

GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr (2022)

Das Projekt «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr» umfasst drei Projektteile:

- Fussverkehrstest – Bewertung der Infrastruktur
- Planungspraxis – Indikatoren zum Stellenwert des Fussverkehrs
- Zufriedenheit – Bevölkerungsumfrage zum Fussverkehr

Das Projekt (Phase 2) 2020–2022 wurde vom Programm EnergieSchweiz, von der Stiftung Corymbo, vom Kanton Zürich und von den Partnergemeinden finanziell unterstützt. Das Projektteam bedankt sich für die finanzielle sowie für die fachliche Unterstützung durch die zuständigen Projektleiter in den Verwaltungen bei der Realisierung des Projektes.

Impressum

Herausgeber

umverkehR, Kalkbreitestrasse 2, 8003 Zürich
Fussverkehr Schweiz, Klosbachstrasse 48,
8032 Zürich
Ostschweizer Fachhochschule, Oberseestrasse 10,
8640 Rapperswil

Zürich, 2022

Projektleitung

Veronika Killer, umverkehR

Projektteam

Dominik Bucheli, Fussverkehr Schweiz
Klaus Zweibrücken, Professor für Verkehrsplanung

Erweitertes Projektteam

Silas Hobi, umverkehR
Monika Litscher, Fussverkehr Schweiz
Jenny Leuba, Fussverkehr Schweiz
Claudio Büchel, Ostschweizer Fachhochschule
Patricia Meier, Ostschweizer Fachhochschule
Andrea von Maltitz, actif-traffic

Bezug von Dokumentation und Werkzeugen

www.umverkehr.ch/fussverkehr
www.fussgaengerstadt.ch

Fotos: Fussverkehr Schweiz (N. Rot)

Grafik: artischock.net

GEHsund

Städtevergleich Fussverkehr

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser

Der Verkehr ist in der Schweiz mit einem guten Drittel für den grössten Anteil der CO₂-Emissionen verantwortlich. Wer mit den eigenen Füssen unterwegs ist, verursacht den kleinsten ökologischen Fussabdruck. Deshalb ist es ganz wichtig, dass wir unsere Städte und Gemeinden so gestalten, dass ein Grossteil der täglichen Strecken zu Fuss zurückgelegt werden können. Das bietet noch weitere Vorteile: Gehen aktiviert den Geist und wirkt sich positiv auf die Gesundheit aus. Dies zahlt sich gemäss Bundesamt für Raumentwicklung in einem externen Nutzen von rund einer Milliarde Schweizer Franken pro Jahr aus.

Persönlich gehen wir gerne zu Fuss. Die kurzen Fusswege zwischendurch, sei es vom Bahnhof Bern ins Bundeshaus oder an eine der zahlreichen Veranstaltungen, sind wichtige Bewegungs- und Erholungspausen in unserem Alltag. Oftmals nutzen wir diese Wege, um uns in ungezwungener Atmosphäre auszutauschen. Und nicht selten erfährt man genau da noch wichtige letzte Informationen darüber, wie sich andere Parteien zu den Tagesgeschäften positionieren. Oder wir gehen abends nach Sitzungsende gemeinsam auf einen Spaziergang: Kopf lüften und abschalten. Dabei macht es einen grossen Unterschied, ob wir einer monotonen und stark befahrenen Strasse entlanggehen müssen oder ob wir durch ruhige Gassen mit schattenspendenden Bäumen, Sitzgelegenheiten, Brunnen oder durch Parks spazieren dürfen. Eine fussgänger*innenfreundliche Stadt bietet mehr Lebensqualität und lädt zu gesunden und nachhaltigen Mobilitätsformen ein, und sie bietet sichere Wege für alle, die zu Fuss unterwegs sind. Dies schätzt man spätestens dann, wenn die eigenen Kinder das erste Mal allein den Schulweg antreten.

Aber was braucht es, damit mehr Menschen im Alltag zu Fuss unterwegs sind? Um dies herauszufinden, wurde im Rahmen des Projekts «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr» in zwei Phasen die Fussgängerfreundlichkeit von rund 30 Schweizer Städten und Gemeinden genau unter die Lupe genommen.

Wir bedanken uns deshalb besonders bei den Gemeinden, die sich mit der Teilnahme am Projekt der Herausforderung stellen, die Erkenntnisse umzusetzen und die Bedingungen für Fussgängerinnen und Fussgänger Schritt für Schritt zu verbessern. Davon profitiert die ganze Bevölkerung, denn eine höhere Fussgänger*innenfreundlichkeit bedeutet eine bessere Lebensqualität in ihrer Stadt oder ihrer Gemeinde.



Marionna Schlatter

Nationalrätin, Präsidentin Fussverkehr Schweiz

Franziska Ryser

Nationalrätin, Co-Präsidentin umverkehrR

Inhalt

01	Ziel des Städtevergleichs	6
	1.1. Aufbau des Städtevergleichs Fussverkehr	8
	1.2. Auswahl der Partnergemeinden	9
02	Fussverkehrstest – Bewertung der Infrastruktur	11
	2.1. Fokus und Aufbau des Fussverkehrstests	12
	2.2. Methodik	12
	2.3. Gesamtergebnis Fussverkehrstest	13
	2.4. Ergebnisse nach bewerteten Netzelementen	14
	2.5. Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen	17
03	Planungspraxis – Indikatoren zum Stellenwert des Fussverkehrs	19
	3.1. Fokus und Aufbau der Erhebung Planungspraxis	20
	3.2. Methodik	20
	3.3. Gesamtergebnis Planungspraxis	21
	3.4. Ergebnisse nach bewerteten Bereichen	22
	3.5. Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen	26
04	Zufriedenheit – Bevölkerungsumfrage zum Fussverkehr	27
	4.1. Vorgehen und Aufbau der Bevölkerungsumfrage	28
	4.2. Struktur des Teilnehmerinnen- und Teilnehmerkreises	28
	4.3. Verhalten der Zufussgehenden	29
	4.4. Gesamtergebnis der Umfrage zur Zufriedenheit	31
	4.5. Ergebnisse nach bewerteten Themenblöcken	32
	4.6. Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen	35

05	Städte und Gemeinden im Vergleich	36
06	Zukünftige Anwendung und Nutzen	39
	6.1. Möglichkeiten zur Anwendung der Tools des Städtevergleichs in Städten und Gemeinden	40
	6.2. Nutzbarmachung der Ergebnisse für die Verkehrsplanung	40
	6.3. Verwendung der Ergebnisse einzelner Tools	41
	6.4. Wiederholbarkeit des Städtevergleichs	42
	6.5. Verankerung der Tools des Städtevergleichs Fussverkehr	42
	6.6. Institutionalisierung des Städtevergleichs Fussverkehr	42
	6.7. Technische und organisatorische Aspekte	44
07	Fazit und Handlungsempfehlungen	46
	7.1. Fazit aus der zweiten Phase des Städtevergleichs	47
	7.2. Generelle Handlungsempfehlungen	47
	7.3. Konkrete Handlungsempfehlungen	47
	Anhang 1 – Abbildungsverzeichnis	49
	Anhang 2 – Ergebnisse auf einen Blick	50



Ziel des Städtevergleichs

Oberstes Ziel des Projekts ist die Verbesserung der Fussgängerfreundlichkeit, damit mehr Menschen zu Fuss gehen und dadurch ihrer Gesundheit Gutes tun.

Im Rahmen des Projekts «GEH-sund – Städtevergleich Fussverkehr» wurden im Zeitraum von 2018 bis 2020 insgesamt 16 Schweizer Städte mit unterschiedlichen Einwohnerzahlen und aus verschiedenen Regionen auf ihre Fussverkehrsfreundlichkeit hin untersucht. Es war das erste Mal überhaupt, dass eine solche Untersuchung und ein Quervergleich unter verschiedenen Städten in der Schweiz vorgenommen wurden.

01

Die zweite Phase des Städtevergleichs im Zeitraum von 2020 bis 2022 fokussiert auf kleinere Städte und grössere Agglomerationsgemeinden. Während bei grossen Städten der Fussverkehr bereits einen gewissen Stellenwert als Verkehrsmittel hat, besteht in kleineren Gemeinden eher die Gefahr, dass das Gehen in Vergessenheit gerät. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass der Fussverkehr auch dort ein grosses ungenutztes Potenzial hat. Der Städtevergleich soll einen Beitrag dazu leisten, diese Potenziale zu erkennen, und Hinweise geben, wie sie nutzbar gemacht werden können. Daraus werden konkrete Handlungsempfehlungen abgeleitet, sowohl bezüglich Infrastruktur als auch zum generellen Umgang mit der Thematik Fussverkehr.

Methodisch werden auch in der zweiten Phase die Infrastruktur und die Planungspraxis der beteiligten Gemeinden sowie die Zufriedenheit der Bevölkerung untersucht. Die erhobenen Daten ermöglichen die Beurteilung der Fussgängerfreundlichkeit in diesen Gemeinden sowie Quervergleiche.

