



Städtebericht Bern

Studie im Auftrag der Städtekonferenz Mobilität

Projektteam

Urs Bieri: Co-Leiter

Cloé Jans: Leiterin operatives Geschäft und Mediensprecherin

Marco Bürgi: Projektleiter

Sophie Schäfer: Junior Data Scientist

Roland Rey: Projektmitarbeiter / Administration

Jenny Roberts: Junior Data Scientist

Bern, 07. März 2025

Publikation: 03.04.2025: Publikation der Communiqués / Berichte (Sperrfrist)

Inhaltsverzeichnis

1	EINLEITUNG	4
1.1	Mandat und Fragestellung	4
1.2	Befragung und Stichprobe	4
2	BEFUNDE	7
2.1	Bern im Städtevergleich	7
2.2	Bern im Zeitvergleich	14
2.3	Bern im Vergleich mit Agglomerationsgemeinden	18
2.4	Spezifische Fragen für den Raum Bern	21
3	SYNTHESE	23
4	ANHANG	24
4.1	gfs.bern-Team	24

1 Einleitung

1.1 Mandat und Fragestellung

Die Städtekonferenz Mobilität SKM, eine Sektion des Schweizerischen Städteverbandes, beauftragte das Forschungsinstitut gfs.bern mit einer Online-Befragung zum Thema urbane Mobilität. Die Studie ist als Wiederholung der im Jahre 2018 durchgeführten Befragung in interessierten Städten und Gemeinden konzipiert.

In der aktuellen Studie werden wie 2018 Einstellungen, Bedürfnisse und Erwartungen der Bevölkerung der teilnehmenden Städte rund um Mobilität erfasst. Im Zentrum der Befragung stand dabei nicht nur das Nutzungsverhalten. Ziel war es die generelle Zufriedenheit mit der Mobilität am Wohnort, Einstellungen zum Verhältnis zwischen motorisiertem Verkehr und Fuss- und Veloverkehr, Wahrnehmungen zur Maximalgeschwindigkeit, die Ausgaben für Verkehr und Mobilität sowie Shared Mobility zu messen.

Der Fragebogen wurde im Rahmen eines Workshops im September 2024 mit Vertreter:innen der teilnehmenden Städte erarbeitet und anschliessend gemeinsam finalisiert. Der vorliegende Gesamtbericht schliesst die Berichterstattung ab, wobei eine vergleichende Perspektive zwischen den teilnehmenden Städten im Fokus ist.

1.2 Befragung und Stichprobe

Befragt wurden insgesamt 15'372 Einwohner:innen ab 16 Jahren in zehn Schweizer Städten der Deutschschweiz und der Romandie (Basel, Bern, Fribourg, Luzern, Nyon, Schaffhausen, Sion, Winterthur, Zürich, Zug). In den Städten Bern (Muri b. Bern, Köniz), Luzern (Horw, Ebikon), Winterthur (Seuzach) und Zug (Baar, Cham) wurden zusätzlich insgesamt sieben Agglomerationsgemeinden befragt. Die Resultate in den Agglomerationsgemeinden werden in den Städteberichten jeweils in einem separaten Unterkapitel behandelt und mit den Resultaten in den Kernstädten verglichen. Alle anderen Darstellungen und Analysen beziehen sich jeweils auf die Kernstädte. Die Stichprobe wurde aus den Einwohner:innenregistern der jeweiligen Städten und Gemeinden gezogen. Ausnahmen bilden die Stadt Zug und ihre beiden Agglomerationsgemeinden, wo keine Adressen für die Studie zur Verfügung gestellt wurden und auf Adressen eines Adressbrokers zurückgegriffen wurde. Die Ziehung erfolgte per Zufallsprinzip, um eine in Bezug auf die Grundgesamtheit repräsentative Stichprobe zu erhalten. Zuständig für die Stichprobenziehung waren die entsprechenden Behörden in den Städten.

Die Einladung zur Befragung erfolgte schriftlich. Dazu wurden pro Stadt 5'000 Personen angeschrieben. Der Rücklauf entspricht damit über alle Städte gesehen einer Ausschöpfung von 26 Prozent. In den Agglomerationsgemeinden der Stadt Bern (Muri b. Bern und Köniz) wurden jeweils 1'500 Personen eingeladen, an der Befragung teilzunehmen. Die Rücklaufquote beträgt in der Stadt Bern 26 Prozent, in Muri b. Bern 25 Prozent sowie in Köniz 27 Prozent.

Nach rund der Hälfte der Befragungszeit wurden schriftliche Erinnerungsschreiben verschickt, um die angestrebten 1'000 Interviews pro Stadt zu erreichen. Die beiden Schreiben enthielten alle Informationen zum Zweck und Inhalt der Befragung, zur Auftraggeberin sowie die Login-Details.

Um die soziodemografischen Verhältnisse in den teilnehmenden Städten korrekt abzubilden, wurden die Daten auf die Alters- und Geschlechtsstruktur der jeweiligen Stadt gewichtet.

Bei einigen Auswertungen wurden die Städte nach Grösse eingeteilt, wobei Basel, Bern, Winterthur und Zürich als grosse Städte gelten, während Freiburg, Luzern, Nyon, Schaffhausen, Sion und Zug der Gruppe der kleinen und mittleren Städte zugeordnet wurden.

Bei einer Stichprobe entscheiden zwei Faktoren über die Qualität der später gewonnenen Aussagen massgeblich mit: Auf der einen Seite definiert sich die Datenqualität über die Grösse des Stichprobenfehlers. Dieser Index weist die Irrtumswahrscheinlichkeit und Irrtumsgrösse einer getroffenen statistischen Aussage aus. Einerseits setzt man bei der Umfrageforschung zumeist auf ein Sicherheitsmass von 95 Prozent, das heisst man akzeptiert eine Irrtumswahrscheinlichkeit von 5 Prozent, dass der nachgewiesene statistische Zusammenhang so in der Bevölkerung nicht vorhanden ist. Andererseits unterliegen statistische Aussagen einem Stichprobenfehler, welcher von der Grösse der Stichprobe und der Basisverteilung der Variable in der Bevölkerung abhängt, wobei der Fehler kleiner wird, je grösser die Stichprobe ist.

Gerade bei Untergruppenanalysen weist die untersuchte Gruppe schnell weniger als 50 Befragte aus, was bei einem Stichprobenfehler von ± 14 Prozentpunkten eine adäquate Interpretation nahezu verunmöglicht. Deshalb nehmen wir keine Subgruppenanalysen unter 50 Fällen vor.

Das andere Element einer qualitativ hochstehenden Analyse ist die Gewährleistung von Repräsentativität. Repräsentativität bedeutet nichts anderes, als dass jede Person aus der Grundgesamtheit genau die gleiche Chance haben muss, an der Befragung teilnehmen zu können. Werden bei der Stichprobenziehung systematisch Gruppen ausgeschlossen, ist eine Befragung nicht repräsentativ. Durch die Zufallsauswahl bei der Adressziehung sowie die soziodemografische Gewichtung der Resultate wurde in der vorliegenden Studie hohe Repräsentativität angestrebt.

Über die technischen Eckwerte der Umfrage orientiert die nachstehende Übersicht:

Tabelle 1: Methodische Details

Auftraggeberin	Städtekonferenz Mobilität SKM
Grundgesamtheit	<p>Einwohner:innen der teilnehmenden Städte ab 16 Jahren, die seit mindestens sechs Monaten in der jeweiligen Stadt leben und auf Deutsch oder Französisch befragbar sind</p> <p>Eingeteilt in grosse Städte (Basel, Bern, Winterthur, Zürich) und kleine/mittlere Städte (Freiburg, Luzern, Nyon, Schaffhausen, Sion, Zug)</p>
Datenerhebung	Online-Umfrage
Art der Stichprobenziehung	nach Alter und Geschlecht quotierte Zufallsstichprobe pro Stadt
Befragungszeitraum	28. Oktober– bis 22. Dezember 2024
Stichprobengrösse	<p>N Total = 15'372</p> <ul style="list-style-type: none"> • N Basel = 1142 • N Bern = 1317 <ul style="list-style-type: none"> ○ N Muri b. Bern = 378 (Städtebericht) ○ N Köniz = 401 (Städtebericht) • N Fribourg = 1281 • N Luzern = 1371 <ul style="list-style-type: none"> ○ N Horw = 405 (Städtebericht) ○ N Ebikon = 285 (Städtebericht) • N Nyon = 1282 • N Schaffhausen = 1214 • N Sion = 1684 • N Winterthur = 1194 <ul style="list-style-type: none"> ○ N Seuzach = 299 (Städtebericht) • N Zug = 1227 <ul style="list-style-type: none"> ○ N Baar = 397 (Städtebericht) ○ N Cham = 300 (Städtebericht) • N Zürich = 1195
Stichprobenfehler	<p>±1.1 Prozent bei 50/50 und 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit</p> <p>Bei N = 1000 ±3.2 Prozent bei 50/50 und 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit</p>
Gewichtung	Alter/Geschlecht interlocked in jeder Stadt einzeln

