

Wunsch nach mehr Velofreundlichkeit und Aufenthaltsqualität

Studie im Auftrag der Städtekonferenz Mobilität

Projektteam

Urs Bieri: Politik- und Medienwissenschaftler

Jonas Kocher: Politikwissenschaftler

Alexander Frind: Politikwissenschaftler

José Kress: Soziologe

Daniel Bohn: Fachinformatiker Anwendungsentwicklung

Noah Herzog: Kaufmann

Inhaltsverzeichnis

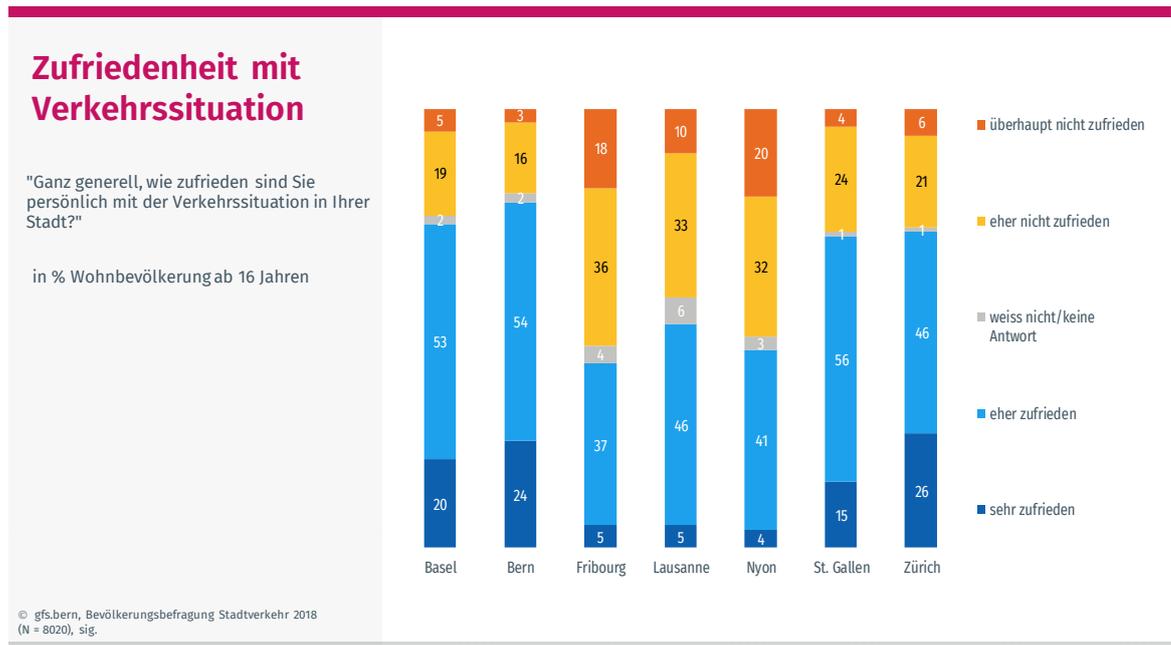
1	MANAGEMENT SUMMARY.....	4
2	MANAGEMENT SUMMARY – VERSION FRANÇAISE.....	6
3	EINLEITUNG.....	8
3.1	Mandat und Fragestellung.....	8
3.2	Befragung und Stichprobe	8
4	BEFUNDE.....	12
4.1	Fahrzeugbesitz und Nutzung von Transportmitteln	12
4.1.1	Zwischenbilanz	16
4.2	Zufriedenheit mit der Verkehrssituation.....	16
4.2.1	Zwischenbilanz	20
4.3	Finanzielle Ressourcenverteilung in der Verkehrspolitik.....	20
4.3.1	Zwischenbilanz	24
4.4	Beurteilung der Ausgestaltung des Fuss- und Langsamverkehrs.....	24
4.4.1	Zwischenbilanz	26
4.5	Nutzung und Beurteilung von Shared Mobility.....	26
4.5.1	Zwischenbilanz	32
4.6	Beurteilung von Mobilitätsplattformen	33
4.6.1	Zwischenbilanz	34
5	SYNTHESE.....	35
6	ANHANG.....	37
6.1	gfs.bern-Team.....	37

1 Management Summary

Für die vorliegende Studie wurden in den teilnehmenden Städten Basel, Bern, Nyon, Fribourg, Lausanne, St. Gallen und Zürich zwischen dem 30. August und 22. Oktober 2018 insgesamt 8'020 Einwohnerinnen und Einwohner ab 16 Jahren online befragt.

Die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation ist in den befragten Städten im Durchschnitt hoch (63% sehr oder eher zufrieden). In Bern ist die Zufriedenheit am höchsten, gefolgt von Basel, Zürich und St. Gallen. Mehrheitlich unzufrieden sind dagegen die Einwohnerinnen und Einwohner in Fribourg und Nyon.

Grafik 1



Als Begründung für eine hohe Zufriedenheit wird am häufigsten die Qualität des öffentlichen Verkehrs am Wohnort genannt. Umgekehrt nennen die Befragten häufig ein unzureichendes Velonetz in ihrer Stadt als Hauptgrund für ihre Unzufriedenheit.

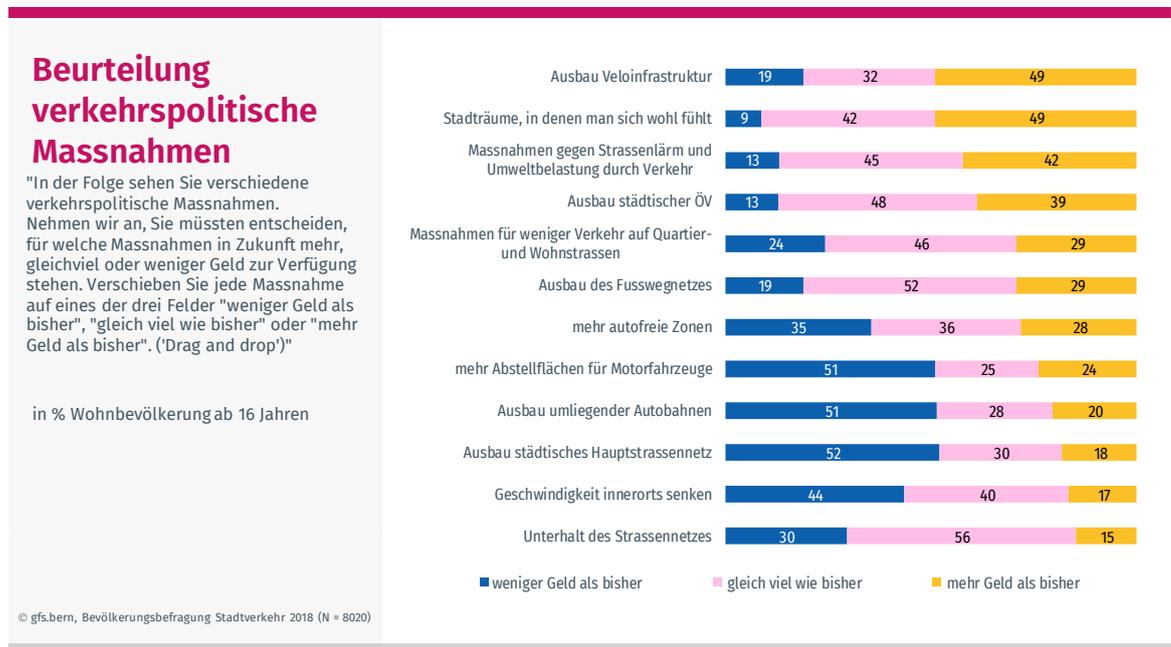
Verkehrsbehinderungen, Parkplatzmangel und Lärmbelastung sind in den meisten befragten Städten negative Auswirkungen des Verkehrs, von denen die Einwohnerinnen und Einwohner am häufigsten betroffen sind. In den Städten Basel, Bern und Zürich erleben die Einwohnerinnen und Einwohner zusätzlich überdurchschnittlich oft Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern.

Bei der Budgetplanung für verkehrspolitische Massnahmen wünschen sich die Befragten für die Veloinfrastruktur und Aufenthaltsqualität gegenüber anderen Massnahmen mehr Mittel. Bei Massnahmen gegen Lärm- und Umweltbelastung und beim Ausbau des städtischen öffentlichen Verkehrs besteht ein tendenzieller Wunsch nach Mehrausgaben. Der grösste Teil beurteilt die aktuelle Ressourcenverteilung dort aber als gut. Die Orientierung am Status quo überwiegt bei Massnahmen zur Verkehrsberuhigung, dem Fusswegnetz und autofreien Zonen.

Weniger Geld würde eine Mehrheit für den Ausbau von Autobahnen, Hauptstrassen, Parkplätzen oder weiteren Geschwindigkeitsbegrenzungen aufwenden. Beim Unterhalt

des Strassennetzes überwiegt der Spar- gegenüber dem Ausbauwunsch. Eine Mehrheit würde hier aber gleich viele Mittel wie bisher zuweisen. Damit ist unbestritten, das bestehende Strassennetz zu erhalten.

Grafik 2



Eine Erhöhung des Fuss- und Veloverkehrs wird in allen befragten Städten begrüsst, im Durchschnitt beträgt die Zustimmung 84 Prozent. Diese Strategie wird unabhängig vom alltäglichen Verkehrsmittel mehrheitlich begrüsst. Am stärksten ist die Zustimmung bei Velofahrerinnen und Velofahrern (98%), aber auch 64 Prozent der Autofahrenden unterstützen solche Massnahmen.

Ergänzend dazu zieht ein relevanter Anteil der Befragten in allen Städten viel öffentlichen Raum ohne Verkehr gegenüber viel Platz für ruhenden und fliessenden Motorverkehr vor. Wer hauptsächlich mit dem Auto unterwegs ist, hat eine umgekehrte Präferenz.

In allen Städten besteht ein mehrheitliches Interesse an der Nutzung von Mobilitäts-Apps für das Smartphone (55%), mit denen die schnellste Route oder das beste Verkehrsmittel bestimmt werden kann. Bei der Freigabe der Nutzerdaten für die Verkehrsplanung sind die Einwohnerinnen und Einwohner aber zurückhaltend. Nur knapp ein Viertel würde die Daten auf jeden Fall zur Verfügung stellen.

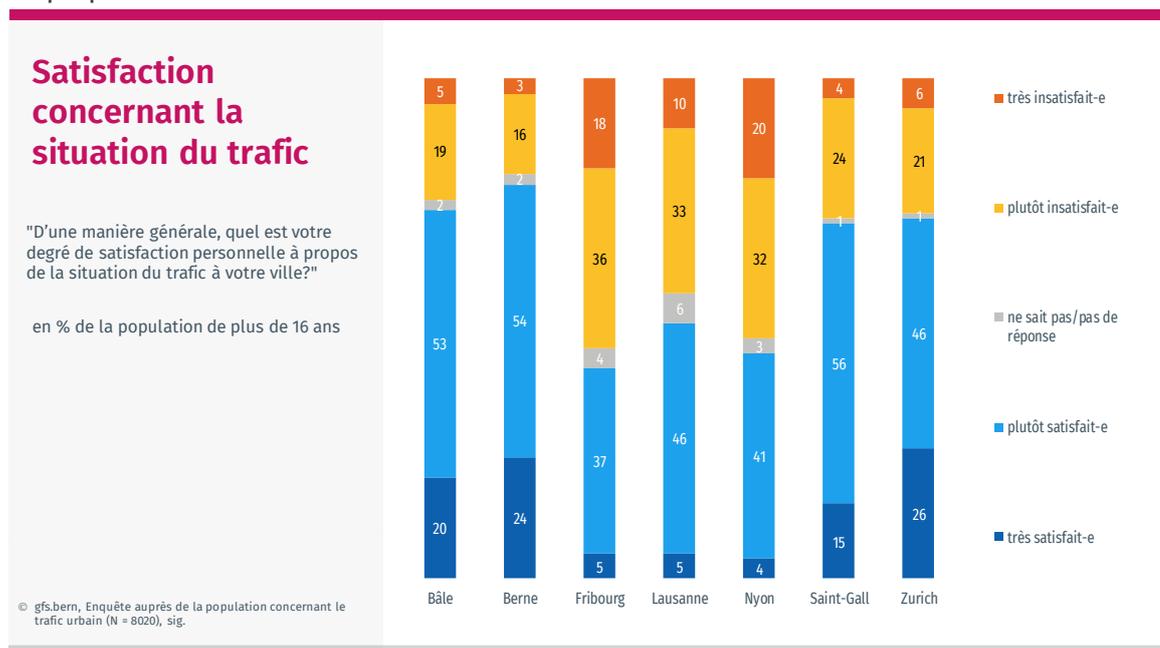
Privates Carsharing ist in allen befragten Städten ein Randphänomen. Nur jede achte Person hat ein solches Angebot bereits als FahrerIn und FahrerIn oder MitfahrerIn und MitfahrerIn genutzt. Etwas bekannter sind stationäre oder stationslose Veloverleih-Angebote, vor allem in den Städten Zürich und Lausanne. Die wichtigsten Gründe, warum man auf privates Carsharing verzichtet, sind ein eigenes Fahrzeug, kein Bedarf oder viele Alternativen, zum Beispiel die Leihmöglichkeit im privaten Umfeld.

2 Management Summary – version française

Pour la présente étude, 8'020 habitantes et habitants de 16 ans et plus ont été interrogés en ligne dans les villes participantes Bâle, Berne, Fribourg, Lausanne, Nyon, Saint-Gall et Zurich entre le 30 août et le 22 octobre 2018.

En moyenne, le degré de satisfaction par rapport à la situation du trafic est élevé (63 % de personnes très ou plutôt satisfaites) dans les villes interrogées. Berne obtient les meilleurs résultats, suivie de Bâle, Zurich et Saint-Gall. En revanche, les habitantes et habitants de Fribourg et Nyon sont majoritairement insatisfaits.

