



Städtebericht Zürich

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	Zürich im Städtevergleich	7
2.2	Zürich im Zeitvergleich	13
2.3	Spezifische Fragen für Zürich	16
3	SYNTHESE	19
3.1	gfs.bern-Team	20

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 Stichprobe wurde aus den Einwohner:innenregistern der jeweiligen Städte 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 Zürich 24 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

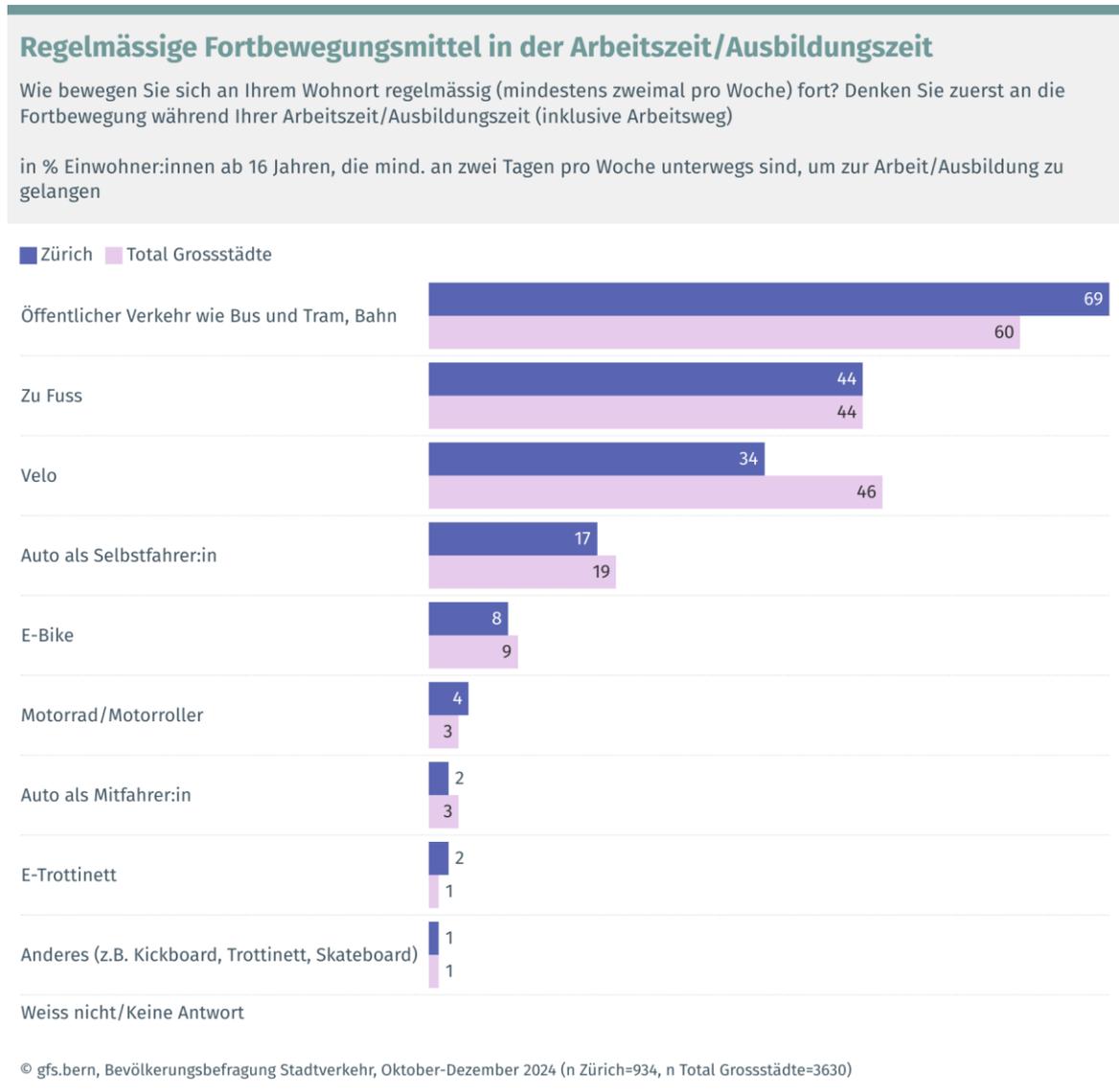
Auftraggeberin	Städtekonferenz Mobilität SKM
Grundgesamtheit	Einwohner:innen der teilnehmenden Städte ab 16 Jahren, die seit mindestens sechs Monaten in der jeweiligen Stadt leben und auf Deutsch oder Französisch befragbar sind Eingeteilt in grosse Städte (Basel, Bern, Winterthur, Zürich) und kleine/mittlere Städte (Freiburg, Luzern, Nyon; Schaffhausen, Sion, Zug)
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	±1.1 Prozent bei 50/50 und 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit Bei N = 1000 ±3.2 Prozent bei 50/50 und 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit
Gewichtung	Alter/Geschlecht interlocked in jeder Stadt einzeln

2 Befunde

2.1 Zürich im Städtevergleich

Sieben von zehn berufstätigen oder sich in Ausbildung befindenden Personen (69%) in der Stadt Zürich nutzen den öffentlichen Verkehr an mindestens zwei Tagen pro Woche, um zu ihrem Arbeitsort oder ihrer Ausbildungsstätte zu gelangen. Das ist häufiger, als dies im Durchschnitt über alle befragten Grossstädte (Zürich, Bern, Basel, Winterthur) der Fall ist. Dafür sind die Menschen in Zürich deutlich weniger mit dem Velo zur Arbeit oder Ausbildung unterwegs (34%). Bei den restlichen abgefragten Fortbewegungsmitteln sind die Werte relativ nahe am Durchschnitt aller befragten Grossstädte.