2 Befunde

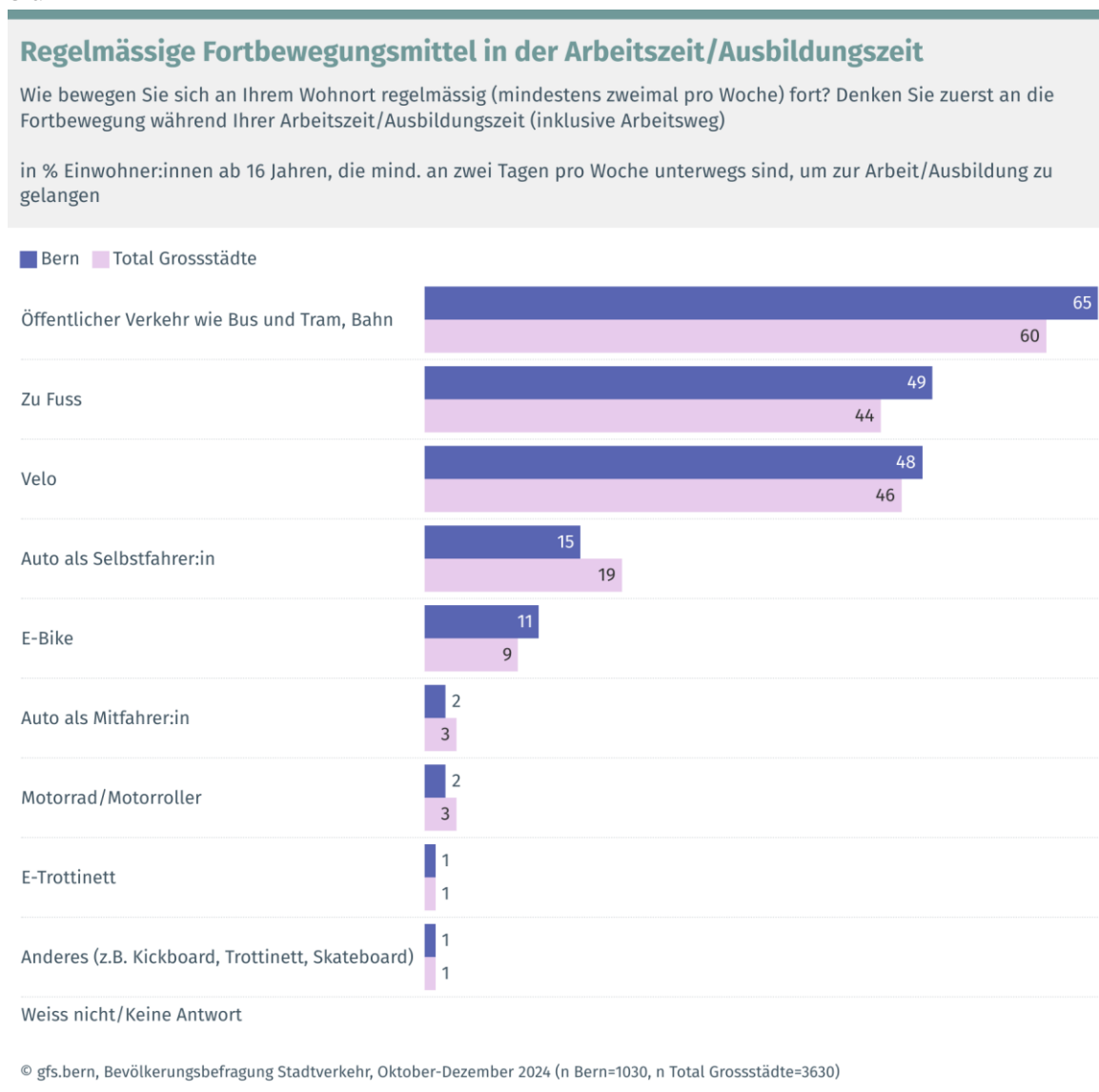
2.1 Bern im Städtevergleich

Für die Berner:innen (Einwohner:innen der Stadt Bern) ist der ÖV klar das wichtigste Fortbewegungsmittel um zur Arbeit oder die Ausbildungsstädte zu kommen (65%). An zweiter Stelle kommen Velos (48% klassisches Velo + 11% E-Bike). Ausserdem geht knapp die Hälfte zu Fuss (49%). Das Auto spielt für das Pendeln weder als Selbstfahrer:in (15%) noch als Beifahrer:in (2%) eine grössere Rolle.

Während im Vergleich mit den übrigen Grosstädten in der Befragung die Berner:innen etwas häufiger per ÖV oder zu Fuss (jeweils +5 Prozentpunkte [Pp.] zur Arbeit gehen, verwenden sie dafür etwas seltener das Auto (-5 Pp.)

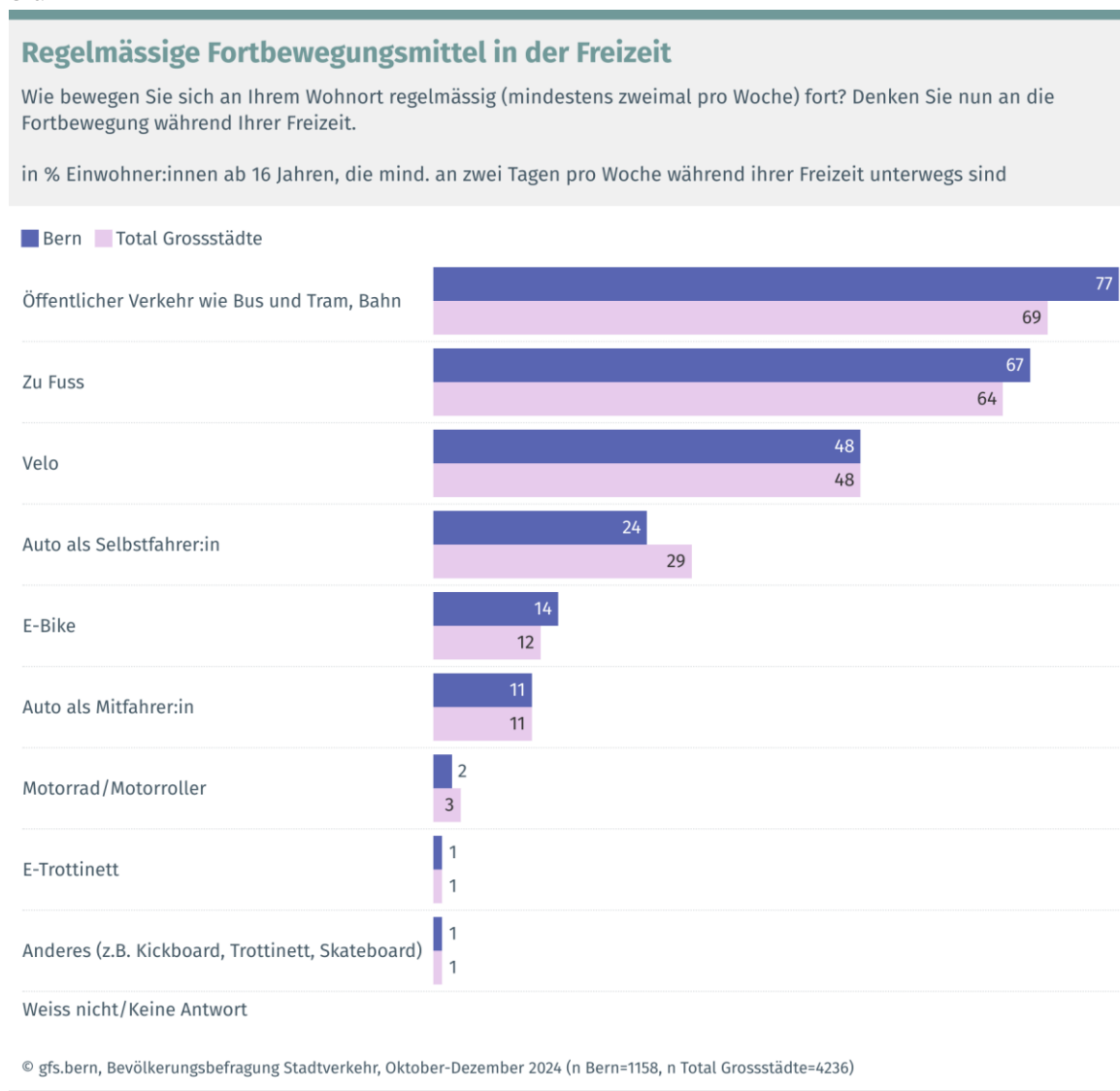
Männer nehmen im Vergleich mit den Frauen etwas öfters das Auto (20%) oder das Velo (53%), Frauen wiederum gelangen häufiger mit Bus, Tram oder dem Zug zur Arbeit (70%).