Graphique 3



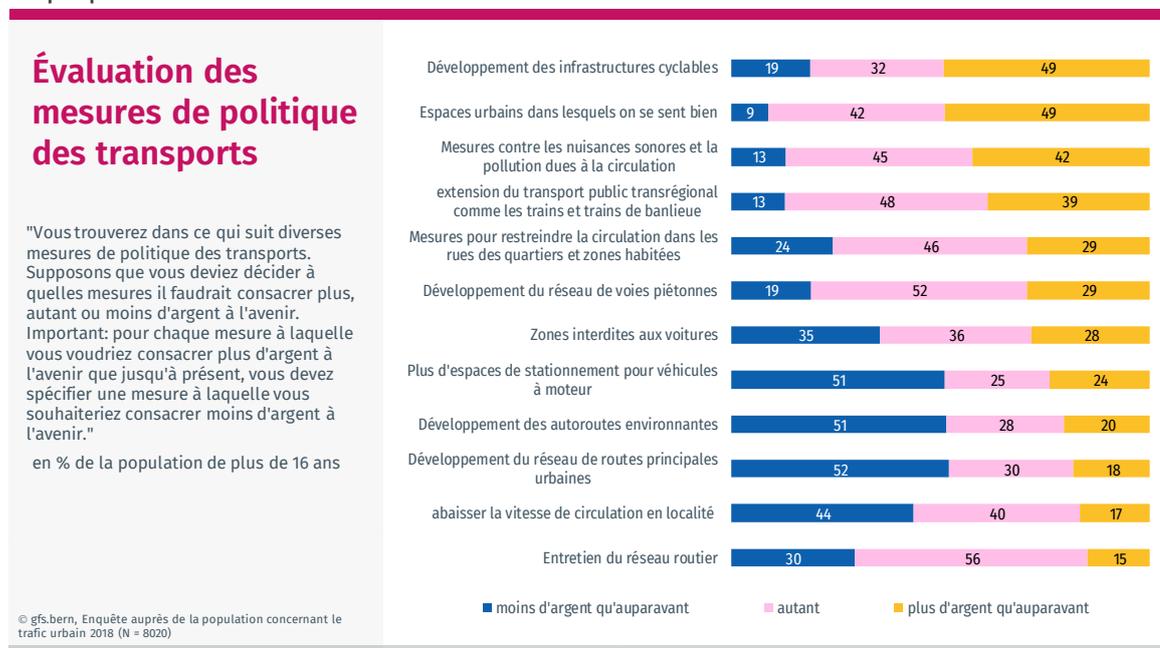
La qualité des transports publics au lieu de résidence est le plus souvent citée pour justifier un degré de satisfaction élevé. À l'inverse, les personnes interrogées indiquent l'insuffisance du réseau de pistes cyclables dans leur ville comme raison principale de leur insatisfaction.

Dans la plupart des villes interrogées, les perturbations du trafic, le manque de places de stationnement et les nuisances sonores constituent les conséquences négatives du trafic que subissent le plus souvent les habitantes et habitants. À Bâle, Berne et Zurich, les habitantes et habitants sont aussi exposés plus fréquemment que la moyenne à des situations dangereuses impliquant d'autres usagers de la route.

En ce qui concerne la planification budgétaire relative aux mesures de politique des transports, les personnes interrogées souhaitent une hausse des moyens alloués aux infrastructures cyclables et à la qualité de séjour par rapport à d'autres mesures. S'agissant des actions entreprises contre les nuisances sonores et environnementales et du développement des transports publics urbains, on observe une tendance à souhaiter des dépenses supplémentaires. La majeure partie des sondés évalue cependant positivement la répartition actuelle des ressources dans ce domaine. L'orientation vers le statu quo domine lorsqu'il est question des mesures de modération du trafic, du réseau piétonnier et des zones sans voitures.

Une majorité dépenserait moins d'argent pour l'extension des autoroutes, des grands axes et des places de stationnement ou l'application de nouvelles limitations de vitesse. Quant à l'entretien du réseau routier, le souhait de faire des économies est plus fréquent que celui de développer le réseau. Une majorité accorderait cependant les mêmes moyens qu'à l'heure actuelle. Le maintien du réseau routier actuel fait donc l'unanimité.

Graphique 4



Toutes les villes interrogées sont favorables à une hausse du trafic cycliste et piétonnier, l'approbation atteint en moyenne 84 %. Cette stratégie est majoritairement saluée, indépendamment du moyen de transport quotidien. On retrouve la plus forte approbation chez les cyclistes (98 %), mais 64 % des automobilistes soutiennent également ce type de mesures.

Ajoutons aussi qu'une part importante des personnes interrogées dans l'ensemble des villes préfère beaucoup d'espaces publics sans trafic plutôt que beaucoup d'espace destiné au trafic motorisé stationnaire et en mouvement. Les personnes se déplaçant essentiellement en voiture expriment la préférence inverse.

Dans toutes les villes, on observe un intérêt majoritaire dans l'utilisation d'applications mobiles pour smartphones (55 %) qui permettent de trouver l'itinéraire le plus rapide ou le meilleur moyen de transport. Concernant la divulgation des données usager pour la planification des transports, les habitantes et habitants se montrent en revanche prudents. À peine un tiers seulement transmettrait les données dans tous les cas.

Le partage de véhicules privé reste un phénomène marginal dans toutes les villes interrogées. Seule une personne sur huit a déjà utilisé ce type d'offre en tant que conducteur ou passager. Les offres de prêt de vélos avec ou sans station sont un peu plus connues, surtout à Zurich et Lausanne. Les principaux motifs expliquant le renoncement au partage de véhicules privé sont la possession d'un propre véhicule, l'absence de besoin ou les nombreuses alternatives existantes, comme p. ex. la possibilité d'emprunter dans l'entourage privé.

3 Einleitung

3.1 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 Gesamtbericht schliesst die Berichterstattung ab und erlaubt eine vergleichende Perspektive zwischen den teilnehmenden Städten.

3.2 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 = 1000 ± 3.2 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. Am höchsten war die Teilnahmebereitschaft in der Stadt Bern (31%), am niedrigsten in Lausanne (17%).

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. Die untenstehende Tabelle gibt pro Stadt Auskunft über die Verteilung nach Alter und Geschlecht vor und nach der Gewichtung.

Tabelle 2: Verteilung nach Alter und Geschlecht in den teilnehmenden Städten

	Mann		Frau	
	ungewichtet	gewichtet	ungewichtet	gewichtet
Basel				
16 bis 39 Jahre	33.9%	40.4%	41.2%	38%
40 bis 64 Jahre	43.8%	40.6%	39.8%	36.7%
über 65 Jahre	22.3%	19%	19%	25.3%
Bern				
16 bis 39 Jahre	39.8%	44.2%	43.2%	42%
40 bis 64 Jahre	40.8%	39%	40.1%	35%
über 65 Jahre	19.4%	16.8%	16.7%	23%
Fribourg				
16 bis 39 Jahre	43.6%	46.9%	47.7%	42.3%
40 bis 64 Jahre	39.3%	37.3%	39%	34.6%
über 65 Jahre	17.1%	15.8%	13.3%	23.1%

	Mann		Frau	
	ungewichtet	gewichtet	ungewichtet	gewichtet
Lausanne				
16 bis 39 Jahre	44%	48.8%	50.5%	44.4%
40 bis 64 Jahre	40.9%	37.3%	36.9%	35%
über 65 Jahre	15.1%	13.9%	12.6%	20.6%
Nyon				
16 bis 39 Jahre	31.7%	23.2%	36.7%	33.9%
40 bis 64 Jahre	47.6%	51.7%	48.8%	56.9%
über 65 Jahre	20.7%	25.1%	14.4%	9.3%
St. Gallen				
16 bis 39 Jahre	45.8%	45.4%	46.1%	40.5%
40 bis 64 Jahre	37.6%	37.1%	39.4%	35.9%
über 65 Jahre	16.6%	17.5%	14.5%	23.6%
Zürich				
16 bis 39 Jahre	43.6%	48.5%	45.9%	45.6%
40 bis 64 Jahre	41.9%	37.6%	39.9%	34.5%
über 65 Jahre	14.5%	13.9%	14.2%	19.9%

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

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.

4 Befunde

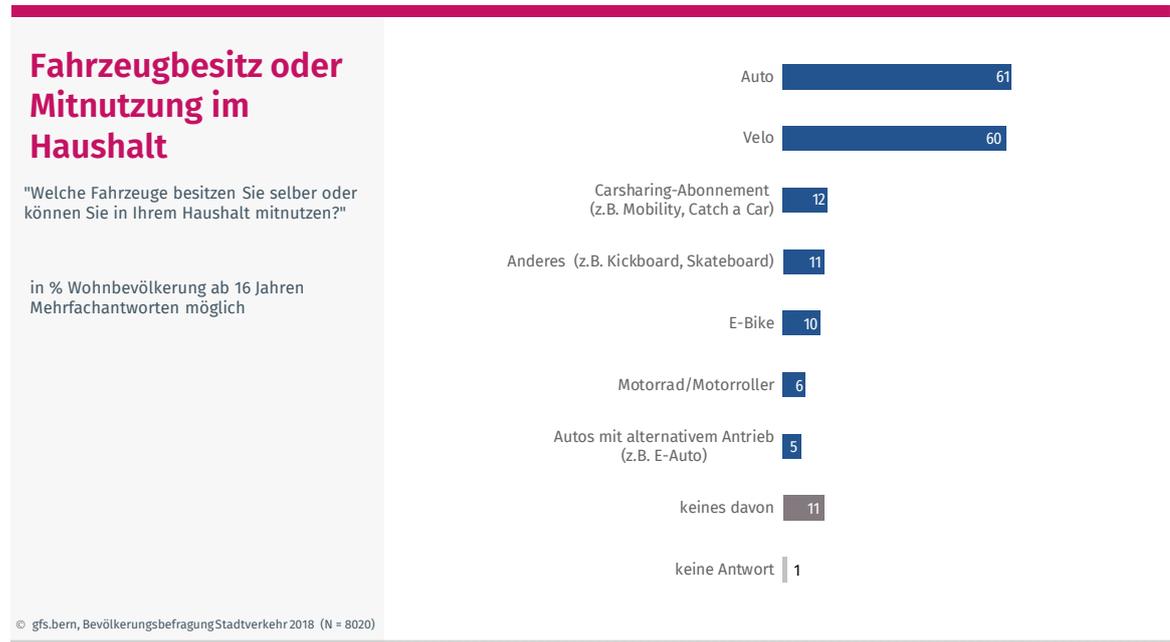
4.1 Fahrzeugbesitz und Nutzung von Transportmitteln

61 Prozent der Befragten besitzen ein Auto. Fast ebenso vielen steht mindestens ein Velo zur Verfügung. Der Autobesitz ist gekoppelt an Lebenslauffeffekte, so besitzt rund die Hälfte der jüngsten Altersgruppe ein eigenes Fahrzeug, bei den 40- bis 64-Jährigen sind es 70 Prozent. Im Städtevergleich ist die Autodichte in Nyon am grössten (83%), in Basel am tiefsten (45%). Der Autobesitz schlägt sich in einer höheren Nutzung nieder: In Städten mit hoher Autodichte ist das eigene Auto überdurchschnittlich oft das häufigste Transportmittel im Alltag.

Eine untergeordnete Rolle spielen Autos mit alternativem Antrieb, nur fünf Prozent der Befragten besitzen ein entsprechendes Fahrzeug. Stärker verbreitet sind Fahrzeuge mit alternativem Antrieb in Lausanne und Nyon (je 12%).

E-Bikes und Motorräder besitzen 10 Prozent respektive 6 Prozent der Befragten. Ein Carsharing-Abonnement wie Mobility besitzt rund ein Zehntel der Befragten. In Zürich und Bern sind solche Abos überdurchschnittlich stark verbreitet (je 18%). Beides sind Städte mit einer tiefen Autobesitz-Quote, sodass der Verzicht auf ein eigenes Auto in gewissem Mass mit einem Carsharing-Abonnement ausgeglichen wird.

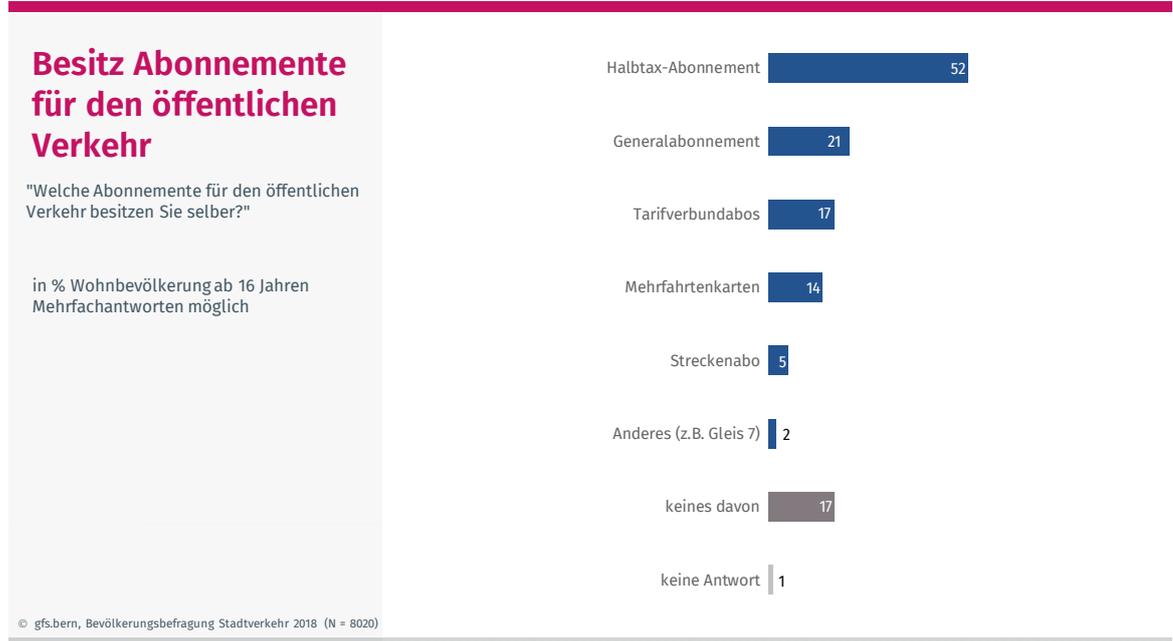
Grafik 5



Von den verfügbaren Abonnementen für den öffentlichen Verkehr ist das Halbtax-Abonnement klar am weitesten verbreitet (52%). Nur ein Fünftel besitzt dagegen ein Generalabonnement (GA). Die Stadt Bern sticht bezüglich GA hervor, hier beträgt die Nutzerquote fast ein Drittel. Andere Abonnementen wie Tarif- oder Streckenabos finden gegenüber Halbtax und GA nur geringe Verwendung. Am weitesten verbreitet sind Tarifverbundabos in Basel (30%) und Zürich (29%). In diesem Zusammenhang sind auch die Mehrfahrtenkarten in Bern und St. Gallen zu nennen, die dort von rund einem Viertel genutzt werden. In Nyon oder Fribourg sind solche Angebote weniger verbreitet, weil die

