

Wunsch nach Ausbau der Veloinfrastruktur Städtebericht Zürich

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	4
1.1	Mandat und Fragestellung.....	4
1.2	Befragung und Stichprobe	4
2	COCKPIT	6
3	STADTSPEZIFISCHE BEFUNDE	11
4	SYNTHESE	13
4.1	gfs.bern-Team.....	15

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 Zürich vor. Er baut auf die Erkenntnisse des Gesamtberichts zu den Resultaten aller Städte auf und fokussiert hauptsächlich auf die Unterschiede zwischen Zürich 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 = 1'244 beträgt der Stichprobenfehler ± 2.8 Prozent bei 50/50 und 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit.
Gewichtung	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 entspricht damit einer Ausschöpfung von 23 Prozent. Für die Stadt Zürich beträgt die Rücklaufquote rund 25 Prozent und liegt damit leicht über dem Durchschnitt.

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.

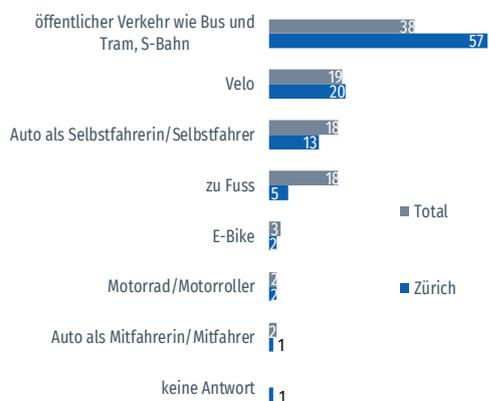
Das andere Element einer qualitativ hochstehenden Analyse ist die Gewährleistung von Repräsentativität. Repräsentativität bedeutet nichts anderes, als dass jede Person aus der Grundgesamtheit genau die gleiche Chance haben muss, an der Befragung teilnehmen zu können. Werden bei der Stichprobenziehung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

2 Cockpit

Grafik 1

übliche Transportoption im Alltag

in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt Zürich

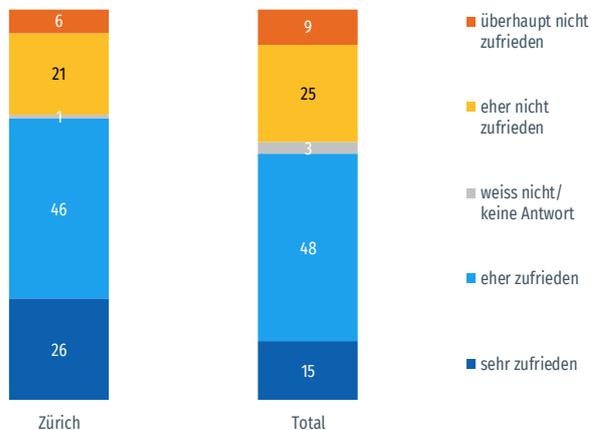


© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N Zürich = 1244, N Total = 8020)

Grafik 2

Zufriedenheit mit Verkehrssituation

in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt Zürich

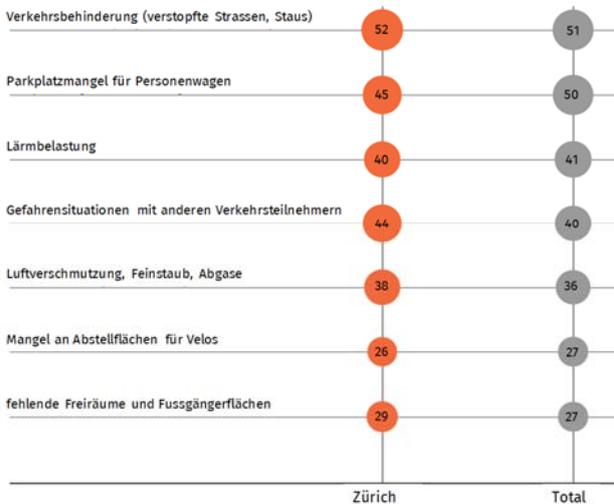


© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N Zürich = 1244, N Total = 8020)

Grafik 3

Beeinträchtigungen durch Verkehr

in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt Zürich, Anteil "sehr/eher häufig"

