



Stadt Bern
Präsidialdirektion

Abteilung Stadtentwicklung

Statistikdienste

Strukturerhebung 2010 – Pendlerströme



Bevölkerung und Soziales
Lebensraum und Infrastruktur
Gesellschaft und Politik
Arbeit und Wirtschaftszweige
Wirtschaft und Finanzen



November 2013

I. Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Einleitung	3
2. Verkehrsmittel	4
2.1 Zu-, Weg- und Binnenpendler/-innen nach Verkehrsmittel	4
2.2 Zu-, Weg- und Binnenpendler/-innen nach Verkehrsmittel im Vergleich mit anderen Städten	6
3. Herkunft und Ziel	7
3.1 Zu- und Wegpendler/-innen nach Region und Verkehrsmittel	7
3.2 Zu-, Weg- und Binnenpendler/-innen nach Stadtteil und Verkehrsmittel	9
4. Dauer	12
4.1 Weg- und Binnenpendler/-innen nach Dauerkategorie und Verkehrsmittel	12
4.2 Durchschnittliche Wegzeit Weg- und Binnenpendler/-innen im Vergleich mit anderen Städten	13
5. Wer pendelt?	14
5.1 Weg- und Binnenarbeitspendler/-innen nach Ausbildungsabschluss und Verkehrsmittel	14
5.2 Weg- und Binnenarbeitspendler/-innen nach sozioprofessioneller Kategorie und Verkehrsmittel	14
6. Beschäftigung der Pendler/-innen	16
6.1 Zu-, Weg- und Binnenarbeitspendler/-innen nach Wirtschaftszweig	16
6.2 Zu- und Binnenarbeitspendler/-innen nach Unternehmensgrösse und Dauerkategorie	17
II. Methodik	18
III. Begriffliche Abgrenzungen	19
Anhang	20
A-1 Zu-, Weg- und Binnenpendler/-innen nach Verkehrsmittel 1970–2010	20
A-2 Zu-, Weg- und Binnenpendler/-innen nach Verkehrsmittel in den Städten Bern, Basel, Genf, Lausanne und Zürich 2010	21
A-3 Zu- und Wegpendler/-innen nach Region und Verkehrsmittel 2010	22
A-4 Zu- und Wegpendler/-innen nach Region 1970–2010	24
A-5 Zu-, Weg- und Binnenpendler/-innen nach Stadtteil und Verkehrsmittel 2010	26
A-6 Pendlermatrix nach Stadtteil 2010	27
A-7 Weg- und Binnenpendler/-innen nach Verkehrsmittel und Dauerkategorie 2000 und 2010	27
A-8 Durchschnittliche Dauer Weg- und Binnenpendler/-innen in den Städten Bern, Basel, Genf, Lausanne und Zürich nach Verkehrsmittel 2010	28
A-9 Weg- und Binnenarbeitspendler/-innen nach höchstem Ausbildungsabschluss und Verkehrsmittel 2010	28
A-10 Weg- und Binnenarbeitspendler/-innen nach sozioprofessioneller Kategorie und Verkehrsmittel 2010	29
A-11 Zu-, Wegarbeitspendler/-innen und Beschäftigte nach Wirtschaftszweig und Dauerkategorie 2010	30
A-12 Zu- und Binnenarbeitspendler/-innen nach Unternehmensgrösse und Dauerkategorie 2010	31

Zeichenerklärung

–	Es kommt nichts vor (Wert genau Null)
0 0,0	Grösse, die kleiner ist als die Hälfte der kleinsten verwendeten Einheit
()	Zahlenangabe unterbleibt aus Gründen des Datenschutzes
...	Zahl nicht bekannt oder gegenstandslos
r	Korrigierter Wert gegenüber der Vorjahresausgabe
X	Zahl wird aus statistischen Gründen nicht aufgeführt

Impressum

Herausgeber: Statistikdienste der Stadt Bern, Junkerngasse 47, Postfach 3000 Bern 8
Telefon 031 321 75 31
E-Mail: statistikdienste@bern.ch; Internet: www.bern.ch/statistik

Bearbeitung: Christoph Thommen, Telefon 031 321 75 31, E-Mail: statistikdienste@bern.ch

Auskunft: Thomas Holzer, Telefon 031 321 75 31, thomas.holzer@bern.ch

Preis: CHF 12.–

Copyright: Statistikdienste der Stadt Bern, Bern, 2013
Abdruck – ausser für kommerzielle Nutzung – unter Angabe der Quelle gestattet.

Die Statistikdienste der Stadt Bern sind der Charta der öffentlichen Statistik der Schweiz beigetreten und haben sich damit verpflichtet, nach den dort umschriebenen Grundprinzipien zu arbeiten.

Strukturerhebung 2010 – Pendlerströme

109 000 Personen pendeln täglich in die Stadt Bern. 23 800 Bernerinnen und Berner gehen täglich ausserhalb der Stadt einer Arbeit oder Ausbildung nach. Die Stadt Bern wächst dementsprechend täglich um 85 200 oder 65% der Wohnbevölkerung auf 217 000 an. Der öffentliche Verkehr ist das Verkehrsmittel mit dem höchsten Anteil und stärkstem Wachstum bei Zu- und Wegpendler/-innen. Die meisten Zupendler kommen aus den geographisch nahen Verwaltungsbezirken in die Stadt Bern. Ein starkes Wachstum an Zupendlern erleben die entfernten Deutschschweizer Kantone wie Zürich, Aargau und Luzern. Dies zeigen neuste Auswertungen der Statistikdienste der Stadt Bern.

1. Einleitung

Um einer Tätigkeit nachzugehen, wird es heute vielerorts als normal betrachtet, mittlere bis grössere Distanzen vom eigenen Wohnort in Kauf zu nehmen. Gleichzeitig wurde in den letzten Jahrzehnten das Angebot des öffentlichen Verkehrs stark ausgebaut. Daneben hat auch das Netz des motorisierten Individualverkehrs eine zunehmende Verdichtung erlebt. Damit rücken entfernte Regionen zeitlich näher zusammen. Diese Beobachtung zeigt sich auch in einem immer grösser werdenden Ausbildungs- und Arbeitsmarkt. Vor diesem Hintergrund erklären sich die ansteigende Bedeutung des Pendelns und die stetig wachsende Anzahl von Pendler/-innen. Die Stadt Bern als wichtiger Knotenpunkt des Strassen- und Schienennetzes ist dieser Entwicklung in besonderem Mass ausgesetzt. Bern ist denn auch eine der wenigen Städte, welche mehr Beschäftigte als Einwohner hat. Personen, welche zupendelnd zum Zweck der Arbeit in die Stadt Bern kommen, machen dabei 67% aller Beschäftigten in dieser Stadt aus. Insgesamt schwillt die Stadt Bern an einem durchschnittlichen Arbeitstag um rund 85 200 Personen an. Die räumliche Schrumpfung durch die besseren Verkehrsverbindungen macht sich auch in der sinkenden Zahl an Binnenpendler/-innen bemerkbar, also Personen, welche die Stadt Bern auf ihrem Weg zur Arbeit oder zur Ausbildung nicht verlassen.

Aufgrund der geographischen Gegebenheiten und der besseren Erreichbarkeit ist der Langsamverkehr in der Stadt Bern gegenüber der Gesamtschweiz deutlich übervertreten. Auch der öffentliche Verkehr wird u. a. wegen des gut ausgebauten Angebots überdurchschnittlich genutzt.

Unter Pendlern/-innen werden im Folgenden nicht nur Arbeitspendler/-innen erfasst, sondern auch Personen, welche zum Zweck der Ausbildung pendeln. Diese machen innerhalb der Zupendler/-innen rund 12% aus, bei den Wegpendler/-innen sind es 13% und innerhalb der Binnenpendler/-innen 14%. Dabei machen drei Viertel aller Bernerinnen und Berner, die eine Ausbildung absolvieren, diese in der Stadt Bern. Die aus der Strukturerhebung zur Volkszählung 2010 gewonnenen Daten liefern weitere Informationen, welche in den folgenden Kapiteln hinsichtlich verschiedener Kriterien ausgewertet und beschrieben werden.

2. Verkehrsmittel

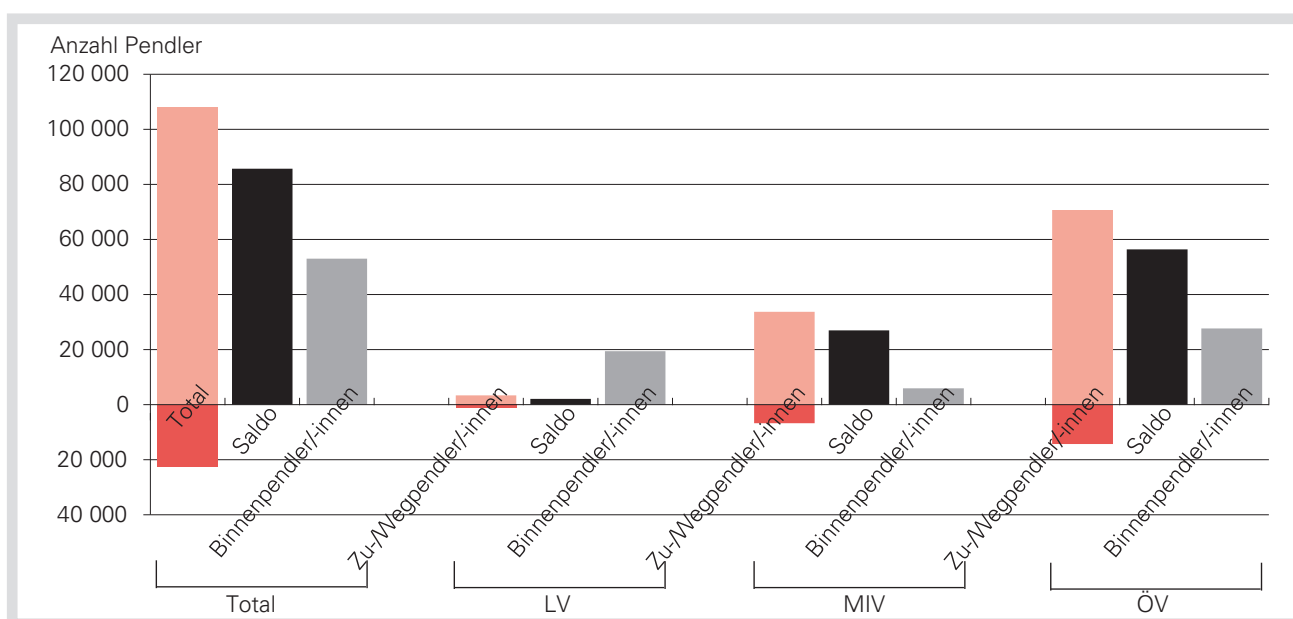
Zunächst werden die Pendlergruppen bezüglich ihrer Grösse und der Wahl der Verkehrsmittel betrachtet. Danach werden diese Erkenntnisse in die Entwicklung der letzten vierzig Jahre eingebracht.

2.1 Zu-, Weg- und Binnenpendler/-innen nach Verkehrsmittel

Auf dem Gebiet der Stadt Bern sind viele Arbeitsplätze und Ausbildungsinstitutionen angesiedelt. Das führt zu einer vergleichsweise

hohen Zahl an Zu- und Binnenpendler/-innen. Insgesamt kommen täglich 109 000 Zupendler/-innen in die Stadt Bern, um einer Arbeit oder Ausbildung nachzugehen. Demgegenüber verlassen 23 800 Pendler/-innen die Stadt Bern aus denselben Gründen (Wegpendler/-innen). Daraus ergibt sich ein Pendlersaldo von 85 200 Personen. Das heisst, dass an einem Arbeitstag die Bevölkerungszahl der Stadt Bern von 132 000, durch zufließende Pendlerströme um rund 65% auf etwa 217 000 anwächst. Rund 53 000 sogenannte Binnenpendler/-innen verlassen die Stadt Bern auf ihrem Weg zur Arbeit oder Ausbildungsstätte nicht.

Grafik 1: Zu-, Weg-, Binnenpendler/-innen und Pendlersaldo¹ nach Verkehrsmittel² 2010



Quelle: Strukturerhebung 2010 – Datenbearbeitung: Statistikdienste der Stadt Bern

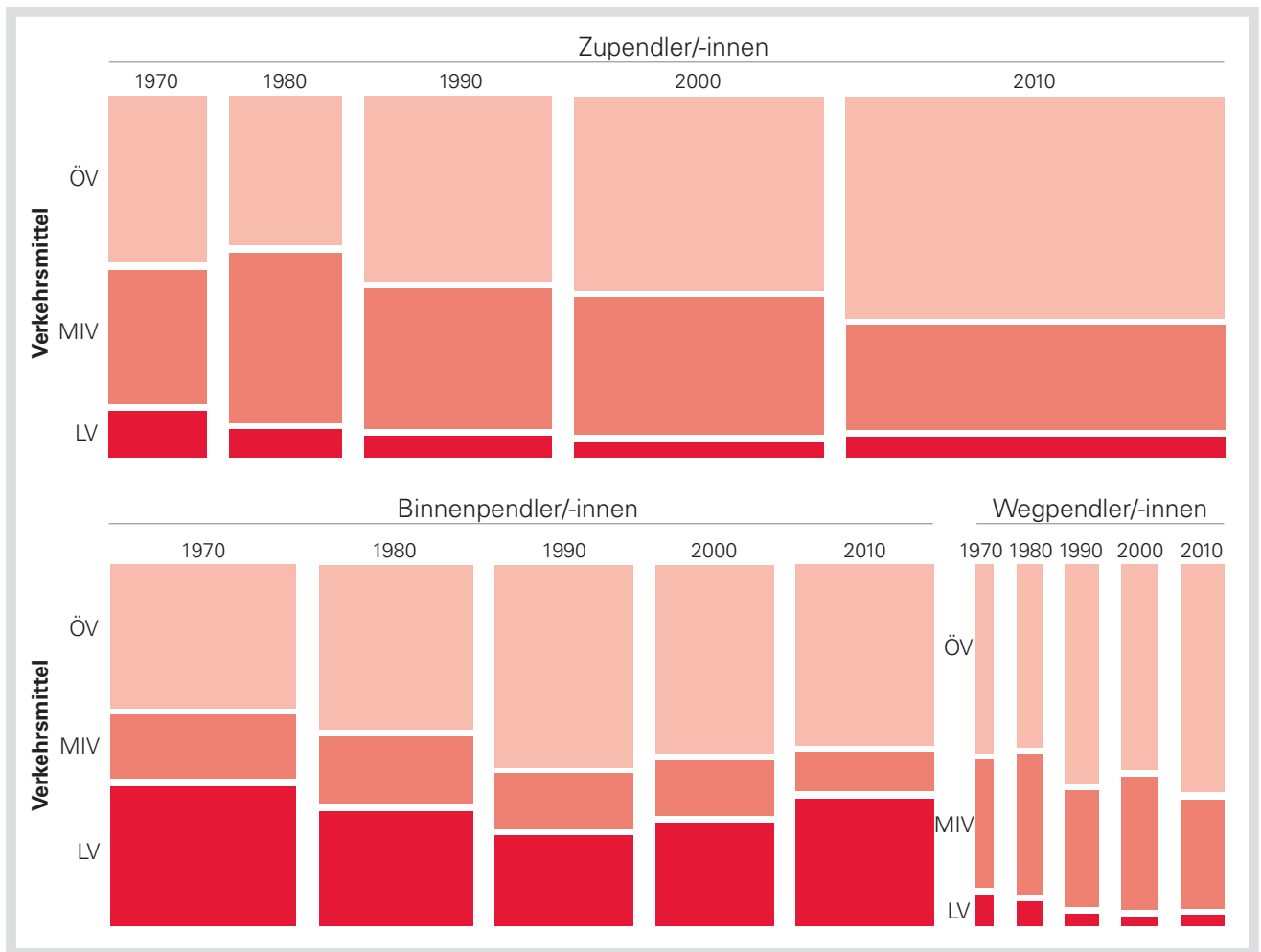
¹ Für die Grafik berücksichtigt wurde die ständige Wohnbevölkerung ab 15 Jahren, ohne Diplomaten/-innen, deren Angehörige sowie Personen aus Kollektivhaushalten.

² LV: Langsamverkehr, MIV: motorisierter Individualverkehr, ÖV: öffentlicher Verkehr

Dank der gut ausgebauten Infrastruktur ist der öffentliche Verkehr sowohl für Zupendler/-innen, welche nahe der Stadt Bern wohnen, wie auch für jene, welche einen längeren Weg zurücklegen, das bevorzugte Verkehrsmittel. Wie in Grafik 1 zu sehen ist, liegt der öffentliche Verkehr auch bei den wegpandelnden Personen zuoberst in der Gunst. Die oberhalb der Null-Achse liegenden Balken zeigen dabei die Zupendler/-innen, unterhalb sind die Wegpendler/-innen abgebildet. Der motorisierte Individualverkehr wird bei beiden Gruppen nur etwa von halb so vielen Personen benutzt. Die Hauptgründe dafür könnten mit den beschränkten Strassenausbaumöglichkeiten und der begrenzten Parkplatzsituation in der Stadt Bern zusammenhän-

gen. Unbedeutend ist für Zu- und Wegpendler/-innen dagegen der Langsamverkehr. Bei den Binnenpendler/-innen erfreut sich dieses Verkehrsmittel einer grossen Beliebtheit. Für kurze Strecken ist es oft das direkteste und auch schnellste Verkehrsmittel, um ans Ziel zu gelangen. Insgesamt weist die Stadt Bern einen im Vergleich zum Schweizer Durchschnitt hohen Anteil an Pendler/-innen auf, die den öffentlichen Verkehr oder den Langsamverkehr benutzen.

