

Zwischen öffentlichem Verkehr und Autonutzung zufrieden Städtebericht St. Gallen

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

1	EINLEITUNG	1
1.1	Mandat und Fragestellung.....	1
1.2	Befragung und Stichprobe	1
2	COCKPIT	3
3	STADTSPEZIFISCHE BEFUNDE	7
4	SYNTHESE	9
5	ANHANG	11
5.1	gfs.bern-Team.....	11

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 Veloverleihangebote 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 St. Gallen vor. Er baut auf die Erkenntnisse des Gesamtberichts zu den Resultaten aller Städte auf und fokussiert hauptsächlich auf die Unterschiede zwischen St. Gallen und allen anderen Städten.

1.2 Befragung und Stichprobe

Über die technischen Eckwerte der Umfrage orientiert die nachstehende Übersicht:

Tabelle 1: Methodische Details

Auftraggeber	Städtekonferenz Mobilität
Grundgesamtheit	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.
Datenerhebung	Online-Umfrage
Art der Stichprobenziehung	at random
Befragungszeitraum	30. August – bis 22. Oktober 2018
Stichprobengrösse	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
Stichprobenfehler	Bei Aussagen zu allen Städten (N = 8'020) beträgt der Stichprobenfehler ± 1.1 Prozent bei 50/50 und 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit. Bei N = 1'147 ± 3 Prozent bei 50/50 und 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit.
Gewichtung	Alter/Geschlecht interlocked

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 entspricht damit einer Ausschöpfung von 23 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.

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

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

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

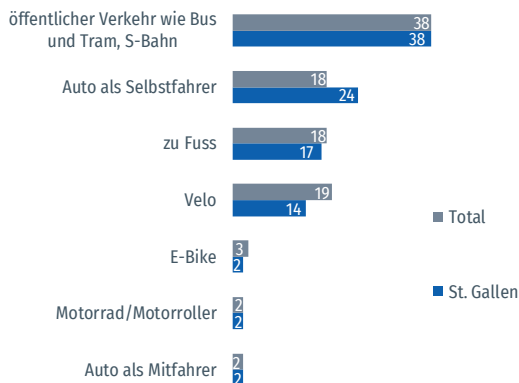
Das andere Element einer qualitativ hochstehenden Analyse ist die Gewährleistung von Repräsentativität. Repräsentativität bedeutet nichts anderes, als dass jede Person aus der Grundgesamtheit genau die gleiche Chance haben muss, an der Befragung teilnehmen zu können. Werden bei der Stichprobenziehung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

2 Cockpit

Grafik 1

übliche Transportoption im Alltag

in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt St. Gallen

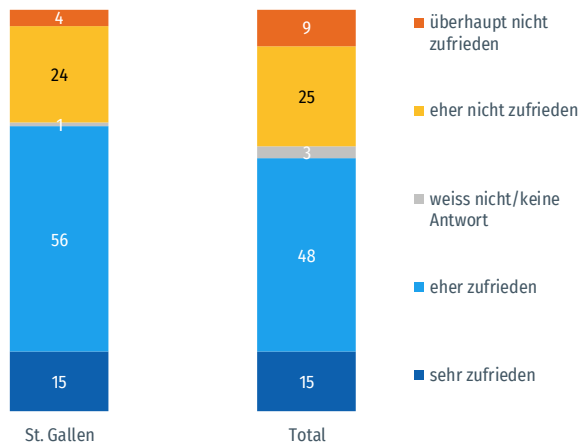


© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N St. Gallen = 1147, N Total = 8020)

Grafik 2

Zufriedenheit mit Verkehrssituation

in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt St. Gallen

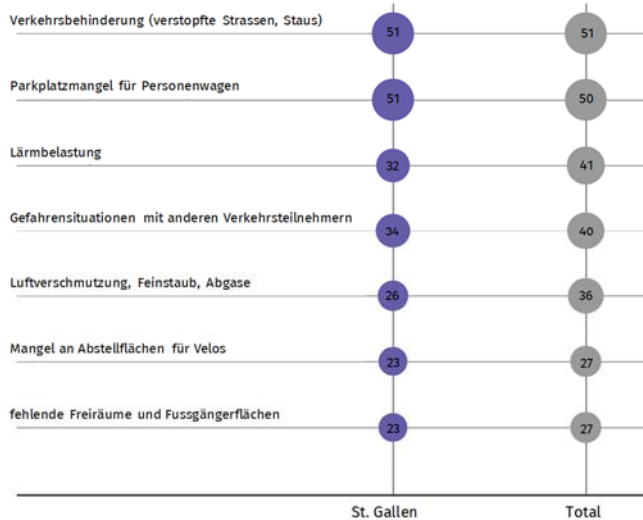


© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N St. Gallen = 1147, N Total = 8020)