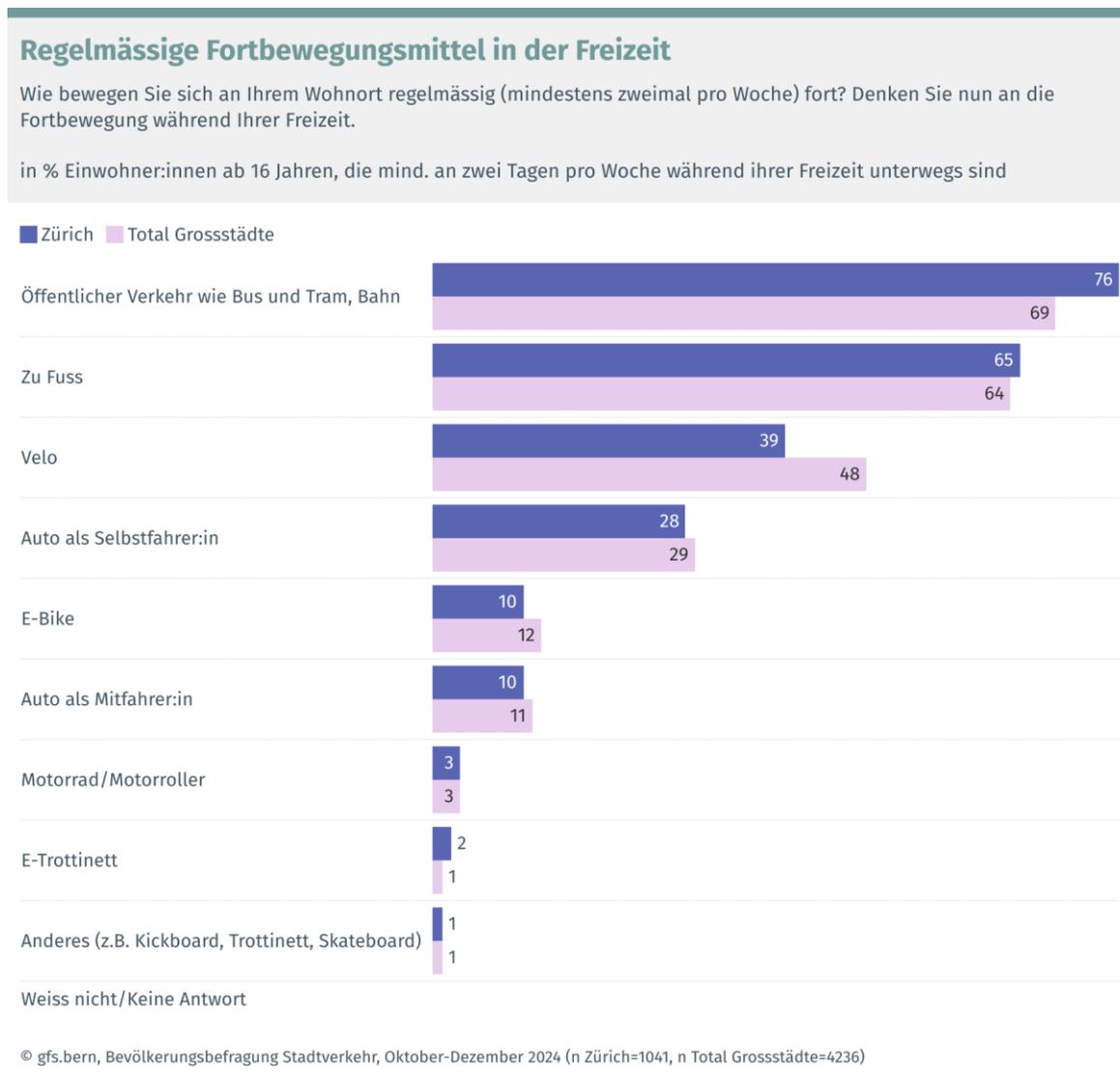
Grafik 1



Die Wahl der Fortbewegungsmittel in der Freizeit ähnelt stark derjenigen für den Arbeits- oder Ausbildungsweg: Die Rangfolge der genutzten Verkehrsmittel bleibt unverändert. Allerdings geben Zürcher:innen bei fast allen häufig genutzten Fortbewegungsarten (ÖV, zu Fuss, Auto) an, diese in der Freizeit häufiger zu nutzen als für den Weg

zur Arbeit oder Ausbildung. So nutzen beispielsweise 69 Prozent der Zürcher:innen den öffentlichen Verkehr für den Arbeits- oder Ausbildungsweg, während es in der Freizeit mit 76 Prozent deutlich mehr sind – ein Unterschied von 7 Prozentpunkten.

Grafik 2



Mehr als die Hälfte der Einwohner:innen der Stadt Zürich besitzen entweder ein eigenes Velo oder Cargo-Velo oder können ein solches im eigenen Haushalt nutzen. Dieser Anteil liegt leicht unter dem Durchschnitt der vier in der Studie berücksichtigten Grossstädte. Das zweithäufigste Fahrzeug pro Haushalt in Zürich ist das Auto (45% mit Verbrennungsmotor; 7% mit alternativem Antrieb), während 14 Prozent über ein E-Bike mit einer Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h verfügen – auch hier liegen beide Werte leicht unter dem Durchschnitt aller untersuchten Städte.