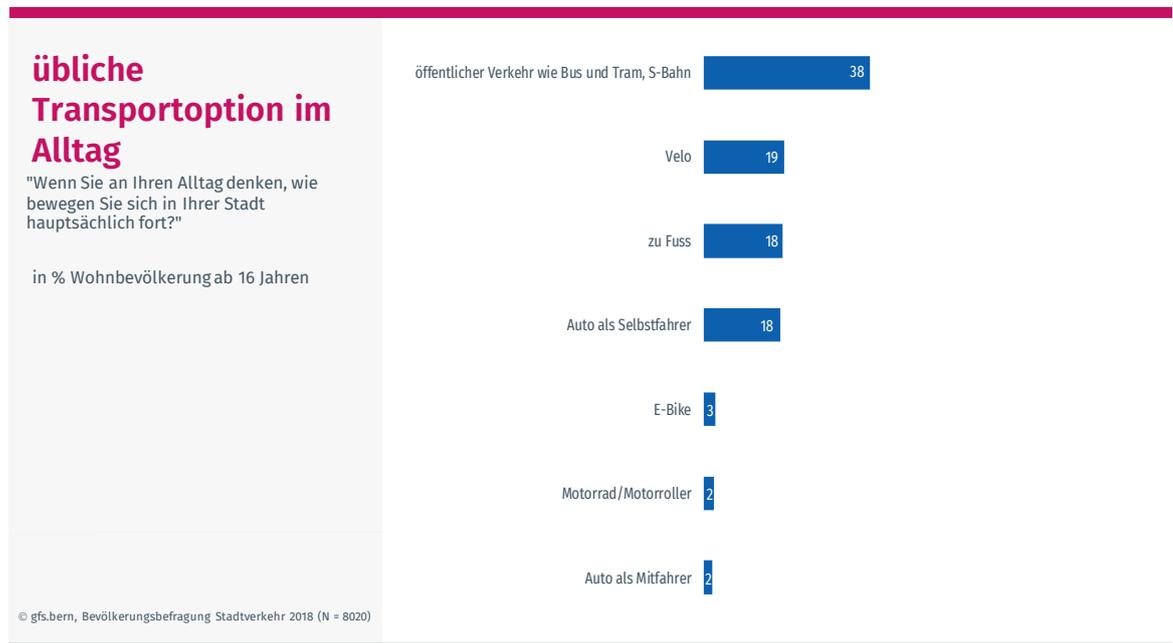
Einwohnerinnen und Einwohner weniger oft den öffentlichen Verkehr als häufigste Transportoption wählen.

Grafik 6



Insgesamt betrachtet ist der öffentliche Verkehr das Transportmittel der Wahl im Alltag:

Grafik 7



An zweiter Stelle steht das Velo. Ebenso häufig ist man aber auch zu Fuss unterwegs. Weitere 18 Prozent fahren in ihrer Heimatstadt am liebsten selber mit dem Auto. Sich von anderen im Auto mitnehmen lassen ist dagegen kaum verbreitet (2%). Das E-Bike und motorisierte Zweiräder werden nur von insgesamt 5 Prozent genutzt.

Im Städtevergleich zeigt sich im Nutzungsverhalten ein Unterschied nach Grösse der Stadt:

Grafik 8



In den grösseren Städten Zürich, Basel, Bern, Lausanne und St. Gallen ist der öffentliche Verkehr die meistgenutzte Option im Alltag. In Fribourg und Nyon ist man am häufigsten zu Fuss unterwegs. Überdurchschnittlich beliebt ist das Auto in Nyon (30%) sowie in St. Gallen (24%).

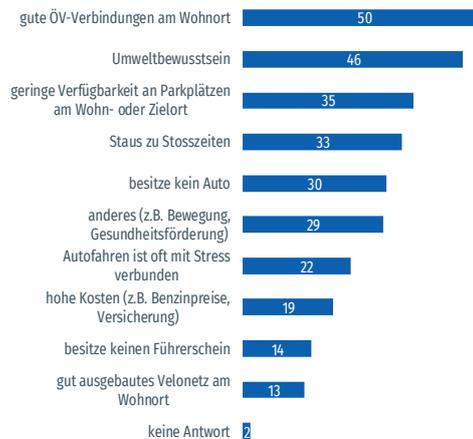
Ein gutes ÖV-Netz verringert aus Sicht der Einwohnerinnen und Einwohner in den befragten Städten klar den Bedarf nach Autos. 51 Prozent der Befragten nennen den ÖV als Grund für den Autoverzicht. Der zweithäufigste Grund, nicht hauptsächlich mit dem Auto unterwegs zu sein, ist das Umweltbewusstsein (46%). Je ein Drittel weicht wegen Parkplatzproblemen und Staus zu Stosszeiten auf andere Transportmittel aus.

Grafik 9

Gründe für Autoverzicht

"Aus welchen Gründen nutzen Sie das Auto nicht als hauptsächliches Fortbewegungsmittel? Mehrfachantworten möglich"

in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren, die das Auto nicht als hauptsächliches Verkehrsmittel nutzen



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (n = 6483)

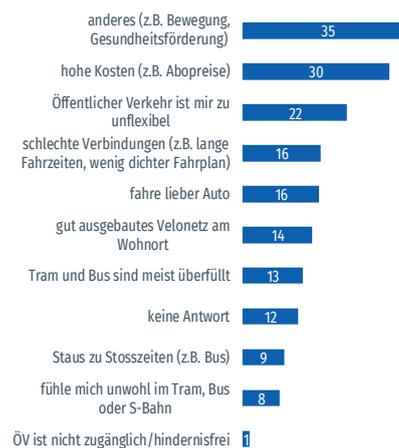
Wer auf den öffentlichen Verkehr als wichtigste Option verzichtet, hat dafür meist sehr verschiedene Gründe. Hohe Kosten sind ein wichtiger Faktor und werden von 30 Prozent der Befragten genannt. Überdurchschnittlich hoch werden die Ticketpreise in Lausanne und Fribourg wahrgenommen (37% und 41%). Rund ein Fünftel empfindet den öffentlichen Verkehr als unflexibel. Mehr als ein Zehntel verzichtet aufgrund von überfüllten Bussen und Trams oder schlechter Verbindungen auf den ÖV. Rund ein Drittel ist schlicht lieber mit dem Auto oder Velo unterwegs.

Grafik 10

Gründe für Verzicht auf öffentlichen Verkehr

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

in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren, die den ÖV nicht als hauptsächliches Verkehrsmittel nutzen



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (n = 4959)

4.1.1 Zwischenbilanz

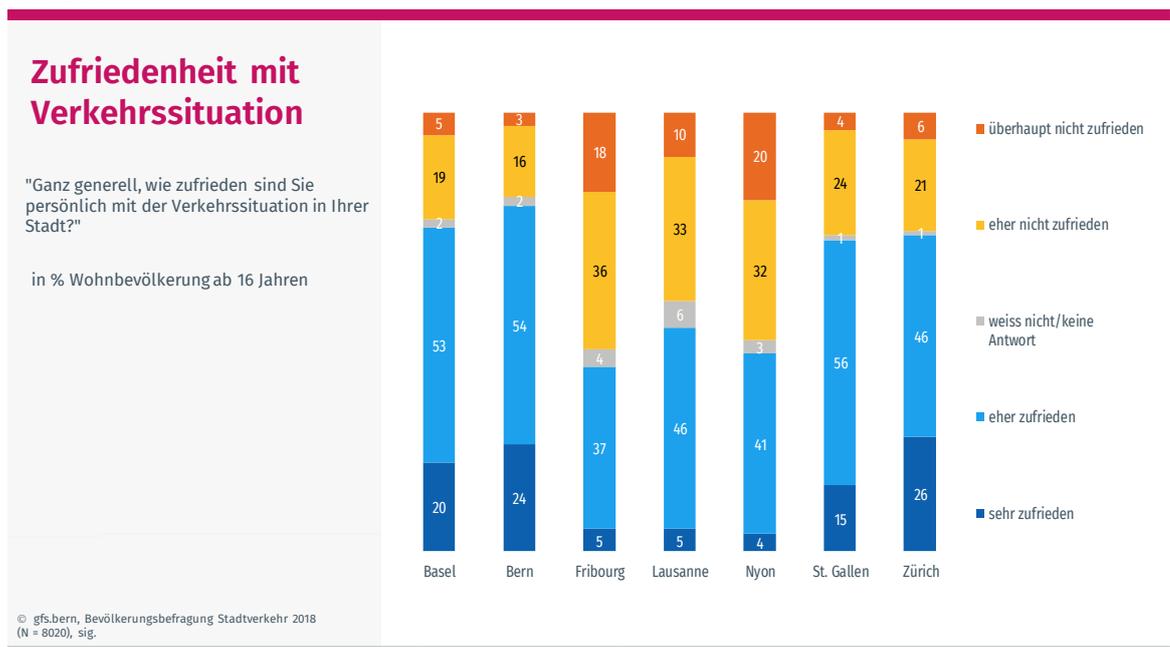
Das wichtigste Transportmittel ist über alle Städte hinweg betrachtet der öffentliche Verkehr. In den kleineren Städten Nyon und Fribourg steigt dagegen die Bedeutung des Fuss- oder Autoverkehrs. So sind 30 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner Nyons hauptsächlich mit dem Auto unterwegs, weitere 40 Prozent zu Fuss.

Ein gutes ÖV-Netz senkt für die Befragten klar den Bedarf nach einem eigenen Auto. Umgekehrt sind hohe Kosten für den öffentlichen Verkehr ein wichtiger Grund, andere Verkehrsmittel zu nutzen.

4.2 Zufriedenheit mit der Verkehrssituation

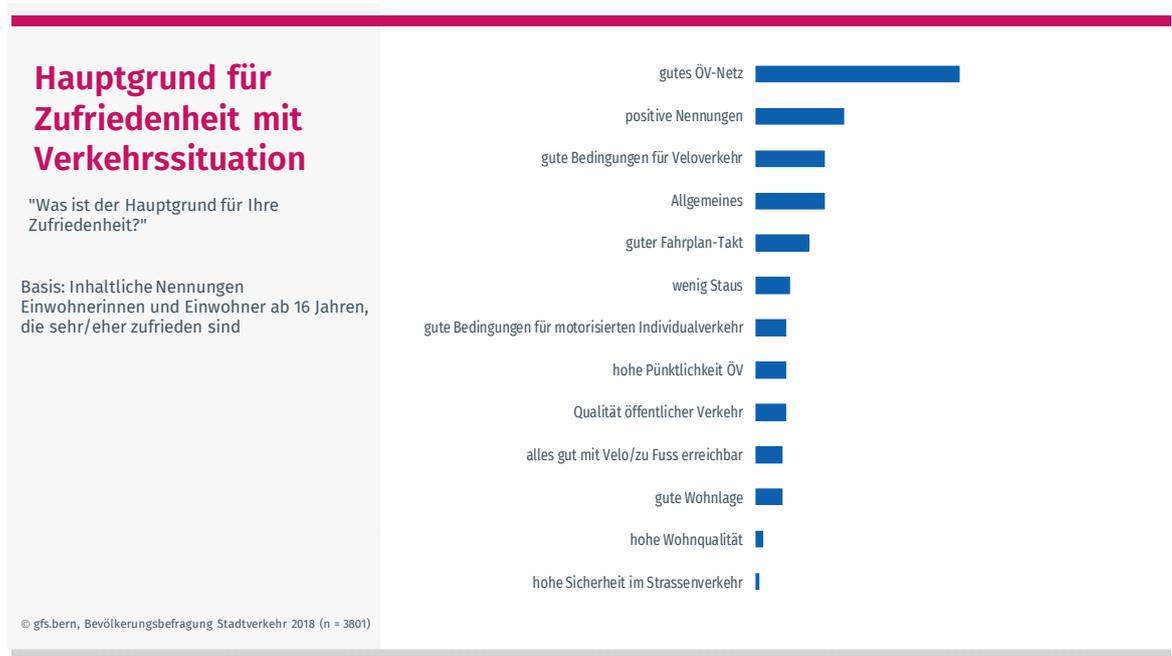
Die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation ist insgesamt hoch (63%). Der Grossteil der Bevölkerung ist eher zufrieden (48%) und 15 Prozent geben eine sehr hohe Zufriedenheit an. Im Städtevergleich fällt die Beurteilung in Bern am besten aus. Ähnlich hoch ist die Zufriedenheit auch in den anderen Städten der Deutschschweiz. In Lausanne sind die Einwohnerinnen und Einwohner knapp mehrheitlich zufrieden. Problematisch wird die Situation in Fribourg und Nyon eingeschätzt. Dort ist eine Mehrheit unzufrieden mit den bestehenden Verkehrsverhältnissen.

Grafik 11



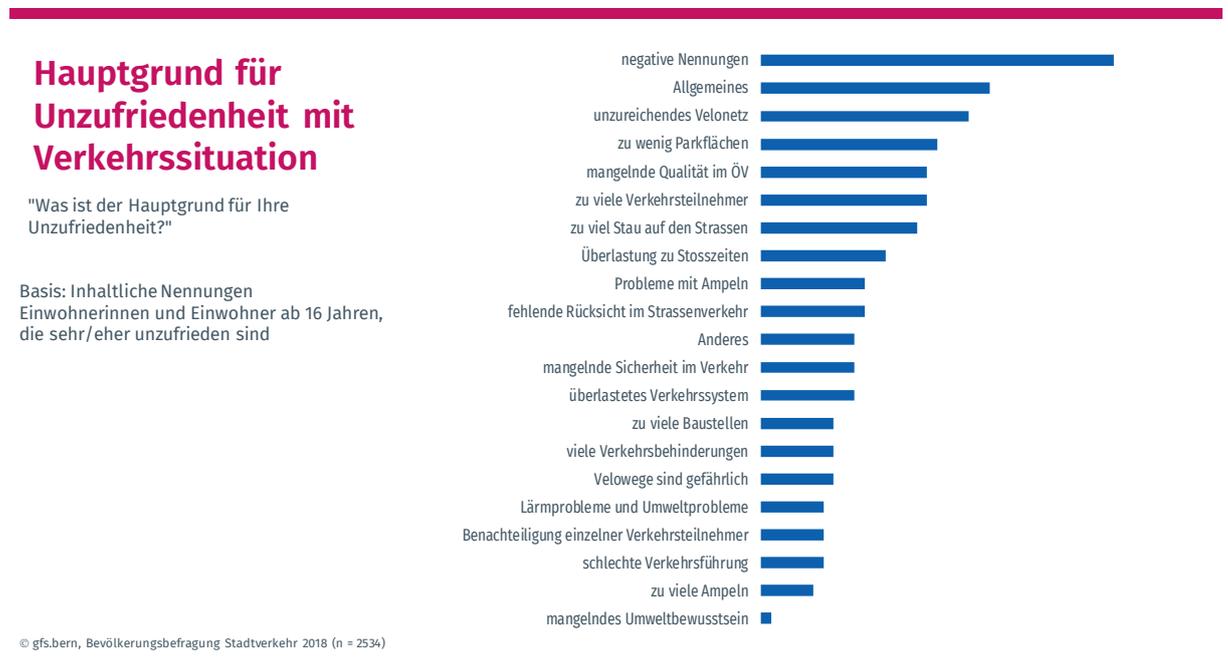
Als Begründung für eine hohe Zufriedenheit wird am häufigsten der gute öffentliche Verkehr am Wohnort genannt. Haltestellennetz, Fahrplan-Takt und Qualität der eingesetzten Fahrzeuge sind aus Sicht der Befragten stimmig. Daneben werden gute Bedingungen für den Veloverkehr, aber auch für motorisierten Individualverkehr als Begründung für eine positive Wahrnehmung genannt. Eine insgesamt hohe Wohnqualität und Sicherheit im Strassenverkehr werden vereinzelt genannt.