Grafik 3

Beeinträchtigungen durch Verkehr

in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt St. Gallen, Anteil "sehr/eher häufig"

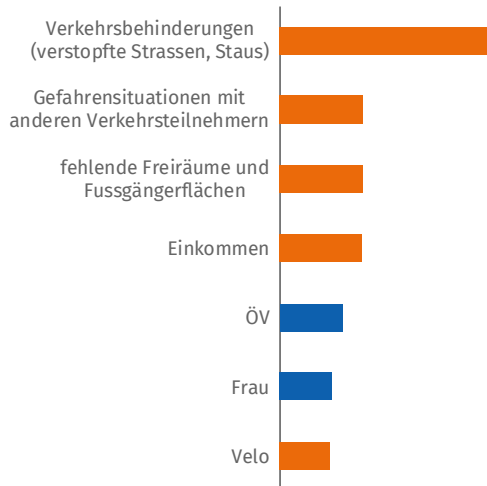


© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N St. Gallen = 1147, N Total = 8020)

Grafik 4

Einfluss auf Zufriedenheit

Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt St. Gallen

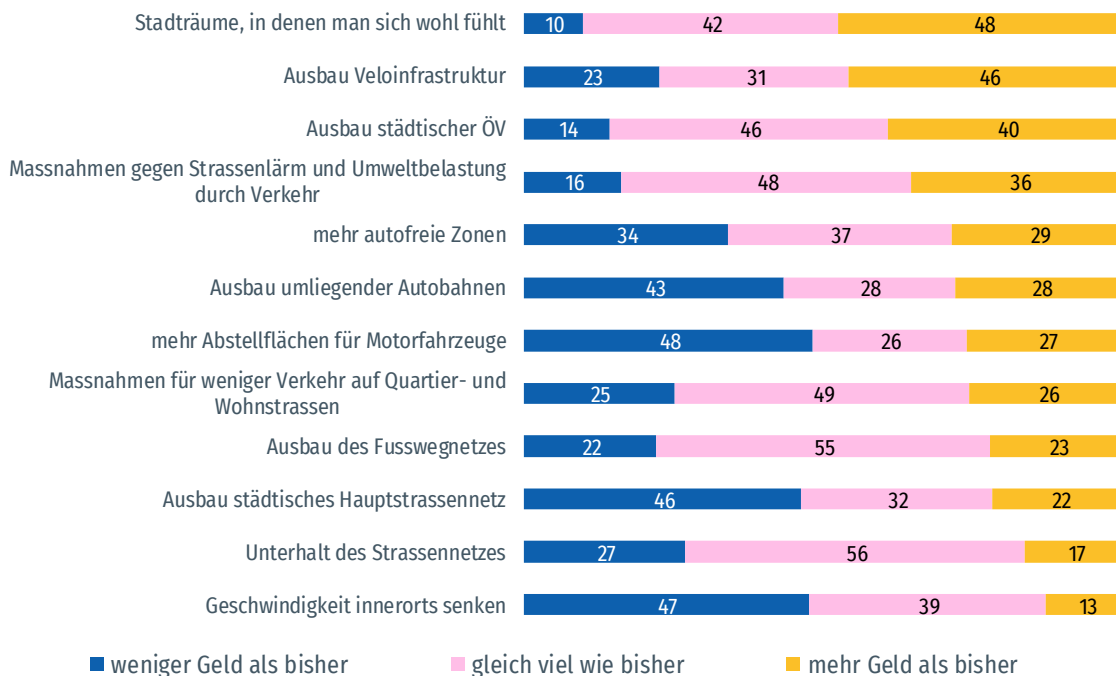


© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N = 1147), Erklärungsgrad 22%

Erläuterung: 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.