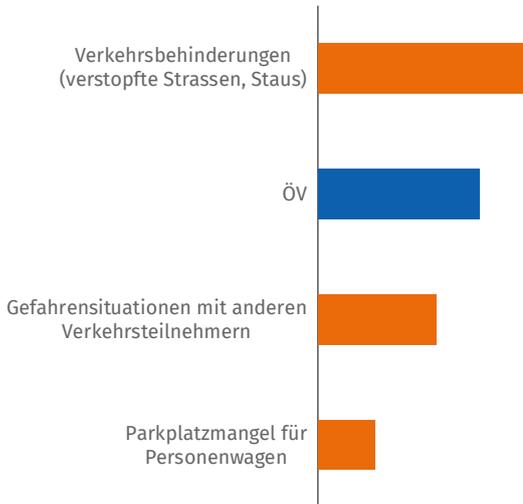


© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N Zürich = 1244, N Total = 8020)

Grafik 4

Einfluss auf Zufriedenheit

Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt Zürich



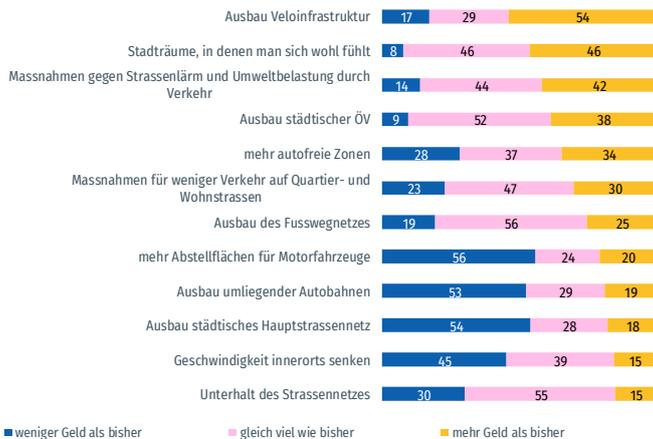
© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N = 1244), Erklärungsgrad 20%

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 Zürich

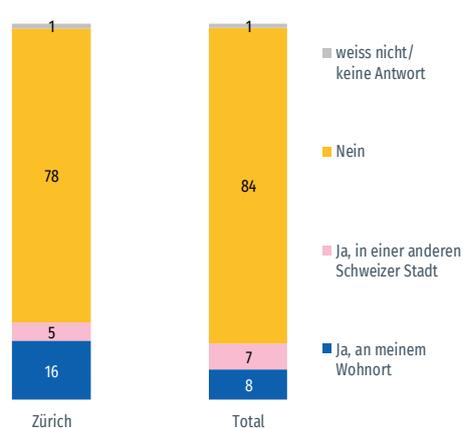


© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N = 1244)

Grafik 6

Veloverleih-Angebot genutzt

in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt Zürich

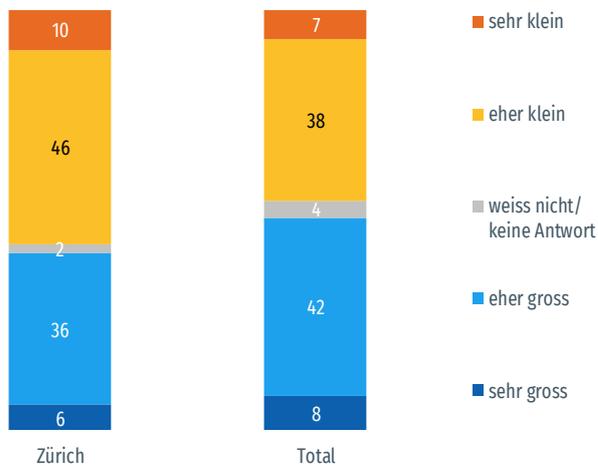


© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N Zürich = 1244, N Total = 8020)

Grafik 7

Belastung monatliche Ausgaben für Alltagsmobilität

in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt Zürich

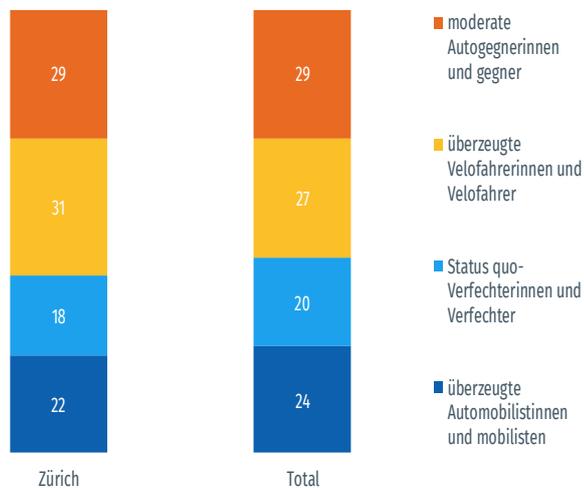


© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N Zürich = 1244, N Total = 8020)

