



13,5 Prozent der Bevölkerung
waren am Stichtag
durchschnittlich **9,43 Kilometer**
mit dem Velo unterwegs

Mikrozensus 2021

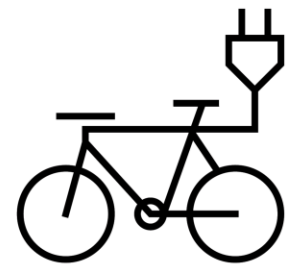
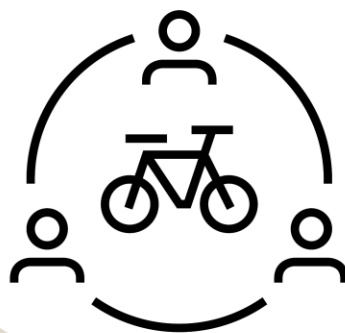
Velonutzung im Kanton Bern: Zusatzauswertung Veloverkehr des Mikro- zensus Mobilität und Verkehr 2021

Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern

08/2023



18% Prozent der Etappen
(1–5 km) werden mit dem Velo
zurückgelegt



Impressum

Empfohlene Zitierweise

Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (2023),
Velonutzung im Kanton Bern: Zusatzauswertung Velo-
verkehr des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021,
Bern

Datenbasis

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

Datenauswertung

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

Projektleitung

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

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

Redaktion

Ecoplan AG, Simon Müller, Marc Funk, René Neuen-
schwander

Projektsteuerung

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

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

Begleitgruppe

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

Mathias Boss, Regionalkonferenz Oberland-Ost

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

Rebekka Christ, Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Herausgeberin

Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern

Tiefbauamt des Kantons Bern,

Reiterstrasse 11, 3013 Bern

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

Inhaltsverzeichnis

1	Ziel der Auswertung und Zusammenfassung	4
2	Kennzahlen zum Veloverkehr	6
3	Veloverkehr in den Regionen.....	14
4	Verkehrsmittelwahl.....	17
	Anhang: Inhaltsübersicht zum elektronischen Anhang.....	21
	Literaturverzeichnis und Datenquellen.....	22

1 Ziel der Auswertung und Zusammenfassung

a) Ziele und Aufbau des Berichts

Diese zusätzliche Auswertung der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2005 bis 2021 wird mit dem Ziel durchgeführt, detaillierte Angaben zur Velonutzung der Berner Bevölkerung und zu ihrer Entwicklung in den letzten 16 Jahren zu erhalten. Sie baut auf den Datenauswertungen der Statistikdienste der Stadt Bern auf, die im Hauptbericht „Mobilität im Kanton Bern – Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021“ (BVD, 2023) festgehalten sind. Der vorliegende Bericht ist wie folgt aufgebaut:

- Kapitel 2: Kennzahlen zum Veloverkehr (Velobesitz, Velonutzung, Modal-Split, aktive Velofahrende)
- Kapitel 3: Veloverkehr in den Planungsregionen
- Kapitel 4: Verkehrsmittelwahl (nach Wegzweck, bei Ausbildungswegen, nach Alterskategorie)

Für den Mikrozensus 2021 wurden im Kanton Bern 5'874 Zielpersonen in ebenso vielen Haushalten in die Befragung einbezogen, gesamtschweizerisch waren es 55'018 Zielpersonen resp. Haushalte. Damit ist die Aussagekraft der Daten für den Kanton Bern methodisch bedingt mit Sorgfalt zu betrachten und die Vertrauensintervalle sind grösser als für die gesamte Schweiz. Entsprechend vorsichtig sind insbesondere Werte für Teilmengen (Planungsregionen, Altersgruppen etc.) zu interpretieren. Werte, deren Vertrauensintervalle grösser als die Hälfte des Mittelwertes sind, werden in Klammern ausgewiesen. Zu jeder Abbildung gibt es in der Regel eine Hintergrundtabelle, welche im elektronischen Anhang auffindbar ist. Diese Tabellen enthalten Hintergrundinformationen wie Vertrauensintervalle oder Anzahl Fälle.

b) Zusammenfassung

Bei der Interpretation der Auswertungen zum Mikrozensus 2021 muss der Einfluss durch die Covid-19-Pandemie und die damit einhergehenden Unsicherheiten berücksichtigt werden. Beobachtete Entwicklungen in den letzten 6 Jahren müssen zuerst durch die nächste Erhebung im Jahr 2025 bestätigt werden.

Die Ergebnisse der Erhebung «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021» bestätigen die Tendenz einer steigenden Velonutzung in diversen Bereichen. So ist der Veloanteil am Gesamtverkehr insgesamt weiter gestiegen und auch der Anteil an Velofahrenden nahm zu. Während andere Verkehrsmittel bei der Anzahl Etappen und bei der Etappenlänge eine Abnahme verzeichnen, haben sich die entsprechenden Werte beim Velo nicht verändert. Diese positive Entwicklung hängt möglicherweise auch von der zunehmend stärkeren Verbreitung der E-Bikes ab.

Im Vergleich mit dem schweizerischen Durchschnitt weist der Kanton Bern weiterhin eine positive Entwicklung auf. Die grosse Mehrheit der Planungsregionen verzeichnet eine Zunahme der Veloanteile sowohl an der Gesamtdistanz als auch an den Anzahl Etappen. Einzig bei der Region Thun-Oberland West ist eine relevante negative Veränderung dieser beiden Kategorien erkennbar. Bei der Verkehrsmittelwahl weist das Velo bei der Wegzweck-Kategorie Freizeit eine bedeutende Zunahme des Anteils an der Tagesdistanz aus. Bei allen anderen Wegzwecken hat dage-

gen der Anteil des Velos an der Tagesdistanz abgenommen. Mit Blick auf die verschiedenen Alterskategorien lässt sich bei allen Alterskategorien eine (teilweise bedeutende) Zunahme des Veloanteils an der Tagesdistanz feststellen.

2 Kennzahlen zum Veloverkehr

a) Velobesitz

Abbildung 2-1: Zeitreihe Fahrzeugbesitz der Haushalte

BE | Durchschnittliche Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt

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

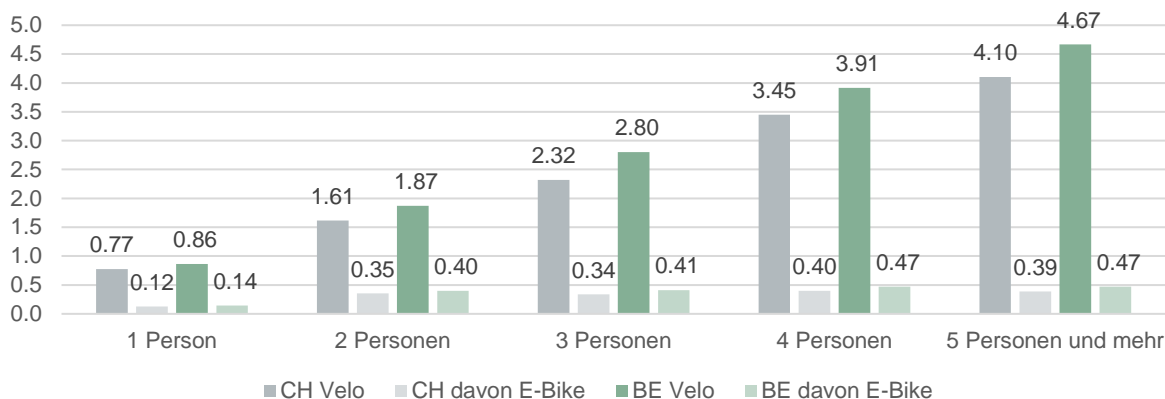
Lesebeispiel: Im Jahr 2021 besitzt ein durchschnittlicher Berner Haushalt 1.92 Velos (inkl. E-Bikes).