Spezielles Ziel der zweiten Phase ist die Verankerung der verwendeten Werkzeuge, damit eine Wiederholbarkeit des Vergleichs oder die Durchführung von Teilkomponenten auch mit einfachen Mitteln durch kommunale Verwaltungsstellen oder andere Fachpersonen möglich wird. Zudem wird die Möglichkeit der Eingliederung in bestehende Prozessabläufe auf Ebene Kanton und Gemeinde überprüft. Dabei ist das Ziel, ein Instrumentarium verfügbar zu machen, um den Fussverkehrsvergleich in regelmässigen Zeitabständen im Sinne einer Wirkungs- oder Erfolgskontrolle zu ermöglichen.

Das Amt für Mobilität des Kantons Zürich hat sich zur Verfügung gestellt, um bei dieser Fragestellung beratend mitzuwirken.

1.1. Aufbau des Städtevergleichs Fussverkehr

Der Städtevergleich Fussverkehr umfasst drei Teilprojekte:

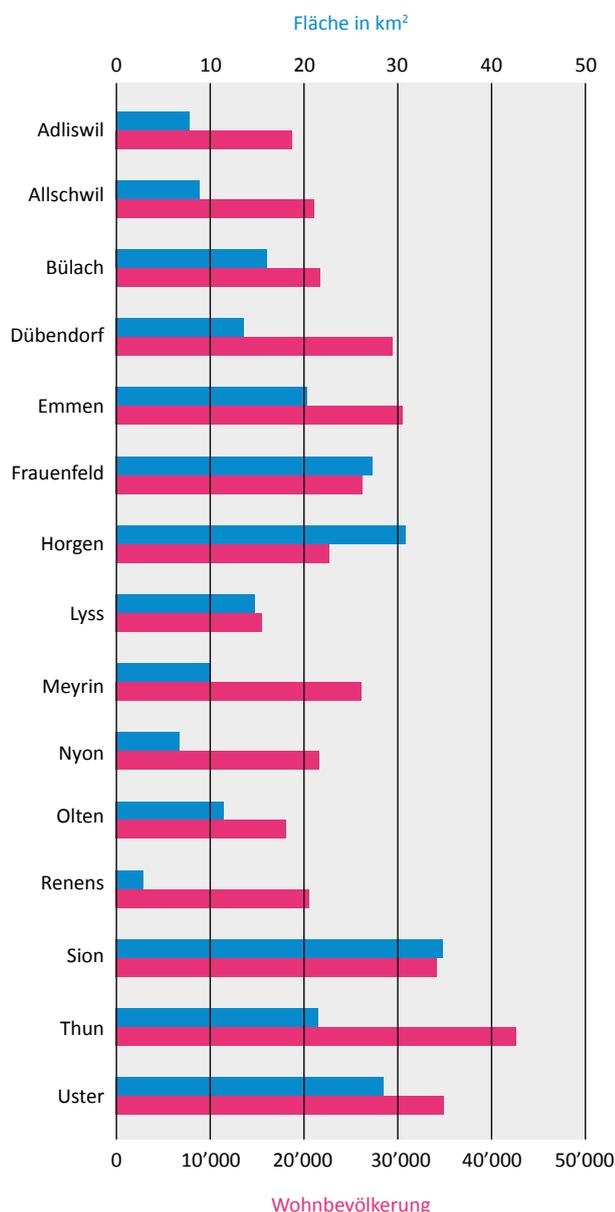
- den Fussverkehrstest zur Qualitätsbewertung der Infrastruktur
- die Beurteilung der Planungspraxis im Fussverkehr
- die Darstellung der Zufriedenheit der Bevölkerung mit der stadt-spezifischen Situation im Fussverkehr

Die Methodik und die Resultate der einzelnen Teilprojekte werden in den nachfolgenden Hauptkapiteln beschrieben. Der vorliegende Bericht fasst alle Ergebnisse der beteiligten Städte und Gemeinden zusammen und vergleicht die Resultate nach Themen und Gemeinden. Ausserdem wurden die wichtigsten Erkenntnisse aus allen drei Teilen des Städtevergleichs gemeindespezifisch auf separaten «Faktenblättern» zusammengefasst.

Für die drei Teilprojekte wurden ausserdem ausführliche Anleitungen erstellt, wie die Werkzeuge anzuwenden sind. Damit lässt sich das ganze Instrumentarium des Städtevergleichs oder Teile davon auf weitere Städte und Gemeinden übertragen.

In einem separaten Ergebnisbericht wird ausführlicher auf die Ergebnisse der beteiligten Zürcher Städte und Gemeinden eingegangen, und es werden die Verankerungsmöglichkeiten am Beispiel des Kantons Zürich aufgezeigt. Faktenblätter, Anleitungen und Ergebnisbericht Kanton Zürich sind auf der Website publiziert.¹

Abbildung 1: Einwohnerzahlen 2020 und Flächengrössen der am Städtevergleich beteiligten Städte und Gemeinden



Quelle: swisstopo, Wohnbevölkerung BFS (mit Angaben Gemeinden), eigene Darstellung

1 www.umverkehr.ch/fussverkehr

1.2. Auswahl der Partnergemeinden

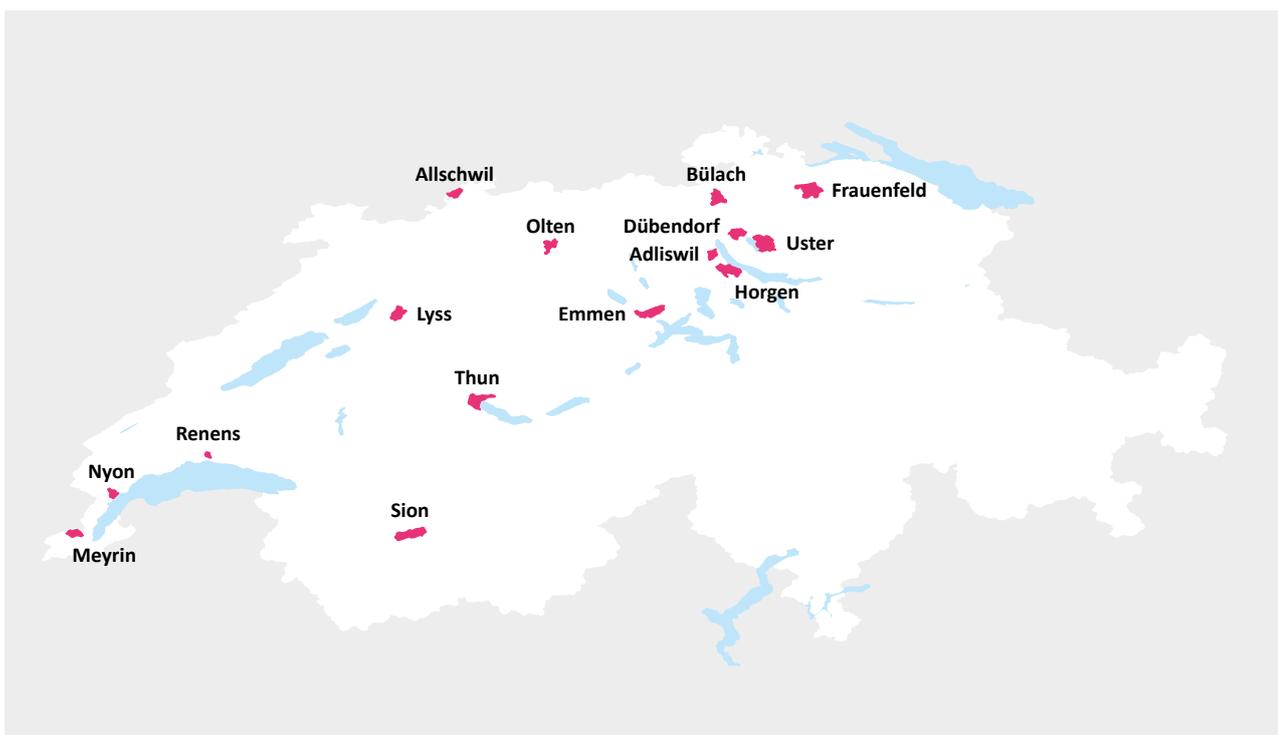
Am Städtevergleich der zweiten Phase sind 15 Städte und Gemeinden beteiligt, die mittels einer Interessenabklärung gefunden wurden. Bei der Auswahl waren folgende Aspekte ausschlaggebend:

- Es sind Städte und Gemeinden in der Grössenordnung von 15'000 bis 50'000 Einwohnern vertreten (Abbildung 1).
- Es sind verschiedene Regionen abgedeckt (Abbildung 2). Die deutsche und die französische Sprachregion sind vertreten.
- Die Städte und die Gemeinden haben ihr Interesse an der Teilnahme bekundet und einen finanziellen Beitrag zugesichert.

In der Deutschschweiz nehmen Frauenfeld (TG), Uster, Dübendorf, Horgen, Bülach und Adliswil (alle ZH) teil, ferner Olten (SO), Allschwil (BL), Emmen (LU) sowie Lyss und Thun (beide BE).

Aus der Romandie sind Renens und Nyon (beide VD) sowie Sion (VS) und Meyrin (GE) dabei.

Abbildung 2: Regionale Verteilung der Partnergemeinden





Zeisigweg



Fussverkehrstest – Bewertung der Infrastruktur

Fast alle Verkehrsteilnehmenden bewegen sich auch zu Fuss in ihrer Stadt oder Gemeinde. Der Fussverkehr umfasst im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln das breiteste Spektrum verschiedenster Teilnehmegruppen (z. B. Kinder, ältere Menschen, Sehbehinderte). Jede dieser Gruppen hat spezifische Anforderungen an die Qualität und die Ausstattung des Fussverkehrsnetzes.

