



Städtische Verkehrspolitik im Einklang mit den Bedürfnissen der Bewohnenden

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

Jenny Roberts: Junior Data Scientist

Roland Rey: Projektmitarbeiter / Administration

Bern, 7. März 2025

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

Inhaltsverzeichnis

MANAGEMENT SUMMARY	4
1 EINLEITUNG	6
1.1 Mandat und Fragestellung.....	6
1.2 Befragung und Stichprobe.....	6
2 BEFUNDE	9
2.1 Fahrzeugbesitz und Nutzung Verkehrsmittel.....	9
2.2 Zufriedenheit Verkehrssituation.....	15
2.3 Verkehrsgestaltung.....	22
2.4 Nutzung und Beurteilung von Shared Mobility.....	28
2.5 Ausgaben für Mobilität und Verkehr.....	38
2.6 Clusteranalyse.....	41
3 SYNTHESE	46
4 ANHANG	49
4.1 gfs.bern-Team.....	49

Management Summary

Die Städtekonferenz Mobilität beauftragte das Forschungsinstitut gfs.bern mit der Durchführung einer Online-Befragung zu urbaner Mobilität in zehn Schweizer Städten. Insgesamt wurden 15'372 Einwohner:innen ab 16 Jahren befragt. Zentrale Themen der Studie sind Besitz und Nutzung von Verkehrsmitteln, Zufriedenheit mit der Verkehrssituation, Fragen zur Verkehrsgestaltung, Shared Mobility und die Ausgaben für Verkehr und Mobilität.

FAHRZEUGBESITZ UND VERKEHRSMITTELNUTZUNG



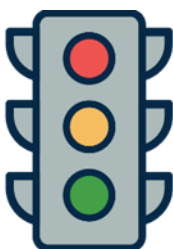
- Menschen in den Städten besitzen fast gleich häufig ein Velo oder E-Bike (63%) wie ein Auto (67%).
- Der öffentliche Verkehr (ÖV) ist das meistgenutzte Verkehrsmittel für Arbeitswege, insbesondere in grösseren Städten. In der Freizeit liegen der ÖV und der Fussverkehr etwa gleichauf.
- In Sion und Nyon ist die Nutzung von Velos und ÖV geringer im Vergleich zu den (teilweise) deutschsprachigen Städten, die an der Befragung teilgenommen haben, was mit weniger entwickelten Veloinfrastrukturen und ÖV-Angeboten einhergeht.

ZUFRIEDENHEIT MIT DER VERKEHRSSITUATION



- 63 Prozent der Befragten sind mit der Verkehrssituation eher bis sehr zufrieden, wobei das gute Netz und die hohe Qualität des ÖV Hauptgründe für die Zufriedenheit sind.
- Die häufigsten Kritikpunkte sind überlastete Verkehrsinfrastrukturen und Staus, insbesondere während Hauptverkehrszeiten. Zu diesen Stosszeiten sind die Befragten in den meisten Städten mehrheitlich unzufrieden mit der Verkehrssituation (55% sehr/eher unzufrieden). Vor allem Auto- und Motorradfahrende, aber auch Nutzende von E-Bikes oder E-Trotтинetten stören sich über Verkehrsbehinderungen in ihrer Stadt.

VERKEHRSGESTALTUNG



- Die Zufriedenheit mit der Erschliessung der Wohnquartiere für Fussgänger:innen (91%), durch den ÖV (86%) und für Velos (70%) fällt sehr hoch aus.
- Die Bevölkerung gerät auf dem Velo und zu Fuss häufig in gefährliche Situationen, besonders an Kreuzungen und Hauptverkehrsstrassen.
- Eine klare Mehrheit befürwortet Begegnungszonen (78% sehr/eher sinnvoll).

- Für die Bevölkerung stimmen die Maximalgeschwindigkeiten an der Strasse, an der sie wohnen (68% gerade richtig). Ein Drittel bis fast die Hälfte der Menschen, die in den teilnehmenden Städten an Tempo-50-Abschnitten leben, empfinden die aktuelle Geschwindigkeit als zu hoch.

NUTZUNG UND BEWERTUNG VON SHARED MOBILITY



- Veloverleih-Angebote finden Anklang, auch wenn sie noch nicht weitverbreitet genutzt werden (26%). Dort, wo grosse und dichte Netze bestehen, wurde das Angebot bereits von rund einem Drittel der Bevölkerung genutzt (z.B. in Luzern und Bern). E-Trottinett-Angebote sind hingegen weniger verbreitet und werden kritischer gesehen, besonders von der älteren Bevölkerung.
- Mobilitätshubs würden von 40 Prozent zumindest gelegentlich genutzt werden. Allerdings würden sie nur bei wenigen zu einem grundlegenden Umdenken in der Autonutzung führen.

AUSGABEN FÜR VERKEHR UND MOBILITÄT



- Die individuellen monatlichen Mobilitätskosten liegen im Schnitt bei 369 CHF und werden von einer relativen Mehrheit als angemessen empfunden. Die Anteile derjenigen, die ihre individuellen Kosten als hoch bzw. tief beurteilen, fallen jeweils kleiner aus.
- Am meisten Zuspruch für höhere Ausgaben erhalten Projekte für lebenswerte Stadträume, Veloinfrastruktur und Grünflächen. Die Priorisierung zukünftiger verkehrspolitischer Massnahmen zeigt allerdings uneinheitliche Präferenzen.

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 Studie werden wie 2018 Einstellungen, Bedürfnisse und Erwartungen der Bevölkerung rund um dieses Thema in ausgewählten Städten erfasst. Im Zentrum der Befragung steht dabei nicht nur das Nutzungsverhalten. Ziel ist es, die generelle Zufriedenheit mit der Mobilität am Wohnort, Einstellungen zu dem Verhältnis zwischen motorisiertem Verkehr und Fuss- und Veloverkehr, Wahrnehmungen zur Maximalgeschwindigkeit, die Ausgaben für Verkehr und Mobilität sowie Shared Mobility zu messen.

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

1.2 Befragung und Stichprobe

Befragt wurden insgesamt 15'372 Einwohner:innen ab 16 Jahren in zehn Schweizer Städten der Deutschschweiz und der Romandie (Basel, Bern, Fribourg, Luzern, Nyon, Schaffhausen, Sion, Winterthur, Zürich, Zug). In den Städten Bern (Muri b. Bern, Köniz), Luzern (Horw, Ebikon), Winterthur (Seuzach) und Zug (Baar, Cham) wurden zusätzlich insgesamt sieben Agglomerationsgemeinden befragt. Der vorliegende Gesamtbericht behandelt die Resultate der zehn teilnehmenden Städte. Die Daten aus den Agglomerationsgemeinden fliessen jeweils in die stadtspezifischen Berichte ein. Die Stichprobe wurde aus den Einwohner:innenregistern der jeweiligen Städten und Gemeinden gezogen. Ausnahmen bilden die Stadt Zug und die 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 einer Ausschöpfung von 26 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 Irrtumsgrosse 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 / Gemeinde leben und auf Deutsch oder Französisch befragbar sind
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 (separater Städtebericht) ○ N Köniz = 401 (separater Städtebericht) • N Freiburg = 1281

	<ul style="list-style-type: none"> • N Luzern = 1371 <ul style="list-style-type: none"> ○ N Horw = 405 (separater Städtebericht) ○ N Ebikon = 285 (separater Städtebericht) • N Nyon = 1282 • N Schaffhausen = 1214 • N Sion = 1684 • N Winterthur = 1194 <ul style="list-style-type: none"> ○ N Seuzach = 299 (separater Städtebericht) • N Zug = 1227 <ul style="list-style-type: none"> ○ N Baar = 397 (separater Städtebericht) ○ N Cham = 300 (separater 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 Fahrzeugbesitz und Nutzung Verkehrsmittel

Insgesamt betrachtet verfügen die Einwohner:innen der befragten Städte fast gleich häufig über ein Velo oder E-Bike (63%) wie über ein (E-)Auto (67%). Die Hälfte der Bevölkerung besitzt ein klassisches Velo (51%), bei den E-Bikes sind es 19 Prozent (bis 25 km/h) respektive 3 Prozent (bis 45 km/h). Autos mit Verbrennungsmotor liegen bei den Städter:innen zwar weiterhin vorne (60%), inzwischen besitzen aber 8 Prozent ein Auto mit alternativem Antrieb. Dabei zeigt die aktuelle Befragung einen sichtbaren Unterschied bezüglich Stadtgrösse, denn in den grossen Städten (Basel, Bern, Winterthur, Zürich) ist die Mehrheit nicht vom Auto abhängig (48%), sondern es stehen häufiger Velos zur Verfügung (64%). Jeweils rund jede zehnte dazu befragte Person besitzt ein Carsharing-Abonnement (11%) oder ein Motorrad (10%). Ebenfalls 10 Prozent der Befragten haben angegeben, keines der Verkehrsmittel zu besitzen.

Grafik 1

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											
Kategorie	Total	Basel	Bern	Freiburg	Luzern	Nyon	Schaffhausen	Sion	Winterthur	Zug	Zürich
Auto mit Verbrennungsantrieb (Benzin/Diesel)	60	48	41	57	53	74	74	72	57	72	45
Velo und/oder Cargo-Velo	51	65	64	32	56	41	45	30	69	60	59
E-Bike bis 25km/h	19	15	16	16	25	17	31	13	23	28	14
Carsharing-Abonnement (z.B. Mobility, catch a car) oder gemeinsame Autonutzung ausserhalb des eigenen Haushalts	11	14	18	8	16	4	7	4	14	9	18
Motorrad/Motorroller mit Verbrennungsantrieb (Benzin/Diesel)	10	9	8	8	11	12	13	9	8	12	9
Anderes (z.B. Kickboard, Trottinett, Skateboard)	10	9	10	7	10	9	10	5	13	13	11
Keines davon	10	10	12	19	10	9	7	12	6	5	15
Autos mit alternativem Antrieb (z.B. E-Auto)	8	6	4	7	7	10	8	7	9	14	7
Velosharing oder E-Trottinettsharing (z.B. Nextbike, PubliBike, Carvelo; Tier, Smargo etc.)	5	6	13	5	12	4	2	2	2	2	7
E-Bike bis 45km/h	3	2	4	3	4	3	3	1	5	3	3
E-Trottinett (auch E-Scooter genannt)	3	3	2	3	2	5	3	5	3	3	2
Motorrad/Motorroller mit alternativem Antrieb (z.B. E-Roller)	1	1	0	1	1	0	1	0	1	1	0
Weiss nicht/Keine Antwort	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0

© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n=12907)

Die Mehrheit der Stadtbewohner:innen besitzt ein Halbtax-Abonnement (61%). Weitere 16 Prozent haben ein GA. Eher vereinzelt sind auch Tarifverbund-Abos (13%) sowie Mehrfahrtenkarten (10%) im Gebrauch. Insgesamt 16 Prozent besitzen gar kein Abonnement für den öffentlichen Verkehr, wobei insbesondere in den drei französischsprachigen Städten Sion (32%), Nyon (28%) sowie Freiburg (20%) vergleichsweise viele Personen keine ÖV-Abos besitzen.

Grafik 2

Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr
 Welche Abonnements für den öffentlichen Verkehr besitzen Sie?
 Mehrfachantworten möglich
 in % Einwohner:innen ab 16 Jahren

Kategorie	Total	Basel	Bern	Freiburg	Luzern	Nyon	Schaffhausen	Sion	Winterthur	Zug	Zürich
Halbtax-Abonnement (inkl. Halbtax Plus)	61	62	65	50	66	54	58	52	66	69	67
Generalabonnement	16	13	27	22	18	12	15	11	17	15	17
Keines davon	16	12	4	20	11	28	18	32	13	13	9
Tarifverbund-Abonnement	13	26	16	9	14	5	11	1	15	11	26
Mehrfahrtenkarte	10	15	18	1	10	3	16	7	10	7	9
Streckenabonnement	5	1	3	6	4	9	5	4	4	5	5
Anderes Abonnement (z.B. GA Night)	2	4	2	5	2	1	1	1	2	2	3
Weiss nicht/Keine Antwort	1	1	0	1	0	1	0	2	0	0	0

© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n=12907)

Den Weg zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte wird am häufigsten mit dem ÖV (53%) oder zu Fuss (41%) bestritten. Jeweils circa ein Drittel nimmt dafür regelmässig das Auto (31% Auto als Selbstfahrer:in) oder das Velo (32%). In den grösseren Städten wird dabei häufiger mit ÖV oder Velo gependelt, während in den übrigen Städten das Auto eine etwas grössere Rolle spielt. Die Einwohner:innen der drei französischsprachigen Städte besitzen seltener ein Velo und nutzen es auch weniger für den Arbeitsweg als die Befragten in den Deutschschweizer Städten.

Grafik 3

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

Kategorie	Total	Basel	Bern	Freiburg	Luzern	Nyon	Schaffhausen	Sion	Winterthur	Zug	Zürich
Öffentlicher Verkehr wie Bus und Tram, Bahn	53	47	65	55	55	49	50	33	58	50	69
Zu Fuss	41	40	49	45	47	27	44	28	42	46	44
Velo	32	55	48	15	38	11	21	14	47	36	34
Auto als Selbstfahrer:in	31	18	15	27	28	39	44	51	29	40	17
E-Bike	10	7	11	10	16	8	17	6	11	12	8
Auto als Mitfahrer:in	4	3	2	4	4	3	9	3	3	5	2
Motorrad/Motorroller	3	3	2	3	4	5	5	3	2	3	4
E-Trottinett	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2
Anderes (z.B. Kickboard, Trottinett, Skateboard)	1	1	1	1	1	2	0	0	1	1	1
Weiss nicht/Keine Antwort	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0

© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n=9011)

In der Freizeit gehen die Befragten am häufigsten zu Fuss (62%). Bei den Verkehrsmitteln bleiben die öffentlichen Verkehrsmittel am beliebtesten (59%), gefolgt von Autos (43%), die etwas häufiger im Einsatz sind als für den Pendelverkehr. 35 Prozent fahren in der Freizeit mit dem Velo, und 14 Prozent nutzen ein E-Bike.

Grafik 4

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

Kategorie	Total	Basel	Bern	Freiburg	Luzern	Nyon	Schaffhausen	Sion	Winterthur	Zug	Zürich
Zu Fuss	62	65	67	60	68	59	61	49	61	68	65
Öffentlicher Verkehr wie Bus und Tram, Bahn	59	62	77	62	64	40	56	37	60	56	76
Auto als Selbstfahrer:in	43	26	24	41	37	69	52	62	36	50	28
Velo	35	53	48	18	40	21	25	16	52	42	39
E-Bike	14	9	14	12	18	15	22	9	15	17	10
Auto als Mitfahrer:in	13	8	11	15	13	12	18	16	14	16	10
Motorrad/Motorroller	4	3	2	4	4	6	6	5	3	3	3
E-Trottinett	1	2	1	0	1	1	2	2	1	2	2
Anderes (z.B. Kickboard, Trottinett, Skateboard)	1	1	1	1	1	2	1	1	2	2	1
Weiss nicht/Keine Antwort	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n=10850)

Fast die Hälfte der Personen, die sich im Alltag ohne Auto bewegen, besitzen kein Auto (48%). Zudem geben einige Personen an, keinen Führerschein zu besitzen (15%). Abgesehen davon, dass man kein Auto besitzt, sind die guten ÖV-Verbindungen (56%) und das Umweltbewusstsein (46%) die wichtigsten Gründe, die einen Alltag ohne Auto ermöglichen. Die gute Erreichbarkeit zu Fuss (38%) sowie gesundheitliche Überlegungen (37%) spielen ebenfalls eine Rolle.

Grafik 5

Gründe Verzicht auf Auto

Aus welchen Gründen verzichten Sie im Alltag auf das Auto? Nennen Sie alle, die für Sie zutreffen.

Mehrfachantworten möglich

in % Einwohner:innen ab 16 Jahren, die kein Auto als Selbstfahrer:in/Mitfahrer:in nutzen

Kategorie	Total	Basel	Bern	Freiburg	Luzern	Nyon	Schaffhausen	Sion	Winterthur	Zug	Zürich
Gute ÖV-Verbindungen am Wohnort	56	57	68	45	62	36	50	23	69	63	72
Besitze kein Auto	48	52	65	42	54	29	37	34	47	39	55
Umweltbewusstsein	46	49	56	40	51	34	50	23	53	43	48
Alles gut zu Fuss erreichbar	38	39	39	38	42	32	38	34	37	47	33
mehr Bewegung/Gesundheitsförderung	37	39	42	31	40	32	42	26	43	42	35
Brauche Auto nur für weite Fahrten oder für besonders abgelegene Orte.	31	34	27	30	31	31	34	29	31	37	33
Brauche Auto nur für den Transport von schweren Sachen.	28	32	31	22	28	24	32	16	35	29	32
Nutze lieber andere Verkehrsmittel.	28	28	36	31	28	22	27	18	28	26	33
Autofahren ist oft mit Stress verbunden.	22	23	24	16	24	22	21	12	25	26	27
Staus zu Stosszeiten	20	19	15	21	29	27	11	12	21	22	23
Hohe Kosten (z.B. Benzinpreise, Versicherung)	20	20	20	19	21	14	14	18	22	20	22
Gut ausgebautes Velonetz am Wohnort	17	30	24	6	17	6	7	3	38	18	11
Geringe Verfügbarkeit an Parkplätzen	16	20	15	17	18	14	13	8	15	19	22
Besitze keinen Führerschein	15	17	15	19	14	15	14	17	13	11	14
Andere Gründe	4	3	3	4	4	3	5	6	4	3	4
Weiss nicht/Keine Antwort	1	1	1	2	0	3	2	2	1	2	1

© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n=6457)

Wer die öffentlichen Verkehrsmittel nicht nutzt, tut dies am häufigsten aufgrund der hohen Preise (31%), der langen Reisezeit (26%) oder weil «Alles gut ohne ÖV erreichbar» ist (25%). 29 Prozent geben an, grundsätzlich lieber andere Verkehrsmittel zu nutzen beziehungsweise zu Fuss zu gehen. Ein gutes Velonetz spielt allerdings insbesondere in Basel (33%) und Winterthur (29%) ebenfalls eine grosse Rolle.