In Grafik 2 sind sowohl die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel wie auch die absolute Zahl für Zu-, Weg- und Binnenpendler/-innen seit 1970 ersichtlich. So gibt etwa die Fläche MIV 1980 bei

Grafik 2: Zu-, Weg- und Binnenpendler/-innen¹ nach Verkehrsmittel² 1970–2010

Quelle: Strukturerhebung 2010 – Datenbearbeitung: Statistikdienste der Stadt Bern

¹ Für die Grafik berücksichtigt wurde die ständige Wohnbevölkerung ab 15 Jahren, ohne Diplomatinen und Diplomaten, deren Angehörige sowie Personen aus Kollektivhaushalten.

² LV: Langsamverkehr, MIV: motorisierter Individualverkehr, ÖV: öffentlicher Verkehr

den Zupendler/-innen das Verhältnis der Anzahl dieser Gruppe an allen Verkehrsmitteln an und kann direkt mit allen anderen Flächen verglichen werden. Beispielsweise hat der Anteil des MIV an allen Verkehrsmitteln bei den zupendelnden Personen abgenommen. Gleichzeitig hat aber die absolute Zahl der Zupendler/-innen, welche den motorisierten Individualverkehr benutzen, zugenommen (da diese Fläche 2010 grösser ist).

Es zeigt sich, dass die Zahl der Zu- und Wegpendler/-innen relativ stark zugenommen haben. Währenddessen ist bei den Binnenpendler/-innen seit 1970 ein leichter Rückgang feststellbar. Im Zeitverlauf ist zudem bei allen Gruppen seit 1980 eine steigende Attraktivität des öffentlichen Verkehrs erkennbar. Diese geht auf Kosten des Langsam- und des motorisierten Individualverkehrs. Bei den Zu- und Wegpendler/-innen ist seit 2000 nochmals eine Verstärkung dieser Tendenz sichtbar. So

benutzten bei den zupendelnden Personen 1980 noch 33 800 oder 50% den öffentlichen Verkehr, während 2010 die Anzahl um mehr als das Doppelte auf 71 000 oder 65% anwuchs.

Betrachtet man nur den motorisierten Individualverkehr, so ist bei der Anzahl Zupendler/-innen im Jahr 2010 erstmals eine Abnahme zu beobachten. Bei den Binnenpendlern und Binnenpendlerinnen ist diese Tendenz seit 1970 erkennbar, so dass sich ihre Anzahl bis 2010 auf 5900 halbiert hat.

Der Langsamverkehr hat in dieser Gruppe zwischen 1970 bis 2000 stetig abgenommen, kann aber seither aber wieder Boden gut machen. Die Weg- und Zupendler/-innen verzeichnen bei diesem Verkehrsmittel insgesamt ähnliche Veränderungen, wobei der Anteil von Benutzern bei den Wegpendler/-innen jeweils etwas höher ist.

2.2 Zu-, Weg- und Binnenpendler/-innen nach Verkehrsmittel im Vergleich mit anderen Städten

Im Vergleich der Ergebnisse der Stadt Bern mit anderen Schweizer Städten fällt die hohe Zahl an zupendelnden Personen auf. Während die Anzahl Wegpendler/-innen der Stadt Bern entsprechend ihrer Grösse gegenüber den anderen Städten tiefer liegt, übersteigt die Anzahl Zupendler/-innen bevölkerungsreichere Städte wie Basel oder Genf. Auch im Vergleich zu Zürich, das eine drei Mal höhere Bevölkerungszahl aufweist, wird diese Besonderheit bestätigt. Bei den Städten Basel und Genf kann deren Grenznähe und der damit verbundene hohe Anteil an Grenzgängerbewegungen, welche in der Strukturerhebung nicht erfasst werden, ein Grund für diese Resultate sein.

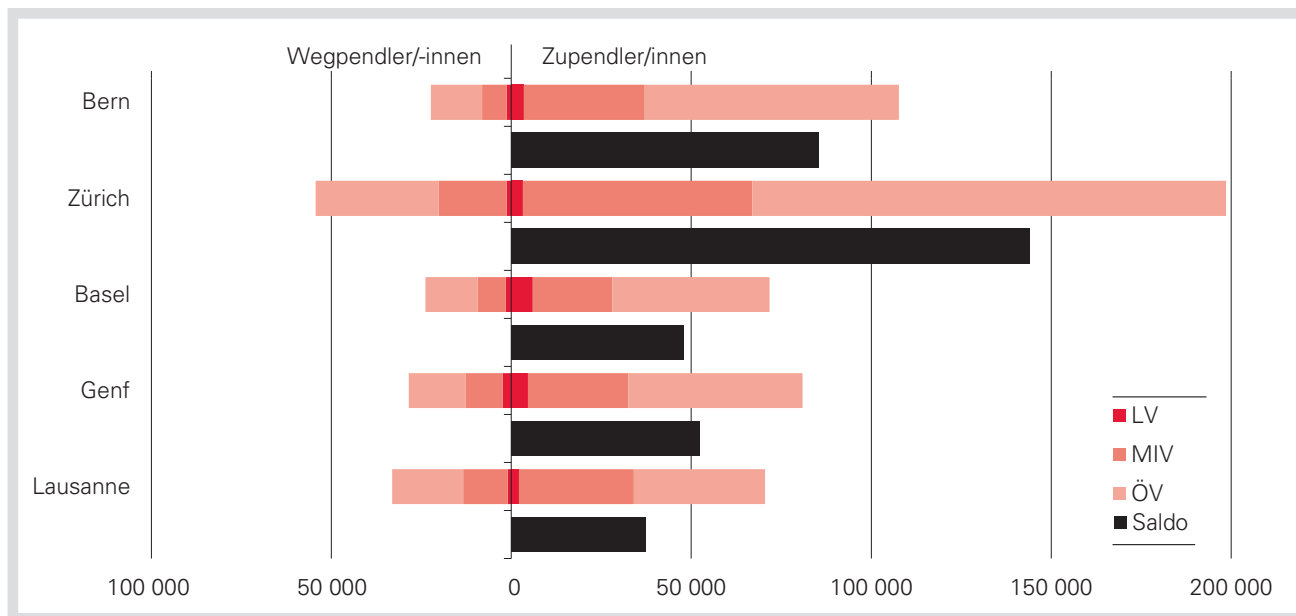
Bei den Zu- und Wegpendlern/-innen zeigt sich in den verglichenen Deutschschweizer Städten eine grosse Beliebtheit des öffentlichen Verkehrs. Demgegenüber fällt der hohe Anteil des motorisierten Individualverkehrs bei zu- und wegpandelnden Personen in Lausanne auf. Dieser

dürfte teilweise mit der für den Langsam- und den öffentlichen Verkehr schwierigeren Topographie dieser Stadt zusammenhängen.

Zieht man den Pendlersaldo der motorisierten Verkehrsmittel heran, verzeichnet die Stadt Bern mit 27 000 zusätzlichen Fahrzeugen, welche sich tagsüber innerhalb der Stadtgrenzen befinden, mit Ausnahme von Zürich einen höheren Wert als die anderen Städte. Beim Langsamverkehr liegt Bern bei zu- und wegpandelnden Personen hinter Basel und Genf und vor Zürich und Lausanne.

Bei den in der Grafik 3 nicht aufgeführten Binnenpendler/-innen lässt sich im Hinblick auf die Verkehrsmittelwahl in den Städten Bern, Basel und Genf ein ähnliches Muster beobachten (ca. 45% bis 55% ÖV, ca. 10% bis 15% MIV und ca. 35 bis 40% LV). In Lausanne und Zürich ist der Anteil des Langsamverkehrs mit 27%, resp. 21% tiefer, was in Zürich mit einem überdurchschnittlichen Anteil beim öffentlichen Verkehr und in Lausanne mit mehr Benutzer/-innen des motorisierten Individualverkehrs kompensiert wird.

Grafik 3: Zu- und Wegpendler/-innen¹ nach Verkehrsmittel² in den Städten Bern, Basel, Genf, Lausanne und Zürich 2010



Quelle: Strukturerhebung 2010 – Datenbearbeitung: Statistikdienste der Stadt Bern

Lesebeispiel: Insgesamt gibt es in der Stadt Bern 109 000 Zupendler/-innen und 23 800 Wegpendler/-innen (jeweils unterteilt nach Verkehrsmittel). Zieht man die Anzahl Wegpendler/-innen bei den Zupendler/-innen ab, bleibt ein Saldo von etwa 85 200 (schwarz).

¹ Für die Grafik berücksichtigt wurde die ständige Wohnbevölkerung ab 15 Jahren, ohne Diplomat/-innen, deren Angehörige sowie Personen aus Kollektivhaushalten. Aufgrund von fehlenden Werten zum Verkehrsmittel, muss die Summe der Werte aller ausgewiesenen Verkehrsmittel nicht dem Total entsprechen.

² LV: Langsamverkehr, MIV: motorisierter Individualverkehr, ÖV: öffentlicher Verkehr

3. Herkunft und Ziel

Den zuvor gemachten Befund von ansteigenden Zahlen bei Zu- und Wegpendler/-innen folgt die Frage nach Herkunft (Zupendler/-innen) und Ziel (Wegpendler/-innen). Im ersten Teil wird ein gesamtschweizerischer Vergleich vorgenommen. Neben den Kantonen, werden innerhalb des Kantons Bern die Verwaltungsbezirke einzeln untersucht. Aufgrund geringer Fallzahlen wurden die drei Oberländer Verwaltungsbezirke zusammengefasst. Aus dem gleichen Grund wurde der Berner Jura mit dem Verwaltungsbezirk Biel/Bienne als eine einzige Region gebündelt. Daneben wurden die Kantone berücksichtigt, welche mindestens 250 Zupendler/-innen aufweisen.

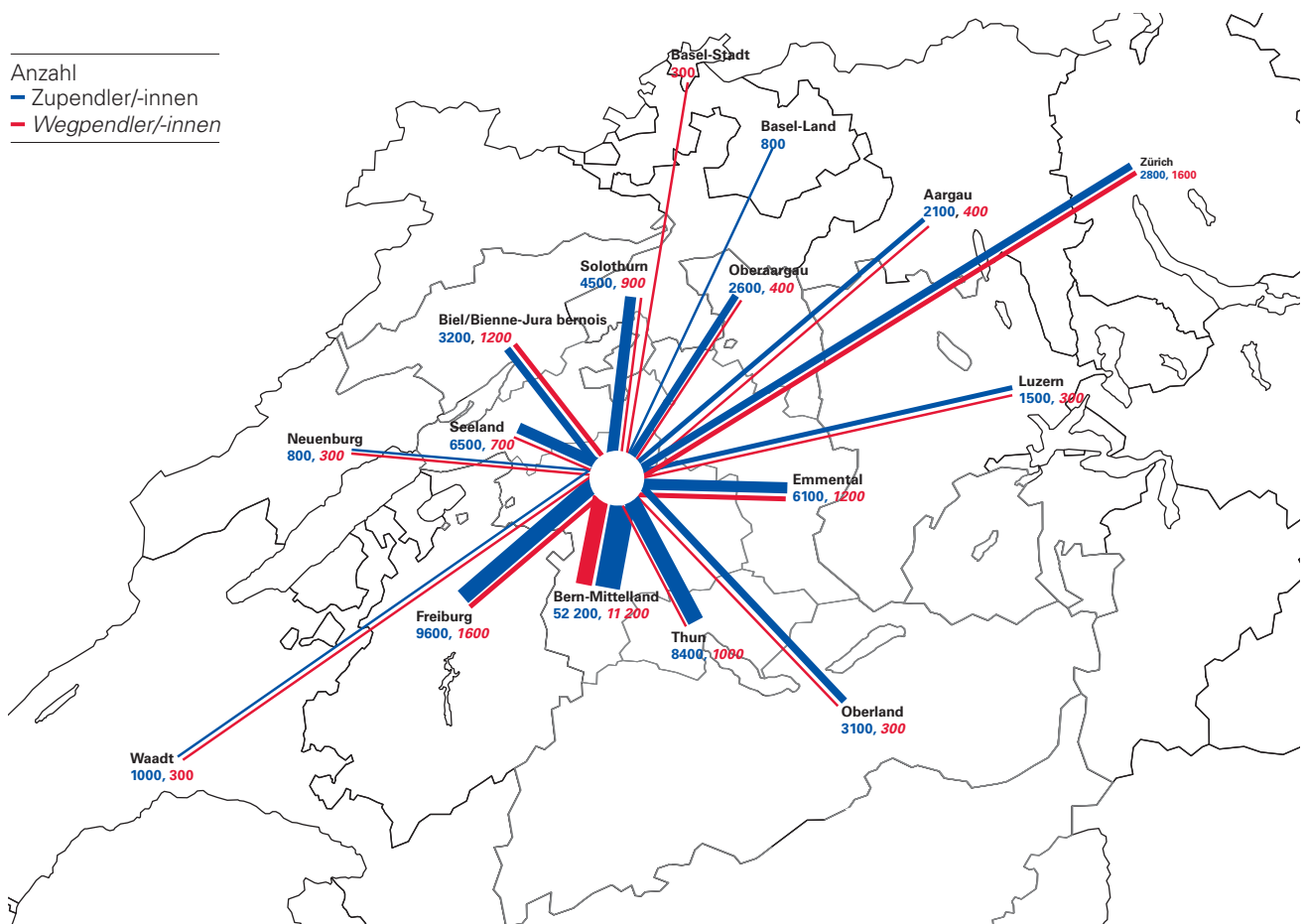
Beim Vergleich der Pendler/-innen nach Stadtteilen innerhalb der Stadt Bern im zweiten Teil des folgenden Abschnitts, werden Binnenpendler/-innen als Personen definiert, welche auf ihrem Weg zur Arbeit oder zur Ausbildung ihren Stadtteil

nicht verlassen. Diesem Grundsatz folgend werden auch Zu- und Wegpendler/-innen ausgewiesen. Das heisst, dass auch Personen, die zwischen Stadtteilen pendeln zu den Zu- resp. Wegpendler/-innen gezählt werden. So wird jemand, der im Stadtteil Breitenrain-Lorraine wohnt und in der Inneren Stadt arbeitet nach vorheriger Definition den Binnenpendler/-innen zugeordnet. Für die in diesem Abschnitt geltende Definition wird diese Person gleichzeitig der Kategorie der Zupendler/-innen für die Innere Stadt und derjenigen der Wegpendler/-innen für Breitenrain-Lorraine eingeteilt. Wegen dieser Doppelzählung entspricht die Summe aller Zu-, Weg- oder Binnenpendler/-innen deshalb nicht der zuvor beobachteten Anzahl Zu-, Weg- oder Binnenpendler/-innen für die Stadt Bern.

3.1 Zu- und Wegpendler/-innen nach Region und Verkehrsmittel

In Grafik 4 sind die Ströme an Zu- und Wegpendlern/-innen dargestellt, die die Stadt Bern zum Zweck der Arbeit oder Ausbildung verlassen oder die aus

Grafik 4: Zu- und Wegpendler/-innen¹ nach Region 2010



Lesebeispiel: Aus dem Verwaltungsbezirk Thun pendeln täglich 8400 Menschen in die Stadt Bern (blauer Linie), in der entgegengesetzten Richtung nehmen 1000 Wegpendler/-innen diesen Weg zum Zweck der Arbeit oder Ausbildung auf sich (roter Linie).

¹ Für die Grafik berücksichtigt wurde die ständige Wohnbevölkerung ab 15 Jahren, ohne Diplomat/-innen, deren Angehörige sowie Personen aus Kollektivhaushalten. Kantone mit Fallzahlen unter 250 bei Zu- und Wegpendler/-innen werden nicht ausgewiesen, weshalb die Summe der Werte aller ausgewiesenen Regionen nicht dem Total entsprechen muss.

