

# Stimmiges Gesamtbild, Problem- druck bei Parkplätzen Städtebericht Basel

Studie im Auftrag der Städtekonferenz Mobilität

## **Projektteam**

**Urs Bieri:** Politik- und Medienwissenschaftler

**Jonas Kocher:** Politikwissenschaftler

**Alexander Frind:** Politikwissenschaftler

**José Kress:** Politikwissenschaftler

**Daniel Bohn:** Fachinformatiker Anwendungsentwicklung

**Noah Herzog:** Kaufmann

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG</b> .....	<b>4</b>
1.1	Mandat und Fragestellung.....	4
1.2	Befragung und Stichprobe .....	4
<b>2</b>	<b>COCKPIT</b> .....	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>STADTSPEZIFISCHE BEFUNDE</b> .....	<b>15</b>
<b>4</b>	<b>SYNTHESE</b> .....	<b>19</b>
<b>5</b>	<b>ANHANG</b> .....	<b>21</b>
5.1	gfs.bern-Team.....	21

# 1 Einleitung

## 1.1 Mandat und Fragestellung

Die Städtekonferenz Mobilität beauftragte das Forschungsinstitut gfs.bern mit der Durchführung einer Online-Befragung in interessierten Städten zum Thema urbane Mobilität.

Im Zentrum der Befragung stand dabei nicht das Nutzerverhalten. Ziel war es, die generelle Zufriedenheit mit der Mobilität am Wohnort und Einstellungen zu den Themen Emissionen, dem Verhältnis zwischen motorisiertem Verkehr und Fuss- und Veloverkehr sowie Shared Mobility zu messen. Mit einem Frageblock rund um Veloverleiheangebote oder Mobilitätsplattformen wurden zudem neue Facetten rund um den Verkehr in den Städten beleuchtet.

Der Fragebogen wurde im Rahmen eines Workshops im Februar 2018 mit Vertreterinnen und Vertretern der teilnehmenden Städte erarbeitet und anschliessend finalisiert. Der vorliegende Bericht stellt die wichtigsten Ergebnisse für die Stadt Basel vor. Er baut auf die Erkenntnisse des Gesamtberichts zu den Resultaten aller Städte auf und fokussiert hauptsächlich auf die Unterschiede zwischen Basel und allen anderen Städten.

## 1.2 Befragung und Stichprobe

Über die technischen Eckwerte der Umfrage orientiert die nachstehende Übersicht:

Tabelle 1: Methodische Details

<b>Auftraggeber</b>	Städtekonferenz Mobilität
<b>Grundgesamtheit</b>	Einwohnerinnen und Einwohner der teilnehmenden Städte ab 16 Jahren, die seit mindestens sechs Monaten in der jeweiligen Stadt leben und auf Deutsch oder Französisch befragbar sind.
<b>Datenerhebung</b>	Online-Umfrage
<b>Art der Stichprobenziehung</b>	at random
<b>Befragungszeitraum</b>	30. August – bis 22. Oktober 2018
<b>Stichprobengrösse</b>	N Basel = 968 N Bern = 1'557 N Fribourg = 1'062 N Lausanne = 854 N Nyon = 1'188 N St. Gallen = 1'147 N Zürich = 1'244
<b>Stichprobenfehler</b>	Bei Aussagen zu allen Städten (N = 8'020) beträgt der Stichprobenfehler $\pm 1.1$ Prozent bei 50/50 und 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit. Bei N = 968 $\pm 3.2$ Prozent bei 50/50 und 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit.
<b>Gewichtung</b>	Alter/Geschlecht interlocked

©gfs.bern, Mobilität in Schweizer Städten, Oktober 2018

Befragt wurden insgesamt 8'020 Einwohnerinnen und Einwohner ab 16 Jahren in sieben Schweizer Städten der Deutschschweiz und der Romandie (Basel, Bern, Fribourg, Lausanne, Nyon, St. Gallen, Zürich). Die Stichprobe wurde zufällig aus den Einwohnerregistern der jeweiligen Stadt gezogen. 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 insgesamt entspricht damit einer Ausschöpfung von 23 Prozent. In der Stadt Basel lag der Rücklauf bei rund 19 Prozent.

Rund eine Woche vor Befragungsende erhielten die Befragten ein schriftliches Reminding. Die beiden Schreiben enthielten alle Informationen zum Zweck und Inhalt der Befragung, Auftraggeber sowie die Login-Details.

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

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

Das andere Element einer qualitativ hochstehenden Analyse ist die Gewährleistung von Repräsentativität. Repräsentativität bedeutet nichts anderes, als dass jede Person aus der Grundgesamtheit genau die gleiche Chance haben muss, an der Befragung teilnehmen zu können. Werden bei der Stichprobenziehung systematisch Gruppen ausgeschlossen, ist eine Befragung nicht repräsentativ.

Um die soziodemografischen Verhältnisse in den teilnehmenden Städten korrekt abzubilden, wurden die Daten auf die Alters- und Geschlechtsstruktur der jeweiligen Stadt gewichtet. Für die Stadt Basel ist die Verteilung nach Alter und Geschlecht vor und nach der Gewichtung in Tabelle 2 zusammengefasst.

Tabelle 2: Verteilung nach Alter und Geschlecht in der Stadt Basel

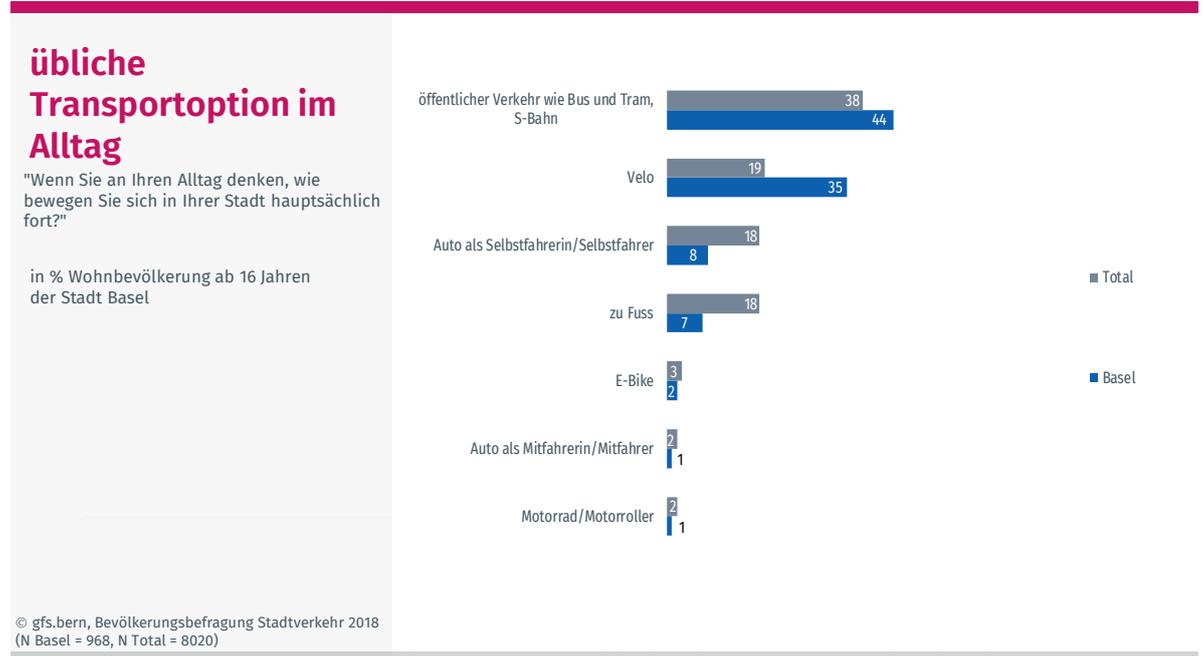
	Mann		Frau	
	ungewichtet	gewichtet	ungewichtet	gewichtet
<b>16 bis 39 Jahre</b>	33.9%	40.4%	41.2%	38%
<b>40 bis 64 Jahre</b>	43.8%	40.6%	39.8%	36.7%
<b>über 65 Jahre</b>	22.3%	19%	19%	25.3%

©gfs.bern, Mobilität in Schweizer Städten, Oktober 2018

Personen mittleren Alters (40 bis 64 Jahre) haben verstärkt an der Befragung teilgenommen. In der Altersgruppe der über 65-Jährigen haben sich Männer etwas stärker über dem realen Anteil in der Bevölkerung beteiligt, bei den Frauen lag die Beteiligung dagegen unter ihrem Bevölkerungsanteil. In der Altersgruppe der 16- bis 39-Jährigen haben sich Frauen anteilmässig stärker beteiligt, Männer dagegen etwas schwächer.