Der Fussverkehr braucht deshalb eine Infrastruktur, die den vielfältigen Anforderungen der Zufussgehenden gerecht wird. Dazu gehört eine sichere Ausgestaltung des Netzes, aber auch eine gute Aufenthaltsfunktion des öffentlichen Raumes. Ist die Infrastruktur für den Fussverkehr gut, dann sind die Voraussetzungen für eine sichere und angenehme Bewegung gegeben.

Zufussgehen wird häufig mit der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel kombiniert, deshalb sind gute Verknüpfungen zwischen Fusswegnetz und Haltestellen besonders wichtig.

Untersucht wird in diesem Kapitel die Qualität der vier Infrastrukturelemente des Fussverkehrsnetzes: Strecken, Querungen, Haltestellen und Plätze.



02

2.1. Fokus und Aufbau des Fussverkehrstests

Der Fussverkehrstest fokussiert auf die Infrastruktur, die für den Fussverkehr bereitgestellt wird und bewertet diese nach einem zuvor festgelegten Kriterienkatalog. Im Rahmen von Begehungen ausgewählter Routen in den 15 teilnehmenden Städten und Gemeinden werden die dort auftretenden Elemente des Fussverkehrsnetzes einzeln erhoben und bewertet. Die Einzelbewertungen werden nach Netzelementen und gemeindeweise zusammengefasst. Dies ermöglicht sowohl Quervergleiche zwischen den Netzelementen als auch zwischen den Städten und Gemeinden.

Netzelemente sind:

- Strecken (Abschnitte)
- Querungen (ohne und mit Lichtsignalregelung sowie Unterführungen)
- Flächen (Plätze)
- Verknüpfungspunkte (Haltestellen)

Bei den Streckenelementen werden folgende Typen unterschieden:

- Trottoir oder reiner Gehweg an Hauptstrassen
- Trottoir in Quartierstrassen
- Mischverkehrsstrecken
- reine Fusswege
- Treppenwege

Bei den Querungen werden drei Typen unterschieden:

- Strassenquerung mit LSA (Lichtsignal)
- Strassenquerung ohne LSA
- Strassenquerung mit Unter-/Überführung

Bei den Plätzen und Haltestellen gibt es keine Untertypen. Die Systematik lehnt sich an die SN 40 070 (Grundnorm Fussverkehr) an.

2.2. Methodik

Basis für die Entwicklung des Bewertungssystems bilden die Anforderungen gemäss der Grundnorm Fussverkehr. Wegen der Vielfalt der Verkehrsteilnahmegruppen und ihrer Ansprüche waren entsprechend viele Kriterien in der Bewertung zu berücksichtigen. Für die einzelnen Netzelemente, die bewertet werden, umfasst der Bewertungskatalog zwischen 13 und 23 Einzelkriterien.²

Die Bewertungskriterien wurden bereits in Vorstudien (2016/17) getestet und dann in der ersten Phase des Städtevergleichs (2018–2020) angewendet. Aufgrund dieser Erfahrungen wurden methodische Ergänzungen und Anpassungen vorgenommen und die Beschreibung der Kriterien präzisiert. Der Bewertungskatalog umfasst sowohl quantitative Fakten (z. B. Trottoirbreiten) als auch qualitative Momenteindrücke zum Zeitpunkt der Begehung, zum Beispiel hinsichtlich der Einschätzung von Konflikten. Für alle Bewertungskriterien sind Mess- oder Einschätzungsgrössen definiert.

Die Erhebung selbst erfolgt mithilfe einer GIS-Applikation, bei welcher die mit Mobiltelefon oder Tablet erhobenen Informationen direkt auf einer zentralen Datenbank abgelegt werden. Die Erhebungsrouten wurden im Vorfeld mit einem standardisierten Vorgehen in Absprache mit den Planungsabteilungen der beteiligten Städte und Gemeinden festgelegt.

² Eine vertiefte Darstellung der Methodik liefert der «Teilbericht 1: Qualität der Infrastruktur (Phase 1)» auf den Projektwebseiten: www.umverkehr.ch/fussverkehr, www.fussgaengerstadt.ch.

2.3. Gesamtergebnis Fussverkehrstest

Abbildung 3 zeigt für alle am Vergleich beteiligten Städte und Gemeinden einen Zusammenzug nach bewerteten Netzelementen sowie das Gesamtergebnis je Stadt oder Gemeinde.

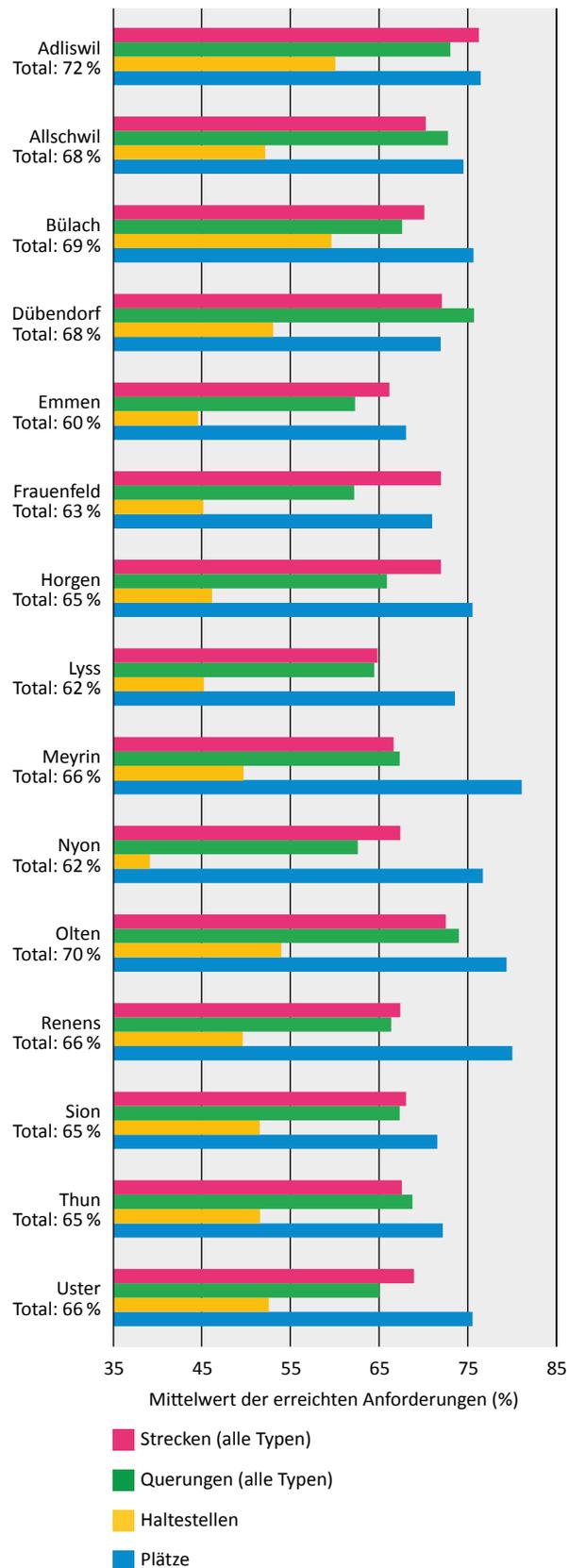
Die Spanne der Gesamtergebnisse reicht von 60 bis 72 % der erfüllten Anforderungen. Bei der Bewertung nach einzelnen Netzelementen zeigt sich eine Spanne der Unterschiede in ähnlicher Grössenordnung. Bei den Haltestellen und Plätzen ist die Spanne etwas grösser.

Beim Fussverkehrstest erreicht die Stadt Adliswil mit 72 % den höchsten Wert. Sie weist bei den Strecken und den Haltestellen die besten Bewertungen auf und erreicht auch bei den Querungen und den Plätzen hohe Werte. Weitere 10 der 15 Gemeinden liegen bei der Gesamtbewertung in der Grössenordnung von 65 bis 70 %.

Nach Adliswil weisen Olten, Frauenfeld, Horgen und Dübendorf bei den Strecken die besten Bewertungen auf. Dübendorf weist bei den Querungen die höchsten Werte auf, gefolgt von Olten, Adliswil, und Allschwil. Bei der Haltestellenqualität erreichen Bülach und Adliswil die besten Bewertungen. Der Abstand zu den übrigen Städten und Gemeinden ist hier deutlich. Die höchsten Werte bei den Plätzen erzielen Meyrin, Olten und Renens.

Die insgesamt tiefsten Bewertungen weisen Emmen, Lyss, Nyon und Frauenfeld auf. Bei diesen vier ist die Bewertung der Haltestellenqualität auffällig niedrig.

Abbildung 3: Erreichte Anforderungen je Element und Gemeinde, Gesamtergebnis Fussverkehrstest (Total)



2.4. Ergebnisse nach bewerteten Netzelementen

Bewertung von Streckenabschnitten

Es wurden insgesamt über 800 Streckenabschnitte des Fussverkehrsnetzes bewertet. Dazu gehören Trottoirs an Haupt- und Quartierstrassen, reine Fusswege, Mischverkehrsstrecken und Treppenwege. Die Bandbreite des Städtevergleichs bei den Streckenelementen liegt zwischen 65 und knapp 77 % der erfüllten Anforderungen. Der Mittelwert liegt bei 70 %.