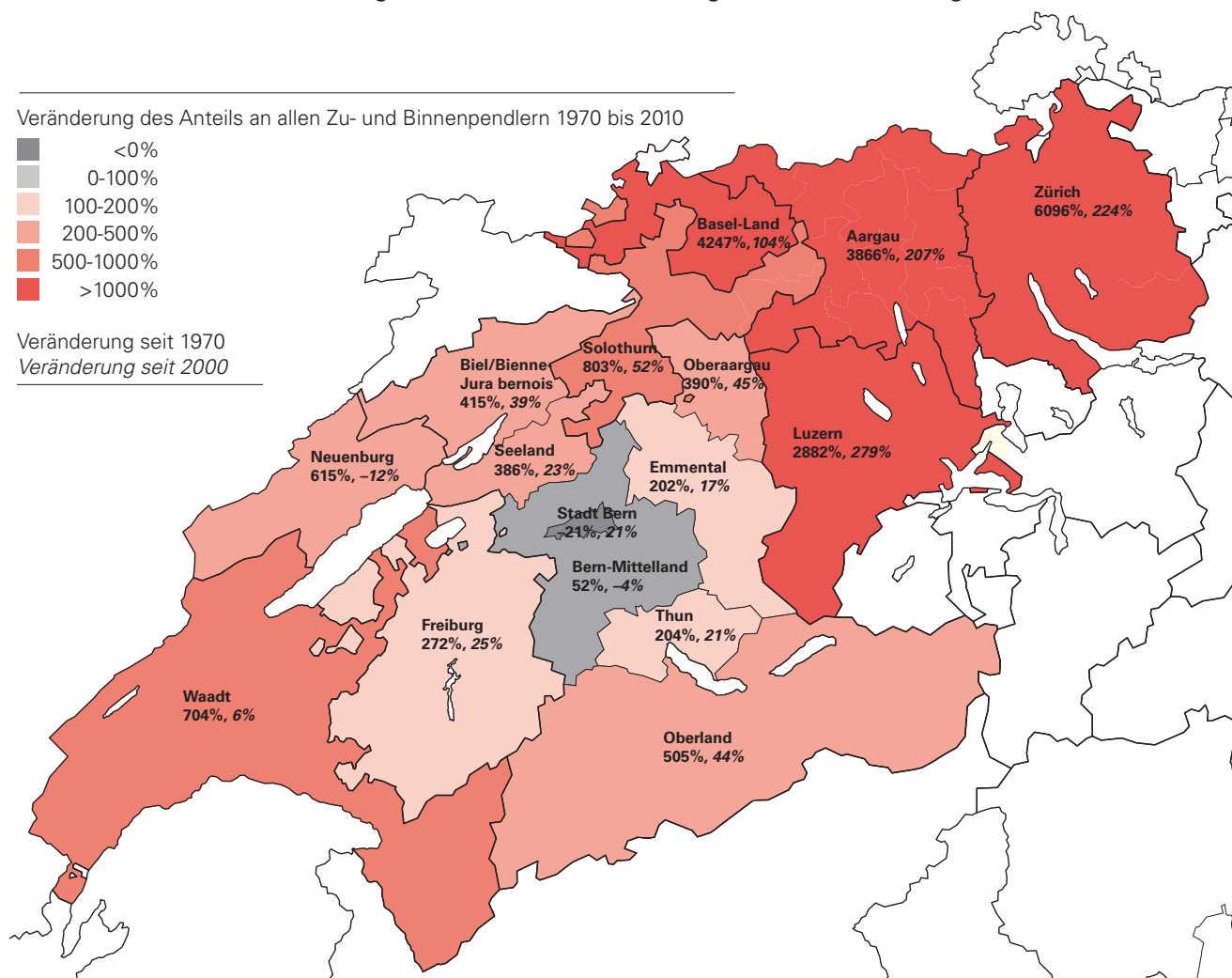
gleichen Gründen in die Stadt Bern kommen. Die geographisch nahen Verwaltungsbezirke innerhalb des Kantons Bern und die nahen Kantone Freiburg und Solothurn weisen die meisten Zupendler/-innen auf. Von weiter entfernten Kantonen wie Luzern, Zürich, Aargau und Basel-Land sind zwar kleinere, aber immer noch beträchtliche Ströme an Zupendler/-innen erkennbar. Aus der französischsprachigen Schweiz kommen die meisten Zupendler/-innen, neben dem Kanton Freiburg, aus den Kantonen Waadt und Neuenburg.

Mit 52 200 Personen verzeichnet der Verwaltungsbezirk Bern-Mittelland die grössten Pendlerströme in die Stadt Bern. Um Doppelzählungen zu vermeiden, werden dabei Binnenpendler/-innen,

welche die Stadt Bern als Start- und Zielort ihres Weges angeben, nicht als Zupendler/-innen dieses Verwaltungsbezirks gezählt. Am zweitmeisten Zupendler/-innen kommen - noch vor den anderen Berner Verwaltungsbezirken - aus dem Kanton Freiburg (9600). Nach Kantonen ausgewertet, folgen nach Solothurn (4600) mit Zürich (2800) und Aargau (2100) bereits zwei weiter entfernte Kantone. Die Pendler/-innen dieser Kantone profitieren aufgrund des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs seit den 1980er Jahren und der damit verbundenen Verkürzung der Wegzeit von einer besseren Anbindung an die Stadt Bern.

Die Wegpendler/-innen verzeichnen jeweils einen etwas höheren Anteil beim öffentlichen Verkehr

Grafik 5: Veränderung der Zu- und Binnenpendler/-innen¹ am Anteil aller Zu- und Binnenpendler/-innen, Veränderung seit 1970 und Veränderung seit 2000 nach Region 2010



Lesebeispiel: Aus dem Kanton Freiburg pendelten 1970 2600 Personen in die Stadt Bern, was einem Anteil von 2.0% aller Binnen- und Zupendler/-innen der Stadt Bern entspricht. 2010 lag diese Zahl bei 9600 und einem Anteil von 5.9%. Die Zunahme des Anteils liegt somit bei fast 190%. Der Kanton Freiburg ist deshalb hellrot eingefärbt. Die Anzahl Zupendler/-innen aus dem Kanton Freiburg ist zwischen 1970 und 2010 um 272% gewachsen. Zwischen 2000 und 2010 betrug dieses Wachstum noch 25%.

¹ Für die Grafik berücksichtigt wurde die ständige Wohnbevölkerung ab 15 Jahren, ohne Diplomatinen und Diplomaten, deren Angehörige sowie Personen aus Kollektivhaushalten. Kantone mit Fallzahlen unter 250 bei Zu- und Wegpendler/-innen werden nicht ausgewiesen.

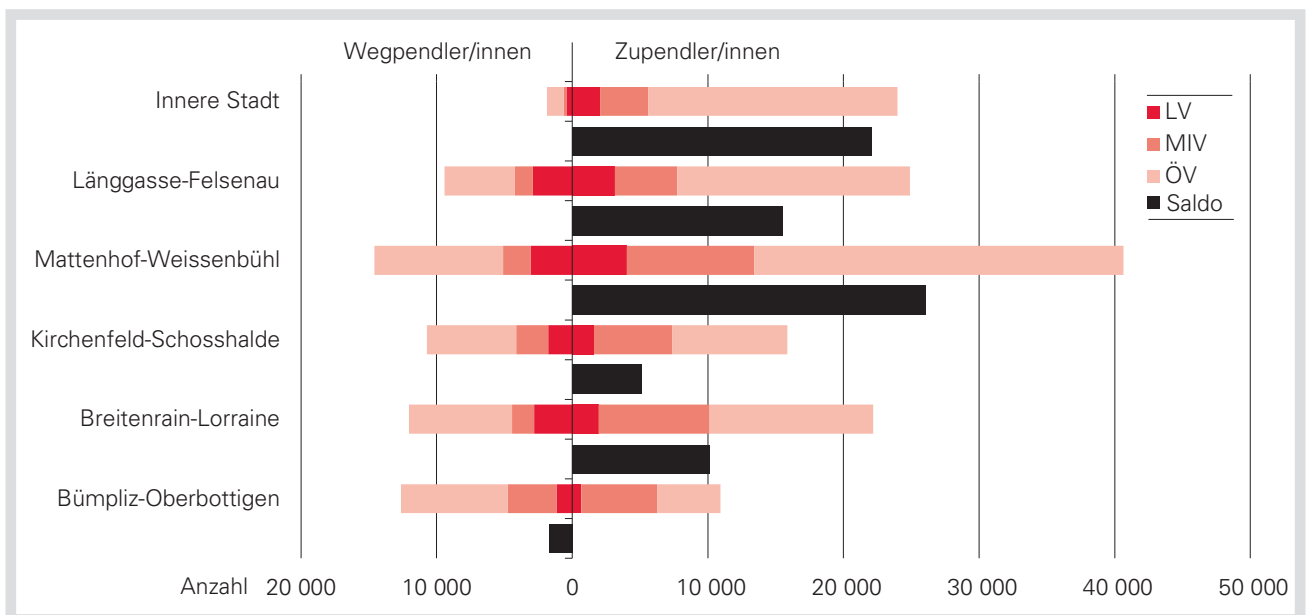
als die Zupendler/-innen, welche aus der Zielregion der Wegpendler/-innen stammen. Insgesamt bewegen sich diese Anteile bei der Benutzung des öffentlichen Verkehrs jedoch auf einem ähnlichen Niveau. Grössere Unterschiede ergeben sich bei einem Vergleich der Regionen. Geographisch weiter entfernte Kantone wie Zürich (86%), Luzern (80%) oder Aargau (78%) weisen bei den Zupendler/-innen die höchsten Anteile bei der Benutzung des öffentlichen Verkehrs auf. Bei näher liegenden Regionen wie dem Kanton Freiburg (47%) oder dem Verwaltungsbezirk Seeland (44%) liegt der Anteil des öffentlichen Verkehrs tiefer. Ebenfalls näher liegende Verwaltungsbezirke wie Bern-Mittelland (66%) und Oberaargau (79%), welche hohe Anteile des öffentlichen Verkehrs aufweisen, durchbrechen dieses Muster jedoch. Im ersten Fall kann dies mit der guten Anbindung des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration der Stadt Bern erklärt werden. Der Langsamverkehr ist in allen Regionen vernachlässigbar klein. Grafik 5 gibt Aufschluss über die Entwicklung der Zupendler/-innen in den letzten vierzig Jahren. Es wird deutlich, dass vor allem Zupendler/-innen aus weit entfernten Deutschschweizer Kantonen einen hohen Anstieg verzeichnen. In Kantonen wie

Zürich, Luzern, Basel-Land und Aargau hat sich die Anzahl Zupendler/-innen in die Stadt Bern seit 2000 mindestens verdoppelt. Während es 1970 noch fast keine Zupendler/-innen aus diesen Kantonen gab. Bei näher liegenden Regionen wie dem Kanton Freiburg oder dem Verwaltungsbezirk Emmental ist ein schwächeres Wachstum feststellbar. Für den Verwaltungsbezirk Bern-Mittelland und für die Stadt Bern stagniert diese Zahl. Die verbesserte Verkehrsinfrastruktur und das dichter ausgebaute Angebot des öffentlichen Verkehrs sind als Ursachen für diese Beobachtungen zu vermuten. Durch bessere Verbindungen rücken geographisch auseinanderliegende Orte zeitlich näher zusammen. Diese Entwicklung kommt in den Deutschschweizer Kantonen aufgrund der gleichen Sprache stärker zu tragen als in den Westschweizer Kantonen.

3.2 Zu-, Weg- und Binnenpendler/-innen nach Stadtteil und Verkehrsmittel

Bezieht man die Anzahl Pendler/-innen, welche täglich einer Tätigkeit nachgehen auf die Ebene der Stadtteile, ergibt sich das in Grafik 6 dargestellte Bild. Alle Stadtteile werden täglich von mindestens 10 000 und vier von sechs Stadtteilen von mehr als 20 000 Zupendler/-innen «besucht». Als Zupendler/-

Grafik 6: Zu- und Wegpendler/-innen und Pendlersaldo¹ nach Stadtteil und Verkehrsmittel² 2010



Quelle: Strukturerhebung 2010 – Datenbearbeitung: Statistikdienste der Stadt Bern

¹ Für die Tabelle berücksichtigt wurde die ständige Wohnbevölkerung ab 15 Jahren, ohne Diplomatinen und Diplomaten, deren Angehörige sowie Personen aus Kollektivhaushalten. Aufgrund von fehlenden Werten zum Verkehrsmittel, muss die Summe der Werte aller ausgewiesenen Verkehrsmittel nicht dem Total entsprechen.

² LV: Langsamverkehr, MIV: motorisierter Individualverkehr, ÖV: öffentlicher Verkehr

innen gelten in diesem Abschnitt auch Personen, die aus einem anderen Stadtteil kommen, aber in der Stadt Bern wohnen. Auffallend ist die hohe Zahl der Zupendler/-innen in der Inneren Stadt, die tagsüber mehr als das Zehnfache der eigenen Bevölkerung als Arbeitstätige oder Personen in Ausbildung aufnimmt. Der Stadtteil Mattenhof-Weissenbühl hat mit mehr als 40800 Zupendler/-innen den höchsten Wert aller Stadtteile.

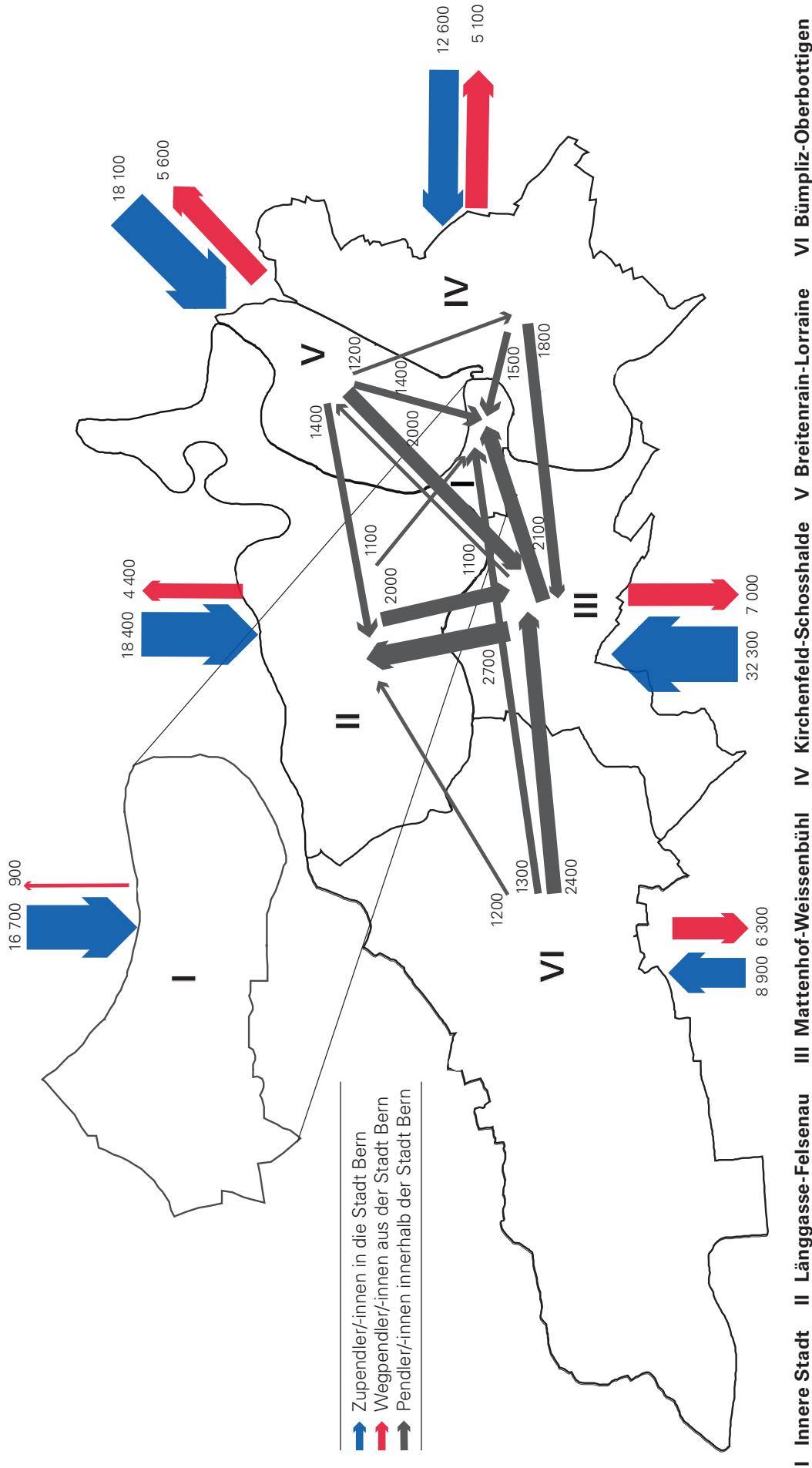
Die Anzahl Wegpendler/-innen in einem Stadtteil bewegt sich parallel zu dessen Bevölkerungszahl. Betrachtet man im Folgenden die Pendersalden, das heisst die Differenz zwischen Zu- und Wegpendler/-innen erzielen die Stadtteile Mattenhof-Weissenbühl und die Innere Stadt mit Salden von über 20000 Personen die höchste Attraktivität auf Arbeitstätige und Personen in Ausbildung. Positive Salden verzeichnen auch die Stadtteilen Länggasse-Felsenau, Breitenrain-Lorraine und Kirchenfeld-Schosshalde. Einen leicht negativen Saldo verzeichnet der Stadtteil Bümpliz-Oberbottigen.

Hinsichtlich der Wahl der Verkehrsmittel erstreckt sich das Spektrum für die Benutzung des öffentlichen Verkehrs bei den Zupendler/-innen von 43% (Bümpliz-Oberbottigen) bis 77% (Innere Stadt). Der Stadtteil Bümpliz-Oberbottigen verfügt als Einziger über eine Mehrheit von zupendelnden Personen welche den motorisierten Individualverkehr benutzt (51%). Die Anteile des Langsamverkehrs liegen

zwischen 6% (Bümpliz-Oberbottigen) und 13% (Länggasse-Felsenau). Bei den Binnenpendler/-innen überwiegt in allen Stadtteilen der Langsamverkehr. Im Stadtteil Breitenrain-Lorraine (67%) wird dabei der höchste Wert erreicht.

