



Städtebericht Basel

Studie im Auftrag der Städtekonferenz Mobilität

Projektteam

Urs Bieri: Co-Leiter

Cloé Jans: Leiterin operatives Geschäft und Mediensprecherin

Marco Bürgi: Projektleiter

Sophie Schäfer: Junior Data Scientist

Roland Rey: Projektmitarbeiter / Administration

Jenny Roberts: Junior Data Scientist

Bern, 07. März 2025

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

Inhaltsverzeichnis

1	EINLEITUNG	4
1.1	Mandat und Fragestellung	4
1.2	Befragung und Stichprobe	4
2	BEFUNDE	7
2.1	Basel im Städtevergleich	7
2.2	Basel im Zeitvergleich	15
2.3	Spezifische Fragen für Basel	18
3	SYNTHESE	22
4	ANHANG	23
4.1	gfs.bern-Team	23

1 Einleitung

1.1 Mandat und Fragestellung

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

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

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

1.2 Befragung und Stichprobe

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

Die Einladung zur Befragung erfolgte schriftlich. Dazu wurden pro Stadt 5'000 Personen angeschrieben. Der Rücklauf entspricht damit über alle Städte gesehen einer Ausschöpfung von 26 Prozent. Die Rücklaufquote beträgt in der Stadt Basel 23 Prozent.

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

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

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

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

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

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

Über die technischen Eckwerte der Umfrage orientiert die nachstehende Übersicht:

Tabelle 1: Methodische Details

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

2 Befunde

2.1 Basel im Städtevergleich

Die Art und Weise, wie wir täglich zur Arbeit gelangen, prägt den Alltag der Menschen und hat einen grossen Einfluss auf die empfundene Lebensqualität. Bei der Wahl des Verkehrsmittels können sowohl persönliche Vorlieben als auch die vorhandene Verkehrsinfrastruktur eine Rolle spielen.

Um zur Arbeit oder Ausbildung zu gelangen, bevorzugt die Mehrheit der befragten Basler:innen das Velo (55%), was 9 Prozentpunkte über dem Durchschnitt vergleichbarer Städte liegt. Der öffentliche Verkehr dient in diesem Kontext im Vergleich zum Durchschnitt deutlich weniger oft als Fortbewegungsmittel (47%, -13 Pp.). Auch zu Fuss wird der Arbeitsweg vergleichsweise weniger oft bestritten (40%, -4 Pp. im Vergleich zum Durchschnitt).

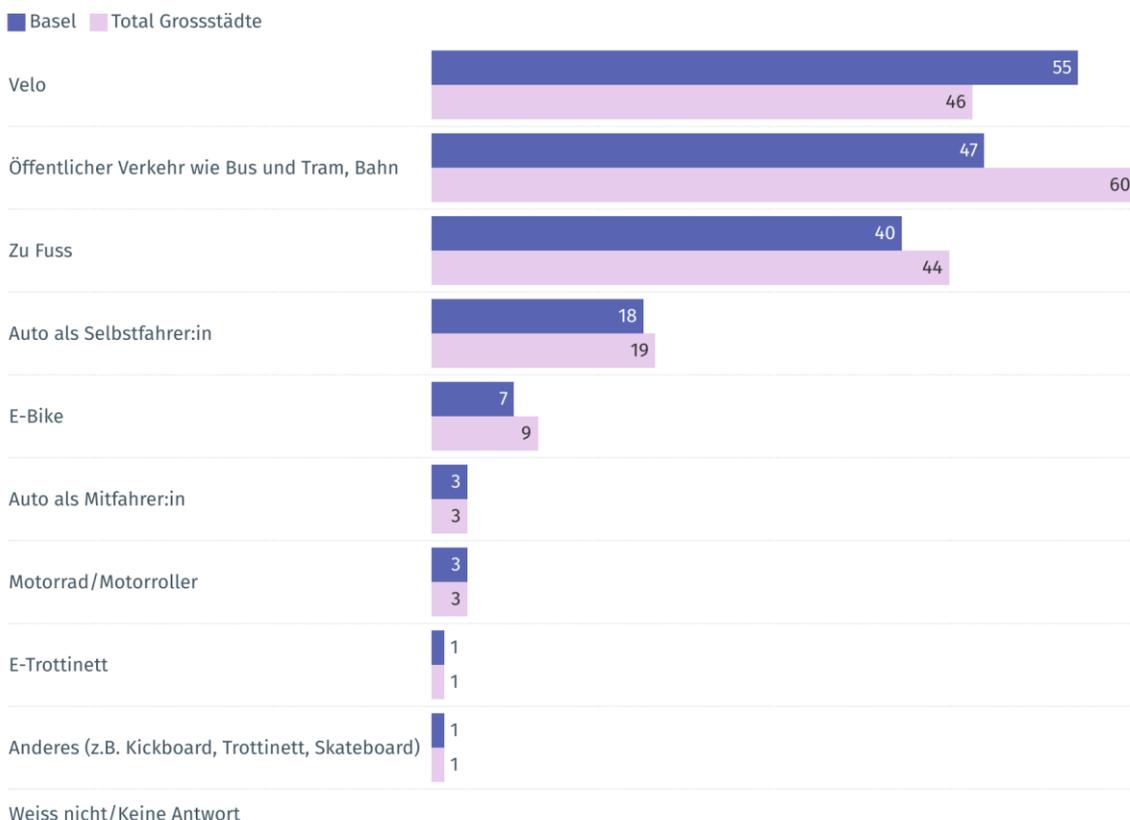
Insgesamt zeigt sich jedoch klar, dass in der Stadt Basel der Langsamverkehr gegenüber dem motorisiertem Verkehr dominiert, wenn es darum geht zur Arbeit oder zur Ausbildung zu kommen. Lediglich 18 Prozent der Basler:innen legen den Arbeitsweg mit dem Auto als Selbstfahrer:in zurück und liegen damit etwa im Durchschnitt aller befragten Grossstädte (19%).

Grafik 1

Regelmässige Fortbewegungsmittel in der Arbeitszeit/Ausbildungszeit

Wie bewegen Sie sich an Ihrem Wohnort regelmässig (mindestens zweimal pro Woche) fort? Denken Sie zuerst an die Fortbewegung während Ihrer Arbeitszeit/Ausbildungszeit (inklusive Arbeitsweg)

in % Einwohner:innen ab 16 Jahren, die mind. an zwei Tagen pro Woche unterwegs sind, um zur Arbeit/Ausbildung zu gelangen



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n Basel =802, n Total Grossstädte=3630)

In der Freizeit ist die Wahl der Fortbewegungsmittel insgesamt vergleichbar, mit dem Unterschied, dass der Fussverkehr an Bedeutung gewinnt und den Platz mit dem Velo wechselt: So sind die befragten Basler:innen in der Freizeit am häufigsten zu Fuss unterwegs (65%). Eine Mehrheit von 62 Prozent nutzt auch den ÖV (-7 Pp. im Vergleich zum Durchschnitt). Dafür wird das Velo vergleichsweise häufiger als Fortbewegungsmittel eingesetzt (53%, +5 Pp.). Analog zur Fortbewegung während der Arbeitszeit, spielt auch in der Freizeit das Auto mit 26 Prozent eine kleinere Rolle (-3 Pp. im Vergleich zum Durchschnitt).