Bei der Bewertung der untersuchten Strecken (Abbildung 4) weist Adliswil mit etwas Abstand den höchsten Wert auf; bei den übrigen Städten und Gemeinden liegen die Erfüllungsgrade bei den Streckenanforderungen zwischen 65 und 73 %. Dieses Ergebnis beruht auf dem Vorkommen der unterschiedlichen Typen und den spezifischen Qualitäten jeder Strecke.

Nachfolgend wird nicht weiter auf die gemeinde-spezifischen Unterschiede eingegangen, die aus Abbildung 3 ersichtlich sind, sondern es werden generelle Auffälligkeiten bei den Mittelwerten zu den einzelnen Streckenelementen hervor-gehoben.³

³ Detaillierte Ergebnistabellen sind online publiziert auf www.umverkehr.ch/fussverkehr

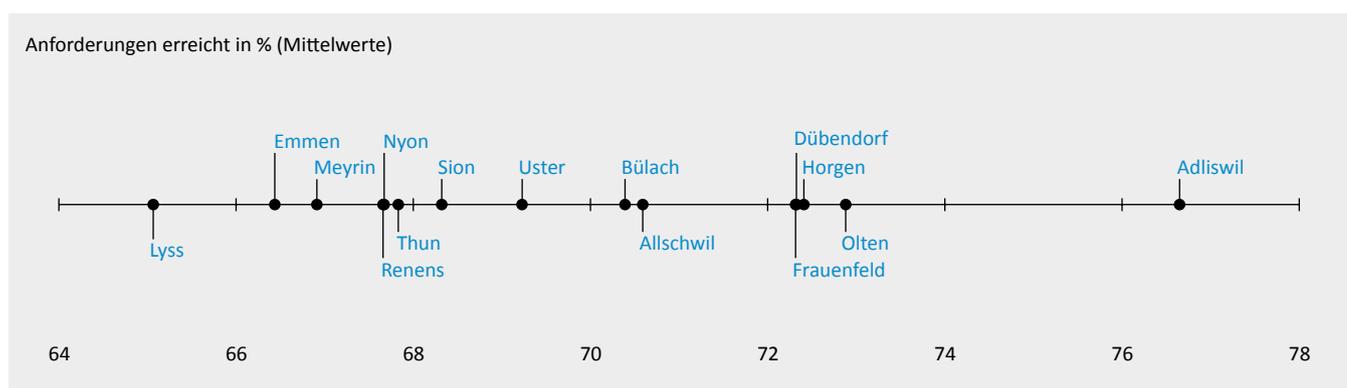
Bei den Trottoirs bestehen sowohl entlang Hauptstrassen als auch in Quartierstrassen deutliche Mängel, was die nutzbare Breite angeht. Die Bewertungen sind hier mit 33 % bei Hauptstrassen und 36 % bei Quartierstrassen sehr niedrig. Auch Treppenwege sind häufig zu wenig breit. Bei diesen schlagen auch fehlende Einrichtungen für Mobilitätseingeschränkte (z. B. Lifte, Schieberillen, taktile erfassbare Hilfen) negativ in der Bewertung zu Buche.

Vor allem entlang von Hauptstrassen wird die Aufenthaltsqualität der Trottoirs in verschiedenen Aspekten schlecht bewertet. Die Querung von Seitenstrassen ist bei Quartierstrassen oft wegen fehlenden Vortritts ein Problem und an Hauptstrassen wegen langer Querungsdistanzen. Bei Mischverkehrsstrecken und bei Trottoirs in Quartierstrassen ist die Gestaltung oft wenig einladend.

Störungen des Fussgänger-Längsverkehrs durch Zufahrten zu Parkieranlagen oder Tiefgaragen wurden häufig festgestellt.

Separat geführte Fusswege weisen insgesamt bessere Bewertungen auf als Trottoirs oder Mischverkehrsstrecken.

Abbildung 4: Bewertung von Strecken (alle Typen) im Vergleich



Bewertung von Querungen

Im Verlauf der Begehungen wurden über 430 Querungen bewertet. Dazu gehören Querungen mit Fussgängerstreifen, Querungen mit Lichtsignal sowie Unter- und Überführungen.

Bei den Querungen liegen die Werte im Städtevergleich zwischen 62 und 76 % der erfüllten Anforderungen mit einem Mittelwert von 68 %. Die besten Werte erreichen Dübendorf, Olten, Adliswil und Allschwil (Abbildung 5).

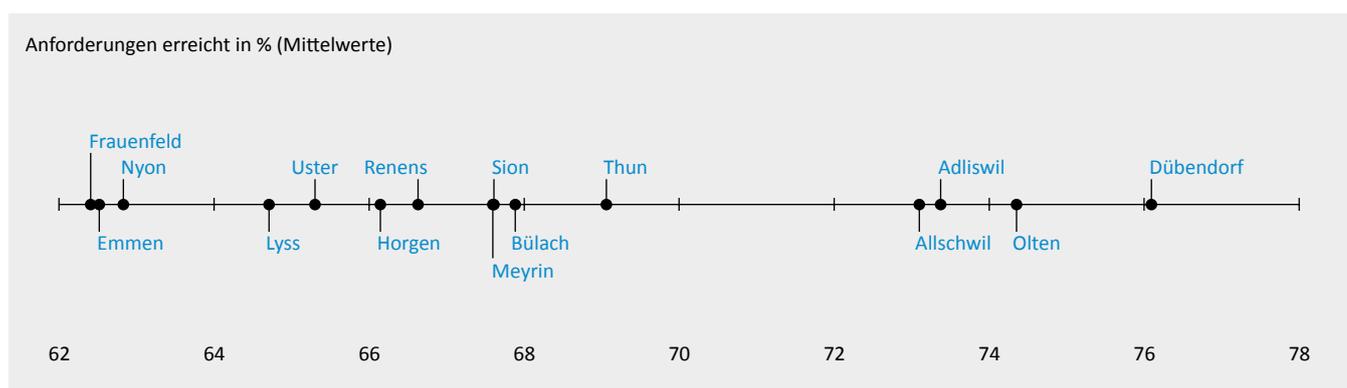
Bei den Querungen wurden vielfach keine grösseren Störungen durch Motorfahrzeuge in den Warteräumen beobachtet oder durch Velos, welche die Querung mitbenutzen. Ganz schlecht sieht es bei den Querungen hingegen mit taktil erfassbaren Einrichtungen für Sehbehinderte aus, insbesondere bei solchen ohne Lichtsignal.

Größere Mängel zeigten sich häufig auch bei der zu geringen Bemessung von Warteräumen und Mittelinseln und bei den oft fehlenden Bordsteinabsenkungen.

Bei den Querungen mit Lichtsignal auf Anforderung («Bettelampel») sind die Wartezeiten in vielen Fällen zu lang.

Bei den Kriterien, die sich bei den Unterführungen auf das «Ambiente» beziehen, sowie beim Vorhandensein taktiler Einrichtungen für Sehbehinderte wurden durchwegs geringe Werte erreicht. Hinsichtlich der Lage im Netz und einer ausreichenden Breite schneiden die meisten untersuchten Unterführungen gut ab.

Abbildung 5: Bewertung von Querungen (alle Typen) im Vergleich



Bewertung von Haltestellen

Es wurden insgesamt fast 300 Haltestellen bewertet. Die Bandbreite des Städtevergleichs bei den Haltestellen liegt zwischen 39 und 60 % der erfüllten Anforderungen. Die besten Werte erreichen Adliswil und Bülach (Abbildung 6).

Die Streuungen der Werte, also die Unterschiede zwischen den untersuchten Städten und Gemeinden, sind hier am grössten. Der Mittelwert ist bei den Haltestellen mit 50 % der geringste der vier untersuchten Netzelemente. Das bedeutet, dass hier ein grosser Handlungsbedarf liegt – bei den Haltestellen werden die Anforderungen am schlechtesten erfüllt.

In Meyrin und Allschwil befinden sich auch Tramhaltestellen unter den Bewertungen; diese schnitten im Mittel etwas besser ab.

Die Auswertung nach Einzelkriterien zeigt, dass bei sehr vielen der untersuchten Haltestellen die Möglichkeit des niveaugleichen Zugangs zu den Fahrzeugen als nicht gegeben ist. Der erreichte Mittelwert liegt bei dieser Anforderung bei mageren 12 %. Abfahrtsanzeigen in Echtzeit gehören in den meisten Fällen ebenfalls noch nicht zur Standardausrüstung von Haltestellen.