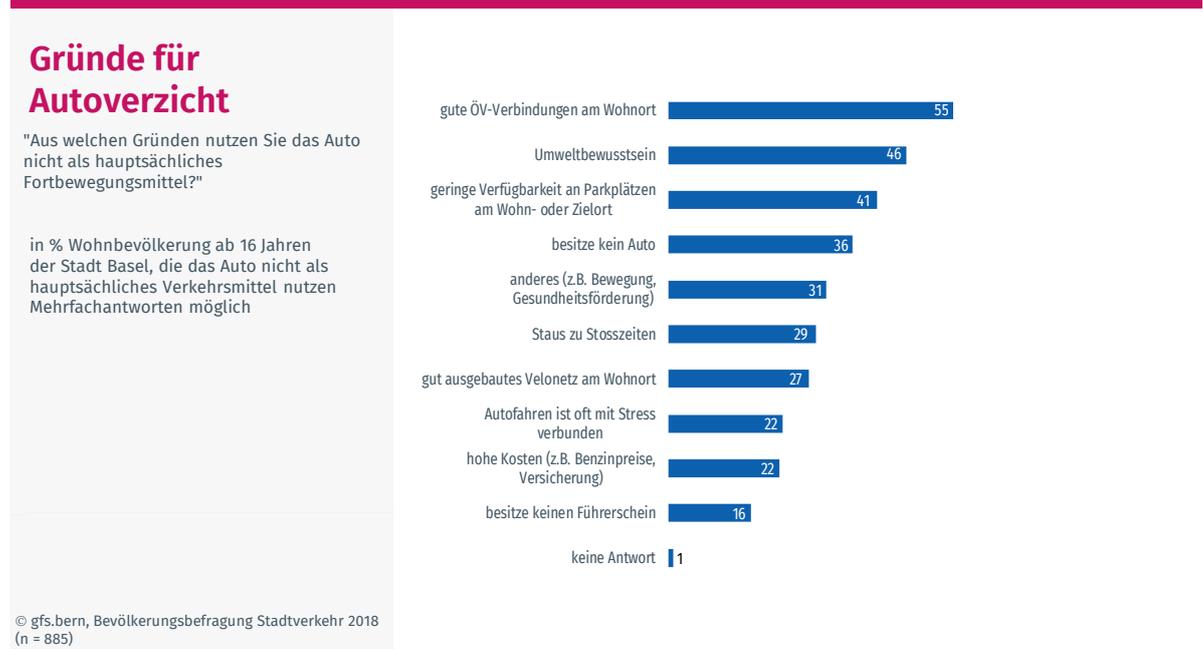
## 2 Cockpit

Grafik 1



In der Stadt Basel verfügen 45 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner über ein Auto. Damit gehört Basel zusammen mit Zürich und Bern zu den Städten mit tiefem Autobesitz. Die französischsprachigen Städte Nyon, Fribourg oder Lausanne sind dagegen eher als "Autostädte" zu bezeichnen. Die Rolle des Autos als wichtigstes Verkehrsmittel ist in Basel klein. Nur acht Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner sind hauptsächlich mit dem Auto im Alltag unterwegs.

Grafik 2



Der Grund für den Verzicht auf das Auto als hauptsächliches Verkehrsmittel ist an erster Stelle bei den guten Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) zu finden, wäh-

rend an zweiter Stelle ökologische Überlegungen und an dritter Stelle mangelnde Parkmöglichkeiten stehen. Damit ist der Autoverzicht hauptsächlich ein positiver Entscheid und nur am Rande eine Folge von negativen Erfahrungen wie zum Beispiel Stau (wie wir es beispielsweise in Nyon beobachten).

Der Verzicht auf ein eigenes Auto wird zum Teil durch Carsharing-Abonnemente kompensiert, 16 Prozent der Befragten in Basel besitzen nämlich ein Abonnement für Mobility oder ähnliche gewerbliche Angebote. Nur in Bern und Zürich sind diese Abonnemente stärker verbreitet (jeweils 18%).

Basel ist eine Velostadt, 71 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner haben ein Velo. Entsprechend gross ist die Nutzung, denn das Velo ist nach dem öffentlichen Verkehr (ÖV) das zweitwichtigste Transportmittel in Basel (35%).

Der öffentliche Verkehr wird von 44 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohnern als Hauptverkehrsmittel genutzt. Damit steht Basel nach Zürich (57%) und Lausanne (46%) bezüglich der ÖV-Nutzung an dritter Stelle. Halbtax- und Tarifverbundabonnemente sind für Reisen mit dem ÖV die beliebtesten Abonnemente (55% respektive 30%). Streckenabonnemente oder das Generalabonnement werden deutlich seltener genutzt.

Grafik 3

## Gründe für Verzicht auf öffentlichen Verkehr

"Aus welchen Gründen nutzen Sie den öffentlichen Verkehr nicht als hauptsächliches Fortbewegungsmittel?"

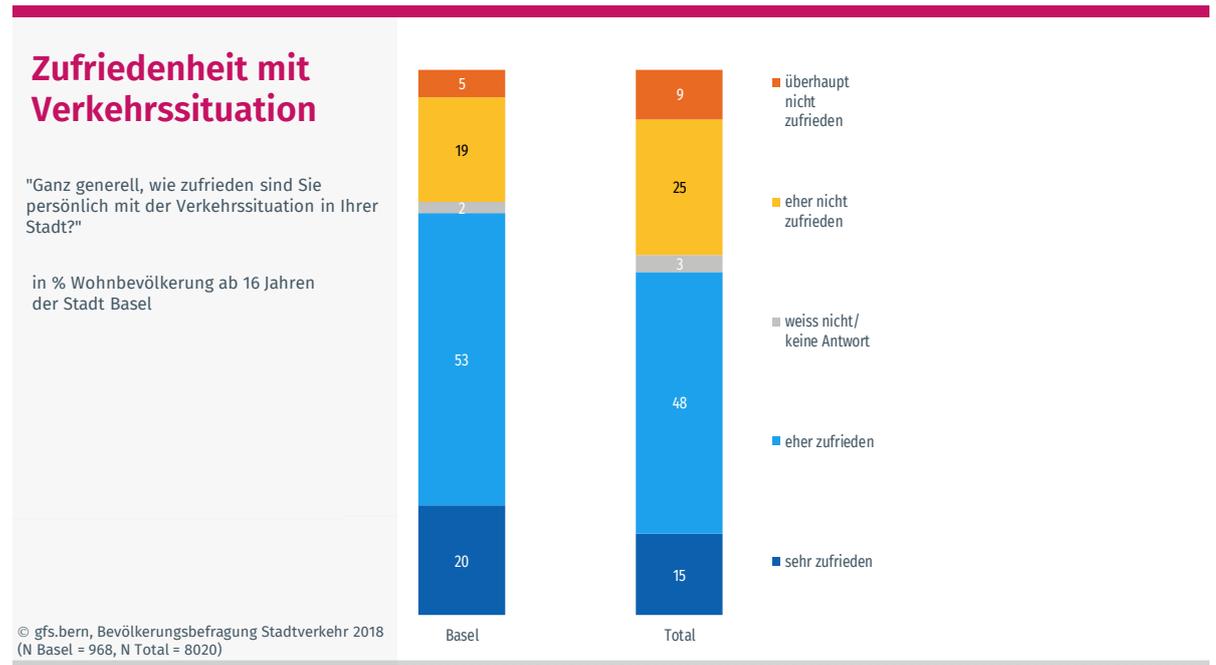
in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt Basel, die den öffentlichen Verkehr nicht als hauptsächliches Verkehrsmittel nutzen  
Mehrfachantworten möglich