Grafik 12



Die Kritik an der Verkehrssituation wird häufig sehr unspezifisch geäußert (z.B. "die Situation ist allgemein schlecht"). Inhaltliche konkretere Gründe beziehen sich auf schlechte Bedingungen für Velofahrerinnen und Velofahrer, Mängel im öffentlichen Verkehr und Überlastungen des Verkehrssystems:

Grafik 13

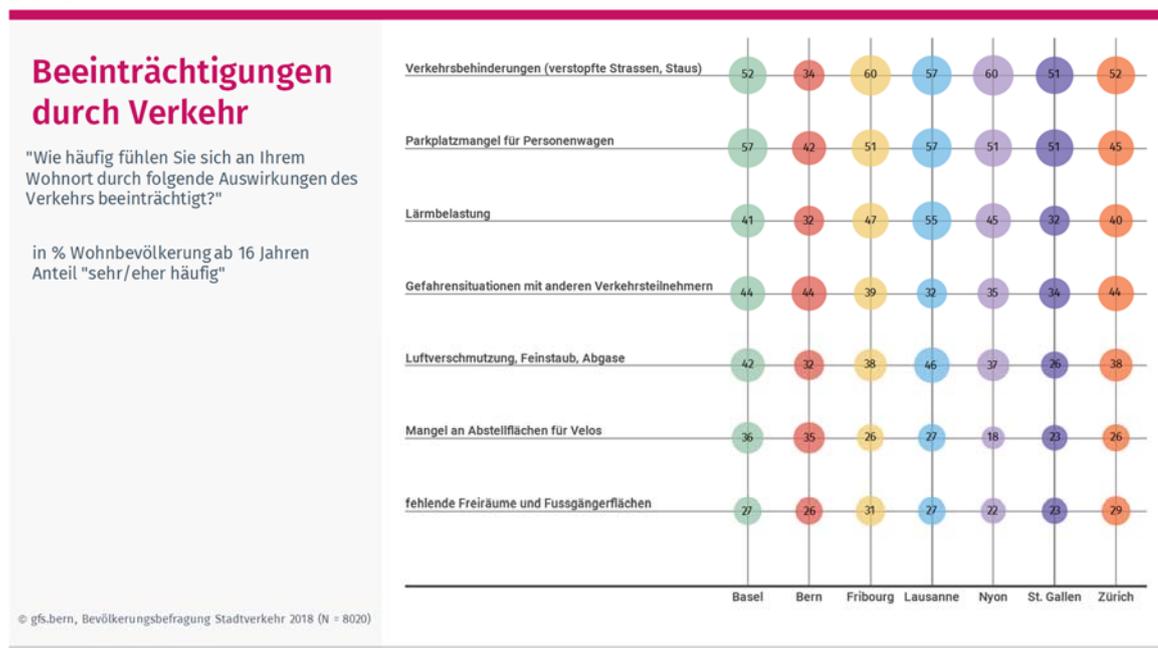


Weitere Kritik bezieht sich auf Probleme mit Ampeln, fehlende Rücksicht der einzelnen Verkehrsteilnehmenden untereinander und mangelnde Sicherheit im Verkehr. Etwas weniger stark nennen die Befragten allgemeine Verkehrsüberlastungen, Behinderungen durch Baustellen, schlechte Verkehrsführung oder Lärm- und Umweltprobleme als Begründung für ihre Unzufriedenheit.

Die Erfahrungen mit verschiedenen Auswirkungen des Verkehrs am Wohnort geben eine zusätzliche Orientierung darüber, welche Faktoren für die Beurteilung der Zufriedenheit massgebend sind. Insgesamt werden Verkehrsbehinderungen als grösstes Problem beurteilt. 51 Prozent der Befragten sind davon häufig betroffen. Die Parkplatzsuche ist für die Hälfte regelmässig ein Problem. Lärmbelastung und Gefahrensituationen erleben jeweils rund 40 Prozent gehäuft im Alltag. Luftbelastungen sind für ein Drittel der Befragten ein Problem. Fehlende Veloabstellplätze und ein Mangel an Fussgängerflächen werden von knapp je einem Viertel problematisiert.

Die untenstehende Grafik zeigt die Verteilung der Problemsicht pro Stadt:

Grafik 14



In Basel zeigt sich Parkplatzmangel als grösstes Problem, ein Mangel an Freiräumen und Fussgängerflächen wird hingegen nur gering wahrgenommen. In Bern wird die Problemsicht von Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern dominiert. Die Gefahrensituationen treffen überdurchschnittlich auf Personen zu, die hauptsächlich mit dem Auto oder Velo unterwegs sind (je rund 50%). Verkehrsbehinderungen und Parkplatzprobleme sind im Vergleich am tiefsten ausgeprägt. Die Stadt Bern zeichnet sich insgesamt dadurch aus, dass keine der genannten Auswirkungen des Verkehrs von einer Mehrheit der Einwohnerschaft geteilt wird.

Sowohl in Fribourg als auch in Nyon gelten Verkehrsbehinderungen mit Abstand als grösstes Problem im Städtevergleich (60%). Durch Lärmbelastung fühlt man sich in beiden Städten ebenfalls überdurchschnittlich häufig betroffen. Der Höchstwert in Sachen wahrgenommene Lärmemissionen wird aber in Lausanne erreicht. Dort ist mehr als die Hälfte häufig betroffen. Am ruhigsten leben dagegen die Einwohnerinnen und Einwohner in Bern und St. Gallen.

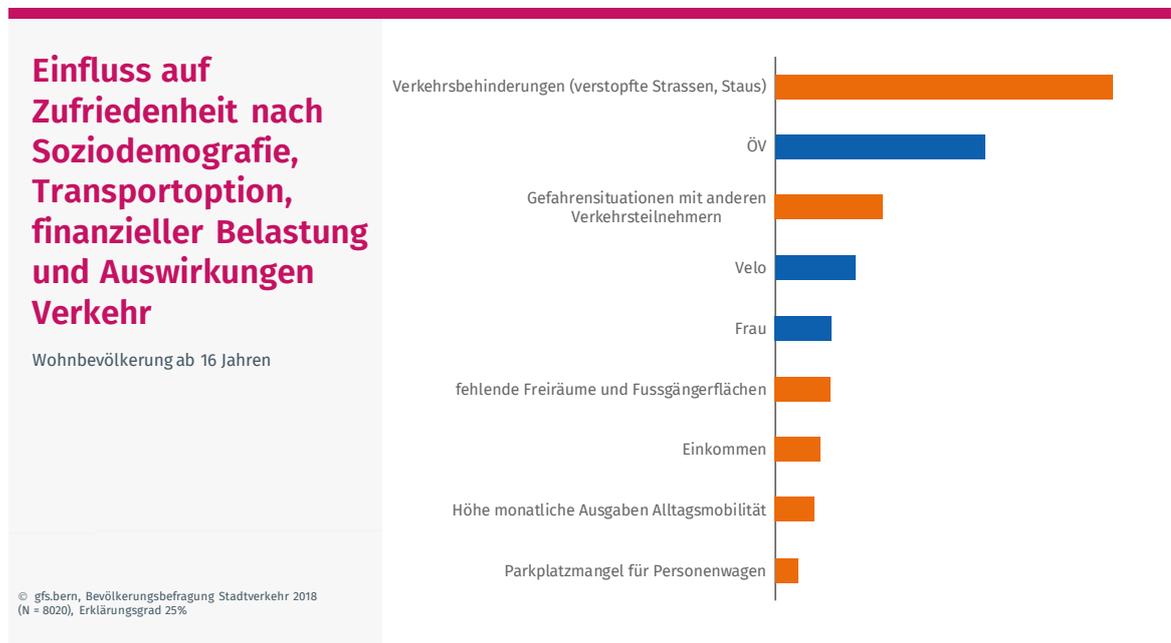
In Lausanne wird die Problemwahrnehmung rund um Lärm ergänzt durch eine im Vergleich erhöhte wahrgenommene Betroffenheit von Luftbelastung, Feinstaub und Abgasen (46%). Die mittlere Betroffenheit liegt über alle Städte hinweg bei einem Drittel. Am stärksten sind in Lausanne aus Sicht der Bevölkerung aber Verkehrsbehinderungen und

Parkplatzmangel zu spüren. In Nyon ist der Problemdruck identisch, im Bereich der Luftbelastung liegt die Stadt aber im Durchschnitt.

In St. Gallen und Zürich ist die Bevölkerung wie in den meisten Städten von Verkehrsbehinderungen und Parkplatzmangel für Autos am häufigsten betroffen (51% resp. 52%). In Zürich sind die Befragten auch überdurchschnittlich von Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern betroffen, insbesondere der Veloverkehr und Fussgängerinnen und Fussgänger. Rund zwei Drittel der Velofahrenden erleben solche Situationen häufiger, unter Fussgängerinnen und Fussgängern sind es 47 Prozent.

Ob die beschriebenen Alltagserfahrungen die generelle Zufriedenheit mit der Mobilität in der Heimatstadt beeinflussen, wurde mithilfe einer Regressionsanalyse getestet. Dabei wurde die Zufriedenheit mit soziodemografischen Angaben, den gemachten Alltagserfahrungen sowie dem meistgenutzten Verkehrsmittel modelliert.

Grafik 15



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.

Nicht alle erlebten Auswirkungen des Verkehrs im Alltag schlagen negativ auf die Zufriedenheit durch. Wer aber häufiger von Verkehrsbehinderungen wie Staus betroffen ist, ist eher unzufrieden mit der Situation in der Heimatstadt. Von allen Erklärungsfaktoren hat dies den grössten negativen Einfluss auf die Zufriedenheit. Wer öfter Gefahrensituationen im Verkehr erlebt, ist ebenfalls weniger zufrieden. Die Bewertung ist auch tiefer, wenn man sich mehr Freiräume für Fussgängerinnen und Fussgänger oder mehr Parkflächen wünscht. Der Effekt auf die Zufriedenheit ist aber weniger stark.

Wer hauptsächlich mit dem ÖV oder Velo fährt, ist im Durchschnitt zufriedener mit der Mobilitätssituation als Autofahrerinnen und Autofahrer und andere Verkehrsteilneh-

merinnen und Verkehrsteilnehmer. Frauen sind zufriedener als Männer. Wer mehr verdient, ist dagegen unzufriedener. Der Autobesitz hängt nämlich mit steigendem Einkommen zusammen und Autofahrerinnen und Autofahrer bewerten die Situation schlechter. Wenig überraschend sind auch Personen, die ihre monatlichen Ausgaben für Mobilität als Belastung empfinden, kritischer eingestellt.

4.2.1 Zwischenbilanz

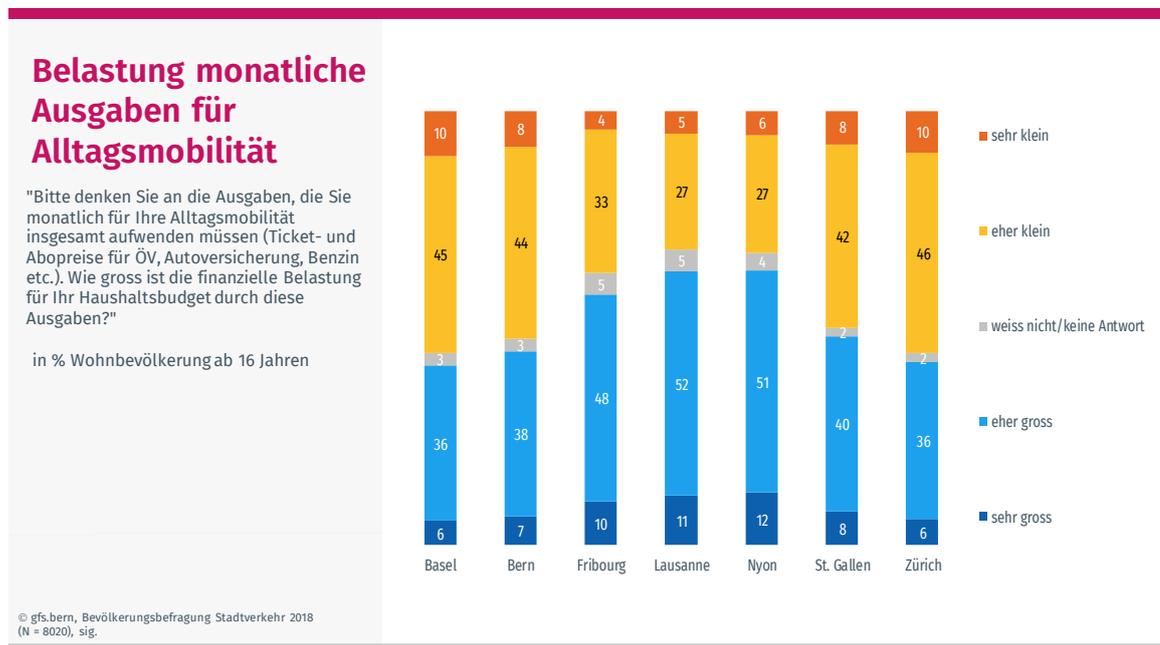
Fast zwei Drittel aller Befragten sind zufrieden mit der Verkehrssituation in ihrer Heimatstadt. In Nyon und Fribourg gibt es allerdings mehrheitliche Kritik. Wichtigster Grund für die Zufriedenheit ist die Qualität des öffentlichen Verkehrs. Daneben werden häufig gute Bedingungen für den Velo- und Motorverkehr genannt. Hauptgründe für Unzufriedenheit sind schlechte wahrgenommene Bedingungen für Velofahrende, Mängel im öffentlichen Verkehr oder viele Überlastungen des Verkehrssystems.

