



# 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, 30. Januar 2025

Publikation: 10.04.2025: Publikation der Communiqués / Berichte (Sperrfrist)

# Inhaltsverzeichnis

|          |                                             |           |
|----------|---------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>EINLEITUNG .....</b>                     | <b>4</b>  |
| 1.1      | Mandat und Fragestellung .....              | 4         |
| 1.2      | Befragung und Stichprobe .....              | 4         |
| <b>2</b> | <b>BEFUNDE .....</b>                        | <b>7</b>  |
| 2.1      | Bern im Städtevergleich .....               | 7         |
| 2.2      | Bern im Zeitvergleich .....                 | 13        |
| 2.3      | Bern im Vergleich mit Umfeldgemeinden ..... | 17        |
| 2.4      | Bernspezifische Fragen .....                | 20        |
| <b>3</b> | <b>SYNTHESE .....</b>                       | <b>22</b> |
| <b>4</b> | <b>ANHANG .....</b>                         | <b>23</b> |
| 4.1      | gfs.bern-Team .....                         | 23        |

# 1 Einleitung

## 1.1 Mandat und Fragestellung

Die Städtekonferenz Mobilität als verkehrspolitische Sektion des Schweizerischen Städteverbandes beauftragte das Forschungsinstitut gfs.bern mit der Wiederholung der im Jahre 2018 durchgeführten Online-Befragung in interessierten Städten zum Thema urbane Mobilität.

In der Studie werden wie 2018 Einstellungen, Bedürfnisse und Erwartungen der Bevölkerung in ausgewählten Städten rund um Mobilität erfasst. Im Zentrum der Befragung stand dabei nicht nur das Nutzerverhalten. Ziel war es die generelle Zufriedenheit mit der Mobilität am Wohnort, Einstellungen zu dem Verhältnis zwischen motorisiertem Verkehr und Fuss- und Veloverkehr, Wahrnehmungen zur Maximalgeschwindigkeit, die finanzielle Ressourcenverteilung 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 Umfeldgemeinden befragt. Die Stichprobe wurde zufällig aus den Einwohner:innenregistern der jeweiligen Städte und Gemeinden gezogen. Ausnahmen bilden die Stadt Zug und die beiden Umfeldgemeinden, wo keine Adressen für die Studie zur Verfügung gestellt wurden und auf Adressen eines Adressbrokers zurückgegriffen wurde. 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 einer Ausschöpfung von 26 Prozent.

Nach rund der Hälfte der Befragungszeit wurden schriftliche Erinnerungsschreiben verschickt um die angestrebten 1'000 Interviews pro Stadt zu realisieren. Die beiden Schreiben enthielten alle Informationen zum Zweck und Inhalt der Befragung, 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, sowie 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  $\pm 14$  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.

Über die technischen Eckwerte der Umfrage orientiert die nachstehende Übersicht:

Tabelle 1: Methodische Details

|                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Auftraggeberin</b>             | Städtekonferenz Mobilität SKM                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Grundgesamtheit</b>            | <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>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Datenerhebung</b>              | Online-Umfrage                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Art der Stichprobenziehung</b> | Quotierte Zufallsstichprobe pro Stadt                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Befragungszeitraum</b>         | 28. Oktober– bis 22. Dezember 2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Stichprobengrösse</b>          | <p>N Total = 15'372</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• N Basel = 1142</li> <li>• N Bern = 1317 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ N Muri b. Bern = 378</li> <li>○ N Köniz = 401</li> </ul> </li> <li>• N Fribourg = 1281</li> <li>• N Luzern = 1371 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ N Horw = 405</li> <li>○ N Ebikon = 285</li> </ul> </li> <li>• N Nyon = 1282</li> <li>• N Schaffhausen = 1214</li> <li>• N Sion = 1684</li> <li>• N Winterthur = 1194 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ N Seuzach = 299</li> </ul> </li> <li>• N Zug = 1227 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ N Baar = 397</li> <li>○ N Cham = 300</li> </ul> </li> <li>• N Zürich = 1195</li> </ul> |
| <b>Stichprobenfehler</b>          | <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>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Gewichtung</b>                 | Alter/Geschlecht interlocked in jeder Stadt einzeln                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