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018  
(n = 544)

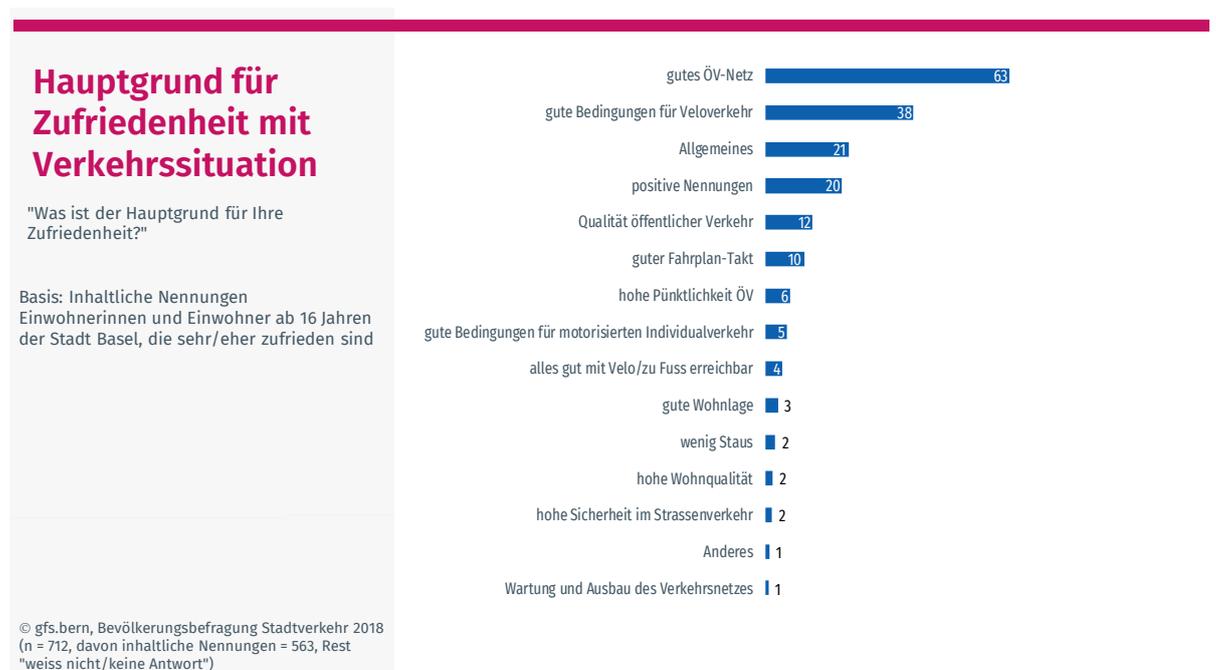
Auf den öffentlichen Verkehr als wichtigstes Transportmittel verzichtet ein Teil der Bevölkerung hauptsächlich aus unspezifischen Gründen oder weil die Fahrt mit dem Velo aufgrund des guten Velonetzes eine praktische Alternative ist. Kritik an den Leistungen des öffentlichen Verkehrs ist auf einer zweiten Ebene relevant und bezieht sich auf Abonnement-Preise, mangelnde Flexibilität oder Überfüllung der Verkehrsmittel. Diese Kritik wird aber nicht umfassend geäussert, sodass im Licht der Beliebtheit des Velos in Basel der Verzicht auf den ÖV als positiver Entscheid zugunsten des Velos gewertet werden kann.

Grafik 4



Die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation in Basel ist überdurchschnittlich hoch. Fast drei Viertel der Einwohnerinnen und Einwohner sind sehr oder eher zufrieden. Einen grossen Einfluss auf die Wahrnehmung der Verkehrssituation hat die Art und Weise, wie man sich fortbewegt. So sind Autofahrerinnen und Autofahrer nur knapp mehrheitlich mit den Bedingungen zufrieden (51%). Wer hauptsächlich mit dem ÖV oder Velo unterwegs ist, beurteilt die Situation dagegen zu mehr als drei Vierteln als positiv. Ausserordentlich zufrieden sind Fussgängerinnen und Fussgänger (85%).

Grafik 5



Als Begründung für die hohe Zufriedenheit nennen die Befragten am häufigsten das gute ÖV-Netz und die velofreundlichen Verkehrsbedingungen. Andere positive Aspekte rund um den öffentlichen Verkehr beziehen sich auf die hohe wahrgenommene Qualität, den

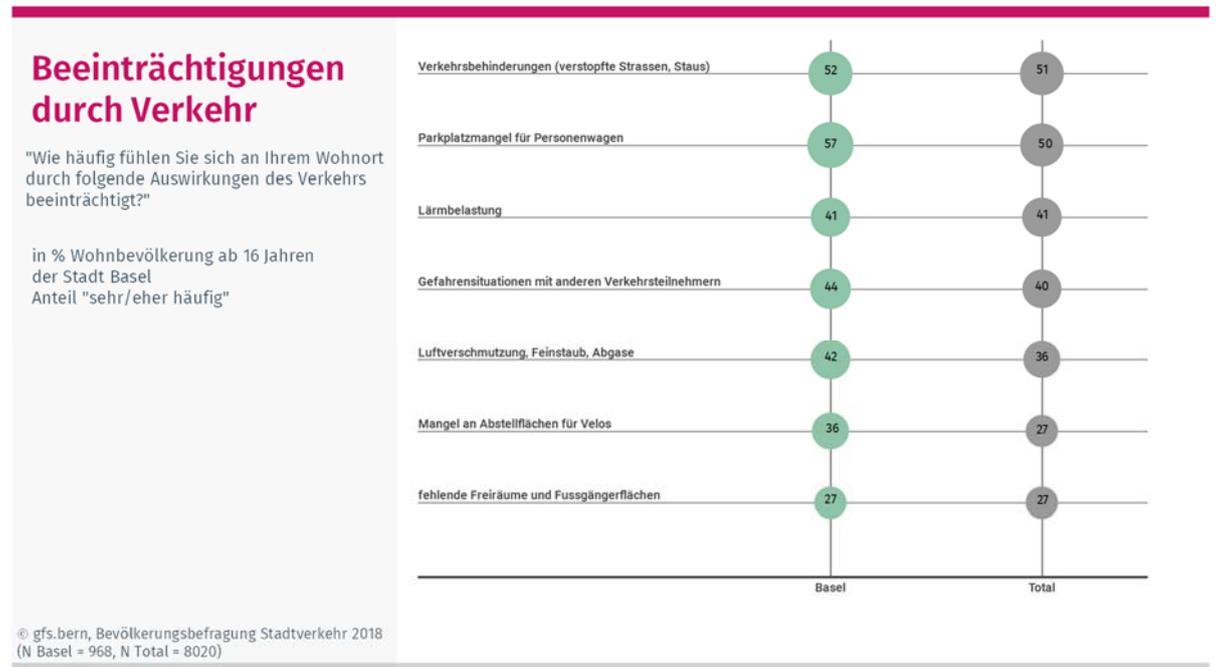
guten Fahrplan-Takt oder die hohe Pünktlichkeit. Im Mittelfeld findet sich auch Lob für die guten Bedingungen für motorisierten Individualverkehr und dass die Stadt gut zu Fuss oder mit dem Velo zu erschliessen ist. Insgesamt zeigt sich der öffentliche Verkehr als stärkstes zufriedenheitsstiftendes Element.