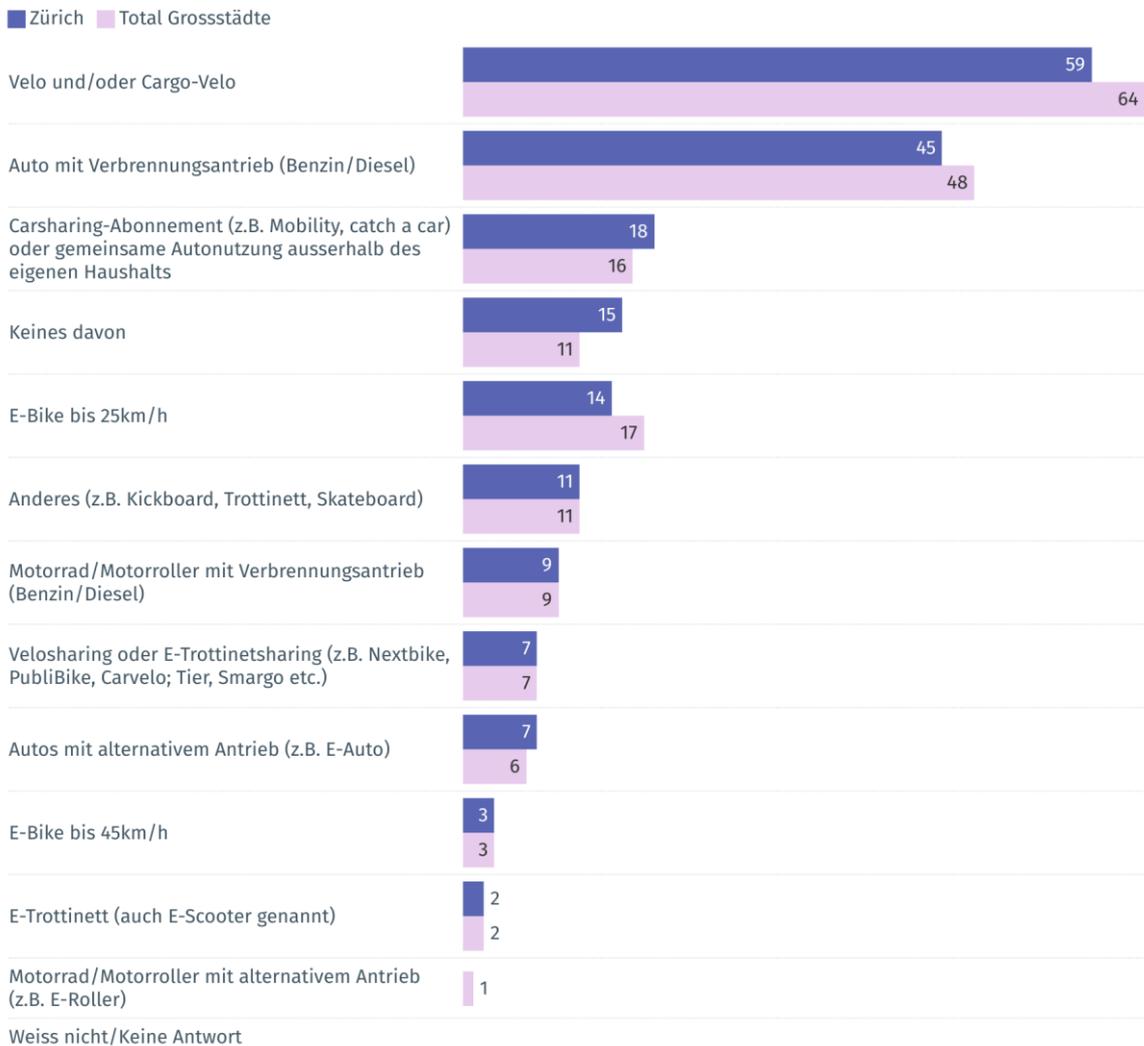
Grafik 3

Fahrzeugbesitz und Mitnutzung im Haushalt

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

Mehrfachantworten möglich

in % Einwohner:innen ab 16 Jahren



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n Zürich=1195, n Total Grossstädte=4848)

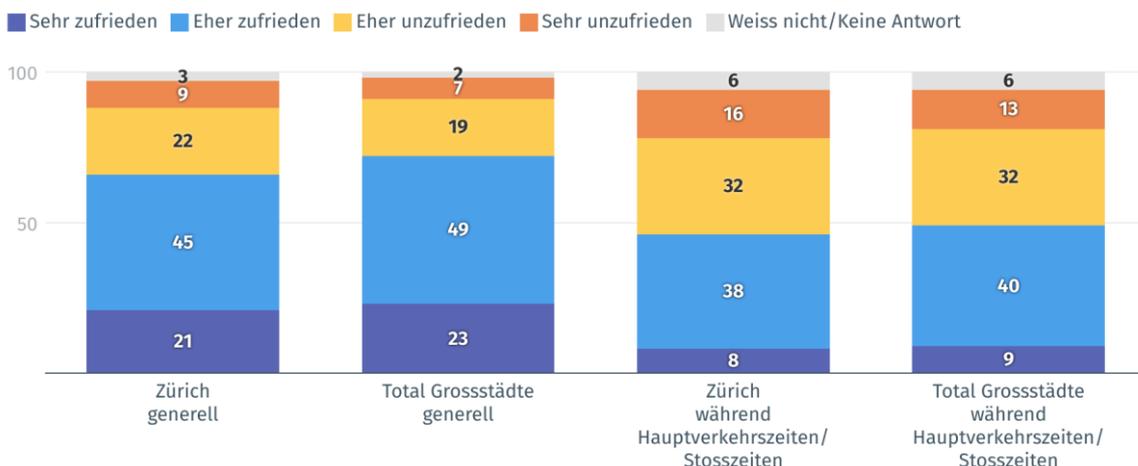
Eine Mehrheit von 66 Prozent der Zürcher:innen zeigt sich insgesamt zufrieden mit der Verkehrssituation in der Stadt, davon sind 21 Prozent sogar sehr zufrieden. Gleichzeitig äussert rund ein Drittel (31%) Unzufriedenheit. Damit liegt die Zufriedenheit in Zürich etwas unter dem Durchschnitt der befragten Grossstädte, der bei 72 Prozent liegt. Während der Stosszeiten fällt die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation jedoch deutlich geringer aus als bei einer allgemeinen Einschätzung: Sowohl in Zürich (46%) als auch in den Grossstädten insgesamt (49%) gibt lediglich eine knappe Minderheit an, mit dieser Verkehrssituation sehr oder eher zufrieden zu sein.

Grafik 4

Zufriedenheit mit Verkehrssituation generell und während Hauptverkehrszeiten/Stosszeiten

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

in % Einwohner:innen ab 16 Jahren



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n Zürich=1195, n Total Grossstädte=4848)

Falsch abgestellte Velos und Trottinette, Verkehrsbehinderungen sowie Parkplatzmangel für Personenwagen gehören in allen befragten Grossstädten zu den grössten Ärgernissen. Weitere störende Faktoren sind Lärmbelastung, allgemeine Gefahrensituationen und fehlende Grünflächen. Weniger problematisch werden hingegen fehlende Freiräume und Fussgängerflächen sowie fehlende Abstellflächen für Cargo-Bikes, Velos mit Anhängern oder für Motorräder wahrgenommen.