## 2 Befunde

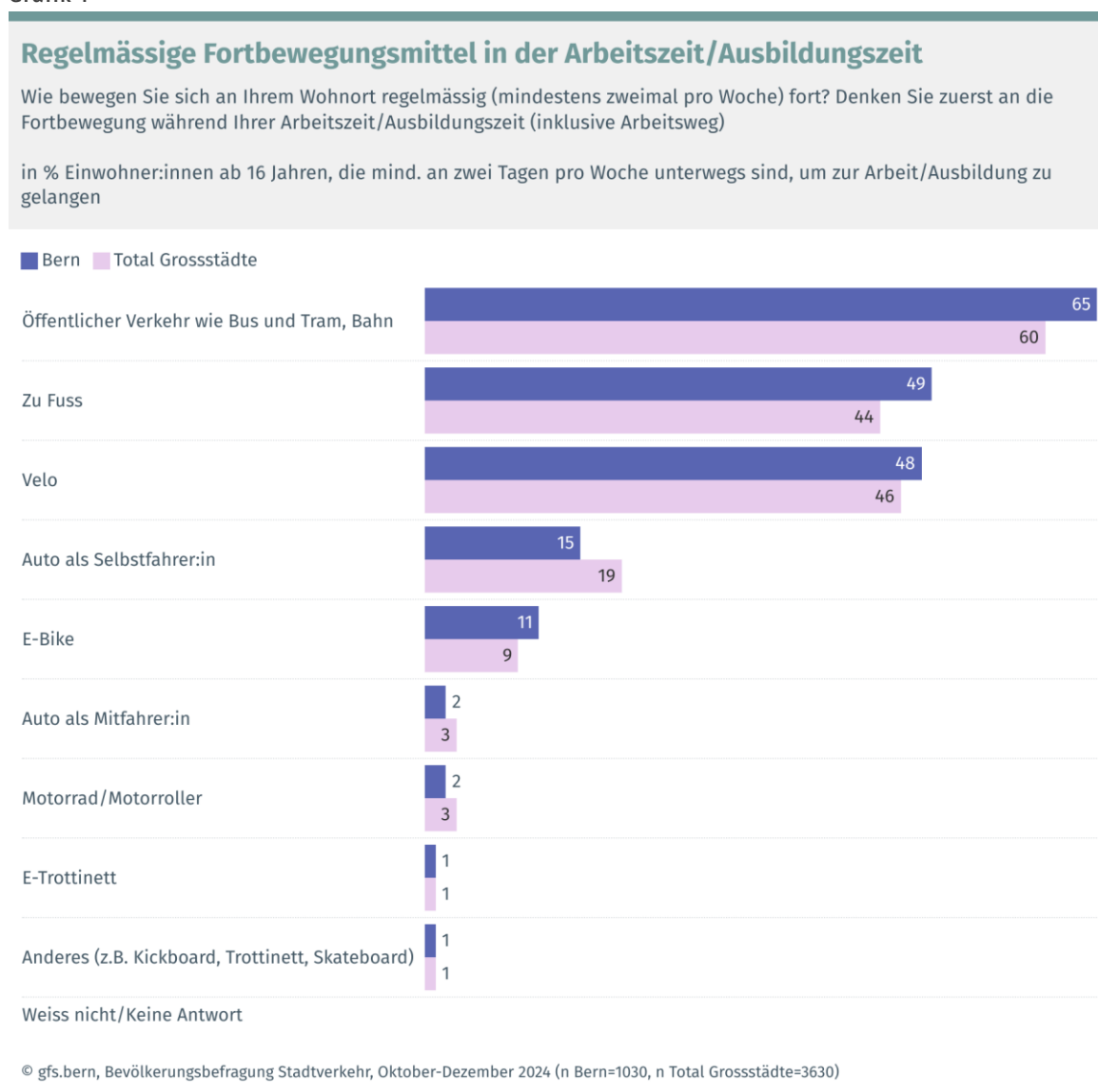
### 2.1 Bern im Städtevergleich

Für die Berner:innen (Einwohner:innen der Stadt Bern) ist der ÖV klar das wichtigste Fortbewegungsmittel um zur Arbeit oder die Ausbildungsstätte zu kommen (65%). An zweiter Stelle kommen Fahrräder (48% 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 Grossstädten 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 Fahrrad 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.