Nach Erfahrungen mit Auswirkungen des Verkehrs befragt, sind die Einwohnerinnen und Einwohner in den befragten Städten von Verkehrsbehinderungen, Parkplatzmangel oder Lärmbelastungen am häufigsten betroffen.

4.3 Finanzielle Ressourcenverteilung in der Verkehrspolitik

Die Hälfte der Befragten gibt an, dass die monatlichen Ausgaben für Mobilität hoch sind. Im Städtevergleich zeigen sich jedoch deutliche Unterschiede nach Sprachregion:

Grafik 16



In den französischsprachigen Städten und in Fribourg werden die Ausgaben überdurchschnittlich als Belastung empfunden. Am tiefsten sind die Werte dagegen in Basel und Zürich.

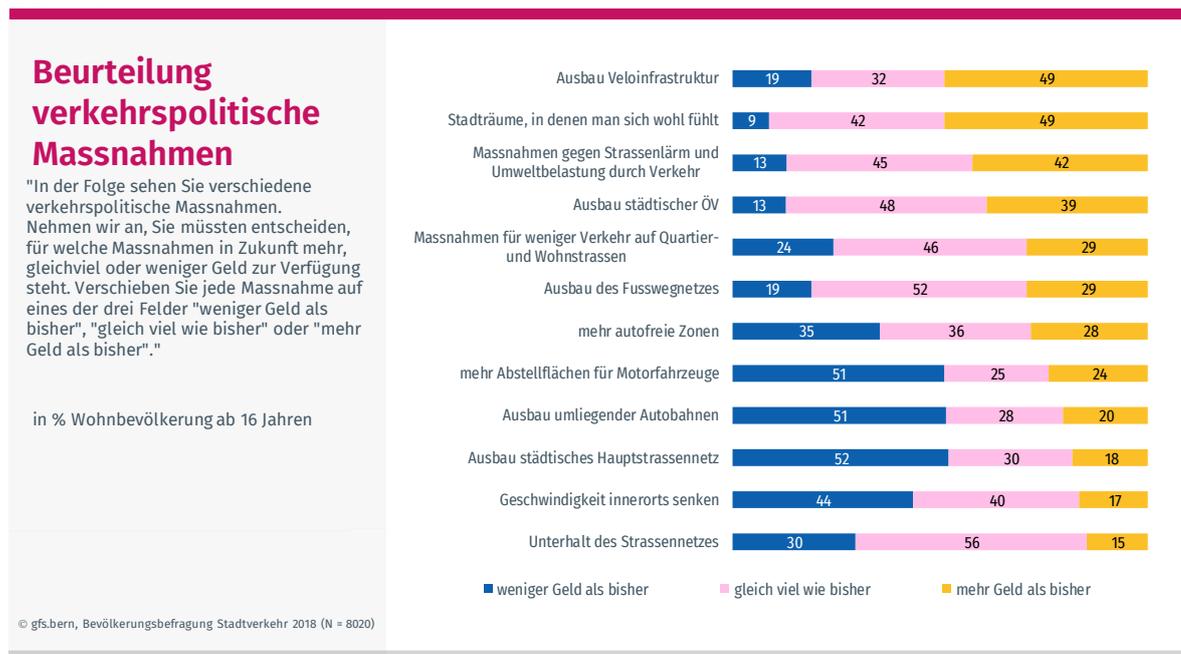
Mehr als die Hälfte der 16- bis 39-Jährigen beurteilen die Ausgaben als mindestens eher grosse finanzielle Belastung. Bei den tiefsten Einkommen (bis 3'000 CHF) sind es über 60 Prozent. Die Belastung sinkt mit zunehmendem Alter und steigendem Einkommen.

Autofahrerinnen und Autofahrer fühlen sich am stärksten belastet (59%), gefolgt von den ÖV-Nutzerinnen und -nutzern (55%). Wer hauptsächlich mit dem Velo unterwegs ist, fühlt sich aber nicht vollständig frei von finanziellen Aufwendungen. Rund ein Drittel dieser Gruppe empfindet anfallende Ausgaben rund um Mobilität als belastend.

Bei der Budgetplanung für verkehrspolitische Massnahmen wünschen sich die Befragten für die Veloinfrastruktur und Aufenthaltsqualität gegenüber anderen Massnahmen mehr Mittel. Bei Massnahmen gegen Lärm- und Umweltbelastung und beim Ausbau des städtischen öffentlichen Verkehrs besteht ein tendenzieller Wunsch nach Mehrausgaben. Der grösste Teil beurteilt die aktuelle Ressourcenverteilung dort aber als gut. Die Orientierung am Status quo überwiegt bei Massnahmen zur Verkehrsberuhigung, dem Fusswegnetz und autofreien Zonen.

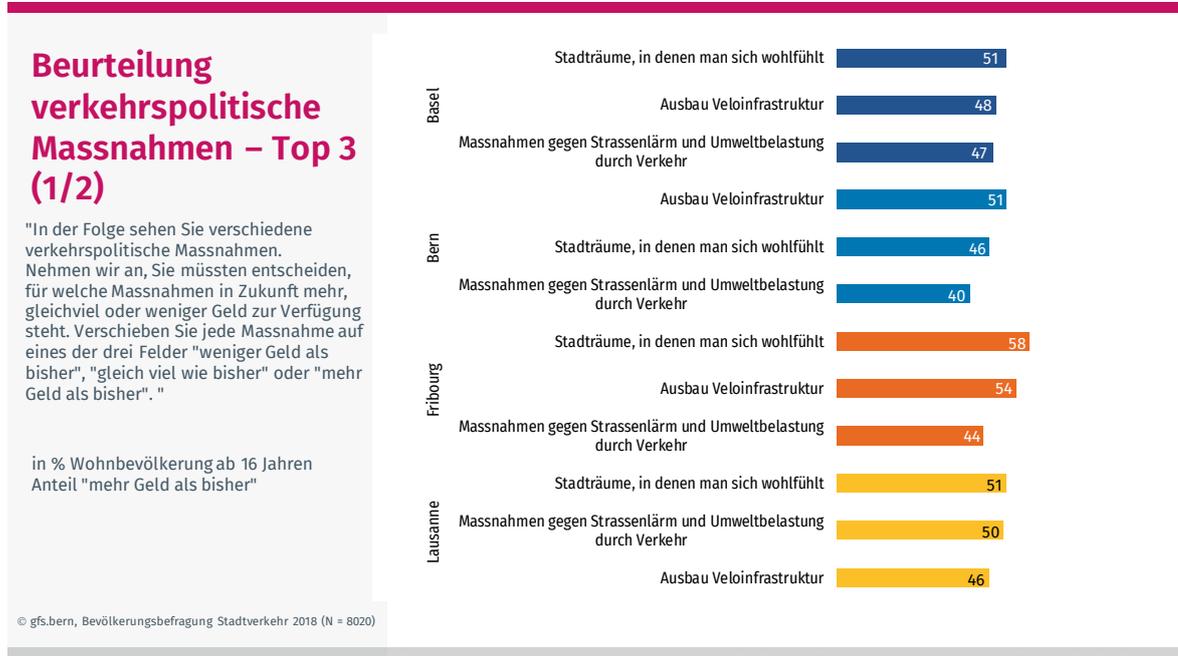
Weniger Geld würde eine Mehrheit für den Ausbau von Autobahnen, Hauptstrassen, Parkplätzen oder weiteren Geschwindigkeitsbegrenzungen aufwenden. Beim Unterhalt des Strassennetzes überwiegt der Spar- gegenüber dem Ausbauwunsch. Eine Mehrheit würde hier aber gleich viele Mittel wie bisher zuweisen. Damit ist unbestritten, das bestehende Strassennetz zu erhalten.

Grafik 17

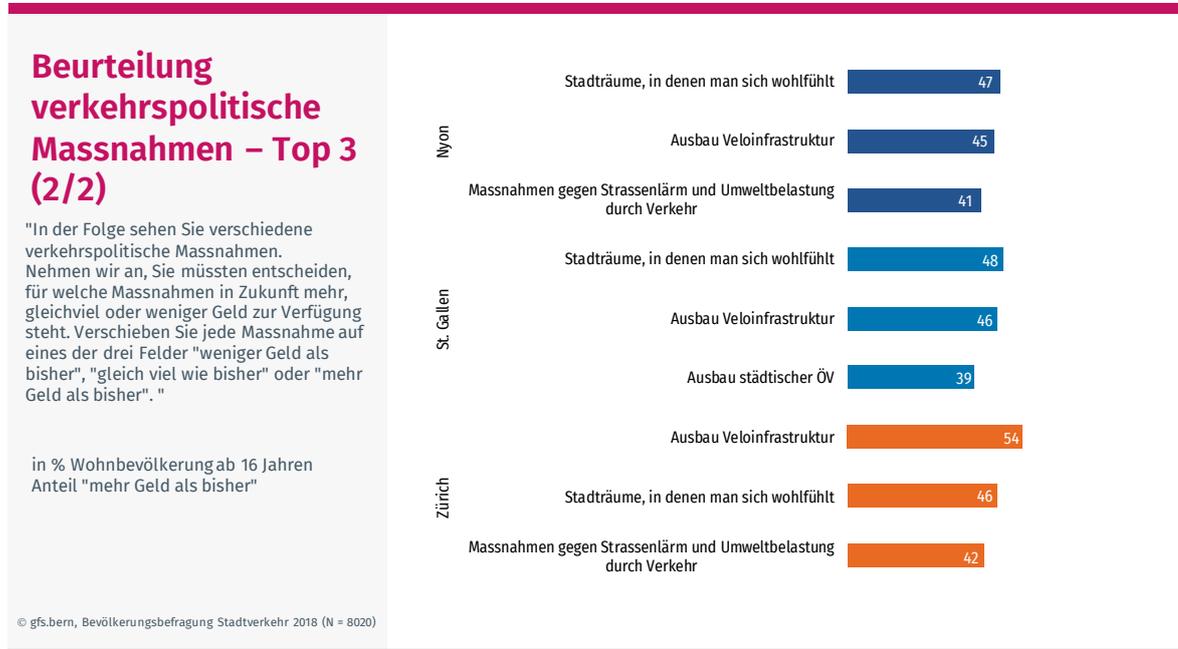


In den einzelnen Städten zeigt sich ein fast identisches Muster, welchen Massnahmen man mehr Geld als bisher zuweisen würde. In den Top 3 finden sich in fast allen Städten Investitionen in die Aufenthaltsqualität, die Veloinfrastruktur und Massnahmen gegen Lärm- und Umweltbelastung:

Grafik 18



Grafik 19



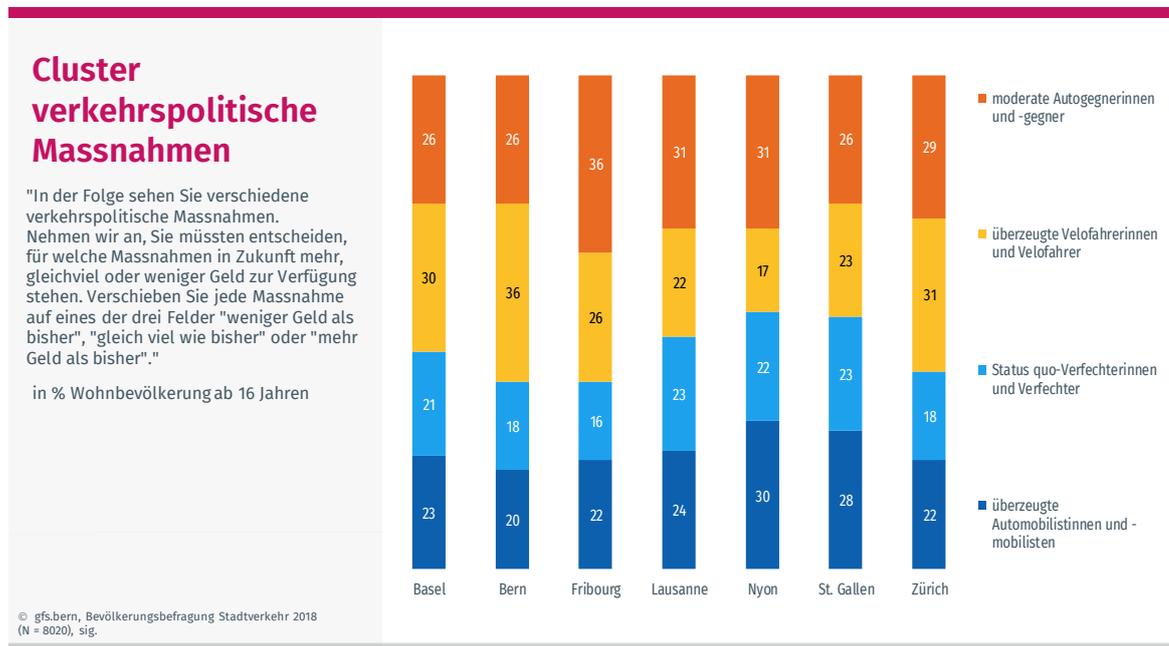
In St. Gallen zieht man statt Lärm- und Umweltschutzmassnahmen einen Ausbau des städtischen ÖVs vor. Zürich und Fribourg stechen heraus, da dort mehr Investitionen in die Veloinfrastruktur mehrheitlich gewünscht werden.

Betrachtet man neben der Ausgabenseite die Top-Kandidaten für Einsparungen, würden die Befragten in Basel mehrheitlich weniger Ressourcen in den Ausbau des Hauptstrassennetzes investieren (57%). In Bern würde man weniger Geld für eine Erweiterung der Parkflächen zuweisen (59%). In Fribourg ist der Ausbau umliegender Autobahnen der wahrscheinlichste Streichkandidat (59%), in Lausanne der Ausbau städtischer Hauptstrassen (54%). In Nyon und St. Gallen würde man bei Geschwindigkeitssenkungen innerorts Mittel reduzieren (48%). Analog zu Bern wollen die Befragten in Zürich weniger für Parkplätze für Motorfahrzeuge ausgeben.

Basierend auf dem hypothetischen Ausgabeverhalten kann man die Bevölkerung mithilfe einer Clusteranalyse in vier Gruppen einteilen: überzeugte Automobilisten (24%), Status-quo-Verfechter (20%), überzeugte Velofahrende (27%) und moderate Autogegner (29%).