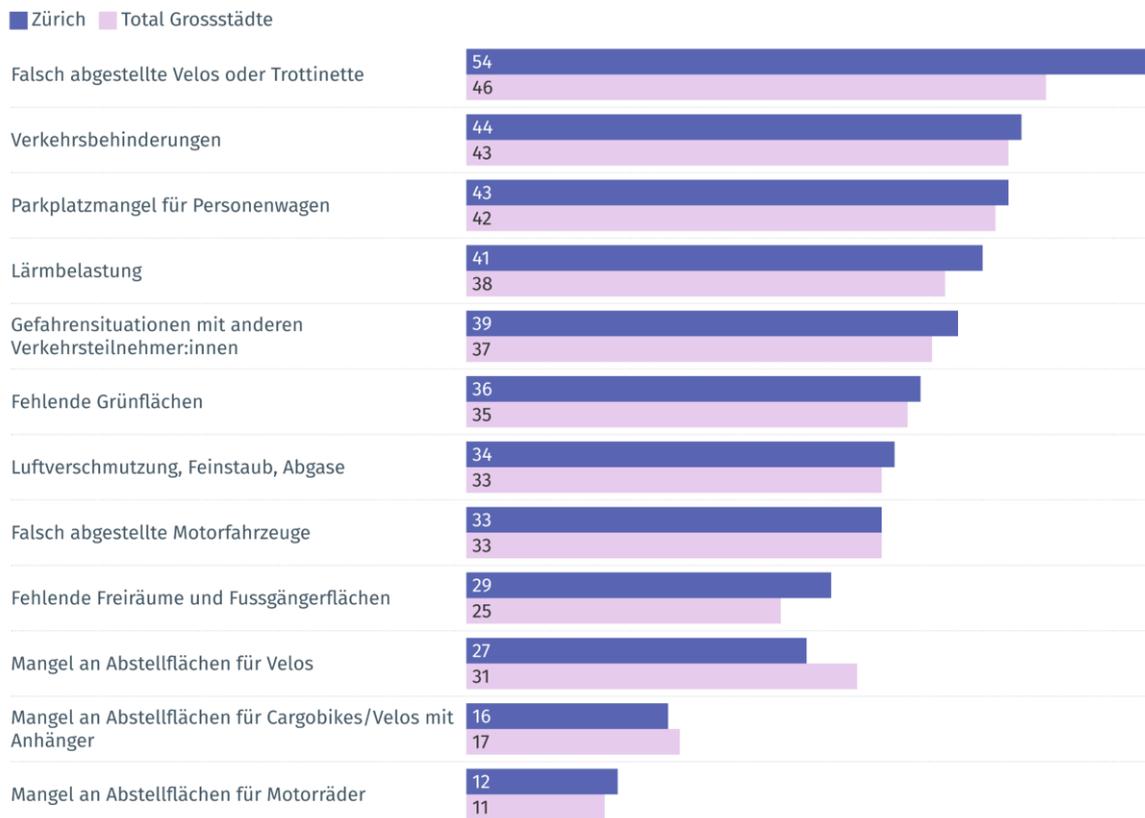
Das in Zürich deutlich am häufigsten genannte Verkehrsärgernis sind falsch abgestellte Velos und Trottinette – mehr als die Hälfte der Befragten empfindet dies als störend. Damit liegt der Anteil in dieser Frage in Zürich deutlich über dem Durchschnitt der anderen Grossstädte. Auffällige Abweichungen vom Durchschnitt anderer Grossstädte zeigen sich auch bei fehlenden Freiräumen und Fussgängerflächen, worin Zürcher:innen grössere Probleme sehen. Im Gegensatz dazu wird der Mangel an Veloabstellflächen in Zürich weniger häufig als Problem wahrgenommen als in anderen Grossstädten.

Grafik 5

Verkehrsbelastung am Wohnort

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

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



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n Zürich=1195, n Total Grossstädte=4848)

Bei der Frage, in welche Bereiche künftig mehr investiert werden soll, zeigen sich in allen befragten Grossstädten dieselben Präferenzen: Die Bewohner:innen wünschen sich mehr Geld für Grünflächen entlang der Strassen, einen Ausbau der Veloinfrastruktur, angenehme Aufenthaltsräume, ein modernes städtisches Hauptstrassennetz (beispielsweise durch die Umnutzung von Autospuren für den ÖV oder Veloverkehr) sowie Massnahmen gegen Lärm.

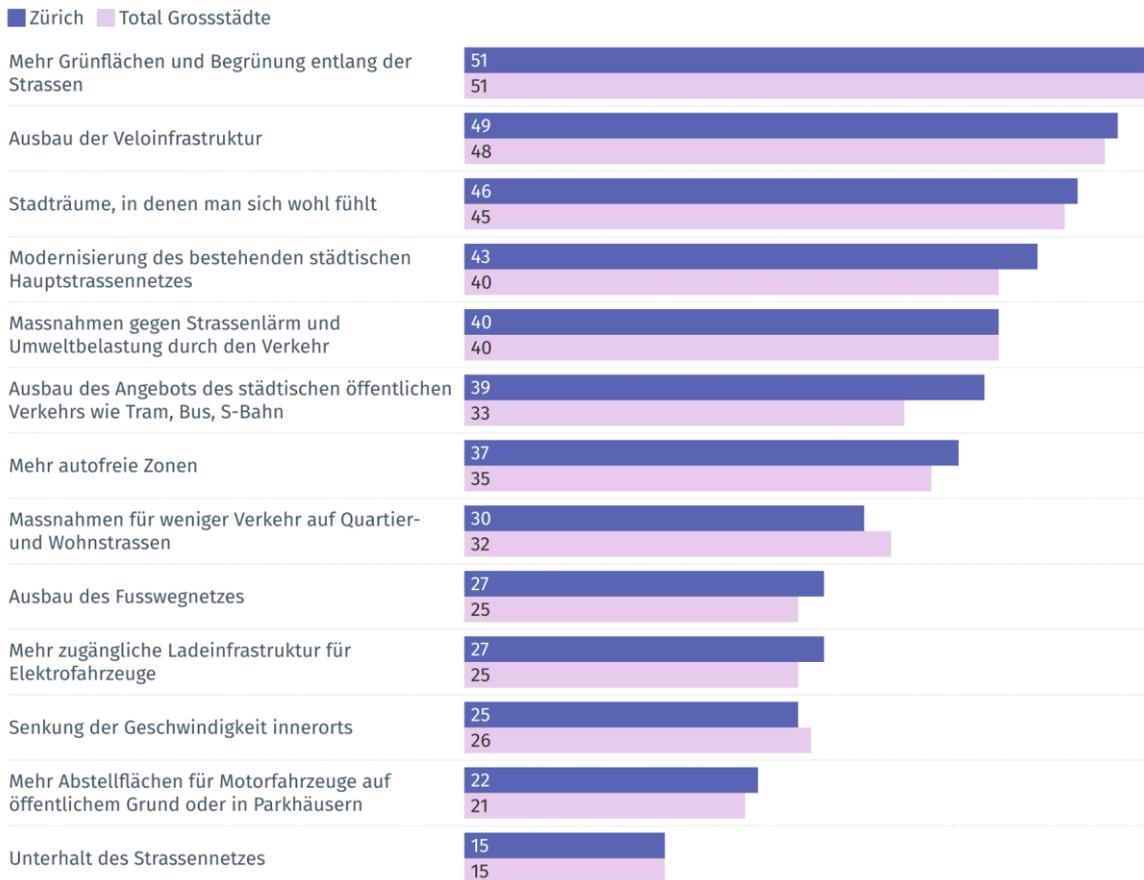
Die Prioritäten der Zürcher:innen stimmen weitgehend mit jenen in Basel, Winterthur und Bern überein. Auffällig ist jedoch, dass Zürcher:innen dem Ausbau des städtischen öffentlichen Verkehrs einen deutlich höheren Stellenwert beimessen als die Einwohner:innen der anderen Städte.