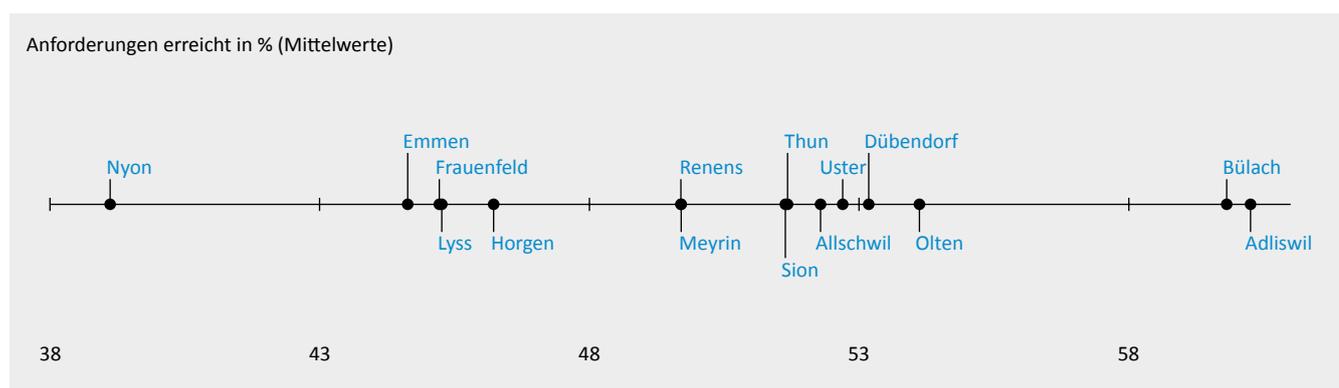
Fehlende Unterstell- und Sitzmöglichkeiten, fehlender Wetterschutz, mangelnde Grösse der Wartebereiche und teilweise erschwerte Zugänglichkeit sind weitere Mängelpunkte, die zu schlechten Bewertungen führen. Hinsichtlich der barrierefreien Ausgestaltung gibt es bei den untersuchten Haltestellen generell einiges auszusetzen.

Bewertung von Plätzen

Im Verlauf der Begehungen wurden insgesamt 160 Plätze bewertet. Die Spannweite des Städtevergleichs liegt hier zwischen 68 und 82 % der erfüllten Anforderungen; der Mittelwert liegt bei 75 %. Das Vorhandensein von Grünelementen und Sitzmöglichkeiten macht sich positiv in den Bewertungen bemerkbar. Konflikte mit Autos oder Velos treten auf Plätzen seltener auf. Bei den Plätzen schneiden Meyrin, Renens und Olten am besten ab (Abbildung 7).

Die Auswertung nach Kriterien zeigt, dass die grössten Mängel auf den Plätzen offensichtlich bei der Wegführung für Sehbehinderte bestehen und in der Nutzbarkeit von Ausstattungselementen. Weniger stark ausgeprägt sind ausserdem Mängel bei der Beleuchtung. Konflikte mit anderen Verkehrsarten wurden auf den untersuchten Plätzen selten beobachtet.

Abbildung 6: Bewertung von Haltestellen im Vergleich



2.5. Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen

Der Fussverkehrstest basiert zwar nicht auf flächendeckenden Erhebungen und stellt keine durchgehenden Schwachstellenanalysen dar. Trotzdem zeigt er die Tendenz auf, wie es in den beteiligten Städten und Gemeinden um die Qualität des Fussverkehrsnetzes bestellt ist. Der Mittelwert der Qualitätsbewertungen über alle Netzelemente und Gemeinden liegt bei 66 %. Das heisst, es werden im Durchschnitt nur zwei Drittel der in dieser Untersuchung gestellten Anforderungen erreicht. Die Verbesserung der Infrastruktur generell und der Qualität einzelner Netzelemente bleibt damit eine zentrale Komponente der Fussverkehrsförderung.

Aus den Resultaten können die Verwaltungen der beteiligten Städte und Gemeinden den Handlungsbedarf ableiten, um die Fussverkehrsinfrastruktur zu verbessern. Die Gesamtübersicht (siehe Anhang 2) zeigt die Optimierungspotenziale bei den jeweiligen Elementen des Fussverkehrsnetzes auf.

Am grössten ist dieser Handlungsbedarf bei den Haltestellen, bei denen im Mittel nur 50 % der gestellten Anforderungen erfüllt wurden. Die bar-

rierefreie Gestaltung ist hier ein besonders wichtiges Thema, zumal gemäss Behindertengleichstellungsgesetz bis Ende 2023 alle Haltestellen diese Anforderung erfüllen müssten. Die nötige Anpassung an die Anforderung von mobilitätseingeschränkten Personen ist aber nicht nur bei den Haltestellen, sondern auch auf den Strecken und Plätzen und bei den Querungen ein zentrales Thema, wie die Bewertungen deutlich zeigen.

Die Verkürzung der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen sowie eine Verbesserung der Platzverhältnisse für die Zufussgehenden, sowohl auf den Strecken als auch an den Haltestellen, sind weitere wichtige Handlungsansätze.

Beim Fussverkehrstest wurde mit einer GIS-Applikation und einem Datenbanksystem gearbeitet. Beide Hilfsmittel haben sich bewährt.

Die zweite Phase des Fussverkehrstests hat auch gezeigt, dass eine Anwendung auch für Städte und Gemeinden in der Grössenklasse zwischen 15'000 und 50'000 Einwohnerinnen und Einwohner gut möglich ist.

Abbildung 7: Bewertung von Plätzen im Vergleich







Planungspraxis – Indikatoren zum Stellenwert des Fussverkehrs

Die Fussgängerfreundlichkeit einer Gemeinde wird wesentlich dadurch bestimmt, wie mit den Anliegen und den Anforderungen des Fussverkehrs in der Planungspraxis und in der Verwaltung umgegangen wird. Es gibt sehr viele Möglichkeiten, die Fussgängerfreundlichkeit zu erhöhen.

Mittels festgelegter Indikatoren werden Zielsetzungen, Massnahmenplanungen und Umsetzung in der Planungspraxis im Bereich Fussverkehr analysiert und bewertet. Einige Indikatoren bewerten den Umsetzungsgrad von Bundesrecht auf kommunaler Ebene. Das Bewertungsraster kann bei vielen Indikatoren auch zum Controlling benutzt werden.

03

3.1. Fokus und Aufbau der Erhebung Planungspraxis

Der Stellenwert des Fussverkehrs in der Planungspraxis wird anhand von 63 Indikatoren ermittelt. Dazu werden folgende Quellen herangezogen:

- Auswertung aktueller Grundlegendokumente im Bereich Fussverkehr (Mobilitätsstrategien, Konzepte, Richtpläne, Massnahmenpläne usw.)
- Selbsteinschätzung der Person, welche in den Gemeinden für den Fussverkehr zuständig ist
- Gespräche mit der Person, die in dieser Gemeinde für den Fussverkehr zuständig ist
- Publikationen, Informationen auf der städtischen Website
- statistische Daten aus weiteren Quellen

Die Methodik lehnt sich dabei an den Massnahmenkatalog des Labels «Energistadt» an. Jeder Indikator entspricht einer Massnahme beziehungsweise dem Resultat einer Massnahme. Für jede einzelne Massnahme wird erhoben, wie gross der Handlungsspielraum der Gemeinde ist, was sie in den letzten Jahren umgesetzt hat und welche Aktivitäten beschlossen wurden.

Diese Anforderungen können grössere und kleinere Gemeinden unterschiedlich gut erfüllen. Von grossen Städten wird erwartet, dass sie in allen Bereichen Massnahmen ergreifen und zu mehreren Themen Konzepte und Massnahmen ausgearbeitet und umgesetzt haben. Diese Erwartung wird bei kleineren Gemeinden niedriger angesetzt, was in der Bewertung berücksichtigt wurde.

Bewertet wird der Erfüllungsgrad je Massnahme beziehungsweise Massnahmenpaket. Verbindlich beschlossene und budgetierte, aber noch nicht umgesetzte Massnahmen sind als «teilweise erfüllt» bewertet.

Die Bewertung wird in folgende fünf Bereiche unterteilt:

- Strategien, Ressourcen
- Fusswegnetzplanung
- Öffentlicher Raum
- Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs
- Kommunikation, Controlling

Maximal können 100 Bewertungspunkte erreicht werden. In den einzelnen Bereichen können unterschiedlich viele Punkte erreicht werden. Je mehr Punkte in einem Bereich erzielt werden können, desto stärker beeinflusst dieser Bereich die Gesamtbeurteilung.

3.2. Methodik

Für die fünf Bereiche wurden insgesamt 63 Fragestellungen ausgearbeitet, die als Indikatoren dienen. Die Indikatoren sollen das gesamte Spektrum der Fussverkehrsplanung möglichst gut abdecken. Mit der relativ hohen Zahl an Indikatoren kann sichergestellt werden, dass nicht einzelne Indikatoren das Gesamtergebnis dominieren. Andererseits kann gewährleistet werden, dass alle Aktivitäten der Stadt im Bereich Fussverkehr berücksichtigt werden.

Quantifizierbare Aspekte werden in einer Bewertungsmatrix bepunktet. Für die meisten Bereiche ist aber eine qualitative Bewertung nötig. Hier wurden einfache, aussagekräftige Indikatoren gesetzt, welche mit «erfüllt», «teilweise erfüllt» oder «nicht erfüllt» bewertet werden können. Damit die für den Fussverkehr zuständigen Personen eine Selbsteinschätzung vornehmen konnten, wurden für jede Fragestellung verschiedene Standardantworten vorformuliert. Durch die Auswahl einer Antwort wird automatisch eine Bewertung generiert. Um die Antwort nachvollziehbar zu machen, können die Antworten mit Bemerkungen

ergänzt werden. Unter dem Titel «Kommunikation, Controlling» werden Publikationen zu Fussverkehrserhebungen sowie Analysen zur Nutzung und Akzeptanz von (neuen) Plätzen, Wegen und Verbindungen bewertet.