Die durchschnittliche Anzahl Velos pro Haushalt hat nach einem jahrelangen negativen Trend wieder zugenommen. Besonders markant ist das Wachstum bei den E-Bikes (langsame E-Velos bis 25km/h und schnelle E-Velos bis 45km/h). Die Anzahl E-Bikes hat sich teilweise mehr als verdreifacht. Insgesamt fand die Zunahme sowohl auf gesamtschweizerischem Niveau als auch im Kanton Bern statt.¹ Allerdings gilt es zu berücksichtigen, dass bei den konventionellen Velos weiterhin ein Rückgang zu verzeichnen ist. Dies und die Entwicklung bei den anderen Fahrzeugkategorien lassen darauf schliessen, dass E-Bikes eher als Ersatz oder als Ergänzung für konventionelle Velos beschafft werden und weniger als Ersatz für andere Fahrzeugkategorien.

¹ Vgl. BVD, 2023. Mobilität im Kanton Bern – Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021, Kapitel 2.1

Abbildung 2-2: Velobesitz nach Haushaltsgrösse

CH und BE | Mittelwert pro Haushalt

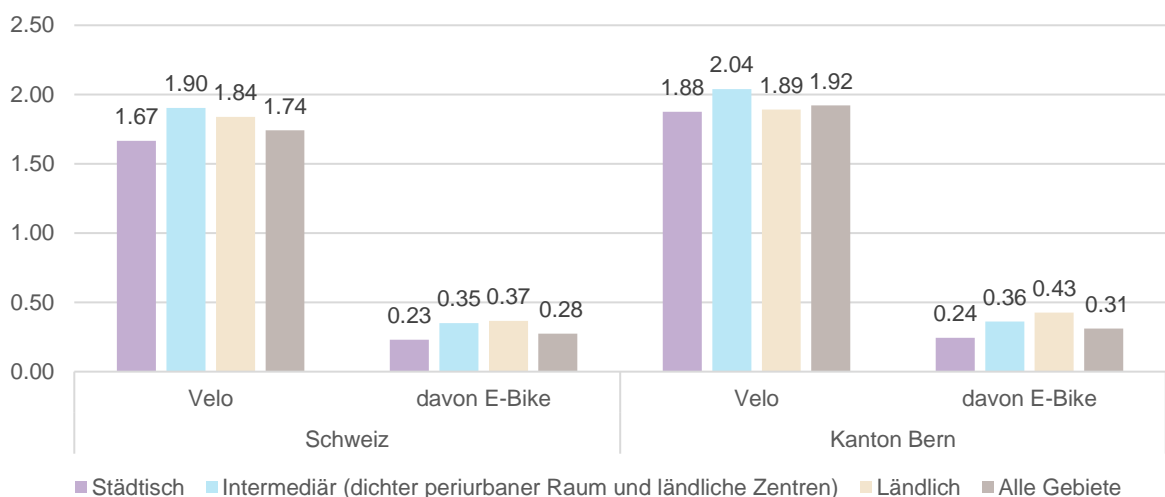


Lesebeispiel: Ein Zweipersonenhaushalt besitzt in der Schweiz durchschnittlich 1.61 Velos, wovon 0.35 E-Bikes sind.

Weiterhin ein ähnliches Bild zeigt sich beim Vergleich Schweiz – Kanton Bern. Gemessen am schweizerischen Durchschnitt besitzen Berner Haushalte jeglicher Grösse tendenziell mehr Velos und E-Bikes. Der Zusammenhang zwischen Haushaltsgrösse und Anzahl Velos ist deutlich. Unabhängig von der Haushaltsgrösse erhöht sich die Anzahl Velos für jede Person um ca. 0.9 Velos.

Abbildung 2-3: Velobesitz nach Urbanisierungsgrad gemäss BFS²

CH und BE | Mittelwert pro Haushalt



Lesebeispiel: Berner Haushalte in städtischen Gebieten besitzen im Durchschnitt 1.88 Velos, davon sind 0.24 E-Bikes.

Wie bis anhin besitzen Haushalte im intermediären Raum am meisten Velos. Während Berner Haushalte im Jahr 2015 im Durchschnitt mehr Velos in städtischen als in ländlichen Haushalten verzeichneten, zeigt sich im Jahr 2021 ein umgekehrter Trend. Ein Grund dafür ist die besonders starke Zunahme der E-Bikes in ländlichen Gebieten.

² In Abbildung 2-3 wird die Stadt/Land-Typologie des BFS verwendet. Diese lässt sich mit der BFS-Gemeindetypologie vergleichen (siehe BFS, 2017). Ein direkter Vergleich mit der Raumtypologie des Kantons Bern ist allerdings nicht möglich, obschon teilweise die gleichen Zuordnungskriterien verwendet werden. Weiterführende Informationen zur Raumtypologie des Kantons Bern finden sich in AGR, 2019.

b) Velonutzung

Abbildung 2-4: Zeitreihe Velonutzung

BE | Pro Person und Tag

Velonutzung	2005	2010	2015	2021
Distanz [km]	1.1	1.2	1.3	1.3
Unterwegszeit [Min.]	5.7	5.4	5.9	6.6
Etappen [Anzahl]	0.39	0.35	0.38	0.35

Lesebeispiel: 2021 hat eine Person mit Wohnsitz im Kanton Bern durchschnittlich 1.3km, 6.6min und 0.35 Etappen pro Tag mit dem Velo zurückgelegt.

Die durchschnittliche Tagesdistanz ist im Kanton Bern konstant geblieben. Nach einer geringen Abnahme 2010 setzt sich die Zunahme der täglichen Unterwegszeit weiterhin fort. Die tägliche Unterwegszeit ist 2021 gegenüber dem Jahr 2010 um 20% gestiegen. Erstaunlicherweise teilt sich die Unterwegszeit auf leicht weniger Etappen auf als noch im Jahr 2015. Diese Entwicklung deutet auf einen Nacheffekt der Covid-19-Pandemie hin. Die nächste Erhebung im Jahr 2025 wird voraussichtlich eine genauere Interpretation dieses Sachverhaltes ermöglichen.

Abbildung 2-5: Zeitreihe Veloanteil am Gesamtverkehr

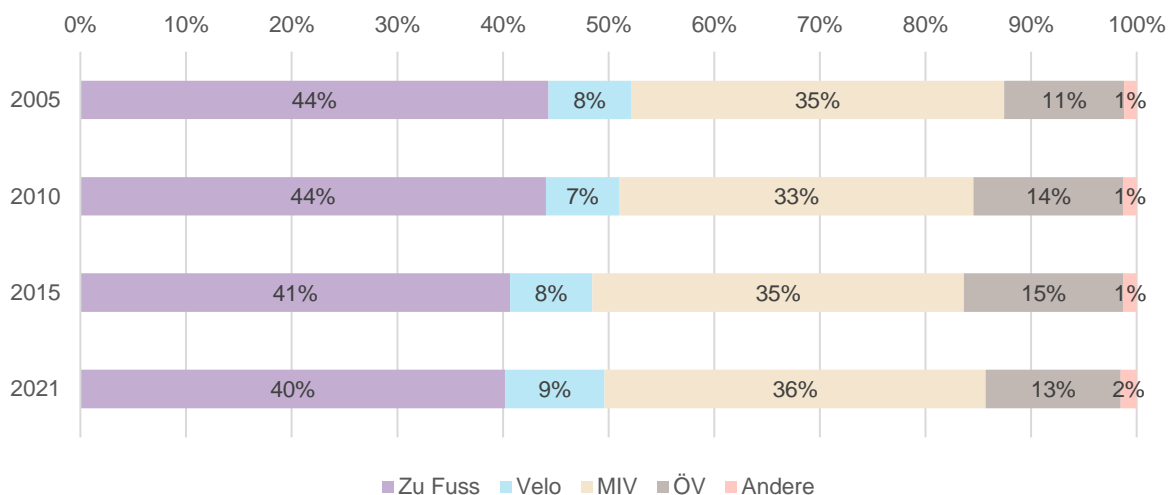
BE | Anteile pro Person und Tag

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

Lesebeispiel: 4.1% der Tagesdistanz, 8.7% der Tagesunterwegszeit und 9.4% der täglichen Etappen werden im Kanton Bern mit dem Velo unternommen.