Grafik 1



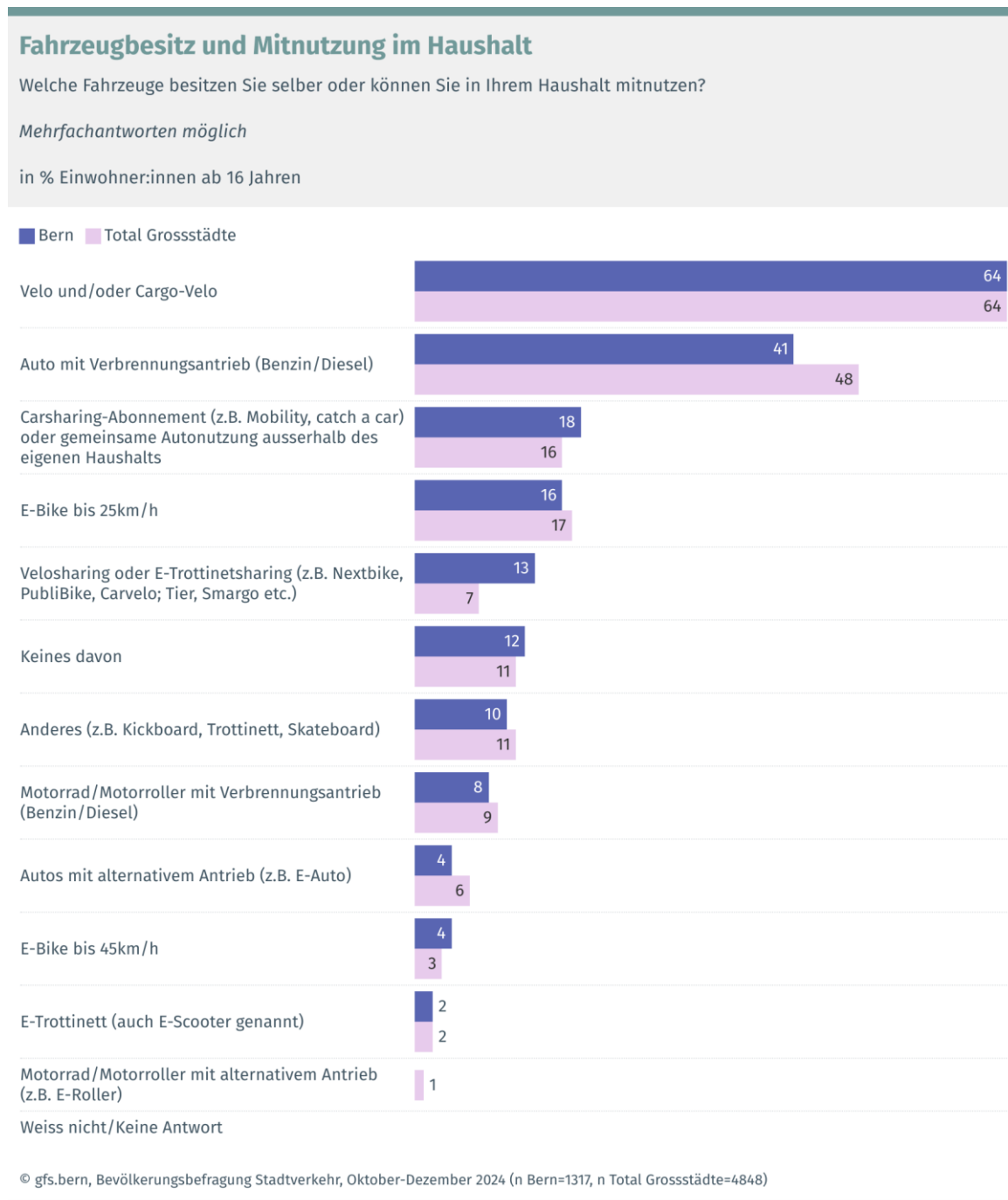
In der Freizeit bewegen sich die Berner:innen sogar noch öfter mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fort (77%), was wiederum sichtbar häufiger ist als in den übrigen Grossstädten in der Befragung (+8 Pp). Auch das Gehen ist in der Freizeit wichtiger als beim pendeln zur Arbeit (67%) und wiederum fahren circa die Hälfte der Berner:innen Velo in der Freizeit (48%). Rund jede:r Vierte fährt ausserdem mit dem Auto ausserhalb der Arbeitszeiten (24%), wie beim Pendelverkehr leicht unter dem Schnitt der grösseren Städte.

Grafik 2



Knapp zwei Drittel der Stadtberner Bevölkerung besitzt ein (Cargo-)Velo (64%), dazu kommen 16 Prozent mit langsamen sowie vier Prozent mit schnellen E-Bikes. Wie die Nutzung ist auch der Besitz von Velos in Bern genau im Durchschnitt der grösseren Städte in der Studie. Insgesamt besitzen mit 45 Prozent etwas weniger als die Hälfte der Haushalte in Bern ein Auto (41% Verbrenner + 4 Prozent E-Autos). Das sind neun Prozentpunkte weniger als in den Städten vergleichbarer Grösse, was sich auch in der leicht tieferen Nutzung widerspiegelt. Dazu kommen 18 Prozent mit einem Car-Sharing Abo sowie 13 Prozent mit weiteren Sharingabos für Velos oder andere Verkehrsmittel.

Grafik 3



Die grosse Mehrheit der Berner:innen ist mit der Verkehrssituation ganz generell zufrieden (78%), gut ein Viertel davon (27%) sogar sehr zufrieden. Dies entspricht dem Höchstwert aller teilnehmenden Städte. Autofahrer:innen sind dabei auf hohem Niveau etwas weniger glücklich mit der Verkehrssituation (65% sehr/eher zufrieden) als diejenigen, die mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder per Velo unterwegs sind (83% respektive 80%).

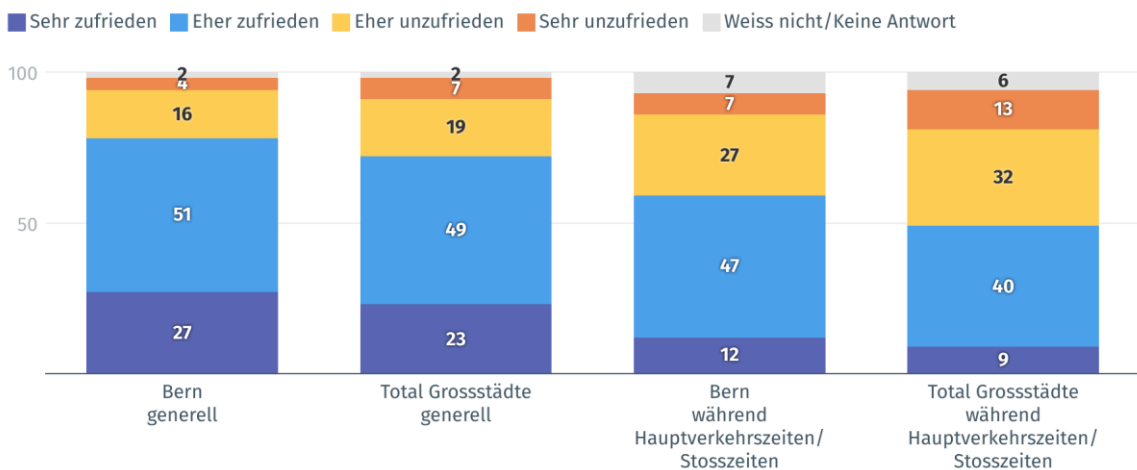
Während der Hauptverkehrszeiten nimmt die Unzufriedenheit zwar etwas zu (34% sehr/eher unzufrieden, +14 Prozentpunkte gegenüber allgemeiner Verkehrssituation), die Bevölkerung ist aber auch während der Stosszeiten mehrheitlich zufrieden (59% sehr/eher zufrieden). Wer mit dem Auto unterwegs ist, ist mit der Situation zur Rush-hour kritischer (52% sehr/eher unzufrieden).