Grafik 8

Cluster verkehrspolitische Massnahmen

in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt Zürich



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N Zürich = 1244, N Total = 8020)

Die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner in Zürich verfügt über ein Auto im Haushalt, was unter dem Durchschnitt für alle untersuchten Städte liegt (Gesamtstudie: 61%). Der Verzicht auf ein Auto wird dabei zum Teil über Abonnemente von gewerblichen Car-sharing-Anbietern kompensiert, denn fast ein Fünftel der Einwohnerinnen und Einwohner haben ein solches Abonnement, was im Vergleich mit den anderen Städten überdurchschnittlich ist.

Autos mit alternativem Antrieb sind in Zürich nur wenig verbreitet, denn nur ein Prozent der Befragten geben an, ein solches Fahrzeug zu besitzen oder mitnutzen zu können. Für alle Städte im Rahmen der Befragung liegt der Wert bei fünf Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner.

Auf das Auto als wichtigstes Verkehrsmittel verzichten die Befragten mehrheitlich wegen der guten Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr. Umweltbewusstsein und negative Erfahrungen mit Staus zu Stosszeiten spielen ebenfalls eine Rolle, sich für oder gegen das Auto zu entscheiden.

Ähnlich wie Basel oder Bern ist Zürich eine Velostadt, denn 69 Prozent der Befragten besitzen ein Velo. Unter den wichtigsten Transportmitteln im Alltag steht es an zweiter Stelle und ist für jede fünfte Person das Verkehrsmittel der Wahl.

Das mit Abstand wichtigste Verkehrsmittel ist aber der öffentliche Verkehr (ÖV) und wird von 57 Prozent der Zürcherinnen und Zürcher im Alltag genutzt. Damit erreicht die Nutzung des öffentlichen Verkehrs in Zürich im Vergleich mit den anderen befragten Städten einen Höchstwert.

Ein Halbtax-Abonnement besitzen 57 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner. Das Generalabonnement kommt dagegen seltener vor (23%). Bei den regionalen Abonnements sind Tarifverbundabos die beliebteste Wahl (29%). Mehrfahrtenkarten oder Streckenabonnemente kommen seltener vor (15% respektive 9%).

Die Zufriedenheit mit der generellen Verkehrssituation in Zürich ist ausgesprochen hoch. 72 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner sind damit sehr oder eher zufrieden. Ein höherer Wert wurde nur in Bern gemessen (78%). Bei Personen zwischen 40 und 64 Jahren ist die Bewertung ebenfalls positiv, aber etwas tiefer als der Durchschnitt (68%).

Am grössten ist die Zufriedenheit von Personen, die hauptsächlich mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs sind (80% sehr oder eher zufrieden). Ebenso positiv urteilen die Fussgängerinnen und Fussgänger der Stadt Zürich über die Verkehrssituation (80%). Bei den Autofahrerinnen und Autofahrern gibt es dagegen einen relevanten Anteil, der sich kritisch zur Verkehrssituation äussert (42%). Kritische Untertöne zeigen sich auch bei den Velofahrerinnen und Velofahrern. Eine Mehrheit von 59 Prozent schätzt die Situation zwar als gut ein, 40 Prozent äussern sich aber kritisch.

Als Hauptgrund für ihre Zufriedenheit nennen die Befragten in erster Linie die hohe Qualität des öffentlichen Verkehrs in Bezug auf das Netz, die Fahrpläne und Servicequalität. Unzufrieden ist man dagegen, weil man Mängel beim Velonetz wahrnimmt und es

viele Verkehrsüberlastungen gibt. Relevante Gründe für Unzufriedenheit sind auch fehlende Rücksicht der Verkehrsteilnehmer untereinander und Sicherheitsprobleme im Strassenverkehr.