Obwohl der Veloanteil noch immer relativ gering ausfällt, ist seit 2005 eine kontinuierliche Zunahme des Veloanteils an der Tagesdistanz, der Tagesunterwegszeit und auch der Anzahl Etappen zu verzeichnen. Diese Zunahme weist auf eine steigende Bedeutung des Velos am Gesamtverkehr hin.³

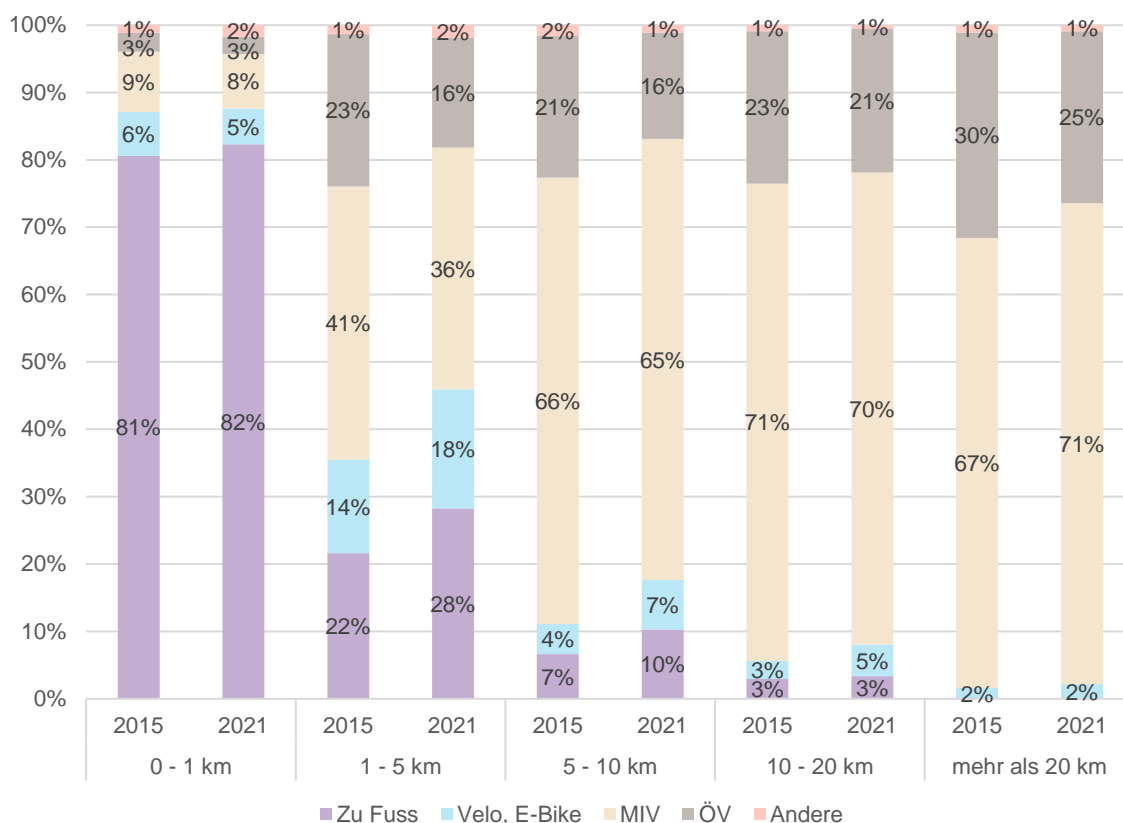
³ Für das Jahr 2021 gilt es allerdings zu berücksichtigen, dass die Werte für die gesamte Tagesdistanz (-20.9%), die tägliche Unterwegszeit (-10.8%) und die Anzahl Etappen (-19.1%) pro Tag aufgrund der Covid-19-Pandemie deutlich tiefer liegen als im Jahr 2015. Bei der Interpretation diese Kennzahlen ist entsprechend besonders Vorsicht geboten.

c) Modal-Split**Abbildung 2-6: Modal-Split nach Etappen**
BE | Verkehrsmittelanteile an den täglichen Anzahl Etappen

Lesebeispiel: Der Anteil der Velos ist im Jahr 2021 wiederum um 1% gewachsen. 9% der Etappen werden somit mit dem Velo (inkl. E-Bike) zurückgelegt.

Zu Fuss (40%) und mit dem MIV (36%) werden weiterhin der grösste Anteil der Etappen zurückgelegt. Der Anteil der Velos ist nach 2015 auch 2021 erneut leicht gestiegen und befindet sich mittlerweile auf höchstem jemals erfasstem Niveau. Dennoch werden mit den Velos nach wie vor weniger Etappen als mit den weiteren Verkehrsmitteln (zu Fuss, MIV, ÖV) zurückgelegt.

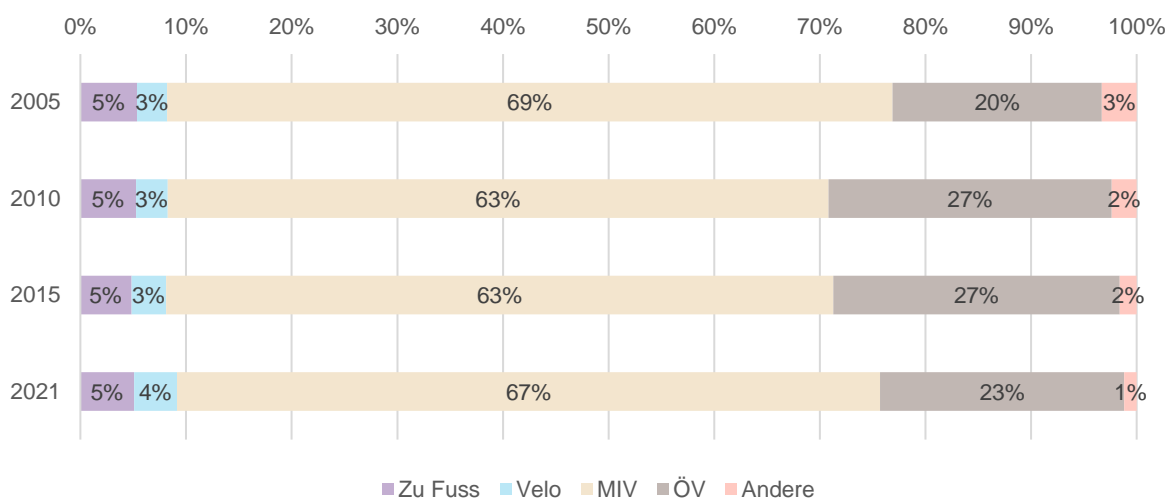
Abbildung 2-7: Modal-Split nach Etappendistanz
BE | Verkehrsmittelanteile an der Etappendistanz



Lesebeispiel: Der Anteil der Velos beträgt im Jahr 2021 18% für Etappen mit einer Distanz von 1-5 km.