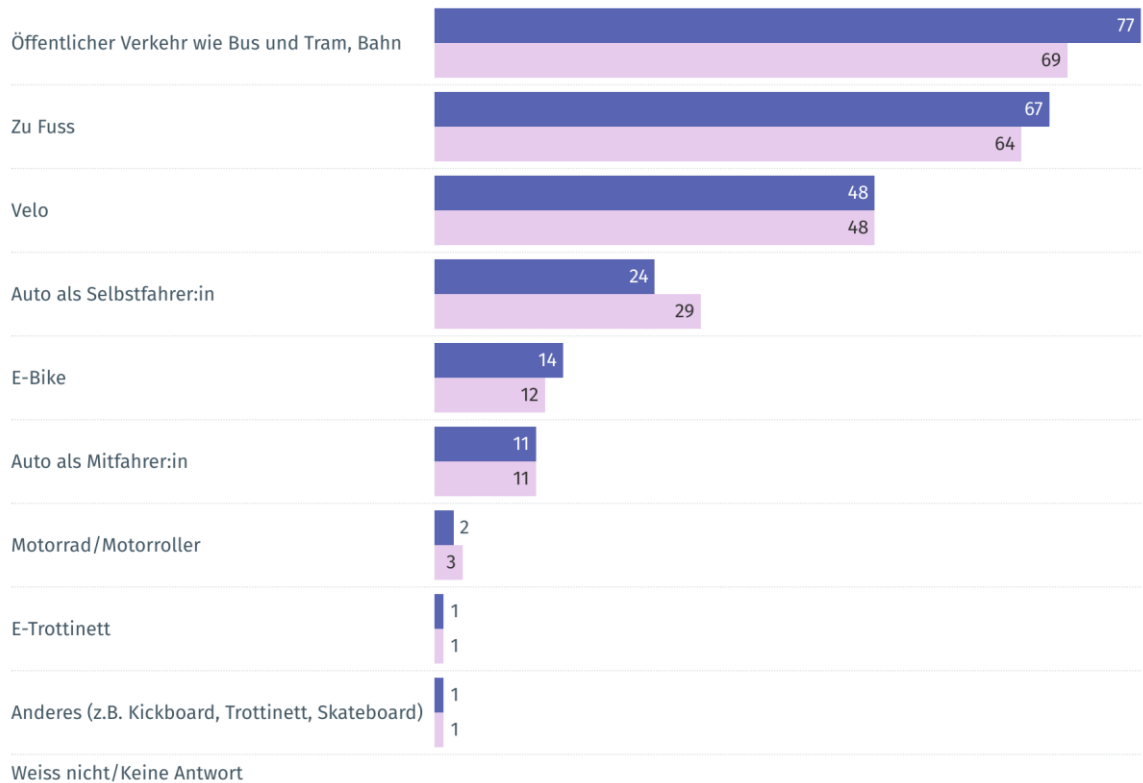
Grafik 2

### Regelmässige Fortbewegungsmittel in der Freizeit

Wie bewegen Sie sich an Ihrem Wohnort regelmässig (mindestens zweimal pro Woche) fort? Denken Sie nun an die Fortbewegung während Ihrer Freizeit.

in % Einwohner:innen ab 16 Jahren, die mind. an zwei Tagen pro Woche während ihrer Freizeit unterwegs sind

■ Bern ■ Total Grossstädte



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n Bern=1158, n Total Grossstädte=4236)

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

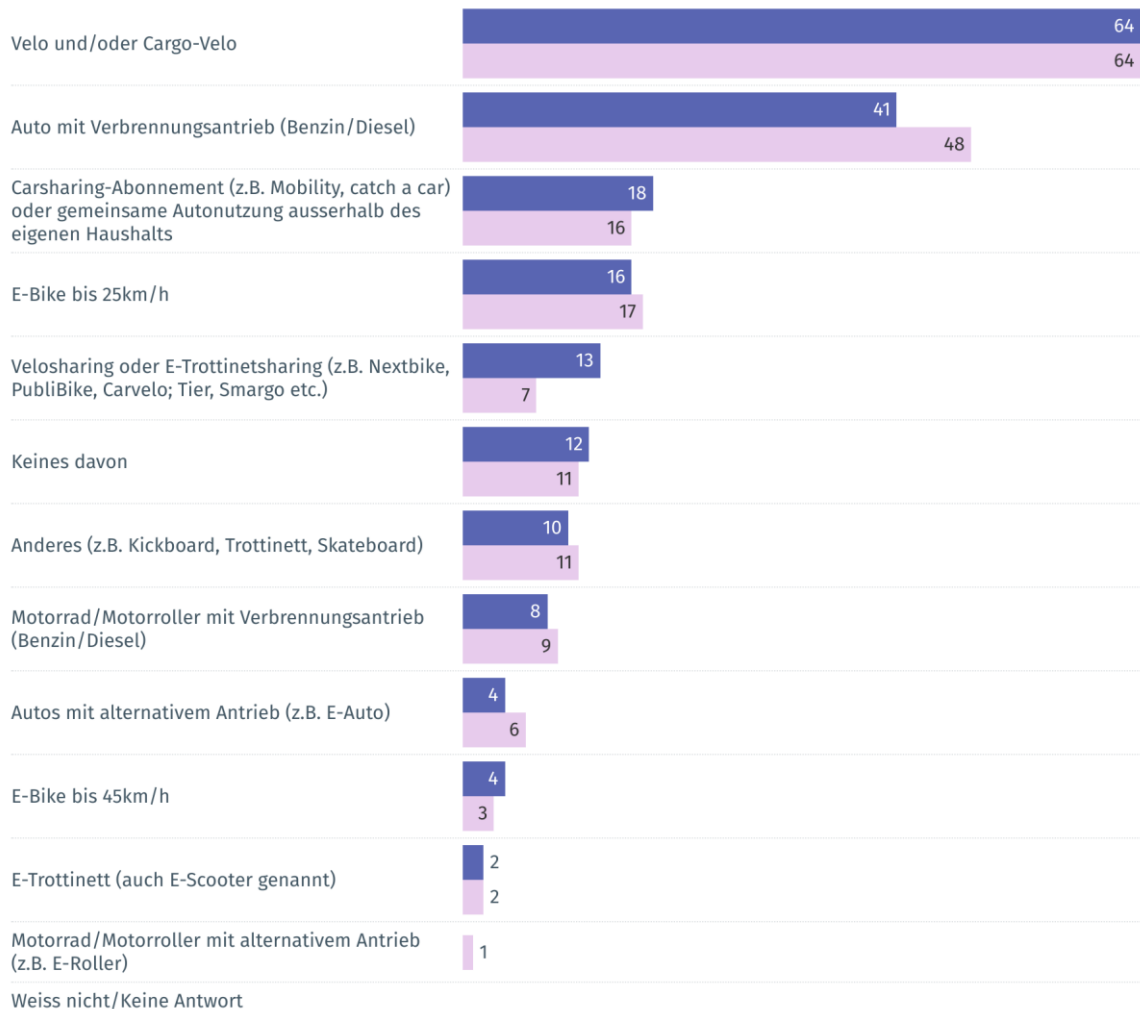
### Fahrzeugbesitz und Mitnutzung im Haushalt