Grafik 5

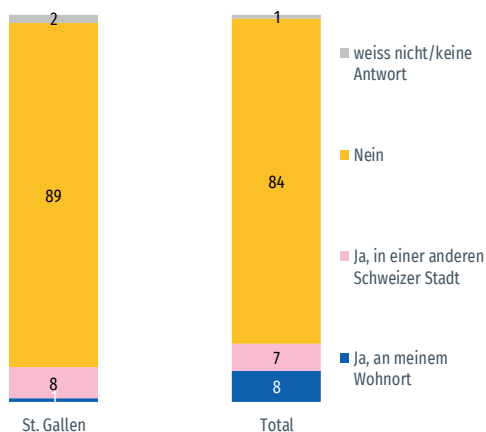
Beurteilung verkehrspolitische Massnahmen in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt St. Gallen



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N = 1147)

Grafik 6

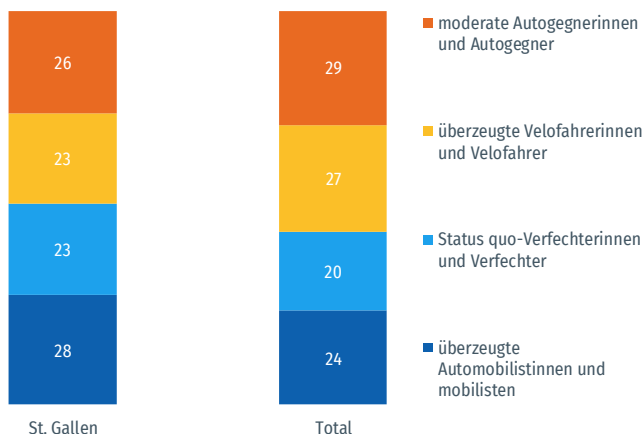
Veloverleih-Angebot genutzt in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt St. Gallen



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N St. Gallen = 1147, N Total = 8020)

Grafik 7

Cluster verkehrspolitische Massnahmen in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt St. Gallen



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N St. Gallen = 1147, N Total = 8020)

Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt St. Gallen haben zu 70% direkten Zugriff auf ein Auto und zu 63% auf ein Velo. Damit unterscheidet sich die Mobilitätsstruktur in St. Gallen nur schwach vom Mittel über alle Städte – wir beobachten einzig einen leicht verstärkten Autobesitz in St. Gallen (Durchschnitt 61%).

Wie in der Gesamtsumme ist auch in St. Gallen der öffentliche Verkehr das Hauptverkehrsmittel, gefolgt vom Auto, das im Vergleich mit dem Gesamtdurchschnitt augenscheinlich nicht nur öfters besessen, sondern auch stärker genutzt wird. Das Velo ist hingegen unterdurchschnittlich das hauptsächliche Verkehrsmittel.

Der Entscheid gegen das Auto als Hauptverkehrsmittel wird an erster Stelle auf Basis des Angebots für den öffentlichen Verkehr gefällt: Als Hauptgrund für den Autoverzicht wird der gut ausgebaute öffentliche Verkehr erwähnt, als Hauptgrund gegen den öffentlichen Verkehr hohe Kosten und fehlende Flexibilität.

72% aller Einwohnerinnen und Einwohner ab 16 Jahren der Stadt St. Gallen sind mit der städtischen Verkehrssituation mehr oder weniger dezidiert zufrieden. Damit ist die Zufriedenheit mit der Situation in der eigenen Stadt im Gesamtmittel leicht überdurchschnittlich. Die Unzufriedenheit ist mit 28% sichtbar minderheitlich. Insgesamt zeigt sich damit in Bezug auf die Verkehrssituation in St. Gallen kein eminenter Problemdruck. Die Unzufriedenheit wird dabei hauptsächlich mit Bezug zu einem fehlenden Velonetz, mangelnder Qualität des ÖV und fehlenden Parkflächen geäußert. Die Zufriedenheit begründet sich hingegen schwergewichtig durch den Eindruck eines guten ÖV-Netzes. Allerdings sind nicht alle geäußerten Kritikpunkte gleichermassen relevant für die Meinungsbildung. Eine weitergehende statistische Analyse zeigt auf, dass bei erlebten Verkehrsbehinderungen, beispielsweise Stau, am ehesten eine kritische Sicht geäußert wird, während aus der Wahrnehmung von Mängeln beim Velonetz nicht direkt eine generelle Unzufriedenheit resultiert.