Das Verkehrsmittel Velo ist bei kürzeren Distanzen relevant, verliert jedoch bei längeren Distanzen an Relevanz. Bei Etappendistanzen ab 20 km beträgt der Anteil nur noch 2%. Tendenziell erhöhte sich der Anteil des Velos an der Etappendistanz im Jahr 2021 gegenüber dem Jahr 2015. Insbesondere bei der Etappenlänge von 1-5 km stieg der Anteil um 4 Prozentpunkte auf 18%. Im gleichen Zeitraum und mit derselben Distanz hat sich der Anteil des Fussverkehrs (+6 Prozentpunkte) ebenfalls erhöht. Zugleich haben sich die Anteile des MIV (-5 Prozentpunkte) und des ÖV (-7 Prozentpunkte) stark reduziert. Eine ähnliche Entwicklung ist bei der Etappendistanz von 5-10 km ersichtlich.

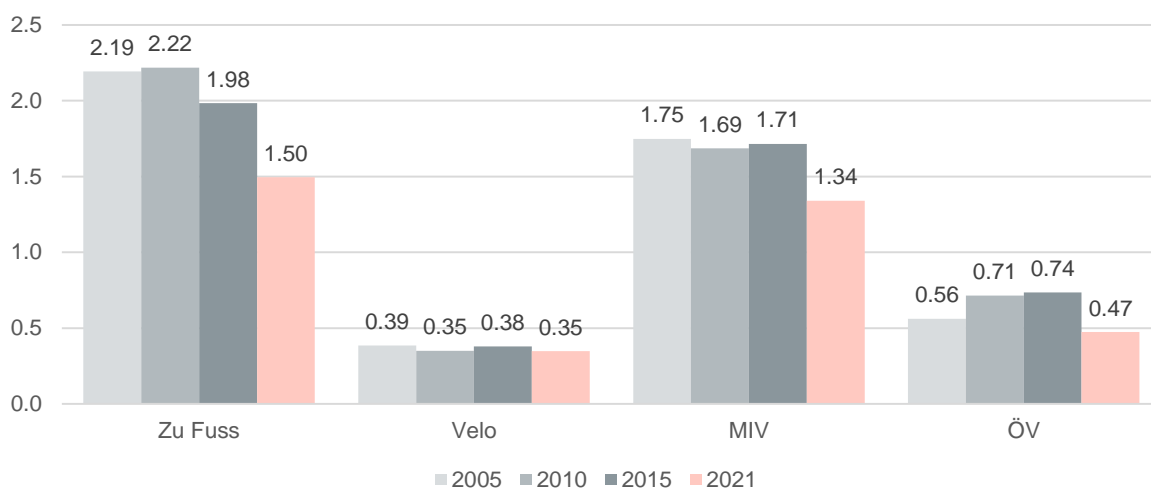
Abbildung 2-8: Modal-Split nach Tagesdistanz
BE | Verkehrsmittelanteile an der Tagesdistanz



Lesebeispiel: Der Anteil des Velos an der täglichen Distanz ist im Jahr 2021 im Kanton Bern leicht auf 4% gestiegen.

Trotz dem erstmaligen leichten Anstieg des Veloanteils an der Tagesdistanz von 3% auf 4%, werden weiterhin 90% der täglichen Distanz mit dem MIV und dem ÖV zurückgelegt.

Abbildung 2-9: Zeitreihe Anzahl tägliche Etappen nach Verkehrsmittel
BE | Mittelwert pro Tag

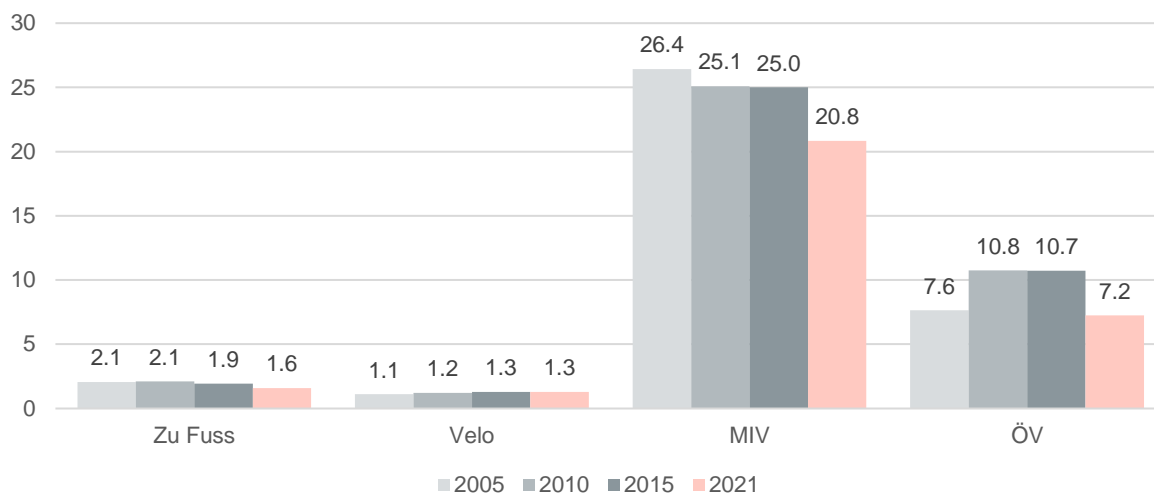


Lesebeispiel: Im Jahr 2021 wurden durchschnittlich 0.35 Etappen mit dem Velo gefahren. Dies ist eine leichte Abnahme im Vergleich zu 2015.

Im Unterschied zu der Tagesdistanz weist der Fussverkehr bei der Anzahl der täglichen Etappen den höchsten Durchschnittswert auf. Der Veloverkehr hat mit 0.35 Etappen pro Tag verglichen mit den anderen Verkehrsmitteln weiterhin die tiefste Anzahl. Im Gegensatz zu den anderen Verkehrsmitteln ist die Abnahme im Vergleich zum Jahr 2015 bei den Velos jedoch eher gering. Die weiteren Verkehrsmittel zeigen einen weitaus grösseren Rückgang der täglichen Etappen. Diese Entwicklung dürfte auf die Covid-19-Pandemie zurückzuführen sein.