Grafik 6

Gründe Verzicht auf ÖV

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

Mehrfachantworten möglich

in % Einwohner:innen ab 16 Jahren, die den ÖV nicht nutzen

Kategorie	Total	Basel	Bern	Freiburg	Luzern	Nyon	Schaffhausen	Sion	Winterthur	Zug	Zürich
Hohe Kosten (z.B. Abopreise)	31	30	32	35	31	40	32	25	30	26	30
Nutze lieber andere Verkehrsmittel oder gehe zu Fuss.	29	31	25	26	31	32	31	25	25	32	32
Die Fahrt bis zum Ziel dauert zu lange.	26	30	25	22	29	27	25	25	31	25	28
Alles gut ohne öffentlichen Verkehr erreichbar	25	27	32	24	30	23	24	20	23	35	18
Öffentlicher Verkehr ist mir zu unflexibel.	19	16	11	13	22	26	21	23	19	16	17
Schlechte Verbindungen (z.B. lange Fahrzeiten, wenig dichter Fahrplan, mehrmaliges Umsteigen)	16	12	12	11	18	18	18	22	16	12	14
Gut ausgebautes Velonetz am Wohnort	14	33	22	7	17	5	9	4	29	18	13
Andere Gründe	13	10	8	15	9	17	14	13	13	12	15
Tram und Bus sind meist überfüllt	11	13	11	9	20	6	8	3	15	14	24
Fühle mich unwohl im Tram, Bus oder in der Bahn.	10	12	13	6	15	5	11	5	15	12	14
Staus zu Stosszeiten (z.B. Bus)	8	8	5	14	20	4	6	6	9	6	6
Weiss nicht/Keine Antwort	7	8	11	9	6	3	8	6	6	6	6
Die Distanz zur nächsten Haltestelle ist zu gross.	5	2	5	5	2	3	4	9	8	5	3
Der Billettkauf ist zu kompliziert.	4	2	3	4	4	7	6	2	4	6	3
ÖV ist nicht zugänglich/hindernisfrei.	2	1	3	3	2	2	0	2	2	1	2

© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n=5157)

Personen, die im Alltag kein Velo einsetzen, bevorzugen häufig grundsätzlich andere Verkehrsmittel (39%) oder können alles gut ohne Velo erreichen (19%). Weitere, relativ häufig genannte Gründe für einen Verzicht sind die erhöhte Gefahr (22%), das hohe Verkehrsaufkommen (19%) sowie zu lange Strecken (17%).

Grafik 7

Gründe Verzicht auf Velo/E-Bike											
Aus welchen Gründen verzichten Sie im Alltag auf das Velo oder E-Bike?											
in % Einwohner:innen ab 16 Jahren, die kein Velo/E-Bike nutzen											
Kategorie	Total	Basel	Bern	Freiburg	Luzern	Nyon	Schaffhausen	Sion	Winterthur	Zug	Zürich
Nutze lieber andere Verkehrsmittel oder gehe zu Fuss.	39	39	51	40	43	35	41	30	37	39	44
Ist mir generell zu gefährlich.	22	23	20	23	25	27	17	20	19	20	28
Zu viel Verkehr auf der Strasse	19	18	21	16	27	22	14	14	16	17	27
Alles gut ohne Velo erreichbar	19	21	25	20	22	15	18	13	20	23	22
Die Fahrt zum Ziel dauert zu lange.	17	8	10	14	12	27	17	20	22	18	15
Andere Gründe	17	19	16	18	13	14	17	17	16	17	18
Ist mir zu anstrengend.	11	11	15	12	12	3	16	6	15	11	17
Gefährliche Stellen auf meinem Weg	11	10	13	10	17	11	7	9	8	6	16
Habe meist grosses Gepäck dabei.	10	8	8	10	9	9	11	10	14	15	10
Bin meist mit Begleitpersonen unterwegs.	7	8	7	6	7	5	10	6	9	5	8
Ich kann nicht Velo fahren.	6	7	5	9	5	5	7	8	7	5	5
Schlecht ausgebautes Velonetz am Wohnort	6	4	3	7	8	8	5	7	3	5	9
Weiss nicht/Keine Antwort	5	5	5	4	4	4	5	6	7	4	3
Zu wenig Veloparkplätze	2	3	2	3	1	3	2	3	2	1	2

© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n=7310)

Die häufigsten Gründe, warum die Befragten im Alltag nicht regelmässig zu Fuss gehen, sind die zu grossen Distanzen, die zurückzulegen sind (44%), sowie, dass das Gehen zu langsam wäre (21%). Insbesondere in den grossen Städten ist ausserdem das gute ÖV-Angebot ein regelmässig genannter Grund.

Grafik 8

Gründe Verzicht auf Gehen
 Aus welchen Gründen gehen Sie im Alltag nicht regelmässig zu Fuss?
 in % Einwohner:innen ab 16 Jahren, die nie zu Fuss unterwegs sind

Kategorie	Total	Basel	Bern	Freiburg	Luzern	Nyon	Schaffhausen	Sion	Winterthur	Zug	Zürich
Die Distanz zu meinen Zielen ist normalerweise zu gross.	44	41	43	39	49	44	42	43	52	41	46
Geht mir zu langsam.	21	33	32	13	29	9	22	9	30	28	29
Gutes ÖV-Angebot	19	25	33	15	24	10	19	7	25	21	31
Fahre lieber Auto.	13	6	8	11	11	18	16	15	13	14	9
Nutze lieber andere Verkehrsmittel.	13	19	19	11	11	9	15	9	15	15	16
Andere Gründe	13	12	9	20	9	18	14	17	9	9	11
Habe meist grosses Gepäck dabei.	10	9	6	9	12	9	13	8	12	15	7
Weiss nicht/Keine Antwort	10	8	9	14	8	13	7	14	8	9	7
Ist mir zu anstrengend.	6	6	4	7	6	2	7	5	6	8	6
Schlecht ausgebautes Fussgängeretz am Wohnort	1	1	0	1	1	1	2	4	0	0	0
Ist mir generell zu gefährlich.	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1

© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n=5245)

Zwei Drittel der Personen, die aktuell in ihrem Alltag nicht regelmässig zu Fuss gehen oder den ÖV nutzen, können sich vorstellen, dies künftig zu tun (67% kann ich mir sehr/eher gut vorstellen). Für jeweils 41 Prozent kommt es in Frage künftig häufiger mit dem Velo oder dem E-Bike zu fahren. Einzig die E-Trotinetts werden voraussichtlich auch künftig nur wenige der dazu befragte Personen häufiger nutzen (10% kann ich mir sehr/eher gut vorstellen).

Grafik 9

Zukünftige Nutzung verschiedener Verkehrsmittel
 Ganz generell: Könnten Sie sich vorstellen, die folgenden Verkehrsmittel in Zukunft mehr zu nutzen?
 in % Einwohner:innen ab 16 Jahren, die das jeweilige Verkehrsmittel aktuell nicht nutzen, Anteil kann ich mir eher gut/sehr gut vorstellen

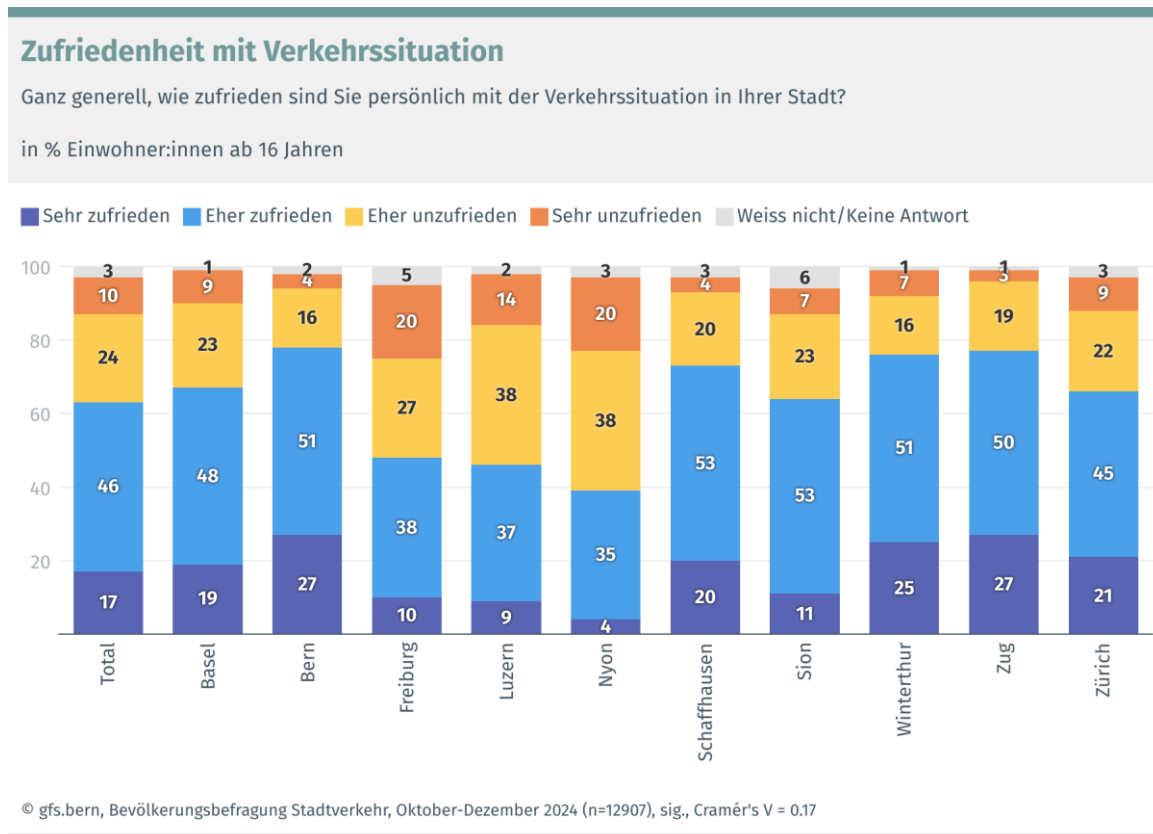
Kategorie	Total	Basel	Bern	Freiburg	Luzern	Nyon	Schaffhausen	Sion	Winterthur	Zug	Zürich
Öffentlicher Verkehr	67	67	73	71	63	73	60	68	63	67	61
Zu Fuss gehen	67	72	74	65	75	67	62	62	66	68	69
Velo	41	39	44	36	44	39	40	37	48	44	47
E-Bike	41	40	44	36	44	38	39	38	45	41	46
E-Trottinett	10	8	8	11	8	9	9	14	11	12	12

© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n=8600)

2.2 Zufriedenheit Verkehrssituation

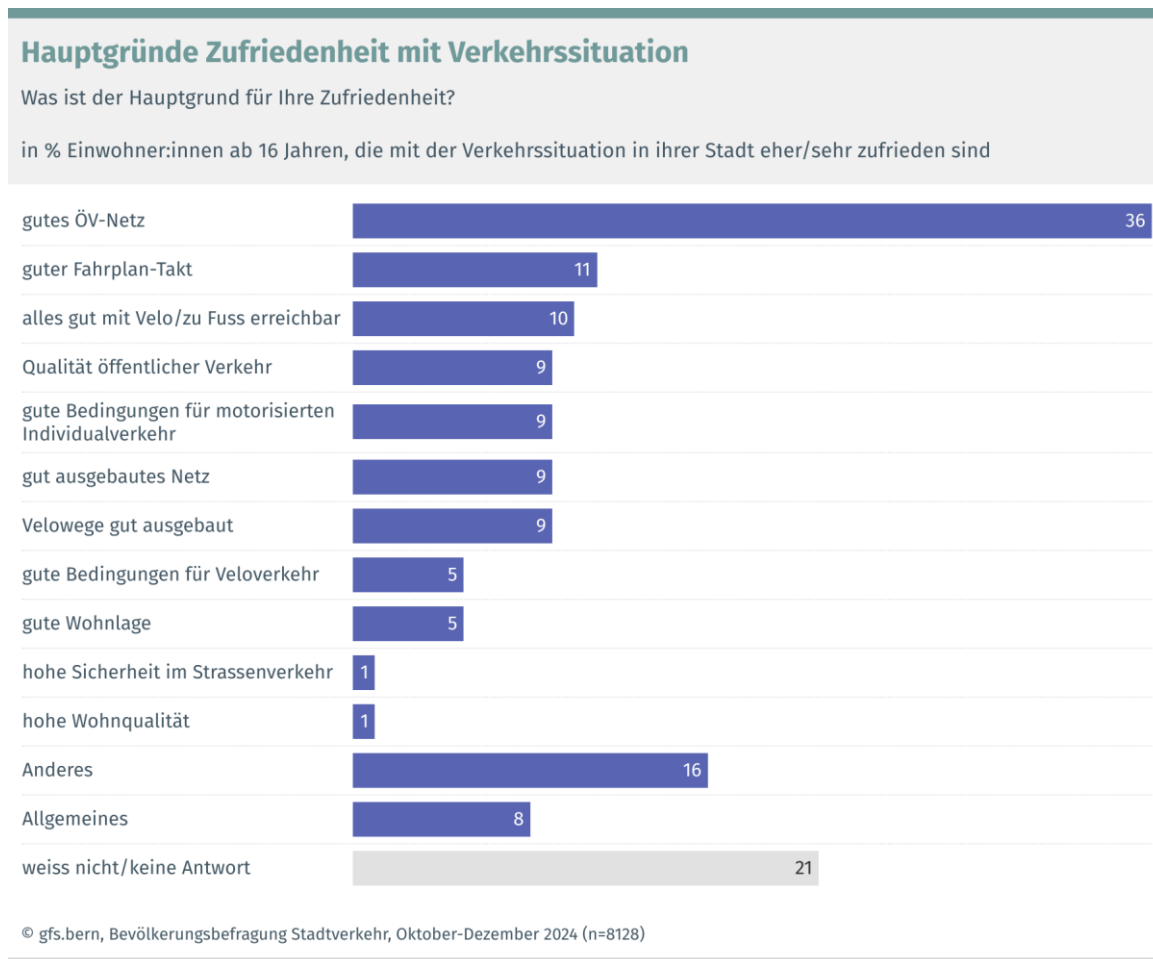
Insgesamt sind die Befragten mit der Verkehrssituation in ihrer Stadt durchaus zufrieden (63% sehr/eher zufrieden). Im Durchschnitt sind dabei 17 Prozent sogar sehr zufrieden. Zwischen den teilnehmenden Städten gibt es Unterschiede, wobei die Zufriedenheitswerte in Bern (78% sehr/eher zufrieden), Zug (77%), Winterthur (76%) und Schaffhausen (73%) am höchsten sind. Auf der anderen Seite sind die Einwohner:innen Nyons (58% sehr/eher unzufrieden) und Luzerns (52%) mehrheitlich nicht zufrieden mit der generellen Verkehrssituation.