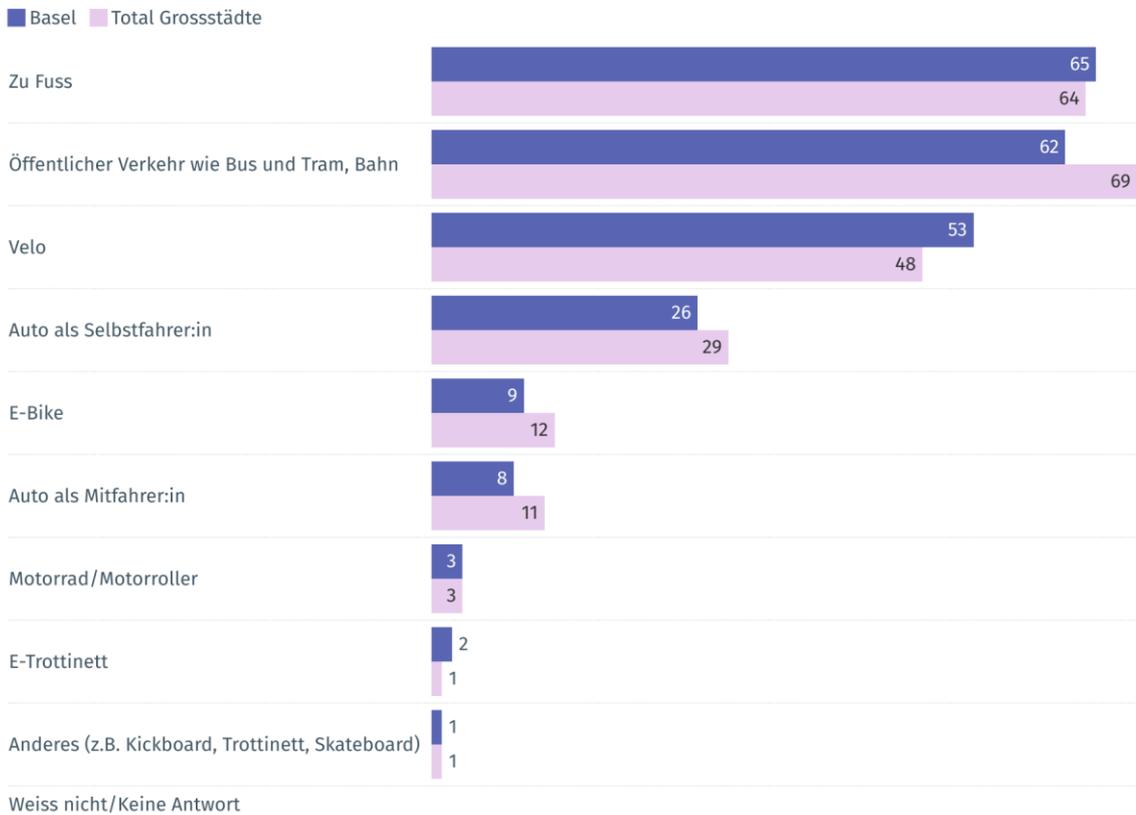
Zusammengefasst spielen der Langsamverkehr und der öffentliche Verkehr eine grosse Rolle in der Stadt Basel. Ein Teil der Bevölkerung nutzt auch das Auto, aber der mobilisierte Individualverkehr ist da vergleichsweise deutlich weniger ausgeprägt.

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.

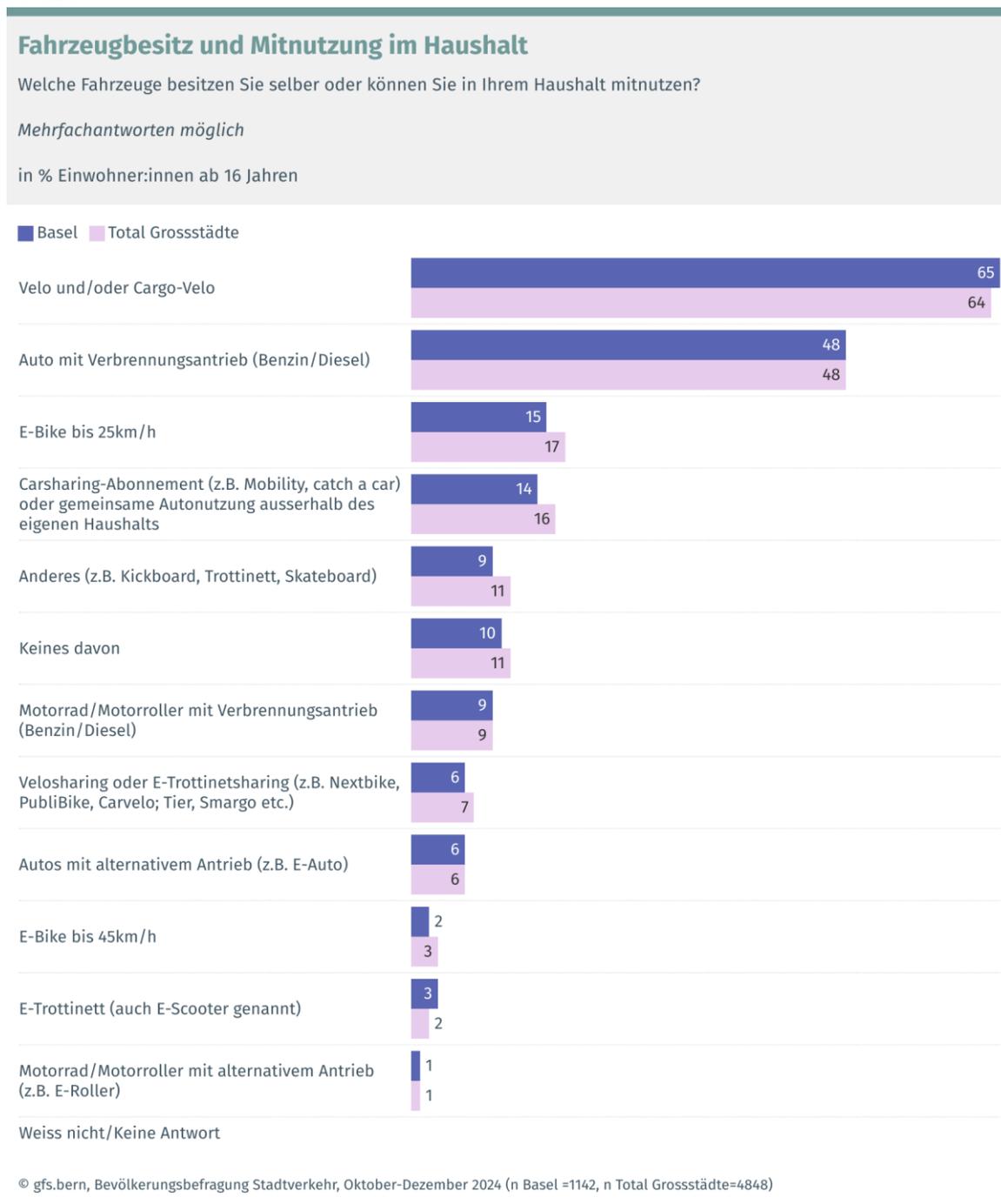
in % Einwohner:innen ab 16 Jahren, die mind. an zwei Tagen pro Woche während ihrer Freizeit unterwegs sind