Welche Fahrzeuge besitzen Sie selber oder können Sie in Ihrem Haushalt mitnutzen?

Mehrfachantworten möglich

in % Einwohner:innen ab 16 Jahren

■ Bern ■ Total Grossstädte



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

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 (jeweils 81%).

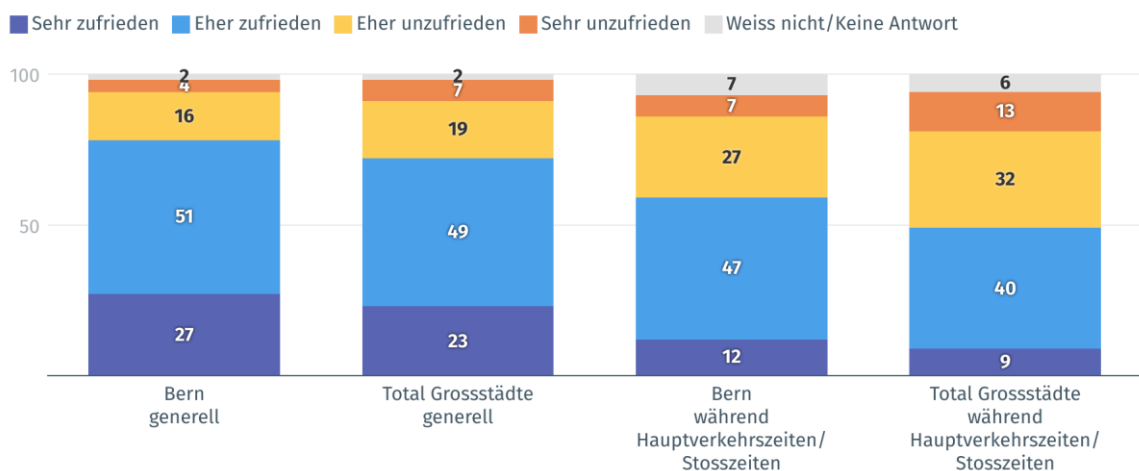
Während der Hauptverkehrszeiten nimmt die Unzufriedenheit zwar etwas zu (34% sehr/eher unzufrieden, +14 Prozentpunkte gegenüber allgemeiner Verkehrssituation), die Bevölkerung ist aber auch während der Stosszeiten mehrheitlich zufrieden (59% sehr/eher zufrieden). Wer mit dem Auto unterwegs ist mit der Situation zur Rushhour kritischer, der Anteil Unzufriedener bleibt aber auch hier minderheitlich (47% 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 ausgebaut 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.