Grafik 6



Kritik an der Verkehrssituation bezieht sich dagegen auf fehlende Parkmöglichkeiten und mangelnde Rücksicht der Verkehrsteilnehmer untereinander. Daneben fühlen sich manche Verkehrsteilnehmer benachteiligt, ähnlich stark gibt es auch Kritik an der Qualität des öffentlichen Verkehrs, der Baustellendichte oder dem Velonetz. Verkehrsüberlastungen und mangelnde Sicherheit bilden das untere Mittelfeld an Begründungen. Lärmemissionen oder Umweltprobleme spielen in der offenen Abfrage kaum eine Rolle.

Grafik 7



Das Problem fehlender Parkplätze ist auch in der gestützten Abfrage das dringendste Problem in Basel. 57 Prozent finden sehr oder eher häufig keinen Parkplatz. Fehlende Parkplätze für Personenwagen werden aber nicht nur wie in anderen Städten hauptsächlich von Autofahrerinnen und Autofahrern wahrgenommen. Auch jeweils 55 Prozent der Personen, die überwiegend mit dem ÖV oder Velo fahren, stimmen zu, sehr oder eher häufig von Parkplatzmangel für Personenwagen betroffen zu sein.

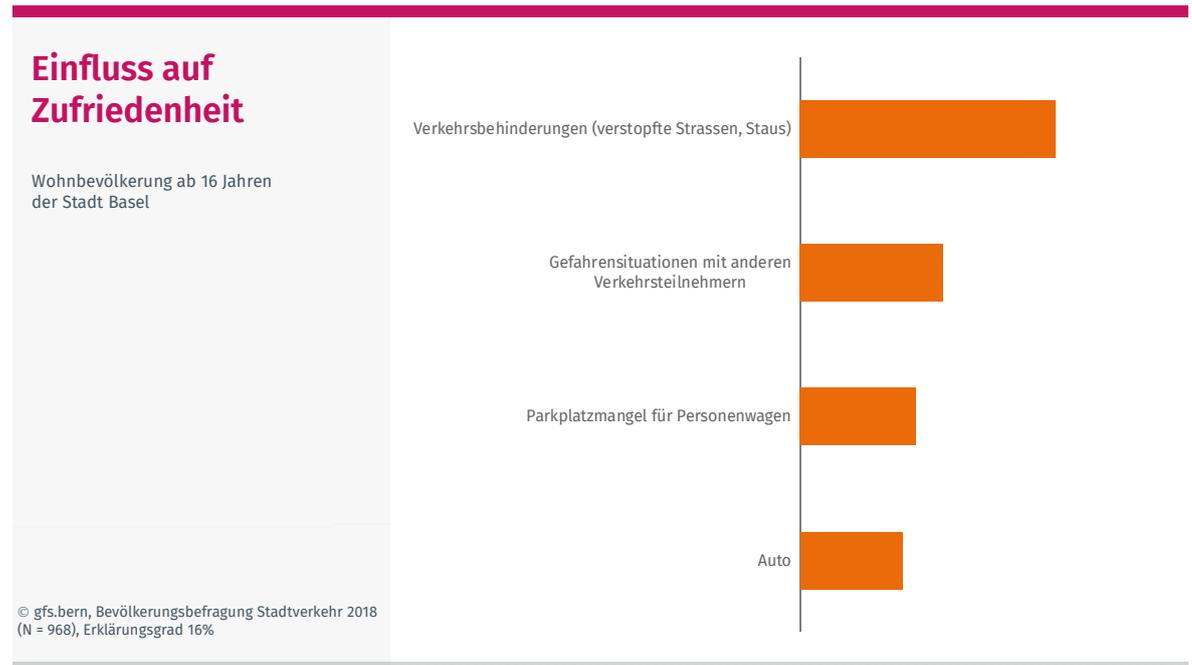
Der wahrgenommene Mangel an Abstellflächen ist nicht nur auf Motorfahrzeuge beschränkt. Mehr als ein Drittel der Einwohnerinnen und Einwohner ist der Meinung, dass es an Abstellflächen für Velos fehlt. Im Vergleich ist das ein überdurchschnittlicher Wert.

An zweiter Stelle der grössten Probleme stehen Verkehrsbehinderungen, eine Mehrheit von 52 Prozent der Verkehrsteilnehmenden ist davon oft betroffen. Die am stärksten betroffene Gruppe sind Autofahrerinnen und Autofahrer (74%). Personen, die den öffentlichen Verkehr oder das Velo nutzen, haben dagegen zu 49 Prozent häufig mit Behinderungen des Verkehrs zu kämpfen.

Die Baslerinnen und Basler erleben im Vergleich mit anderen Städten häufiger Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern. Die Altersgruppe der 40- bis 64-Jährigen ist zu 49 Prozent und damit stärker betroffen als die übrigen Altersgruppen (16-39 Jahre: 41%, über 65 Jahre: 45%). Bei den Autofahrerinnen und Autofahrern gibt jede zweite Person an, häufiger Gefahrensituationen zu erleben. In der Gruppe der Velofahrerinnen und Velofahrer sind es 48 Prozent, ähnlich stark sind Fussgängerinnen und Fussgänger betroffen (47%). Bei den Nutzerinnen und Nutzern des öffentlichen Verkehrs sind gefährliche Situationen etwas seltener (41%).

In Bezug auf Lärmbelastung durch den Verkehr liegt Basel im Durchschnitt der Befragung, dafür sind die Einwohnerinnen und Einwohner häufiger von Luftbelastung betroffen.

Grafik 8



**Erläuterung zu Grafik 4:** Die eingesetzte Methode der linearen Regression beschreibt das Vorhandensein des Einflusses von unabhängigen Variablen (hier: Soziodemografie, häufigstes Verkehrsmittel und Auswirkungen durch den Verkehr) auf eine abhängige Variable (Zufriedenheit mit Mobilität). Anhand der Farbe lässt sich unterscheiden, ob ein Element eher zu einer hohen (blau) oder eher zu tiefen Zufriedenheit (orange) führt. Argumente, welche in der Grafik nicht erscheinen, haben keinen Einfluss. Je höher der Erklärungsgrad ist, desto besser werden die Unterschiede in der Zufriedenheit durch die unabhängigen Variablen erklärt.

Fehlende Parkplätze, Verkehrsbehinderungen und Gefahrensituationen im Verkehr bilden den Katalog von Beeinträchtigungen, die statistisch negativ auf die Zufriedenheit wirken. Von den in das Modell aufgenommenen unabhängigen Variablen (Soziodemografie, häufigstes Verkehrsmittel und Auswirkungen durch den Verkehr) hat keine Variable einen statistisch signifikanten positiven Einfluss auf die Zufriedenheit, weshalb in der Darstellung keine blauen Balken zu sehen sind. Das Regressionsmodell zur Zufriedenheit erklärt zudem nur 16 Prozent der Varianz in der Zufriedenheit, also in den Unterschieden in der Zufriedenheit. Das ist für ein sozialwissenschaftliches Modell ein eher tiefer Wert.

