	CH, BE, Raumtypen	Verfügbarkeit von Velos (in Prozent der Personen)	HT2-13
Abbildung 2-18	BE	Zeitreihe Besitz von ÖV-Abonnemenen (in Prozent der Personen)	HT2-18 HT2-18a
Abbildung 2-19	CH, BE, Regionen	Besitz von ÖV-Abonnemenen (in Prozent der Personen)	HT2-19
Abbildung 2-20	CH, BE, Agglo	Besitz von ÖV-Abonnemenen (in Prozent der Personen)	HT2-20
Abbildung 2-21	CH, BE, Raumtypen	Besitz von ÖV-Abonnemenen (in Prozent der Personen)	HT2-21
Abbildung 2-22	CH, BE	Verfügbare Auto- (Anzahl pro Haushalt) und Veloabstellplätze zu Hause (ja/nein)	HT2-22
Abbildung 2-23	CH, BE	Verfügbare Auto- und Veloabstellplätze am Arbeits-/Ausbildungsort (in Prozent)	HT2-23
Abbildung 2-24	CH, BE, Regionen	Verfügbare Auto- (Anzahl pro Haushalt) und Veloabstellplätze zu Hause (ja/nein)	HT2-24
Abbildung 2-25	CH, BE, Regionen	Verfügbare Auto- und Veloabstellplätze am Arbeits-/Ausbildungsort (in Prozent)	HT2-25
Abbildung 2-26	CH, BE, Agglo	Verfügbare Auto- (Anzahl pro Haushalt) und Veloabstellplätze zu Hause (ja/nein)	HT2-26
Abbildung 2-27	CH, BE, Agglo	Verfügbare Auto- und Veloabstellplätze am Arbeits-/Ausbildungsort (in Prozent)	HT2-27
Abbildung 2-28	CH, BE, Raumtypen	Verfügbare Auto- (Anzahl pro Haushalt) und Veloabstellplätze zu Hause (ja/nein)	HT2-28
Abbildung 2-29	CH, BE, Raumtypen	Verfügbare Auto- und Veloabstellplätze am Arbeits-/Ausbildungsort (in Prozent)	HT2-29
Zusatztable 2-a	CH, BE	Fahrzeugbesitz der Haushalte nach Einkommen und Haushaltsgrösse	ZT2-a