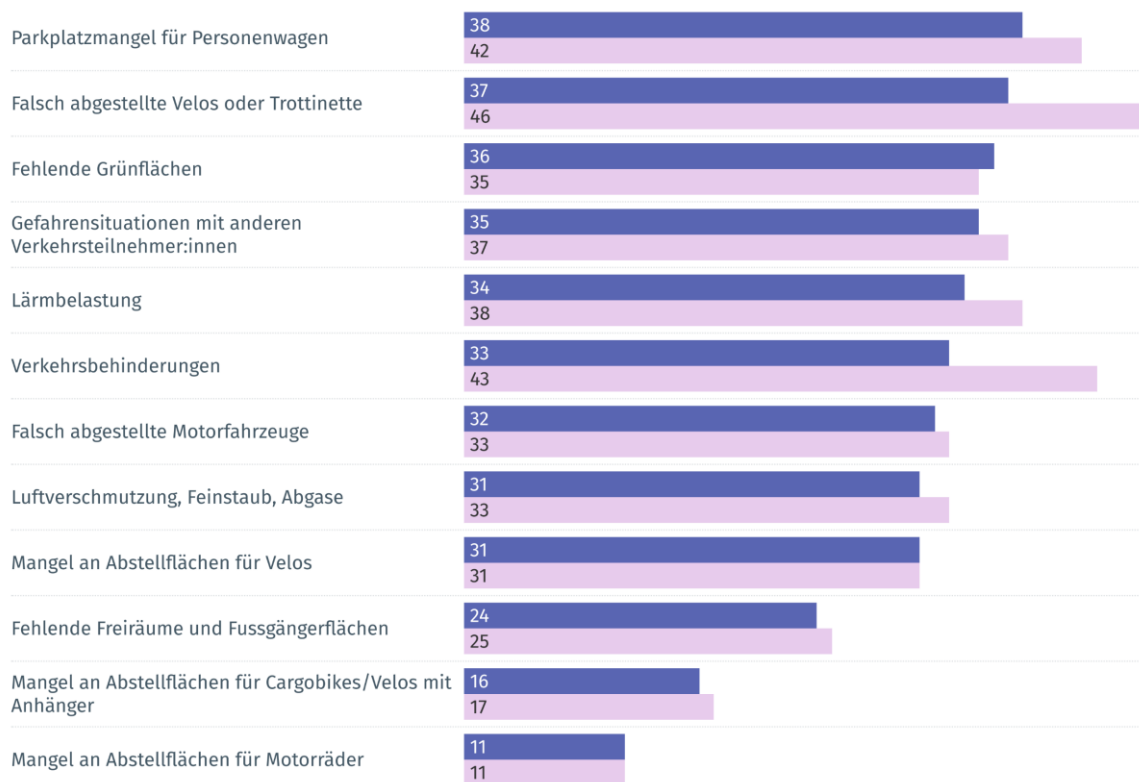
Grafik 5

### Verkehrsbelastung am Wohnort

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

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

■ Bern ■ Total Grossstädte



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

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 Grossstädten zeigt sich in Bern bezüglich der gewünschten künftigen Investitionen im Verkehrsreich 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 Grossstädte (35 %). Weniger Bedeutung messen die Berner:innen hingegen zusätzlichen Abstellflächen für Motorfahrzeuge bei (17 % gegenüber 21 % in Grossstädten).