Abbildung 2-10: Zeitreihe Etappenlänge nach Verkehrsmittel

BE | Durchschnittliche Kilometer pro Tag

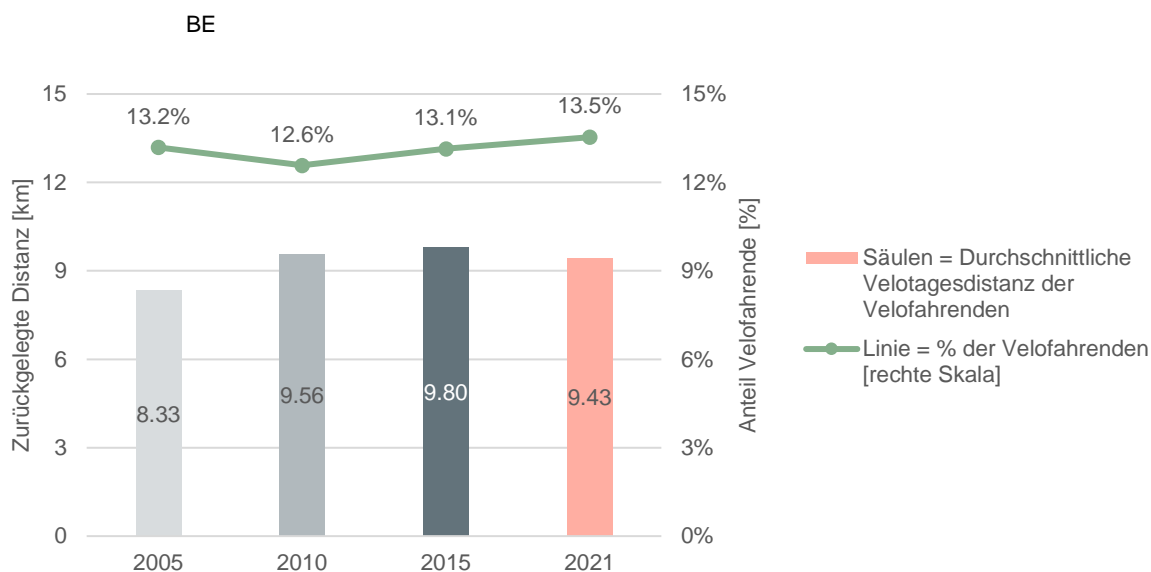


Lesebeispiel: Im Jahr 2021 beträgt die durchschnittliche Etappenlänge mit dem Velo 1.3 Kilometer.

Wie bei der Tagesdistanz weisen auch bei der Etappenlänge der MIV und der ÖV die höchsten Werte aus. Bemerkenswert ist, dass abgesehen vom Velo alle Verkehrsmittel einen teilweise drastischen Rückgang der Etappenlänge verzeichnen. Die durchschnittliche Etappenlänge der Velos im Jahr 2021 ist identisch mit derjenigen im Jahr 2015. Dies widerspiegelt somit auch den leicht erhöhten Anteil des Velos an der Tagesdistanz trotz gleichbleibender Etappenlänge.

d) Aktive Velofahrende

Abbildung 2-11: Zeitreihe Anteil der Bevölkerung, die am Stichtag mit dem Velo unterwegs war und durchschnittliche Velotagesdistanz



Lesebeispiel: 13.5% der Berner Bevölkerung waren am Stichtag mit dem Velo unterwegs. Dabei wurden im Durchschnitt 9.43 Kilometer zurückgelegt.

Die zurückgelegte Distanz der Velofahrenden im Kanton Bern am Stichtag hat sich gegenüber den vorherigen Jahren verringert und beträgt nur noch 9.43 km. Der Anteil an Velofahrenden in der Berner Bevölkerung ist jedoch erneut gestiegen und erreicht im Jahr 2021 einen Höchststand (13.5%). Dies deutet darauf hin, dass das Velo zwar vermehrt verwendet wird, die Velofahrenden jedoch zumindest am Stichtag das Verkehrsmittel eher für kürzere Distanzen genutzt haben.

3 Veloverkehr in den Regionen⁴

Abbildung 3-1: Zeitreihe Veloanteile an der Gesamtdistanz und täglichen Etappen
Regionen | Anteile nach Tagesdistanz und Anzahl Etappen pro Tag

Veloanteile	2005		2010		2015		2021	
	Gesamtdistanz	Anzahl Etappen	Gesamtdistanz	Anzahl Etappen	Gesamtdistanz	Anzahl Etappen	Gesamtdistanz	Anzahl Etappen
Jura bernois	(0.3%)	(0.8%)	(0.7%)	(2.3%)	(0.6%)	(0.5%)	(1.1%)	(2.3%)
Biel/Bienne-Seeland	3.1%	8.2%	3.2%	7.2%	3.3%	8.9%	4.1%	9.4%
Oberaargau	3.0%	10.9%	4.1%	9.4%	2.4%	8.3%	4.6%	11.0%
Emmental	2.4%	10.1%	3.6%	9.6%	2.9%	11.2%	(4.4%)	11.0%
Bern-Mittelland	2.7%	6.2%	2.9%	5.6%	3.8%	6.7%	4.9%	9.5%
Thun-Oberland West	3.4%	9.8%	2.7%	8.4%	3.5%	9.2%	2.6%	8.1%
Oberland-Ost	3.7%	11.4%	4.3%	11.4%	3.0%	10.1%	3.9%	13.2%

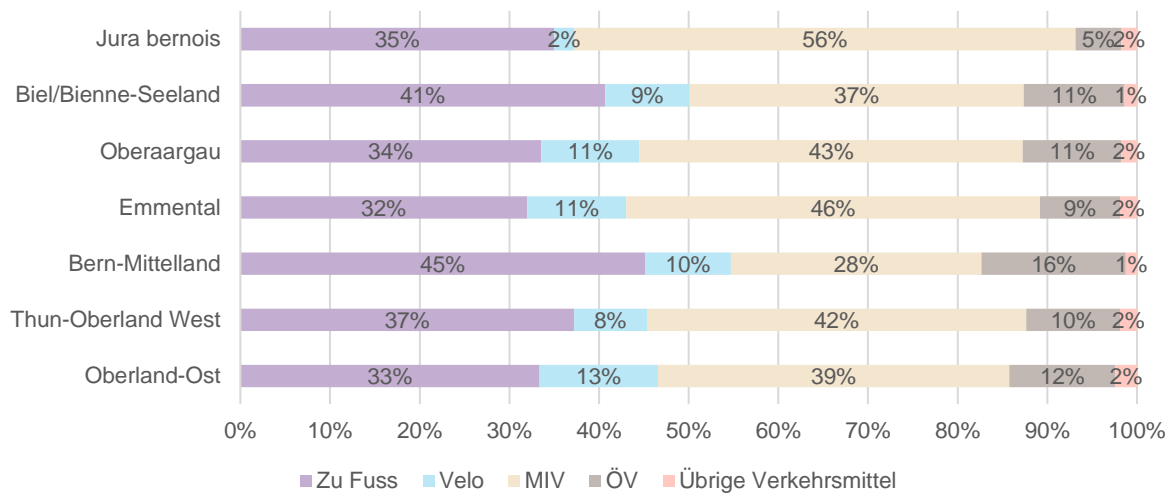
(...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils.

Lesebeispiel: Im Jahr 2021 legen Personen aus der Region Oberland-Ost am meisten Etappen mit dem Velo zurück (13.2%). An der Gesamtdistanz weist dagegen die Bevölkerung der Region Oberaargau mit 4.6% den grössten Anteil auf.

Die meisten Regionen verzeichnen im Jahr 2021 eine Zunahme der Veloanteile sowohl an der Gesamtdistanz als auch an den Anzahl Etappen. Einzig die Region Thun-Oberland West zeigt einen Rückgang des Veloanteils an der Tagesdistanz auf. Dieselbe Region weist auch einen starken Rückgang beim Veloanteil an der Anzahl Etappen pro Tag auf. Der Veloanteil an den Anzahl Etappen verringert sich ebenfalls in der Region Emmental, dies jedoch nur in geringem Mass. Aufgrund der geringen Stichprobengrösse sind die Daten zum Jura bernois bei dieser Tabelle und auch bei den folgenden Grafiken mit Vorsicht zu interpretieren.

⁴ Im Gegensatz zum Hauptbericht wird für die Zusatzauswertung Veloverkehr die Region Thun-Oberland West als Ganzes betrachtet. Im Hauptbericht wird zwischen den Regionen Thun und Oberland West unterschieden.