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n Basel =1001, n Total Grossstädte=4236)

Entsprechend überrascht es wenig, dass das am meisten verbreitete Fahrzeug in Basler Haushalten nicht etwa das Auto (mit Verbrennungsantrieb: 48%) ist, sondern das Velo (65%). Über andere Fahrzeuge wie E-Bike bis 25 km/h (15%), Motorrad (9%), oder E-Trottinett (3%) verfügen hingegen deutlich weniger Basler:innen. Der Besitz dieser Fahrzeuge unterscheidet sich von jenem des Durchschnitts nur minimal.

Grafik 3

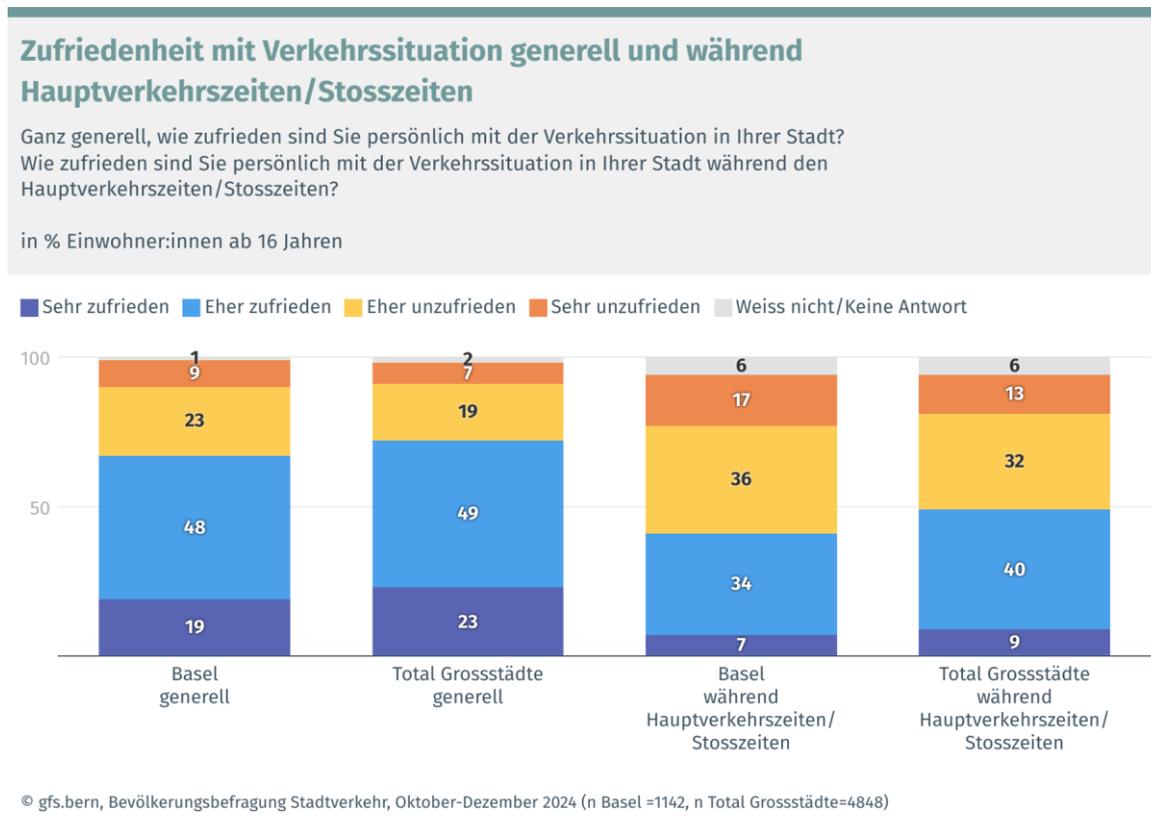


Grundsätzlich zeigen sich die Basler:innen mit der generellen Verkehrssituation in ihrer Stadt zufrieden (67%). Getrübt wird die Zufriedenheit jedoch durch den Stossverkehr zu Hauptverkehrszeiten. Dann sinkt der Anteil derjenigen, die mit der Verkehrssituation eher oder sehr zufrieden sind auf 41 Prozent. Im Vergleich zum Durchschnitt ähnlich grosser Städte sind die Basler:innen leicht unzufriedener.

Der Anteil Unzufriedener fällt zwischen den Altersgruppen und Geschlechtern ähnlich hoch aus. In Bezug auf die Stosszeiten zeigen sich jedoch Unterschiede zwischen Einwohner:innen, die ein Auto fahren, und denjenigen, die das Velo oder den ÖV bevorzugen. Entsprechend sind 65 Prozent der Autofahrer:innen in Basel mit der Verkehrssituation während Hauptverkehrszeiten eher oder sehr unzufrieden, während es bei

Nutzer:innen von Velo und ÖV nur 53, respektive 52 Prozent sind, was darauf schliessen lässt, dass die Verkehrsführung für Automobilist:innen suboptimaler ausfällt als für andere Verkehrsteilnehmer:innen.

Grafik 4



Gefragt nach den grössten Beeinträchtigungen, die durch die Auswirkungen des Verkehrs wahrgenommen werden, schwingt der Parkplatzmangel deutlich oben aus. Während in Basel 50 Prozent der Bewohner:innen diesen Punkt häufig oder sehr häufig störend empfinden, liegt dieser Wert im Durchschnitt der Grosstädte bei 42 Prozent. Damit dürfte der vergleichsweise hohe Anteil der Basler:innen einhergehen, die sich über falsch abgestellte Motorfahrzeuge beeinträchtigt fühlen (41%, + 8 Pp.). Auch an Verkehrsbehinderungen stört sich rund die Hälfte der Basler:innen und liegt damit im Vergleich erneut über dem Durchschnitt (49%, + 6 Pp.).

Ein weiterer markanter Unterschied zeigt sich bei fehlenden Grünflächen: In Basel fühlen sich 42 Prozent der Befragten dadurch beeinträchtigt – 7 Prozentpunkte mehr als im Durchschnitt (35%). Auch die Luftverschmutzung wird in Basel mit 37 Prozent häufiger als Belastung wahrgenommen als in anderen Grosstädten, wo dieser Wert bei 33 Prozent liegt. Gleichzeitig sind Probleme wie fehlende Freiräume und Fussgängerflächen (29% , +4 Pp. im Vergleich zum Durchschnitt) oder der Mangel an Abstellflächen für Velos (37%, +6 Pp.) ebenfalls präsenter.