Grafik 4

Zufriedenheit mit Verkehrssituation generell und während Hauptverkehrszeiten/Stosszeiten

Ganz generell, wie zufrieden sind Sie persönlich mit der Verkehrssituation in Ihrer Stadt?
Wie zufrieden sind Sie persönlich mit der Verkehrssituation in Ihrer Stadt während den Hauptverkehrszeiten/Stosszeiten?

in % Einwohner:innen ab 16 Jahren



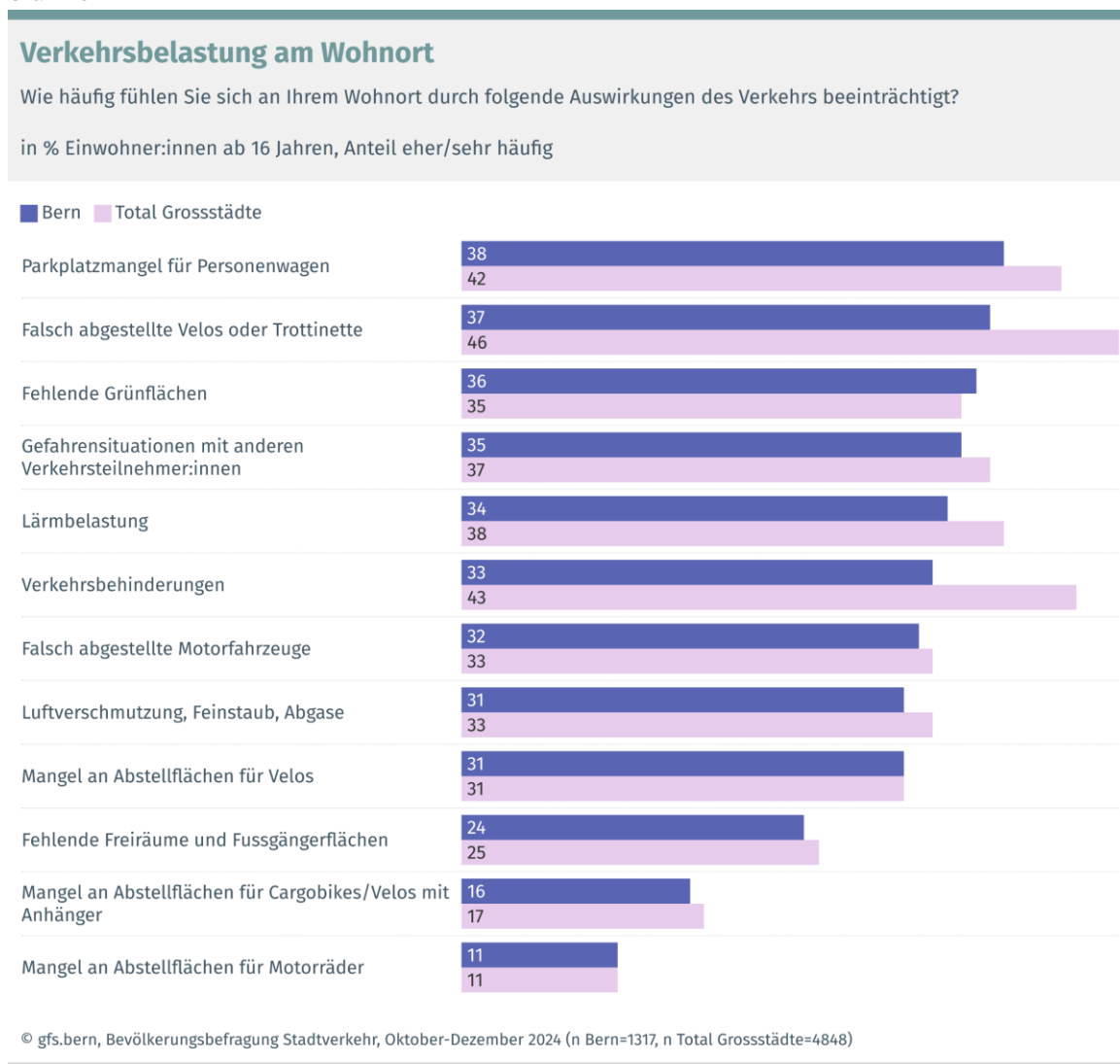
© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n Bern=1317, n Total Grossstädte=4848)

Bei den Gründen für die Zufriedenheit werden dabei im Vergleich mit den anderen Städten doppelt so häufig gut ausgebaute Velowege genannt (17%). Auch das ÖV-Netz und die ÖV-Qualität generell werden in Bern etwas häufiger als Grund für die Zufriedenheit aufgeführt.

Auf der anderen Seite führen in Bern überdurchschnittlich oft fehlende Rücksichtnahme im Strassenverkehr sowie zu wenige Parkflächen zu Unzufriedenheit mit der Verkehrssituation, während dafür Stau und Überlastung während der Stosszeiten sichtbar seltener genannt werden.

Keiner der abgefragten Bereiche wird von einer Mehrheit häufig als Beeinträchtigung wahrgenommen, die meisten Aspekte stören aber etwas mehr als ein Drittel der Bevölkerung. Im Wesentlichen stören sich die Berner:innen dabei über ähnliche Verkehrsprobleme wie die Befragten in den übrigen Grossstädten. Ausnahmen sind falsch abgestellte Velos und Trottinette (37%, -9 Pp.), sowie Verkehrsbehinderungen (33%, -10 Pp.), die beide deutlich seltener als problematisch wahrgenommen werden, als in den Grossstädten generell.

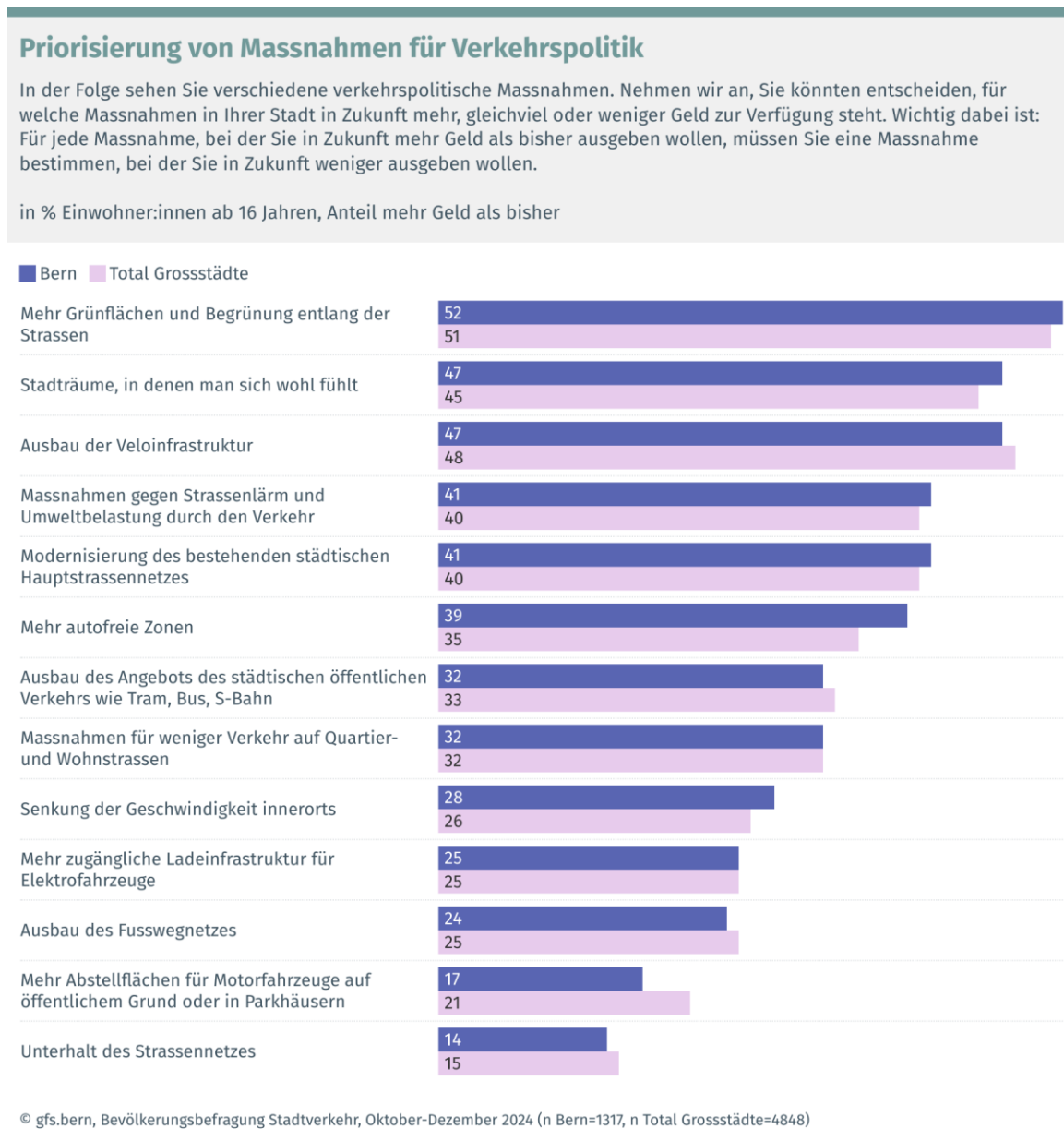
Grafik 5



In Bern wird die Priorisierung verkehrspolitischer Massnahmen von einer Präferenz für eine bessere Lebensqualität im urbanen Raum geprägt. Die Berner:innen wünschen am häufigsten mehr Geld für die Schaffung von mehr Grünflächen und die Begrünung entlang der Strassen (52%). Auch Stadträume, in denen man sich wohl fühlt (47%), und der Ausbau der Veloinfrastruktur (47%) gehören zu den am häufigsten genannten Anliegen für mehr Budget. Am wenigsten Bedeutung wird hingegen dem Unterhalt des Strassennetzes beigemessen, das lediglich von 14 Prozent als prioritär angesehen wird. Ebenfalls geringe Zustimmung finden zusätzliche Abstellflächen für Motorfahrzeuge (17%).