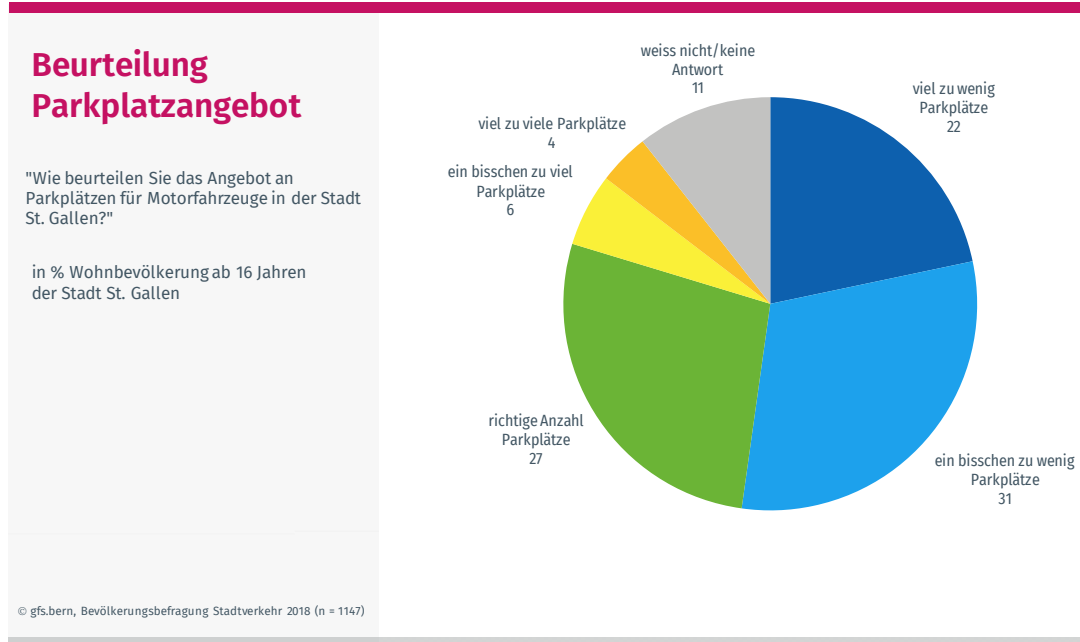
In durchschnittlichem Ausmass wird die monatliche finanzielle Belastung durch Alltagsmobilität durch die Einwohnerinnen und Einwohner wahrgenommen. So erachten knapp mehrheitliche 50% die finanzielle Belastung als klein, während 48% sie als mehr oder weniger gross erachten. Die finanzielle Belastung ist damit sicher nicht unwesentlich, aber es zeigt sich zumindest kein (im Vergleich) eminenter Problemdruck.

In Bezug auf daraus abgeleitete Forderungen erkennen wir ein Profil, dass sichtbar deutschsprachigen und weniger den französischsprachigen Städten ähnelt: So wünschen sich (wie z.B. auch in Bern) Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt St. Gallen mehr Geld für Stadträume, in denen man sich wohlfühlt respektive einen Ausbau der Veloinfrastruktur. Abbauwünsche bestehen dagegen in Bezug auf den Ausbau von Autobahnen oder bei Parkflächen für Motorfahrzeuge. Keinen Ausbaubedarf sieht man im Bereich weiterer Verkehrsberuhigung. So hält der Grossteil der Bevölkerung die heutigen Mittel für weniger Verkehr auf Quartier- und Wohnstrassen für angemessen. Der Sparwunsch überwiegt sogar in Bezug auf weitere Geschwindigkeitssenkungen. Ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs oder des Fusswegnetzes soll aus Bevölkerungssicht nicht forciert werden. Der Grossteil der Einwohnerinnen und Einwohner ist mit den vorhandenen Ressourcen dafür einverstanden.