Insgesamt zeigt sich, dass Verkehrsbelastungen in Basel in mehreren Bereichen stärker wahrgenommen werden als im Durchschnitt der Grosstädte. Besonders der Parkplatzmangel, Verkehrsbehinderungen und fehlende Grünflächen prägen das Bild und

verdeutlichen den Bedarf an Massnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur und Lebensqualität.

Grafik 5

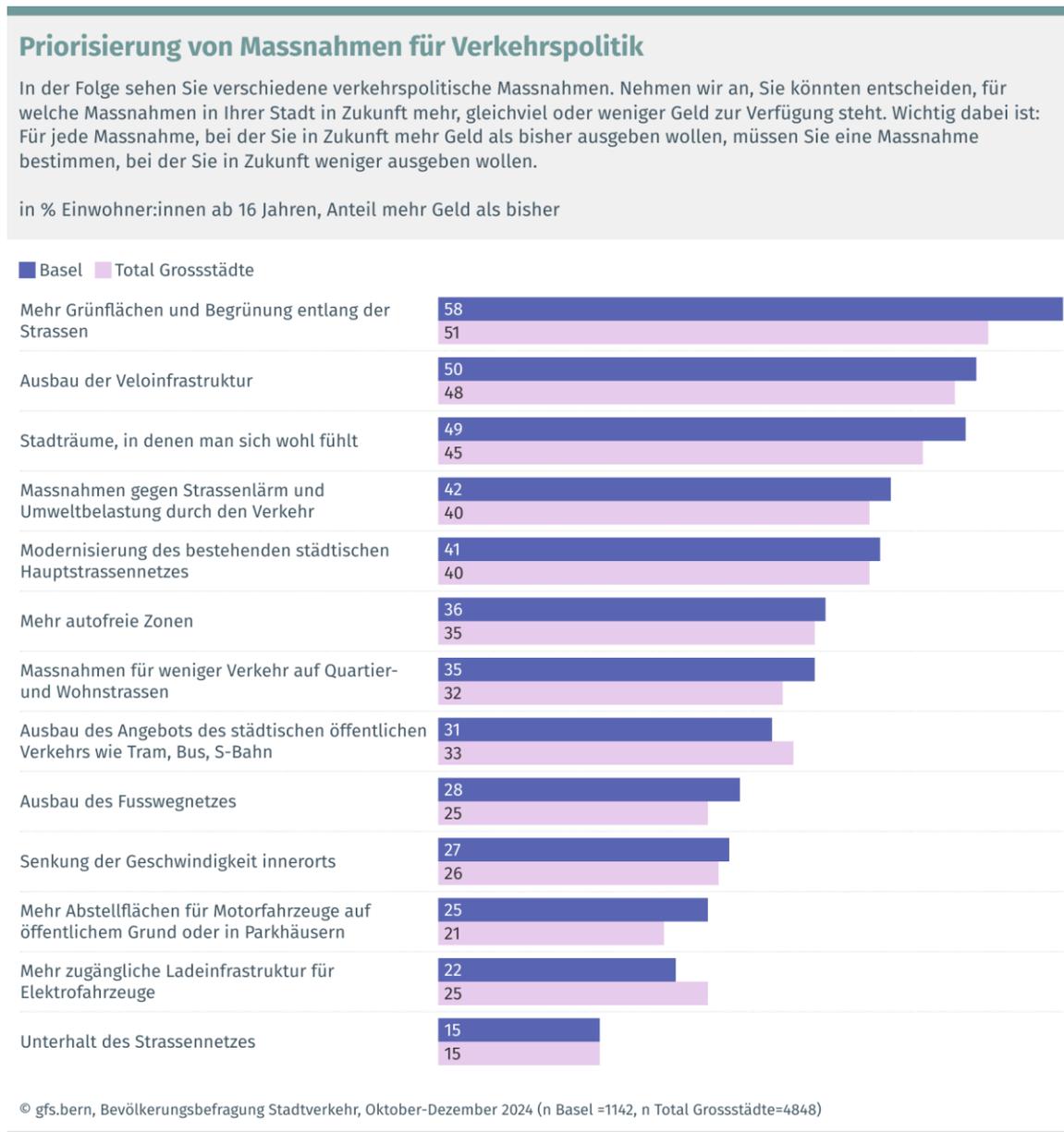


Abgeleitet aus den oben beschriebenen Erkenntnissen überrascht es nicht, dass eine klare Mehrheit von 58 Prozent mehr Geld für Grünflächen und die Begrünung entlang der Strassen ausgeben möchte. Während 58 Prozent der Basler:innen diese Massnahme priorisieren, liegt der Wert im Durchschnitt der Grossstädte bei 51 Prozent – ein Unterschied von 7 Prozentpunkten. Die Hälfte der Befragten wünscht sich zudem mehr Investitionen im Ausbau der Veloinfrastruktur. Ebenfalls vergleichsweise stärker priorisiert wird in Basel die Schaffung von Stadträumen, in denen man sich wohlfühlt. Hier sprechen sich 49 Prozent der Befragten für mehr Investitionen aus, im Vergleich zu 45 Prozent im Durchschnitt.

Im Einklang zum wahrgenommenen Problemdruck bezüglich Parkplatzmangel wünschen sich im Vergleich zum Durchschnitt ebenfalls mehr Basler:innen mehr Investitionen in Abstellflächen für Motorfahrzeuge (25%, +4 Pp. im Vergleich zum Durchschnitt).

Die Prioritäten der Basler:innen machen deutlich, dass die Lebensqualität im öffentlichen Raum im Fokus steht. Der Wunsch nach mehr Grünflächen, attraktiven Stadträumen und einem Ausbau der Veloinfrastruktur zeigt den Bedarf an einer nachhaltigen Stadtgestaltung. Gleichzeitig verdeutlicht die Forderung nach zusätzlichen Abstellflächen für Motorfahrzeuge kombiniert mit dem wahrgenommenen Problemdruck mangelnder Parkplätze den Handlungsdruck im Bereich der Verkehrsinfrastruktur.

Grafik 6



Inwiefern sich die genutzten Verkehrsmittel und wahrgenommenen Beeinträchtigungen statistisch auf die Zufriedenheit mit der generellen Verkehrssituation auswirken, lässt sich mittels einer Regressionsanalyse untersuchen. Dabei finden wir in Einklang mit der Situation über alle Städte, dass auch in Basel Personen, die häufig Verkehrsbehinderungen und Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmenden erleben, häufiger mit der Verkehrssituation unzufrieden sind. Etwas stärker als in anderen Städten wirken sich auch das Autofahren sowie fehlende Freiräume und Fussgängerflächen negativ auf die

Zufriedenheit mit der Verkehrssituation aus. Weiter zeigt die Regressionsanalyse, dass sich in Basel keine der Variablen systematisch positiv auf die Zufriedenheit auswirkt.