Grafik 10



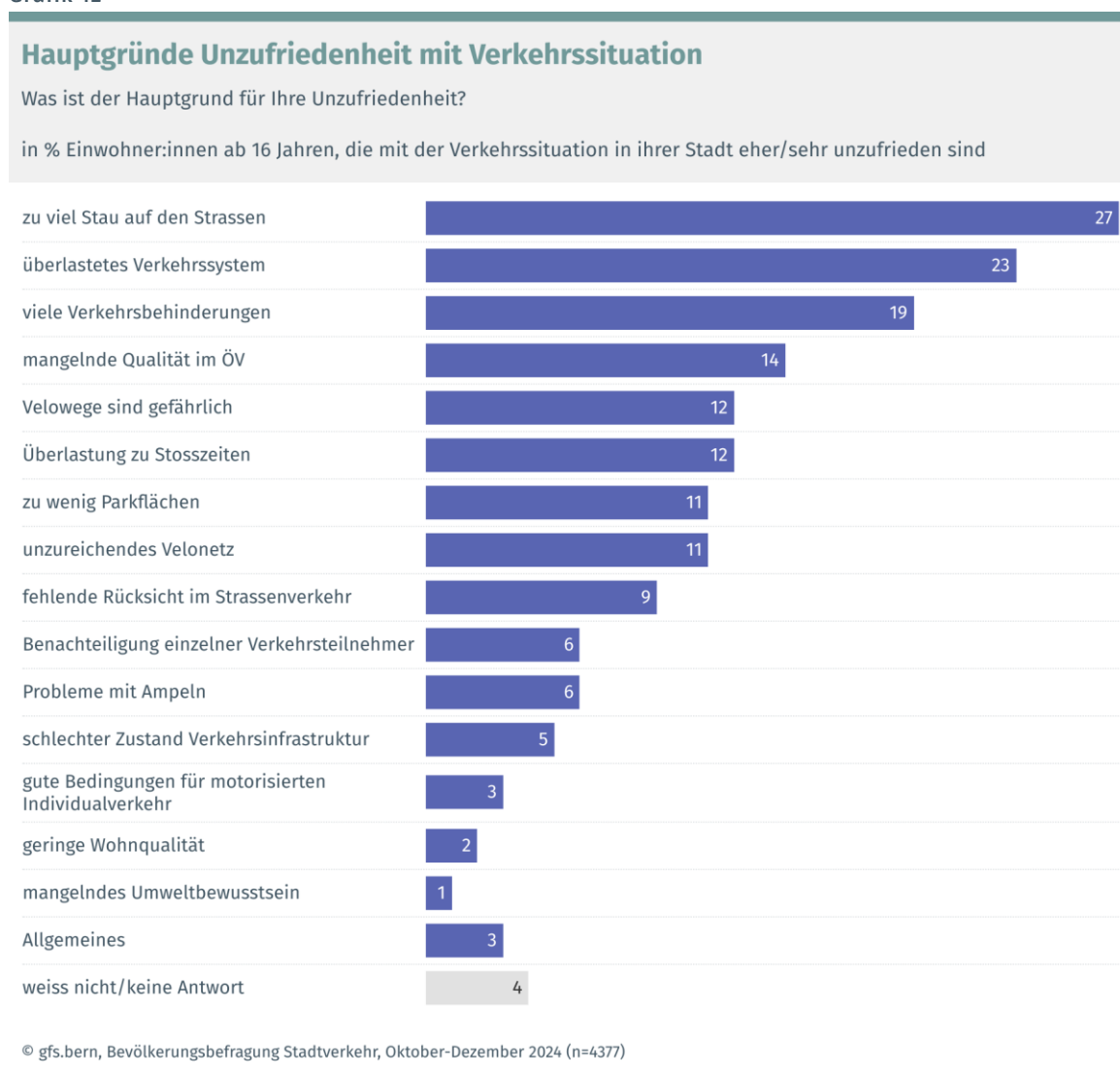
Personen, die mit der Verkehrssituation am Wohnort zufrieden sind, wurden zudem offen nach den Gründen für ihre Zufriedenheit gefragt. Diese offenen Rückmeldungen wurden für die Auswertung zu Kategorien zusammengefasst. Die Zufriedenen nennen in erster Linie das gute ÖV-Netz (36%). Ein stimmiger Fahrplan-Takt, die hohe Qualität und das gut ausgebaute Netz werden dabei explizit aufgezählt. Jeweils rund jede zehnte dazu befragte Person begründet ihre Zufriedenheit mit der guten Erreichbarkeit mit Velo oder zu Fuss (10% genannt), mit guten Bedingungen für MIV (9%) und den Veloverkehr (9%).

Grafik 11



Auf der anderen Seite ist der häufigste Grund für Unzufriedenheit mit der Verkehrssituation, dass die Verkehrsinfrastruktur an ihre Grenzen kommt: Jeweils rund ein Viertel der Unzufriedenen nennt Staus (27%) und ein überlastetes Verkehrssystem (23%) als Hauptgrund. Weitere 12 Prozent nennen eine Überlastung explizit zu den Stosszeiten. Dabei zeigen sich im Mobilitätsverhalten nur geringe Unterschiede, was darauf hinweist, dass nicht eine einzelne Nutzergruppe diese Hauptgründe als problematisch empfindet, sondern alle Verkehrsteilnehmer:innen, die mit solchen Situationen konfrontiert werden. Rund jede fünfte unzufriedene Person bemängelt Verkehrsbehinderungen (19%) und auch mangelnde Qualität des öffentlichen Verkehrs (14%). Gefährliche Velowege (12%) werden ebenfalls genannt.

Grafik 12



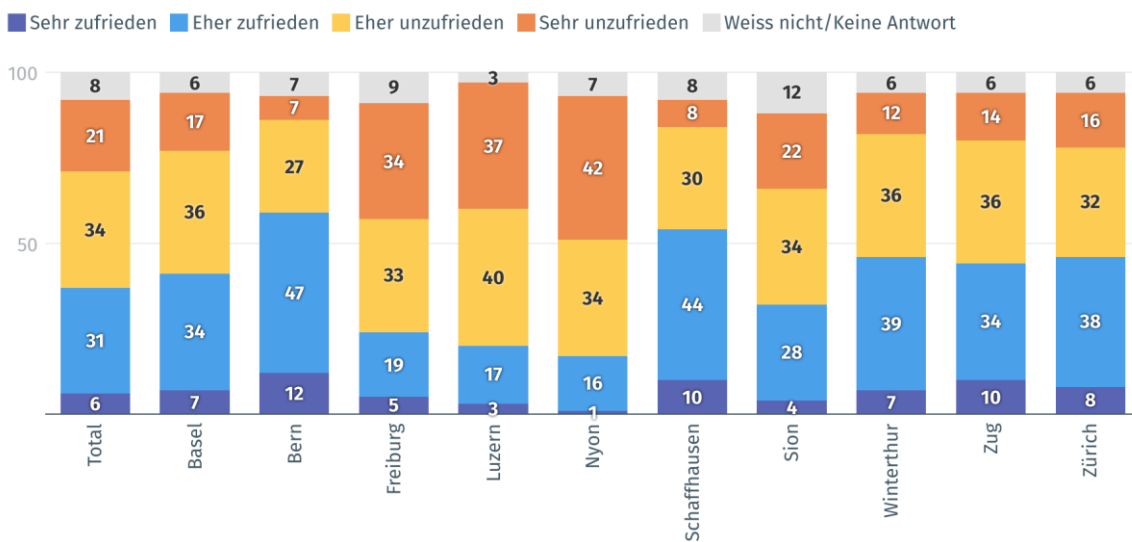
Während die Verkehrssituation generell aus Sicht der Befragten mehrheitlich in Ordnung ist, überwiegt während der Hauptverkehrszeiten die Unzufriedenheit (55% sehr/eher unzufrieden). Ausnahmen bilden hier die beiden Städte Bern (59% sehr/eher zufrieden) und Schaffhausen (54% sehr/eher zufrieden), deren Einwohner:innen mit der Verkehrssituation auch während der Stosszeiten mehrheitlich zufrieden sind. Auf der anderen Seite sind die Befragten in Luzern (77% sehr/eher unzufrieden) und Nyon (76% sehr/eher unzufrieden) mit der Situation während den Hauptverkehrszeiten am wenigsten zufrieden.

Grafik 13

Zufriedenheit mit Verkehrssituation während Hauptverkehrszeiten/Stosszeiten

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=12907), sig., Cramér's V = 0.17

Die jeweiligen Wohnquartiere sind für Fussgänger:innen (92% sehr/eher zufrieden) und für den ÖV (86%) sehr gut erschlossen. Insgesamt ist die klare Mehrheit der Befragten auch mit der Erschliessung für Velos (70%) und für den motorisierten Individualverkehr (67%) einverstanden. Allerdings gibt es in diesen beiden Bereichen eine grössere Streuung der Wahrnehmung in den teilnehmenden Städten.

Grafik 14

Zufriedenheit mit Erschliessung des Wohnquartiers
 Und wie zufrieden sind Sie persönlich mit der Verkehrssituation in Bezug auf folgende Aspekte (konkret in Ihrem Wohnquartier)?
 in % Einwohner:innen ab 16 Jahren, Anteil eher/sehr zufrieden

Kategorie	Total	Basel	Bern	Freiburg	Luzern	Nyon	Schaffhausen	Sion	Winterthur	Zug	Zürich
Erschliessung Ihres Wohnquartiers für Fussgänger:innen	92	91	94	90	94	94	91	85	93	93	91
Erschliessung Ihres Wohnquartiers für ÖV-Nutzer:innen	86	93	93	83	89	79	91	69	90	92	94
Erschliessung Ihres Wohnquartiers für Velo- und E-Bikefahrer:innen	70	72	76	64	73	69	64	63	81	79	59
Erschliessung Ihres Wohnquartiers für Auto- und Motorradfahrer:innen	67	51	55	58	66	70	74	79	70	82	58

© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n=12907)

Die Bewohner:innen der zehn Städte beurteilen die Beeinträchtigung durch den Verkehr in den abgefragten Bereichen durchaus differenziert: So sind beispielsweise in Luzern und Nyon Verkehrsbehinderungen (Luzern: 71% sehr/eher häufig, Nyon: 70% sehr/eher häufig) die klar häufigsten Problemquellen, während in Zürich, Winterthur und Basel vergleichsweise häufig falsch abgestellte Velos und Trottinette (Zürich 53%, Winterthur 47%, Basel 45%) für Unmut sorgen. In Freiburg werden hingegen öfters als in den anderen Städten fehlende Grünflächen (51%) bemängelt, und in Schaffhausen ist der Parkplatzmangel für Autos (48%) die sichtbar häufigste Beeinträchtigung.

In (fast) allen Städten bemängelt jeweils über ein Drittel der Bevölkerung Parkplatzmangel für Personenwagen, Lärmbelästigung (Ausnahme: Schaffhausen), Gefahrensituationen im Verkehr (Ausnahme: Schaffhausen) oder fehlende Grünflächen (Ausnahmen: Schaffhausen und Winterthur).

Wie hier nicht abgebildete Auswertungen zeigen, fühlen sich in Bezug auf die Wahrnehmung von Verkehrsbehinderungen auf der einen Seite vor allem Auto- und Motorradfahrende beeinträchtigt. Auf der anderen Seite stören sich auch E-Bikefahrende häufiger über Staus als Personen, die nicht E-Bike fahren. Fussgänger:innen, (klassisch) Velofahrende und ÖV-Nutzer:innen fühlen sich hingegen nicht stärker durch Verkehrsbehinderungen beeinträchtigt als Einwohner:innen, die sich nicht regelmässig mit diesen Verkehrsmitteln/zu Fuss fortbewegen. Dies kann als Hinweis gedeutet werden, dass die häufige Wahrnehmung von Staus vor allem diejenigen Menschen betrifft, die entweder auf den motorisierten Individualverkehr angewiesen sind oder elektrische Mikromobilitätsangebote nutzen.

Grafik 15

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

Kategorie	Total	Basel	Bern	Freiburg	Luzern	Nyon	Schaffhausen	Sion	Winterthur	Zug	Zürich
Verkehrsbehinderungen	50	49	33	62	71	70	28	48	44	52	45
Parkplatzmangel für Personewagen	44	50	38	48	45	48	48	41	39	43	43
Lärmbelastung	38	41	34	40	41	43	30	37	36	38	41
Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmer:innen	38	40	35	38	43	49	31	36	33	33	39
Fehlende Grünflächen	37	41	36	51	38	44	29	40	25	34	36
Luftverschmutzung, Feinstaub, Abgase	32	37	31	36	37	32	25	30	28	31	34
Falsch abgestellte Motorfahrzeuge	32	41	32	31	29	38	30	29	28	30	33
Falsch abgestellte Velos oder Trottinette	32	45	37	21	22	26	26	20	47	31	53
Fehlende Freiräume und Fussgängerflächen	27	28	24	34	28	33	24	28	20	25	28
Mangel an Abstellflächen für Velos	26	37	32	19	30	23	26	21	30	23	27
Mangel an Abstellflächen für Cargobikes/Velos mit Anhänger	15	21	15	12	15	13	14	13	17	13	16
Mangel an Abstellflächen für Motorräder	12	13	11	12	12	16	11	13	11	8	11

© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n=12907)

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, dass Personen die mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, eine leicht erhöhte Wahrscheinlichkeit haben, mit der generellen Verkehrssituation am Wohnort zufrieden zu sein. Auf der anderen Seite finden wir einen starken Einfluss der empfundenen Störung durch Verkehrsbehinderungen und Gefahrensituationen: Wer angibt, häufig durch Verkehrsbehinderungen beeinträchtigt zu sein, und wer häufig gefährliche Situationen mit anderen Verkehrsteilnehmenden erlebt, hat eine deutlich erhöhte Wahrscheinlichkeit unzufrieden mit der allgemeinen Verkehrssituation am Wohnort zu sein. Etwas schwächer gilt das auch für Personen, die sich häufig an fehlenden Freiräumen und Parkplatzmangel stören und für Personen, die mit dem Auto unterwegs sind.

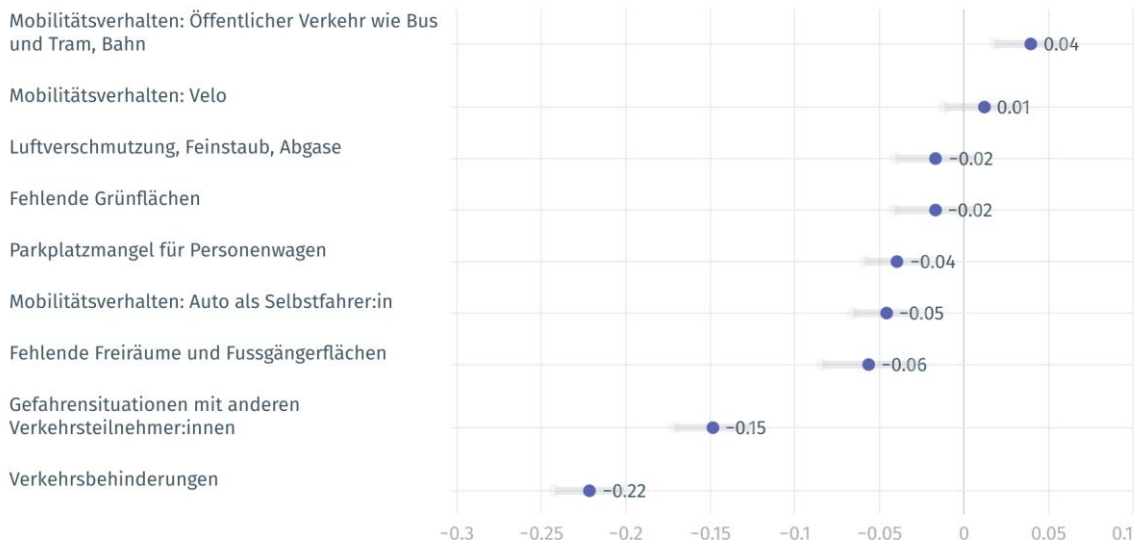
Grafik 16

Einfluss Zufriedenheit Verkehrssituation

Einflussstärke verschiedener Items auf die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation.

Lesebeispiel: Menschen, die den öffentlichen Verkehr nutzen, haben im Durchschnitt eine 4 Prozentpunkte höhere 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 = 10768). 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 Verkehrsmittel, 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.

2.3 Verkehrsgestaltung

In sämtlichen Städten erlebt die Mehrheit der Velofahrer:innen und Fussgänger:innen zumindest immer wieder gefährliche Situationen bei Kreuzungen (61% regelmässig/immer wieder) und auf Hauptverkehrsstrassen (55%). Aber auch auf Verkehrsinfrastrukturen, die explizit für den Fuss- und Veloverkehr vorgesehen sind, gibt es für viele Befragte gefährliche Situationen: So erlebt insgesamt rund ein Drittel immer wieder brenzlige Momente auf Fussgängerstreifen (35%) oder Velowegen (30%), etwas weniger häufig auf Trottoirs (24%) oder verkehrsberuhigten Strassen (22%). Obwohl sich die Muster ähneln, wird die Gefahrenlage für Velofahrende und Fussgänger:innen in den Städten durchaus unterschiedlich bewertet. Gerade in Nyon aber auch in Freiburg und Sion wird besonders häufig von gefährlichen Situationen berichtet, was ein möglicher Grund für die vergleichsweise tiefere Nutzung des Velos im Alltag in diesen Städten sein kann.

Grafik 17

Gefährliche Situationen zu Fuss oder mit dem Velo

Wenn Sie an Ihrem Wohnort mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs sind, wo erleben Sie selber gefährliche Situationen?

in % Einwohner:innen ab 16 Jahren, die an Ihrem Wohnort mit dem Velo, E-Bike oder zu Fuss unterwegs sind, Anteil immer wieder/regelmässig

Kategorie	Total	Basel	Bern	Freiburg	Luzern	Nyon	Schaffhausen	Sion	Winterthur	Zug	Zürich
Bei Kreuzungen und Strasseneinmündungen	61	64	61	62	65	71	56	61	59	52	63
Auf Hauptverkehrsstrassen	55	57	52	54	61	66	49	55	53	48	57
Bei Fussgängerstreifen	35	33	29	42	34	47	36	36	28	32	32
Auf dem Veloweg	30	26	25	33	36	42	23	29	24	30	37
Auf dem Trottoir	24	22	18	24	18	39	24	31	19	25	27
Auf verkehrsberuhigten Strassen	22	20	17	24	18	40	16	30	18	18	19

© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n=9426)

Die Befragten wurden ebenfalls gebeten, verschiedene Verkehrsszenarien gegeneinander abzuwägen auf einer Skala von 1 bis 6. Werte nahe bei 1 bedeuten, dass die Befragten (eher) mit der ersten Aussage übereinstimmen, während Werte nahe bei 6 eine Präferenz für die zweite Aussage kennzeichnen. Für die Auswertung wurden die Werte 1-3 (eher für die erste Aussage; bzw. 4-6: eher für die zweite Aussage) zusammen gruppiert.