Grafik 7 verschafft einen Überblick über die Situation der täglichen Pendlerströme. Betrachtet man Personen, die in einem Stadtteil einer Arbeit oder Ausbildung nachgehen, so liegt der Anteil derjenigen, die von ausserhalb der Stadt Bern in diesen Stadtteil pendeln zwischen 64% (Bümpliz-Oberbottigen) und 74% (Breitenrain-Lorraine). Schaut man sich umgekehrt alle Weg- und Binnenpendler/-innen eines Stadtteils an, liegt der Anteil der Bewohner dieses Stadtteils, welche die Stadt verlassen, zwischen 36% (Länggasse-Felsenau) und 41% (Bümpliz-Oberbottigen). In allen Stadtteilen ist das eigene Quartier für Wegpendler/-innen am attraktivsten. Die beiden Stadtteile Innere Stadt (ca. 10%) und Mattenhof-Weissenbühl (ca. 15%) üben nicht nur ausserhalb sondern auch innerhalb der Stadt Bern die grösste Anziehung auf Arbeitstätige und Personen in Ausbildung aus. Daneben ist bei den beiden Paarungen Länggasse-Felsenau/Mattenhof-Weissenbühl und Breitenrain-Lorraine/Kirchenfeld-Schosshalde ein überdurchschnittliches Pendleraufkommen in jeweils beide Richtungen zu beobachten. Eine komplette Übersicht der stadtinternen Pendlerströme bietet die Tabelle in Anhang A-6.

Grafik 7: Zu-, Weg- Binnenpendlerbewegungen¹ nach Stadtteil 2010



Lesebeispiel: Von Breitenrain-Lorraine pendeln täglich je 1400 Personen in die Stadtteile Länggasse-Felsenau und Innere Stadt, 2000 pendeln in den Stadtteil Mattenhof-Weissenbühl. 24 400 Personen kommen täglich von ausserhalb der Stadt Bern in den Stadtteil Breitenrain-Lorraine um einer Arbeit oder Ausbildung nachzugehen. Währenddessen verlassen 5600 diesen Stadtteil in entgegengesetzter Richtung aus gleichen Gründen.

¹ Für die Grafik berücksichtigt wurde die ständige Wohnbevölkerung ab 15 Jahren, ohne Diplom/-innen, deren Angehörige sowie Personen aus Kollektivhaushalten. Ströme mit weniger als 1100 Personen werden in der Grafik nicht ausgewiesen.

4. Dauer

Bei der Aufbereitung der Strukturerhebungsdaten wird die Wegzeit in vier Kategorien unterteilt, nämlich «0–15 Minuten», «16–30 Minuten», «31–60 Minuten» und «mehr als 60 Minuten». Mit den Häufigkeiten der Kategorien lässt sich ein Bild über die Verteilung der Wegzeit machen. Nur mit dem Durchschnittswert würde dieses nur unzureichend wiedergegeben werden. Zuerst wird die Verteilung der Kategorien hinsichtlich der Verkehrsmittel betrachtet, sowie ein Vergleich mit dem Jahr 2000 gemacht. Im zweiten Teil werden die Durchschnittszeiten der Weg- und Binnenpendler/-innen für die fünf grössten Schweizer Städte (Bern, Basel, Genf, Lausanne und Zürich) und im Hinblick auf die Verkehrsmittel verglichen.

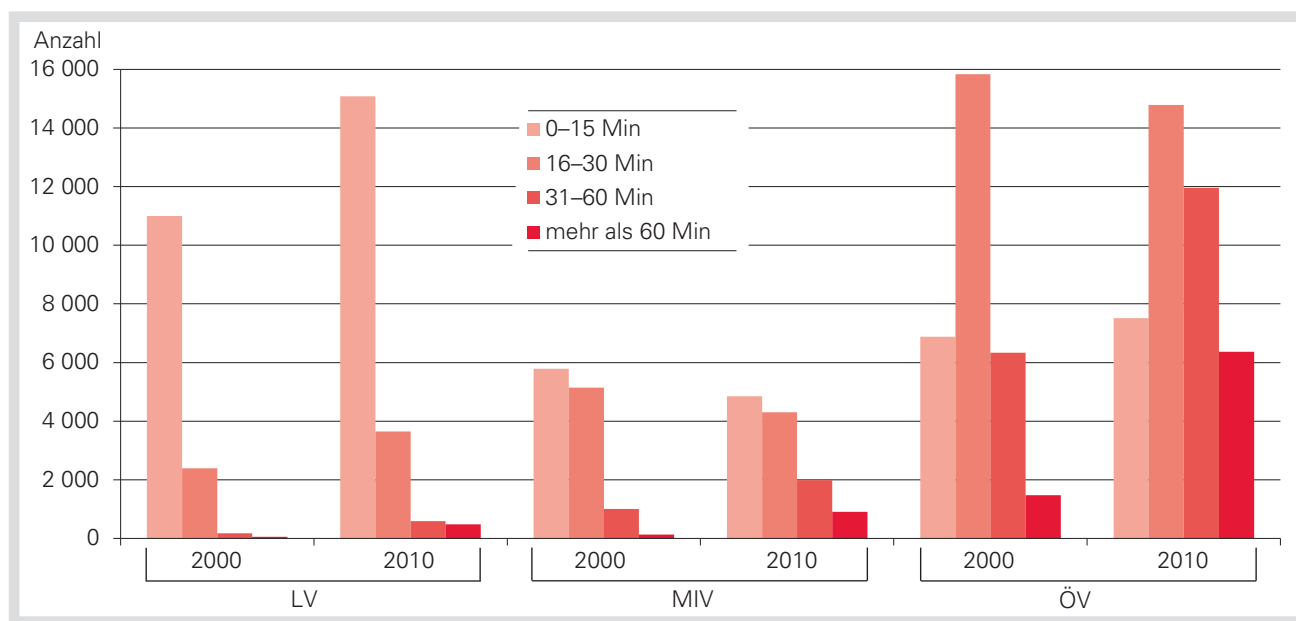
4.1 Weg- und Binnenpendler/-innen nach Dauerkategorie und Verkehrsmittel

Der Vergleich der Verkehrsmittel zeigt, dass Pendler/-innen, die den Langsamverkehr benutzen eher kurz unterwegs sind. Im Gegensatz dazu sind Benutzer des motorisierten Individualverkehrs und - noch ausgeprägter - diejenigen des öffentlichen Verkehrs vergleichsweise lange unterwegs. Zudem fällt beim öffentlichen Verkehr zusätzliche Zeit durch die Wege von und zu den Haltestellen,

sowie durch Umstiege an. Trotzdem scheint der öffentliche Verkehr gemäss den vorangehenden Auswertungen sowohl in städtischen Gebieten aber auch in entfernten Zentren gegenüber den anderen Verkehrsmitteln Vorteile zu besitzen. Demgegenüber ist der Langsamverkehr meist nur über Kurzstrecken und speziell in städtischen Gebieten die beste Alternative. Der motorisierte Individualverkehr macht für Personen Sinn, welche in ländlichen oder weniger gut erschlossenen Gebieten arbeiten oder wohnen. Beim Langsam- und beim motorisierten Individualverkehr weist die Kategorie «0–15 Minuten» die grösste Zahl an Weg- und Binnenpendler/-innen auf. Beim öffentlichen Verkehr ist die Kategorie «16–30 Minuten» am häufigsten.

Im zeitlichen Vergleich der Jahre 2000 und 2010 ist eine deutliche Tendenz zu längeren Pendelzeiten erkennbar. Diese kann massgeblich mit den längeren Arbeitswegen erklärt werden. Ein Grund dafür kann mit der höheren Bereitschaft der Arbeitnehmer und Personen in Ausbildung zusammenhängen, längere Distanzen in Kauf zu nehmen. Möglich wäre auch, dass das längere Pendeln eine Folge der auf dem Arbeits- und Ausbildungsmarkt geforderten Mobilität ist.

Grafik 8: Weg- und Binnenpendler/-innen¹ nach Dauerkategorie und Verkehrsmittel² 2000 und 2010



Quelle: Strukturerhebung 2010 – Datenbearbeitung: Statistikdienste der Stadt Bern

¹ Für die Grafik berücksichtigt wurde die ständige Wohnbevölkerung ab 15 Jahren, ohne Diplomats/-innen, deren Angehörige sowie Personen aus Kollektivhaushalten.

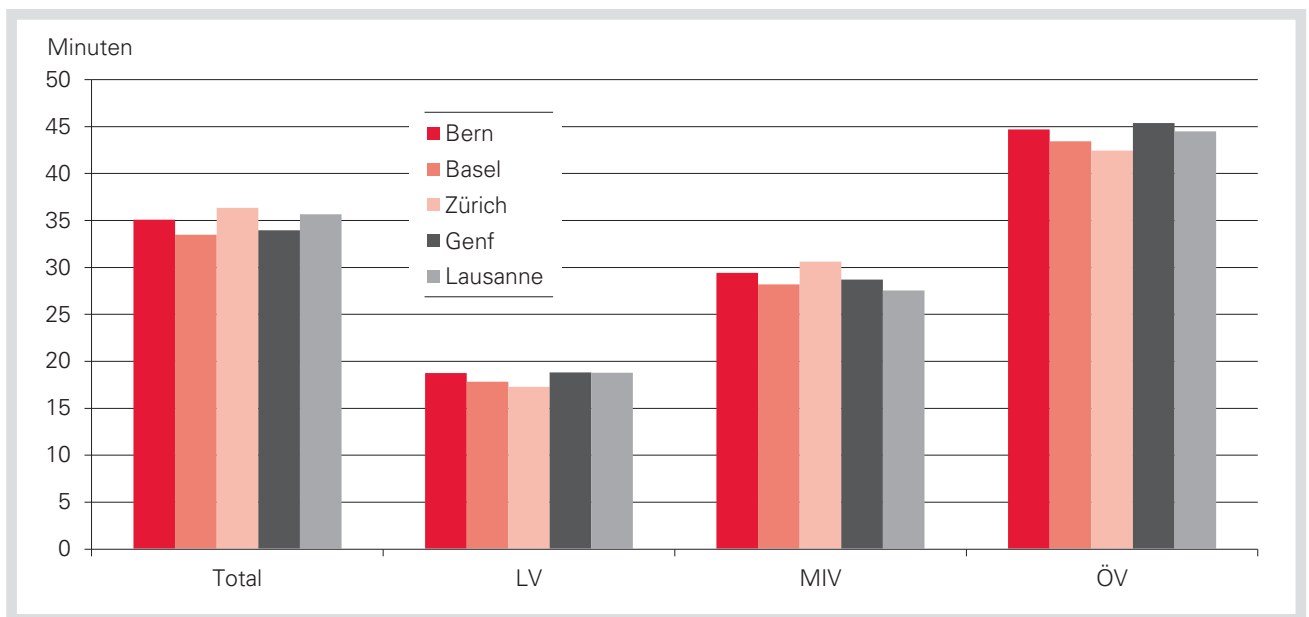
² ÖV: öffentlicher Verkehr, MIV: motorisierter Individualverkehr, LV: Langsamverkehr

4.2 Durchschnittliche Wegzeit Weg- und Binnenpendler/-innen im Vergleich mit anderen Städten

Grafik 9 zeigt die durchschnittliche Zeit, die Weg- und Binnenpendler/-innen auf ihrem Weg mit verschiedenen Verkehrsmitteln benötigen. Die Durchschnittszeiten sind bei allen Städten in einer ähnlichen Grössenordnung und liegen ohne Berücksichtigung der Verkehrsmittel bei etwa 35

Minuten. Beim Langsamverkehr bewegt sich die Durchschnittszeit zwischen 15 und 20 Minuten, beim motorisierten Individualverkehr zwischen 25 und 30 Minuten und beim öffentlichen Verkehr zwischen 40 und 45 Minuten, ein Indiz dafür, dass für längere Strecken eher der öffentliche Verkehr benutzt wird. Im Gegensatz dazu, ist der Langsamverkehr insbesondere bei kurzen Wegen attraktiv.

Grafik 9: Durchschnittliche Wegzeit Weg- und Binnenpendler/-innen¹ nach Verkehrsmittel² der Städte Bern, Basel, Genf, Lausanne und Zürich 2010



Quelle: Strukturerhebung 2010 – Datenbearbeitung: Statistikdienste der Stadt Bern

¹ Für die Grafik berücksichtigt wurde die ständige Wohnbevölkerung ab 15 Jahren, ohne Diplomat/-innen, deren Angehörige sowie Personen aus Kollektivhaushalten.

² ÖV: öffentlicher Verkehr, MIV: motorisierter Individualverkehr, LV: Langsamverkehr

5. Wer pendelt?

Um Aufschluss darüber zu erhalten, welche Charakteristiken Pendler/-innen aufweisen, werden die Weg- und Binnenarbeitspendler/-innen, also die in der Stadt Bern wohnhaften Arbeitstätigen nach unterschiedlichen Kriterien betrachtet. Ausbildungspendler/-innen sind in diesem Abschnitt nicht berücksichtigt. Welches Verkehrsmittel wird benutzt und wie lange pendeln Personen mit unterschiedlichen Bildungsabschlüssen und sozioprofessioneller Stellung? Bezüglich der Wegzeit können zwischen den jeweiligen Gruppen kaum grosse Unterschiede aufgezeigt werden. Bei der Wahl der Verkehrsmittel zeigt sich dagegen ein differenzierteres Bild.

5.1 Weg- und Binnenarbeitspendler/-innen nach Ausbildungsabschluss und Verkehrsmittel

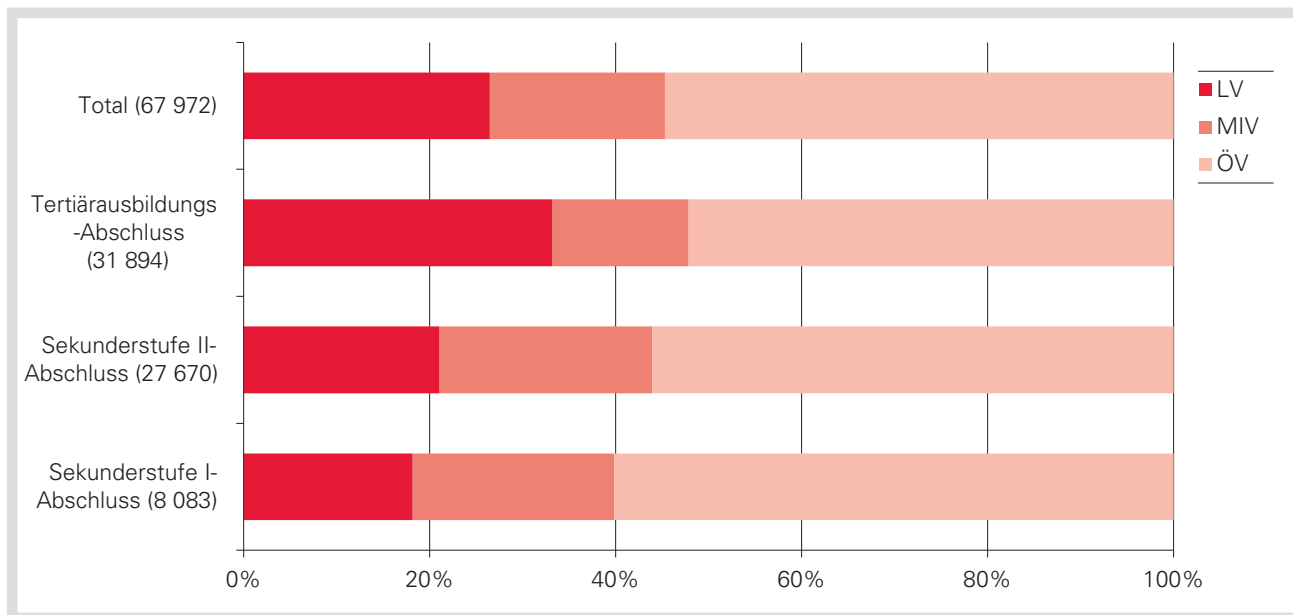
Grafik 10 zeigt, dass der Anteil der Personen mit einer abgeschlossenen Tertiärausbildung, welche mit dem Langsamverkehr zur Arbeit pendelt substantiell höher ist (33%) als bei den anderen zwei

Gruppen (18% Sekundarstufe I, 21% Sekundarstufe II). Hauptsächlich geht die Attraktivität des Langsamverkehrs auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs, aber auch der öffentliche Verkehr wird in dieser Gruppe weniger benutzt.