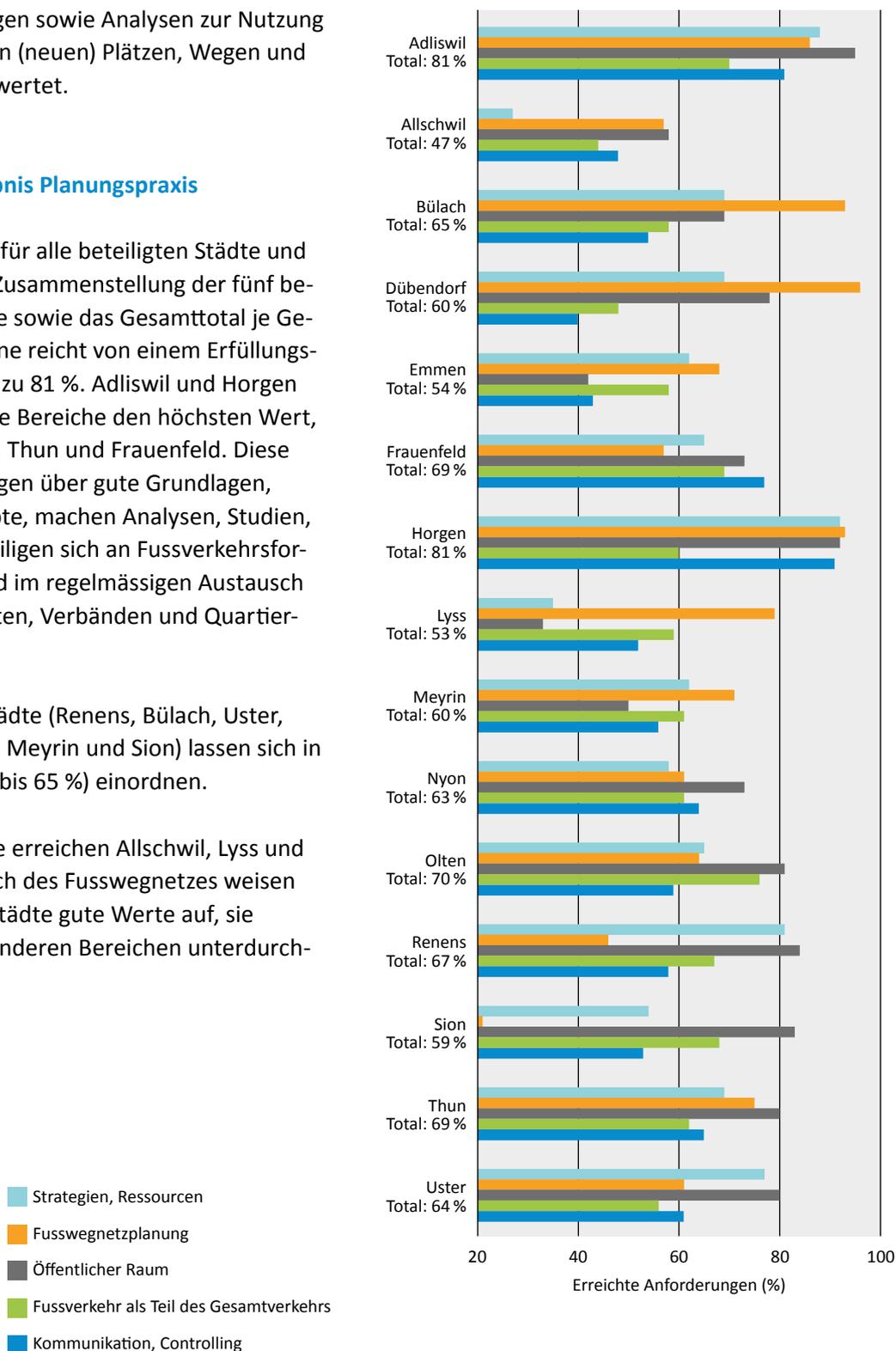
3.3. Gesamtergebnis Planungspraxis

Abbildung 8 zeigt für alle beteiligten Städte und Gemeinden eine Zusammenstellung der fünf bewerteten Bereiche sowie das Gesamttotal je Gemeinde. Die Spanne reicht von einem Erfüllungsgrad von 47 % bis zu 81 %. Adliswil und Horgen erreichen über alle Bereiche den höchsten Wert, gefolgt von Olten, Thun und Frauenfeld. Diese Gemeinden verfügen über gute Grundlagen, zahlreiche Konzepte, machen Analysen, Studien, Erhebungen, beteiligen sich an Fussverkehrsforschungen und sind im regelmässigen Austausch mit anderen Städten, Verbänden und Quartiervertretungen.

Sieben weitere Städte (Renens, Bülach, Uster, Nyon, Dübendorf, Meyrin und Sion) lassen sich in ein Mittelfeld (59 bis 65 %) einordnen.

Die tiefsten Werte erreichen Allschwil, Lyss und Emmen. Im Bereich des Fusswegnetzes weisen zwar auch diese Städte gute Werte auf, sie sind aber in den anderen Bereichen unterdurchschnittlich.

Abbildung 8: Erreichte Anforderungen je Bereich und Gemeinde, Gesamtergebnis Planungspraxis (Total)



3.4. Ergebnisse nach bewerteten Bereichen

Strategien und Ressourcen

Mit Zielsetzungen, Leitbildern, Strategien, Mobilitätskonzepten und Massnahmenplänen im Bereich Fussverkehr werden Vorgaben und Rahmenbedingungen definiert. Die strategischen Vorgaben zum Fussverkehr werden in den meisten Gemeinden in einem Gesamtverkehrskonzept oder in einem Fuss- und Veloverkehrskonzept festgelegt. Darin wird aufgezeigt, was die Gemeinde in den nächsten Jahren konkret tut und welche Teilziele sie erreichen will.

Die Zuständigkeiten für den Fussverkehr sind oft nicht verbindlich geregelt. Selten sind die Aufgaben in einem Pflichtenheft festgehalten. Auch wenn einige Gemeinden zu klein sind, um eine Fachstelle Fussverkehr aufzubauen, sollte eine Regelung gefunden werden, um das Thema in der Verwaltung nachhaltig zu verankern.

Die Spannweite der Bewertungen reicht bei diesem Thema von 27 % (Allschwil) bis 92 % (Horgen) der erfüllten Anforderungen (Abbildung 9).

Fusswegnetzplanung

Das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) schreibt vor, Fusswegnetze in Plänen festzuhalten und rechtlich zu sichern. Normen und Handbücher geben Hinweise, wie bestehende und geplante Netze dargestellt werden sollen.⁴ Die Qualität der Pläne sowie der dazugehörigen Berichte (Aktualität, Bearbeitungstiefe) geben dabei Hinweise auf den Stellenwert des Fussverkehrs.

Die Fusswegnetzplanung ist von unterschiedlicher Qualität. In einigen Gemeinden fehlt sie ganz. Häufig ist das Netz zu wenig dicht geplant. In den meisten Fusswegnetzplänen fehlen Eintragungen zu Querungsstellen.

4 www.fussverkehr.ch/unsere-themen/planung-fussverkehr

Abbildung 9: Bewertung von Strategien und Ressourcen im Vergleich

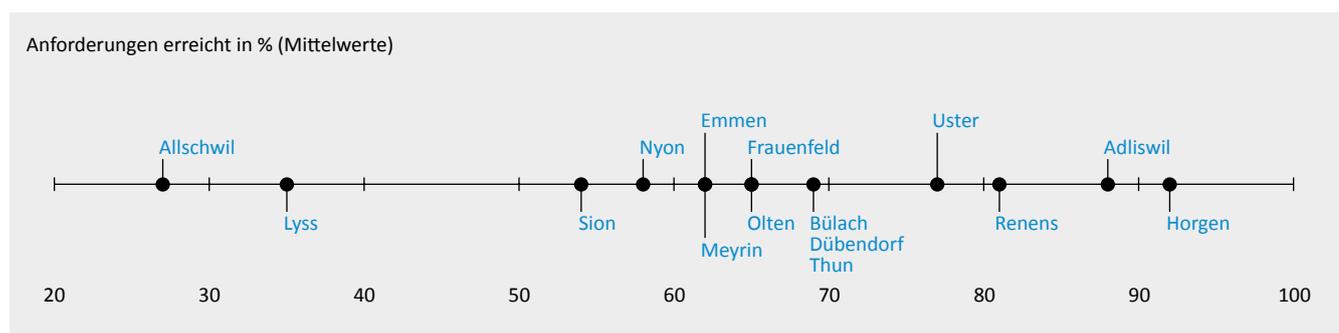
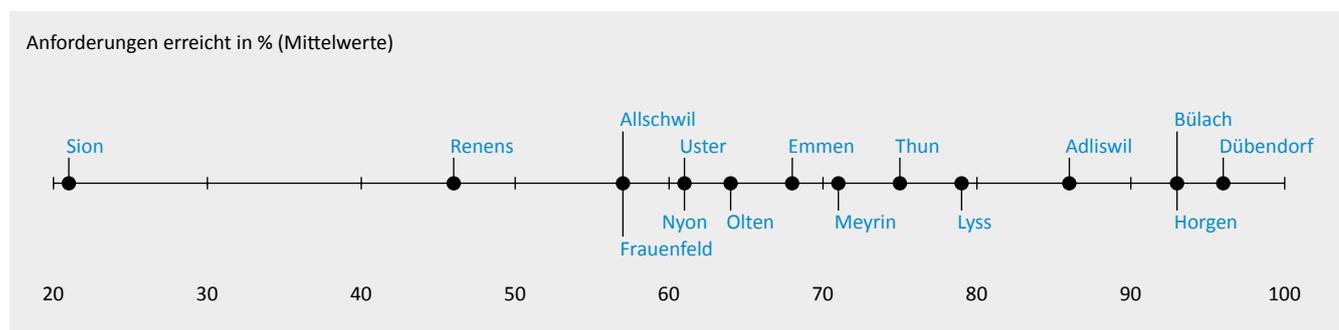


Abbildung 10: Bewertung der Fusswegnetzplanung im Vergleich



Die Bandbreite der Bewertungen ist beim Thema Fusswegnetzplanung am grössten (Abbildung 10). Sie reicht von 21 % (Sion) bis 96 % (Dübendorf).