Zusatztabelle 2-b	CH, BE	Verfügbarkeit von Autos und ÖV-Abonnements nach Geschlecht, Alter und Erwerbstätigkeit	ZT2-b	
Zusatztabelle 2-c	BE	Zeitreihe Fahrzeugbesitz der Haushalte	ZT2-c	
Kapitel 3 - "Verkehrsaufkommen"				
Abbildung 3-1	CH, BE	Zeitreihe Tagesdistanz (km pro Person)	HT3-1	HT3-1a
Abbildung 3-2	CH, BE	Zeitreihe Unterwegszeit (Min. pro Person pro Tag)	HT3-2	
Abbildung 3-3	CH, BE	Zeitreihe Wege im Inland (Anzahl Wege pro Person pro Tag)	HT3-3	
Abbildung 3-4	CH, BE, Regionen	Tagesdistanz (km pro Person)	HT3-4	
Abbildung 3-5	CH, BE, Regionen	Unterwegszeit (Min. pro Person pro Tag)	HT3-5	
Abbildung 3-6	CH, BE, Regionen	Wege (Anzahl Wege pro Person pro Tag)	HT3-6	
Abbildung 3-7	CH, BE, Agglo	Durchschnittliche Tagesdistanz, Unterwegszeit und Wege (km, Min. und Wege pro Person pro Tag)	HT3-7	
Abbildung 3-8	CH, BE, Raumtypen	Durchschnittliche Tagesdistanz, Unterwegszeit und Wege (km, Min. und Wege pro Person pro Tag)	HT3-8	
Abbildung 3-9	CH, BE	Am Stichtag nicht mobile Personen (in Prozent)	HT3-9	
Abbildung 3-10	BE	Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf nach Verkehrsmittel (Werktag)	HT3-10	
Abbildung 3-11	BE	Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf nach Wochentag	HT3-11	
Abbildung 3-12	BE	Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf nach Zweck (Werktag)	HT3-12	
Abbildung 3-13	BE	Summenhäufigkeit der Etappenlängen nach Verkehrsmittel (in Prozent)	HT3-13	HT3-13a
Abbildung 3-14	BE	Verteilung der Etappen nach Distanz (in Prozent) (Anteile Verkehrsmittel)	HT3-14	
Abbildung 3-15	CH, BE, Regionen	Mittlere Distanz pro Etappe (km) nach Verkehrsmittel	HT3-15	
Abbildung 3-16	BE	Verteilung der Etappendistanzen nach Etappenzweck (in Prozent)	HT3-16	HT3-16a
Abbildung 3-17	CH, BE, Regionen	Mittlere Distanz pro Weg nach Zweck (km)	HT3-17	
Zusatztabelle 3-a	CH, BE	Zeitreihe Etappen im Inland (Anzahl Etappen pro Person pro Tag)	ZT3-a	
Zusatztabelle 3-b	CH, BE	Mittlere Dauer pro Weg (Min.) nach Wegzweck	ZT3-b	
Zusatztabelle 3-c	CH, BE, Regionen	Mittlere Dauer pro Weg (Min.) nach Wegzweck	ZT3-c	
Zusatztabelle 3-d	CH, BE, Agglo	Mittlere Dauer pro Weg (Min.) nach Wegzweck	ZT3-d	
Zusatztabelle 3-e	CH, BE, Agglo	Mittlere Distanz pro Weg (km) nach Wegzweck	ZT3-e	
Zusatztabelle 3-f	CH, BE, Raumtypen	Mittlere Dauer pro Weg (Min.) nach Wegzweck	ZT3-f	
Zusatztabelle 3-g	CH, BE, Raumtypen	Mittlere Distanz pro Weg (km) nach Wegzweck	ZT3-g	
Zusatztabelle 3-h	CH, BE, Regionen	Mittlere Distanz pro Tag (km) pro Person	ZT3-h	
Zusatztabelle 3-i	CH, BE, Agglo	Mittlere Distanz pro Tag (km) pro Person	ZT3-i	
Zusatztabelle 3-j	CH, BE, Raumtypen	Mittlere Distanz pro Tag (km) pro Person	ZT3-j	
Zusatztabelle 3-k	CH, BE, Regionen	Durchschnittliche Anzahl Wege pro Tag nach Geschlecht, Alter, Erwerbstätigkeit und Einkommen	ZT3-k	
Zusatztabelle 3-l	BE	Verteilung Etappendistanzen nach Verkehrsmittel	ZT3-l	
Zusatztabelle 3-m	CH, BE	Mittlere Distanz pro Weg (km) nach Verkehrsmittel	ZT3-m	
Kapitel 4 - "Verkehrsmittel"				
Abbildung 4-1	BE	Zeitreihe Tagesdistanz (km pro Person) nach Verkehrsmittel	HT4-1	
Abbildung 4-2	BE	Zeitreihe Modalsplit (nach Distanz)	HT4-1	
Abbildung 4-3	BE	Durchschnittliche Tagesdistanz der Bevölkerung des Kantons Bern ab 6 Jahren (in Mio. km)	HT4-3	
Abbildung 4-4	BE	Zeitreihen zum Modalsplit: Tagesdistanz, Unterwegszeit, Etappen	HT4-4	
Abbildung 4-5	CH, BE	Kennziffern zum Modalsplit: Tagesdistanz (km), Unterwegszeit (Min.) und Etappen (Anzahl) pro Person pro Tag	HT4-5	