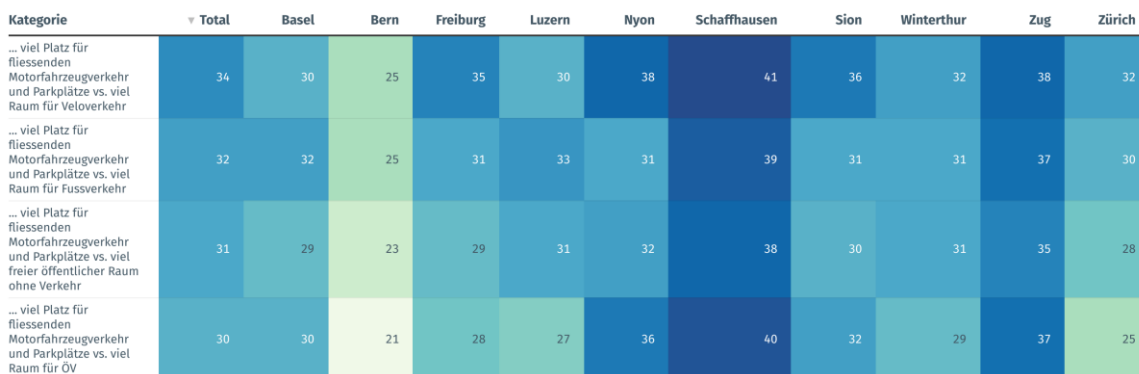
In allen Städten bevorzugen jeweils rund 60 Prozent mehr Platz für Veloverkehr, für Fussverkehr, für öffentlichen Raum ohne Verkehr oder für ÖV gegenüber der Alternative «mehr Raum für fliessenden Motorfahrzeugverkehr und Parkplätze». Am ehesten spricht sich die Bevölkerung in Schaffhausen für mehr Platz für fliessenden Motorfahrzeugverkehr aus, gefolgt von Zug und Nyon.

Grafik 18

Präferenz Platz für Verkehrsteilnehmende

Bitte geben Sie an, was Sie sich für ihre Stadt wünschen. Bitte geben Sie bei den folgenden drei gegensätzlichen Aussagen an, ob Sie damit einverstanden sind. Wenn Sie mit dem ersten Teil der Aussage übereinstimmen, wählen Sie die 1 oder eine Zahl nahe bei 1. Wenn Sie mit dem zweiten Teil der Aussage übereinstimmen, wählen Sie die 6 oder eine Zahl nahe bei 6. Mit den Zahlen dazwischen können Sie Ihre Meinung abstimmen. Möchten Sie...

in % Einwohner:innen ab 16 Jahren, Anteil 1-3



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n=12907)

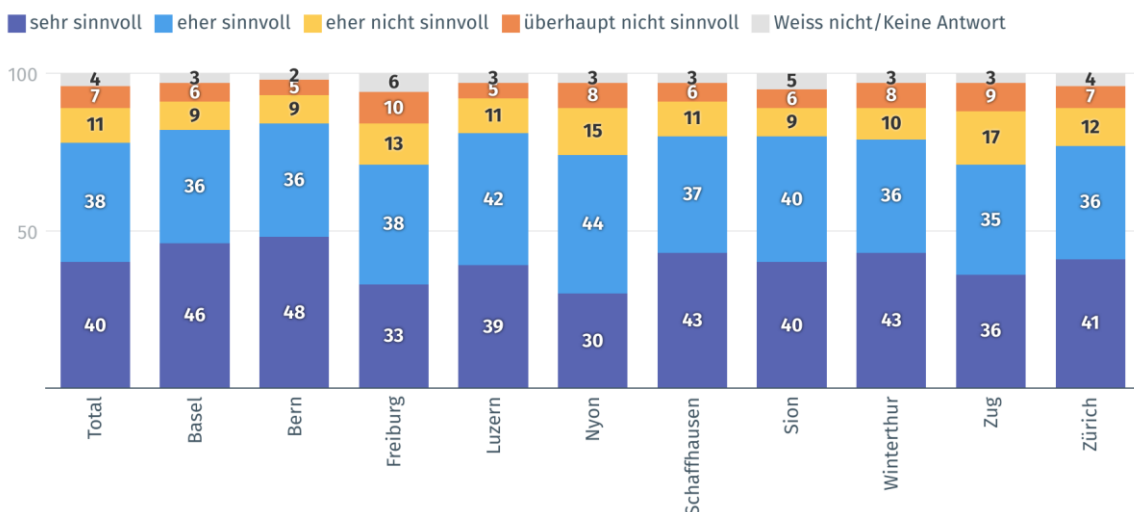
Begegnungszonen werden in allen Städten von grossen Mehrheiten als sinnvoll erachtet (78% sehr/eher sinnvoll). In Zug (26% eher/überhaupt nicht sinnvoll) sowie Nyon und Freiburg (jeweils 23%) hält rund ein Viertel solche Begegnungszonen nicht für sinnvoll.

Grafik 19

Beurteilung Begegnungszonen

In den letzten Jahren wurden in Schweizer Städten Begegnungszonen eingerichtet (z.B. in Wohnquartieren, in Stadtzentren oder vor Schulen und Bahnhöfen). Es gilt Tempo 20, und Fussgänger:innen haben Vortritt vor dem Fahrzeugverkehr. Die Begegnungszone wird mit folgendem Schild markiert: Wie beurteilen Sie solche Begegnungszonen?

in % Einwohner:innen ab 16 Jahren

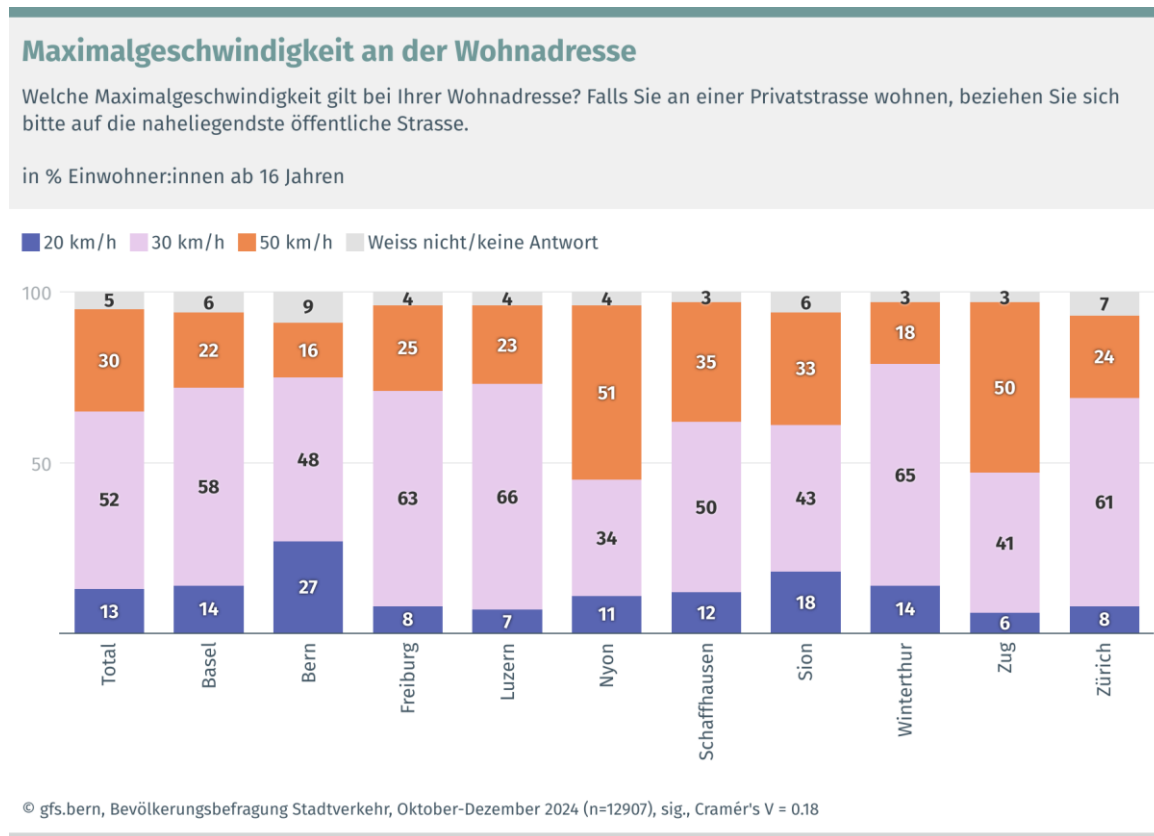


© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n=12907), sig., Cramér's V = 0.08

2.3.1 Maximalgeschwindigkeit im Wohnquartier

Die Mehrheit der Befragten wohnt an einer Strasse mit einer Maximalgeschwindigkeit von 30 Kilometer pro Stunde (52%). Tempo 50 ist besonders häufig in Wohnquartieren in Nyon (51%) und Zug (50%), während in der Stadt Bern im Vergleich zu allen anderen Städten, die an der Befragung teilgenommen haben, am meisten Personen an Strassen mit einer Maximalgeschwindigkeit von 20 km/h wohnen (27%).

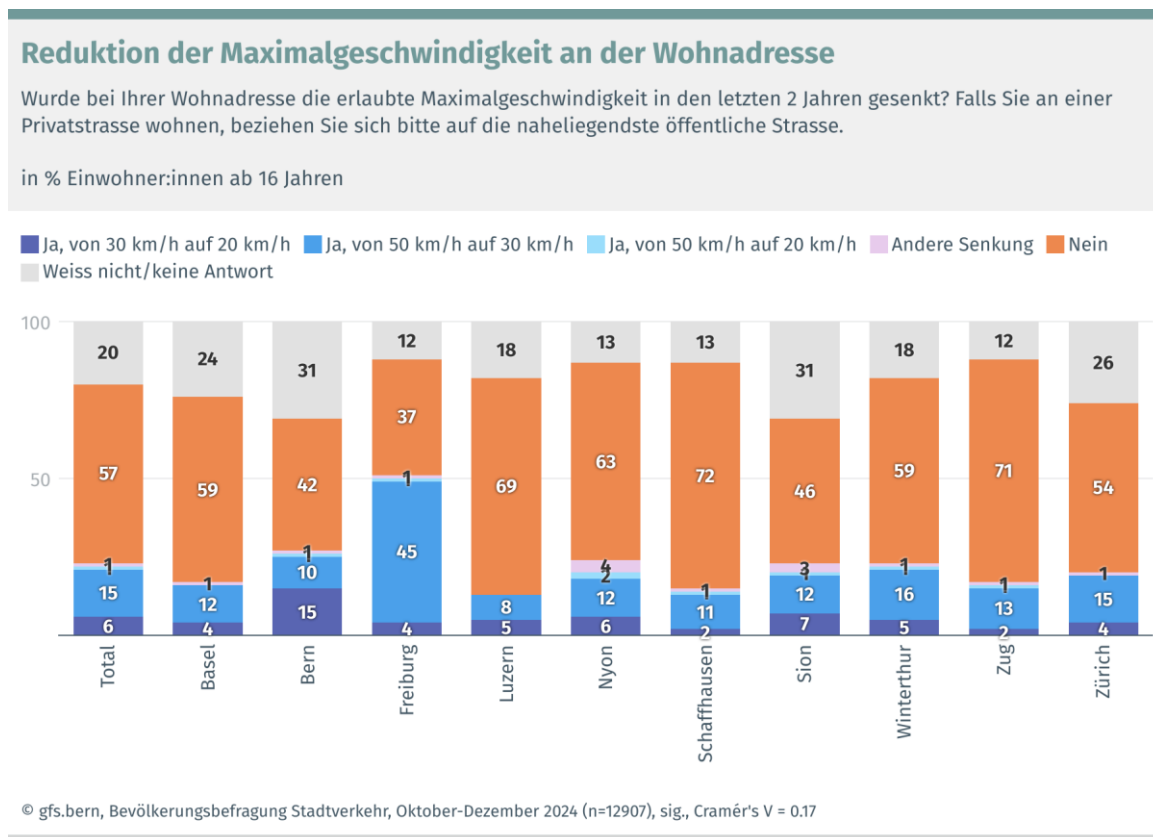
Grafik 20



Für die Mehrheit wurde die erlaubte Maximalgeschwindigkeit an der Wohnadresse in den vergangenen zwei Jahren nicht gesenkt (57%), wobei relativ viele weitere Befragte diese Frage nicht beantworten wollten oder konnten (20%). In den Fällen, in denen eine Reduktion stattgefunden hat, wurde die Geschwindigkeit in aller Regel von 50 km/h auf 30 km/h gesenkt (15%), Senkungen auf eine Maximalgeschwindigkeit von 20 km/h waren die Ausnahme.

In Bern (25%) und insbesondere in Freiburg (49%) wurden am meisten Geschwindigkeitsreduktionen angegeben, wobei es sich in Bern bei der Mehrheit um Reduktionen von 30 km/h auf 20 km/h handelt (15%). In Freiburg wurden hingegen mit Abstand am meisten Geschwindigkeitsanpassungen von 50 km/h auf 30 km/h (45%) vorgenommen.

Grafik 21



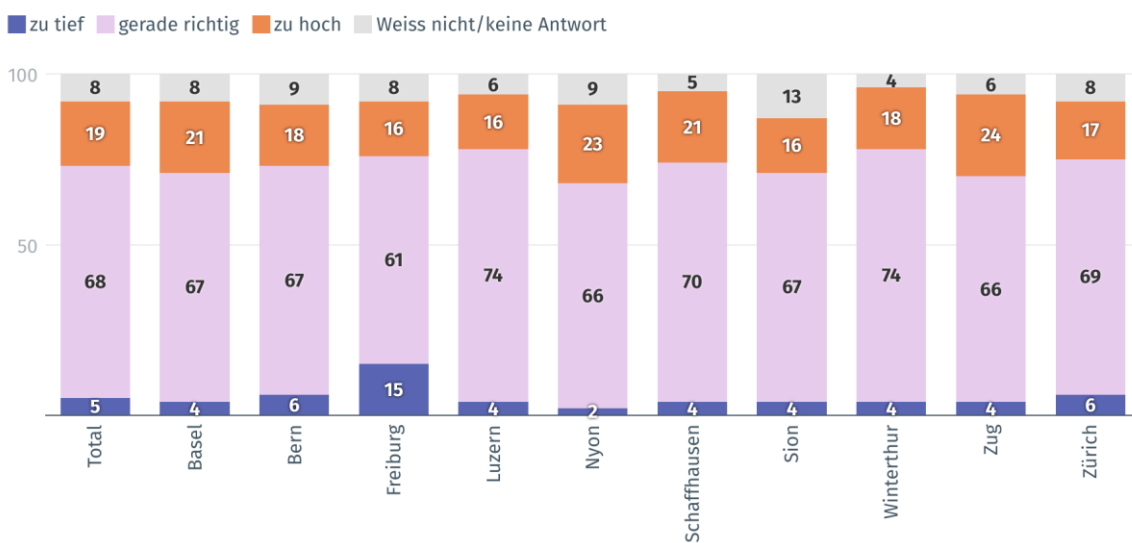
Grundsätzlich befürwortet die Mehrheit der Bewohner:innen in allen Städten die aktuell gültige Maximalgeschwindigkeit (68% gerade richtig). Diejenigen die damit nicht einverstanden sind, empfinden sie häufiger zu hoch (19%) als zu tief (5%). In Fribourg, wo besonders viele Temporeduktionen vorgenommen wurden, ist der Anteil jener Befragten, welche die aktuell erlaubte Maximalgeschwindigkeit als zu tief empfinden, sichtbar erhöht (15%).

Grafik 22

Beurteilung erlaubte Maximalgeschwindigkeit an der Wohnadresse

Finden Sie die erlaubte Maximalgeschwindigkeit bei Ihrer Wohnadresse... Falls Sie an einer Privatstrasse wohnen, beziehen Sie sich bitte auf die naheliegendste öffentliche Strasse.

in % Einwohner:innen ab 16 Jahren



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n=12907), sig., Cramér's V = 0.11

Die erlaubte Maximalgeschwindigkeit an der eigenen Wohnadresse hat dabei durchaus einen Einfluss darauf, wie man diese bewertet: Personen, die an Strassen wohnen, an denen die Maximalgeschwindigkeit 20 oder 30 km/h beträgt, schätzen diese sichtbar häufiger als passend ein (75%, respektive 78%) als Personen, die an einer Strasse leben, wo 50 km/h erlaubt sind (56%). Über ein Drittel der Personen, die an einer 50 km/h-Strasse wohnen, sind der Meinung, das sei zu schnell (36% zu hoch).