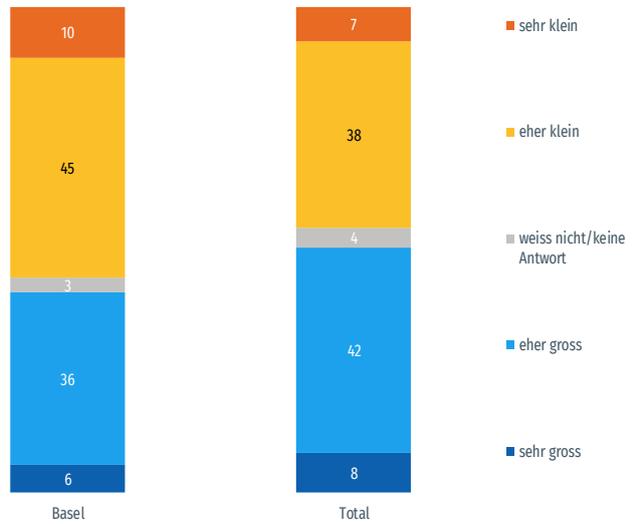
Das zeigt, dass die Zufriedenheit nicht nur auf konkreten Problemerkahrungen basiert, sondern auch ein individuelles Gefühl sein kann. So hat das am stärksten empfundene Problem fehlender Parkplätze für Personenwagen nur eine vergleichsweise schwache negative Wirkung auf die Zufriedenheit, obwohl hier ein starker Zusammenhang zu erwarten wäre. Umgekehrt wird die Zufriedenheit am stärksten gemindert, je häufiger man von Verkehrsbehinderungen betroffen ist. Das Problem der Verkehrsbehinderungen ist in Basel im Vergleich allerdings nicht überdurchschnittlich stark ausgeprägt. Die Probleme werden also durchaus wahrgenommen, beeinträchtigen die Gesamtzufriedenheit allerdings nicht übermässig.

Grafik 9

### Belastung monatliche Ausgaben für Alltagsmobilität

"Bitte denken Sie an die Ausgaben, die Sie monatlich für Ihre Alltagsmobilität insgesamt aufwenden müssen (Ticket- und Abopreise für ÖV, Autoversicherung, Benzin etc.). Wie gross ist die finanzielle Belastung für Ihr Haushaltsbudget durch diese Ausgaben?"

in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt Basel



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N Basel = 968, N Total = 8020)

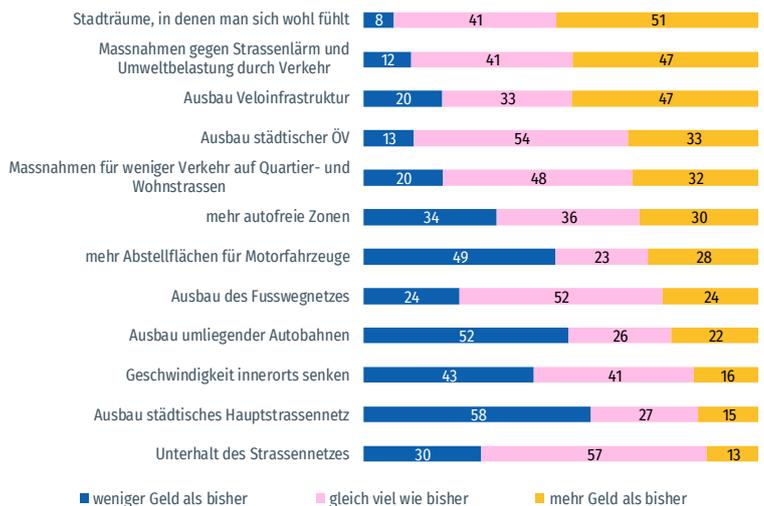
In Basel beurteilt eine Mehrheit von 55 Prozent die finanzielle Belastung für Mobilität als klein. Im Rahmen der gesamten Studie sind die Ausgaben für die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner belastend. Die stärksten Unterschiede zeigen sich nach Verkehrsmittel: Autofahrerinnen und Autofahrer fühlen sich mit 62 Prozent deutlich stärker belastet als Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs (48%). Am tiefsten ist der wahrgenommene finanzielle Druck für Velofahrerinnen und Velofahrer (28%).

Grafik 10

### Beurteilung verkehrspolitische Massnahmen

"In der Folge sehen Sie verschiedene verkehrspolitische Massnahmen. Nehmen wir an, Sie müssten entscheiden, für welche Massnahmen in Zukunft mehr, gleichviel oder weniger Geld zur Verfügung stehen. Verschieben Sie jede Massnahme auf eines der drei Felder "weniger Geld als bisher", "gleich viel wie bisher" oder "mehr Geld als bisher"."

in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt Basel



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N = 968)

In Bezug auf die Finanzierung von verkehrspolitischen Massnahmen folgt die Stadt Basel dem Muster, dass wir in den übrigen Städten beobachten können. Bei Massnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Veloinfrastruktur überwiegt der Wunsch nach Mehrausgaben.

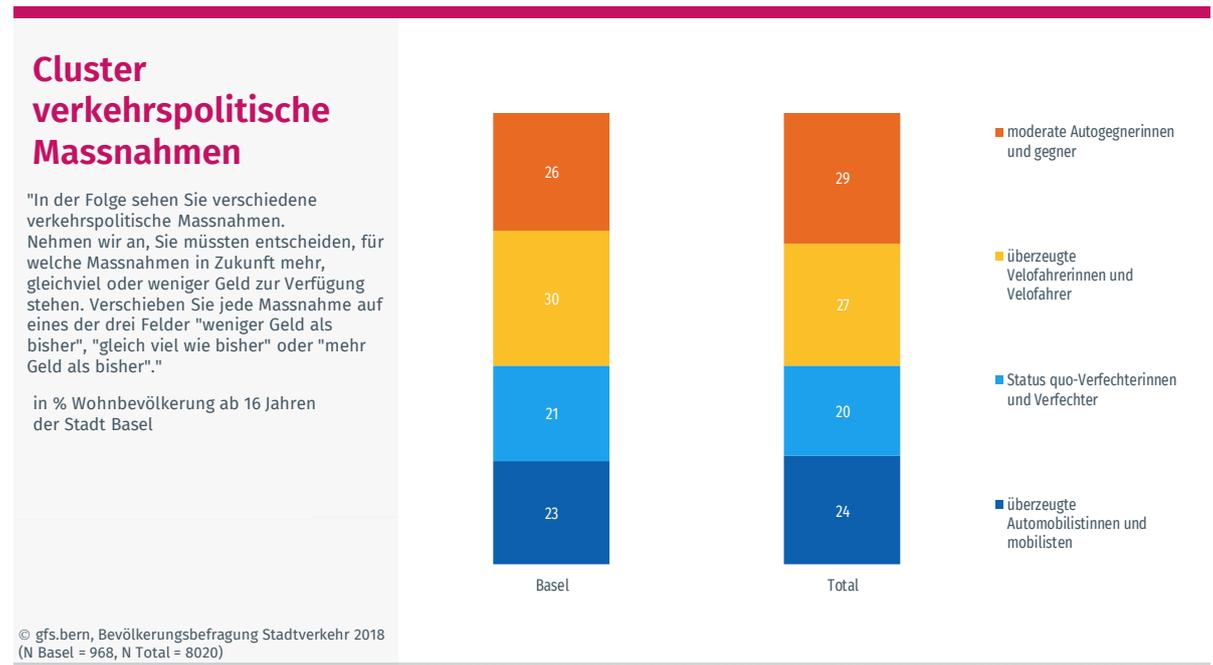
Beim Ausbau des städtischen ÖV zeigt sich dagegen eine Orientierung am Status quo. 54 Prozent der Befragten befürworten die momentane Ressourcenverteilung und würden gleich viel wie bisher ausgeben. Das unterstreicht die hohe Zufriedenheit mit der Verkehrssituation, da die hohe Qualität des öffentlichen Verkehrs in Basel als Hauptgrund für die Zufriedenheit genannt wurde.

Massnahmen zur Verkehrsberuhigung müssen aus Sicht der Befragten nicht stärker als heute gefördert werden. Eine Mehrheit von 52 Prozent will auch den Ausbau des Fusswegnetzes nicht stärker forcieren und gleich viele Mittel wie heute einsetzen.

Bei den meisten Massnahmen für Motorfahrzeuge überwiegt der Sparwunsch gegenüber weiteren Ausgaben. Dass das existierende Strassennetz aber auf dem heutigen Stand erhalten und gepflegt werden soll, ist unbestritten. 57 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner möchten gleich viel wie bisher dafür ausgeben.