Die erste Gruppe ist gegen mehr Geschwindigkeitsbegrenzungen und autofreie Zonen und wünscht sich mehr Ressourcen für Autobahnen und Parkplätze. Die Gruppe der Status-quo Verfechter möchte im Schnitt das Budget bei allen Punkten gleich belassen wie bisher. Die Gruppe der Velofahrenden ist für einen Ausbau der Veloinfrastruktur und möchte die Massnahmen für den motorisierten Verkehr reduzieren. Die moderaten Autogegner sind eine gemischte Gruppe, die im Mittel mehr für Wohnqualität und das Velonetz ausgeben möchte und auf den Ausbau von Autobahnen und Hauptstrassen verzichtet.

Grafik 20



Im Städtevergleich sticht Nyon hervor, da hier überdurchschnittlich viele überzeugte Automobilisten leben. Bern, Zürich und Basel sind durch einen besonders hohen Anteil überzeugter Velofahrender gekennzeichnet. Moderate Autogegnerinnen und Autogegner sind überdurchschnittlich oft in den Städten Fribourg, Lausanne und Nyon anzutreffen. Nyon ist damit insgesamt die polarisierteste Stadt zwischen Autofahrenden und Nicht-Autofahrenden.

4.3.1 Zwischenbilanz

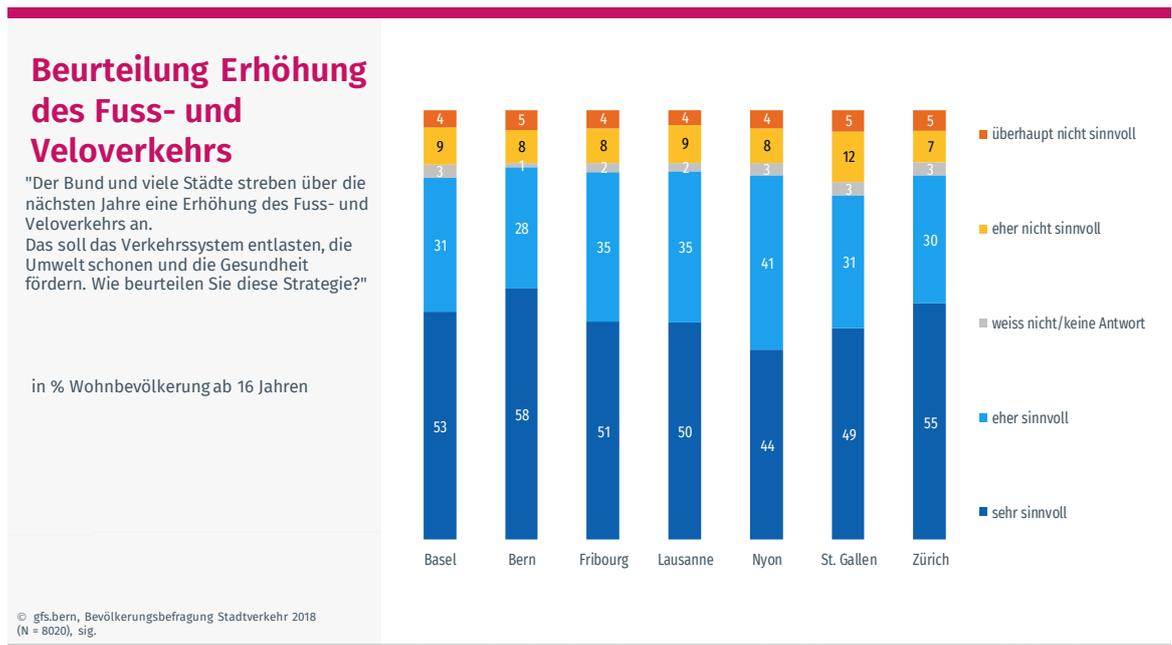
Die Hälfte der Befragten empfindet die monatlichen Ausgaben für Alltagsmobilität als finanzielle Belastung, besonders Personen unter 40 Jahren oder mit tiefem Haushaltseinkommen. Überdurchschnittlich belastend schätzen auch die Befragten der französischsprachigen Städte ihre Kosten ein.

In Bezug auf die Verkehrsplanung wünscht man sich für die Velostruktur und Aufenthaltsqualität an öffentlichen Plätzen gegenüber anderen Massnahmen mehr Mittel. Bei Massnahmen für Motorfahrzeuge überwiegt der Sparwunsch gegenüber Mehrausgaben. Ausgenommen davon ist der Unterhalt des Strassennetzes. Hier möchte eine Mehrheit gleich viel wie bisher ausgeben, was ein klares Votum für den Qualitätserhalt der Strassen ist.

4.4 Beurteilung der Ausgestaltung des Fuss- und Langsamverkehrs

Eine Erhöhung des Fuss- und Veloverkehrs ist in der Bevölkerung der befragten Städte breit abgestützt, 84 Prozent halten entsprechende Massnahmen für sinnvoll. Betrachtet man das Meinungsbild nach Städten, ergeben sich überall vergleichbar hohe Zustimmungswerte:

Grafik 21



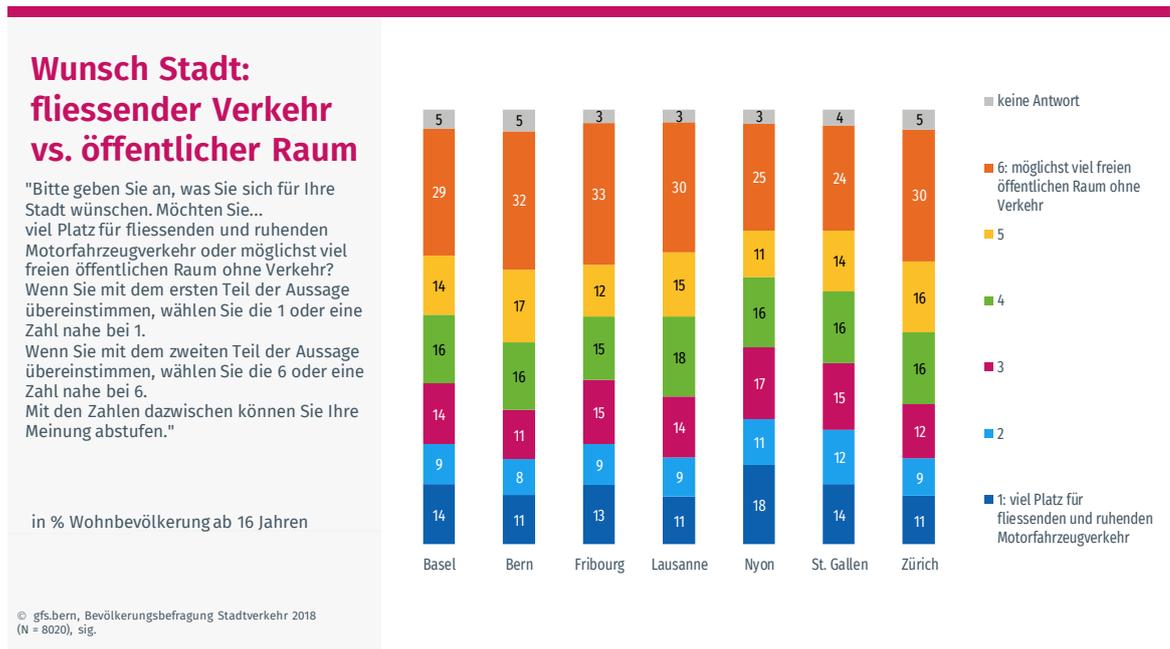
Am grössten ist die Zustimmung in Bern und Fribourg. Stellt man nur auf den Anteil ab, der die Strategie als sehr sinnvoll beurteilt, ist die Zustimmung in Nyon und St. Gallen etwas verhaltener und macht dort keine absolute Mehrheit aus.

Die Zustimmung nimmt mit dem Alter ab, wird aber auch von der Zufriedenheit mit der aktuellen Verkehrssituation beeinflusst. Sehr unzufriedene Personen befürworten entsprechende Massnahmen nur zu rund zwei Dritteln, bei der Gruppe der sehr Zufriedenen sind es dagegen fast 90 Prozent. Besonders die Velonutzerinnen und Velonutzer begrüssen die Strategie (98%), Autofahrerinnen und Autofahrer sind etwas skeptischer, aber mehrheitlich dafür (66%).

Zwischen Platz für fließenden und ruhenden Motorfahrzeugverkehr und möglichst viel verkehrsfreiem öffentlichem Raum gibt es eine klare Präferenz in allen Städten zugunsten verkehrsfreier Räume. Mit einem Viertel bis zu einem Drittel erhält dieser Pol die meiste Zustimmung von allen möglichen Abstufungen. Knapp ein Drittel pro Stadt ordnet sich im angegebenen Spektrum aber in der Mitte ein (Ausprägungen 3 und 4 addiert) und wünscht ein ausgewogenes Verhältnis.

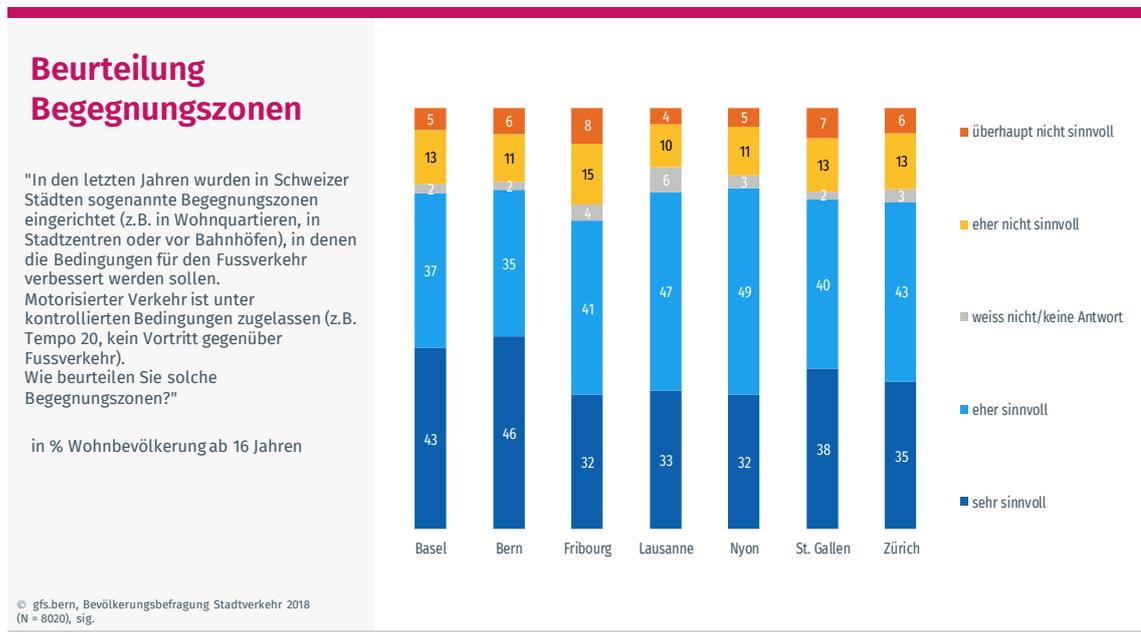
Die Spaltung der Präferenzen verläuft klar zwischen Autonutzerinnen und Autonutzern und anderen Verkehrsteilnehmenden. Die Verhältnisse sind bei den Autofahrerinnen und Autofahrern nämlich umgekehrt. Der Pol "viel Platz für fließenden und ruhenden Motorfahrzeugverkehr" erhält dort den grössten Zuspruch auf der Skala (30%).

Grafik 22



Passend zur wahrnehmbaren Tendenz in der Bevölkerung zu viel verkehrsfreiem öffentlichen Raum fällt die Beurteilung von Begegnungszonen aus. Mehr als drei Viertel aller Befragten halten sie für sinnvoll:

Grafik 23



Die Varianz der Beurteilungen zwischen den Städten ist nur gering. Im Vergleich mit Basel und Bern ist die dezidierte Zustimmung (Anteil "sehr sinnvoll") in den übrigen Städten aber etwas tiefer.

Wie bei der Erhöhung des Fuss- und Veloverkehrs sinkt die Zustimmung zu Begegnungszonen, je unzufriedener man mit der Verkehrssituation ist. Mit 64 Prozent positiver Beurteilung sind Begegnungszonen aber auch in der Gruppe der sehr unzufriedenen Einwohnerinnen und Einwohner unbestritten. Auch Autofahrerinnen und Autofahrer sind kritischer, aber mehrheitlich dafür (67%). Am positivsten urteilen Velo- und E-Bike-Nutzerinnen und -nutzer (85% und 81%).

4.4.1 Zwischenbilanz

Unabhängig vom hauptsächlichen Verkehrsmittel im Alltag begrüssen die Einwohnerinnen und Einwohner einen Ausbau des Fuss- und Veloverkehrs (84%). Bei der Wahl zwischen viel Platz für Motorfahrzeugverkehr oder verkehrsfreien Flächen besteht eine Tendenz zu verkehrsfreien öffentlichen Plätzen.

Begegnungszonen gelten in der Bevölkerung als sinnvoll (75%). Sowohl Massnahmen zur Erhöhung des Langsamverkehrs als auch Begegnungszonen werden aber etwas kritischer beurteilt, wenn man mit der aktuellen Verkehrssituation unzufrieden ist.

4.5 Nutzung und Beurteilung von Shared Mobility

Private Carsharing-Angebote sind in allen befragten Städten noch eine Randerscheinung. Im Durchschnitt haben weniger als ein Zehntel bereits ein solches Angebot als Selbstfahrerinnen und Selbstfahrer genutzt. Die Städte Basel und Bern heben sich im Vergleich durch eine höhere Nutzungsquote ab.

Grafik 24

Nutzung privates Carsharing-Angebot

"Haben Sie bereits ein privates Carsharing-Angebot genutzt, bei dem Sie das Fahrzeug einer fremden Person ausleihen?"

in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N = 8020), sig.

Analog zu den tiefen Nutzerzahlen privater Angebote kann sich nur ein kleiner Teil der Befragten vorstellen, das eigene Fahrzeug auf einer Carsharing-Plattform anzubieten. In Fribourg, Basel und Bern ist das Interesse am grössten, aber auch dort nur minderheitlich ausgeprägt.