In Bezug auf die Problemsicht hebt sich Zürich nicht stark vom Rest der untersuchten Städte ab. Verkehrsbehinderungen sind für mehr als die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner ein häufiges Problem. 45 Prozent der Befragten würden sich mehr Parkplätze für Personenwagen wünschen. Gefahrensituationen kommen in Zürich aber überdurchschnittlich oft vor (44%). Am grössten ist die Betroffenheit der Velofahrerinnen und Velofahrer (68%). Autofahrerinnen und Autofahrer sowie Personen, die viel mit dem ÖV unterwegs sind, geraten seltener in Gefahrensituationen (39% respektive 38%). In Bezug auf die übrigen Problemstellungen im Verkehr bewegt sich Zürich im Durchschnitt.

Die grössten drei wahrgenommenen Probleme in Zürich (Verkehrsbehinderungen, Parkplatzmangel, Gefahrensituationen) erhöhen statistisch nachweisbar die Unzufriedenheit mit der Verkehrssituation. Die anderen Problemstellungen werden zwar von relevanten Anteilen der Bevölkerung wahrgenommen, führen individuell aber nicht zu einem schlechteren Meinungsbild.

Das statistische Modell erklärt aber nur 20 Prozent der Varianz in der Zufriedenheit. Das weist daraufhin, dass die Zufriedenheit nicht nur von eigenen Problemerkahrungen abhängt, sondern auch ein individuelles Bauchgefühl sein kann.

Die monatliche finanzielle Belastung für Mobilität im Alltag wird in Zürich kleiner als im Mittel der Befragung eingeschätzt. Eine Mehrheit von 56 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner empfindet die Ausgaben nur als kleine Belastung. Wie zu erwarten ist, sinkt die wahrgenommene Belastung mit steigendem Einkommen. Personen mit Haushaltseinkommen unter 5'000 Franken sehen die Ausgaben dagegen mehrheitlich als grosse Belastung (57%).

Wer mit der Verkehrssituation unzufrieden ist, äussert sich ebenfalls kritischer über die Kosten für Mobilität. Nach wichtigstem Transportmittel betrachtet, fühlen sich Autofahrerinnen und Autofahrer am stärksten zur Kasse gebeten (53%). Von den ÖV-Nutzerinnen und ÖV-Nutzern bewerten 45 Prozent die finanziellen Aufwendungen als hoch, bei den Velonutzerinnen und Velonutzern sind es 31 Prozent.

In Bezug auf verkehrspolitische Massnahmen fällt die Präferenz der Bevölkerung zugunsten der Veloinfrastruktur aus. Damit folgt Zürich dem beobachteten Muster für alle untersuchten Städte. 54 Prozent der Befragten würden mehr finanzielle Mittel als bisher für den Ausbau des Velonetzes zur Verfügung stellen. Kein eindeutiger Wunsch zeigt sich bei der Qualität der Stadträume. Je 46 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner befürworten den Status quo oder wünschen Mehrausgaben im Bereich der Aufenthaltsqualität an öffentlichen Plätzen und Räumen. Der Ausbau des städtischen öffentlichen Verkehrs muss aus Sicht der Bevölkerung nicht stärker forciert werden. Eine Mehrheit ist mit dem aktuellen Niveau der Investitionen in diesem Bereich zufrieden (52%). Auch bei Massnahmen zur Verkehrsberuhigung zeichnet sich kein Wunsch nach Sparen oder Mehrausgaben ab.

In der Budgetierung durch die Bevölkerung würde man insgesamt zwar weniger Geld für die Infrastruktur für Motorfahrzeuge bereitstellen. Es ist aber ein klarer Wunsch, das Strassennetz auf dem heutigen Niveau zu erhalten (55% "gleich viel wie bisher").

Begegnungszonen und eine Erhöhung des Fuss- und Veloverkehrs werden auch in Zürich mehrheitlich als sinnvoll erachtet. Den grössten Anklang finden die Begegnungszonen bei den Fussgängerinnen und Fussgängern (85% "sehr/eher sinnvoll"). Im Mittel für die Stadt Zürich liegt die Einschätzung der Personen, die mit dem Velo oder öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind. Etwas kritischer eingestellt sind Autofahrerinnen und Autofahrer, denn 36 Prozent halten solche Zonen für wenig sinnvoll.