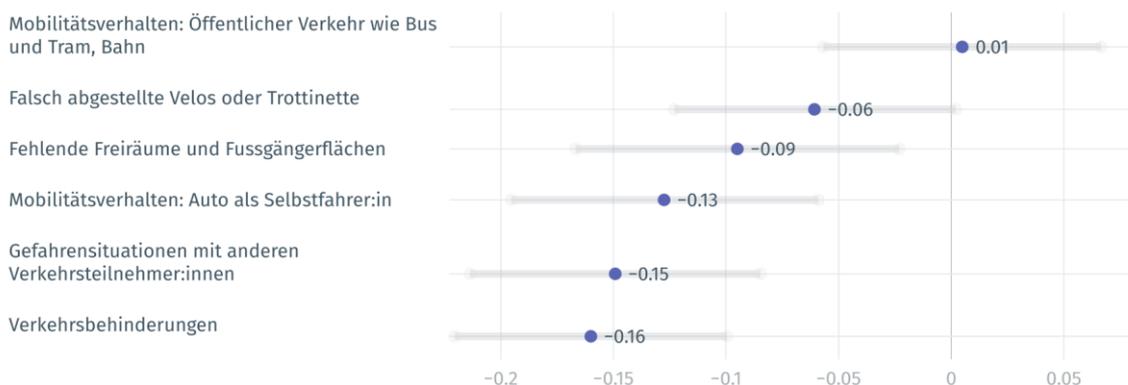
Grafik 7

Einfluss Zufriedenheit Verkehrssituation - Basel

Einflussstärke verschiedener Items auf die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation.

Lesebeispiel: Menschen, die sich durch fehlende Freiräume und Fussgängerflächen beeinträchtigt fühlen, haben im Durchschnitt eine 9 Prozentpunkte tiefere Wahrscheinlichkeit, mit der Verkehrssituation 'eher/sehr zufrieden' zu sein (alle anderen Faktoren konstant).

Einwohner:innen ab 16 Jahren



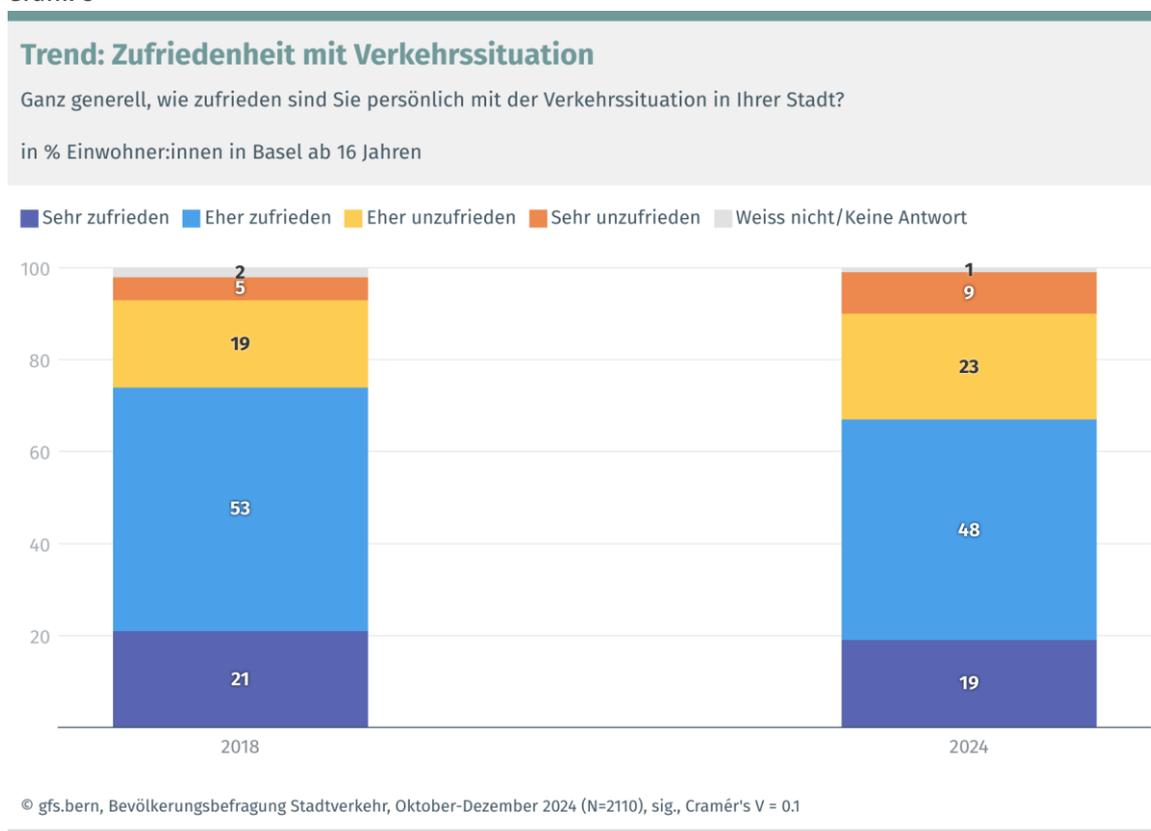
© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N = 963). Zusätzliche Kontrollvariablen: Geschlecht, Alter, Sprache. Der graue Bereich zeigt das 95% Konfidenzintervall.

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

2.2 Basel im Zeitvergleich

Mit 67 Prozent ist die Zufriedenheit der Basler:innen mit der allgemeinen Verkehrssituation relativ hoch, jedoch hat sie im Vergleich zu 2018 sieben Prozentpunkte eingebüsst (2018: 74% sehr/eher zufrieden, -7 Pp.).

Grafik 8



Auch wenn die Beeinträchtigung durch Parkplatzmangel für Personenwagen, gerade auch im Vergleich mit anderen Grossstädten, in Basel sehr präsent ist, so hat ihr Anteil im Vergleich zu 2018 immerhin um sieben Prozentpunkte abgenommen (2018: 57%, -7 Pp.). Ebenfalls abgenommen im Vergleich zur letzten Erhebung haben die wahrgenommenen Beeinträchtigungen durch Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmer:innen (-4 Pp.) und durch Luftverschmutzung (-5 Pp.).