In Basel und Bern sagen die Befragten häufiger, die an ihrer Wohnadresse erlaubten 50 km/h sind zu schnell (je 45%). Übers Ganze gesehen wünschen sich also ein Drittel bis fast die Hälfte der Menschen, die in den teilnehmenden Städten an Tempo-50-Abschnitten wohnen, tiefere Geschwindigkeiten. Im Gegenzug finden 84 Prozent der Bewohnenden von 20 km/h-Strassen respektive 90 Prozent der Bewohnenden von 30 km/h-Strassen das Tempo gerade richtig oder zu hoch.

Grafik 23

Beurteilung erlaubte Maximalgeschwindigkeit nach effektiver Maximalgeschwindigkeit an der Wohnadresse

Finden Sie die erlaubte Maximalgeschwindigkeit bei Ihrer Wohnadresse... Falls Sie an einer Privatstrasse wohnen, beziehen Sie sich bitte auf die naheliegendste öffentliche Strasse.

in % Einwohner:innen ab 16 Jahren

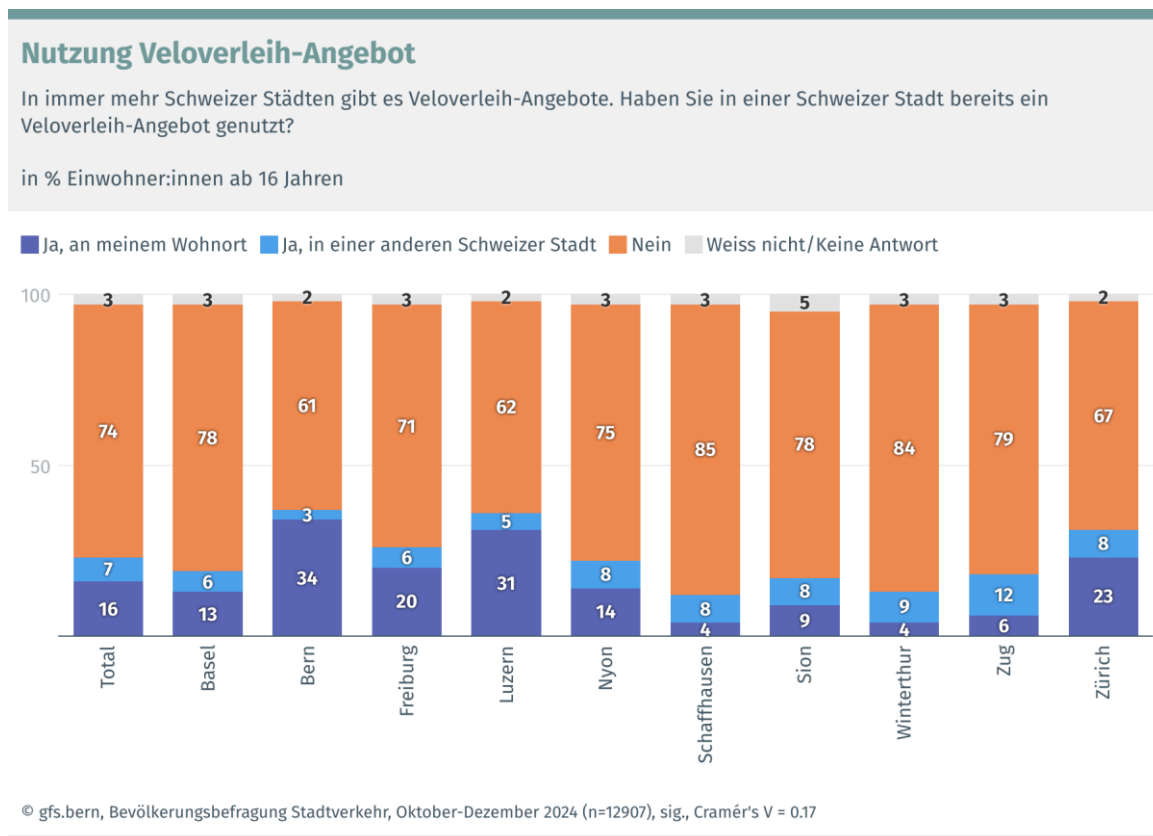
	Kategorien	20 km/h	30 km/h	50 km/h
Total	zu tief	8	7	2
	gerade richtig	75	78	56
	zu hoch	9	12	36
Basel	zu tief	12	3	2
	gerade richtig	70	79	48
	zu hoch	11	15	45
Bern	zu tief	9	6	2
	gerade richtig	80	73	46
	zu hoch	7	16	45
Freiburg	zu tief	11	20	7
	gerade richtig	71	67	48
	zu hoch	9	7	40
Luzern	zu tief	8	4	3
	gerade richtig	74	83	55
	zu hoch	11	11	35
Nyon	zu tief	9	3	1
	gerade richtig	76	75	58
	zu hoch	9	16	32
Schaffhausen	zu tief	4	5	2
	gerade richtig	82	77	59
	zu hoch	8	16	35
Sion	zu tief	6	5	3
	gerade richtig	78	80	54
	zu hoch	6	7	32
Winterthur	zu tief	10	5	0
	gerade richtig	79	79	58
	zu hoch	7	15	38
Zug	zu tief	3	7	3
	gerade richtig	62	75	60
	zu hoch	24	15	32
Zürich	zu tief	4	9	2
	gerade richtig	76	78	51
	zu hoch	7	10	42

© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n=12907)

2.4 Nutzung und Beurteilung von Shared Mobility

Veloverleih-Angebote werden zurzeit nur von einer Minderheit genutzt. Insgesamt sagen fast drei Viertel der Befragten, dass sie bisher von keinem Veloverleih-Angebot Gebrauch gemacht haben (74%). Wer solche Angebote nutzt, tut dies meistens im eigenen Wohnort (16%) und seltener in anderen Städten (7%). Allerdings ist der Anteil derjenigen, die bereits ein Veloverleih-Angebot genutzt haben, seit 2018 deutlich angestiegen (23%, +8 Prozentpunkte). Stärker genutzt werden Veloverleihe von den Einwohner:innen von Bern (37% am Wohnort/in anderer Stadt), Luzern (36%) und Zürich (31%) – allesamt Städte mit einem grossen und dichten Bikesharing-Angebot.

Grafik 24



Der Veloverleih wird insgesamt noch nicht sehr regelmässig genutzt, denn die Mehrheit der Nutzer:innen gibt an, im letzten Jahr zweimal oder weniger davon Gebrauch gemacht zu haben (53% nie/einmal/zweimal). In Luzern (32% mehr als zehnmals genutzt in letzten 12 Monaten) und Bern (29%) wird der Veloverleih von den Nutzer:innen allerdings besonders regelmässig genutzt. Dieses erhöhte Nutzungsniveau ist wiederum wohl auf das breit ausgebaute Bikesharing-Netz in den beiden Städten zurückzuführen.

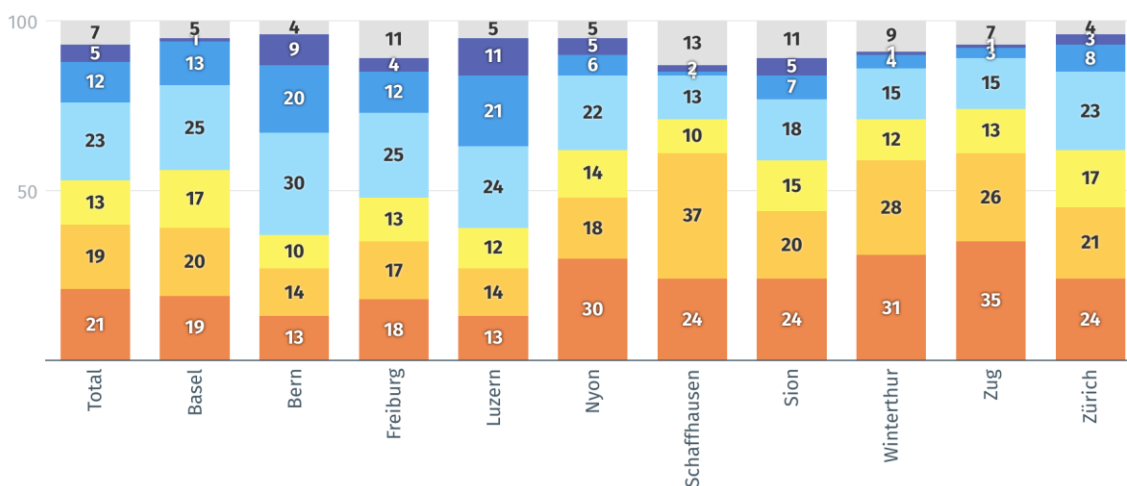
Grafik 25

Häufigkeit Nutzung Veloverleih-Angebot

Wie oft haben Sie ein solches Angebot in den letzten 12 Monaten ungefähr genutzt? Bitte geben Sie eine Zahl an:

in % Einwohner:innen, die schon mal ein Veloverleih-Angebot in einer Schweizer Stadt genutzt haben

■ nie
 ■ einmal
 ■ zweimal
 ■ zwischen dreimal und zehnmals
 ■ zwischen 11-mal und 50-mal
 ■ mehr als 50-mal
 ■ weiss nicht/keine Antwort



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n=2735), sig., Cramér's V = 0.15

Entsprechend wird das Angebot, was auch insgesamt durchaus geschätzt wird (69% sehr/eher sinnvoll), in diesen beiden Städten überdurchschnittlich häufig als sinnvoll erachtet (Bern: 82% sehr/eher sinnvoll; Luzern 81%).

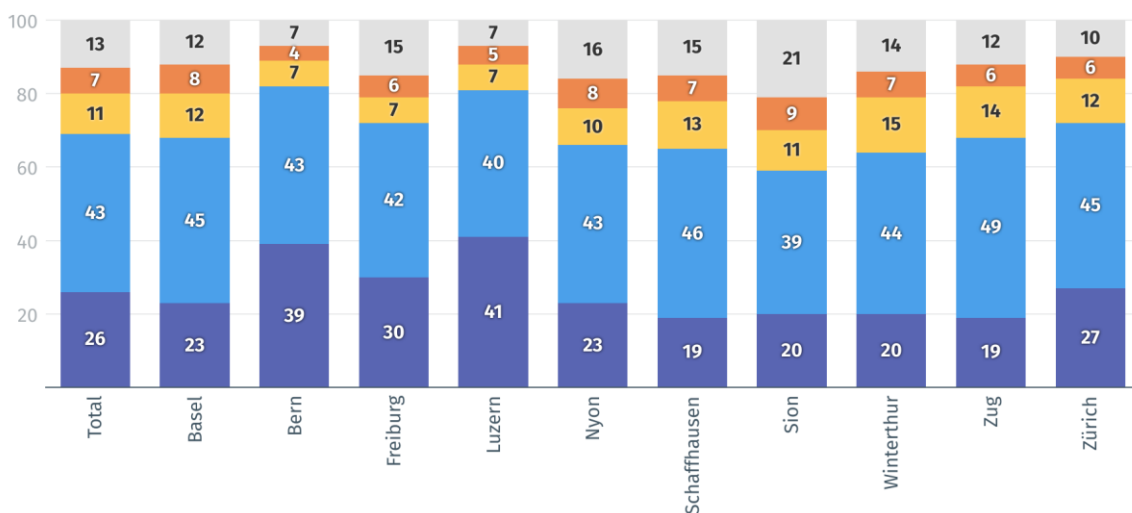
Grafik 26

Beurteilung Veloverleih-Angebot

Finden Sie ein solches Veloverleih-Angebot...

in % Einwohner:innen ab 16 Jahren

■ sehr sinnvoll ■ eher sinnvoll ■ eher nicht sinnvoll ■ überhaupt nicht sinnvoll ■ Weiss nicht/Keine Antwort

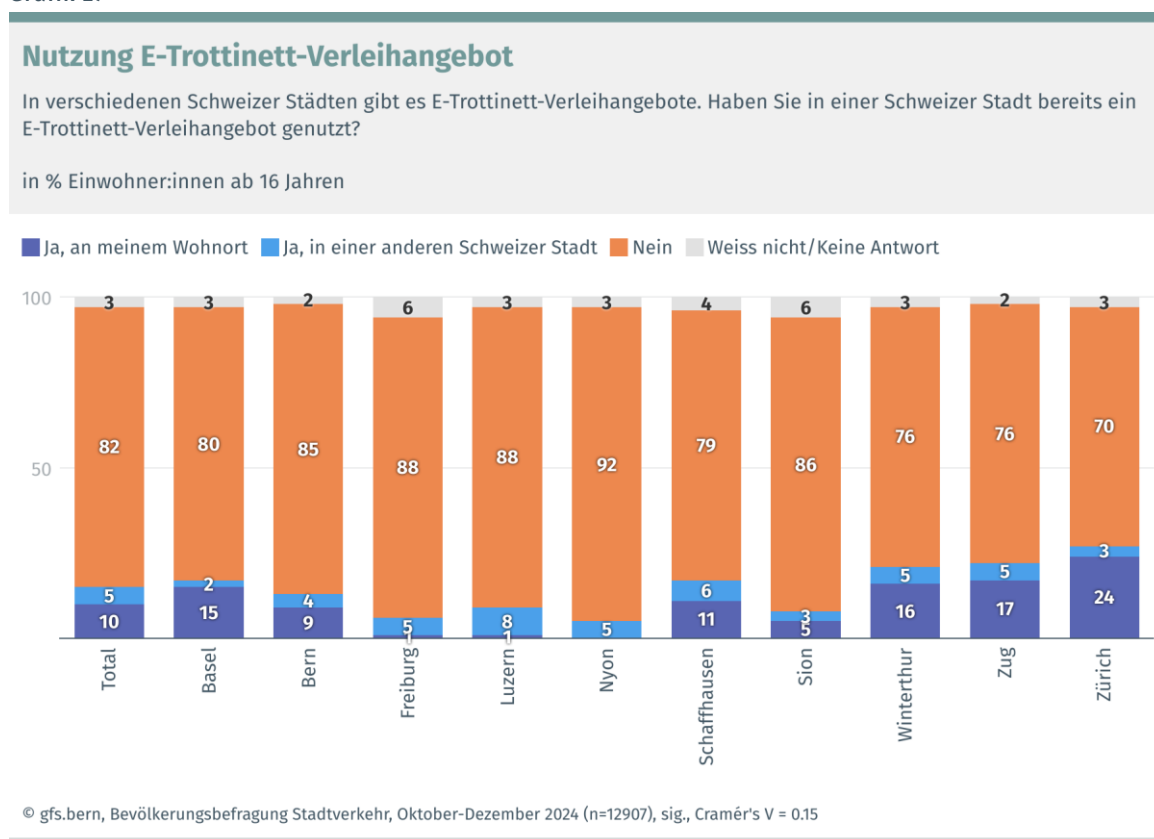


© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n=12907), sig., Cramér's V = 0.11

Weniger genutzt werden E-Trottinett-Verleihangebote (82% noch nie genutzt), wobei dieses Angebot in Zürich (27% am Wohnort/in anderer Stadt), in Zug (22%) und Winterthur (21%) schon etwas etablierter ist. Die Resultate widerspiegeln auch die Tatsache, dass in den Städten Freiburg, Luzern und Nyon (noch) keine E-Trottinett-Verleihangebote verfügbar sind.

Hier nicht abgebildete Auswertungen zeigen, dass die Nutzung von E-Trottinetten insbesondere bei der jungen Bevölkerung beliebt ist: Ein Viertel der 16-39-Jährigen hat bereits einmal ein solches Angebot genutzt (16% am Wohnort, 9% in einer anderen Stadt), während die Nutzung unter der Bevölkerung ab 65 Jahren verschwindend klein ist (2%).

Grafik 27



Unter denjenigen, die bereits einmal ein E-Trottinett-Verleihangebot in einer Schweizer Stadt genutzt haben, ist die Nutzungsintensität unter den Zürcher:innen am höchsten: 18 Prozent der Stadtzürcher Nutzenden geben an, im letzten Jahr mehr als zehnmal ein E-Trottinett gebraucht zu haben. Damit ist die Nutzung von Leihvelo-Angeboten in Zürich zwar etwa gleich verbreitet wie die Nutzung von E-Trottinetten; die Nutzungsintensität ist unter Zürcher:innen bei den E-Trottinetten aber höher als bei den Leihvelos (11% mehr als zehnmal genutzt im letzten Jahr). An zweiter Stelle liegen die Basler:innen (16%), gefolgt von den Zuger:innen (10%).