Im Vergleich mit den anderen Grosstädten zeigt sich in Bern bezüglich der gewünschten künftigen Investitionen im Verkehrsbereich ein weitgehend ähnliches Bild. Kleinere Unterschiede gibt es bei den autofreien Zonen, die in Bern mit 39 Prozent Zustimmung höher priorisiert werden als im Durchschnitt der Grosstädte (35%). Weniger Bedeutung messen die Berner:innen hingegen zusätzlichen Abstellflächen für Motorfahrzeuge bei (17% gegenüber 21% in Grosstädten).

Grafik 6



Inwiefern sich die genutzten Verkehrsmittel und wahrgenommenen Beeinträchtigungen statistisch auf die Zufriedenheit mit der generellen Verkehrssituation auswirken, lässt sich mittels einer Regressionsanalyse untersuchen. Dabei finden wir in Einklang mit der Situation über alle Städte, dass auch in Bern Personen, die häufig Verkehrsbehinderungen und Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmenden erleben, häufiger mit der Verkehrssituation unzufrieden sind. Stärker als im Rest der Städte, wirkt sich das Autofahren negativ auf die Zufriedenheit aus und auch wer sich an falsch abgestellten

Velos und Trottinette stört, ist unzufriedener mit der Verkehrssituation. Weiter zeigt die Regressionsanalyse, dass sich in Bern keine der Variablen systematisch positiv auf die Zufriedenheit auswirkt.

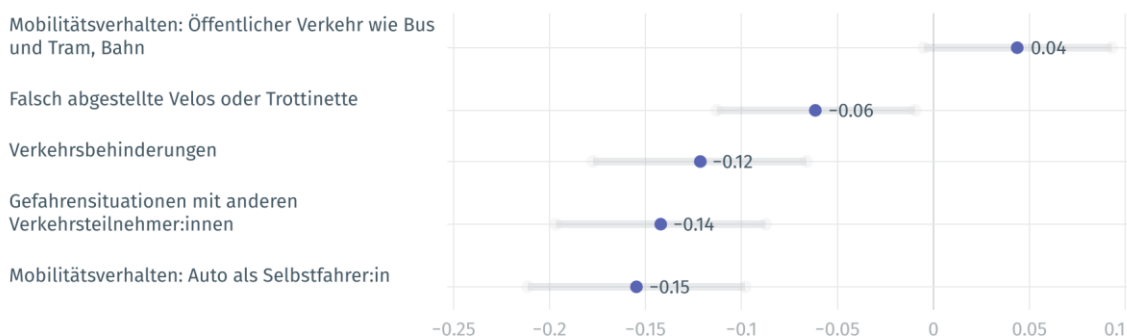
Grafik 7

Einfluss Zufriedenheit Verkehrssituation - Bern

Einflussstärke verschiedener Items auf die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation.

Lesebeispiel: Menschen, die sich durch falsch abgestellte Velos oder Trottinette beeinträchtigt fühlen, haben im Durchschnitt eine 6 Prozentpunkte tiefere Wahrscheinlichkeit, mit der Verkehrssituation 'eher/sehr zufrieden' zu sein (alle anderen Faktoren konstant).

Einwohner:innen ab 16 Jahren



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N = 1141). Zusätzliche Kontrollvariablen: Geschlecht, Alter, Sprache. Der graue Bereich zeigt das 95% Konfidenzintervall.

Erläuterung: Die eingesetzte Methode der linearen Regression beschreibt das Vorhandensein des Einflusses von unabhängigen Variablen (hier: Nutzung von Verkehrsmitteln, Wahrgenommene Belastungen von Verkehrsauswirkungen) auf eine abhängige Variable (Zufriedenheit mit Verkehrssituation). Anhand des Vorzeichens lässt sich unterscheiden, ob ein Element eher zu Zufriedenheit (positives Vorzeichen) oder eher zu Unzufriedenheit (negatives Vorzeichen) mit der generellen Verkehrssituation am Wohnort führt. Je grösser der absolute Wert des Faktors einer unabhängigen Variable ist, desto grösser ist der Einfluss auf die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation. Variablen, welche die Null-Linie kreuzen, haben (auf einem 95%-Konfidenzintervall) keinen statistisch nachweisbaren Einfluss. Die Interpretation dieser linearen Regression geschieht unter der Annahme, dass andere Einflüsse im Modell konstant gehalten werden (ceteris paribus). Auf diese Weise ist es möglich, den isolierten Einfluss der unabhängigen Variablen auf die abhängige zu eruieren. Die Kontrollvariablen (Alter, Geschlecht, Sprache) werden im Modell ebenfalls berücksichtigt, um allfällige Verzerrungen durch diese vermeiden zu können.

2.2 Bern im Zeitvergleich

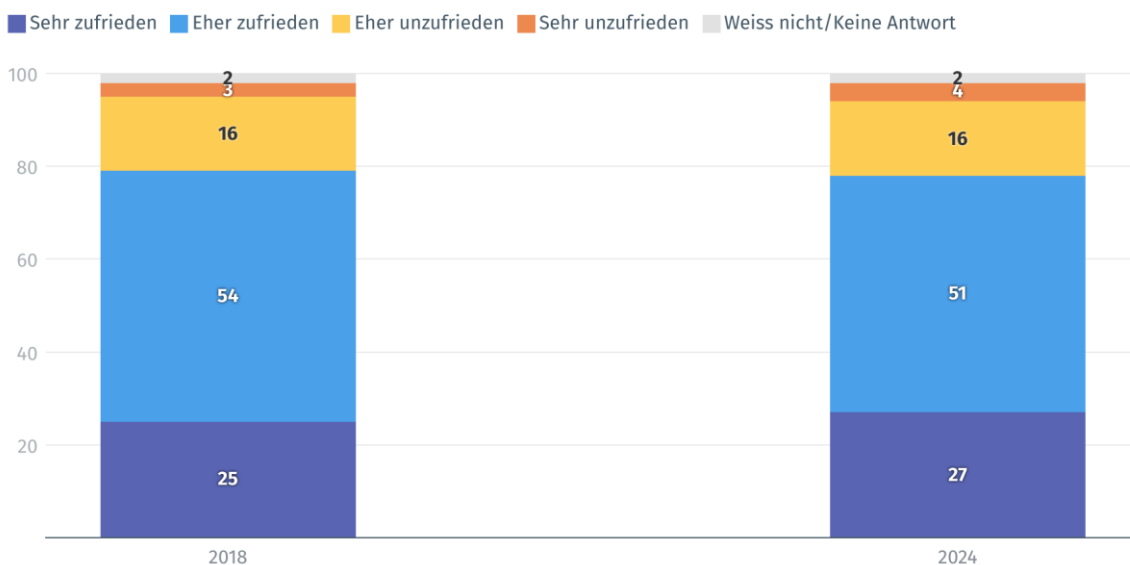
Über die vergangenen sechs Jahren ist die Zufriedenheit der Berner:innen mit der Verkehrssituation auf hohem Niveau stabil geblieben und hat sich um gerade einmal einen Prozentpunkt verändert (2024: 78% sehr/eher zufrieden, -1 Pp.).

Grafik 8

Trend: Zufriedenheit mit Verkehrssituation

Ganz generell, wie zufrieden sind Sie persönlich mit der Verkehrssituation in Ihrer Stadt?

in % Einwohner:innen in Bern ab 16 Jahren



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N=2874), n. sig.