Öffentlicher Raum

Der öffentliche Raum dient neben der Fortbewegung vor allem dem Aufenthalt mit einer Vielzahl von Fussverkehrsaktivitäten wie sitzen, ausruhen, warten, stehen, sich treffen und sich unterhalten. Bewertet werden unter anderem in den letzten Jahren erarbeitete Konzepte für den öffentlichen Raum und realisierte Projekte, insbesondere Leuchtturmprojekte für den Fussverkehr.

Konzepte für Grün- und Freiflächen, Sitzgelegenheiten, öffentliche Toiletten, Brunnen, Beleuchtung und anderes Stadtmobiliar sind wichtig, damit Verbesserungen flächendeckend und bedarfsgerecht an die Hand genommen werden können. Die meisten Gemeinde haben nur für einen Teil dieser Fragestellungen ein Konzept oder eine Planung.

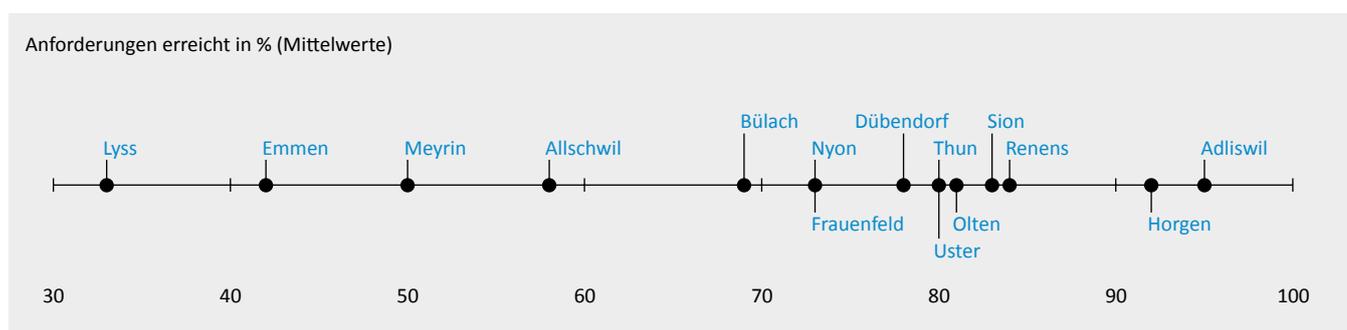
Stadtmobiliar, wie etwa Sitzbänke und Trinkbrunnen, wertet die Aufenthaltsflächen für den Fussverkehr auf. Im ganzen Fusswegnetz sollte ein gutes Angebot an Sitzmöglichkeiten bestehen, nicht nur auf Plätzen und Grünanlagen. Nicht alle Gemeindeverwaltungen kennen den Bestand dieser Infrastrukturen. Die Bewertungen zum öffentlichen Raum reichen von 33 % (Lyss) bis 95 % (Adliswil) der erfüllten Anforderungen (Abbildung 11).

Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs

Fussverkehrsflächen sind mit den Flächen des motorisierten Verkehrs eng verzahnt. Eine hohe Priorisierung des Fussverkehrs unterstützt die Fussgängerfreundlichkeit. Dabei werden folgende Aspekte bewertet:

- eine hohe Anzahl von Strecken und Flächen, die ausschliesslich oder vornehmlich dem Fussverkehr zugewiesen sind (wie Fussgänger- und Begegnungszonen)
- eine genügende Anzahl vortrittsberechtigter Querungen (Fussgängerstreifen und Trottoirüberfahrten)
- kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen

Abbildung 11: Bewertung des öffentlichen Raums im Vergleich



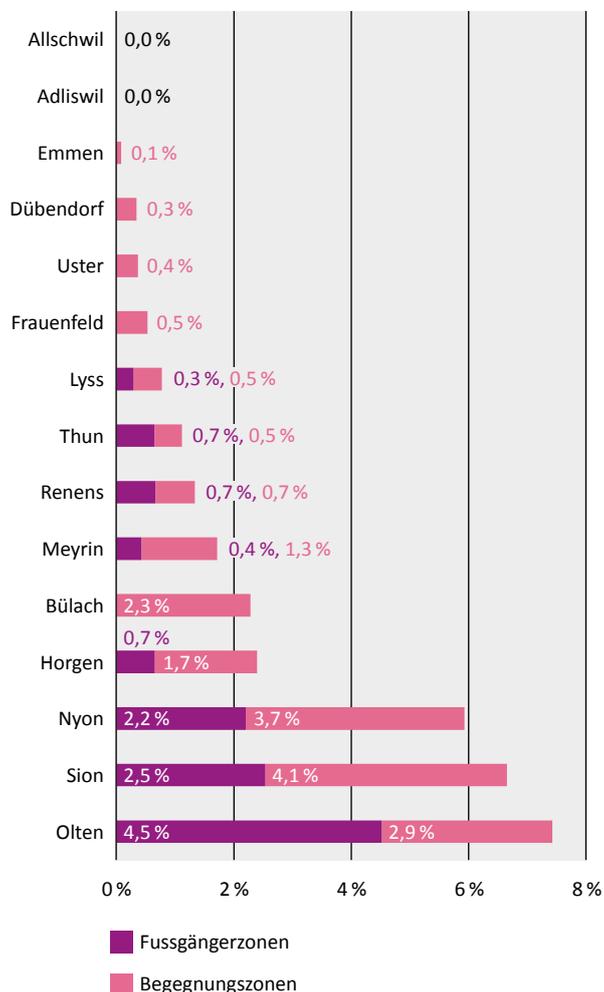
Weitere Indikatoren sind:

- verkehrsberuhigende Massnahmen und tiefe Geschwindigkeiten auf dem gesamten Strassennetz (Tempo-30-Zonen, abschnittsweise Tempo 30 auf dem übergeordneten Netz). Die Gemeinden verfügen entweder über quantitative Daten zu Begegnungs- und Tempo-30-Zonen oder konnten diese Zahlen schätzen (Abbildung 12). In diesem Bereich haben viele Gemeinden noch Nachholbedarf.
- Eine geringe Anzahl an Fussgängerunfällen (Abbildung 13). Von allen Gemeinden liegen

Daten zu den Fussgängerunfällen vor. Als Referenzgrösse wurde der Mittelwert aus den Jahren 2011 bis 2020 verwendet und mit der Summe der Wohnbevölkerung und der Beschäftigten referenziert. Pro 10'000 Einwohner und Beschäftigte verunfallen jährlich zwischen 1,4 und 2,8 Fussgänger. Horgen, Meyrin und Lyss weisen die geringsten, Uster, Thun und Emmen die höchsten Unfallzahlen mit Fussgängerbeteiligung auf (Abbildung 13).

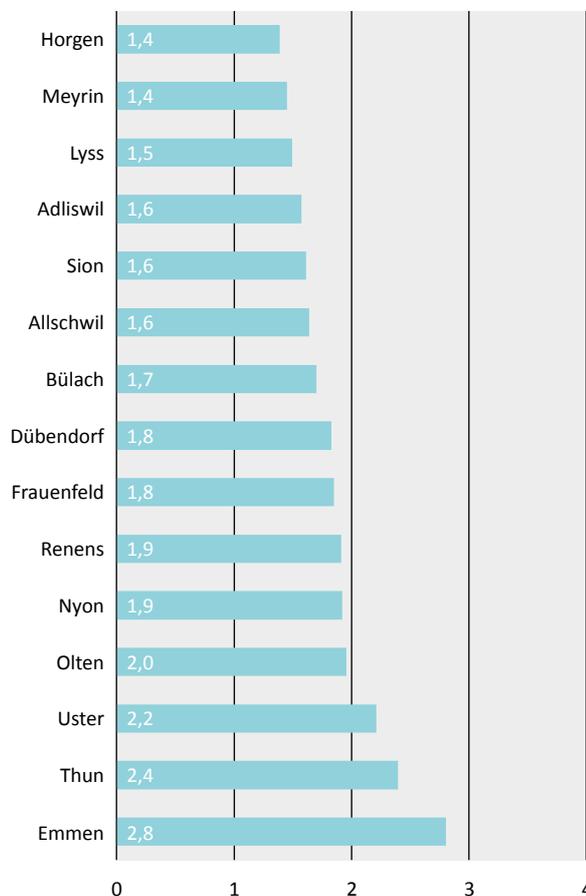
Im Bewertungsbereich «Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs» müssen insgesamt 17 Teil-

Abbildung 12: Anteil Fussgänger- und Begegnungszonen an der Länge des gesamten Strassennetzes



Quelle: Angabe der Städte, eigene Auswertung

Abbildung 13: Anzahl Fussgängerunfälle pro 10'000 Einwohner und Beschäftigte



Quelle: www.unfalldaten.ch

bewertungen erfüllt werden. Beim Ergebnis für diesen Bewertungsbereich (Abbildung 14) reichen die Werte von 44 % (Allschwil) bis zu 76 % (Olten).