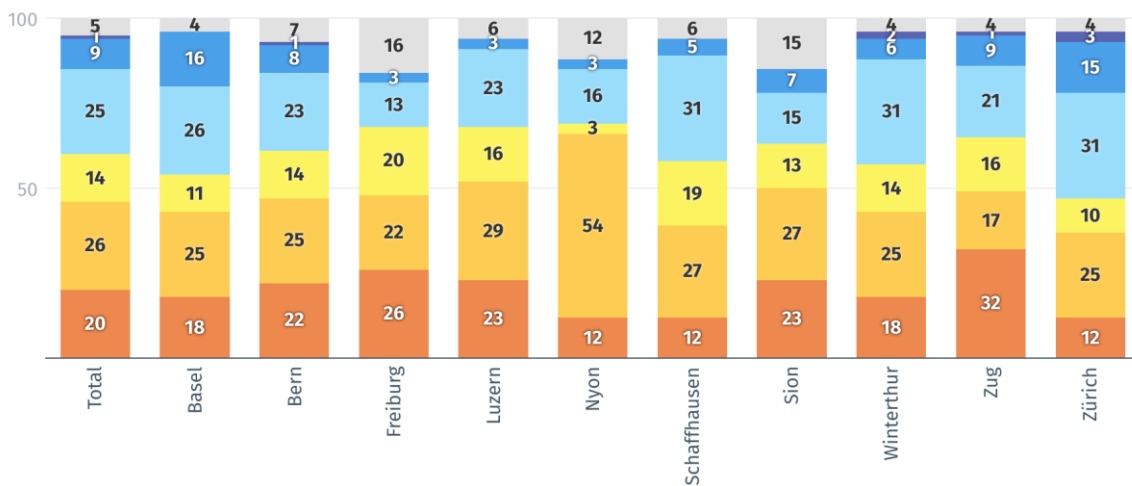
Grafik 28

Häufigkeit Nutzung E-Trottinett-Verleihangebot

Wie oft haben Sie ein solches Angebot in den letzten 12 Monaten ungefähr genutzt? Bitte geben Sie eine Zahl an:

in % Einwohner:innen, die schon mal ein E-Trottinett-Verleihangebot in einer Schweizer Stadt genutzt haben

■ nie
 ■ einmal
 ■ zweimal
 ■ zwischen dreimal und zehnmal
 ■ zwischen 11-mal und 50-mal
 ■ mehr als 50-mal
 ■ weiss nicht/keine Antwort

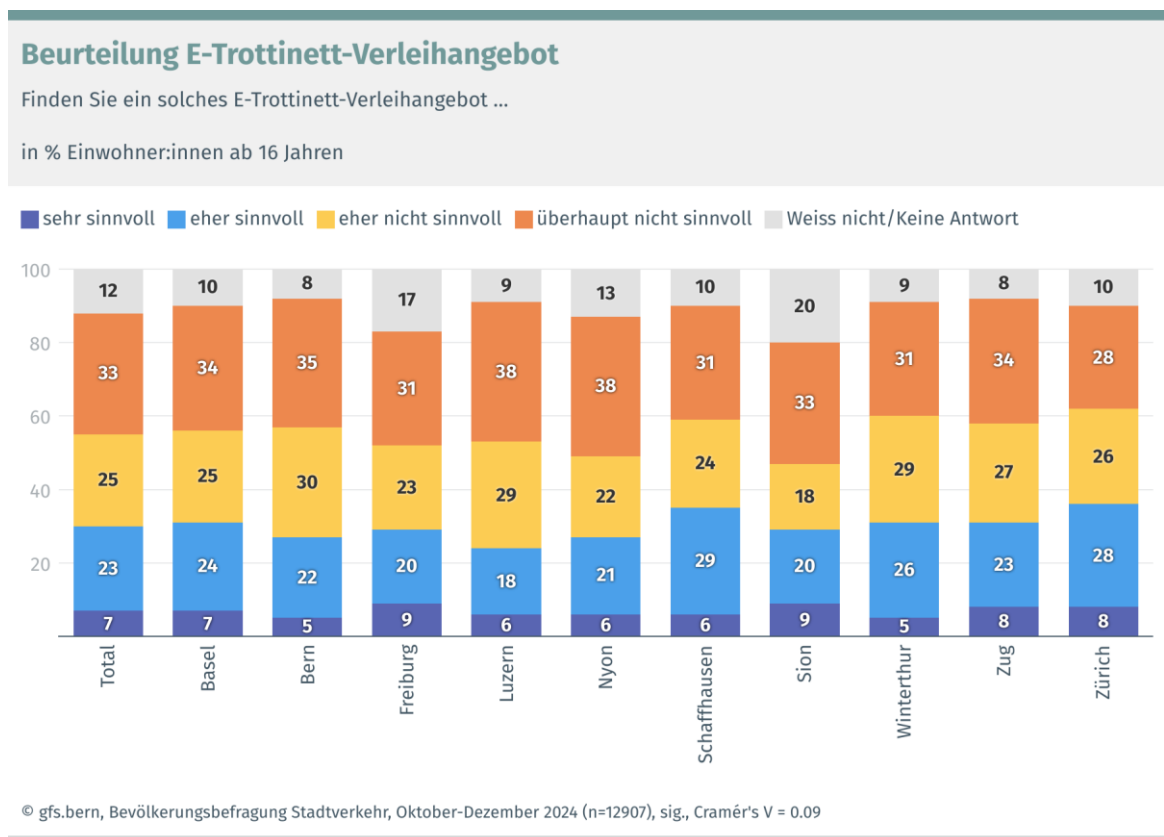


© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n=1559), sig., Cramér's V = 0.13

Im Gegensatz zum Veloverleih sieht die Mehrheit der Bevölkerung allerdings einen solchen E-Trottinett-Verleih mehrheitlich nicht als sinnvoll an (58% eher/überhaupt nicht sinnvoll). Auch in den Städten mit erhöhter Nutzung ist die Mehrheit nicht davon überzeugt

Eine Betrachtung der Auswertung, welche hier nicht graphisch abgebildet ist, zeigt, dass die jüngere Bevölkerung E-Trottinett-Verleihangebote nicht nur häufiger nutzt, sondern sie auch als deutlich sinnvoller empfindet (39%) als die mittlere (40-64-Jährige: 27%) und ältere (ab 65 Jahren: 18%) Bevölkerung. Allerdings findet auch eine Mehrheit der Jungen den E-Trottinett-Verleih nicht sinnvoll (51%).

Grafik 29



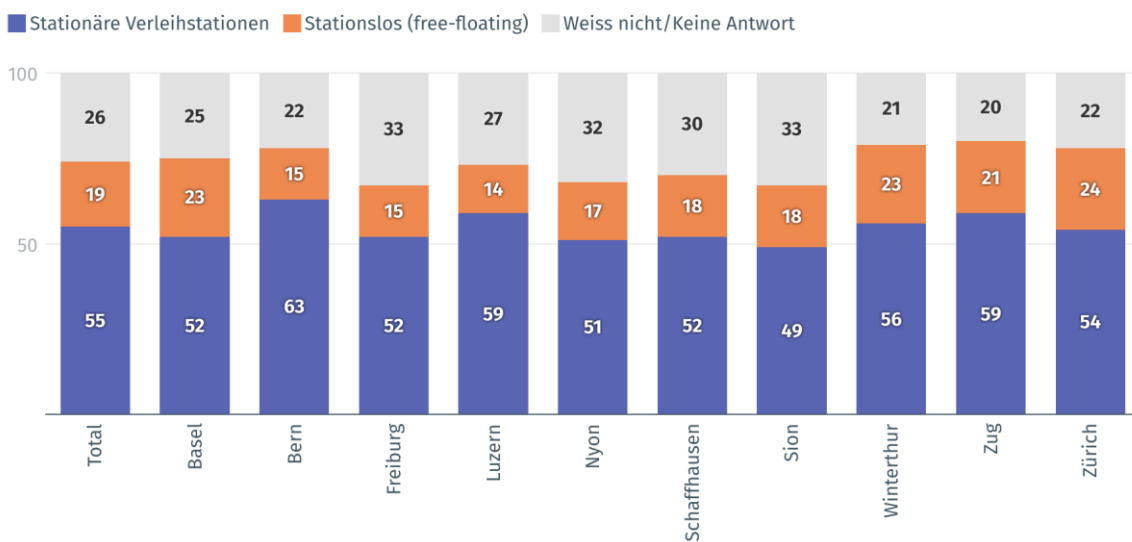
Wenn dennoch ein solches Verleihangebot für E-Trottinetts beurteilt werden soll, wird ein stationäres System (55%) gegenüber einem stationslosen (19%) klar bevorzugt.

Grafik 30

Stationäre vs. stationslose E-Trottinett-Verleihangebote

Wenn Sie die Wahl haben, würden Sie stationäre oder stationslose E-Trottinett-Verleihangebote bevorzugen, bei denen die Trottinette überall abgestellt werden können (free-floating)?

in % Einwohner:innen ab 16 Jahren



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n=12907), sig., Cramér's V = 0.11

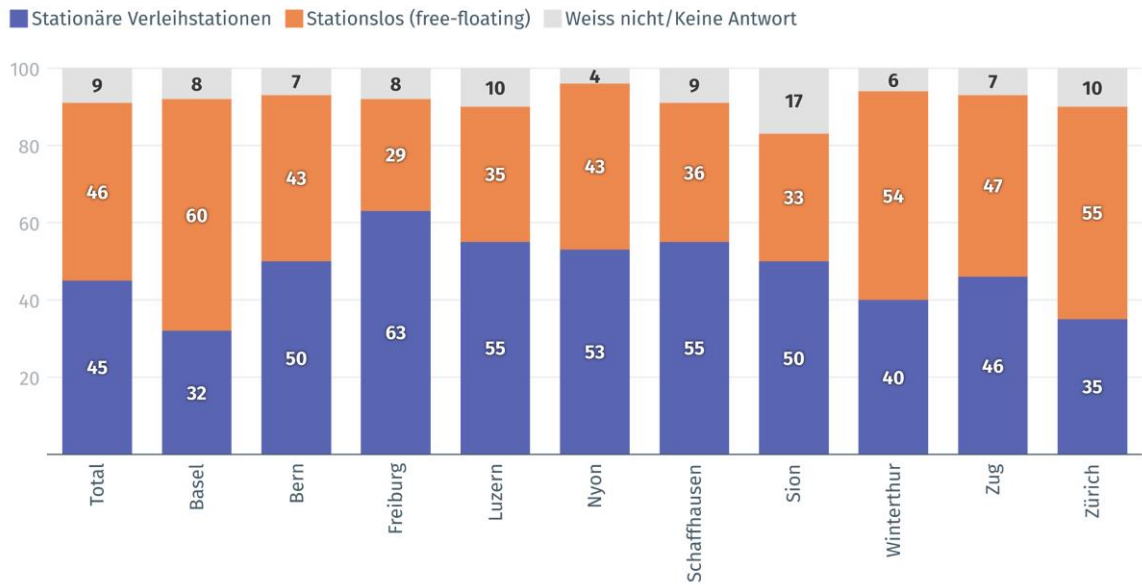
Allerdings wünschen sich diejenigen, die E-Trottinett-Angebote nutzen, mehrheitlich die free-floating Variante.

Grafik 31

Stationäre vs. stationslose E-Trottinett-Verleihangebote - gefiltert

Wenn Sie die Wahl haben, würden Sie stationäre oder stationslose E-Trottinett-Verleihangebote bevorzugen, bei denen die Trottinette überall abgestellt werden können (free-floating)?

in % Einwohner:innen, die in einer Schweizer Stadt bereits ein E-Trottinett-Verleihangebot genutzt haben



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n=1658), sig., Cramér's V = 0.18

Mobilitätshubs vermögen in der in der Befragung skizzierten Form die Stadtbevölkerung noch nicht mehrheitlich zu überzeugen. Insgesamt geben aber bereits 41 Prozent an, ein solches Angebot zumindest gelegentlich nutzen zu wollen, weitere 28 Prozent immerhin selten. Fast jede fünfte dazu befragte Person würde einen Mobilitätshub hingegen nicht nutzen (19% nie).

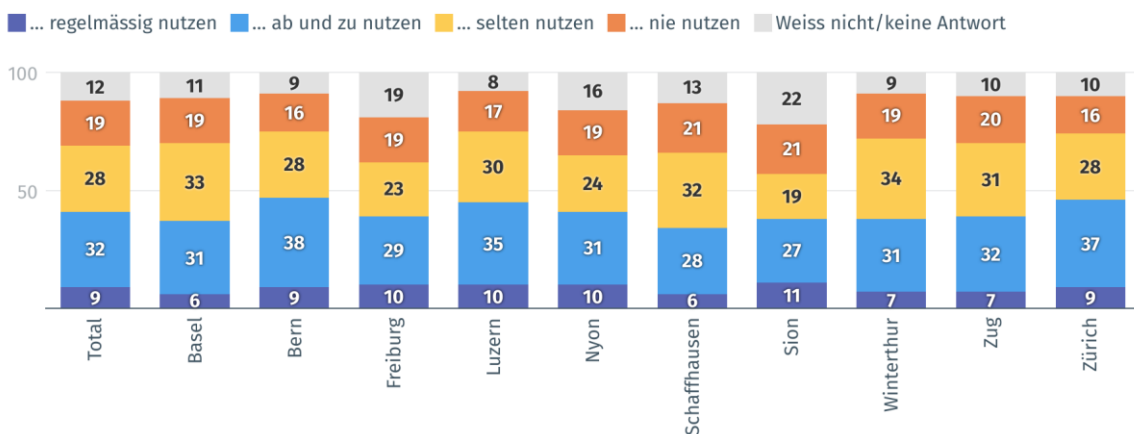
Jeweils knapp die Hälfte der Befragten würde von einem solchen Angebot in Bern (47% regelmässig/ab und zu) und in Zürich (46%) Gebrauch machen.

Grafik 32

Nutzung Mobilitätshub

In vielen Städten werden aktuell Mobilitätshubs angedacht und geplant. In solchen Mobilitätshubs werden verschiedene Mobilitätsangebote zentral gebündelt und nebst dem öffentlichen Verkehr so auch geteilte Angebote (Shared Mobility) wie Bikesharing, Carsharing, Scootersharing, Ridepooling-Dienste oder Taxi einfach zugänglich gemacht. Die Mobilitätshubs befinden sich an ÖV-Haltestellen und anderen geeigneten Orten in der Stadt sowie in angrenzenden Gemeinden und erleichtern das Umsteigen zwischen dem ÖV und den Sharing-Angeboten. Was ist Ihr Eindruck? Würden Sie einen solchen Mobilitätshub ...

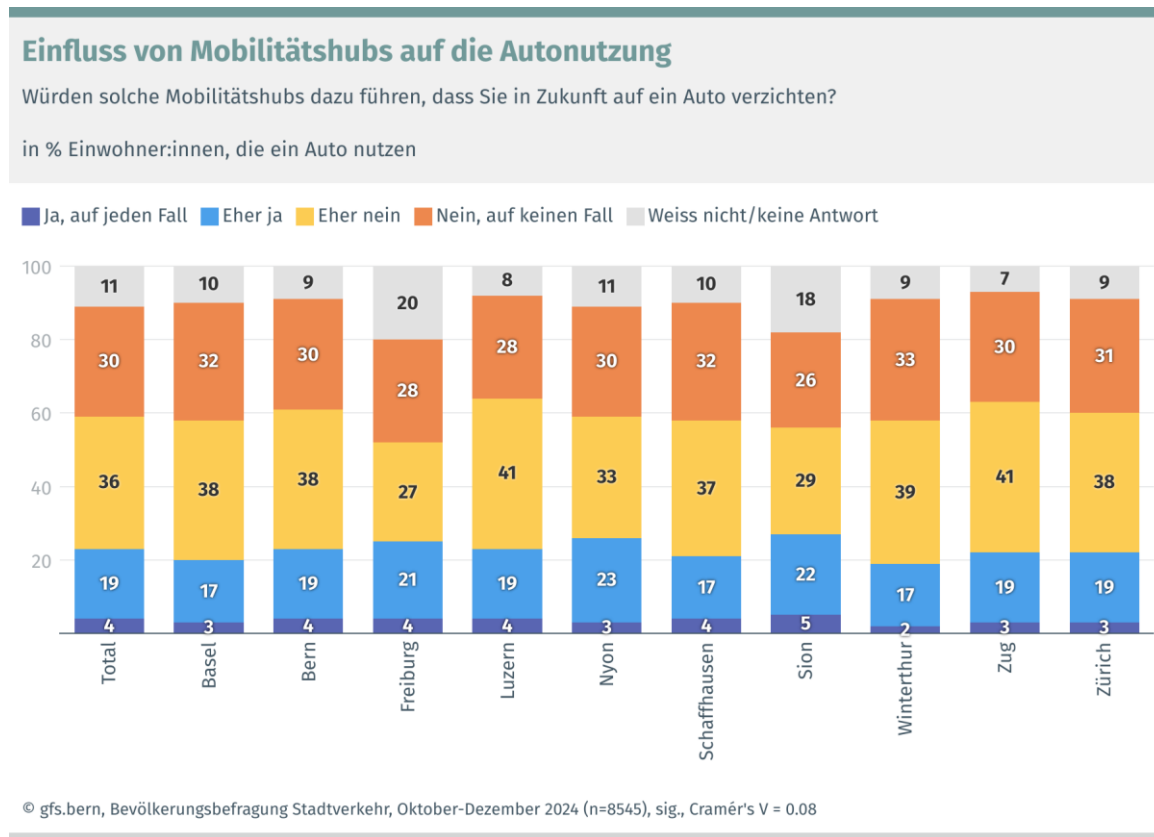
in % Einwohner:innen ab 16 Jahren



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n=12907), sig., Cramér's V = 0.1

Zu einem kompletten Umdenken in Bezug auf die Autonutzung würden diese Mobilitätshubs allerdings eher nicht führen. Lediglich knapp ein Viertel der Autonutzer:innen würde dadurch in Zukunft auf ein Auto verzichten (23% auf jeden Fall/eher auf Auto verzichten).