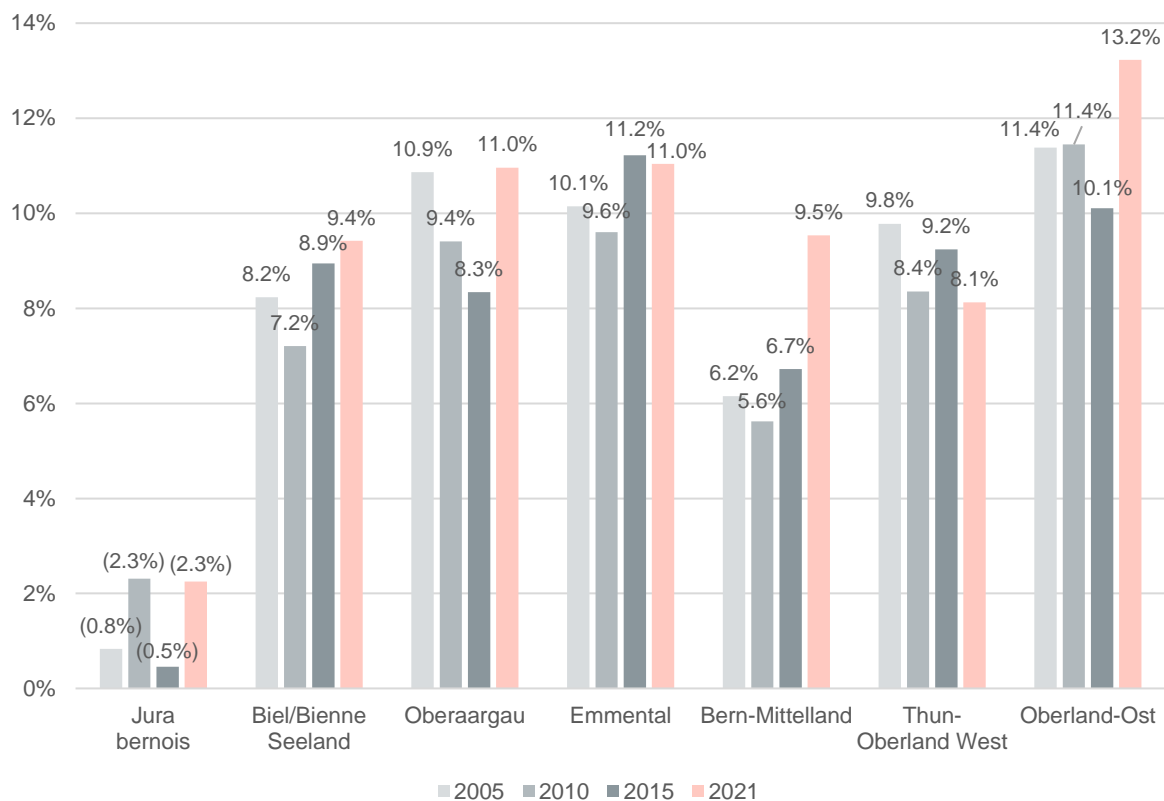
Abbildung 3-2: Verkehrsmittelanteile an den täglichen Etappen
Regionen | Anteile nach Anzahl Etappen pro Tag



Lesebeispiel: Den höchsten Veloanteil bei der Anzahl Etappen pro Tag weist mit rund 13% die Region Oberland-Ost auf.

Bei allen Regionen verzeichnen der Fussverkehr und der MIV die mit Abstand höchsten Anteile an der Anzahl Etappen pro Tag. Abgesehen vom Jura bernois bewegen sich die Veloanteile bei allen Regionen in einem Bereich von +/- 10% (von 8% in Thun-Oberland West bis 13% im Oberland-Ost).

Abbildung 3-3: Zeitreihe Veloanteile an den täglichen Etappen
Regionen | Anteile nach Anzahl Etappen pro Tag



Lesebeispiel: Die meisten Regionen weisen im Jahr 2021 die höchsten Veloanteilwerte seit 2005 auf.

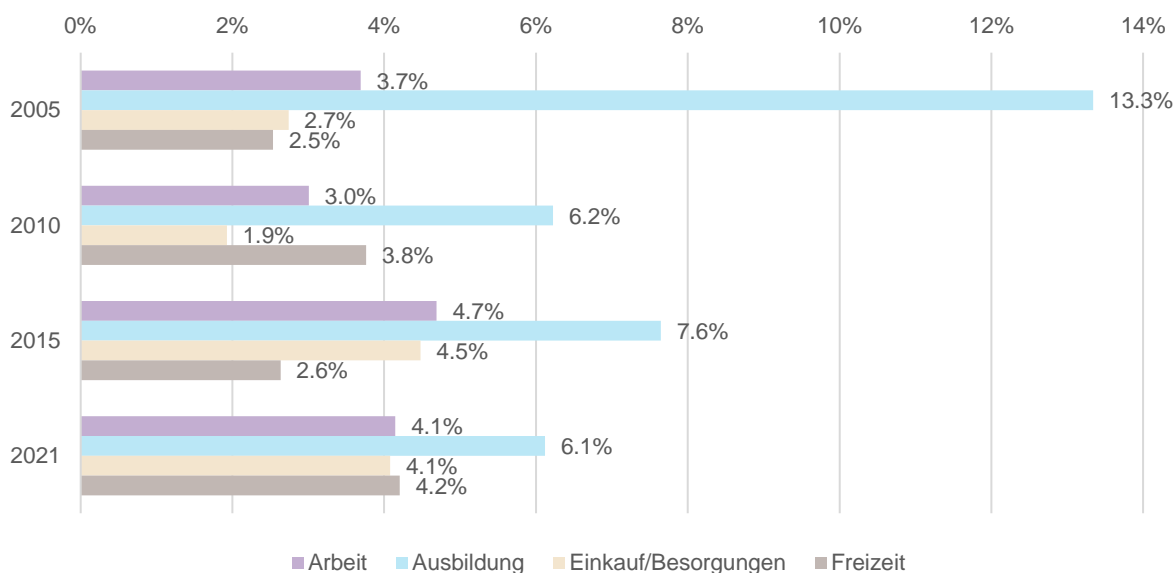
Die Regionen Oberaargau, Bern-Mittelland und Oberland-Ost (und der Jura bernois⁵) verzeichnen ein markantes Wachstum (ca. 3 Prozentpunkte) des Veloanteils an den täglichen Etappen. Einzig die Region Thun-Oberland West weist einen bemerkbaren Rückgang der Veloanteile aus. Während Thun-Oberland West im Vergleich mit den weiteren Regionen im Jahr 2015 noch an dritter Stelle war, weist 2021 einzig noch der Jura bernois einen geringeren Veloanteil auf.

⁵ Der Jura bernois weist eine geringe Stichprobengrösse auf, weshalb die grossen Schwankungen seit 2005 statistisch bedingt sind.