Die Präferenzen für verkehrspolitische Massnahmen in Basel entsprechen damit dem beobachteten Muster in allen Städten. Aufenthaltsqualität und Veloinfrastruktur stehen für die Befragten im Vordergrund. Eine Tendenz zu möglichst viel verkehrsfreien Räumen zeigt sich auch daran, dass sich der grösste Teil der Befragten auf einer Skala von 1 bis 6 dem Pol "möglichst viel freier Raum ohne Verkehr" zuordnet (Ausprägung 6).

Grafik 11



Gruppiert man die Bevölkerung aufgrund ihrer verkehrspolitischen Präferenzen, sind ein Viertel überzeugte Autofahrerinnen und Autofahrer, die sich mehr Investitionen für ihre Infrastruktur wünschen. Ein Fünftel ist mit dem Status quo zufrieden und würde nichts an der Verteilung der finanziellen Mittel ändern. 30 Prozent sind überzeugte Velofahrerinnen und Velofahrer. Ein Viertel der Befragten gehört aufgrund des Ausgabenverhaltens zu den moderaten Autogegnerinnen und Autogegnern.

17 Prozent der Befragten haben bereits ein privates Carsharing-Angebot genutzt, damit entspricht die Nutzung jener von gewerblichen Carsharing-Angeboten wie beispielsweise Mobility (16%). Im Städtevergleich werden solche privaten Angebote in Basel zwar überdurchschnittlich genutzt, sind aber noch nicht weit verbreitet. Das Desinteresse wird damit begründet, keinen Bedarf, ein eigenes Fahrzeug oder Alternativen zu haben, zum Beispiel eine Leihmöglichkeit im privaten Umfeld.

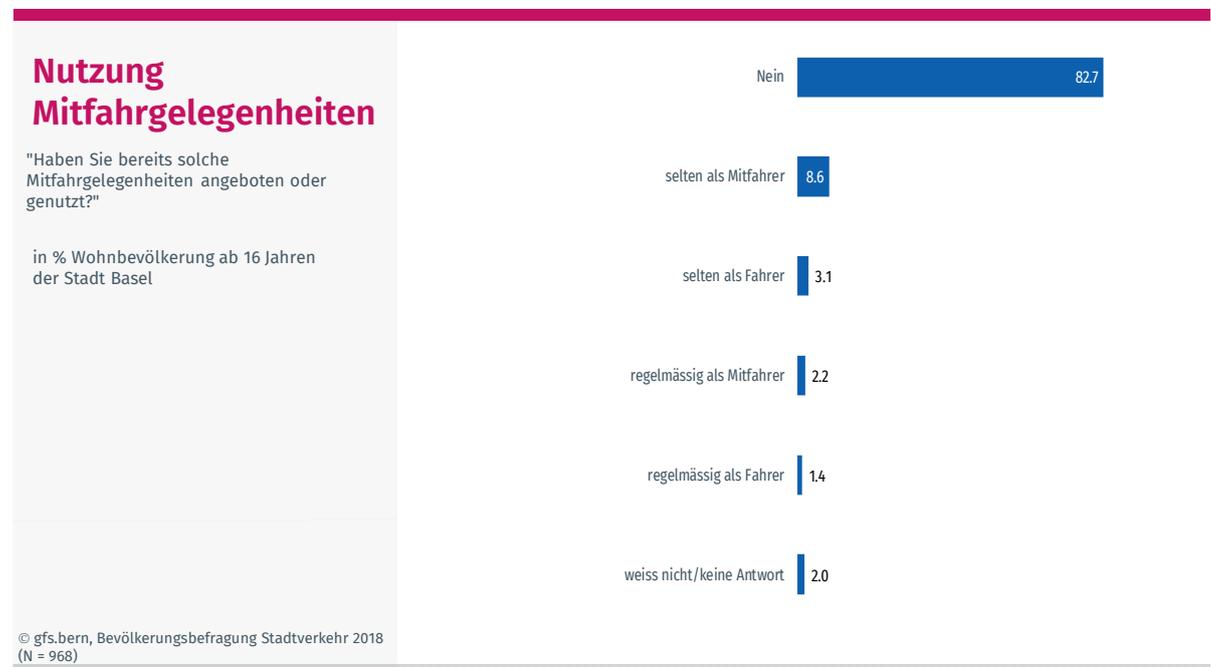
Das Interesse, das eigene Fahrzeug auf einer privaten Carsharing-Plattform anzubieten, ist stärker als in den meisten anderen Städten (45%, Durchschnitt für alle Städte: 39%). Die Plattformen sprechen vor allem jüngere Personen an. 55 Prozent der Personen unter 40 Jahren, die ein Auto besitzen, können sich vorstellen, selber ein Angebot auf einer Carsharing-Plattform zu schalten.

Veloverleih-Angebote werden ebenfalls nur auf tiefem Niveau genutzt. 11 Prozent der Befragten haben am Wohnort oder in einer anderen Schweizer Stadt schon mal ein entsprechendes Velo gemietet. Die Nutzung sinkt dabei mit steigendem Alter, überwiegend werden die unter 40-Jährigen mit solchen Angeboten erreicht (16% bereits genutzt).

In Bezug auf die Nutzung von Mobilitäts-Apps für das Handy zeigt sich in Basel das gleiche Meinungsbild wie in den anderen Städten. Das Interesse an der Nutzung von Mobilitäts-Apps ist gross (55% sehr oder eher interessiert), die eigenen Daten würde man aber nicht uneingeschränkt für die Verkehrsplanung zur Verfügung stellen.

### 3 Stadtspezifische Befunde

Grafik 12



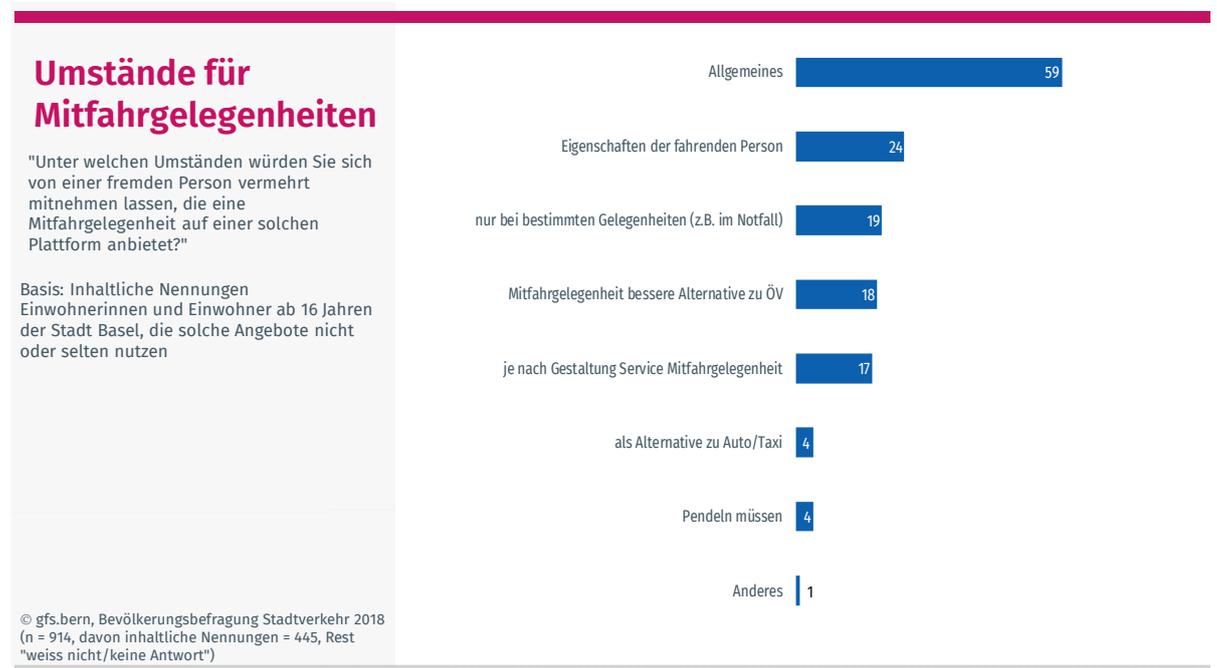
Ähnlich wie Veloverleihangebote oder privates Carsharing werden Mitfahrgelegenheiten nur von einer Minderheit der Einwohnerinnen und Einwohner genutzt. Rund 85 Prozent haben damit noch keine Erfahrungen gemacht oder können es nicht sagen. Weniger als fünf Prozent der Befragten haben schon einmal eine fremde Person mitgenommen. Et-

was häufiger fahren die Befragten dagegen bei anderen Personen mit (rund 11%). Personen, die viel mit dem Auto unterwegs sind, nehmen öfter als der Durchschnitt selten oder regelmässig eine fremde Person mit (9%).