Grafik 25

Angebot auf Carsharing-Plattform

"Können Sie sich vorstellen, Ihr Fahrzeug auf einer solchen Carsharing-Plattform gegen Kilometer- oder Stundenentgelt anderen zur Verfügung zu stellen?"

in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren, die ein Auto besitzen oder im Haushalt mitnutzen können

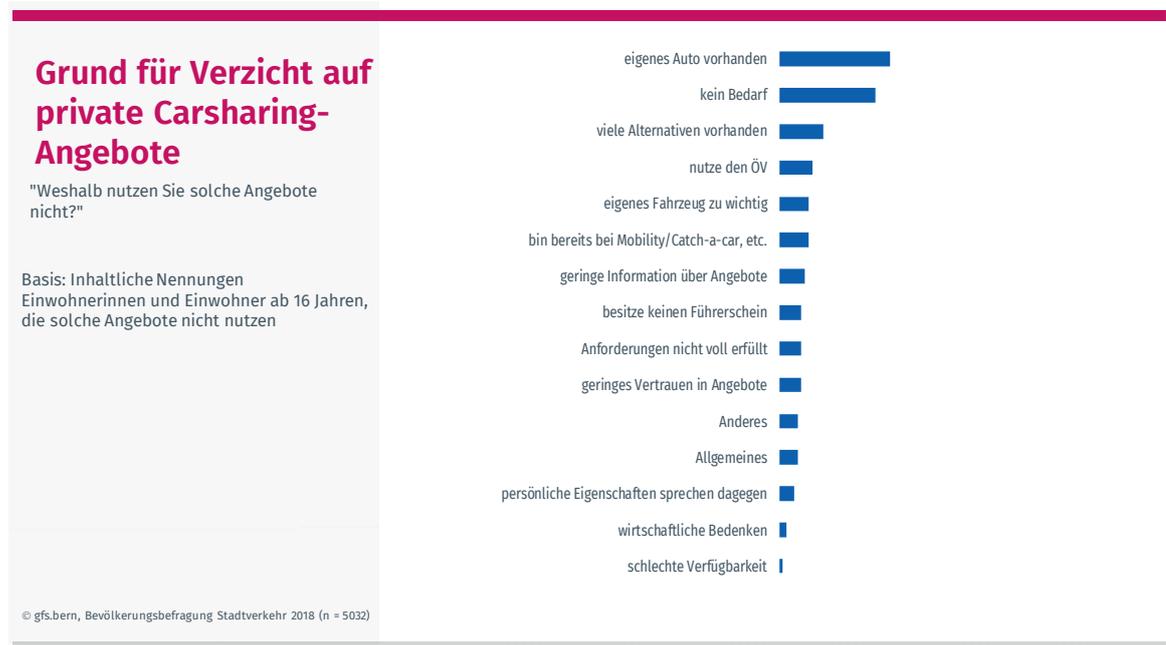


© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (n = 4993), sig.

Je ein Viertel bis ein Drittel kann sich aber unter Umständen vorstellen, das eigene Fahrzeug auf einer Carsharing-Plattform anzubieten. Die Entscheidung, das eigene Fahrzeug anderen privat gegen Entgelt zur Verfügung zu stellen, ist dabei unabhängig vom Einkommen. In der Tendenz sind es vor allem jüngere Personen (unter 40 Jahre), die sich ein eigenes Angebot auf solchen Plattformen vorstellen können.

Die Gründe, selber kein Carsharing-Angebot zu nutzen und ein Fahrzeug von einer Privatperson zu leihen, sind vielfältig:

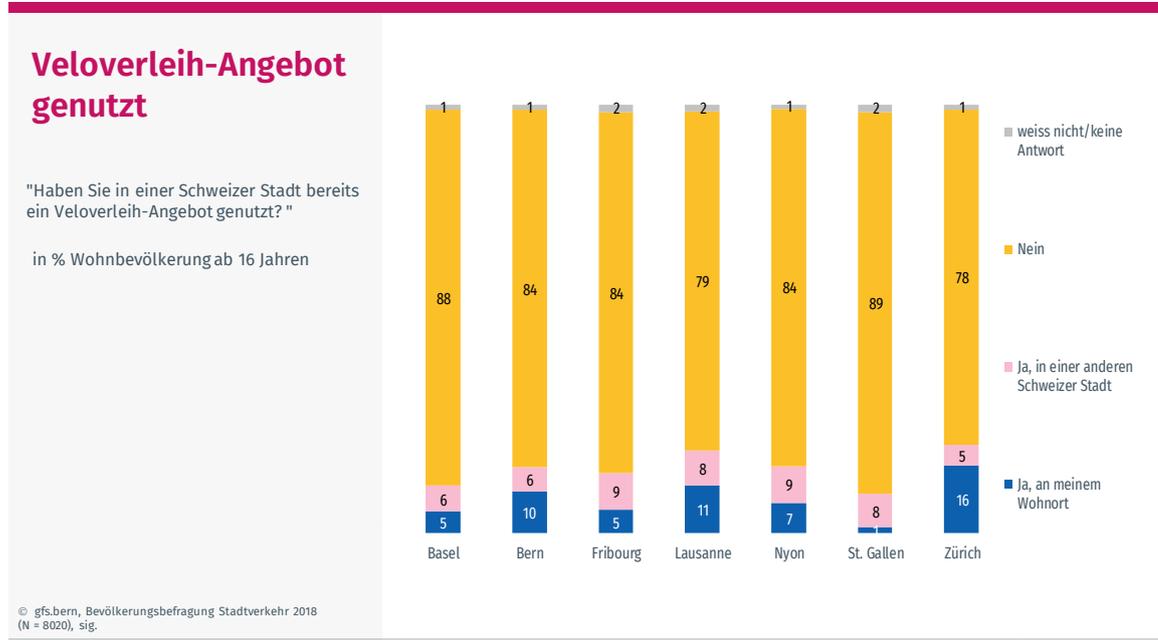
Grafik 26



Zu den meistgenannten Gründen zählen ein eigenes Auto, kein Bedarf oder vorhandene Alternativen (z.B. Dienstwagen zur Nutzung). ÖV-Nutzung, der Liebhaber-Faktor des eigenen Fahrzeugs, ein Abo bei Mobility und anderen Anbietern sowie geringe Informationen über die Angebote bilden einen zweiten Schwerpunkt. Andere Gründe sind weniger wichtig.

Veloverleih-Angebote sind im Vergleich mit privaten Carsharing-Angeboten etwas bekannter. Allerdings hat auch in diesem Bereich nur der kleinste Teil der Einwohnerinnen und Einwohner in den befragten Städten damit bisher Erfahrungen gemacht (15% Nutzung am Wohnort oder in einer anderen Schweizer Stadt):

Grafik 27



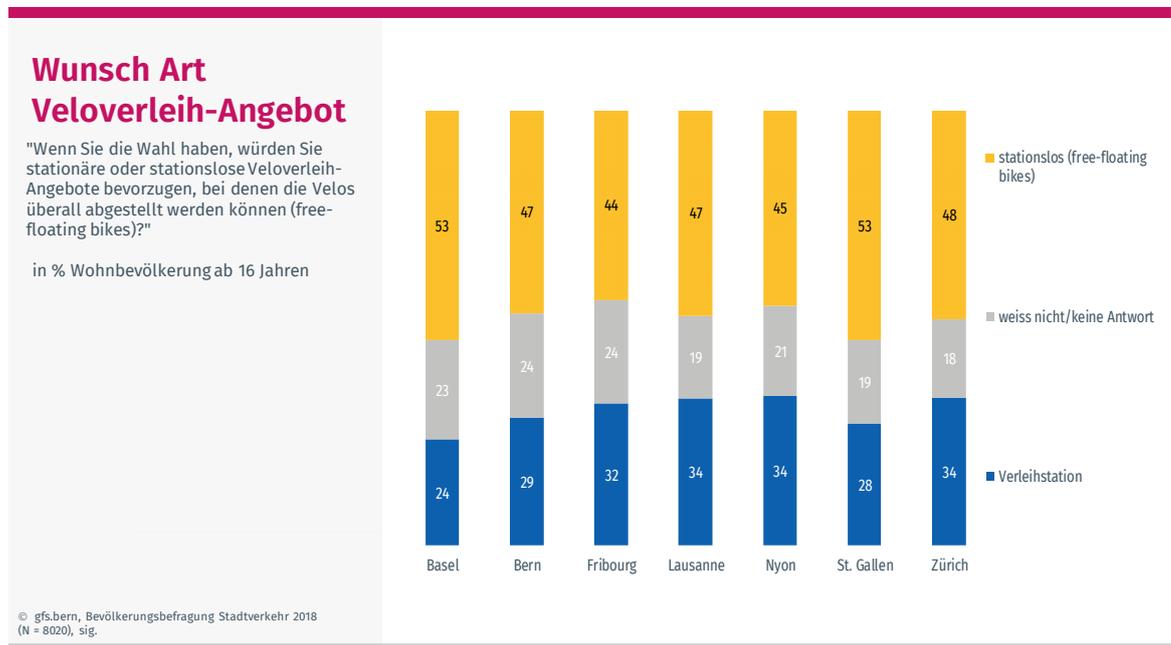
In Zürich und Lausanne haben die meisten Personen schon einmal ein solches Velo geliehen, was an der grösseren Angebotsdichte liegen dürfte. So war die Stadt Zürich in den vergangenen Jahren häufiger in den Medien in Verbindung mit Ausleihvelos.

Veloverleihangebote sprechen hauptsächlich eine jüngere Altersgruppe an. In der Gruppe der 16- bis 39-Jährigen hat ein Fünftel bereits einmal ein solches Angebot genutzt. Bei Personen zwischen 40 und 64 Jahren liegt die Nutzung mit 14 Prozent im Durchschnitt. Kaum relevant sind Verleihvelos für Menschen ab 65 Jahren (7% bereits genutzt).

Die Affinität zum Velo bestimmt auch die Nutzung von Veloverleih-Angeboten: Wer im Alltag überwiegend Velo oder E-Velo fährt, greift häufiger auf Leihvelos zurück (22% resp. 21% bereits genutzt). Die höhere Nutzungsquote ist zu einem kleinen Teil damit zu erklären, dass nicht jeder, der hauptsächlich mit dem Velo unterwegs ist, auch ein eigenes Fahrrad besitzt. In Bezug auf E-Bikes zeigt sich ein ähnlicher Zusammenhang. In dieser Gruppe besitzen 42 Prozent kein normales Velo mehr, sodass Veloverleih-Angebote eine Lücke schliessen.

Bei der Wahl zwischen Veloverleih-Angeboten mit festen Leihstationen oder stationslosen Leihvelos (free-floating bikes) setzen die Befragten in allen Städten überwiegend auf Flexibilität:

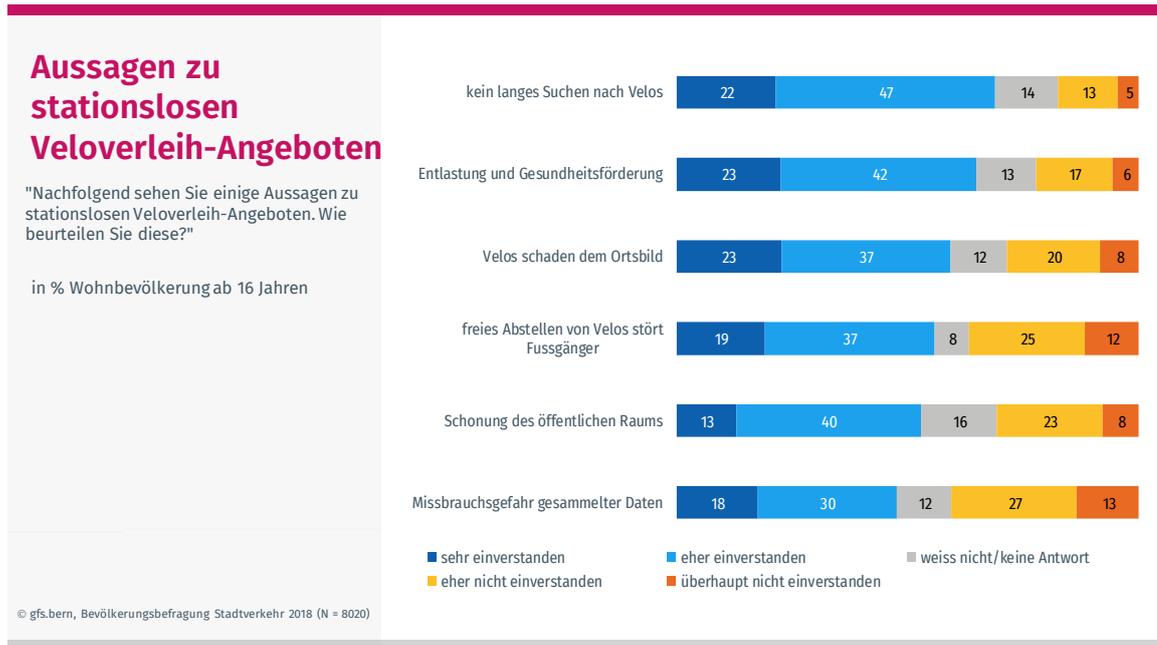
Grafik 28



In Basel und St. Gallen sprechen sich sogar mehr als die Hälfte der Befragten für Velos aus, die überall wieder abgestellt werden können. Im Schnitt kann ein Fünftel der Befragten aber keine Präferenz dazu äussern.

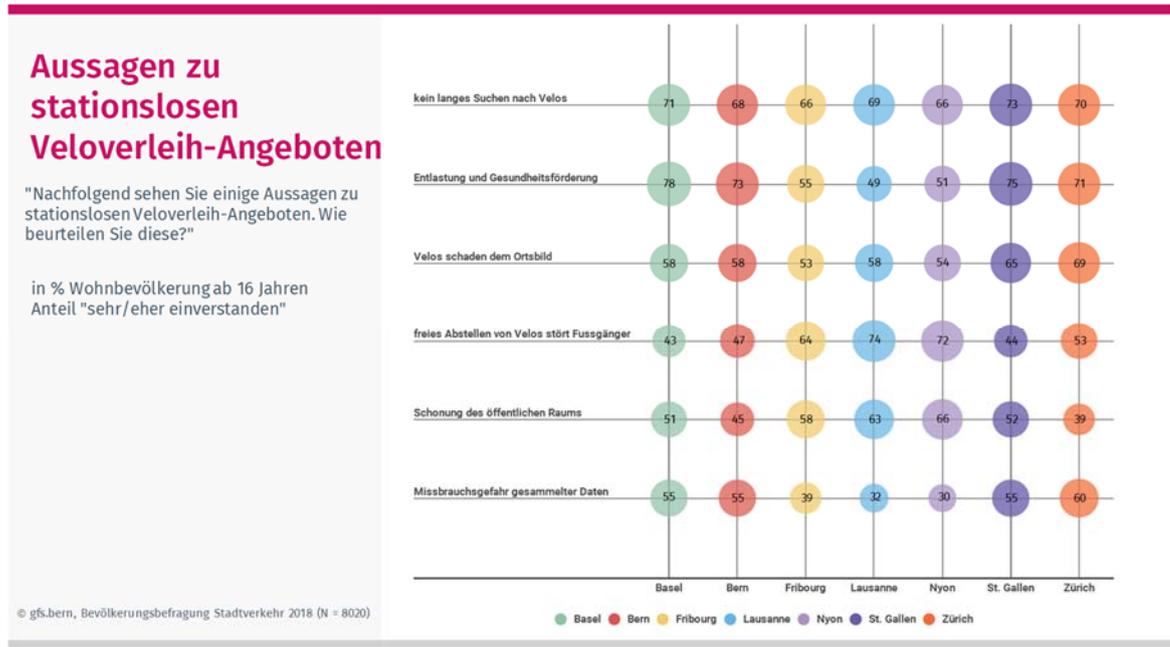
An free-floating bikes schätzen die Befragten die schnelle Verfügbarkeit, Schonung des öffentlichen Raums und den Aspekt der Bewegungs- und Gesundheitsförderung. Andererseits sehen die Befragten auch mehrheitlich Probleme für das Ortsbild durch wild parkierte Velos oder Behinderungen von Fussgängerinnen und Fussgängern. Knapp die Hälfte der Befragten kann sich auch vorstellen, dass es mit gesammelten Nutzerdaten durch die Anbieter zu Missbrauch kommt. Damit ist die Bevölkerung hinsichtlich der Vor- und Nachteile von free-floating bikes gespalten.