Abbildung 4-6	CH, BE	Modalsplit (nach Distanz, Unterwegszeit und Etappen)	HT4-5
Abbildung 4-7	CH, BE	Durchschnittsgeschwindigkeit (km/h) nach Verkehrsmittel	HT4-5
Abbildung 4-8	CH, BE	Kennziffern zur Verkehrsmittelnutzung: Tagesdistanz, Unterwegszeit, Etappen	HT4-8
Abbildung 4-9	CH, BE	Anteile der Verkehrsmittelnutzung: Tagesdistanz, Unterwegszeit, Etappen	HT4-8
Abbildung 4-10	CH, BE	Besetzungsgrad von Personenwagen nach Zweck (Anzahl Personen)	HT4-10 ZT4-a
Abbildung 4-11	CH, BE	Zeitreihe Besetzungsgrad von Personenwagen (Anzahl Personen)	HT4-11
Abbildung 4-12	CH, BE	Autofahrten mit Parkgebühren (PG) am Zielort (in Prozent und Betrag in CHF)	HT4-12
Abbildung 4-13	CH, BE, Regionen	Modalsplit nach Distanz	HT4-13
Abbildung 4-14	CH, BE, Regionen	Tagesdistanz nach Verkehrsmittel (km pro Person)	HT4-13
Abbildung 4-15	CH, BE, Regionen	Besetzungsgrad von Personenwagen (Anzahl Personen)	HT4-15
Abbildung 4-16	CH, BE, Agglo	Modalsplit nach Distanz	HT4-16
Abbildung 4-17	CH, BE, Agglo	Tagesdistanz nach Verkehrsmittel (km pro Person)	HT4-16
Abbildung 4-18	CH, BE, Agglo	Besetzungsgrad von Personenwagen (Anzahl Personen)	HT4-18
Abbildung 4-19	CH, BE, Raumtypen	Modalsplit nach Distanz	HT4-19
Abbildung 4-20	CH, BE, Raumtypen	Tagesdistanz nach Verkehrsmittel (km pro Person)	HT4-19
Abbildung 4-21	CH, BE, Raumtypen	Besetzungsgrad von Personenwagen (Anzahl Personen)	HT4-21
Abbildung 4-22	BE	Zeitreihe Velonutzung: Tagesdistanz, Unterwegszeit, Etappen	HT4-4
Abbildung 4-23	BE	Zeitreihe relativer Anteil des Velo am Gesamtverkehr: Tagesdistanz, Unterwegszeit, Etappen	HT4-4
Abbildung 4-24	BE	Berner Bevölkerungsanteil, der am Stichtag Velo gefahren ist, inklusive zurückgelegten Distanzen	HT4-24
Abbildung 4-25	BE	Zeitreihe Veloanteile an der Tagesdistanz bei verschiedenen Wegzwecken	HT4-25
Zusatztable 4-a	CH, BE	Anzahl Personen pro Personenwagen, nach Zweck (Verteilung)	ZT4-a
Zusatztable 4-b	CH, BE, Regionen	Autofahrten mit Parkgebühren am Zielort	ZT4-b
Zusatztable 4-c	CH, BE, Agglo	Autofahrten mit Parkgebühren am Zielort	ZT4-c
Zusatztable 4-d	CH, BE, Raumtypen	Autofahrten mit Parkgebühren am Zielort	ZT4-d
Zusatztable 4-e	CH, BE	Anteile der Etappen und Distanz nach Zugtyp	ZT4-e
Zusatztable 4-f	CH, BE	Distanzverteilung der Fussetappen von und zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs	ZT4-f
Zusatztable 4-g	CH, BE	Anteile der Verkehrsmittel und Verkehrsmittelkombinationen an Wegen	ZT4-g
Zusatztable 4-h	CH, BE	Anteile der Verkehrsmittel und Verkehrsmittelkombinationen an Wegen mit dem öffentlichen Verkehr	ZT4-h
Zusatztable 4-i	Planungsregionen	Modalsplit Distanz und Etappen nach Verkehrsmitteln	ZT4-i
Zusatztable 4-j	BE	Modalsplit Distanz mit Zweck Ausbildung	ZT4-j
Zusatztable 4-k	BE	Modalsplit (Distanz) Velo pro Alterskategorie	ZT4-k
Zusatztable 4-l	BE, Agglo	Fahrzeugbesitz der Haushalte nach Haushaltseinkommen, Haushaltsgrösse und Urbanisierungsgrad nach BFS	ZT4-l
Kapitel 5 - "Wegzwecke"			
Abbildung 5-1	BE	Zeitreihe Anteile der Wegzwecke (nach Distanz)	HT5-1
Abbildung 5-2	BE	Modalsplit (nach Distanz und Zweck)	HT5-2
Abbildung 5-3	BE	Zeitreihe Tagesdistanz, Unterwegszeit und Wege (km resp. Min. Wege pro Person pro Tag)	HT5-1
Abbildung 5-4	CH, BE	Tagesdistanz, Unterwegszeit und Wege (km,	HT5-4