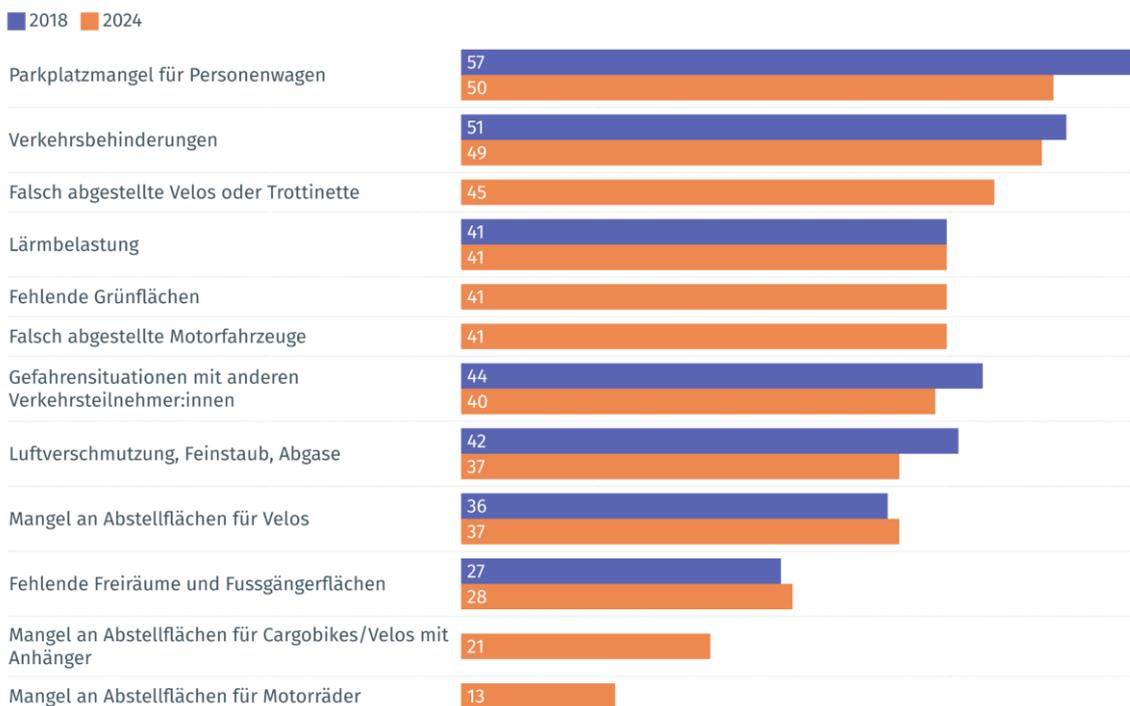
Andere wahrgenommene Verkehrsbelastungen sind im Vergleich zu 2018 grösstenteils konstant geblieben.

Grafik 9

Trend: Verkehrsbelastung am Wohnort

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

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



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N=2110)

In vielen Fällen ist auch die gewünschte Ressourcenverteilung für verkehrspolitische Massnahmen in der Stadt Basel in den vergangenen sechs Jahren gleich geblieben. Mehr Grünflächen und die Begrünung entlang von Strassen hat sich allerdings als neue Priorität herauskristallisiert (58%). Auch die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur steht neu hoch im Kurs: Es wünschen sich aktuell 41 Prozent der Basler:innen künftig mehr Geld dafür. Deutlich mehr Basler:innen sind im Vergleich zu vor sechs Jahren auch bereit mehr Geld in die Senkung der Geschwindigkeit innerorts zu investieren (+11 Pp.). Dies gilt ebenfalls für den Wunsch nach mehr autofreien Zonen (+ 5 Pp.).

Grafik 10

Trend: Priorisierung von Massnahmen für Verkehrspolitik

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

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



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N=2110)

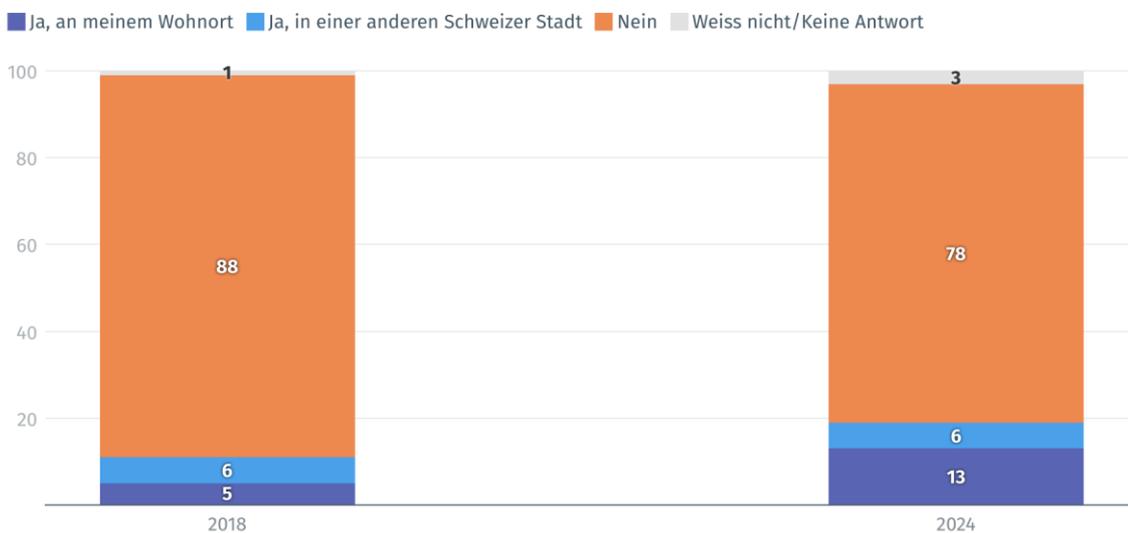
Die Nutzung von Veloverleih-Angeboten hat in Basel in den vergangenen sechs Jahren an Beliebtheit gewonnen: Waren es 2018 noch 11 Prozent, die ein solches Angebot in Basel nutzten, beträgt der Anteil nun 19 Prozent.

Grafik 11

Trend: Nutzung Veloverleih-Angebot

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

in % Einwohner:innen in Basel ab 16 Jahren



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N=2110), sig., Cramér's V = 0.14

2.3 Spezifische Fragen für Basel

Passend zur Priorisierung von Investitionen in mehr Grünflächen erachtet eine klare Mehrheit von 62 Prozent der befragten Basler:innen die autoarme Ausgestaltung ausgewählter Quartiere als eher/sehr sinnvoll. Dem gegenüber steht eine nicht zu vernachlässigende Minderheit von 30 Prozent, die diese Idee hingegen eher oder überhaupt nicht sinnvoll finden.