Entwicklungen wie Carsharing und Veloverleih, ein Ausbau des Fuss- und Veloverkehrs sowie Begegnungszonen werden im Durchschnitt der Gesamtstudie begrüsst, auch wenn Veloverleihangebote in St. Gallen aus Sicht der Befragten inexistent sind und nur die wenigsten bereits ein solches Angebot in Anspruch genommen haben. Apps für Mobilität interessieren mit 59% mehr oder weniger starkem Interesse durchschnittlich, ebenso findet sich im Vergleich mit 24% nur ein durchschnittlicher Anteil, der seine Verkehrsdaten zur Optimierung der Verkehrsplanung uneingeschränkt zur Verfügung stellen würde. 49% der Einwohnerinnen und Einwohner machen dies vom spezifischen Nutzungszweck abhängig und wollen im Einzelfall darüber entscheiden, ihre Nutzerdaten freizugeben.

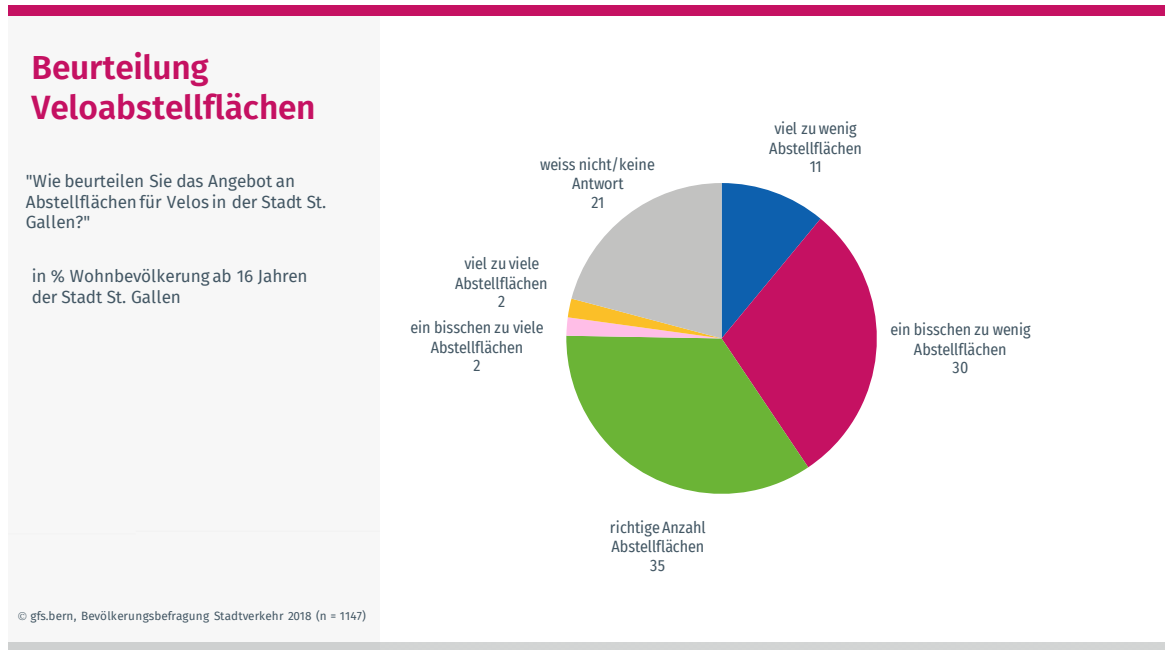
3 Stadtspezifische Befunde

Grafik 8



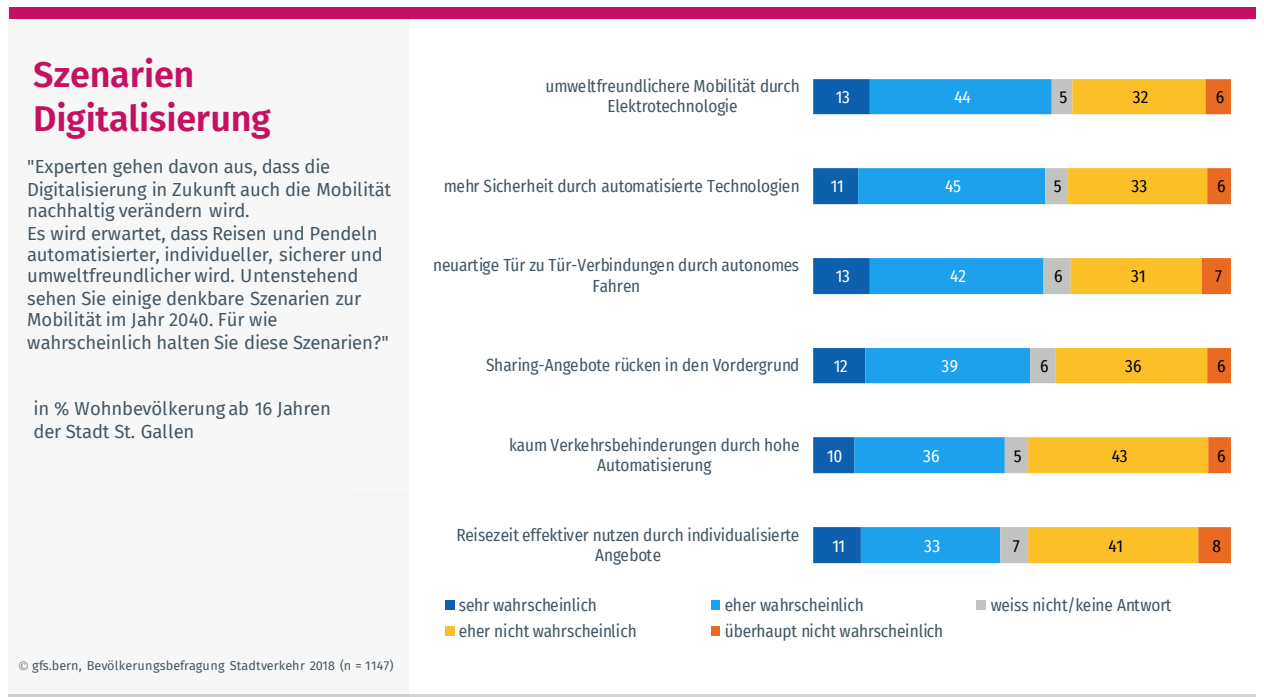
Konkret nachgefragt, erachten 53% aller Befragten in der Stadt St Gallen die Parkplatzsituation als mehr oder weniger dezidiert ungenügend. Klar minderheitliche 27% erachten das Parkplatzangebot als ausreichend, marginale 10% sehen sogar Abbaumöglichkeiten. Insgesamt