Der grösste Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner wünscht sich ergänzend dazu möglichst viel freien öffentlichen Raum ganz ohne Verkehr (30%). Jeder Zehnte möchte dagegen viel Platz für den Motorfahrzeugverkehr. Dabei handelt es sich überproportional um Autofahrerinnen und Autofahrer. Von ihnen wünschen sich nämlich 35 Prozent möglichst viel Platz für fliessenden und ruhenden Motorfahrzeugverkehr.

Zum Bild von Zürich als Stadt mit einer grossen Affinität zum Velo und Sensibilität für die Belange des Veloverkehrs passt die im Vergleich zur Gesamtstudie grösserer Bekanntheit von Veloverleih-Angeboten. Ein Fünftel der Befragten hat bereits am Wohnort oder in einer anderen Stadt der Schweiz ein Veloverleih-Angebot genutzt. Die Bekanntheit dürfte nicht zuletzt mit der hohen Angebotsdichte in Zürich zusammenhängen.

Veloverleih-Angebote sprechen hauptsächlich eine Zielgruppe unter 40 Jahren (27%) und Personen an, die sich hauptsächlich mit dem Velo fortbewegen (28%). Wer viel mit dem Auto oder Velo unterwegs ist, steigt dagegen seltener auf ein Leihvelo um (Auto: 16%, ÖV: 19%). Wenn die Nutzerinnen und Nutzer unter Angeboten von Leihvelos frei wählen können, bevorzugen sie die stationslose Variante (48%). Ein Drittel leiht lieber an einer festen Verleihstation aus.

An stationslosen Velo-Angeboten schätzen die Zürcherinnen und Zürcher den Bewegungsaspekt und die schnelle Verfügbarkeit der Räder. Gleichzeitig nimmt man mehrheitlich Behinderungen von Fussgängern und Schäden am Ortsbild durch wild parkierte Fahrräder wahr. Vorbehalte hat die Bevölkerung auch gegenüber der Datensammlung durch die Anbieter und die damit verbundene Missbrauchsgefahr (60%). Damit ist das Meinungsbild zu stationslosen Velos nicht durchwegs positiv.

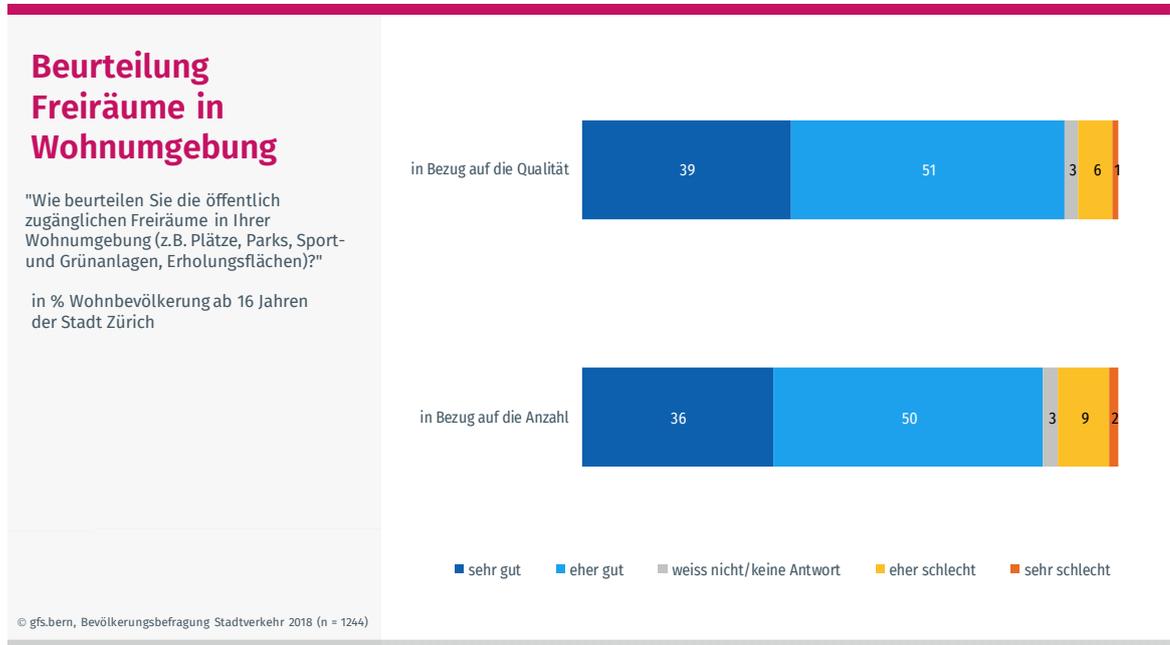
Deutlich weniger als Veloverleihangebote ist privates Carsharing in Zürich verbreitet. Die grosse Mehrheit (81%) der Befragten hat nämlich noch keine Erfahrungen damit gemacht. Gross ist auch die Zurückhaltung, das eigene Fahrzeug auf einer solchen Plattform anzubieten. 57 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner mit einem eigenen Fahrzeug können sich das nicht vorstellen.