Mitfahrgelegenheiten sprechen klar eine junge Zielgruppe an. Das Mitfahren ist bei den 16- bis 39-Jährigen beliebter als bei älteren Personen, 17 Prozent der unter 40-Jährigen fahren selten oder regelmässig bei einer fremden Person mit. Bei den 40- bis 64-Jährigen sind es sieben Prozent, in der Altersgruppe der über 65-Jährigen liegt der Wert bei 5 Prozent.

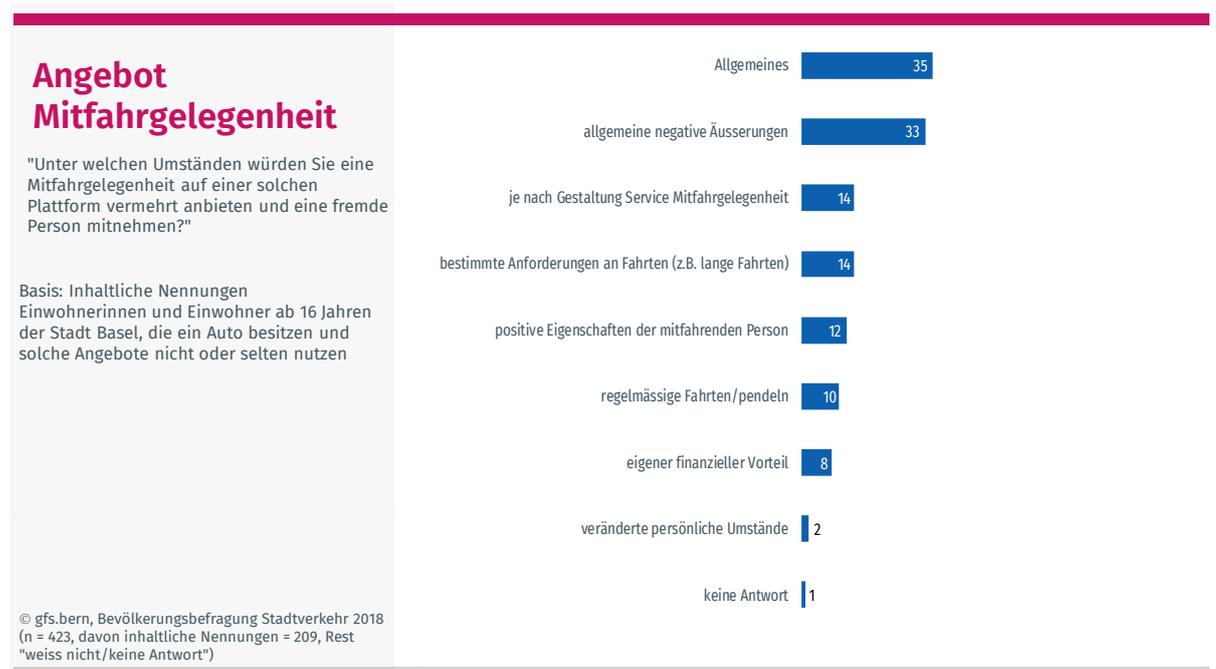
Personen, die hauptsächlich Velo fahren, greifen mit 16 Prozent öfter auf Mitfahrgelegenheiten zurück als Personen, die überwiegend mit dem Auto (3%) oder dem öffentlichen Verkehr unterwegs sind (9%).

Grafik 13



Bei der Wahl, eine Mitfahrgelegenheit zu nutzen oder nicht, stellen die Befragten auf Eigenschaften der anbietenden Person wie Sympathie oder Bewertungen durch andere Nutzerinnen und Nutzer ab. Daneben muss auch die Situation passend sein, Mitfahrgelegenheiten gelten nicht als Reisemittel für jede Gelegenheit. Zudem muss die Servicequalität stimmen. Häufig wurde auch genannt, dass das Angebot besser als eine entsprechende ÖV-Verbindung sein muss.

Grafik 14



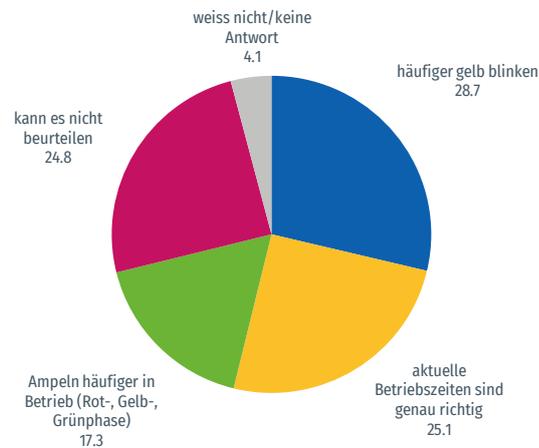
Die Zurückhaltung der Bevölkerung, jemand Fremdes im eigenen Fahrzeug mitzunehmen, zeigt sich bei den Antworten auf die Frage, unter welchen Umständen sie selber eine Mitfahrgelegenheit anbieten würden. Ein Drittel der Befragten schliesst ein Angebot kategorisch aus oder hat Probleme damit, jemand Fremdes einsteigen zu lassen, was in der Kategorie "allgemeine negative Nennungen" zusammengefasst ist. Daneben spielt die Ausgestaltung der Plattform respektive der Service eine Rolle. Wichtig scheint auch die Ausgestaltung der Fahrt zu sein, etwa die Länge oder Regelmässigkeit der Strecken. Auf gleichem Niveau ist es den potenziellen Anbieterinnen und Anbietern auch wichtig, vorab etwas über die mitfahrende Person zu wissen. Ein finanzieller Vorteil ist dagegen als Grund für das Anbieten einer Mitfahrgelegenheit wenig ausschlaggebend.

Grafik 15

## Betriebszeiten Lichtsignalanlagen

"Die Betriebszeiten der Lichtsignalanlagen in Basel sind kürzlich überprüft und angepasst worden. Einige Ampeln/Anlagen blinken seither häufiger gelb, vermehrt auch tagsüber und nicht nur in der Nacht. Finden Sie, die Lichtsignalanlagen sollten noch häufiger gelb blinken oder sollten die Anlagen wieder häufiger in Betrieb sein (Rot-, Gelb-, Grünphase)"