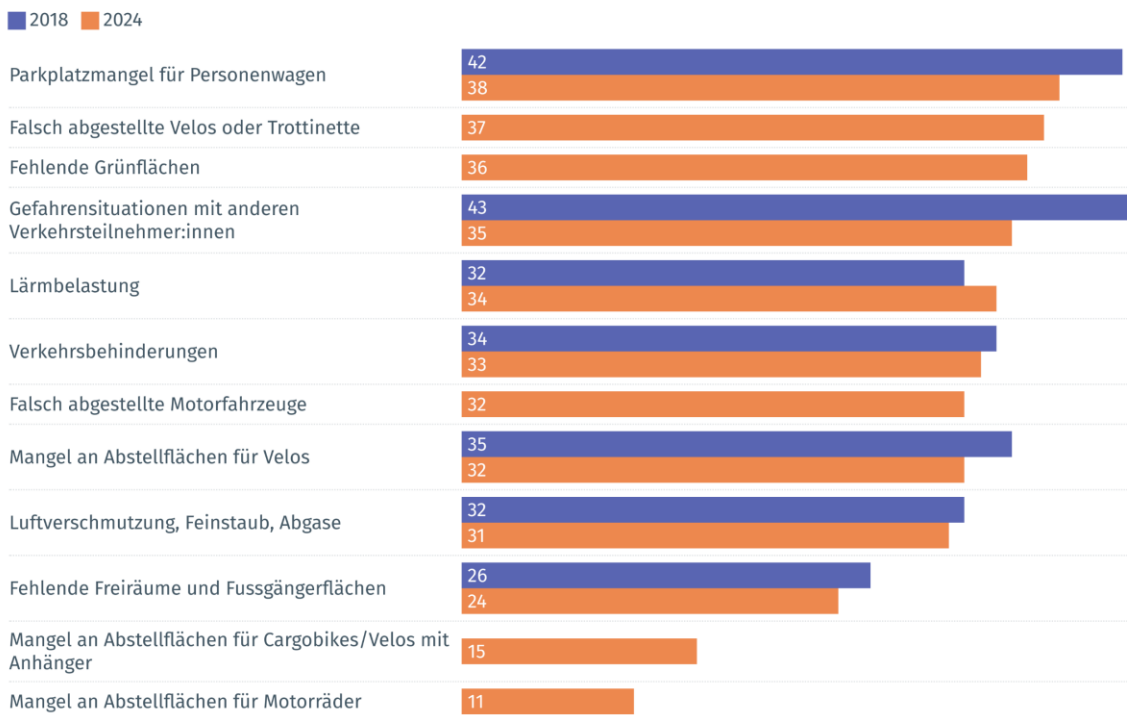
Die anhaltend hohe Zufriedenheit mit der generellen Verkehrssituation überträgt sich auch auf die individuell wahrgenommenen Störungen durch den Verkehr, die sich gegenüber der Befragung 2018 in den meisten Fällen nur wenig verändert haben. Sichtbar zurückgegangen sind aber insbesondere die Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmer:innen (35% sehr/eher häufig, -8 Pp.) und etwas weniger stark der Parkplatzmangel für Autos (38%, -4 Pp.), wo aber weiterhin am häufigsten Handlungsbedarf gesehen wird. Ein direkter Vergleich zwischen den einzelnen Elementen ist insgesamt mit Vorsicht zu betrachten, da die Auswahl der Belastungsfaktoren im Jahr 2024 nicht komplett identisch mit derjenigen von 2018 war.

Grafik 9

Trend: Verkehrsbelastung am Wohnort

Wie häufig fühlen Sie sich an Ihrem Wohnort durch folgende Auswirkungen des Verkehrs beeinträchtigt?

in % Einwohner:innen in Bern ab 16 Jahren, Anteil eher/sehr häufig



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N=2874)

In vielen Fällen ist auch die gewünschte Ressourcenverteilung für verkehrspolitische Massnahmen in der Stadt Bern in den vergangenen sechs Jahren gleich geblieben.

Neu hoch im Kurs sind Forderungen nach mehr Grünflächen (52%) sowie einer Modernisierung des bestehenden Hauptstrassennetzes (41%). Gleichzeitig sagen etwas weniger Personen als vor sechs Jahren, dass mehr Geld in den ÖV-Ausbau investiert werden soll (32% mehr Geld als bisher, -6 Pp.). Nichtsdestotrotz bleibt der Unterhalt des Strassennetzes am Ende der Prioritätenliste (14%, -1 Pp.). Massnahmen für die Reduktion der Geschwindigkeit innerorts sollen zwar etwas häufiger mehr Geld zur Verfügung haben (28% mehr Geld als bisher, +7 Pp.), bleiben aber dennoch im Mittelfeld der gewünschten Ressourcenverteilung.

Grafik 10

Trend: Priorisierung von Massnahmen für Verkehrspolitik

In der Folge sehen Sie verschiedene verkehrspolitische Massnahmen. Nehmen wir an, Sie könnten entscheiden, für welche Massnahmen in Ihrer Stadt in Zukunft mehr, gleichviel oder weniger Geld zur Verfügung steht. Wichtig dabei ist: Für jede Massnahme, bei der Sie in Zukunft mehr Geld als bisher ausgeben wollen, müssen Sie eine Massnahme bestimmen, bei der Sie in Zukunft weniger ausgeben wollen.

in % Einwohner:innen in Bern ab 16 Jahren, Anteil mehr Geld als bisher



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N=2874)

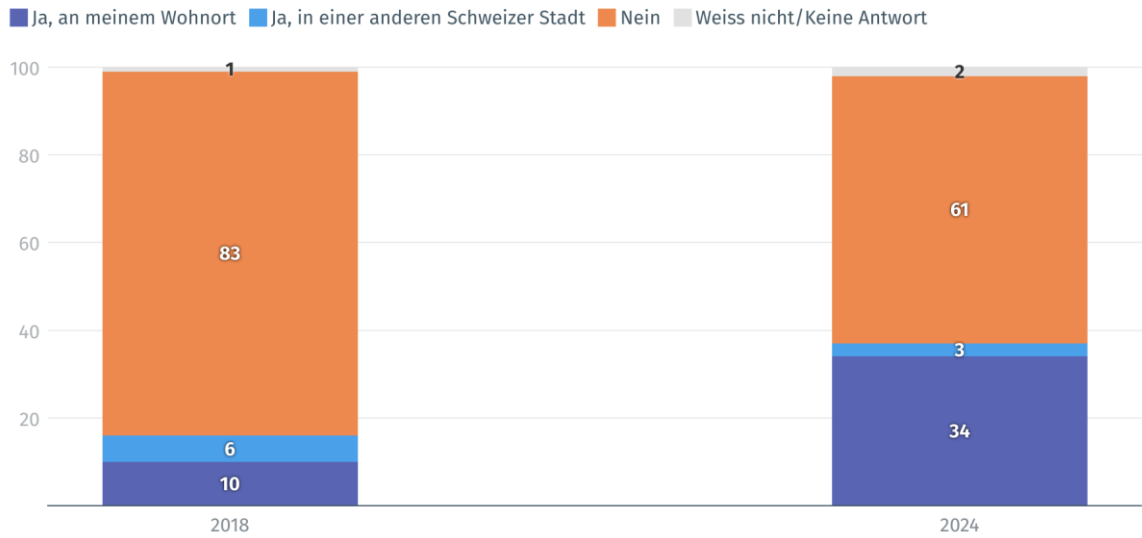
Deutlich zugenommen hat die Nutzung von Veloverleih-Angeboten in Bern: Waren es 2018 noch 10 Prozent, die ein solches Angebot in Bern nutzten, hat sich dieser Wert 2024 mehr als verdreifacht. Die aktuell 34 Prozent, die angeben von einem Veloverleih-Angebot Gebrauch zu machen, entsprechen dem Höchstwert aller Städte, die an der Studie teilgenommen haben.

Grafik 11

Trend: Nutzung Veloverleih-Angebot

In immer mehr Schweizer Städten gibt es Veloverleih-Angebote. Haben Sie in einer Schweizer Stadt bereits ein Veloverleih-Angebot genutzt?

in % Einwohner:innen in Bern ab 16 Jahren



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N=2874), sig., Cramér's V = 0.3

2.3 Bern im Vergleich mit Agglomerationsgemeinden

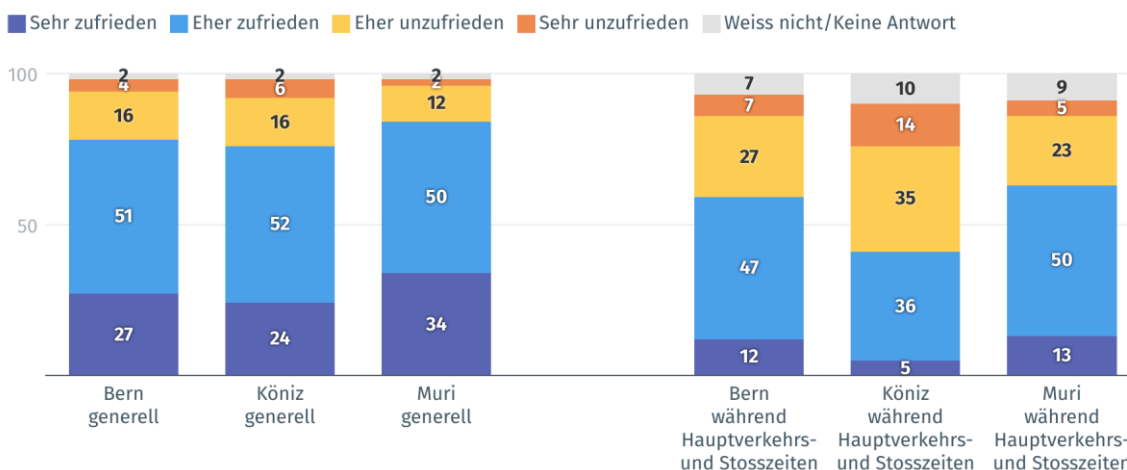
Auch in den beiden Nachbargemeinden Köniz (76% sehr/eher zufrieden) und Muri (84%) ist die Bevölkerung äusserst zufrieden mit der allgemeinen Verkehrssituation. Während die Einwohner:innen Muris auch zu den Hauptverkehrszeiten mehrheitlich mit der Situation einverstanden sind (63% sehr/eher zufrieden), steigt die Unzufriedenheit mit der Situation zu den Hauptverkehrszeiten in Köniz deutlicher an und wird nur noch von einer Minderheit positiv gesehen (41% sehr/eher zufrieden).