Grafik 6

Priorisierung von Massnahmen für Verkehrspolitik

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

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



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n Zürich=1195, n Total Grossstädte=4848)

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 Zürich Personen, die häufig Verkehrsbehinderungen und Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmenden erleben, häufiger mit der Verkehrssituation unzufrieden sind. Weiter zeigt die Regressionsanalyse, dass in Zürich falsch abgestellte Velos oder Trottinette einen negativen Einfluss auf die Zufriedenheit haben sowie dass sich keine der Variablen systematisch positiv auf die Zufriedenheit auswirkt.

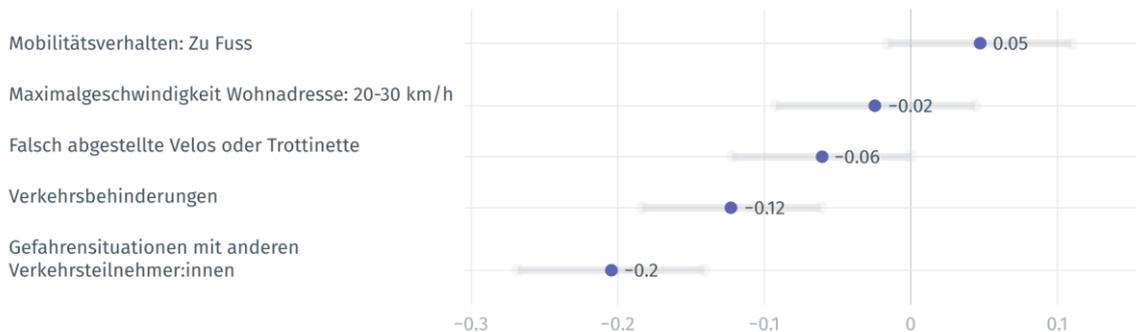
Grafik 7

Einfluss Zufriedenheit Verkehrssituation - Zürich

Einflussstärke verschiedener Items auf die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation.

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

Einwohner:innen ab 16 Jahren



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N = 983). Zusätzliche Kontrollvariablen: Geschlecht, Alter, Sprache. Der graue Bereich zeigt das 95% Konfidenzintervall.

2.2 Zürich im Zeitvergleich

Die Priorisierung der meisten abgefragten Massnahmen, die bereits 2018 untersucht wurden, hat sich im Wesentlichen kaum verändert. Ein direkter Vergleich ist jedoch schwierig, da sich die Auswahl der zur Verfügung stehenden Massnahmen als Gruppe leicht geändert hat.

Eine der beiden neu abgefragten Massnahmen für 2024 – mehr Grünflächen entlang der Strassen – belegt direkt den ersten Platz (51%) und ist die Massnahme, für die die meisten Zürcher:innen bereit wären, mehr Geld auszugeben. Ebenfalls eine hohe Priorität genießt die zweite, neu abgefragte Massnahme, die Modernisierung des bestehenden Hauptstrassennetzes – etwa durch die Umnutzung von Autospuren für den ÖV (42%). Die dritte neue Massnahme, der Ausbau zugänglicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, erhält dagegen deutlich weniger Zustimmung (27%).

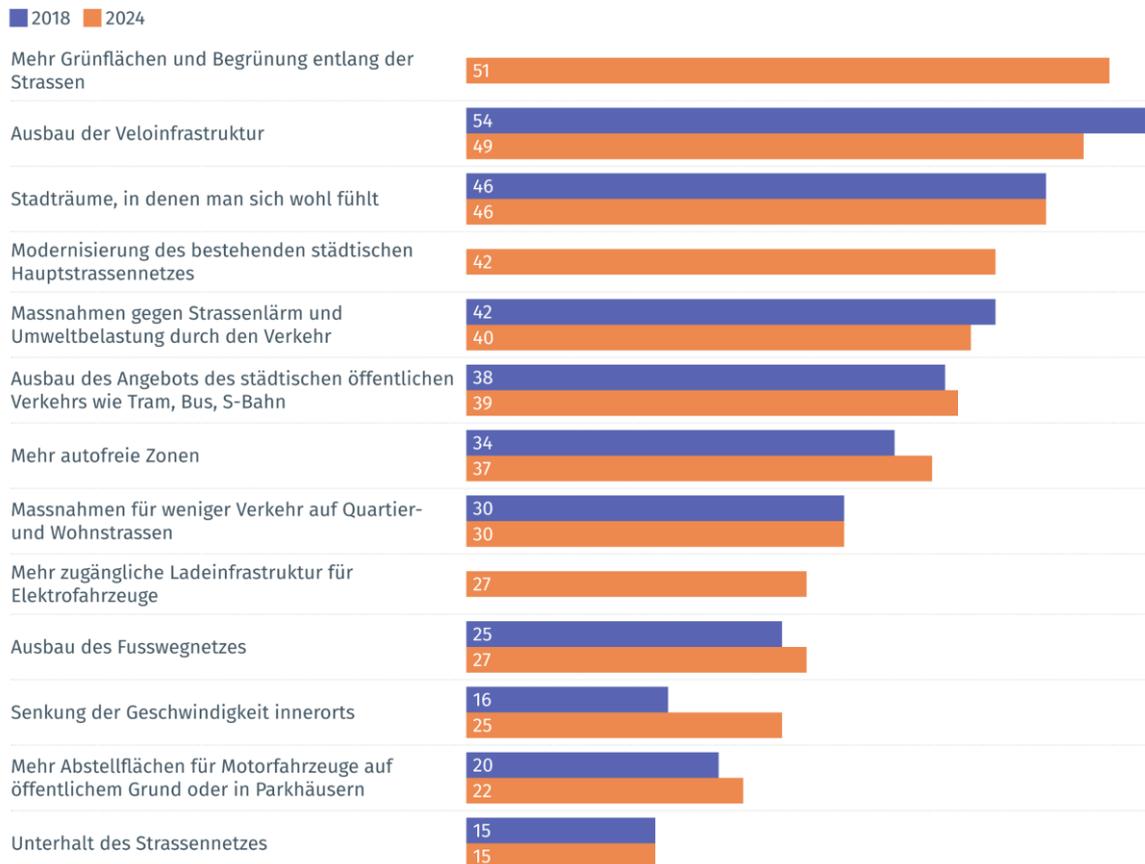
Der Ausbau der Veloinfrastruktur würde zwar von weniger Personen als vor sechs Jahren (-5 Pp. im Vergleich zu 2018) mit zusätzlichen Mitteln unterstützt, bleibt jedoch weiterhin eine der am höchsten priorisierten Massnahmen (49%) aus Sicht der Bevölkerung. Gleichzeitig zeigt sich ein leicht gestiegenes Interesse an autofreien Zonen, für die nun 37 Prozent der Befragten (+3 Pp. im Vergleich zu 2018) bereit sind, mehr Geld auszugeben. Besonders deutlich ist der Anstieg bei der vermehrten Unterstützung für eine Reduktion der innerörtlichen Geschwindigkeiten, die nun von 25 Prozent der Befragten gewünscht wird – ein Zuwachs von 9 Prozentpunkten.