Grafik 33



2.5 Ausgaben für Mobilität und Verkehr

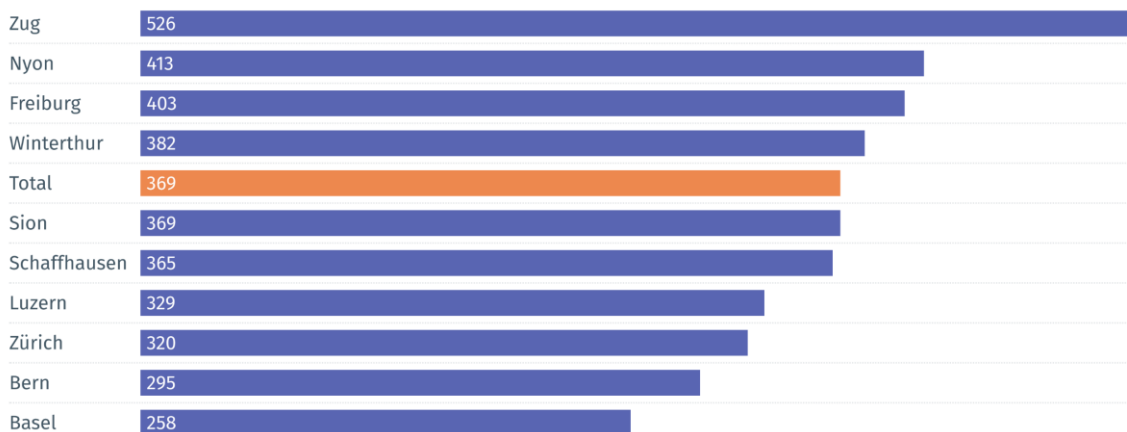
Die Mobilitätskosten pro Haushalt betragen im Durchschnitt aller Befragten 369 Franken im Monat. Sie unterscheiden sich in den befragten Städten allerdings sichtbar, wobei die Kosten in der Stadt Zug (526 CHF pro Monat) mit grossem Abstand am höchsten sind. Mit Nyon (413 CHF) und Fribourg (403 CHF) folgen auf den Rängen zwei und drei ebenfalls tendenziell kleinere Städte, während die drei grössten Städte in der Befragung (Basel 258 CHF, Bern 295 CHF, Zürich 320 CHF) die tiefsten mittleren Kosten pro Haushalt für die Alltagsmobilität aufweisen.

Grafik 34

Monatliche Ausgaben für Alltagsmobilität - Mittelwerte

Bitte denken Sie an die Ausgaben, die Sie monatlich für Ihre Alltagsmobilität insgesamt aufwenden müssen (Ticket- und Abopreise für ÖV, Parkplatzmiete, Autoversicherung, Benzin, Kettenöl etc.). Wie viel geben Sie in Ihrem Haushalt monatlich für Ihre Alltagsmobilität aus in CHF?

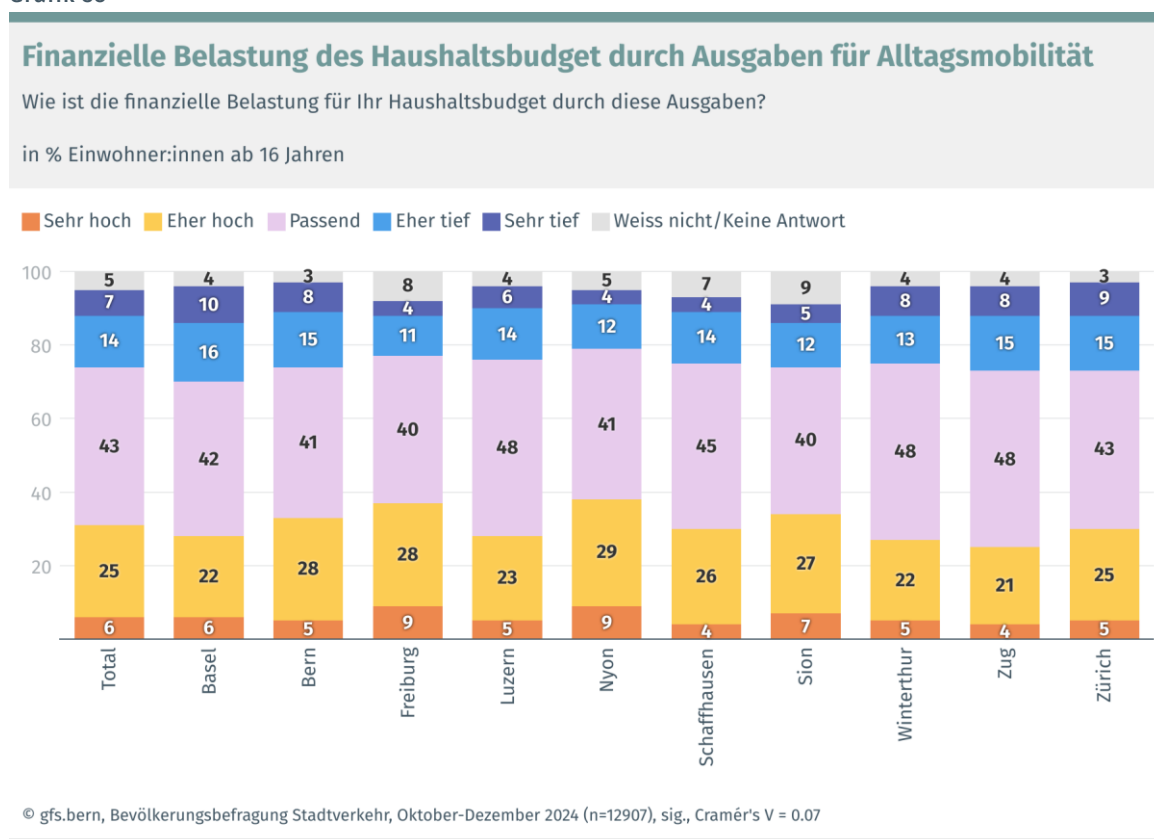
in Mittelwerten CHF pro Haushalt, Einwohner:innen ab 16 Jahren



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n = jeweils ca. 940)

Die absoluten Kosten pro Monat müssen allerdings immer in den finanziellen Kontext der Wohngemeinde gesetzt werden: So wird die eigene finanzielle Belastung der Alltagsmobilität von einer (relativen) Mehrheit grundsätzlich als passend gesehen (43%). Ein knappes Drittel empfindet die Mobilität hingegen als zu teuer (31% sehr/eher hoch), jede fünfte dazu interviewte Person empfindet die Mobilitätskosten hingegen als tief (21% sehr/eher tief). Von den befragten Städten wird die finanzielle Belastung durch Aufwendungen für die Mobilität in Nyon (38% sehr/eher hoch) und Fribourg (37% sehr/eher hoch) häufiger als stark wahrgenommen. Zug, Winterthur und Luzern weisen den höchsten Anteil an Befragten aus, welche die Kosten jeweilig als passend angeben (jeweils 48% passend).

Grafik 35



Bei der Frage, in welchen Bereichen die Stadtregierungen künftig mehr Geld ausgeben sollten, zeigt sich folgendes Bild: Die höchsten Werte erreichen Massnahmen für lebenswerte und nachhaltige Stadtentwicklung wie mehr Grünflächen entlang der Strassen (48% mehr Geld als bisher), Stadträume, in denen man sich wohlfühlt (45%) sowie für den Ausbau der Veloinfrastruktur (45%).

In den einzelnen Städten gibt es punktuell Bereiche mit höherer Priorität, wie zum Beispiel in Luzern die Modernisierung der Hauptstrassen, etwa durch die Umnutzung von Autospuren für den ÖV oder Veloverkehr (50% mehr Geld als bisher) oder in Sion und Freiburg der Ausbau des ÖV (jeweils 43% mehr Geld als bisher).

Grafik 36

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

Kategorie	Total	Basel	Bern	Freiburg	Luzern	Nyon	Schaffhausen	Sion	Winterthur	Zug	Zürich
Mehr Grünflächen und Begrünung entlang der Strassen	48	58	52	54	47	50	42	43	42	47	51
Ausbau der Veloinfrastruktur	45	50	47	39	51	43	43	40	46	43	49
Stadträume, in denen man sich wohlfühlt	45	49	47	50	47	46	41	40	39	49	46
Modernisierung des bestehenden städtischen Hauptstrassennetzes	38	41	41	34	50	32	31	33	39	34	42
Massnahmen gegen Strassenlärm und Umweltbelastung durch den Verkehr	38	42	41	34	42	39	35	35	38	37	40
Ausbau des Angebots des städtischen öffentlichen Verkehrs wie Tram, Bus, S-Bahn	35	31	32	43	38	36	28	43	30	30	39
Mehr autofreie Zonen	31	36	39	24	39	25	27	22	30	33	37
Massnahmen für weniger Verkehr auf Quartier- und Wohnstrassen	30	35	33	28	34	28	28	26	29	31	30
Ausbau des Fusswegnetzes	27	27	24	33	27	31	25	30	23	25	27
Mehr Abstellflächen für Motorfahrzeuge auf öffentlichem Grund oder in Parkhäusern	24	25	17	31	23	30	28	24	21	22	22
Mehr zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge	23	22	25	22	24	21	25	16	25	24	27
Senkung der Geschwindigkeit innerorts	23	27	28	15	26	24	20	21	23	23	25
Unterhalt des Strassennetzes	17	15	14	16	17	19	21	21	18	17	15

© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n=12907)

2.6 Clusteranalyse

Die im Rahmen der Befragung gemachten Aussagen zur Mobilität wurden gesammelt und die Bevölkerung mittels Clusteranalyse¹ in inhaltlich verwandte Gruppen, in sogenannte Cluster, sortiert. Zur Erstellung der Cluster stand dabei nicht das eigentliche Verkehrsprofil im Zentrum, sondern die wahrgenommenen Verkehrsprobleme beziehungsweise die zu beurteilenden verkehrspolitischen Lösungsansätze. In dieser Auswertung konnten vier verschiedene Gruppen gefunden werden, die sich inhaltlich voneinander unterscheiden.

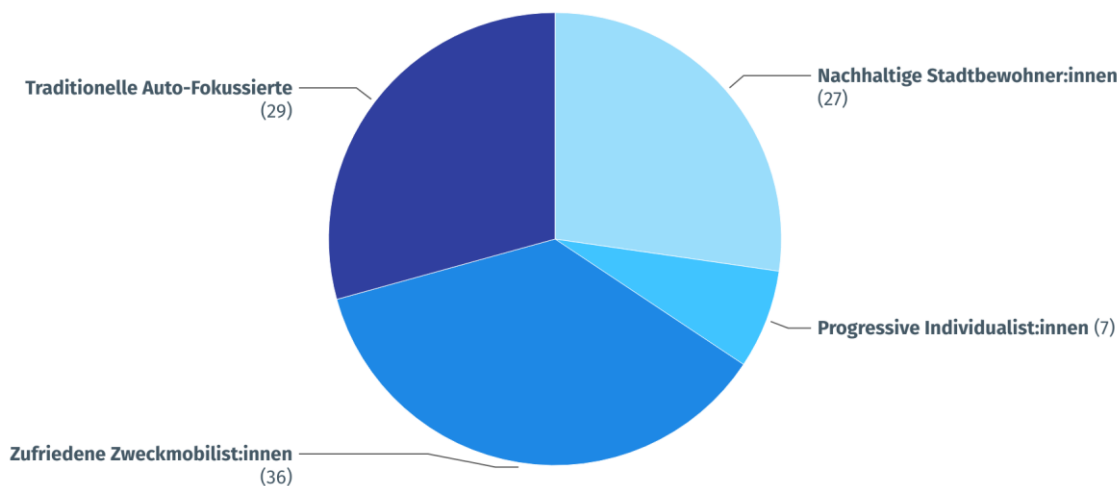
Das Cluster «Zufriedene Zweckmobilität:innen» bildet mit 36 Prozent die grösste Gruppe. Hinzu kommt rund ein Drittel der Stadtbevölkerung mit Fokus auf nachhaltige Verkehrsentwicklung aufgeteilt in die zwei Cluster «Nachhaltige Stadtbewohner:innen» (27%) und «Progressive Individualist:innen» (7%). Die «traditionellen Auto-Fokussierten» bilden die letzte Gruppe und vereinen mit 29 Prozent etwas weniger als ein Drittel der Stadtbevölkerung auf sich. Der Rest (1%) lässt sich keinem der vier Cluster zuweisen.

Grafik 37

Clustergrössen

Clusteranalyse Stadtverkehr

in % Einwohner:innen der Kernstädte



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N=12907)

Die vier Cluster lassen sich wie folgt zusammenfassen:

¹ Die Ergebnisse der durchgeführten Clusteranalyse basieren auf den ausgewählten Variablen und der zugrunde liegenden Fallzahl von 12'907 Beobachtungen. Dabei gilt es zu beachten, dass die Identifikation der vier Cluster massgeblich von der Auswahl und Skalierung der Variablen sowie der angewendeten Distanz- und Clusterbildungsalgorithmen abhängt. Eine andere Wahl dieser Parameter könnte zu einer veränderten Clusterstruktur führen. Zudem ist zu beachten, dass Clusteranalysen explorative Verfahren sind, die Muster in den Daten aufzeigen, aber keine kausalen Zusammenhänge implizieren.

Die «**NACHHALTIGEN STADTBEWOHNER:INNEN**» (27%) sind besonders sensibel für Umwelt- und Sicherheitsprobleme im Verkehr. Sie sehen fehlende Grünflächen, Lärmbelastung und Luftverschmutzung als zentrale Probleme und sprechen sich klar für Massnahmen aus, die Umwelt und Lebensqualität verbessern, wie den Ausbau der Veloinfrastruktur und autofreie Zonen. Themen wie Parkplatzmangel oder der Strassennetzunterhalt spielen für diese Gruppe eine deutlich untergeordnete Rolle. Begegnungszonen und Veloverleiheangebote erachten sie als sinnvoll, und sie nehmen die Maximalgeschwindigkeiten am häufigsten als zu hoch wahr. Trotz starker Wahrnehmung von (Umwelt-)Problemen und klaren Wünschen für mehr Geld für Massnahmen sind die nachhaltigen Stadtbewohner:innen in klarer Mehrheit grundsätzlich zufrieden mit der Verkehrssituation.

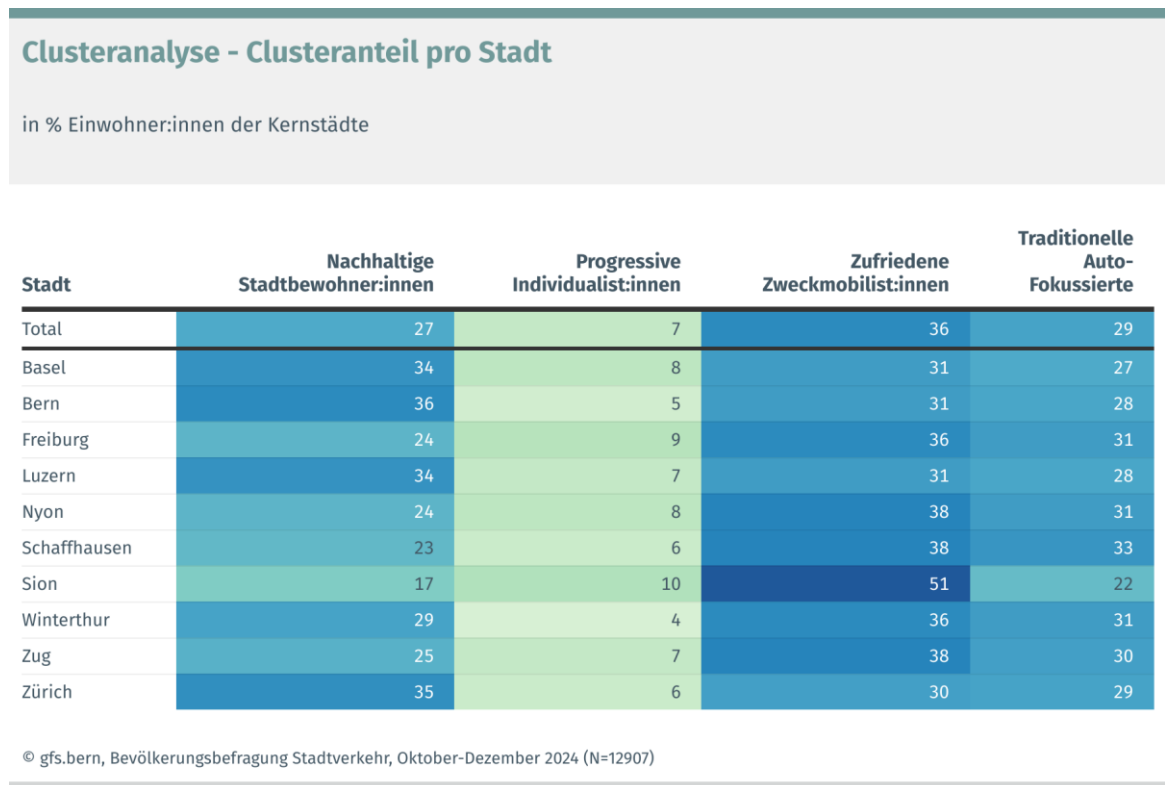
Die «**PROGRESSIVEN INDIVIDUALIST:INNEN**» (7%) teilen die umweltbezogene Problemsicht und die dazugehörigen Anliegen mit den nachhaltigen Stadtbewohner:innen, wie die Förderung von Grünflächen und Massnahmen gegen Lärm und Luftverschmutzung. Für diese Gruppe ist allerdings das Auto dennoch das häufigste Verkehrsmittel. Entsprechend legen sie mehr Gewicht auf Probleme des Autoverkehrs, wie Verkehrsbehinderungen und Parkplatzmangel. Sie befürworten darum häufig zusätzliche Ausgaben sowohl für Umweltmassnahmen als auch für autospezifische Themen wie Parkplätze und Strassenunterhalt. Von den vier Gruppen erachten sie die finanzielle Belastung des Haushaltsbudgets durch die Mobilitätausgaben am häufigsten als hoch, was ein Grund dafür sein kann, dass sie mit 57 Prozent zwar mehrheitlich aber dennoch leicht unterdurchschnittlich mit der Verkehrssituation zufrieden sind.