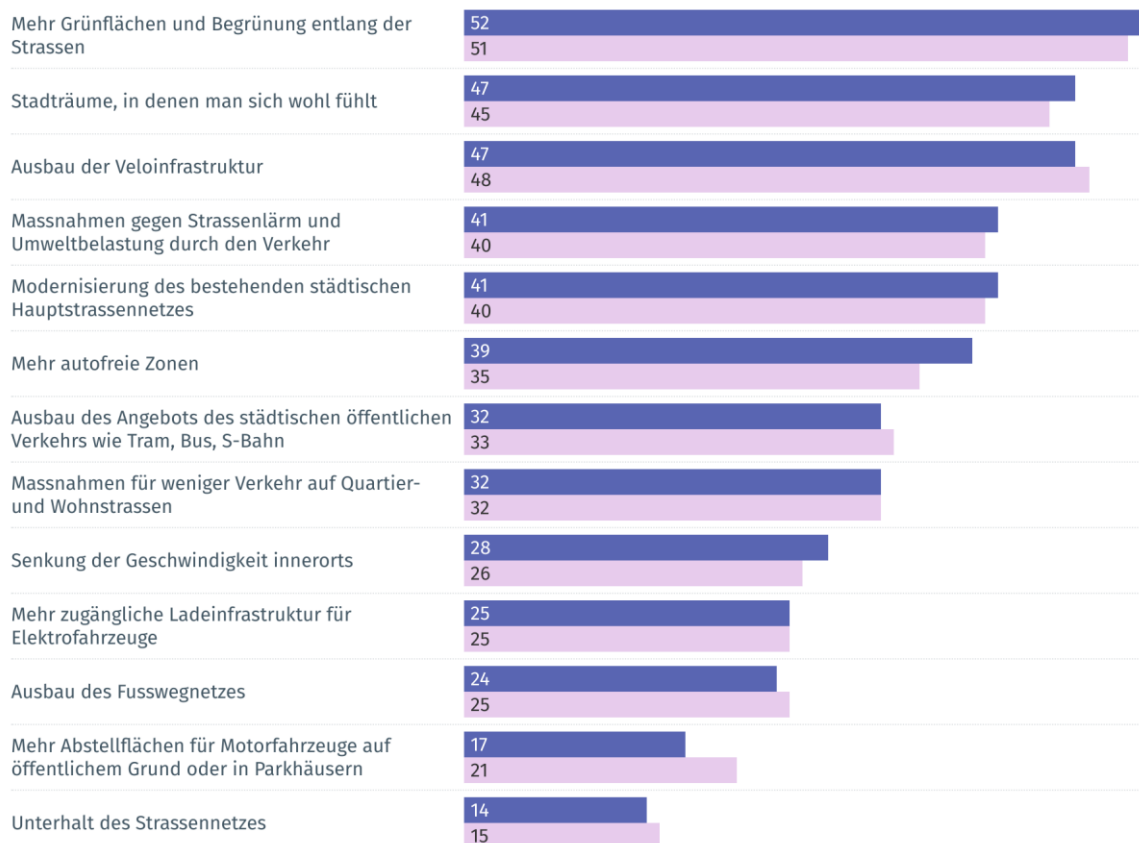
Grafik 6

### 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 ab 16 Jahren, Anteil mehr Geld als bisher

■ Bern ■ Total Grossstädte



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

## 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.).

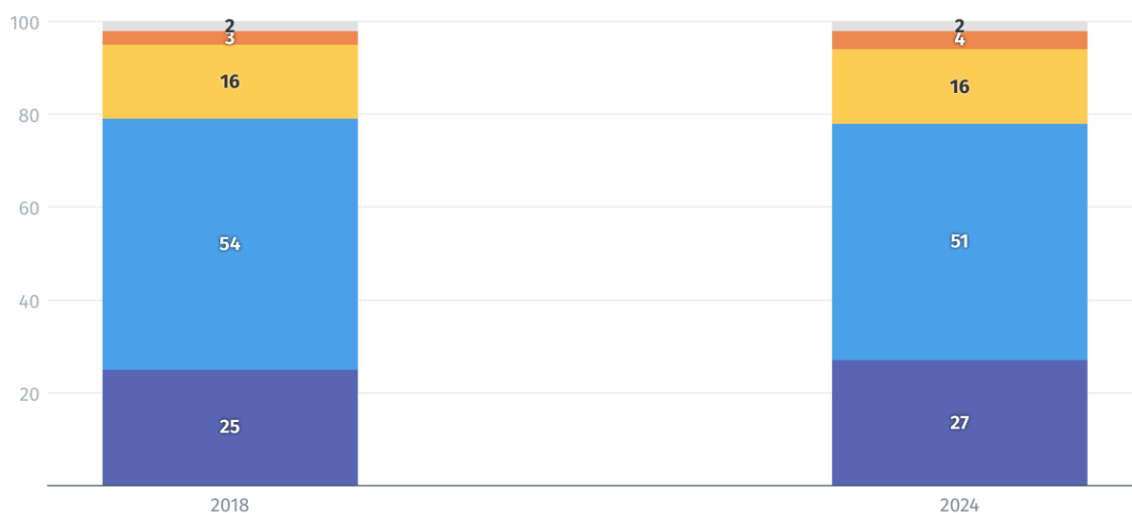
Grafik 7

### 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

■ Sehr zufrieden ■ Eher zufrieden ■ Eher unzufrieden ■ Sehr unzufrieden ■ Weiss nicht/Keine Antwort



© 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 zurück gegangen 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 8



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

Mit Vorsicht zu interpretieren ist die veränderte Priorität der Massnahme zur Modernisierung des bestehenden städtischen Hauptstrassennetzes. Diese Massnahme wurde 2018 noch als „Ausbau des städtischen Hauptstrassennetzes“ abgefragt, wobei lediglich 14 Prozent bereit waren, dafür mehr Geld dafür auszugeben. In der aktuellen Befragung wurde jedoch nach einer „Modernisierung“ des bestehenden Hauptstrassennetzes gefragt, was deutlich mehr Zustimmung fand. Dies verdeutlicht, dass eine Modernisierung in der Wahrnehmung der Berner:innen offenbar nicht mit einem Ausbau gleichgesetzt

wird. 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.), bleibt aber dennoch im Mittelfeld der gewünschten Ressourcenverteilung.