Apps für Mobilität stossen in Zürich auf hohes Interesse, so ist eine Mehrheit von 63 Prozent an der Nutzung interessiert. Wenn aber es um die Freigabe der eigenen Nutzungsdaten für die Verkehrsplanung geht, sind die Befragten konservativ. Die meisten Befragten (46%) würden im Einzelfall abwägen ihre Nutzerdaten freizugeben und nur 28 Prozent würden ihre Daten uneingeschränkt zur Verfügung stellen.

3 Stadtspezifische Befunde

Die öffentlichen Plätze und Grünanlagen in Zürich werden von der Bevölkerung ausserordentlich geschätzt. 90 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner beurteilen die Qualität als gut, in Bezug auf die Anzahl der Freiräume sind es 86 Prozent.

Grafik 9

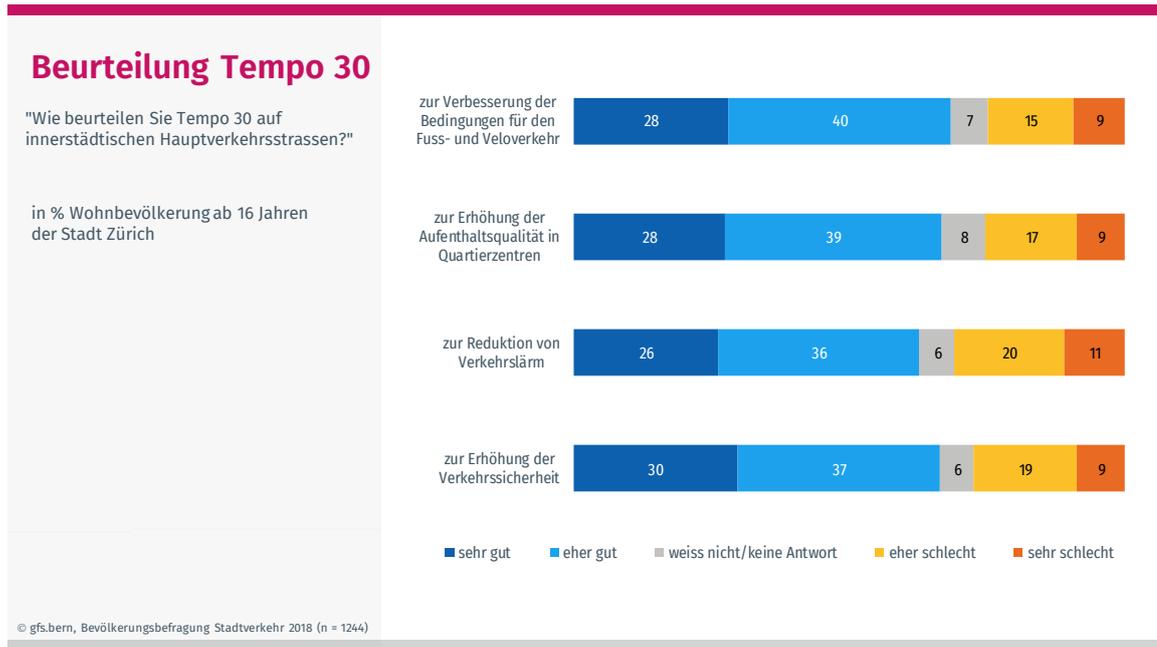


Die Beurteilung der Qualität der öffentlichen Plätze und Freiräume wird nur in geringem Umfang von der Wahrnehmung der allgemeinen Verkehrssituation oder der Art, wie man sich in der Stadt fortbewegt, bestimmt. In keiner dieser Untergruppen findet sich eine Zustimmung, die deutlich unter dem Durchschnitt liegt. Wer mit der Verkehrssituation in Zürich sehr unzufrieden ist oder überwiegend zu Fuss unterwegs ist, würde sich aber etwas mehr Freiräume wünschen als der Durchschnitt (18% respektive 21%).