		Min. Wege pro Person pro Tag) nach Zweck	
Abbildung 5-5	CH, BE, Regionen	Anteile der Wegzwecke (nach Distanz)	HT5-5
Abbildung 5-6	CH, BE, Regionen	Tagesdistanz (km pro Person) nach Zweck	HT5-5
Abbildung 5-7	CH, BE, Regionen	Unterwegszeit (Min. pro Person pro Tag) nach Zweck	HT5-5
Abbildung 5-8	CH, BE, Regionen	Wege (Anzahl Wege pro Person pro Tag) nach Zweck	HT5-5
Abbildung 5-9	CH, BE, Agglo	Anteile der Wegzwecke (nach Distanz)	HT5-9
Abbildung 5-10	CH, BE, Agglo	Tagesdistanz (km pro Person) nach Zweck	HT5-9
Abbildung 5-11	CH, BE, Agglo	Unterwegszeit (Min. pro Person pro Tag) nach Zweck	HT5-9
Abbildung 5-12	CH, BE, Agglo	Wege (Anzahl Wege pro Person und pro Tag) nach Zweck	HT5-9
Abbildung 5-13	CH, BE, Raumtypen	Anteile der Wegzwecke (nach Distanz)	HT5-13
Abbildung 5-14	CH, BE, Raumtypen	Tagesdistanz (km pro Person) nach Zweck	HT5-13
Abbildung 5-15	CH, BE, Raumtypen	Unterwegszeit (Min. pro Person pro Tag) nach Zweck	HT5-13
Abbildung 5-16	CH, BE, Raumtypen	Wege (Anzahl Wege pro Person und pro Tag) nach Zweck	HT5-13
Abbildung 5-17	CH, BE	Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen	HT5-17
Abbildung 5-18	BE	Freizeitwege nach Aktivitätstyp und Wochentag	HT5-18
Abbildung 5-19	BE	Hauptverkehrsmittel auf Freizeitwegen nach Aktivitätstyp	HT5-19 HT5-19a
Zusatztable 5-a	CH, BE	Kenngrossen der Freizeitwege, Tagesdistanz, Wegzeit, Wege nach Geschlecht und Wochentage	ZT5-a
Zusatztable 5-b	CH, BE	Distanz und Dauer der Freizeitwege nach Aktivitätstyp	ZT5-b
Zusatztable 5-c	CH, BE, Raumtypen	Wegdistanzen der Freizeitwege	ZT5-c
Zusatztable 5-d	CH, BE, Raumtypen	Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen, Anteil nach Verkehrsmittelgruppe nach Aktivitätstyp	ZT5-d
Kapitel 6 - "Soziodemografische Unterschiede"			
Abbildung 6-1	CH, BE	Wege, Tagesdistanz und Unterwegszeit pro Person (nach Geschlecht)	HT6-1
Abbildung 6-2	CH, BE	Tagesdistanz (km pro Person) nach Geschlecht und Verkehrsmittel	HT6-2
Abbildung 6-3	CH, BE	Modalsplit (nach Distanz und Geschlecht) nach Verkehrsmittel	HT6-2
Abbildung 6-4	CH, BE	Anteile der Wegzwecke (nach Distanz und Geschlecht)	HT6-4
Abbildung 6-5	CH, BE	Tagesdistanz (km pro Person) nach Geschlecht und Zweck	HT6-4
Abbildung 6-6	BE	Tagesdistanz nach Alterskategorien und Verkehrsmittel (km pro Person)	HT6-6
Abbildung 6-7	BE	Tagesdistanz nach Alterskategorie und Zweck	HT6-7
Abbildung 6-8	BE	Tagesdistanz nach Einkommenskategorien und Verkehrsmitteln (km pro Person)	HT6-8
Abbildung 6-9	BE	Tagesdistanz nach Einkommenskategorien und Zwecke (km pro Person)	HT6-9
Zusatztable 6-a	CH, BE	Tägliches Verkehrsaufkommen nach Geschlecht, Alter, Erwerbstätigkeit, Einkommen und Wohnort	HT6-a
Kapitel 7 - "Einstellungen zur Verkehrspolitik"			
Abbildung 7-1	BE	Sind Sie dafür oder dagegen, dass man ... einführt?	HT7-1
Abbildung 7-2	CH, BE	Wie häufig standen Sie im Stau?	HT7-2
Abbildung 7-3	BE	Wie könnte der ÖV für Sie attraktiver gemacht werden?	HT7-3
Zusatztable 7-a	CH, BE	Wofür sollen Einnahmen aus dem Strassenverkehr vor allem verwendet werden?	ZT7-a
Zusatztable 7-b	CH, BE	Was machen Sie im Allgemeinen, um dem Stau auszuweichen?	ZT7-b
Zusatztable 7-c	CH, BE	Für welchen Bereich sollte am ehesten Geld eingesetzt werden?	ZT7-c