zeigt sich hier ein mehrheitlich geteiltes Problem, das einen Einfluss auf die generelle Zufriedenheit mit der städtischen Verkehrssituation hat und gerade für Personen, die hauptsächlich mit dem Auto unterwegs sind, ein relativ grosses Ärgernis darstellt.

Grafik 9



Sichtbar entspannter ist aus Sicht der Befragten hingegen die Situation in Bezug auf Veloabstellplätze. Zwar sehen auch hier gewichtige 41% Lücken in Bezug auf nötige Abstellflächen, die Problemwahrnehmung ist dabei aber nicht mehrheitlich. Allerdings zeigt sich auch hier, dass die Direktbetroffenheit das kritische Bild befördert: Wer hauptsächlich mit Velo oder E-Bike unterwegs ist, sieht mit grosser Mehrheit ein Problem.

Grafik 10



Die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt St. Gallen zeigen durchaus Sensibilitäten für eine digitale Verkehrszukunft. Mehrheiten können sich mehr oder weniger stark vorstellen, dass die Mobilität durch Elektrotechnologien umweltfreundlicher wird, durch automatisierte Technologien die Sicherheit erhöht wird, autonomes Fahren zu neuartiger Tür-zu-Tür-Mobilität führt und Sharing-Angebote auch im Verkehrsbereich in den