Ein Wohlwollen der Bevölkerung lässt sich auch gegenüber einer Tempobeschränkung auf 30 km/h auf Hauptverkehrsstrassen in der Innenstadt beobachten. Am stärksten sehen die Einwohnerinnen und Einwohner in Tempo 30-Zonen eine Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr (68% sehr oder eher gut). Die übrigen Massnahmen erhalten ähnlich hohe Zustimmungswerte. Etwas weniger umfassend sind die Einwohnerinnen und Einwohner aber der Meinung, dass Tempo 30-Zonen zur Lärmreduktion beiträgt. Knapp ein Drittel stimmt dieser Aussage nicht zu.

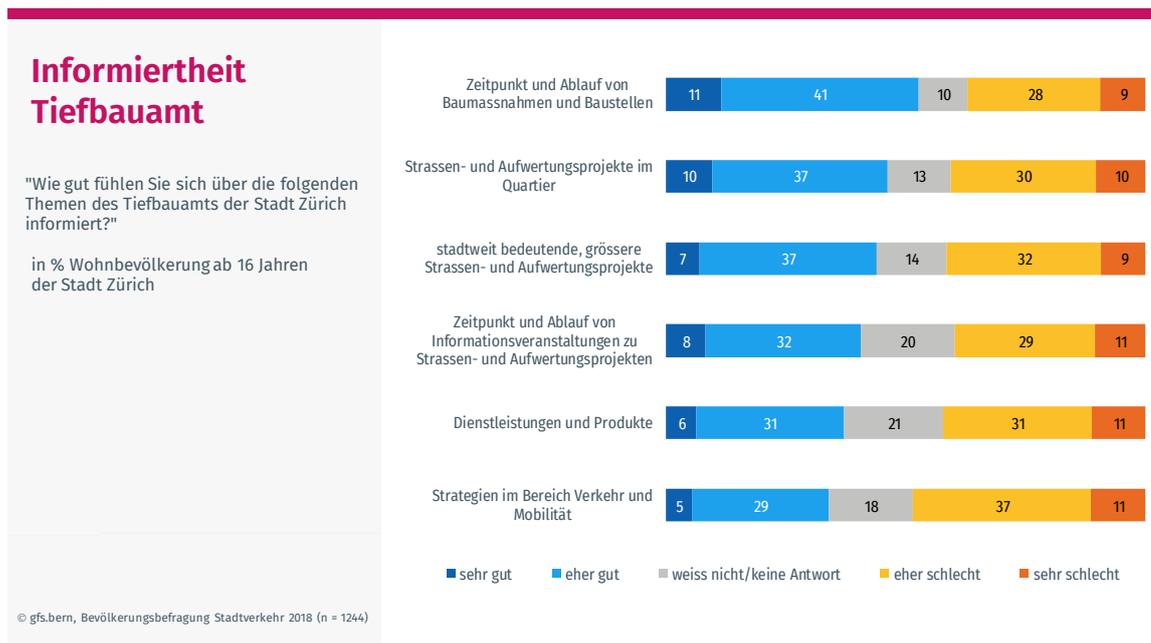
Autofahrerinnen und Autofahrer stehen der Tempobeschränkung auf 30 km/h am skeptischsten gegenüber. Für keine der abgefragten möglichen Auswirkungen besteht eine Zustimmungsmehrheit unter ihnen. Am grössten ist die Ablehnung zur Meinung, dass Tempo 30 wirklich zu einer Lärmreduktion beiträgt (58%). Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit ist für Autofahrerinnen und Autofahrer das überzeugendste Argument für Tempo 30-Zonen (43% Zustimmung). Am stärksten wird die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h von den Velofahrerinnen und Velofahrern begrüsst, insbesondere in Bezug auf die Aufenthaltsqualität in Quartierzentren und allgemeine Bedingungen für den Velo- und Fussverkehr (jeweils 81% Zustimmung).