Anhang B: Glossar

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

Agglomeration

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. Der Unterschied 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.

Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen

Siehe Raumtyp.

Arbeitsverkehr

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

ARE

Bundesamt für Raumentwicklung.

Ausbildungsverkehr

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

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.

Besetzungsgrad

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

Besitz von Fahrzeugen

Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt.

BFS

Bundesamt für Statistik.

BVE

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern.

CATI

Computer-Assisted Telephone Interview, computerunterstütztes Telefoninterview.

Dienstfahrt

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

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. E-Bikes dürfen frühestens ab 14 Jahren (mit Führerausweis M) gefahren werden.

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

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.

MIV

Siehe motorisierter Individualverkehr.

Mobile Personen

Personen, die am Stichtag der Erhebung zur Alltagsmobilität mindestens einen Weg unternommen 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 cm³. 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.

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)

Personenwagen (PW)

Der PW wird Synonym gebraucht mit Auto.

Raumtyp

Die Raumtypen im Bericht entsprechen der 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 ausgeschieden. 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. Bei den Regionen Biel/Bienne-Seeland und Jura bernois sowie Thun und Oberland West, die für den vorliegenden Bericht separat analysiert werden, handelt es sich um den Perimeter vom Verwaltungskreis.

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.

Service/-weg

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).

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.

Übrige Verkehrsmittel

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

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.

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, Reiseкар, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, div. Bergbahnen (Zahnradbahn, Seilbahn, Standseilbahn, Sessellift, Skilift), fahrzeugähnliche Geräte und andere.

Verkehrsaufkommen

Anzahl zurückgelegter Etappen oder Wege im Beobachtungszeitraum (üblicherweise pro Tag).

Verkehrszweck

Einzelne Etappen aber auch die zu Wegen aggregierten Etappen werden zu einem bestimmten Zweck unternommen. Im MZ 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.

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).

Literaturverzeichnis und Datenquellen

- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (2018)
Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2000 - 2015. Velonutzung im Kanton Bern, Bern
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (2017)
Angebotskonzept des Kantons Bern für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr 2018-2021, Bern.
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (2012)
Mobilität im Kanton Bern - Auswertung der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, Bern.
- Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung (2017)
Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Bern und Neuenburg.
- Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung (2014)
Raum mit städtischem Charakter der Schweiz 2012. Eine neue Definition der Agglomerationen und weiteren städtischen Raumkategorien, Neuenburg.
- Regierungsrat des Kantons Bern (2017)
Richtplan Kanton Bern. Richtplan 2030, Bern.
- STAT-TAB – interaktive Tabellen (BFS).
Strassenfahrzeugbestand: Motorfahrzeuge nach Kanton, Fahrzeugart, Treibstoff und Jahr. Filter: elektr. Personenwagen - Kanton Bern, Schweiz 1990-2015.