4 Verkehrsmittelwahl

a) Verkehrsmittelwahl nach Wegzweck

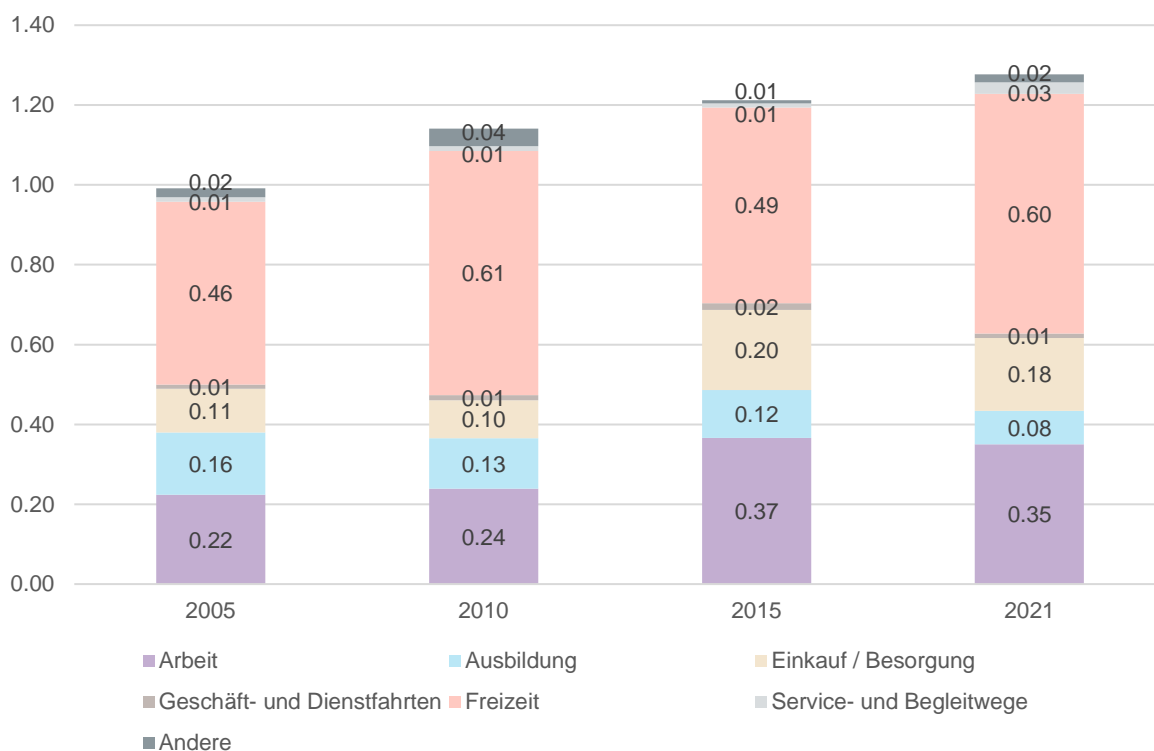
Abbildung 4-1: Zeitreihe Veloanteile bei verschiedenen Wegzwecken
BE | Anteile nach Tagesdistanz



Lesebeispiel: Im Jahr 2021 werden 6.1% der Tagesdistanz für Ausbildungswege mit dem Velo zurückgelegt.

Nachdem die Veloanteile an der Tagesdistanz für den Wegzweck Arbeit im Jahr 2015 zugenommen haben, ist 2021 ein leichter Rückgang zu vermerken. Der Anteil liegt jedoch nach wie vor höher als im Jahr 2005. Für die Wegzwecke Ausbildung sowie Einkauf/Besorgungen ist der Anteil der mit dem Velo zurückgelegten Distanz gesunken. Ein umgekehrtes Bild zeigt sich bei Freizeitwegen: Hier ist der Anteil an der Tagesdistanz im Jahr 2021 markant gestiegen. Mittlerweile weisen Freizeitwege – nach der Ausbildung – den zweitgrössten Veloanteil an der Tagesdistanz auf.

Abbildung 4-2: Zeitreihe zurückgelegte Tagesdistanz mit dem Velo bei verschiedenen Wegzwecken
BE | Durchschnittliche Kilometer pro Tag



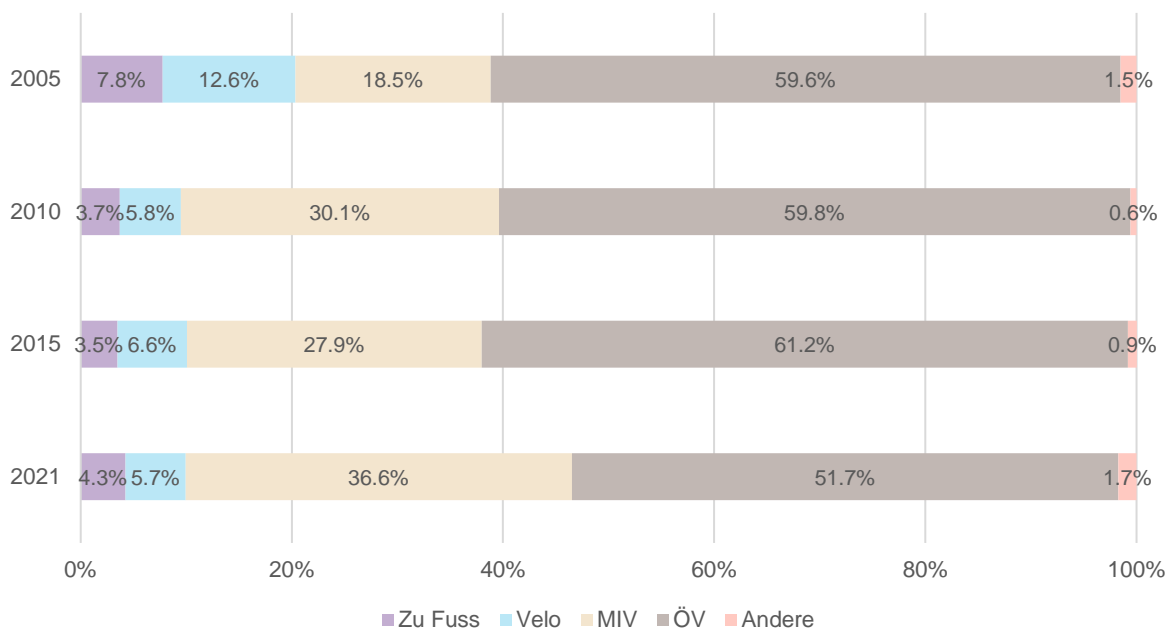
Lesebeispiel: Mit Wegzweck Freizeit werden im Jahr 2021 durchschnittlich 0.60 km pro Tag zurückgelegt.

Aufgrund einer Zunahme der Tagesdistanz im Jahr 2021 um 0.11km pro Tag beim Wegzweck Freizeit ist die Velotagesdistanz insgesamt leicht angestiegen. Die Velotagesdistanz erreicht damit gesamthaft einen neuen Höchststand, obwohl die Wegzwecke Arbeit, Ausbildung und Einkauf/ Besorgungen einen leichten Rückgang verzeichnen. Nach der stärkeren Zunahme des Wegzweckes Arbeit im Jahr 2015 kann sein Wert von 0.37km sechs Jahre später beinahe auf gleicher Höhe gehalten werden. Mit einem Wert von 0.35km im Jahr 2021 befindet sich die zeitlich zurückgelegte Velotagesdistanz nach wie vor weit über dem Niveau von 2010.