Grafik 8

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 Zürich ab 16 Jahren, Anteil mehr Geld als bisher



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N=2439)

Im Vergleich zu 2018 geben weniger Zürcher:innen an, ein klassisches Velo oder ein Cargo-Velo zu besitzen (59%, -10 Pp.). Im gleichen Zeitraum hat jedoch der Anteil Haushalte, die über mindestens ein E-Bike verfügen, zugenommen (16%, +7 Pp.). Gleichzeitig mit dem Rückgang der Verfügbarkeit klassischer Velos/Cargo-Velos nimmt auch der Besitz klassischer Verbrennerfahrzeuge ab, während der Anteil der Zürcher:innen, die Autos mit alternativen Antrieben wie insbesondere E-Autos nutzen, um 5 Prozentpunkte gestiegen ist.

Etwas mehr Menschen als noch vor sechs Jahren geben an, überhaupt kein Fahrzeug im Haushalt zur Nutzung oder Mitbenutzung zu haben (15%, +4 Pp.).

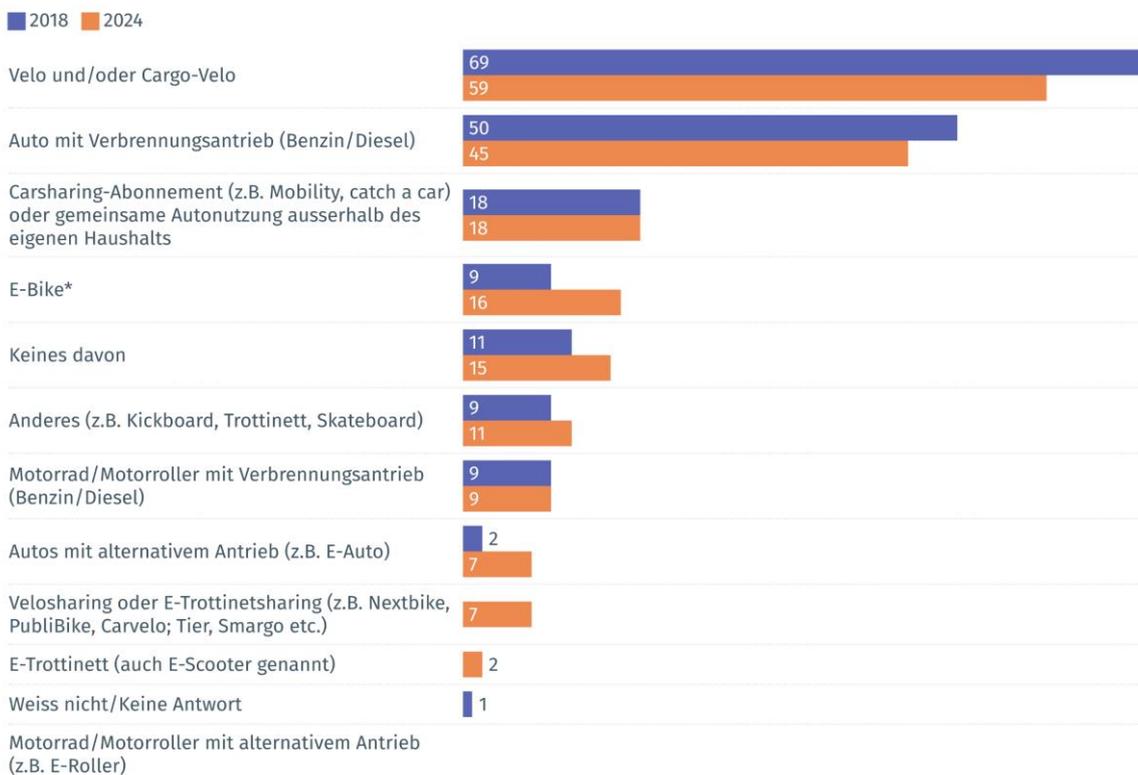
Grafik 9

Trend: Fahrzeugbesitz und Mitnutzung im Haushalt

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

Mehrfachantworten möglich

in % Einwohner:innen in Zürich ab 16 Jahren



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N=2439)

*2024 wurden E-Bikes getrennt abgefragt (25km/h vs. 45km/h). In der vorliegenden Grafik wurden sie zu einer Kategorie zusammengefasst, um den Vergleich zu 2018 zu gewährleisten.

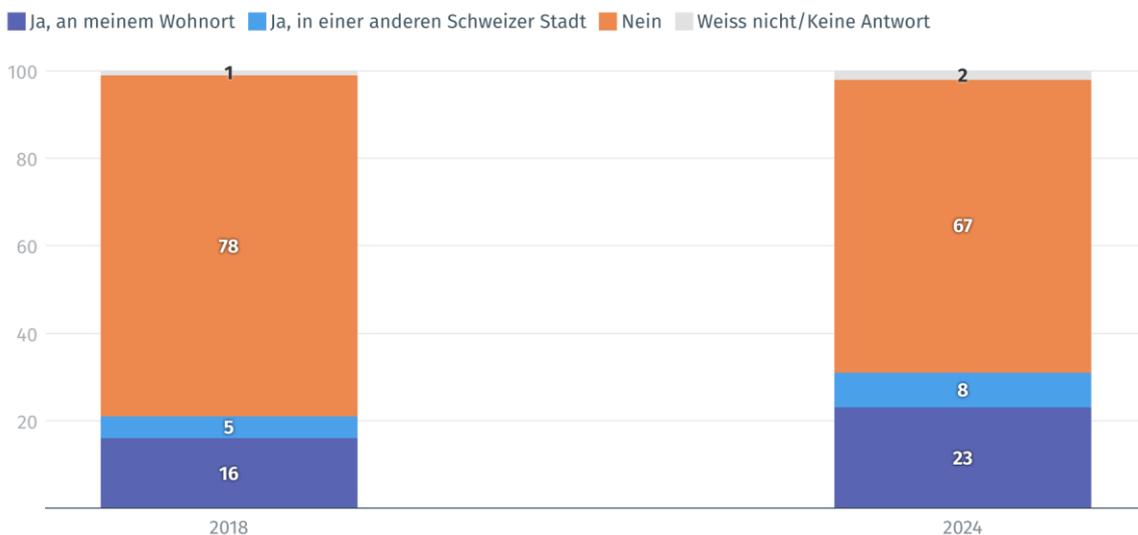
Der Anteil der Zürcher:innen, die bereits einmal ein Veloverleih-Angebot genutzt haben – sei es in Zürich oder in einer anderen Schweizer Stadt – ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen von insgesamt 21 Prozent auf 31 Prozent.