Grafik 12

Zufriedenheit mit Verkehrssituation generell und während Hauptverkehrszeiten/Stosszeiten

Ganz generell, wie zufrieden sind Sie persönlich mit der Verkehrssituation in Ihrer Stadt?
Wie zufrieden sind Sie persönlich mit der Verkehrssituation in Ihrer Stadt während den Hauptverkehrszeiten/Stosszeiten?

in % Einwohner:innen in Bern, Köniz und Muri ab 16 Jahren



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N Bern=1317, N Köniz=401, N Muri=378)

Sowohl in Köniz (59%) als auch in Muri (61%) sind die öffentlichen Verkehrsmittel die klar häufigste Form, um zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte zu gelangen. Allerdings spielt in beiden Gemeinden das Auto (Köniz: 35%, Muri: 36%) eine sichtbar grössere Rolle und wird mehr als doppelt so oft für den Arbeitsweg gebraucht wie von den Stadtberner:innen (15%).

In den beiden Nachbargemeinden wird aber zum Teil aus unterschiedlichen Gründen auf den ÖV verzichtet: So sind konkret die zu lange Fahrtdauer, schlechte Verbindungen sowie fehlende Flexibilität und zu volle Trams und Busse für die Bevölkerungen von Köniz und Muri jeweils häufiger ein Grund nicht per ÖV zu fahren als dies für die Stadtberner:innen der Fall ist.

Grafik 13

Gründe Verzicht auf ÖV

Aus welchen Gründen verzichten Sie im Alltag auf den öffentlichen Verkehr? Nennen Sie alle, die für Sie zutreffen.

Mehrfachantworten möglich

in % Einwohner:innen in Bern, Köniz und Muri ab 16 Jahren, die den ÖV nicht nutzen

Kategorien	▼ Bern	Köniz	Muri
Hohe Kosten (z.B. Abopreise)	32	36	30
Alles gut ohne öffentlichen Verkehr erreichbar	32	13	18
Die Fahrt bis zum Ziel dauert zu lange.	25	34	32
Nutze lieber andere Verkehrsmittel oder gehe zu Fuss.	25	22	19
Gut ausgebautes Velonetz am Wohnort	22	15	10
Fühle mich unwohl im Tram, Bus oder in der Bahn.	13	18	16
Schlechte Verbindungen (z.B. lange Fahrzeiten, wenig dichter Fahrplan, mehrmaliges Umsteigen)	12	23	20
Öffentlicher Verkehr ist mir zu unflexibel.	11	25	17
Tram und Bus sind meist überfüllt	11	22	19
Weiss nicht/Keine Antwort	11	4	9
Andere Gründe	8	20	14
Staus zu Stosszeiten (z.B. Bus)	5	7	6
Die Distanz zur nächsten Haltestelle ist zu gross.	5	16	6
ÖV ist nicht zugänglich/hindernisfrei.	3	4	2
Der Billettkauf ist zu kompliziert.	3	9	9

© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n Bern=303, n Köniz =137, n Muri=136)

Während die Reihenfolge der Prioritäten in Bern und den beiden Nachbargemeinden insgesamt recht ähnlich sind, ist die Bereitschaft mehr Geld für verkehrspolitische Massnahmen auszugeben in der Berner Bevölkerung generell etwas höher.

Sichtbar unterschiedlich beurteilt wird allerdings die Förderung von Räumen ohne Autos: Denn die Schaffung von Stadträumen, in denen man sich wohl fühlt sowie von autofreien Zonen, wird beides von der Stadtbevölkerung stärker priorisiert als in Köniz und Muri.

Grafik 14

Priorisierung von Massnahmen für Verkehrspolitik

In der Folge sehen Sie verschiedene verkehrspolitische Massnahmen. Nehmen wir an, Sie könnten entscheiden, für welche Massnahmen in ihrer Stadt in Zukunft mehr, gleichviel oder weniger Geld zur Verfügung steht. Wichtig dabei ist: Für jede Massnahme, bei der Sie in Zukunft mehr Geld als bisher ausgeben wollen, müssen Sie eine Massnahme bestimmen, bei der Sie in Zukunft weniger ausgeben wollen.

in % Einwohner:innen in Bern, Köniz und Muri ab 16 Jahren, Anteil mehr Geld als bisher

Kategorien	▼ Bern	Köniz	Muri
Mehr Grünflächen und Begrünung entlang der Strassen	52	40	33
Stadträume, in denen man sich wohl fühlt	47	30	29
Ausbau der Veloinfrastruktur	47	35	30
Massnahmen gegen Strassenlärm und Umweltbelastung durch den Verkehr	41	35	34
Modernisierung des bestehenden städtischen Hauptstrassennetzes	41	29	25
Mehr autofreie Zonen	39	20	18
Ausbau des Angebots des städtischen öffentlichen Verkehrs wie Tram, Bus, S-Bahn	32	31	34
Massnahmen für weniger Verkehr auf Quartier- und Wohnstrassen	32	23	23
Senkung der Geschwindigkeit innerorts	28	16	17
Mehr zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge	25	21	23
Ausbau des Fusswegnetzes	24	17	13
Mehr Abstellflächen für Motorfahrzeuge auf öffentlichem Grund oder in Parkhäusern	17	20	24
Unterhalt des Strassennetzes	14	15	17

© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N Bern=1317, N=Köniz=401, N Muri)

2.4 Spezifische Fragen für den Raum Bern

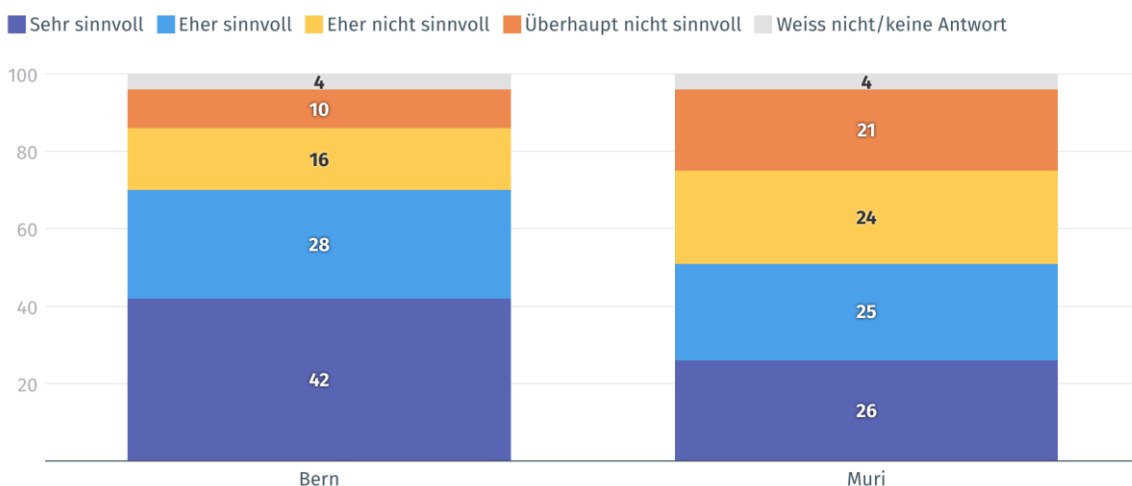
Die Berner:innen sind gegenüber einer autoarmen Gestaltung von Wohnquartieren grundsätzlich sehr offen (70% sehr/eher sinnvoll), 42 Prozent finden die Sperrung des eigenen Wohnquartiers für einen Grossteil des motorisierten Verkehrs sogar sehr sinnvoll. Die Sicht auf solche autoarmen Quartiere sind dabei in erster Linie politisch gefärbt, denn Sympathisant:innen der FDP (59% eher/überhaupt nicht sinnvoll) und der SVP (72%) stehen diesen Vorhaben äusserst skeptisch gegenüber.