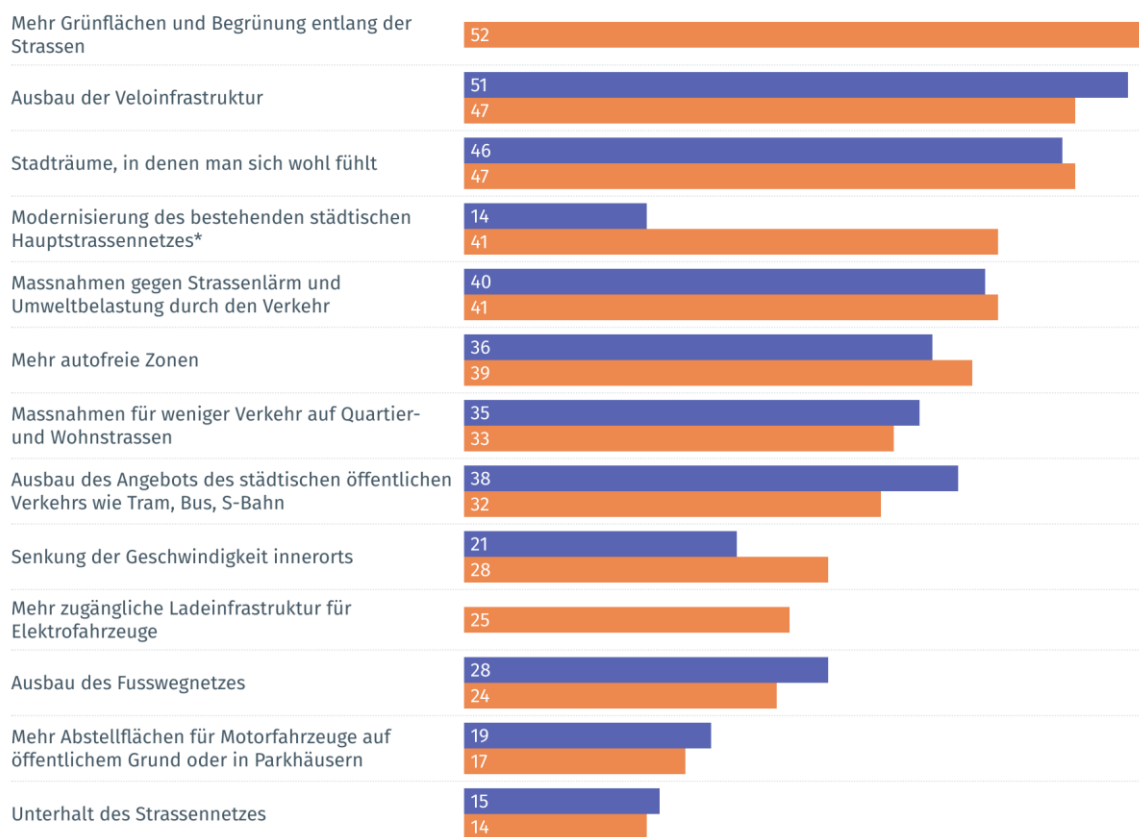
Grafik 9

### 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

■ 2018 ■ 2024



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N=2874), \*2018: Ausbau städtisches Hauptstrassennetz

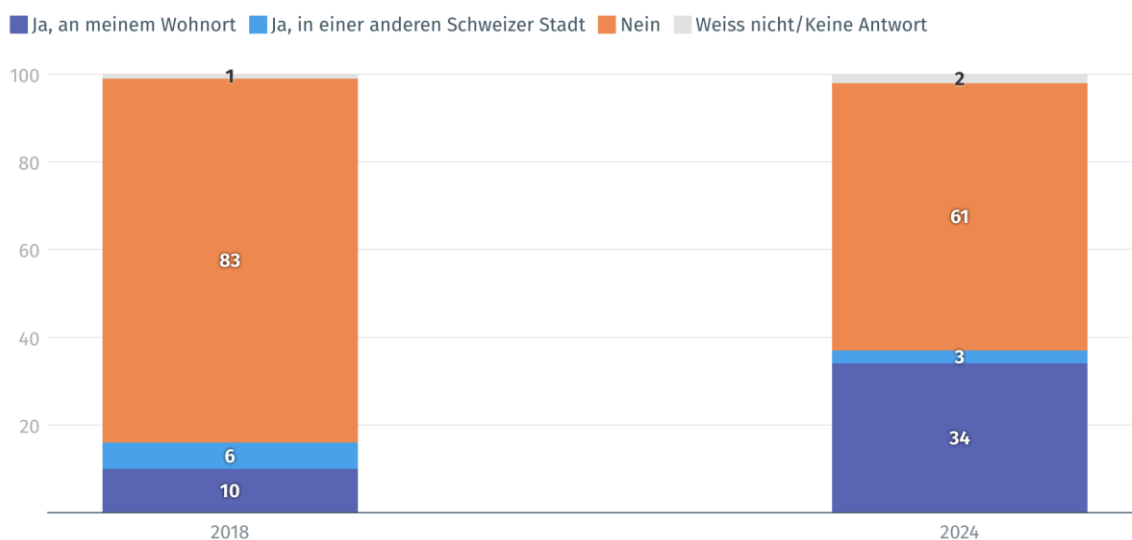
Deutlich zugenommen hat die Nutzung von Veloverleih-Angeboten in Bern: Waren es 2018 noch 10 Prozent, die ein solches Angebot in Bern nutzten, hat sich dieser Wert 2024 mehr als verdreifacht. Die aktuell 34 Prozent, die angeben von einem Veloverleih-Angebot Gebrauch zu machen, entsprechen dem Höchstwert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