Vordergrund rücken. Allerdings ist keine der Erwartungen flächendeckend verbreitet: Bei allen mehrheitlich geteilten Erwartungen sehen wir Gegenstimmen im Bereich von 40%, welche die einzelnen Szenarien als unwahrscheinlich einstufen. Erfahrungsgemäss ist dies für Zukunftstechnologien relativ typisch: Der Durchschnittsbürger tut sich schwer damit, die Realisierbarkeit von Zukunftstechnologien einzuschätzen, da ihm meist der dafür nötige Fachhintergrund fehlt. Entsprechend messen wir mit einer solchen Frage eher Wahrnehmung und Akzeptanz des aktuellen Diskussionsstandes in der Bevölkerung. Die vorgängig aufgeführten vier Entwicklungen mit einer hohen zugeordneten Wahrscheinlichkeit sind so entsprechend ein Zeichen dafür, dass bei diesen Elementen eine öffentliche Diskussion stattfindet und dabei auf ein mehrheitliches Wohlwollen stösst. Die Gegengruppe mag aber einen Hinweis darauf geben, dass alle vier mehrheitlich geteilten Szenarien in der Diskussion keineswegs unumstritten sind.

Weitgehende Polarität und damit Anzeichen für Unsicherheit finden sich bei den beiden letzten Szenarien. So gehen nur Minderheiten davon aus, dass sich durch Automatisierung Verkehrsbehinderungen verringern oder komplett vermeiden lassen oder Reisezeiten effektiver nutzbar werden.

Insgesamt zeigt sich aus unserer Sicht, dass rund um automatisiertes Fahren und Elektrotechnik im Verkehr neue Formen von Mobilität möglich werden, die auch die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt St. Gallen bewegen. Dabei findet sich nicht einfach nur Enthusiasmus oder unbedingte Technikgläubigkeit, sondern Zeichen für eine jetzt schon relativ breite Diskussion und ein vorsichtiges Wohlwollen. Die grossen Wunder werden hingegen nicht erwartet.

4 Synthese

Die Befragung zeichnet ein Bild von St. Gallen als Stadt mit (fast) gleichberechtigter hauptsächlicher Nutzung von Autos und öffentlichem Verkehr. Velos sind zwar im eigenen Haushalt stark präsent, sie werden aber deutlich weniger genutzt als das Auto oder der öffentliche Verkehr. Die Velonutzung ist im Vergleich tiefer als in klassischen "Velostädte" wie Bern oder Zürich. Insgesamt erscheint damit in St. Gallen der Schnellverkehr relevanter als der Langsamverkehr.

Auf dieser Basis sind die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt St. Gallen mit der Verkehrssituation in der Stadt hochgradig zufrieden. Befördert wird die Zufriedenheit durch die hohe wahrgenommene Qualität des öffentlichen Verkehrs. Kritik entsteht auf der anderen Seite hauptsächlich durch erlebte Verkehrsbehinderungen wie Staus. Insgesamt finden wir auf dieser Basis nur am Rande wesentlichen Problemdruck, auch wenn Staus ein Thema sind und aus Sicht der Bevölkerung mehr Abstellplätze für Velos und Autos vorhanden sein könnten. Dies eröffnet der Stadt für weitere Entwicklungen beim Stadtverkehr Chancen und Risiken gleichermaßen. Chancen deshalb, weil man nicht einer eminenten gegenwärtigen Problemsicht reaktiv ausgeliefert ist, Risiko deshalb, weil es erfahrungsgemäss nicht einfach ist, die Bevölkerung auf Basis eines zufriedenstellenden Status quo von künftig nötigen Reformschritten zu überzeugen.

Vermutlich zeigt sich diese Situation in der Einschätzung rund um verschiedene ausgetestete Elemente im Bereich des automatisierten Fahrens und Fortschritt im Bereich

Elektrotechnologien. Zwar erwarten Mehrheiten in den Bereichen Sicherheit und Tür-zu-Tür-Mobilität durch Automatisierung wichtige Impulse, es finden sich aber jeweils gewichtige Minderheiten mit einer gegenteiligen Erwartung. Insgesamt schauen und hören die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt St. Gallen der aktuellen Diskussion damit interessiert und vorsichtig wohlwollend zu, entwickeln aber weder starke Technologiegläubigkeit oder weitgehenden Enthusiasmus. Es wird Aufgabe der Technologie sein, den Alltagsnutzen aufzuzeigen. Kommunikativ müssen Sorgen und Risikowahrnehmungen rund um die neuen Technologien dabei gut moderiert werden.

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