Die Gruppe «**ZUFRIEDENE ZWECKMOBILIST:INNEN**» (36%) zeigt insgesamt eine geringe Problemwahrnehmung im Verkehrsbereich und ihr Zugehörigen lehnen zusätzliche Ausgaben für Massnahmen meist ab. Sie liegen bei nahezu allen Themen sowohl in der Wahrnehmung von Problemen als auch beim Wunsch nach mehr Geld für Massnahmen unter dem Gesamtdurchschnitt. Sie nehmen weder Umwelt- noch für das Auto spezifische Probleme als besonders dringlich wahr, insbesondere gibt es keine Probleme oder Lösungsansätze, die von ihnen mehrheitlich geteilt werden. Begegnungszonen und Veloverleiheangebote werden von dieser Gruppe jedoch als sinnvoll erachtet. Insgesamt scheint die Mobilität für diese Gruppe keine Priorität zu geniessen, sondern dient als Mittel zum Zweck, um von A nach B zu gelangen. Diese tiefe Involvierung in das Verkehrsthema ist aber nicht Folge von Unzufriedenheit, im Gegenteil weisen sie von den vier Gruppen die höchste Zufriedenheit mit der allgemeinen Verkehrssituation in den Schweizer Städten aus.

Die «**TRADITIONELLEN AUTO-FOKUSSIERTEN**» (29%) Personen nutzen für ihre Fortbewegung in erster Linie das Auto. Die übrigen Verkehrsmittel spielen eine klar untergeordnete Rolle. Entsprechend sehen sie vor allem für das Auto spezifische Themen wie Parkplatzmangel und den Unterhalt des Strassennetzes als prioritär an. Umweltprobleme wie Lärm oder Luftverschmutzung werden von ihnen kaum wahrgenommen. Zusätzliche Ausgaben im Verkehrsbereich unterstützen sie ausschliesslich, wenn diese direkt den Autoverkehr betreffen. Themen wie autofreie Zonen oder Geschwindigkeitsreduzierungen werden von dieser Gruppe klar abgelehnt. Ausnahmen sind Begegnungszonen und Veloverleiheangebote, welche sie dennoch mehrheitlich als sinnvoll erachten. Die traditionellen Auto-Fokussierten sind ebenfalls mehrheitlich mit der Verkehrssituation zufrieden. Der Anteil ist mit 57 Prozent allerdings leicht unterdurchschnittlich.

In Winterthur, Schaffhausen, Nyon, Freiburg und Zug sind die Verteilungen der Cluster nahe am Gesamtdurchschnitt. In den vier Städten Bern, Basel, Luzern und Zürich sind die «nachhaltigen Stadtbewohner:innen» überdurchschnittlich vertreten und bilden dort die grösste Gruppe, dies jeweils zu Lasten der Gruppe der «zufriedenen Zweckmobilität:innen», die vergleichsweise etwas weniger verbreitet sind. In Sion gibt es hingegen deutlich weniger Personen, die der Gruppe der «nachhaltigen Stadtbewohner:innen» zugerechnet werden, dafür sind die «zufriedenen Zweckmobilität:innen» besonders zahlreich.

Grafik 38



Im Folgenden werden die in der Befragung abgefragten verkehrspolitischen Ansichten der vier Gruppen visualisiert und diskutiert:

Die «nachhaltigen Stadtbewohner:innen» sind besonders sensibel für Umwelt- und Sicherheitsprobleme im Verkehr. Sie berichten häufig über fehlende Grünflächen (64%, +27 Pp. im Vergleich zum Total der Befragten), Lärmbelastung (63%, +25 Pp.) sowie Luftverschmutzung, Feinstaub und Abgase (57%, +25 Pp.). Auto-Parkplatzmangel ist hingegen im Alltag der «nachhaltigen Stadtbewohner:innen» deutlich ein untergeordnetes Problem (23%, -21 Pp.). Die Wahrnehmung der «progressiven Individualist:innen» deckt sich gerade in den Umweltthemen stark: So nennen sie ebenfalls häufig fehlende Grünflächen (64%, +27 Pp.), Lärmbelastung (59%, +21 Pp.) sowie Luftverschmutzung, Feinstaub und Abgase (51 %, +19 Pp.). Dazu kommt aber auch die Problemsicht der Autofahrenden wie häufige Verkehrsbehinderungen (72%, +22 Pp.) und Parkplatzmangel für Personenwagen (63%, +19 Pp.).

Die «zufriedenen Zweckmobilität:innen» zeigen eine insgesamt geringe Wahrnehmung von Verkehrsproblemen, insbesondere liegen sie in allen Bereichen unter dem Gesamtdurchschnitt. Auch die «traditionellen Auto-Fokussierten» nehmen die meisten Verkehrsbereiche nur selten als problematisch wahr, mit der Ausnahme der Auswirkungen für Autofahrer:innen: Besonders auffällig ist der wahrgenommene Parkplatzmangel für Personenwagen (66%, +22 Pp.), aber auch Verkehrsbehinderungen werden mehrheitlich genannt (55%, +5 Pp.). Auswirkungen wie Lärmbelastung (24%, -14 Pp.) oder Luftverschmutzung (18%, -14 Pp.), die dem Autoverkehr zugeschrieben werden können, nehmen dieser Gruppe Zugehörige hingegen deutlich seltener wahr.

Grafik 39

Clusteranalyse - Betroffenheit Auswirkungen des Verkehrs
 Wie häufig fühlen Sie sich an Ihrem Wohnort durch folgende Auswirkungen des Verkehrs beeinträchtigt?
 in % der Befragten des jeweiligen Clusters Anteil "eher/sehr häufig"

	▼ Total	Nachhaltige Stadtbewohner:innen (27%)	Progressive Individualist:innen (7%)	Zufriedene Zweckmobilität:innen (36%)	Traditionelle Auto-Fokussierte (29%)
Verkehrsbehinderungen	50	56	72	38	55
Parkplatzmangel für Personenwagen	44	23	63	39	66
Lärmbelastung	38	63	59	28	24
Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmer:innen	38	55	54	26	34
Fehlende Grünflächen	37	64	64	23	25
Falsch abgestellte Velos oder Trottinette	32	33	40	26	37
Falsch abgestellte Motorfahrzeuge	32	49	45	22	25
Luftverschmutzung, Feinstaub, Abgase	32	57	51	21	18
Fehlende Freiräume und Fussgängerflächen	27	53	46	15	15
Mangel an Abstellflächen für Velos	26	48	38	14	19
Mangel an Abstellflächen für Cargobikes/Velos mit Anhänger	15	25	27	8	11
Mangel an Abstellflächen für Motorräder	12	9	22	8	17

© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N=12907)

Die «nachhaltigen Stadtbewohner:innen» und die «progressiven Individualist:innen» sprechen sich im Vergleich zum Gesamtdurchschnitt generell häufiger für mehr Geld für Massnahmen aus. Entsprechend ihrer Problemwahrnehmung ist dies besonders deutlich bei Massnahmen, die Umwelt und Lebensqualität fördern, wie der Ausbau der Veloinfrastruktur, mehr Grünflächen, Massnahmen gegen Strassenlärm und Umweltbelastung, sowie für Stadträume, in denen man sich wohl fühlt. Bei beiden Gruppen zeigen sich jedoch Unterschiede bei Themen, die den Autoverkehr betreffen. Während «nachhaltige Stadtbewohner:innen und Stadtbewohner» eine klare Präferenz für autofreie Zonen (71% gegenüber 45% bei «progressiven Individualist:innen») und eine Senkung der Geschwindigkeit innerorts (53% gegenüber 26%) haben, wünschen sich «progressive Individualist:innen» häufig mehr Geld für Parkplätze, was wiederum von den «nachhaltigen Stadtbewohner:innen» nahezu vollständig abgelehnt wird.

Die «zufriedenen Zweckmobilität:innen» und die «traditionellen Auto-Fokussierten» sehen insgesamt zusätzliche Ausgaben im Verkehrsbereich kritisch. Während die «zufriedenen Zweckmobilität:innen» in sämtlichen Bereichen unter dem Gesamtdurchschnitt liegen, machen die «traditionellen Auto-Fokussierten» hingegen klar eine Ausnahme bei Themen die für das Auto spezifisch sind, wie den Ausbau von Abstellflächen für Motorfahrzeuge (48%, +24 Pp. gegenüber Gesamtdurchschnitt) und dem Unterhalt des Strassennetzes (29%, +12 Pp.).

Grafik 40

Clusteranalyse - Verkehrspolitische Massnahmen

In der Folge sehen Sie verschiedene verkehrspolitische Massnahmen. Nehmen wir an, Sie könnten entscheiden, für welche Massnahmen in 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 % der Befragten des jeweiligen Clusters Anteil "mehr Geld als bisher"

	▼ Total	Nachhaltige Stadtbewohner:innen (27%)	Progressive Individualist:innen (7%)	Zufriedene Zweckmobilität:innen (36%)	Traditionelle Auto-Fokussierte (29%)
Mehr Grünflächen und Begrünung entlang der Strassen	48	72	77	35	36
Ausbau der Veloinfrastruktur	45	78	67	27	31
Stadträume, in denen man sich wohl fühlt	45	65	76	34	33
Massnahmen gegen Strassenlärm und Umweltbelastung durch den Verkehr	38	66	58	29	18
Modernisierung des bestehenden städtischen Hauptstrassennetzes	38	69	62	24	18
Ausbau des Angebots des städtischen öffentlichen Verkehrs wie Tram, Bus, S-Bahn	35	45	53	29	29
Mehr autofreie Zonen	31	71	45	16	8
Massnahmen für weniger Verkehr auf Quartier- und Wohnstrassen	30	60	49	19	11
Ausbau des Fusswegnetzes	27	45	55	20	13
Mehr Abstellflächen für Motorfahrzeuge auf öffentlichem Grund oder in Parkhäusern	24	4	40	18	48
Mehr zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge	23	26	32	16	26
Senkung der Geschwindigkeit innerorts	23	53	26	15	4
Unterhalt des Strassennetzes	17	7	38	12	29

© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N=12907)

3 Synthese

ÖV UND FUSS-
VERKEHR
WEITERHIN IM
ZENTRUM DER
MOBILITÄT IN
SCHWEIZER
STÄDTEN

Die öffentlichen Verkehrsmittel sind für den Weg zur Arbeit/Ausbildungsstätte das häufigste Verkehrsmittel. Auch in der Freizeit nehmen sie neben dem Fussverkehr die grösste Rolle ein. Jede Stadt hat aber ein individuelles Mobilitätsmuster, bei dem sich die Nutzung von Velos und Autos zum Teil stark unterscheiden. Unterschiede lassen sich insbesondere feststellen, wenn man grosse und kleine Städte vergleicht.

HOHE
GENERELLE
ZUFRIEDENHEIT
MIT
VERKEHRSSITUATION

Die Zufriedenheit mit der generellen Verkehrssituation am Wohnort ist insgesamt hoch und wird in erster Linie mit dem guten Netz und der hohen Qualität des öffentlichen Verkehrs begründet. Mit der Situation konkret während der Hauptverkehrszeiten ist allerdings in den meisten Städten eine Mehrheit nicht zufrieden. Staus und die Überlastung der Verkehrsinfrastruktur werden dabei als häufigste Gründe für die Unzufriedenheit genannt, wobei sich im Mobilitätsverhalten nur geringe Unterschiede zeigen, was darauf hinweist, dass nicht eine einzelne Nutzergruppe diese Hauptgründe als problematisch empfindet, sondern alle Verkehrsteilnehmenden, die mit solchen Situationen konfrontiert werden. Die Befragung zeigt dabei aber durchaus unterschiedliche Wahrnehmungen zu den Bereichen mit grösstem Problemdruck.

HÄUFIGE
GEFAHR AUF DEM
VELO UND ZU
FUSS

In sämtlichen Städten erlebt die Mehrheit der Velofahrer:innen und Fussgänger:innen immer wieder gefährliche Situationen bei Kreuzungen und auf Hauptverkehrsstrassen. Aber auch auf Fussgängerstreifen oder Velowegen, die explizit für den Fuss- und Veloverkehr vorgesehen sind, gibt es für viele Befragte brenzlige Momente. Die Bevölkerung in den teilnehmenden Städten gerät allerdings nicht in allen Städten gleich oft in gefährliche Situationen. Auffällig hierbei ist, dass in den häufiger als gefährlich wahrgenommenen Städten die Bevölkerung sichtbar weniger Velo fährt im Alltag.

RAUM FÜR
VELO, FUSS-
VERKEHR UND ÖV
HAT FÜR DIE
BEVÖLKERUNG
VORRANG

Der Platz in den Schweizer Städten ist begrenzt. Danach gefragt, wie eine ideale Aufteilung zwischen den Verkehrsteilnehmenden aussehen würde, sprechen sich die Einwohner:innen aller befragten Städte mehrheitlich für mehr Raum für Velos, den Fussverkehr, den ÖV sowie für freie Räume ohne Verkehr gegenüber mehr Raum für den fließenden Motorfahrzeugverkehr aus.

GROSSE
MEHRHEIT
BEFÜRWORTET
TEMPO 20/30 AN
DER WOHNAD-
RESSE

Grundsätzlich befürwortet die Mehrheit der Bewohner:innen in allen Städten die aktuell gültigen Maximalgeschwindigkeiten. Wer damit nicht einverstanden ist, empfindet das Geschwindigkeitslimit häufiger als zu hoch als zu tief. Für die Mehrheit blieb die erlaubte Maximalgeschwindigkeit an der Wohnadresse in den vergangenen zwei Jahren gleich. Die meisten Städter:innen wohnen in Tempo-20- oder -30-Zonen und sind damit zufrieden.

UNTERSCHIEDLICHE
BEWERTUNG
DER SHARED
MOBILITY
ANGEBOTE

Fast drei Viertel der Befragten haben bisher noch nie von einem Veloverleih-Angebot Gebrauch gemacht. Nichtsdestotrotz erachtet die klare Mehrheit diese Angebote als sinnvoll und die Nutzung ist im Vergleich zu 2018 deutlich angestiegen. Dort, wo gut ausgebaute Veloverleih-Angebote bestehen, werden sie von etwa einem Drittel der Stadtbevölkerung regelmässig genutzt. Noch etwas weniger genutzt werden E-Trottinett-Verleihangebote, und diese werden im Gegensatz zum Veloverleih von einer Mehrheit der Bevölkerung auch nicht als sinnvoll gesehen. Insgesamt bestätigen 40 Prozent die mögliche künftige Nutzung eines in der Befragung skizzierten Mobilitätshub-Angebots zumindest ab und zu. Dabei gilt es zu bedenken, dass das Konzept von Mobilitätshubs den meisten Einwohner:innen zurzeit noch weitgehend unbekannt sein dürfte. Zu einem kompletten Umdenken der Autonutzung würden diese Mobilitätshubs allerdings in der Regel nicht führen: Knapp ein Viertel der Autofahrer:innen würde dadurch möglicherweise in Zukunft auf ein eigenes Auto verzichten.

TROTZ HOHER
BANDBREITE DER
MOBILITÄTS-
KOSTEN IST
KOSTEN-
BELASTUNG IN
ORDNUNG

Die wahrgenommenen monatlichen Mobilitätskosten unterscheiden sich in den teilnehmenden Städten zum Teil deutlich, sind in den grossen Städten allerdings in der Tendenz eher tiefer. In den jeweiligen finanziellen Kontext der Befragten gesetzt, wird die eigene finanzielle Belastung durch die Alltagsmobilität von einer (relativen) Mehrheit grundsätzlich aber als passend eingeschätzt.



Bezüglich der Priorisierung künftiger Verkehrsausgaben wird am häufigsten mehr Geld für Massnahmen zur lebenswerten und nachhaltigen Stadtentwicklung gefordert. Dazu gehören mehr Grünflächen entlang der Strassen, Stadträume, in denen man sich wohlfühlt sowie der Ausbau der Veloinfrastruktur.

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 