Grafik 10

Trend: Nutzung Veloverleih-Angebot

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

in % Einwohner:innen in Zürich ab 16 Jahren



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N=2439), sig., Cramér's V = 0.11

2.3 Spezifische Fragen für Zürich

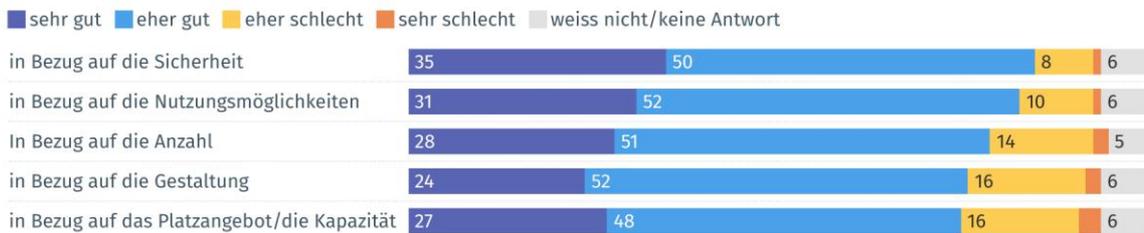
Insgesamt bewerten die Zürcher:innen die öffentlich zugänglichen Freiräume in ihrer Stadt und Wohnumgebung überwiegend positiv. Zwar gibt es kaum Mehrheiten, die eine "sehr gute" Bewertung abgeben, doch zusammen mit dem Anteil derjenigen, die eine "eher gute" Einschätzung äussern, liegt die Zufriedenheit in allen Bereichen bei deutlich über 70 Prozent der Befragten. Am besten wird die Sicherheit der Freiräume bewertet, während die meisten Kritikpunkte auf das Platzangebot bzw. die Kapazitäten entfallen, die von einigen als ungenügend empfunden werden.

Grafik 11

Beurteilung öffentlich zugänglichen Freiräume in Wohnumgebung

Wie beurteilen Sie die öffentlich zugänglichen Freiräume in Ihrer Wohnumgebung (z.B. Plätze, Parks, Sport- und Grünanlagen, Erholungsflächen)?

in % Einwohner:innen in Zürich ab 16 Jahren



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N=1195)

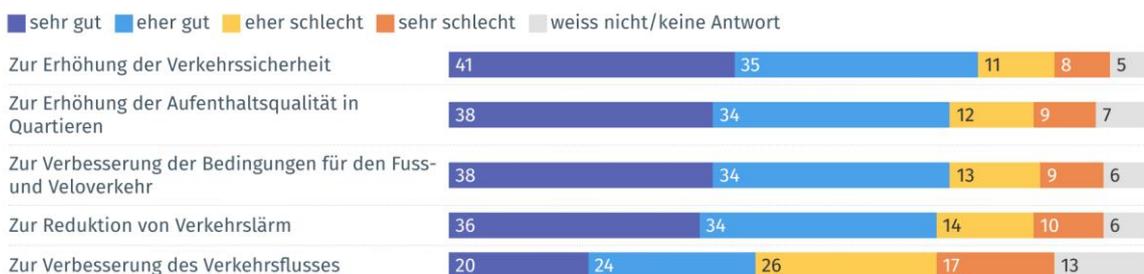
Auch die Einführung von Tempo 30 auf innerstädtischen Hauptverkehrsstrassen wird insgesamt klar positiv beurteilt. Klare Mehrheiten sind der Ansicht, dass diese Massnahme die Sicherheit, die Lebensqualität in den Quartieren, die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Situation in Bezug auf Verkehrslärm deutlich oder zumindest eher verbessern würde. Lediglich beim Verkehrsfluss erwarten deutlich weniger Befragte durch Tempo 30 eine Verbesserung.

Grafik 12

Beurteilung Tempo 30 auf innerstädtischen Hauptverkehrsstrassen

Wie beurteilen Sie Tempo 30 auf innerstädtischen Hauptverkehrsstrassen?

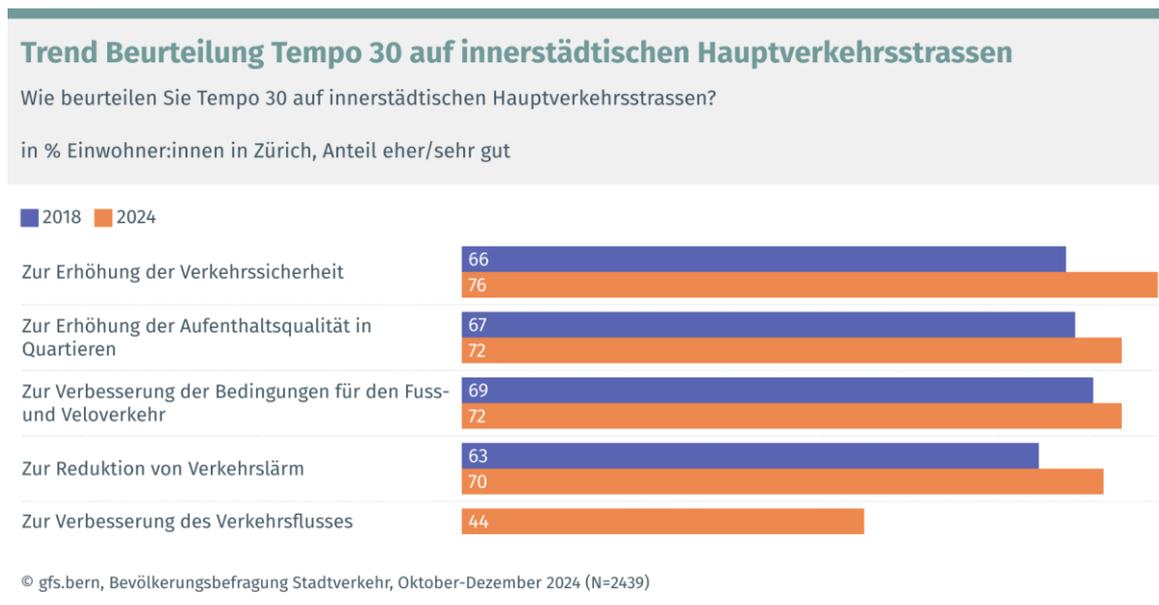
in % Einwohner:innen in Zürich ab 16 Jahren



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N=1195)

Im Vergleich zur letzten Befragung aus dem Jahr 2018 gehen heute durchweg mehr Zürcher:innen von positiven Effekten durch Tempo 30 aus. Besonders in Bezug auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrslärm sind die Einschätzungen deutlich positiver als damals.