Grafik 10



Die Informationsarbeit wird von den Zürcherinnen und Zürchern teilweise sehr gut wahrgenommen, in bestimmten Bereichen ist die Reichweite aber ausbaufähig. Der Informationsstand ist in Bezug auf Baustellen und Baumassnahmen am höchsten. Eine Mehrheit von 52 Prozent fühlt sich zu diesen Themen gut bis sehr gut informiert. Eine relative Mehrheit der Befragten gibt auch an, ausreichend über Strassen- und Aufwertungsprojekte im Quartier oder der Stadt informiert zu sein (47% respektive 44%). 40 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner sind zudem gut über Informationsveranstaltungen zu solchen Projekten orientiert. Weniger gut weiss die Bevölkerung dagegen über Dienstleistungen und Produkte des Tiefbauamts oder die strategische Ausrichtung Bescheid (37% respektive 34%).

Grafik 11



Die Informiertheit steigt mit zunehmendem Alter. Bei sämtlichen Themen sind die über 65-Jährigen am besten informiert. Einwohnerinnen und Einwohner unter 40 Jahren sind im Vergleich bei den meisten Themen unterdurchschnittlich informiert. Am tiefsten ist ihr Informationsstand in Bezug auf die Strategie im Bereich Mobilität (30%), am besten sind sie jedoch rund um Zeitpunkt und Ablauf von Baumassnahmen informiert (47%).

Bei den meisten Themen sind Autofahrerinnen und Autofahrer am besten über den Themenkatalog des Tiefbauamts informiert. Ausnahme bildet der Zeitpunkt und Ablauf von Baumassnahmen. Dort sind Personen stärker informiert, die überwiegend mit dem öffentlichen Verkehr, dem Velo oder zu Fuss unterwegs sind.

4 Synthese

Die Befragung zeichnet ein Bild von Zürich als Stadt des öffentlichen Verkehrs und des Velos. Mehr als die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner ist hauptsächlich mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs, was im Vergleich mit den anderen Städten überdurchschnittlich ist. Ein Fünftel ist überwiegend mit dem Velo unterwegs.

Die hohe Qualität des öffentlichen Verkehrs ist sichtbar ein positiver Treiber für die hohe gemessene Zufriedenheit mit der Verkehrssituation. Die Problemsicht auf die Verkehrssituation in Zürich kreist um häufig auftretende Verkehrsbehinderungen, Parkplatzmangel und Gefahrensituationen. Velofahrerinnen und Velofahrer erleben gefährliche Situationen dabei besonders häufig. Gepaart mit dem Wunsch der Bevölkerung, die Mittel für die Veloinfrastruktur zu erhöhen, zeigt sich in diesem Bereich ein Handlungspotenzial für die städtische Politik.

Die hohe Zufriedenheit mit der Verkehrssituation ist für Reformen gleichzeitig ein Vor- und Nachteil. Trotz der genannten Probleme (Verkehrsbehinderungen, Parkplatzmangel

und Gefahrensituationen) besteht kein grosser Problemdruck angesichts des hohen Zufriedenheitswerts. Jede verkehrspolitische Massnahme darf deshalb einen zufriedenstellenden Status quo aber nicht verschlechtern. Als Beispiel dient hier die Massnahme der Tempo 30-Zonen, bei der die Konfliktlinie eindeutig zwischen Autofahrerinnen und Autofahrern und den übrigen Verkehrsteilnehmern verläuft und jede Nutzergruppe ihr spezifisches Interesse verteidigt. Massnahmen, die eine Gruppe Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer einseitig bevorzugen, ziehen entsprechend den Unmut der anderen Gruppen nach sich.

Der Informationsarbeit des Tiefbauamts rund um die Themen Verkehr und Mobilität stellen die Befragten ein gutes Zeugnis aus. In Bezug auf Dienstleistungen und Produkte oder die strategische Ausrichtung besteht jedoch Potenzial, den Aussenauftritt zu stärken.

In Bezug auf alle künftigen Entwicklungen wie Carsharing, Veloverleih-Angebote, Mobilitätsapps und Verkehrsdatensammlung finden sich kaum Unterschiede den übrigen Städten. Die Hauptunterscheidungsmerkmale sind damit nicht in der Vision zum Verkehr der Zukunft, sondern in der Gegenwart zu finden, etwa im Nutzungsprofil von Verkehrsmitteln oder der spezifischen Verkehrssituation.

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