Grafik 29



Bei den einzelnen Städten zeigt sich jeweils ein ähnliches Meinungsklima. Grosse Mehrheiten in allen Städten sehen einen Vorteil in der geringen Suchzeit nach einem Velo. In Fribourg, Lausanne und Nyon nehmen die Einwohnerinnen und Einwohner den Aspekt der Gesundheitsförderung weniger stark wahr als in den übrigen Städten. Dafür haben die Befragten dort weniger Bedenken gegenüber möglichen Datenmissbrauchs. Probleme mit dem Ortsbild werden am stärksten von den Befragten in Zürich und St. Gallen geäußert, aber auch in allen anderen Städten ist die Zustimmung mehrheitlich. In Lausanne, Fribourg und Nyon erwartet man am stärksten Behinderungen für Fussgängerinnen und Fussgänger durch überall abgestellte Velos. Mit Ausnahme von Zürich (53%) findet diese Problemsicht aber keine absolute Mehrheit in den anderen deutschsprachigen Städten. Interessant ist, dass fast zwei Drittel in Lausanne und Nyon der Meinung sind, dass der öffentliche Raum im Vergleich zu Leihstationen geschont wird, gleichzeitig aber am meisten Probleme für Fussgängerinnen und Fussgänger erwartet werden. Wie bereits erwähnt zeigen sich die deutschsprachigen Städte konservativer in Bezug auf die Datensicherheit bei stationslosen Angeboten. Mehr als die Hälfte der Befragten in den vier Deutschschweizer Städten sieht eine Missbrauchsgefahr.

Grafik 30



4.5.1 Zwischenbilanz

Private Carsharing-Angebote sind aktuell in den befragten Städten nur wenig verbreitet. Im Durchschnitt haben weniger als 10 Prozent bereits ein Angebot als Selbstfahrerinnen und Selbstfahrer in Anspruch genommen. Entsprechend ist auch die Bereitschaft gering, das eigene Fahrzeug gegen Entgelt auf einer privaten Carsharing-Plattform anzubieten (12%).

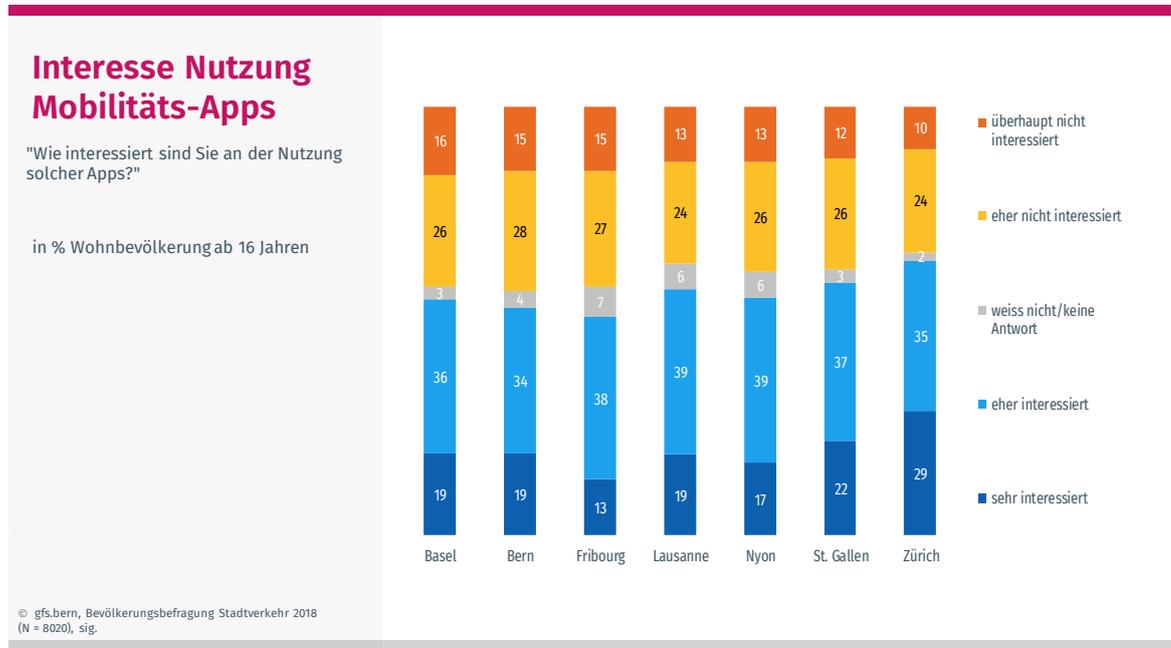
Veloverleih-Angebote sind im Vergleich etwas bekannter, Erfahrungen bestehen aber auch hier nur bei den wenigsten (15%). Jüngere Personen und Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, die hauptsächlich mit dem Velo unterwegs sind, werden stärker von Veloverleih-Angeboten angesprochen.

Angebote, bei denen die Velos überall abgestellt und gemietet werden können, werden als positiv beurteilt. Vorbehalte gibt es aber in Bezug auf Schäden am Ortsbild, Behinderungen von Fussgängerinnen und Fussgängern oder die Gefahr des Missbrauchs von Nutzerdaten.

4.6 Beurteilung von Mobilitätsplattformen

In allen Städten hat eine Mehrheit der Befragten Interesse an Apps für das Smartphone, die beispielsweise je nach Verkehrslage das beste Transportmittel empfehlen oder erlauben, Tickets oder Taxis in der App zu bezahlen. 55 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner sind interessiert an der Nutzung:

Grafik 31



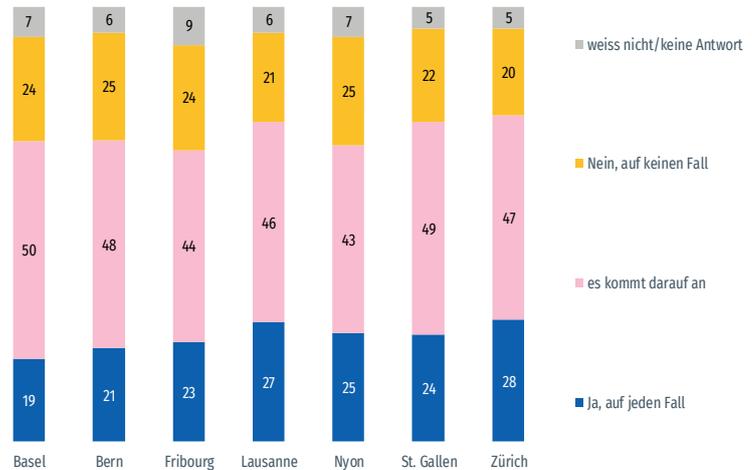
Am stärksten ist das Interesse in Zürich (64%), aber auch in allen anderen Städten kann sich eine Mehrheit die Nutzung vorstellen. Zielgruppe solcher Apps sind jüngere Personen unter 40 Jahren (66%), aber auch bei den über 65-Jährigen ist ein Drittel interessiert. Die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation in der Heimatstadt hat nur einen geringen Einfluss auf die Beurteilung dieser Apps. Die Werte für zufriedene und unzufriedene Personen unterscheiden sich nur gering. Etwas stärker variiert das Interesse nach hauptsächlich genutztem Verkehrsmittel. Im Vergleich zu Auto- und ÖV-Nutzerinnen und -nutzern oder Fussgängerinnen und Fussgängern ist das Interesse bei jenen erhöht, die im Alltag Velo oder E-Bike fahren. Die eigenen Nutzerdaten würde aber nur ein Viertel der Befragten uneingeschränkt zur Verfügung stellen.

Grafik 32

Freigabe Nutzerdaten für Verkehrsplanung

"Nutzerdaten von solchen Apps können helfen, das Angebot an Transportmöglichkeiten zu optimieren und an wichtigen Knotenpunkten den Verkehrsfluss zu verbessern. Wären Sie bereit, Ihre Nutzerdaten ausschliesslich für verkehrsplanerische Zwecke zur Verfügung zu stellen?"

in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N = 8020), sig.

Für die meisten Personen kommt es auf den konkreten Verwendungszweck an. Zwischen 20 und 25 Prozent lehnen eine Weiterverwendung der Daten grundsätzlich ab. Männer sind dabei stärker bereit als Frauen (30% vs. 19%), ebenso ist die Bereitschaft, die eigenen Daten zu teilen bei den Jungen (16- bis 39 Jahre) erhöht. Überdurchschnittlich lehnen die über 65-jährigen eine Weiterverwendung ihrer Daten ab (37%).

Die Bereitschaft, die eigenen Daten zur Verfügung zu stellen, hängt stark vom Interesse an der Nutzung ab. So würde jede zweite stark interessierte Person die Nutzerdaten auf jeden Fall weitergeben, bei wenig Interessierten ist es nur jede Zehnte.

4.6.1 Zwischenbilanz

Mehr als die Hälfte der Befragten ist interessiert an der Nutzung smarterer Mobilitäts-Apps. Besonders die Altersgruppe der 16- bis 39-jährigen fühlt sich von solchen Apps angesprochen. Stärker ist das Interesse bei Befragten ausgeprägt, die hauptsächlich mit dem Velo oder E-Bike unterwegs sind.

Die eigenen Nutzerdaten würde eine Mehrheit aber nicht uneingeschränkt für verkehrsplanerische Zwecke zur Verfügung stellen. Für die meisten kommt es auf den konkreten Verwendungszweck an.

5 Synthese

Der öffentliche Verkehr gilt über alle sieben befragten Städten hinweg als wichtigstes Verkehrsmittel, gefolgt vom Velo. Jede Stadt hat aber ihr eigenes Bewegungsprofil. So sind in den kleineren Städten Nyon oder Fribourg relevante Anteile der Bevölkerung im Alltag zu Fuss unterwegs. Der Autobesitz ist in den kleineren Städten auch stärker verbreitet. Dort wird das Auto auch häufiger als hauptsächliches Verkehrsmittel genutzt.

Die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation am Wohnort ist hoch, ein Hauptgrund dafür ist die hohe Qualität des öffentlichen Verkehrs. Problemlösungen im Bereich Mobilität sollten sich aus Sicht der Bevölkerung auf eine Reduzierung von Verkehrsüberlastungen, eine Verbesserung der Parkplatzsituation und Reduktion von Lärm konzentrieren. In grossen Städten ist zudem die Verkehrssicherheit, insbesondere für Velo- und Fussverkehr, ein Thema. Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern sind in Zürich, Basel oder Bern nämlich besonders häufig.

In allen Städten zeigt sich das Idealbild einer Stadt mit mehr Investitionen in die Veloinfrastruktur und die Aufenthaltsqualität an öffentlichen Plätzen. Ergänzend dazu würden die Befragten in allen Städten mehr Massnahmen gegen Strassenlärm und Umweltbelastung ergreifen. Die Präferenzen zugunsten des Velo- und Langsamverkehrs gehen aber nicht ausschliesslich auf Kosten des motorisierten Verkehrs. Die Qualität des Strassennetzes soll unbedingt erhalten werden. Insgesamt wird ein Ausgleich gesucht zwischen Platz für fliessenden Motorfahrzeugverkehr und viel verkehrsfreien Flächen.

Neue Mobilitäts-Apps können aus Sicht der Bevölkerung dazu beitragen, die individuelle Mobilität zu verbessern. Eine Mehrheit der Bevölkerung ist interessiert an der Nutzung solcher Plattformen. Die eigenen Nutzerdaten würde man aber nicht uneingeschränkt zur Verfügung stellen, sondern im Einzelfall eine Nutzung abwägen. Wenn die Behörden solche Daten für eine Optimierung der Verkehrsflüsse nutzen möchten, bedingt dies entsprechende Aufklärungsarbeit.

Ob die Verbreitung von Veloverleih-Angeboten einen Beitrag in Richtung mehr Velo in den Städten leisten kann, ist zum aktuellen Zeitpunkt unklar. Erfahrungen mit solchen Angeboten sind in der Bevölkerung selten. Es werden überwiegend ein junges Publikum angesprochen und Personen, die ohnehin viel mit dem Velo unterwegs sind. Free-floating bikes werden aufgrund der Flexibilität von der Bevölkerung eher vorgezogen. Eine starke Problemsicht besteht aber in Bezug auf das Ortsbild und mögliche Behinderungen von Fussgängerinnen und Fussgängern. Privates Carsharing ist in den befragten Städten ein Randphänomen und wird kaum genutzt. Potenzial für die Nutzung besteht aber bei einem jüngeren Zielpublikum.

Basierend auf der skizzierten guten Ausgangslage wünschen sich die Einwohnerinnen und Einwohner eine Stadt, die den heutigen Ausbaustandard des öffentlichen Verkehrs und der Strassen in Zukunft hält. Gleichzeitig soll individuelle Mobilität zu Fuss oder mit dem Velo gefördert werden. Der motorisierte Individualverkehr behält seinen Stellenwert, in den Zentren soll es aber mehr verkehrsbefreite Zonen geben, in denen der Langsamverkehr priorisiert wird. Dadurch steigt der Wohnkomfort durch weniger Lärm- und Umweltbelastung. Durch die Nutzung mobiler Technologien, die eine intelligente Ver-

kehrsführung erlauben, werden die einzelnen Verkehrsströme besser aneinander vorbeigeführt, sodass es zu weniger Verkehrsbehinderungen kommt. Dadurch wird Mobilität individueller und komfortabler und es bietet sich für die Städte der Schweiz durch die Digitalisierung eine spannende Perspektive.

6 Anhang

6.1 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