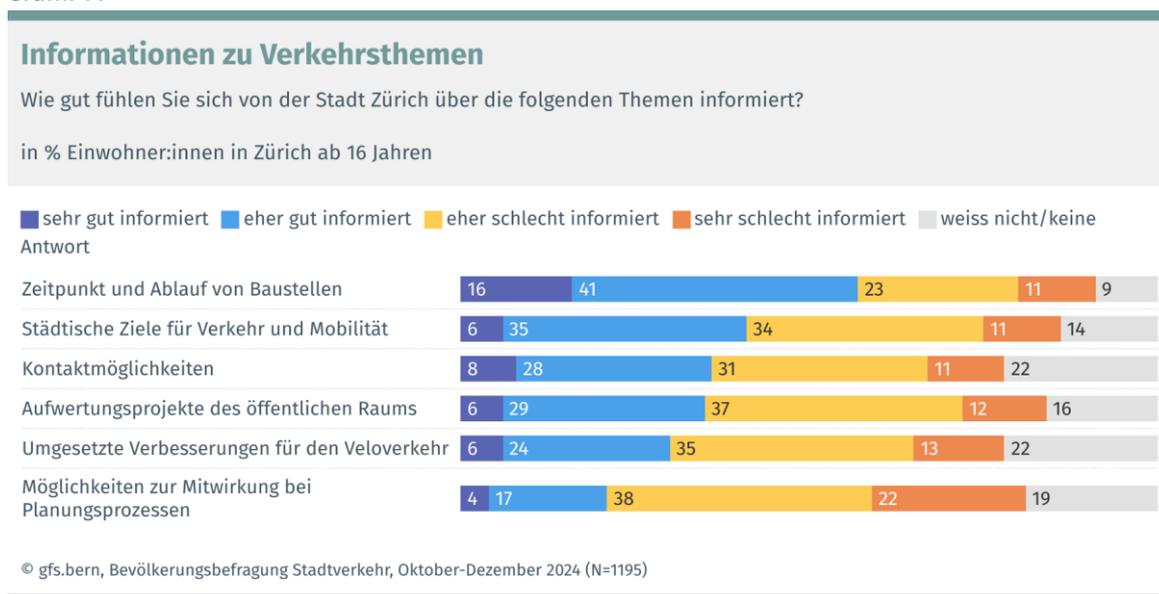
Grafik 13



Die Zürcher:innen äussern ein durchaus differenziertes Feedback, wenn es darum geht, wie gut oder schlecht sie sich in Verkehrsthemen informiert fühlen. Insgesamt fällt das Urteil zu Baustelleninformationen – insbesondere bezüglich Zeitpunkt und Ablauf – vergleichsweise positiv aus, da eine Mehrheit der Befragten sich eher gut bis sehr gut informiert fühlen. Bei den städtischen Zielen für Verkehr und Mobilität fühlen sich etwa gleich viele Personen gut wie schlecht informiert.

In allen anderen Bereichen – wie Kontaktmöglichkeiten, geplante Aufwertungsprojekte, bereits umgesetzte Verbesserungen im Veloverkehr oder Mitwirkungsmöglichkeiten – zeigen sich die Zürcher:innen hingegen eher kritisch. Hier überwiegt der Anteil Einwohner:innen, die sich sehr oder eher schlecht informiert fühlen.

Grafik 14



3 Synthese

ÖV-STADT
ZÜRICH

Der öffentliche Verkehr ist das bevorzugte Fortbewegungsmittel der Zürcher:innen. Sowohl beim Pendeln (69%) als auch in der Freizeit (76%) dominiert die Nutzung von Bus, Tram und Zug. Auch der Fuss- und Veloverkehr spielt eine wichtige Rolle, während das Auto in Zürich nur eine untergeordnete Bedeutung hat – sowohl bei der Nutzung als auch im Besitz. Nur 52 Prozent der in Zürich befragten Haushalte verfügen über ein Auto, was mit anderen Grossstädten vergleichbar ist.

VERKEHRSNUT-
ZUNG IM WAN-
DEL

Die Verkehrsnutzung in Zürich befindet sich in einem Übergang: Der Besitz von Verbrennerfahrzeugen nimmt ab, während Autos mit alternativen Antrieben, insbesondere Elektroautos, zunehmen (+5 Pp.). Auch der Besitz von E-Bikes (17%) steigt kontinuierlich. Parallel dazu gewinnt das Sharing an Bedeutung, insbesondere bei Veloverleih-Angeboten, die inzwischen bereits von 31 Prozent der Zürcher:innen genutzt wurden – was einen klaren Anstieg seit 2018 darstellt.

ZUFRIEDEN
ABER NICHT
WUNSCHLOS

Die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation ist insgesamt hoch: 66 Prozent der Bevölkerung sind sehr oder eher zufrieden. Dennoch gibt es klare Wünsche nach Verbesserungen. Mehr Grünflächen und Begrünung entlang der Strassen, der Ausbau der Veloinfrastruktur, Stadträume, in denen man sich wohl fühlt, und eine Modernisierung der Hauptverkehrsstrassen sind die Hauptanliegen der Stadtzürcher Bevölkerung. Diese Forderungen zielen darauf ab, den städtischen Raum angenehmer und nachhaltiger zu gestalten.

HOHE
PRIORITÄT AB-
STELLFLÄCHEN
MIKROMOBILI-
TÄT

Der Ausbau der Veloinfrastruktur ist für viele Zürcher:innen ein zentrales Anliegen. Zugleich empfindet aber über die Hälfte der Bevölkerung falsch abgestellte Velos und Trottinette als störend, was zeigt, dass Lösungen für ein geordnetes Abstellen im Bereich Mikromobilität gefragt sind.

3.1 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



JENNY ROBERTS

Junior Data Scientist

✉ jenny.roberts@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

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 