5.2 Weg- und Binnenarbeitspendler/-innen nach sozioprofessioneller Kategorie und Verkehrsmittel

Vergleicht man die vom Bundesamt für Statistik vorgenommene Klassifizierung der sozioprofessionellen Kategorie bezüglich der Wahl des Verkehrsmittels, so zeigen sich zwischen den einzelnen Gruppen zum Teil grosse Unterschiede. Diese Differenzen lassen sich am deutlichsten bei der Benutzung des motorisierten Individualverkehrs aufzeigen. Personen mit qualifizierten manuellen Berufen haben den höchsten Anteil beim motorisierten Individualverkehr (46%). Ein Grund dafür könnte darauf zurück zu führen sein, dass zur Verrichtung manueller Tätigkeiten oft ein Fahrzeug notwendig ist. Ebenfalls hoch ist der Anteil bei der Kategorie «Oberstes Management, freie und gleichgestellte Berufe» (31%) und «andere Selbst-

Grafik 10: Weg- und Binnenarbeitspendler/-innen¹ nach Ausbildungsabschluss und Verkehrsmittel² 2010



Quelle: Strukturerhebung 2010 – Datenbearbeitung: Statistikdienste der Stadt Bern

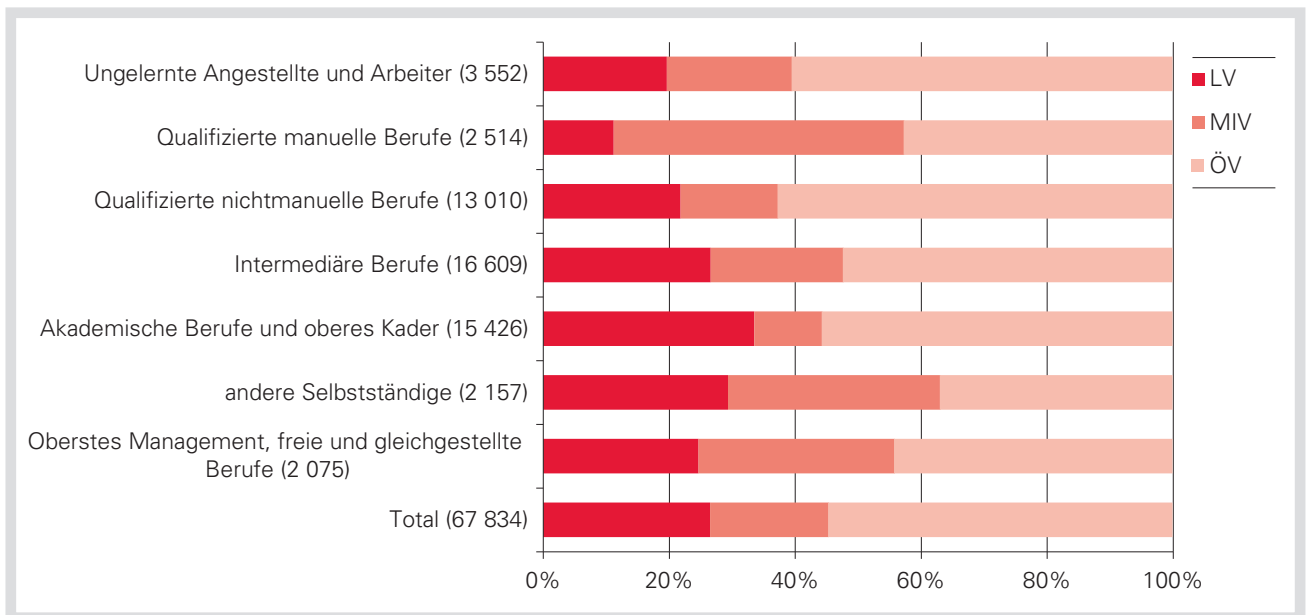
¹ Für die Grafik berücksichtigt wurde die ständige Wohnbevölkerung ab 15 Jahren, ohne Diplomaten/-innen, deren Angehörige sowie Personen aus Kollektivhaushalten. Aufgrund von fehlenden Werten zum Verkehrsmittel und zum höchsten Ausbildungsabschluss, muss die Summe der Werte der ausgewiesenen Verkehrsmittel und Ausbildungsabschlüsse nicht dem Total entsprechen.

² LV: Langsamverkehr, MIV: motorisierter Individualverkehr, ÖV: öffentlicher Verkehr

ständige» (34%). Auf der anderen Seite benutzen Personen in akademischen Berufen und im oberen Kader nur 11% den motorisierten Individualverkehr. Beim Langsamverkehr weist diese Gruppe mit 33% den höchsten Anteil aller Gruppen auf. Der öffentliche Verkehr erfreut sich bei den qualifizierten nichtmanuellen Berufen (63%) wie auch

bei den ungelernten Angestellten und Arbeitern (60%) der grössten Beliebtheit. Diese Befunde decken sich mit den Beobachtungen im letzten Abschnitt, welche Akademiker als häufigste Benutzer des Langsamverkehrs ausgemacht und für den öffentlichen Verkehr Ungelernte als typische Nutzergruppe eruiert haben.

Grafik 11: Weg- und Binnenarbeitspendler/-innen¹ nach sozioprofessioneller Kategorie und Verkehrsmittel² 2010



Quelle: Strukturerhebung 2010 – Datenbearbeitung: Statistikdienste der Stadt Bern

¹ Für die Grafik berücksichtigt wurde die ständige Wohnbevölkerung ab 15 Jahren, ohne Diplomat/-innen, deren Angehörige sowie Personen aus Kollektivhaushalten. Die Kategorien Lernende in dualer beruflicher Grundbildung und nicht zuteilbare Erwerbstätige wurden aufgrund der zu kleinen Fallzahlen nicht ausgewiesen.

² LV: Langsamverkehr, MIV: motorisierter Individualverkehr, ÖV: öffentlicher Verkehr

6. Beschäftigung der Pendler/-innen

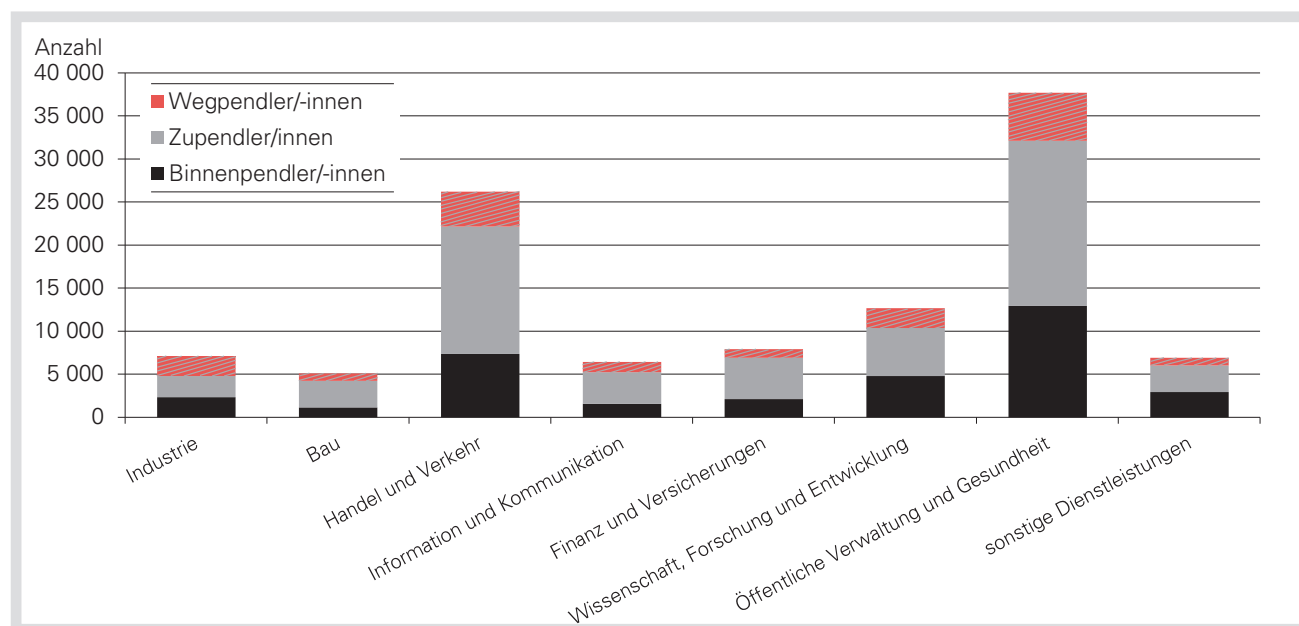
Hinblicklich der Beschäftigung der Pendler/-innen werden wiederum nur die Arbeitspendler/-innen betrachtet und die Ausbildungspendler/-innen aus der Auswertung ausgeschlossen. Im ersten Abschnitt wird die Anzahl Pendler/-innen nach Wirtschaftszweigen betrachtet. Im zweiten Teil wird das Pendlerverhalten in Bezug auf die Unternehmensgrösse untersucht.

6.1 Zu-, Weg- und Binnenarbeitspendler/-innen nach Wirtschaftszweig

Grafik 12 zeigt zum einen in welchen Wirtschaftszweigen wie viele Personen arbeiten. Zum anderen kann die Anzahl Zu- und Binnenpendler/-innen beobachtet werden. Als zusätzliche Information

sind auch die Wegpendler/-innen, welche im jeweiligen Zweig an einem anderen Ort arbeiten, sichtbar. Überall überwiegt die Zahl der Zupendler/-innen diejenige der Wegpendler/-innen. In anderen Worten: Um die Beschäftigten in der Stadt Bern in den verschiedenen Zweigen konstant zu halten, sind Zupendler/-innen unabdingbar. Ihr Anteil an allen Beschäftigten reicht von 58% (sonstige Dienstleistungen) bis 77% (Bau). Den mit Abstand höchsten Anteil an Wegpendler/-innen weist die Industrie auf (33%). Das hat wahrscheinlich mit der relativ kleinen Anzahl an Beschäftigten in der Stadt Bern in diesem Zweig gegenüber der Gesamtschweiz zu tun. Nichtsdestotrotz verzeichnet auch dieser Bereich einen positiven Pendlersaldo und ist damit auf Zupendler/-innen von ausserhalb der Stadt Bern angewiesen.

Grafik 12: Zu-, Weg- und Binnenarbeitspendler/-innen¹ nach Wirtschaftszweigen 2010



Quelle: Strukturerhebung 2010 – Datenbearbeitung: Statistikdienste der Stadt Bern

Lesebeispiel: Im Wirtschaftszweig Handel und Verkehr sind 26 200 Personen beschäftigt. Davon sind 18 800 Zupendler/-innen (graue und grauschraffierte Fläche) und 7 400 Binnenpendler/-innen (schwarze Fläche). Zudem gibt es 4 000 Wegpendler/-innen (rotschraffierte Fläche), welche an einem anderen Ort in diesem Wirtschaftszweig arbeiten.

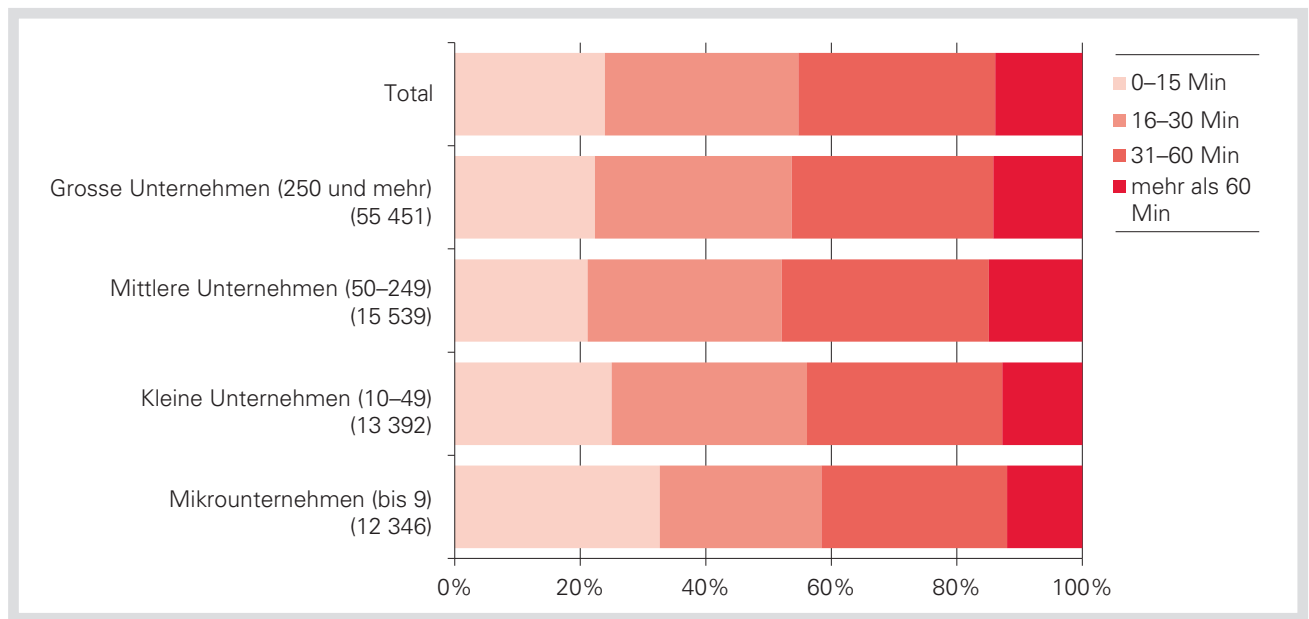
¹ Für die Grafik berücksichtigt wurde die ständige Wohnbevölkerung ab 15 Jahren, ohne Diplomaten/-innen, deren Angehörige sowie Personen aus Kollektivhaushalten.

6.2 Zu- und Binnenarbeitspendler/-innen nach Unternehmensgrösse und Dauerkategorie

In Grafik 13 wurden die Zu- und Binnenarbeitspendler/-innen nach der Grösse ihrer Unternehmen angeordnet und ihre Arbeitswegzeit unter-

sucht. Es ist zwar eine leichte Tendenz erkennbar, dass Beschäftigte grösserer Unternehmen längere Arbeitswege auf sich nehmen. Insgesamt bewegen sich die Anteile aber in einem ähnlichen Bereich.

Grafik 13: Zu- und Binnenarbeitspendler/-innen¹ nach Unternehmensgrösse und Dauerkategorie 2010



Quelle: Strukturerhebung 2010 – Datenbearbeitung: Statistikdienste der Stadt Bern

¹ Für die Grafik berücksichtigt wurde die ständige Wohnbevölkerung ab 15 Jahren, ohne Diplomat/-innen, deren Angehörige sowie Personen aus Kollektivhaushalten.

II. Methodik

Strukturerhebung

Die vorliegende Auswertung basiert auf Daten der Strukturerhebung 2010. Bei Vergleichen mit früheren Jahren, wurde die jeweils harmonisierte Volkszählung herangezogen. Die Strukturerhebung ist Teil des neuen Volkszählungssystems, welches die zuvor im 10-Jahres-Rhythmus durchgeführten Vollerhebungen abgelöst hat. Die neue Volkszählung wird jährlich erhoben und basiert massgeblich auf Einwohnerregistern, den wichtigsten Bundespersonenregistern sowie dem eidgenössischen Gebäude- und Wohnungsregister. Diese Informationen werden mit spezifischen Fragen an Personen und Haushalte ergänzt, welche mit einer Stichprobenziehung ausgewählt werden. Dazu gehört auch die jährlich durchgeführte Strukturerhebung, bei welcher rund 3% der Bevölkerung befragt werden. Aufgrund des jährlichen Rhythmus können gesellschaftliche Entwicklungen zeitnaher als zuvor aufgezeichnet werden. Die mittels Hochrechnung geschätzten Resultate können jedoch erst ab einer kritischen Grösse als akkurate Schätzung bezeichnet werden. Demgegenüber standen mit dem vorangehenden System flächendeckende Daten zur Verfügung. Um präzisere Aussagen zur Struktur der Stadtberner Bevölkerung und auch zu kleinräumigen Gebietseinheiten machen zu können, hat die Stadt Bern ihre Stichprobe aufstocken lassen. In der Stadt Bern wurden deshalb im Jahre 2010 rund 13 000 Personen befragt, also rund 10% der Bevölkerung. Durch die jährlich erhobenen Daten können Ergebnisse ab 2014 über drei Jahre und später sogar über fünf Jahre zusammengefasst werden. Damit sind noch detailliertere Auswertungen möglich. Die Strukturerhebung gibt Aufschluss über eine breite Palette von Themen. Im vorliegenden Bericht werden das Pendleraufkommen und das Pendlerverhalten der Stadtberner Bevölkerung, wie auch der in die Stadt Bern zupendelnden Personen analysiert. Dabei wird eine Vielzahl von Einflussfaktoren, wie das Verkehrsmittel oder die Pendeldauer berücksichtigt.

Ständige Wohnbevölkerung

Grundlage für die Stichprobenziehung zur Strukturerhebung bildet die ständige Wohnbevölkerung über 15 Jahren in Privathaushalten. Eingeschlossen sind damit alle in der Stadt Bern gemeldeten Personen schweizerischer Staatsangehörigkeit mit Hauptwohnsitz sowie sämtliche ausländische Staatsangehörige ausserhalb des Asylprozesses mit einer Aufenthalts- oder Niederlassungsbewilligung für mindestens 12 Monate oder Kurzaufenthaltsbewilligungen mit einer kumu-

lierten Aufenthaltsdauer von mindestens 12 Monaten. Ebenfalls inbegriffen sind Personen im Asylprozess mit einer Gesamtaufenthaltsdauer von über 12 Monaten. Diplomat/-innen, deren Angehörige sowie Personen aus Kollektivhaushalten (z. B. Bewohner/-innen von Spitälern, Pflegeheimen, Gefängnissen) gehören ebenfalls zur ständigen Wohnbevölkerung, wurden jedoch bei der Stichprobe der Strukturerhebung nicht berücksichtigt.