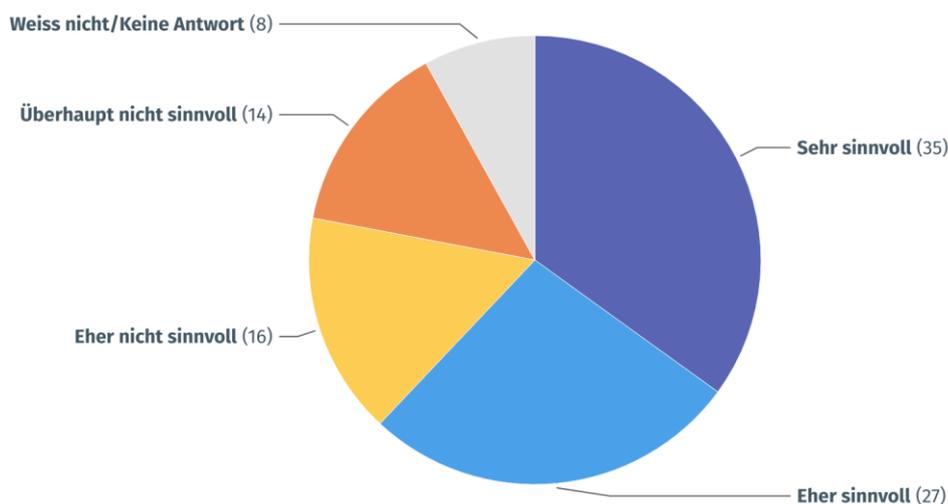
Hierbei zeigen sich unter anderem beim Alter Unterschiede: Während 18-39-Jährige die autoarme Gestaltung zu 69 Prozent sinnvoll finden, so beträgt dieser Anteil bei den 40-64 und über 65-Jährigen jeweils 10 Prozent weniger. Diese Frage ist auch klar von einer links-rechts-Spaltung entlang der politischen Neigung geprägt: So empfinden 91 Prozent derjenigen, welche mit den Grünen sympathisieren, die Idee als sinnvoll. Bei den SP und GLP-Anhänger:innen sind es jeweils 82 Prozent. Bei den FDP- und SVP Sympathisant:innen schrumpft dieser Anteil hingegen auf 41, beziehungsweise 32 Prozent. Klare Unterscheide ergeben sich auch durch die Nutzung verschiedener Fortbewegungsmittel. Automobilist:innen (54%) stehen der autoarmen Gestaltung deutlich skeptischer gegenüber als solche, welche mit dem Velo (21%) oder dem ÖV (25%) unterwegs sind.

Grafik 12

Bewertung autoarme Gestaltung des eigenen Quartiers

In diversen Schweizer Städten sollen ausgewählte Quartiere autoarm gestaltet werden (in Basel heissen sie Superblocks, in Zürich Quartierblöcke). Das bedeutet, dass Teile des Quartiers nur für Anwohnende, Anlieferung, Blaulichtorganisationen, Kerichfahrzeuge 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 Basel ab 16 Jahren



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N=1142)

Diejenigen, welche die autoarme Gestaltung ablehnen, tun dies vor allem, weil sie befürchten, dass es nach der Umgestaltung im Quartier zu wenig Parkplätze hat (58%). Mit dem Wissen, dass der Parkplatzmangel ohnehin schon einen grossen Problemdruck darstellt, kommt diese Begründung nicht überraschend. Eine knappe Mehrheit geht zudem davon aus, dass sich mit der Umsetzung dieser Idee der Verkehr auf umliegende, nicht autoarme Quartiere verlagert und diese noch stärker belastet (51%). Auch die Praktikabilität im Alltag spielt in diesem Kontext eine Rolle. So geben 45 Prozent der Basler:innen, welche die Umgestaltung ablehnen, an, dass auswärtiger Besuch auf die Erreichbarkeit mit den Auto angewiesen sei und 44 Prozent, dass es für einem selbst praktisch ist, wenn man mit dem Auto bis vor die Haustüre fahren kann.

Die Finanzierung der autoarmen Gestaltung scheint hingegen für die Ablehnung dieses Vorhabens weniger ausschlaggebend zu sein (19%).

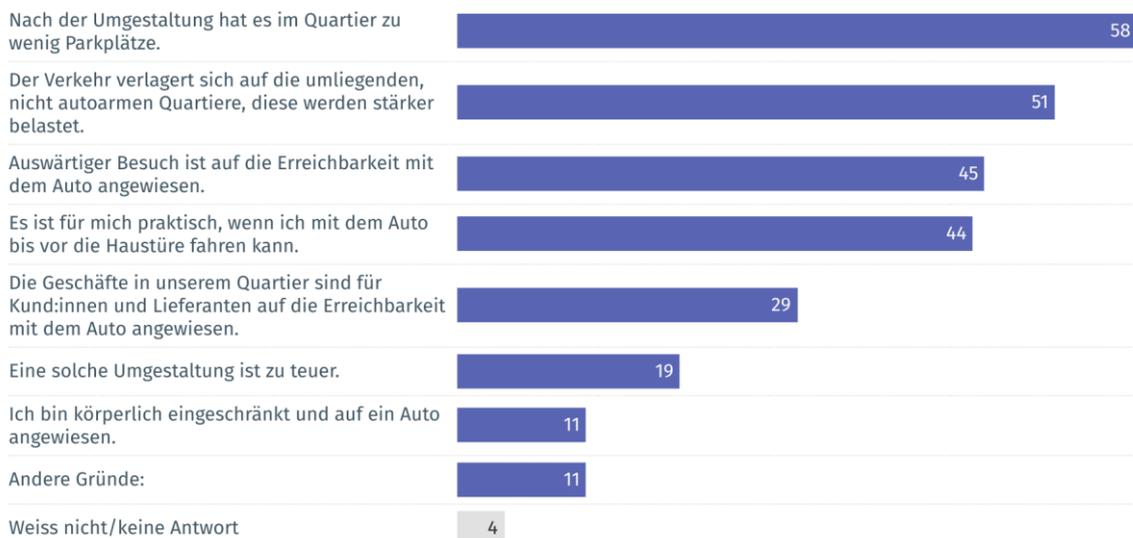
Grafik 13

Gründe Ablehnung autoarme Gestaltung des eigenen Quartiers

Aus welchen Gründen lehnen sie eine autoarme Gestaltung ab? Geben Sie alle Gründe an, die für Sie zutreffen.

Mehrfachantworten möglich

in % Einwohner:innen in Basel ab 16 Jahren, die eine autoarme Gestaltung ablehnen



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n=348)

Die Basler:innen, welche eine solche Umgestaltung sinnvoll finden, legen dabei besonderen Wert auf die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr (80%) und die Gestaltung freier Flächen für Erholung und Begegnung (70%). Praktische Aspekte wie die Möglichkeit, bei Notfällen oder Umzügen mit dem Auto ins Quartier zu fahren (67%), sowie gut ausgebaute Velowege (62%) sind ebenfalls zentral.

Auch die Barrierefreiheit ist mit 61 Prozent ein wichtiges Anliegen, während die aktive Einbindung der Quartierbewohner:innen in der Planung (45%) weniger stark priorisiert wird. Parkmöglichkeiten am Rand des Quartiers (39%) und Angebote wie Carsharing (22%) spielen eine vergleichsweise untergeordnete Rolle.

Diese Erkenntnisse zeigen, dass die Basler:innen bei einer autoarmen Quartiersgestaltung vor allem auf Erreichbarkeit, Lebensqualität und Praktikabilität setzen.