b) Verkehrsmittelwahl bei Ausbildungswegen

Abbildung 4-3: Zeitreihe Verkehrsmittelwahl bei Ausbildungswegen⁶

BE | Anteile nach Tagesdistanz



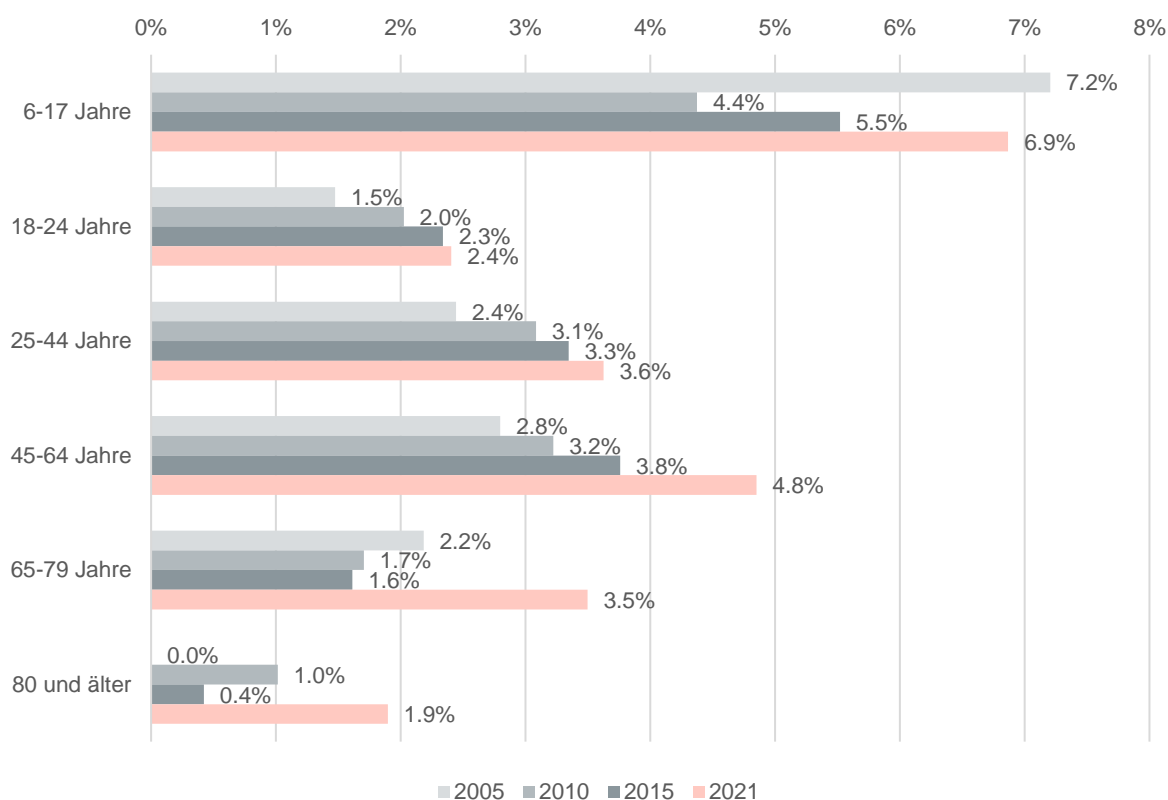
Lesebeispiel: Der ÖV und der MIV sind weiterhin mit Abstand die zwei wichtigsten Verkehrsmittel für Ausbildungswege. Es gab jedoch eine Verschiebung vom ÖV zum MIV um knapp 10 Prozentpunkte. Der ÖV-Anteil bei Ausbildungswegen beträgt im Jahr 2021 rund 52%.

Der Veloanteil bei den Ausbildungswegen ist nach einer Erhöhung im Jahr 2015 wiederum gesunken und befindet sich mit 5.7% inzwischen auf dem tiefsten Niveau seit 2005. Dieser Rückgang und die drastische Verschiebung der Anteile vom ÖV zum MIV dürften eine weitere Folge der Covid-19-Pandemie sein.

⁶ Als Datengrundlage für Abbildung 4-3 dient der Datensatz „Wege (Inland)“. Dies im Gegensatz zu Abbildung 4-1, wo der Datensatz „Etappen“ als Grundlage verwendet wird. Dadurch resultiert ein unterschiedlicher Veloanteil bei Ausbildungswegen. Vgl. ZT 4-e.

c) Verkehrsmittelwahl nach Alterskategorie

Abbildung 4-4: Zeitreihe Veloanteil pro Alterskategorie
BE | Anteile nach Tagesdistanz



Lesebeispiel: Alle Alterskategorien zeigen im Jahr 2021 eine Zunahme des Veloanteils an der Tagesdistanz. Insbesondere die 65-79-jährigen Personen überraschen mit dem grössten Sprung von 1.6% auf insgesamt 3.5%.

Alle Alterskategorien verzeichnen im Jahr 2021 einen teilweise beträchtlichen positiven Sprung. Der Veloanteil an der Tagesdistanz der 6-17-jährigen Personen, der 45-64-jährigen Personen, der 65-79-jährigen Personen und der ältesten Personen erhöhte sich 2021 zwischen 1 - 1.9 Prozentpunkte. Zum Teil weist dies auf einen Trendwechsel sowie eine Trendfortsetzung hin. Abgesehen von den jüngsten Personen sind die Veloanteile bei allen weiteren Alterskategorien auf höchstem je gemessenen Stand seit 2005.

Anhang: Inhaltsübersicht zum elektronischen Anhang

Kapitel 2 – Kennzahlen zum Veloverkehr			
Abbildung 2-1	BE	Zeitreihe Fahrzeugbesitz der Haushalte	HT 2-1
Abbildung 2-2	CH, BE	Velobesitz nach Haushaltsgrösse	ZT 2-a
Abbildung 2-3	CH, BE	Velobesitz nach Urbanisierungsgrad gemäss BFS	ZT 2-a
Abbildung 2-4	BE	Zeitreihe Velonutzung	HT 4-4 – 4-7
Abbildung 2-5	BE	Zeitreihe Veloanteil am Gesamtverkehr	HT 4-4 – 4-7
Abbildung 2-6	BE	Modal-Split nach Etappen	HT 4-4 – 4-7
Abbildung 2-7	BE	Modal-Split nach Etappen- distanz	ZT 3-e
Abbildung 2-8	BE	Modal-Split nach Tagesdis- tanz	HT 4-4 – 4-7
Abbildung 2-9	BE	Zeitreihe Anzahl tägliche Etappen nach Verkehrsmittel	HT 4-4 – 4-7
Abbildung 2-10	BE	Zeitreihe Etappenlänge nach Verkehrsmittel	HT 4-1 – 4-2
Abbildung 2-11	BE	Zeitreihe Anteil der Bevöl- kerung, die am Stichtag mit dem Velo unterwegs war und durchschnittliche Velo- tagesdistanz	HT 4-25
Kapitel 3 – Veloverkehr in den Regionen			
Abbildung 3-1	Regionen	Zeitreihe Veloanteile an der Gesamtdistanz und tägliche Etappen	ZT 4-d
Abbildung 3-2	Regionen	Verkehrsmittelanteile an den täglichen Etappen	ZT 4-d
Abbildung 3-3	Regionen	Zeitreihe Veloanteile an den täglichen Etappen	ZT 4-d
Kapitel 4 – Verkehrsmittelwahl			
Abbildung 4-1	BE	Zeitreihe Veloanteile bei verschiedenen Wegzwe- cken	HT 4-26
Abbildung 4-2	BE	Zeitreihe zurückgelegte Ta- gesdistanz mit dem Velo bei verschiedenen Weg- zwecken	HT 4-26
Abbildung 4-3	BE	Zeitreihe Verkehrsmittel- wahl bei Ausbildungswegen	ZT 4-e
Abbildung 4-4	BE	Zeitreihe Veloanteil pro Al- terskategorie	ZT 4-f

Literaturverzeichnis und Datenquellen

Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern (AGR). 2019. Massnahme C_02: Zuordnung der Gemeinden zu den Raumtypen gemäss Raumkonzept Kanton Bern – Erläuterungen, Bern.

Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern. 2023. Mobilität im Kanton Bern – Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021, Bern.

Bundesamt für Statistik (BFS). 2017. Raumgliederung der Schweiz – Gemeindetypologie und Stadt/Land-Typologie 2012, *BFS Aktuell*, Neuchâtel.

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