Grafik 10

### 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 Umfeldgemeinden

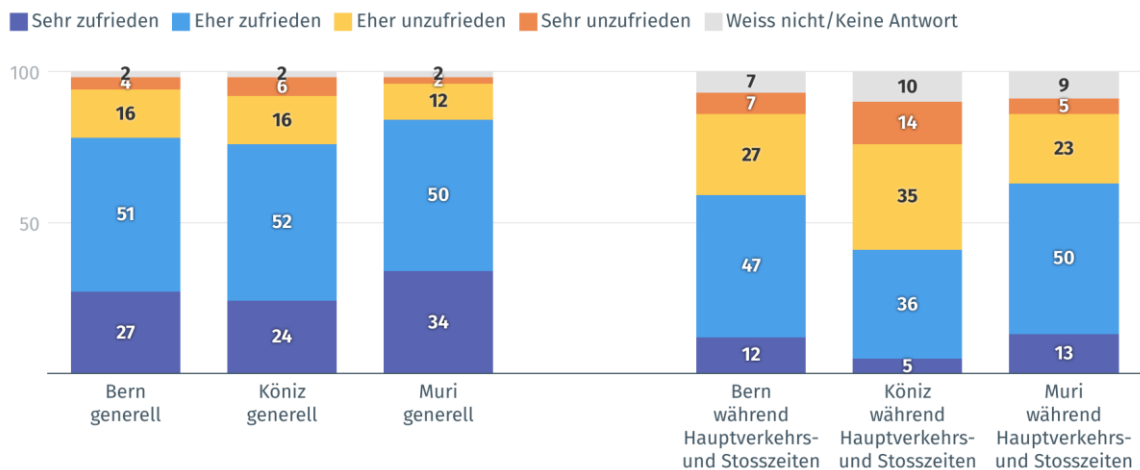
Auch in den beiden Nachbargemeinden Köniz (76% sehr/eher zufrieden) und Muri (84%) ist die Bevölkerung äusserst zufrieden mit der allgemeinen Verkehrssituation. Während die Einwohner:innen Muris auch zu den Hauptverkehrszeiten mehrheitlich mit der Situation einverstanden sind (63% sehr/eher zufrieden), 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 11

### 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 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 12

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 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 13

### 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

| 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 Bernspezifische Fragen

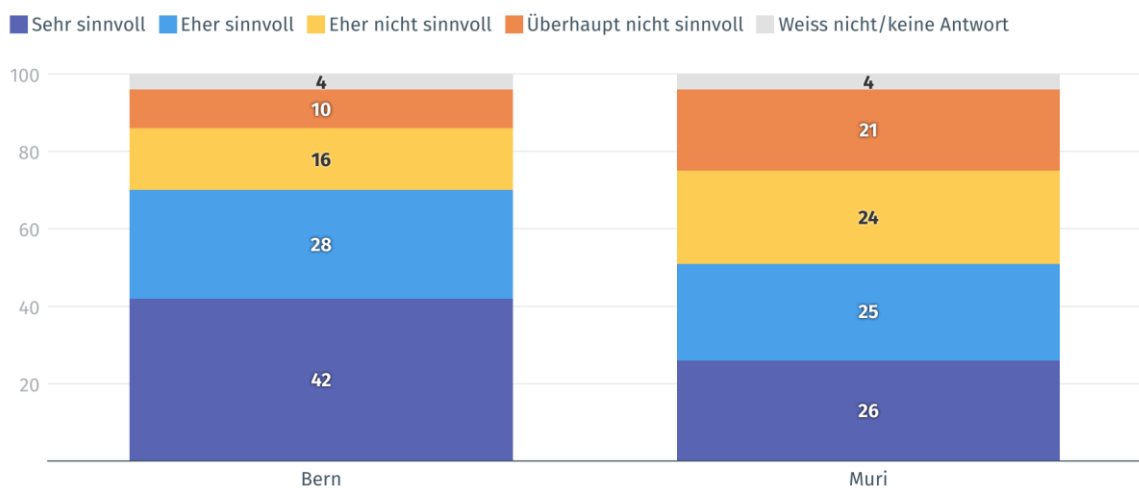
Die Berner:innen sind gegenüber einer autoarmen Gestaltung von Wohnquartieren grundsätzlich sehr offen (70% sehr/eher sinnvoll), 42 Prozent finden die Sperrung des eigenen Wohnquartier für einen Grossteil des motorisierten Verkehrs sogar sehr sinnvoll. Die Sicht auf solche autoarmen Quartiere sind dabei 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 14

### 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 15

### Sperrung Altstadt

Wie ist das konkret für die Obere Altstadt. Soll die Obere Altstadt für den Motorisierten Individualverkehr gesperrt werden, und die Durchfahrt nur für den ÖV, Velos, Rettungsfahrzeuge und den Wirtschaftsverkehr möglich sein?

in % Einwohner:innen in Bern ab 16 Jahren

■ Ja, auf jeden Fall ■ Eher Ja ■ Eher Nein ■ Nein, auf keinen Fall ■ Weiss nicht/keine Antwort



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

### 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 VERKEHRSREA- LITÄTEN HOHE ZUFRIEDENHEIT IN NACHBARGE- MEINDEN

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](mailto: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](mailto: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](mailto: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](http://www.schweizermarktforschung.ch)

 **SWISS INSIGHTS**  
Corporate Member

**gfs.bern** 