in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren  
der Stadt Basel

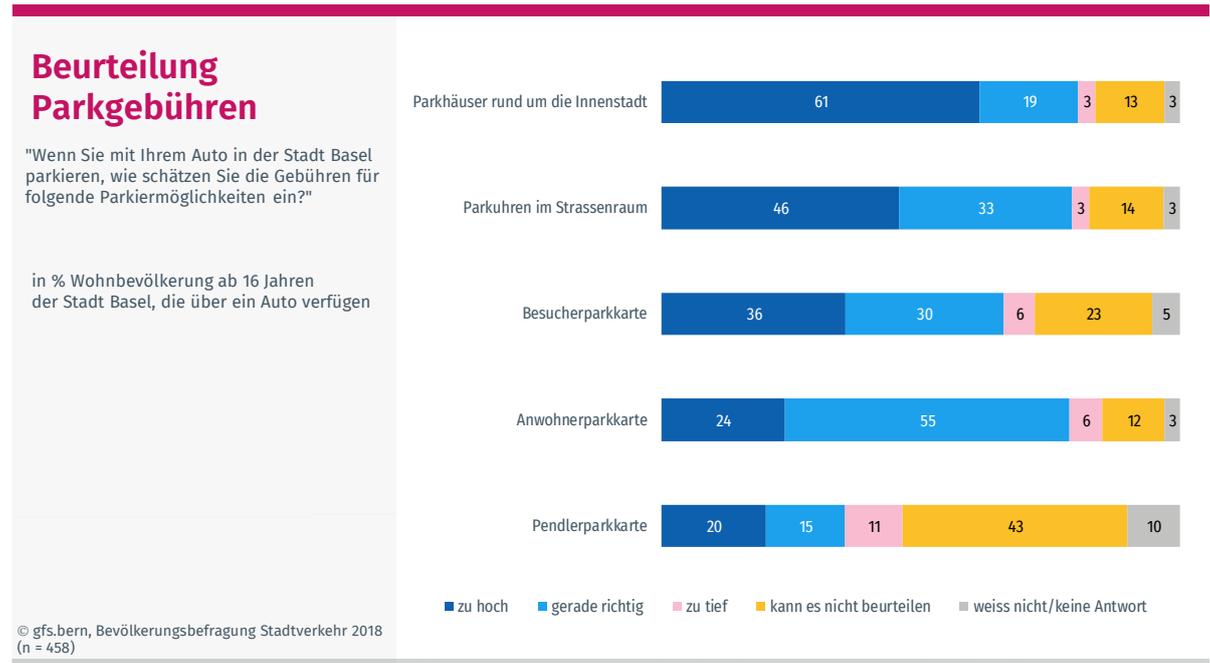


© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018  
(N = 968)

In Bezug auf den Betrieb der Lichtsignalanlagen in Basel zeigt sich kein eindeutiges Meinungsbild: 29 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner wünschen sich häufigeres Gelb-Blinken der Ampeln, ein Viertel der Bevölkerung findet den aktuellen Betrieb genau richtig. 17 Prozent wünschen sich dagegen mehr Regelung des Verkehrs durch Ampelphasen. Weitere 29 Prozent der Befragten können zu den Betriebszeiten aber keine Präferenz äussern.

Wer mit der Verkehrssituation unzufrieden ist, wünscht sich häufiger ein Gelb-Blinken der Ampeln. Unter den sehr unzufriedenen Einwohnerinnen und Einwohnern ist der Wunsch sogar mehrheitlich vorhanden (52%). Offenbar erhofft man sich durch das Gelb-Blinken einen besseren Verkehrsfluss.

Grafik 16



In Basel besteht nicht nur ein überdurchschnittlicher Problemdruck in Bezug auf fehlende Parkplätze, die Gebühren für Parkmöglichkeiten in der Innenstadt werden von den Autobesitzerinnen und Autobesitzern auch als zu hoch eingeschätzt. So beurteilen 61 Prozent der Autofahrerinnen und Autofahrer die Preise für Parkhäuser als zu hoch. In Bezug auf Parkuhren sind es 46 Prozent, ein Drittel hält die Gebühren dort aber für angemessen.

Der Preis für die Anwohnerparkkarte wird vom grössten Teil der Autobesitzerinnen und Autobesitzer als angemessen beurteilt (55%). Die Besucherkarte halten 36 Prozent für zu teuer, 30 Prozent sind der Meinung, der Preis sei gerade richtig. Bei der Pendlerkarte können sich mehr als die Hälfte der Befragten kein Bild zu den Gebühren machen. Jede fünfte Person findet die Gebühren zu hoch, 11 Prozent würden den Preis aber erhöhen.

Die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation ist auch die Brille, durch die die Autobesitzerinnen und Autobesitzer die Parkgebühren beurteilen. Wer unzufrieden ist, urteilt auch kritischer über die Preise für die verschiedenen Parkmöglichkeiten.

## 4 Synthese

Die Befragung zeichnet ein Bild von Basel als Stadt des öffentlichen Verkehrs und Velos. Das Auto ist nur für die wenigsten das wichtigste Verkehrsmittel. Knapp drei Viertel der Einwohnerinnen und Einwohner sind mit der Verkehrssituation zufrieden, was im Vergleich mit der Gesamtstudie überdurchschnittlich ist. Die Zufriedenheit wird dabei mit der guten Veloinfrastruktur und der Qualität des öffentlichen Verkehrs begründet.

Die Problemsicht der Bevölkerung konzentriert sich auf häufig auftretende Verkehrsbehinderungen, fehlende Parkplätze und Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern.

Fehlende Parkmöglichkeiten sind dabei nicht nur ein Problem der Autofahrerinnen und Autofahrer, sondern werden von der allgemeinen Bevölkerung wahrgenommen. In Verbindung mit der Preissensibilität der Autobesitzerinnen und Autobesitzer sowie der im Oktober 2018 angekündigten Verteuerung der Anwohnerparkkarte ist zu erwarten, dass das Thema Parkplätze in Basel weiter an Fahrt gewinnen wird.

Trotz der bestehenden hohen Zufriedenheit würde ein relevanter Teil der Bevölkerung für die Aufenthaltsqualität der Stadträume und die Veloinfrastruktur mehr Ressourcen bereitstellen als heute.

Das Gesamtbild der Verkehrssituation ist stimmig und Kritik wird auf hohem Niveau geäußert. Bei den Parkplätzen ist die Problemwahrnehmung aber breit, sodass die Einwohnerinnen und Einwohner hier am ehesten eine Lösung von der Politik erwarten dürften.

## 5 Anhang

### 5.1 gfs.bern-Team

---



#### URS BIERI

Co-Leiter, Politik- und Medienwissenschaftler, Executive MBA FH in strategischem Management, Lehrbeauftragter an der Kalaidos Fachhochschule

Schwerpunkte:

Themen- und Issue-Monitoring, Image- und Reputationsanalysen, Risikotechnologien, Abstimmungsanalysen, Kampagnenvorbereitung und -begleitung, Integrierte Kommunikationsanalysen, Qualitative Methoden

Publikationen in Sammelbänden, Fachmagazinen, Tagespresse und im Internet

---



#### JONAS PHILIPPE KOCHER

Projektleiter, Politikwissenschaftler

Schwerpunkte:

Analyse politischer Themen und Issues, Abstimmungen und Wahlen, Kampagnenvorbereitung und -begleitung, Gesellschaftsthemen, Integrierte Kommunikationsanalysen, Medieninhaltsanalysen, Hochrechnungen, Feldaufträge

---



#### ALEXANDER FRIND

Junior-Projektleiter, Politikwissenschaftler

Schwerpunkte:

Analyse politischer Themen und Issues, Abstimmungen und Wahlen, Gesellschaftsthemen, Medieninhaltsanalysen, Qualitative Methoden

---



#### JOSÉ KRESS

Projektassistent, Soziologe

Schwerpunkte:

Programmierung und Auswertung quantitative Projekte, Modellierungen, Visualisierungen, qualitative Datenanalyse, Lektorate

---



### **DANIEL BOHN**

Projektmitarbeiter, Fachinformatiker Anwendungsentwicklung

Schwerpunkte:

Quantitative und qualitative Datenanalyse, Datenaufbereitung, Visualisierung

---



### **NOAH HERZOG**

Sekretariat und Administration, Kaufmann EFZ

Schwerpunkte:

Desktop-Publishing, Visualisierungen, Projektadministration, Vortragsadministration

---

gfs.bern ag  
Effingerstrasse 14  
Postfach  
CH – 3001 Bern  
+41 31 311 08 06  
info@gfsbern.ch  
www.gfsbern.ch

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

Mehr Infos unter [www.schweizermarktforschung.ch](http://www.schweizermarktforschung.ch)