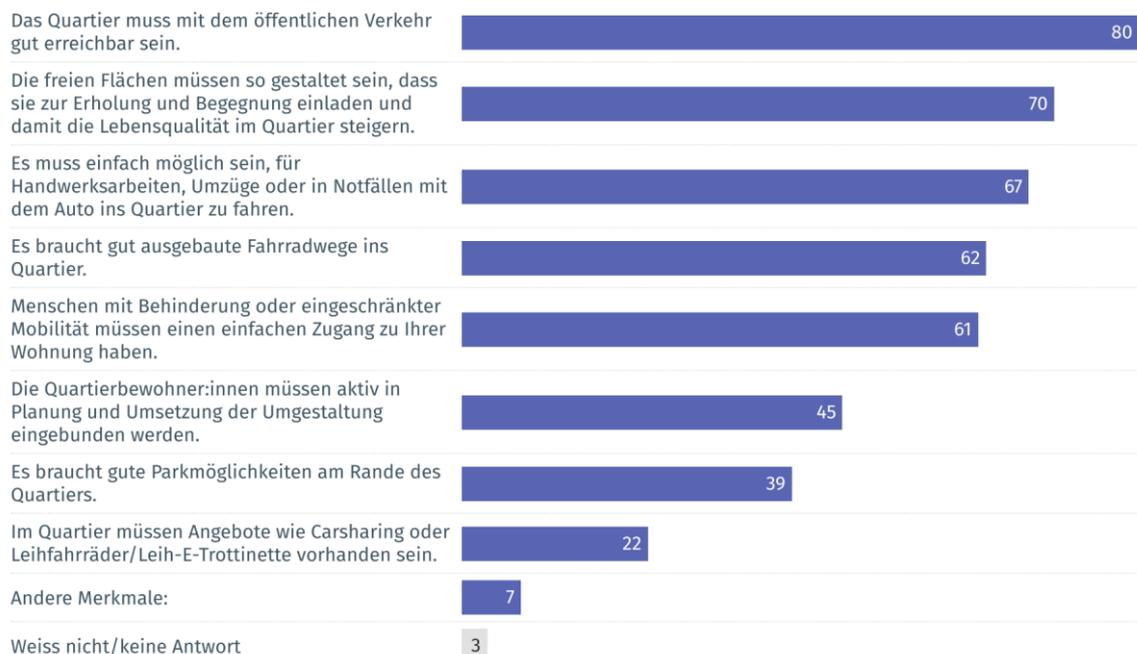
Grafik 14

Anliegen bei Umgestaltung des eigenen Quartiers

Was wäre Ihnen bei der Umgestaltung Ihres Quartiers besonders wichtig? Geben Sie alle Voraussetzungen an, die für Sie bei einer solchen Umgestaltung erfüllt sein müssen.

Mehrfachantworten möglich

in % Einwohner:innen in Basel ab 16 Jahren, die eine autoarme Gestaltung sinnvoll finden



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n=708)

3 Synthese

ÖV UND LANGSAMVERKEHR PRÄGEN MOBILITÄT

In Basel dominieren der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr deutlich gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Mit 55 Prozent bevorzugt die Mehrheit der Basler:innen das Velo für den Arbeits- oder Ausbildungsweg, während 47 Prozent den öffentlichen Verkehr nutzen – deutlich weniger als in Städten vergleichbarer Grössenordnung. Nur 18 Prozent greifen fürs Pendeln zur Arbeit auf das Auto zurück, was dem Durchschnitt entspricht. In der Freizeit gewinnt der Fussverkehr an Bedeutung (65%), während das Auto auch hier mit 26 Prozent eine vergleichsweise geringe Rolle spielt. Die hohe Nutzung von Velos zeigt sich auch im Besitz: 65 Prozent der Haushalte verfügen über ein Velo, während nur 48 Prozent ein Auto mit Verbrennungsantrieb besitzen.

GENERELLE ZUFRIEDENHEIT TROTZ PARKPLATZMANGEL-PROBLEMATIK

Die allgemeine Zufriedenheit mit der Verkehrssituation in Basel ist mit 67 Prozent vergleichsweise hoch, nimmt jedoch während der Hauptverkehrszeiten deutlich ab und sinkt auf 41 Prozent. Besonders belastet fühlen sich Autofahrer:innen, von denen 65 Prozent mit der Verkehrssituation zu Stosszeiten unzufrieden sind – deutlich mehr als bei Velonutzer:innen (53%) oder ÖV-Fahrenden (50%). Zu den grössten wahrgenommenen Belastungen gehören der Parkplatzmangel (50%), gefolgt von Verkehrsbehinderungen (49%) und fehlenden Grünflächen (42%), die in Basel häufiger als in anderen Grossstädten als problematisch wahrgenommen werden.

VERKEHRSPOLITISCHE PRIORITÄTEN: MEHR GRÜN, WENIGER MOTOREN

Die Basler:innen setzen bei Investitionen klare Schwerpunkte auf mehr Grünflächen (58%), den Ausbau der Veloinfrastruktur (50%) und die Schaffung lebenswerter Stadträume (49%). Parallel dazu bleibt die Verbesserung der Parkmöglichkeiten am Rand des Quartiers ein Anliegen (25%), insbesondere angesichts des wahrgenommenen Problemdrucks durch den Parkplatzmangel. Auch die Förderung autofreier Zonen hat an Bedeutung gewonnen, wobei 36% der Befragten bereit sind, hierfür mehr finanzielle Mittel einzusetzen (+5 Prozentpunkte im Vergleich zu 2018).

AUTOARME QUARTIERE STOSSEN AUF ZUSTIMMUNG

Eine Mehrheit von 62 Prozent der Basler:innen unterstützt die Idee einer autoarmen Gestaltung ausgewählter Quartiere. Junge Menschen und politisch links orientierte Personen zeigen dabei die grösste Zustimmung. Kritiker:innen befürchten vor allem einen verstärkten Parkplatzmangel (58%) und die Verlagerung des Verkehrs in angrenzende Quartiere (51%). Befürworter:innen hingegen legen besonderen Wert auf eine gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr (80%), die Gestaltung von Begegnungszonen (70%) und praktische Aspekte wie die Möglichkeit, in Notfällen mit dem Auto ins Quartier zu fahren (67%).

4 Anhang

4.1 gfs.bern-Team

URS BIERI

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

✉ urs.bieri@gfsbern.ch



Schwerpunkte:

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

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

CLOÉ JANS

Leiterin operatives Geschäft und Mediensprecherin, Politikwissenschaftlerin

✉ cloe.jans@gfsbern.ch



Schwerpunkte:

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



MARCO BÜRGI

Projektleiter

✉ marco.buergi@gfsbern.ch

Schwerpunkte:

Abstimmungen, Wahlen, Issue Monitoring,
politische Einstellungen



SOPHIE SCHÄFER

Junior Data Scientist

✉ sophie.schaefer@gfsbern.ch

Schwerpunkte:

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



ROLAND REY

Projektmitarbeiter / Administration

✉ roland.rey@gfsbern.ch

Schwerpunkte:

Desktop-Publishing, Visualisierungen,
Projektadministration, Vortragsadministration



JENNY ROBERTS

Junior Data Scientist

✉ jenny.roberts@gfsbern.ch

Schwerpunkte:

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

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

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

Mehr Infos unter www.schweizermarktforschung.ch

SWISS INSIGHTS
Corporate Member

gfs.bern 