Auswertungen

Bei den ausgewiesenen Zahlen handelt es sich stets um Schätzungen für die Gesamtbevölkerung, welche auf der gezogenen Stichprobe basieren. Die ausgewerteten Daten – sowohl in den Grafiken wie auch in den Tabellen des Anhangs – sind gerundet, weshalb das Total nicht genau der Summe der einzelnen Teile entsprechen muss. Die Stichprobenziehung hat eine gewisse Unsicherheit zur Folge. Bei den ausgewiesenen Ergebnissen handelt es sich um die Werte, die mit der höchsten Wahrscheinlichkeit dem tatsächlichen Wert in der Bevölkerung entsprechen. Mit zunehmender Grösse der Stichprobe erhöht sich diese Wahrscheinlichkeit. Als Mass für die Präzision der Schätzung wird oftmals ein Vertrauensintervall angegeben. Dieses gibt den Bereich an, in dem sich der tatsächliche Wert mit einer hohen Wahrscheinlichkeit befindet. Bei den in den Tabellen des Anhangs angegebenen Vertrauensintervallen wird diese Wahrscheinlichkeit bei 95% festgelegt. Für grössere Stichproben schrumpft das Vertrauensintervall, was gleichbedeutend mit einer höheren Präzision für die Schätzung ist. Die Vertrauensintervalle im Anhang werden in der jeweiligen Masseinheit der Schätzung angegeben. Wird zum Beispiel für eine Schätzung von 1000 Personen ein Vertrauensintervall von ± 70 angegeben, bedeutet dies, dass der tatsächliche Wert mit 95% Wahrscheinlichkeit zwischen 1070 und 930 liegt. Schätzungen, welche auf Stichprobengrössen mit weniger als 30 Beobachtungen beruhen, werden wegen ihrer Ungenauigkeit und aus Datenschutzgründen nicht publiziert und in den Tabellen durch ein «X» ersetzt.

III. Begriffliche Abgrenzungen

Arbeits- und Ausbildungspendler/-innen

Der Begriff des Pendelns wird häufig mit der Bewegung von Personen vom Wohn- zum Arbeitsort unter Zuhilfenahme eines Verkehrsmittels definiert. Im vorliegenden Bericht werden die Begriffe des Pendelns und der Pendler/-innen weiter gefasst. Sie beinhalten auch Personen, welche zum Zweck der Ausbildung regelmässig den Weg vom Wohnort zur Ausbildungsstätte auf sich nehmen. In den letzten beiden Abschnitten, welche die Charakteristiken und die Beschäftigungssituation der Pendler untersuchen, wird die Grundgesamtheit auf die Arbeitspendler/-innen eingeschränkt. Personen, welche sowohl zum Zweck der Arbeit, wie auch aus Gründen der Ausbildung pendeln, werden den Arbeitspendler/-innen zugerechnet. Das für die Ausbildung begründete Pendeln wird jedoch dem gesamten Pendelvolumen dieser Personen hinzugerechnet. Pendelt eine Person etwa an einem Tag zur Arbeit und an vier Tagen zur Ausbildungsstätte, wird mit fünf Pendeltagen gerechnet.

Zu-, Weg- und Binnenpendler/-innen

Der vorliegende Bericht befasst sich mit der Stadt Bern als Untersuchungsgegenstand. Dabei sind sowohl Personen relevant, welche die Stadt Bern als Zielort ihrer Tätigkeit angeben, wie auch solche die den entgegengesetzten Weg auf sich nehmen. Dazu gibt es auch Menschen, die innerhalb der Stadt Bern vom Wohn- zum Tätigkeitsort pendeln. Personen, welche unter die in II. definierte Gesamtpopulation fallen, ausserhalb der Stadt Bern ihren Wohnsitz haben und zum Zweck der Arbeit oder Ausbildung in die Stadt Bern kommen, werden als Zupendler/-innen definiert. Personen, die die Stadtgrenze in entgegengesetzter Richtung überqueren und die zuvor genannten Kriterien erfüllen, werden als Wegpendler/-innen festgelegt. Binnenpendler/-innen werden Personen genannt, welche auf ihrem Arbeits- oder Ausbildungsweg die Wohnung verlassen, aber die Stadtgrenze nicht überqueren. Auch bei dieser Einteilung wird die Differenzierung nach Arbeits- und Ausbildungspendler/-innen gemäss vorangehender Hierarchisierung vorgenommen. Das heisst etwa, dass eine Person, welche in der Stadt Bern wohnt, zwei Tage in der Stadt Bern arbeitet und drei Tage ausserhalb der Stadt Bern einer Ausbildung nachgeht, als Binnenpendler/-in gilt.

Verkehrsmittel

Bei der Befragung konnten die Personen bezüglich des eingesetzten Verkehrsmittels mehrere Angaben machen. Zur Bestimmung des Hauptverkehrsmittels wurden die Angaben hierarchisiert. Die öffentlichen Verkehrsmittel wurden dabei den privaten Verkehrsmitteln vorangesetzt und die schnelleren wurden den langsameren Verkehrsmitteln übergeordnet. Wenn ein Pendler zuerst über eine längere Strecke sein Auto benutzt und danach für wenige Minuten ins Tram umsteigt, wird das Tram als Hauptverkehrsmittel berücksichtigt. Im vorliegenden Bericht wurden die Verkehrsmittel in drei Gruppen eingeteilt. Der öffentliche Verkehr (ÖV) umfasst dabei die Eisenbahn, den öffentlichen Strassenverkehr, Trolleybus, Autobus, Postauto, Gesellschaftswagen und weitere Transportmöglichkeiten wie Schiff und Seilbahn. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) setzt sich aus dem Auto und den motorisierten Zweirädern zusammen. Unter dem Begriff Langsamverkehr (LV) wird schliesslich die Fortbewegung zu Fuss, per Velo und mit weiteren fahrzeugähnlichen Geräten zusammengefasst.

Gewichtung

Zur Berechnung der Schätzungen werden verschiedene Methoden der Stichprobenziehung miteinander kombiniert, was in einem Gewicht für jede Beobachtung resultiert. Die Gesamtpopulation wird zuerst nach bestimmten Merkmalen in der Bevölkerung in Schichten unterteilt. Das Gewicht der einzelnen Beobachtungen hängt zum einen von der jeweiligen Schicht ab. Zum anderen werden die durch die erste Gewichtung erzielten Subtotale den tatsächlichen Werten, welche anderen Auswertungen entnommen wurden, durch Kalibrierung angepasst. Es resultiert ein vom Bundesamt für Statistik (BFS) errechnetes Gewicht für jede Beobachtung.

Bei der Befragung wird unter anderem auch die Anzahl Pendelwege pro Woche eruiert. Diese Daten werden in der vorliegenden Auswertung genutzt, um die Schätzungen durch den Einbezug der Pendelintensität präziser zu bestimmen. Dabei werden je zwei Wege an fünf Tagen mit einem Wert für das Gewicht von 1 festgelegt. Arbeitet jemand beispielsweise nur an drei Tagen und hat in Folge dessen 6 Pendelwege pro Woche, so wird das Gewicht der Pendelintensität für diese Person mit 0,6 bestimmt. Die Gewichte aus der Stichprobenziehung, welche durch das Bundesamt für Statistik berechnet wurden, werden also zusätzlich mit der Pendelintensität gewichtet.

Anhang

A-1 Zu-, Weg- und Binnenpendler/-innen¹ nach Verkehrsmittel 1970–2010

	Langsamverkehr			Motorisierter Individualverkehr			Öffentlicher Verkehr			Total		Antwortquote ²
	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anteil	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anteil	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anteil	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	
Bern 1970	Zupendler/-innen	3 897	8.6%	16 476		36.2%	24 419		53.6%	45 516		98.4%
	Wegpendler/-innen	779	13.2%	2 233		37.9%	2 774		47.1%	5 894		98.2%
	Pendlersaldo	3 118		14 243			21 645			39 622		
	Binnenpendler/-innen	24 421	36.3%	12 517		18.6%	27 670		41.1%	67 242		96.1%
Bern 1980	Zupendler/-innen	4 474	6.6%	25 937		38.4%	33 849		50.1%	67 522		95.2%
	Wegpendler/-innen	541	7.8%	3 272		47.0%	2 861		41.1%	6 969		95.8%
	Pendlersaldo	3 933		22 665			30 988			60 553		
	Binnenpendler/-innen	15 942	27.0%	11 308		19.1%	25 341		42.9%	59 054		89.1%
Bern 1990	Zupendler/-innen	2 811	3.3%	28 307		33.1%	53 369		62.4%	85 585		98.7%
	Wegpendler/-innen	683	6.0%	4 495		39.5%	5 921		52.0%	11 385		97.5%
	Pendlersaldo	2 128		23 812			47 448			74 200		
	Binnenpendler/-innen	11 985	24.2%	8 086		16.3%	28 192		56.8%	49 598		97.3%
Bern 2000	Zupendler/-innen	2 310	2.5%	35 120		37.4%	54 169		57.7%	93 903		97.5%
	Wegpendler/-innen	660	4.3%	5 857		38.1%	8 236		53.6%	15 365		96.0%
	Pendlersaldo	1 650		29 263			45 933			78 538		
	Binnenpendler/-innen	11 852	27.0%	7 179		16.4%	22 382		51.0%	43 894		94.3%
Bern 2010	Zupendler/-innen	3 518	3.2%	34 047		31.2%	70 984		65.1%	108 981	1 768	99.6%
	Wegpendler/-innen	1 501	6.3%	7 068		29.7%	15 173		63.8%	23 779	629	99.8%
	Pendlersaldo	2 017		26 979			55 811			85 201	3 706	
	Binnenpendler/-innen	19 396	36.6%	5 864		11.1%	27 674		52.2%	53 042	1 000	99.8%

¹ Für die Tabelle berücksichtigt wurde die ständige Wohnbevölkerung ab 15 Jahren, ohne Diplomateninnen und Diplomaten, deren Angehörige sowie Personen aus Kollektivhaushalten.

² Die Antwortquote beschreibt den Anteil einer Teilgesamtheit, für welche eine der vorgegebenen Antwortkategorien angegeben wurde. Liegt dieser nicht bei 100%, entspricht die Summe der Werte der einzelnen Kategorien nicht dem Total.

A-2 Zu-, Weg- und Binnenpendler/-innen¹ nach Verkehrsmittel in den Städten Bern, Basel, Genf, Lausanne und Zürich 2010

	Langsamverkehr			Motorisierter Individualverkehr			Öffentlicher Verkehr			Total		Antwort- quote ²
	Anzahl	Vertrauens- intervall +/- (Anzahl)	Anteil	Anzahl	Vertrauens- intervall +/- (Anzahl)	Anteil	Anzahl	Vertrauens- intervall +/- (Anzahl)	Anteil	Anzahl	Vertrauens- intervall +/- (Anzahl)	
Bern												
Zupendler/-innen	3 518	673	3.2%	34 047	1 890	31.2%	70 984	2 157	65.1%	108 981	1 768	99.6%
Wegpendler/-innen	1 501	263	6.3%	7 068	513	29.7%	15 173	698	63.8%	23 779	629	99.8%
Pendlersaldo	2 017	733		26 979	2 195		55 811	3 074		85 201	3 706	
Binnenpendler/-innen	19 396	1 002	36.6%	5 864	528	11.1%	27 674	964	52.2%	53 042	1 000	99.8%
Basel												
Zupendler/-innen	6 031	961	8.3%	22 328	1 527	30.7%	44 107	1 758	60.7%	72 634	1 505	99.8%
Wegpendler/-innen	1 729	502	6.5%	8 139	1 016	30.6%	16 669	1 113	62.7%	26 584	896	99.8%
Pendlersaldo	4 302	1 109		14 189	2 064		27 438	2 819		46 051	3 550	
Binnenpendler/-innen	23 087	1 673	38.9%	5 285	881	8.9%	30 844	1 704	52.0%	59 277	1 351	99.9%
Genf												
Zupendler/-innen	4 792	723	5.8%	28 265	1 379	34.2%	49 127	1 569	59.4%	82 663	1 218	99.4%
Wegpendler/-innen	3 224	567	10.1%	10 901	867	34.3%	17 418	999	54.8%	31 810	748	99.2%
Pendlersaldo	1 568	944		17 364	1 895		31 709	2 472		50 853	3 174	
Binnenpendler/-innen	25 296	1 448	37.9%	10 725	983	16.1%	30 358	1 490	45.4%	66 800	1 219	99.4%
Lausanne												
Zupendler/-innen	2 250	525	3.1%	32 200	1 366	45.0%	36 758	1 409	51.4%	71 482	2 838	99.6%
Wegpendler/-innen	1 139	330	3.3%	12 804	925	36.9%	20 560	1 078	59.2%	34 747	3 140	99.3%
Pendlersaldo	1 111	626		19 396	1 994		16 198	2 325		36 736	3 075	
Binnenpendler/-innen	11 646	1 027	27.1%	8 729	870	20.3%	22 400	1 200	52.2%	42 948	983	99.6%
Zürich												
Zupendler/-innen	3 791	766	1.6%	69 235	2 668	29.7%	158 808	3 234	68.2%	232 862	2 705	99.6%
Wegpendler/-innen	2 210	337	3.7%	20 175	783	33.5%	37 608	977	62.4%	60 236	821	99.6%
Pendlersaldo	1 581	842		49 059	3 138		121 200	4 679		172 627	5 575	
Binnenpendler/-innen	34 016	1 272	21.1%	17 285	825	10.7%	108 990	1 744	67.8%	160 838	1 560	99.7%

¹ Für die Tabelle berücksichtigt wurde die ständige Wohnbevölkerung ab 15 Jahren, ohne Diplomaten und Diplomaten, deren Angehörige sowie Personen aus Kollektivhaushalten.

² Die Antwortquote beschreibt den Anteil einer Teilgesamtheit, für welche eine der vorgegebenen Antwortkategorien angegeben wurde. Liegt dieser nicht bei 100%, entspricht die Summe der Werte der einzelnen Kategorien nicht dem Total.

A-3 Zu und Wegpendler/-innen nach Region und Verkehrsmittel 2010

Zupendler/-innen¹

		Langsamverkehr			Motorisierter Individualverkehr			Öffentlicher Verkehr			Total		Anwort- quote ² Anteil
		Anzahl	Vertrauens- intervall +/- (Anzahl)	Anteil	Anzahl	Vertrauens- intervall +/- (Anzahl)	Anteil	Anzahl	Vertrauens- intervall +/- (Anzahl)	Anteil	Anzahl	Vertrauens- intervall +/- (Anzahl)	
Bern-Mittelland	2010	2 582	560	4.9%	14 944	1 291	28.6%	34 505	1 505	66.1%	52 170	2 201	99.7%
	2000	2 197		4.1%	18 913		34.9%	31 919		58.9%	54 176		97.9%
Emmental	2010	X	X	X	1 865	433	30.7%	4 006	456	66.0%	6 074	875	98.9%
	2000	X		X	1 974		38.0%	3 036		58.5%	5 189		97.1%
Oberraargau	2010	X	X	X	X	X	X	2 030	320	79.2%	2 565	609	100.0%
	2000	X		X	456		25.9%	1 246		70.6%	1 764		96.6%
Oberland ³	2010	X	X	X	961	301	30.5%	2 090	359	66.4%	3 146	645	98.2%
	2000	X		X	763		31.9%	1 314		54.9%	2 394		95.7%
Thun	2010	X	X	X	3 058	521	36.3%	5 187	592	61.6%	8 417	1 035	99.0%
	2000	37		0.5%	2 810		40.4%	3 942		56.7%	6 947		97.7%
Biel/Bienne- Jura bernois ³	2010	X	X	X	971	317	30.5%	2 187	361	68.6%	3 186	642	100.0%
	2000	X		X	729		31.9%	1 437		62.9%	2 284		95.0%
Seeland	2010	X	X	X	2 799	504	33.8%	3 658	497	44.2%	6 549	1 035	100.0%
	2000	X		X	2 236		42.0%	2 963		55.6%	5 329		99.7%
Zürich	2010	X	X	X	X	X	X	2 402	295	86.1%	2 788	472	100.0%
	2000	X		X	164		19.1%	650		75.6%	860		94.7%
Luzern	2010	X	X	X	X	X	X	1 215	160	79.9%	1 521	331	100.0%
	2000	X		X	117		29.2%	273		68.1%	401		97.3%
Freiburg	2010	X	X	X	5 040	643	52.8%	4 466	645	46.8%	9 552	1 165	99.5%
	2000	X		X	4 226		55.3%	3 254		42.6%	7 638		98.0%
Solothurn	2010	X	X	X	1 221	329	26.9%	3 299	477	72.8%	4 533	818	100.0%
	2000	X		X	1 250		41.8%	1 656		55.4%	2 990		97.4%
Basel-Stadt	2010	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	100.0%
	2000	X		X	30		9.6%	264		84.3%	313		93.9%
Basel-Land	2010	X	X	X	X	X	X	X	X	X	826	311	100.0%
	2000	X		X	98		24.2%	287		70.9%	405		95.1%
Aargau	2010	X	X	X	X	X	X	1 676	194	78.3%	2 142	390	99.2%
	2000	X		X	215		30.8%	469		67.2%	698		98.0%
Waadt	2010	X	X	X	X	X	X	666	127	69.1%	964	240	100.0%
	2000	X		X	418		46.0%	466		51.3%	909		97.2%
Neuenburg	2010	X	X	X	X	X	X	501	112	66.8%	750	213	100.0%
	2000	X		X	354		41.5%	477		55.9%	854		97.3%
Total 2010	2010	3 518	673	3.2%	34 047	1 890	31.2%	70 984	2 157	65.1%	108 981	1 768	99.6%
	2000	2 310		2.5%	35 120		37.4%	54 169		57.7%	93 903		97.5%

¹ Für die Tabelle berücksichtigt wurde die ständige Wohnbevölkerung ab 15 Jahren, ohne Diplomaten und Diplomaten, deren Angehörige sowie Personen aus Kollektivhaushalten. Kantone mit weniger als 250 Zu- und Wegpendler/-innen werden nicht ausgewiesen, weshalb die Summe dieser Werte nicht dem Total entsprechen muss.