Grafik 15

Bewertung autoarme Gestaltung des eigenen Quartiers

In diversen Schweizer Städten sollen ausgewählte Quartiere autoarm gestaltet werden. Das bedeutet, dass Teile des Quartiers nur für Anwohnende, Anlieferung, Blaulichtorganisationen, Kerichtfahrzeuge etc. zugänglich sind und für den restlichen motorisierten Verkehr gesperrt sind. Dadurch erhalten Fussgänger:innen und Velofahrer:innen mehr Platz und der Raum kann zusätzlich begrünt werden. Wie sinnvoll finden Sie eine autoarme Gestaltung in ihrem Quartier?

in % Einwohner:innen in Bern ab 16 Jahren

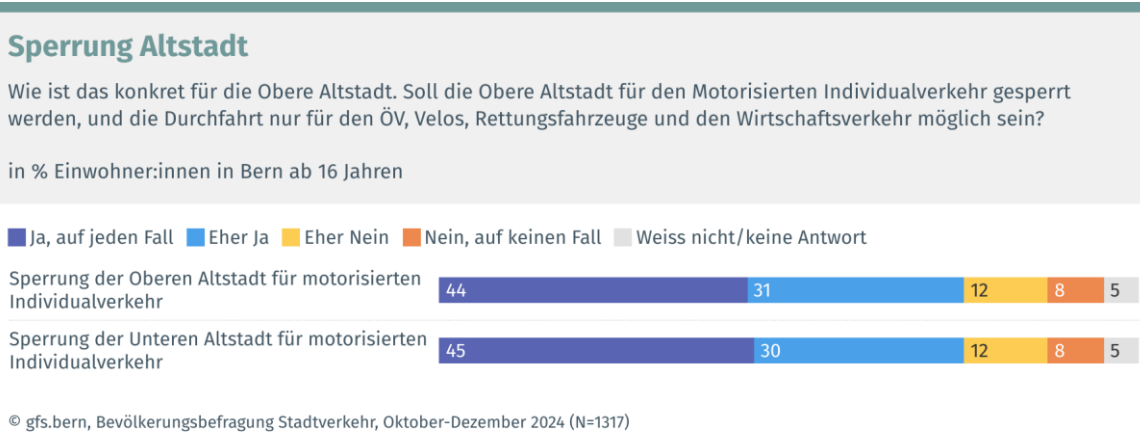


© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N Bern=1317, N Muri=378)

Die Bevölkerung in Muri ist mit Bezug auf diese autoarmen Quartiere gespalten. Die Befürworter:innen (51% sehr/eher sinnvoll) und die Skeptiker:innen (45% eher/überhaupt nicht sinnvoll) halten sich annähernd die Waage, mit leichtem Vorteil für das Pro-Lager.

Die Sperrung der Altstadt für den motorisierten Individualverkehr stösst ebenfalls auf sehr hohe Zustimmung. Das gilt sowohl für die Sperrung der Oberen als auch der Unteren Altstadt (jeweils 75% eher ja/auf jeden Fall). Widerstand gibt es ausschliesslich aus dem Lager der SVP, wo die Sperrung beider Altstadtteile mehrheitlich abgelehnt wird.

Grafik 16



3 Synthese

ÖV- UND VELO -
STADT BERN

Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs dominiert in Bern sowohl beim Pendeln als auch in der Freizeit. 65 Prozent der Befragten nutzen Bus, Tram oder Zug für den Arbeits- oder Ausbildungsweg, während knapp die Hälfte mit dem Velo und zu Fuss unterwegs sind. Das Auto spielt dabei eine sichtbar untergeordnete Rolle. In der Freizeit steigt die Nutzung des öffentlichen Verkehrs sogar auf 77 Prozent. Der Besitz von Velos und Autos spiegelt die Präferenzen der Bevölkerung wider. Zwei Drittel der Berner:innen besitzen ein Velo, während nur 45 Prozent der Haushalte ein Auto haben – sichtbar weniger als in vergleichbaren Städten. Zudem hat die Nutzung von Veloverleihsystemen deutlich zugenommen: 34 Prozent der Bevölkerung nutzen entsprechende Angebote, eine Verdreifachung seit 2018.

SPITZENWERT
BEI ZUFRIEDEN-
HEIT MIT VER-
KEHRSSITUA-
TION

Die Zufriedenheit mit der allgemeinen Verkehrssituation ist in Bern auf einem hohen Niveau stabil geblieben. 78 Prozent der Berner:innen sind mit der Situation sehr oder eher zufrieden, was den Höchstwert unter den befragten Städten darstellt. Insbesondere werden die Velowege und das ÖV-Netz häufiger als in den übrigen Städten als Gründe für die Zufriedenheit hervorgehoben. Während der Hauptverkehrszeiten sinkt die Zufriedenheit, bleibt jedoch mit 59 Prozent mehrheitlich positiv. Gerade zur Rushhour sind die Autofahrer:innen weniger zufrieden als die übrigen Verkehrsteilnehmenden.

VERKEHRSPOLITISCHE
PRIORITÄTEN: MEHR
GRÜN, WENIGER
MOTOREN

Die Berner Bevölkerung legt besonderen Wert auf eine Steigerung der Lebensqualität im urbanen Raum. Massnahmen wie die Begrünung von Strassen (52%), die Schaffung autofreier Zonen (39%) und der Ausbau der Veloinfrastruktur (47%) werden priorisiert. Auch die autoarme Gestaltung der eigenen Wohnquartiere und die Sperrung der Altstadt für den motorisierten Individualverkehr wird von grossen Teilen der Bevölkerung als sinnvoll erachtet.

TROTZ UNTERSCHIEDLICHER
VERKEHRSPOLITÄTEN HOHE
ZUFRIEDENHEIT
IN NACHBARGEMEINDEN

In den Nachbargemeinden Köniz und Muri zeigt sich eine ähnliche hohe Zufriedenheit mit der Verkehrssituation, wobei sie in Muri mit 84 Prozent etwas höher liegt als in Köniz (76%). Während in Muri die Situation auch zu den Hauptverkehrszeiten positiv bewertet wird (63%), zeigt sich in Köniz eine Herausforderung zu den Stosszeiten, denn die Zufriedenheit der Bevölkerung sinkt in diesen Zeiten auf lediglich 41 Prozent. Das Auto nimmt beim Pendeln zur Arbeit in den beiden Nachbargemeinden eine deutlich wichtigere Rolle ein, mit einem Nutzungsanteil von 36 Prozent in Muri und 35 Prozent in Köniz – mehr als doppelt so hoch wie in der Stadt Bern. Trotz dieser Unterschiede bleibt der öffentliche Verkehr auch in den Nachbargemeinden das bevorzugte Verkehrsmittel für den Arbeitsweg (Köniz: 59%, Muri: 61%).

4 Anhang

4.1 gfs.bern-Team

URS BIERI

Co-Leiter und Mitglied des Verwaltungsrats gfs.bern, Politik- und Medienwissenschaftler (lic. rer. soc.), Executive MBA FH in strategischem Management, Dozent am VMI der Universität Fribourg und an der ZHAW Winterthur

✉ urs.bieri@gfsbern.ch



Schwerpunkte:

Themen- und Issue-Monitoring, Image- und Reputationsanalysen, Risikotechnologien, Abstimmungsanalysen, Kampagnenvorbereitung und -begleitung, integrierte Kommunikationsanalysen, qualitative Methoden

Publikationen in Buchform, in Sammelbänden, in Fachmagazinen, in der Tagespresse und im Internet, aktuelle Publikation: Bieri, U et al. Digitalisierung der Schweizer Demokratie, Technologische Revolution trifft auf traditionelles Meinungsbildungssystem. Vdf 2021.

CLOÉ JANS

Leiterin operatives Geschäft und Mediensprecherin, Politikwissenschaftlerin

✉ cloe.jans@gfsbern.ch



Schwerpunkte:

Image- und Reputationsanalysen, Jugend- und Gesellschaftsforschung, Abstimmungen / Kampagnen / Wahlen, Issue Monitoring/ Begleitforschung politische Themen, Medienanalysen, gesundheitspolitische Reformen und Fragen, qualitative Methoden



MARCO BÜRGI

Projektleiter

✉ marco.buergi@gfsbern.ch

Schwerpunkte:

Abstimmungen, Wahlen, Issue Monitoring,
politische Einstellungen



SOPHIE SCHÄFER

Junior Data Scientist

✉ sophie.schaefer@gfsbern.ch

Schwerpunkte:

Datenanalyse, Programmierungen, Visualisierungen,
Recherchen, quantitative und qualitative Methoden



ROLAND REY

Projektmitarbeiter / Administration

✉ roland.rey@gfsbern.ch

Schwerpunkte:

Desktop-Publishing, Visualisierungen,
Projektadministration, Vortragsadministration



JENNY ROBERTS

Junior Data Scientist

✉ jenny.roberts@gfsbern.ch

Schwerpunkte:

Datenanalyse, Programmierungen, Visualisierungen,
Recherchen, quantitative und qualitative Methoden

gfs.bern ag
Effingerstrasse 14
CH – 3011 Bern
+41 31 311 08 06
info@gfsbern.ch
www.gfsbern.ch

Das Forschungsinstitut gfs.bern ist Mitglied des Verbands Schweizer Markt- und Sozialforschung und garantiert, dass keine Interviews mit offenen oder verdeckten Werbe-, Verkaufs- oder Bestellabsichten durchgeführt werden.

Mehr Infos unter www.schweizermarktforschung.ch

SWISS INSIGHTS
Corporate Member

gfs.bern 