² Die Antwortquote beschreibt den Anteil einer Teilgesamtheit, für welche eine der vorgegebenen Antwortkategorien angegeben wurde. Liegt dieser nicht bei 100%, entspricht die Summe der Werte der einzelnen Kategorien nicht dem Total.

³ Die Verwaltungsbezirke Jura bernois und Biel/Bienne sowie Obersimmental-Saenen, Frutigen-Niedersimmental und Interlaken-Oberhasli wurden aufgrund geringer Fallzahlen zu den Regionen Biel/Bienne - Jura bernois und Oberland zusammengefasst.

X Aufgrund der geringen Fallzahlen kann für die betreffenden Kategorien keine verlässliche Schätzung gemacht werden.

Weg- und Binnenpendler/-innen¹

	Langsamverkehr			Motorisierter Individualverkehr			Öffentlicher Verkehr			Total		Antwortquote ² Anteil
	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anteil	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anteil	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anteil	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	
Bern-Mittelland	2010 2000	978 649	8.7% 7.0%	3 955 3 820	379 107	35.4% 41.1%	6 229 4 560	465 130	55.7% 49.1%	11 181 9 290	630 220	99.8% 97.2%
Emmental	2010 2000	X 30	X 3.9%	384 357	X 357	32.8% 46.2%	768 382	130 382	65.6% 49.4%	1 171 773	220 773	100.0% 96.0%
Oberaargau	2010 2000	X X	X X	X 65	X 65	X 28.4%	263 151	54 151	71.8% 65.9%	366 229	118 229	100.0% 94.3%
Oberland	2010 2000	X X	X X	X 56	X 56	X 27.5%	X 128	X 128	X 62.7%	269 204	97 204	100.0% 90.2%
Thun	2010 2000	X 40	X 6.2%	347 277	94 277	35.2% 42.6%	591 353	136 353	60.0% 54.3%	985 650	212 650	100.0% 100.0%
Biel/Bienne-Jura bernois ³	2010 2000	X X	X X	X 174	X 174	X 24.8%	925 497	107 497	79.2% 70.7%	1 169 703	203 703	100.0% 100.0%
Seeland	2010 2000	X X	X X	333 250	94 250	46.5% 53.9%	376 198	123 198	52.5% 42.7%	716 464	190 464	100.0% 97.0%
Zürich	2010 2000	X X	X X	X 82	X 82	X 11.1%	1 482 619	226 619	91.4% 83.5%	1 621 741	320 741	100.0% 94.6%
Luzern	2010 2000	X X	X X	X X	X X	X X	226 61	57 61	73.3% 64.9%	308 94	105 94	100.0% 89.4%
Freiburg	2010 2000	X X	X X	491 348	149 348	31.1% 40.5%	1 083 470	215 470	68.5% 54.7%	1 580 859	317 859	100.0% 98.8%
Solothurn	2010 2000	X X	X X	X 180	X 180	X 39.6%	563 249	108 249	64.9% 54.7%	867 455	203 455	100.0% 94.3%
Basel-Stadt	2010 2000	X X	X X	X X	X X	X X	256 124	37 124	87.7% 86.7%	292 143	94 143	100.0% 98.6%
Basel-Land	2010 2000	X X	X X	X X	X X	X X	X X	X X	X X	X 52	X 52	100.0% 96.2%
Aargau	2010 2000	X X	X X	X 47	X 47	X 30.3%	310 92	72 92	78.7% 59.4%	394 155	128 155	100.0% 89.7%
Vaudt	2010 2000	X X	X X	X 39	X 39	X 33.9%	X 67	X 67	X 58.3%	320 115	125 115	100.0% 92.2%
Neuenburg	2010 2000	X X	X X	X 32	X 32	X 15.0%	X 176	X 176	X 82.6%	263 213	98 213	100.0% 97.7%
Total 2010	2010 2000	1 501 660	263 4.3%	7 068 5 857	513 5 857	29.7% 38.1%	15 173 8 236	698 8 236	63.8% 53.6%	23 779 15 365	629 1 000	99.8% 96.0%
Binnenpendler/-innen	2010 2000	19 396 11 852	1 002 270%	5 864 7 179	528 7 179	11.1% 16.4%	27 674 22 382	964 22 382	52.2% 51.0%	53 042 43 894	1 000 43 894	99.8% 94.3%

¹ Für die Tabelle berücksichtigt wurde die ständige Wohnbevölkerung ab 15 Jahren, ohne Diplomaten und Diplomaten, deren Angehörige sowie Personen aus Kollektivhaushalten. Kantone mit weniger als 250 Zu- und Wegpendler/-innen werden nicht ausgewiesen, weshalb die Summe dieser Werte nicht dem Total entsprechen muss. X: Aufgrund der geringen Fallzahlen kann für die betreffenden Kategorien keine verlässliche Schätzung gemacht werden.

² Die Antwortquote beschreibt den Anteil einer Teilgesamtheit, für welche eine der vorgegebenen Antwortkategorien angegeben wurde. Liegt dieser nicht bei 100%, entspricht die Summe der Werte der einzelnen Kategorien nicht dem Total.

³ Die Verwaltungsbezirke Jura bernois und Biel/Bienne sowie Obersimmental-Saanen, Frutigen-Niedersimmental und Interlaken-Oberhasli wurden aufgrund geringer Fallzahlen zu den Regionen Biel/Bienne – Jura bernois und Oberland zusammengefasst.

X Aufgrund der geringen Fallzahlen kann für die betreffenden Kategorien keine verlässliche Schätzung gemacht werden.

A-4 Zu-, Weg- und Binnenpendler/-innen¹ nach Region 1970–2010

	Jahr	Zupendler			Wegpendler			Pendlersaldo	
		Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anteil	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anteil	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)
Bern-Mittelland	2010	52 170	2 201	47.9%	11 181	630	47.0%	40 989	2 751
	2000	54 176		49.7%	9 290		60.5%	44 886	
	1990	57 950		53.2%	8 084		71.0%	49 866	
	1980	49 903		45.8%	5 121		73.5%	44 782	
	1970	34 226		31.4%	4 631		78.6%	29 595	
Emmental	2010	6 074	875	5.6%	1 171	220	4.9%	4 903	919
	2000	5 189		4.8%	773		5.0%	4 416	
	1990	4 094		3.8%	459		4.0%	3 635	
	1980	2 989		2.7%	285		4.1%	2 704	
	1970	2 008		1.8%	235		4.0%	1 773	
Oberraargau	2010	2 565	609	2.4%	366	118	1.5%	2 199	624
	2000	1 764		1.6%	229		1.5%	1 535	
	1990	1 299		1.2%	87		0.8%	1 212	
	1980	894		0.8%	52		0.7%	842	
	1970	523		0.5%	50		0.8%	473	
Oberland ²	2010	3 146	645	2.9%	269	97	1.1%	2 877	658
	2000	2 190		2.0%	204		1.3%	1 986	
	1990	1 338		1.2%	109		1.0%	1 229	
	1980	871		0.8%	53		0.8%	818	
	1970	520		0.5%	X		X	X	
Thun	2010	8 417	1 035	7.7%	985	212	4.1%	7 432	1 081
	2000	6 947		6.4%	650		4.2%	6 297	
	1990	4 750		4.4%	347		3.0%	4 403	
	1980	3 564		3.3%	220		3.2%	3 344	
	1970	2 767		2.5%	108		1.8%	2 659	
Biel/Bienne-Jura bernois ²	2010	3 186	642	2.9%	1 169	203	4.9%	2 017	681
	2000	2 284		2.1%	703		4.6%	1 581	
	1990	1 707		1.6%	370		3.2%	1 337	
	1980	1 214		1.1%	283		4.1%	931	
	1970	619		0.6%	188		3.2%	431	
Seeland	2010	6 549	1 035	6.0%	716	190	3.0%	5 833	957
	2000	5 329		4.9%	464		3.0%	4 865	
	1990	3 904		3.6%	280		2.5%	3 624	
	1980	2 492		2.3%	139		2.0%	2 353	
	1970	1 348		1.2%	106		1.8%	1 242	
Zürich	2010	2 788	472	2.6%	1 621	320	6.8%	1 167	428
	2000	860		0.8%	741		4.8%	119	
	1990	351		0.3%	412		3.6%	- 61	
	1980	165		0.2%	146		2.1%	19	
	1970	45		0.0%	76		1.3%	- 31	
Luzern	2010	1 521	331	1.4%	308	105	1.3%	1 213	350
	2000	401		0.4%	94		0.6%	307	
	1990	237		0.2%	48		0.4%	189	
	1980	93		0.1%	14		0.2%	79	
	1970	51		0.0%	7		0.1%	44	
Freiburg	2010	9 552	1 165	8.8%	1 580	317	6.6%	7 972	1 237
	2000	7 638		7.0%	859		5.6%	6 779	
	1990	5 539		5.1%	592		5.2%	4 947	
	1980	3 276		3.0%	312		4.5%	2 964	
	1970	2 567		2.4%	231		3.9%	2 336	
Solothurn	2010	4 533	818	4.2%	867	203	3.6%	3 666	852
	2000	2 990		2.7%	455		3.0%	2 535	
	1990	1 915		1.8%	162		1.4%	1 753	
	1980	1 150		1.1%	121		1.7%	1 029	
	1970	502		0.5%	59		1.0%	443	

	Jahr	Zupendler			Wegpendler			Pendlersaldo	
		Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anteil	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anteil	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)
◀ Basel-Stadt	2010	X	X	X	292	94	1.2%	X	X
	2000	313		0.3%	143		0.9%	170	
	1990	240		0.2%	75		0.7%	165	
	1980	77		0.1%	31		0.4%	46	
	1970	X		X	X		X	X	
Basel-Land	2010	826	311	0.8%	X	X	X	X	X
	2000	405		0.4%	52		0.3%	353	
	1990	253		0.2%	33		0.3%	220	
	1980	93		0.1%	X		X	X	
	1970	X		X	X		X	X	
Aargau	2010	2 142	390	2.0%	394	128	1.7%	1 747	415
	2000	698		0.6%	155		1.0%	543	
	1990	376		0.3%	69		0.6%	307	
	1980	160		0.1%	47		0.7%	113	
	1970	54		0.0%	31		0.5%	23	
Waadt	2010	964	240	0.9%	320	125	1.3%	645	272
	2000	909		0.8%	115		0.7%	794	
	1990	489		0.4%	68		0.6%	421	
	1980	266		0.2%	42		0.6%	224	
	1970	120		0.1%	X		X	X	
Neuenburg	2010	750	213	0.7%	263	98	1.1%	487	236
	2000	854		0.8%	213		1.4%	641	
	1990	671		0.6%	84		0.7%	587	
	1980	242		0.2%	80		1.1%	162	
	1970	105		0.1%	84		1.4%	21	
Total 2010	2010	108 981	1 768		23 779	629		85 201	3 706
	2000	93 903			15 365			78 538	
	1990	85 585			11 385			74 200	
	1980	67 522			6 969			60 553	
	1970	45 516			5 894			39 622	
Binnenpendler/-innen	2010	53 042	1 000						
	2000	43 894							
	1990	49 598							
	1980	59 054							
	1970	67 242							

1 Für die Tabelle berücksichtigt wurde die ständige Wohnbevölkerung ab 15 Jahren, ohne Diplomatinen und Diplomaten, deren Angehörige sowie Personen aus Kollektivhaushalten. Kantone mit weniger als 250 Zu- und Wegpendler/-innen werden nicht ausgewiesen, weshalb die Summe dieser Werte nicht dem Total entsprechen muss.

2 Die Verwaltungsbezirke Jura bernois und Biel/Bienne sowie Obersimmental-Saenen, Frutigen-Niedersimmental und Interlaken-Oberhasli wurden aufgrund geringer Fallzahlen zu den Regionen Biel/Bienne-Jura bernois und Oberland zusammengefasst.

X Aufgrund der geringen Fallzahlen kann für die betreffenden Kategorien keine verlässliche Schätzung gemacht werden.

A-5 Zu-, Weg- und Binnenpendler/-innen¹ nach Stadtteil und Verkehrsmittel 2010

	Langsamverkehr			Motorisierter Individualverkehr			Öffentlicher Verkehr			Total Antwortquote ²	
	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anteil	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anteil	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anteil	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)
Bern											
Zupendler/-innen	3 518	673	3.2%	34 047	1 890	31.2%	70 984	2 157	65.1%	108 981	1 768
Wegpendler/-innen	1 501	263	6.3%	7 068	513	29.7%	15 173	698	63.8%	23 779	629
Pendlersaldo	2 017	733		26 979	2 195		55 811	3 074		85 201	3 706
Binnenpendler/-innen	19 396	1 002	36.6%	5 864	528	11.1%	27 674	964	52.2%	53 042	1 000
Innere Stadt											
Zupendler/-innen	2 056	398	8.6%	3 556	663	14.8%	18 381	1 127	76.5%	24 024	1 600
Wegpendler/-innen	425	86	22.7%	X	X	X	1 262	163	67.3%	1 875	308
Pendlersaldo	1 631	441		X	X		17 119	1 257		22 148	1 336
Binnenpendler/-innen	339	105	64.5%	X	X	X	X	X	X	527	188
Länggasse-Felsenau											
Zupendler/-innen	3 131	537	12.5%	4 604	733	18.4%	17 176	1 080	68.8%	24 965	1 634
Wegpendler/-innen	2 900	435	30.7%	1 323	238	14.0%	5 206	410	55.1%	9 446	710
Pendlersaldo	231	735		3 282	806		11 969	1 463		15 519	1 788
Binnenpendler/-innen	2 187	392	72.6%	X	X	X	694	217	23.1%	3 010	521
Mattenhof-Weissenbühl											
Zupendler/-innen	4 023	590	9.9%	9 398	1 082	23.0%	27 218	1 388	66.7%	40 788	2 040
Wegpendler/-innen	3 080	438	21.1%	2 022	314	13.9%	9 478	567	65.0%	14 587	874
Pendlersaldo	943	772		7 377	1 181		17 740	1 897		26 201	2 301
Binnenpendler/-innen	2 224	293	50.2%	X	X	X	1 891	349	42.7%	4 431	506
Kirchenfeld-Schosshalde											
Zupendler/-innen	1 611	365	10.1%	5 748	741	36.2%	8 496	786	53.5%	15 885	1 296
Wegpendler/-innen	1 783	254	16.6%	2 340	302	21.8%	6 587	395	61.4%	10 735	638
Pendlersaldo	-172	469		3 408	892		1 910	1 119		5 150	1 501
Binnenpendler/-innen	1 206	187	54.7%	X	X	X	729	172	33.1%	2 204	314
Breitenrain-Lorraine											
Zupendler/-innen	1 933	468	8.7%	8 196	963	36.9%	12 052	970	54.2%	22 219	1 622
Wegpendler/-innen	2 799	334	23.2%	1 637	251	13.6%	7 598	452	63.1%	12 042	703
Pendlersaldo	-866	605		6 559	1 089		4 454	1 355		10 176	1 825
Binnenpendler/-innen	1 461	254	66.6%	X	X	X	523	150	23.8%	2 195	363
Bümpliz-Oberbottigen											
Zupendler/-innen	672	344	6.1%	5 590	712	51.0%	4 675	631	42.6%	10 961	1 180
Wegpendler/-innen	1 162	240	9.2%	3 586	378	28.3%	7 891	497	62.2%	12 682	765
Pendlersaldo	-490	996		2 004	967		-3 216	996		-1 721	1 461
Binnenpendler/-innen	1 375	231	48.7%	762	171	27.0%	678	176	24.0%	2 824	365

¹ Für die Tabelle berücksichtigt wurde die ständige Wohnbevölkerung ab 15 Jahren, ohne Diplomaten und Diplomaten, deren Angehörige sowie Personen aus Kollektivhaushalten.

² Die Antwortquote beschreibt den Anteil einer Teilgesamtheit, für welche eine der vorgegebenen Antwortkategorien angegeben wurde. Liegt dieser nicht bei 100%, entspricht die Summe der Werte der einzelnen Kategorien nicht dem Total.

X Aufgrund der geringen Fallzahlen kann für die betreffenden Kategorien keine verlässliche Schätzung gemacht werden.

A-6 Pendlermatrix¹ nach Stadtteil 2010

Von	Innere Stadt		Länggasse-Felsenau		Mattenhof-Weissenbühl		Kirchenfeld-Schosshalde		Breitenrain-Lorraine		Bümpliz-Oberbottigen		ausserhalb Stadt Bern		Total Weg- und Binnenpendler/-innen	
	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)
Innere Stadt	527	188	202	100	322	122	206	107	124	60	123	75	900	176	2 402	365
Anteil aller Zu-/Wegpendler/-innen	2.1%	21.9%	0.7%	8.4%	0.7%	13.4%	1.1%	8.6%	0.5%	5.2%	0.9%	5.1%	...	37.5%	...	...
Länggasse-Felsenau	1 051	209	3 010	521	2 021	308	479	151	893	218	560	290	4 441	405	12 456	923
Anteil aller Zu-/Wegpendler/-innen	4.3%	8.4%	10.8%	24.2%	4.5%	16.2%	2.6%	3.8%	3.7%	7.2%	4.1%	4.5%	...	35.7%	...	...
Mattenhof-Weissenbühl	2 116	329	2 700	489	4 431	506	892	193	1 142	298	690	196	7 046	456	19 018	1 095
Anteil aller Zu-/Wegpendler/-innen	8.6%	11.1%	9.7%	14.2%	9.8%	23.3%	4.9%	4.7%	4.7%	6.0%	5.0%	3.6%	...	37.0%	...	...
Kirchenfeld-Schosshalde	1 483	245	1 074	225	1 782	246	2 204	314	963	195	315	113	5 117	386	12 938	766
Anteil aller Zu-/Wegpendler/-innen	6.0%	11.5%	3.8%	8.3%	3.9%	13.8%	12.2%	17.0%	3.9%	7.4%	2.3%	2.4%	...	39.5%	...	...
Breitenrain-Lorraine	1 430	227	1 400	276	2 039	276	1 161	215	2 195	363	394	152	5 618	432	14 237	850
Anteil aller Zu-/Wegpendler/-innen	5.8%	10.0%	5.0%	9.8%	4.5%	14.3%	6.4%	8.2%	9.0%	15.4%	2.9%	2.8%	...	39.5%	...	...
Bümpliz-Oberbottigen	1 254	231	1 194	299	2 350	361	543	175	1 007	223	2 824	365	6 333	420	15 506	913
Anteil aller Zu-/Wegpendler/-innen	5.1%	8.1%	4.3%	7.7%	5.2%	15.2%	3.0%	3.5%	4.1%	6.5%	20.5%	18.2%	...	40.8%	...	...
ausserhalb Stadt Bern	16 689	1 587	18 394	1 582	32 273	2 147	12 604	1 287	18 089	1 628	8 879	1 135	...	...	...	...
Anteil aller Zu-/Wegpendler/-innen	68.0%	...	65.8%	...	71.4%	...	69.7%	...	74.1%	...	64.4%	...	...	...	...	...
Total Zu- und Binnenpendler/-innen	24 550	1 705	27 975	1 816	45 219	2 316	18 088	1 388	24 413	1 743	13 785	1 269	...	...	...	...

¹ Für die Tabelle berücksichtigt wurde die ständige Wohnbevölkerung ab 15 Jahren, ohne Diplomatinen und Diplomaten, deren Angehörige sowie Personen aus Kollektivhaushalten.

... Da das Gebiet der Schweiz ausserhalb der Stadt Bern keine Gebietseinheit bildet, ist die Angabe gegenstandslos.

A-7 Weg- und Binnenpendler/-innen¹ nach Verkehrsmittel und Dauerkategorie 2000 und 2010

Jahr	Verkehrsmittel	0–15 Minuten		16–30 Minuten		31–60 Minuten		mehr als 60 Minuten		Total	Antwortquote ²					
		Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anteil	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anteil	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)			Anteil				
2010	Langsamverkehr	15 084	659	72.2%	3 646	384	17.4%	587	208	2.8%	478	144	2.3%	20 896	1 067	94.7%
	Mot. Individualverkehr	4 846	411	37.5%	4 300	366	33.3%	1 986	329	15.4%	898	211	6.9%	12 932	748	93.0%
	Öffentlicher Verkehr	7 511	614	17.5%	14 796	747	34.5%	11 961	689	27.9%	6 367	530	14.9%	42 847	1 191	94.8%
	Total	27 441	1 169	35.7%	22 743	956	29.6%	14 534	831	18.9%	7 743	633	10.1%	76 821	1 184	94.3%
2000	Langsamverkehr	9 632		77.2%	2 187		17.5%	167		1.3%	44		0.4%	12 472		96.5%
	Mot. Individualverkehr	5 739		44.1%	5 103		39.2%	989		7.6%	120		0.9%	13 004		91.9%
	Öffentlicher Verkehr	6 233		20.9%	14 480		48.5%	5 744		19.2%	1 261		4.2%	29 885		92.7%
	Total	21 604		39.0%	21 770		39.3%	6 900		12.5%	1 425		2.6%	55 361		93.4%

¹ Für die Tabelle berücksichtigt wurde die ständige Wohnbevölkerung ab 15 Jahren, ohne Diplomatinen und Diplomaten, deren Angehörige sowie Personen aus Kollektivhaushalten. Aufgrund von fehlenden Werten zur Dauerkategorie, muss die Summe dieser Werte nicht dem Total entsprechen.

² Die Antwortquote beschreibt den Anteil einer Teigesamtheit, für welche eine der vorgegebenen Antwortkategorien angegeben wurde. Liegt dieser nicht bei 100%, entspricht die Summe der Werte der einzelnen Kategorien nicht dem Total.

A-8 Durchschnittliche Dauer Weg- und Binnenpendler/-innen¹ in den Städten Bern, Basel, Genf, Lausanne und Zürich nach Verkehrsmittel 2010

	Bern			Basel			Genf			Lausanne			Zürich		
	Mittelwert in (Minuten)	Vertrauensintervall +/- (Minuten)	Mittelwert in Minuten	Vertrauensintervall +/- (Minuten)	Mittelwert in Minuten	Vertrauensintervall +/- (Minuten)	Mittelwert in Minuten	Vertrauensintervall +/- (Minuten)	Mittelwert in Minuten	Vertrauensintervall +/- (Minuten)	Mittelwert in Minuten	Vertrauensintervall +/- (Minuten)	Mittelwert in Minuten	Vertrauensintervall +/- (Minuten)	Mittelwert in Minuten
Langsamverkehr	18.7	1.3	17.8	1.5	18.7	1.4	18.7	1.4	18.7	2.1	17.2	0.7	17.2	0.7	17.2
Mot. Individualverkehr	29.3	1.7	28.1	2.7	28.6	1.6	28.6	1.6	27.5	1.6	30.5	0.8	30.5	0.8	30.5
Öffentlicher Verkehr	44.6	1.4	43.4	2.0	45.3	1.7	45.3	1.7	44.4	1.8	42.4	0.6	42.4	0.6	42.4
Total	35.0	1.0	33.4	1.4	33.9	1.1	33.9	1.1	35.6	1.2	36.3	0.5	36.3	0.5	36.3
Antwortquote ² (Anteil)	94.3 %			93.3 %			91.4 %			93.2 %			93.8 %		

¹ Für die Tabelle berücksichtigt wurde die ständige Wohnbevölkerung ab 15 Jahren, ohne Diplomatinen und Diplomaten, deren Angehörige sowie Personen aus Kollektivhaushalten.

² Die Antwortquote beschreibt den Anteil einer Teilgesamtheit, für welche eine der vorgegebenen Antwortkategorien angegeben wurde.

A-9 Weg- und Binnenarbeitspendler/-innen¹ nach höchstem Ausbildungsabschluss und Verkehrsmittel 2010

	Langsamverkehr			Motorisierter Individualverkehr			Öffentlicher Verkehr			Total			Antwortquote ²		
	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anteil	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anteil	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anteil	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anteil	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anteil
Sekundarstufe I	1 464	275	18.1 %	1 744	299	21.6 %	4 842	396	59.9 %	8 083	661	99.6 %	8 083	661	99.6 %
Sekundarstufe II	5 810	545	21.0 %	6 304	507	22.8 %	15 470	694	55.9 %	27 670	1 020	99.7 %	27 670	1 020	99.7 %
Tertiärstufe	10 595	728	33.2 %	4 660	435	14.6 %	16 621	717	52.1 %	31 894	1 068	99.9 %	31 894	1 068	99.9 %
Total	17 948	956	26.4 %	12 778	736	18.8 %	37 109	1 079	54.6 %	67 972	1 054	99.8 %	67 972	1 054	99.8 %
Antwortquote ² (Anteil)	99.6 %			99.5 %			99.5 %			99.5 %			99.5 %		

¹ Für die Tabelle berücksichtigt wurde die ständige Wohnbevölkerung ab 15 Jahren, ohne Diplomatinen und Diplomaten, deren Angehörige sowie Personen aus Kollektivhaushalten.

² Die Antwortquote beschreibt den Anteil einer Teilgesamtheit, für welche eine der vorgegebenen Antwortkategorien angegeben wurde. Liegt dieser nicht bei 100%, entspricht die Summe der Werte der einzelnen Kategorien nicht dem Total.

A-10 Weg- und Binnenarbeitspendler/-innen¹ nach sozioprofessioneller Kategorie und Verkehrsmittel 2010

	Langsamverkehr			Motorisierter Individualverkehr			Öffentlicher Verkehr			Total	Antwortquote ²			
	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anteil	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anteil	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anteil					
Oberstes Management, freie und gleichgestellte Berufe und andere Selbstständige Akademische Berufe und oberes Kader Intermediäre Berufe Qualifizierte nichtmanuelle Berufe Qualifizierte manuelle Berufe Ungelernte Angestellte und Arbeiter	511	193	24.6%	647	182	31.1%	917	197	44.2%	2 077	331	99.9%		
	633	167	29.2%	728	195	33.6%	797	182	36.8%	2 165	316	99.7%		
	5 162	440	33.4%	1 669	250	10.8%	8 595	590	55.7%	15 442	783	99.9%		
	4 414	461	26.5%	3 498	360	21.0%	8 697	581	52.2%	16 670	827	99.6%		
	2 835	391	21.8%	2 018	279	15.5%	8 157	594	62.7%	13 017	765	99.9%		
	281	103	11.2%	1 159	226	46.0%	1 073	245	42.6%	2 521	352	99.7%		
	697	180	19.5%	707	213	19.8%	2 148	309	60.2%	3 567	417	99.6%		
	17 948	956	26.4%	12 778	736	18.8%	37 109	1 079	54.6%	67 972	1 054	99.8%		
	91.6%											86.2%	91.4%	97.3%
	Antwortquote ² (Anteil)													

¹ Für die Tabelle berücksichtigt wurde die ständige Wohnbevölkerung ab 15 Jahren, ohne Diplomatinen und Diplomaten, deren Angehörige sowie Personen aus Kollektivhaushalten. Zudem wurden die Kategorien Lernende in dualer beruflicher Grundbildung und nicht zuteilbare Erwerbstätige aufgrund der zu kleinen Fallzahlen nicht ausgewiesen.

² Die Antwortquote beschreibt den Anteil einer Teilgesamtheit, für welche eine der vorgegebenen Antwortkategorien angegeben wurde. Liegt dieser nicht bei 100%, entspricht die Summe der Werte der einzelnen Kategorien nicht dem Total.

A-11 Zu- und Wegarbeitspendler/-innen und Beschäftigte¹ nach Wirtschaftszweig und Dauerkategorie 2010

	Zupendler/-innen			Wegpendler/-innen			Beschäftigte	
	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anteil	Anzahl	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)	Anteil	Wirtschaftszweig	Vertrauensintervall +/- (Anzahl)
Verarbeitendes Gewerbe, Bergbau und sonstige Industrie	4 792	803	67.4%	2 335	312	32.8%	7 109	888
Baugewerbe/ Bau	3 935	728	77.3%	863	205	16.9%	5 089	763
Handel, Verkehr und Lagerei	18 834	1 516	71.9%	4 045	468	15.4%	26 207	1 621
Information und Kommunikation	4 907	795	76.2%	1 203	230	18.7%	6 444	833
Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen	5 797	860	73.2%	1 018	252	12.8%	7 924	925
Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen, technischen und sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen								
Öffentliche Verwaltung, Verteidigung, Sozialversicherung, Erziehung und Unterricht, Gesundheits- und Sozialwesen	7 886	997	62.2%	2 292	342	18.1%	12 676	1 114
Sonstige Dienstleistungen	24 755	1 599	65.7%	5 563	421	14.8%	37 698	1 768
Total	3 971	678	57.6%	889	190	12.9%	6 891	779
	96 475	1 440		22 126	447		142 321	1 614
Antwortquote ² (Anteil)	100.0%			98.2%			100.0%	

¹ Für die Tabelle berücksichtigt wurde die ständige Wohnbevölkerung ab 15 Jahren, ohne Diplomatinen und Diplomaten, deren Angehörige sowie Personen aus Kollektivhaushalten. Zudem wurden die Kategorie Land-, Forstwirtschaft und Fischerei aufgrund der zu kleinen Fallzahlen nicht ausgewiesen.

² Die Antwortquote beschreibt den Anteil einer Teilgesamtheit, für welche eine der vorgegebenen Antwortkategorien angegeben wurde. Liegt dieser nicht bei 100%, entspricht die Summe der Werte der einzelnen Kategorien nicht dem Total.

A-12 Zu- und Binnenarbeitspendler/-innen¹ nach Unternehmensgrösse und Dauerkategorie 2010

	0–15 Minuten			16–30 Minuten			31–60 Minuten			mehr als 60 Minuten			Total	Antwort- quote ²
	Anzahl	Vertrauens- intervall +/- (Anzahl)	Anteil	Anzahl	Vertrauens- intervall +/- (Anzahl)	Anteil	Anzahl	Vertrauens- intervall +/- (Anzahl)	Anteil	Anzahl	Vertrauens- intervall +/- (Anzahl)	Anteil		
Mikrounternehmen (bis 9)	4 029	485	30.0%	3 185	610	23.7%	3 649	657	27.1%	1 483	423	11.0%	13 447	94.8%
Kleine Unternehmen (10-49)	3 343	554	23.6%	4 173	508	29.5%	4 170	607	29.5%	1 706	399	12.1%	14 149	92.2%
Mittl. Unternehmen (50-249)	3 288	519	20.0%	4 804	653	29.2%	5 131	743	31.2%	2 316	499	14.1%	16 438	93.3%
Grosse Unternehmen (250 und mehr)	12 376	1 029	21.1%	17 368	1 263	29.6%	17 830	1 329	30.4%	7 876	910	13.4%	58 588	95.0%
Total	31 430	1 561	22.1%	40 917	1 917	28.7%	41 941	2 069	29.5%	19 160	1 413	13.5%	142 321	95.9%
Antwortquote ² (Anteil)	98.8%			99.2%			99.1%			99.5%			99.1%	

¹ Für die Tabelle berücksichtigt wurde die ständige Wohnbevölkerung ab 15 Jahren, ohne Diplomatinnen und Diplomaten, deren Angehörige sowie Personen aus Kollektivhaushalten.

² Die Antwortquote beschreibt den Anteil einer Teilgesamtheit, für welche eine der vorgegebenen Antwortkategorien angegeben wurde. Liegt dieser nicht bei 100%, entspricht die Summe der Werte der einzelnen Kategorien nicht dem Total.

Verzeichnis der aktuellen Publikationen der Statistikdienste

Die folgenden Publikationen können bei den Statistikdiensten der Stadt Bern sowohl im Internet (http://www.bern.ch/leben_in_bern/stadt/statistik/publikationen) als auch gegen Rechnung in Papierform bezogen werden.

Periodika

Monatsbericht

Statistisches Jahrbuch der Stadt Bern

Bevölkerung

Die Wohnbevölkerung Ende 2012

Monitoring Sozialräumliche Stadtentwicklung: Stand 2012

Die häufigsten Vor- und Nachnamen in der Stadt Bern Ende 2010 – und zehn Jahre zuvor?

Die Raumgliederungen der Stadt Bern

Schülerprognosen der städtischen Volksschulen Bern

Monitoring Sozialräumliche Stadtentwicklung: Aufbau und erste Ergebnisse

Unterschiedliche Strukturen und Entwicklungen in den Quartieren

Mobilität und Zufriedenheit mit der Verkehrssituation

Sozialräumliche Stadtentwicklung in Bern

Eidg. Volkszählung 2000: Haushaltungen und Familien

Ergebnisse der Eidgenössischen Volkszählung 2000 für die Stadt Bern:

Demographische Struktur, Ausbildung und Erwerbssituation

Region Bern: Sozialraumanalyse 1990/2000 für die Stadtbezirke und Gemeinden

Sozialraumanalysen 1990/2000

Bevölkerung und Wohnungen nach Quartieren 2000

Befragungen

Pendlerströme (Strukturerhebung 2010)

Resultate zu Bildung und Beruf (Strukturerhebung 2010)

Bevölkerungsbefragung 2011 (Vertiefungsbericht)

Städtevergleich: Bevölkerungsbefragungen 2011 in Basel, Bern, Winterthur und Zürich

Die Bevölkerungsbefragung der Stadt Bern 2011

Städtevergleich Bevölkerungsbefragungen 2007

Bevölkerungsbefragung der Stadt Bern 2007 Ergebnisse des allgemeinen Teils

Städtevergleich Bevölkerungsbefragungen 2005 in Basel-Stadt, Bern, St.Gallen und Zürich

Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung 2005

Die Motive der umziehenden Personen

Wirtschaft

Zählung der leer stehenden Wohnungen und Arbeitsräume 2013

Wohnungsmietpreiserhebung im November 2012

Eidgenössische Wahlen 2011 – Wahlbeteiligung in der Stadt Bern

Wohnbautätigkeit 2012

Baupreise vom April 2010

Gemeindewahlen 2008 – Wahlbeteiligung in der Stadt Bern

Arbeitslosigkeit Ende 2004