Kommunikation und Controlling

Bewertet werden die Informationen auf der kommunalen Website und in weiteren Kommunikationsgefässen:

- Ist eine Ansprechstelle für den Fussverkehr auffindbar? Sind die relevanten Berichte, Publikationen, Pläne usw. greifbar?
- Gibt es eine aktive Kommunikation zum Thema Fussverkehr: mit Newsletter, Infobroschüren, Flyern, Kampagnen, Umfragen, Mitmachaktionen, Events usw.?
- Ist die Verwaltung im Austausch mit anderen Städten, der Quartierbevölkerung, den Verkehrsverbänden?

Für die Orientierung und die Kommunikation im Strassenraum verfügen einige Gemeinden über ein Fussgängerleitsystem, das aber meist nur auf das Zentrum beschränkt ist.

Im Bereich Controlling wird bewertet, ob der Fussverkehr gemessen und erforscht wird. Werden Fussverkehrsdaten aus dem Mikrozensus aufbereitet oder Fussverkehrszählungen durchgeführt? Bestehen Analysen der Nutzungsaspekte, Einschätzungen zur Zufriedenheit der Bevölkerung? In vielen Gemeinden werden keine systematischen Wirkungskontrollen durchgeführt. Dann kann aber auch das Erreichen gesetzter Ziele nicht beurteilt werden, und es fehlen zudem Grundlagen für künftige Planungen. Eine Verdichtung des Mikrozensus ist bei Gemeinden in der Grösse zwischen 15'000 und 50'000 Einwohnern nicht zu erwarten. Horgen hat aktuell eine solche Verdichtung gemacht, weil das Potenzial einer

Abbildung 14: Bewertung des Fussverkehrs als Teil des Gesamtverkehrs im Vergleich

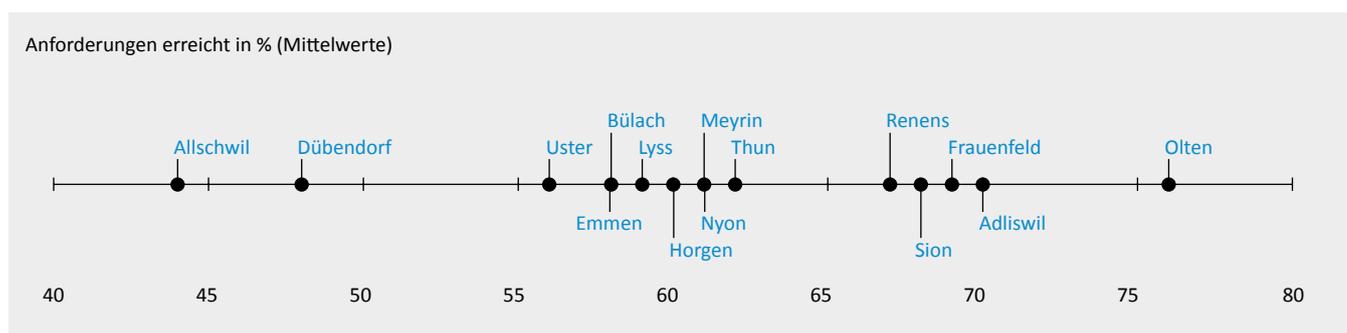
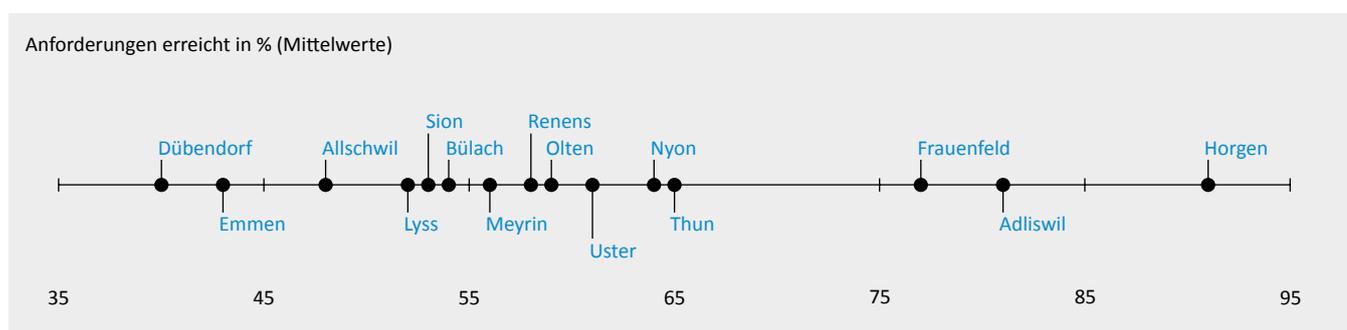


Abbildung 15: Bewertung von Kommunikation und Controlling im Vergleich



Seilbahn zwischen beiden Bahnhöfen untersucht werden sollte. Zählungen finden meist nur projektspezifisch statt, und die Daten werden in keiner der untersuchten Gemeinden publiziert. Die Bandbreite der Bewertungen beim Thema Kommunikation und Controlling reicht von 40 % (Dübendorf) bis 91 % (Horgen) (Abbildung 15).

3.5. Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen

Alle beteiligten Städte verfügen über ein Grundlegendokument zum Thema Mobilität, bei dem auch ein Kapitel dem Fussverkehr gewidmet ist. Die Bearbeitungstiefe ist aber sehr unterschiedlich. Viele Gemeinden definieren das Ziel der Fussverkehrsförderung ohne genügende Konkretisierung und ohne quantitative Zielvorgaben. Eigenständige und umfangreichere Dokumente zum Thema Fussverkehr sind kaum zu finden.

Genügend personelle Ressourcen für die Bearbeitung des Fussverkehrs ist eine wichtige Anforderung. Damit kann sichergestellt werden, dass das Thema Fussverkehr kontinuierlich betreut und bearbeitet wird, Planungsgrundlagen à jour gehalten und Massnahmenplanungen an die Hand genommen werden. Auch in Gemeinden und Städten mit kleineren Planungsabteilungen muss das Thema einen genügend hohen Stellenwert erhalten, und die fachliche Kompetenz muss gewährleistet werden. Zudem müssen die Aufgaben für die zuständige Stelle klar formuliert und verbindlich festgehalten werden.

Die Qualität der Fusswegnetzpläne ist, wenn vorhanden, meist gut. Oft liegen umfassende Schwachstellenanalysen vor. Die Querungsstellen sind allerdings selten in den Fusswegnetzplänen festgehalten. Für die Verbesserung der Schulwegsicherheit bestehen in einigen Städten definierte Prozesse, Ansprechpersonen und Umsetzungskonzepte.

In den letzten Jahren hat der öffentliche Raum an Bedeutung gewonnen, was unter anderem auch in zahlreichen gelungenen Neugestaltungen von Plätzen sichtbar wird. Aber nicht immer werden auch die Belange des Fussverkehrs genügend berücksichtigt.

Die Bedeutung des Fussverkehrs als Teil des Gesamtverkehrs zeigt sich unter anderem bei der Anzahl und der Entwicklung von Fussgänger- und Begegnungszonen (Abbildung 12). Bei der Einrichtung von Begegnungszonen sind Olten, Sion und Nyon vorbildlich. Olten und Sion haben in den letzten Jahren die Begegnungszonen massiv ausgebaut und teilweise in einem zweiten Schritt in Fussgängerzonen umgewandelt.

Negativ fallen Mischverkehrslösungen von Fuss- und Veloverkehr auf. Der Grundsatz, dass die Mischung nur in Ausnahmefällen erfolgen soll, ist häufig zwar formuliert, aber oft nicht konsequent umgesetzt.

In der Kommunikation und im Controlling können sich alle Gemeinden noch verbessern. Es werden kaum Zählungen gemacht. Daten und Evaluationsberichte zu Projekten werden oft nicht veröffentlicht.



Zufriedenheit – Bevölkerungsumfrage zum Fussverkehr

Die Zufriedenheit der Zufussgehenden mit der Situation ist ein wichtiger Indikator für den Stellenwert des Fussverkehrs auf Gemeindeebene. Sie widerspiegelt unter anderem den Erfolg und die Akzeptanz umgesetzter Projekte im Bereich Fussverkehr.

Die Zufriedenheit kann nur mittels Befragungen ermittelt werden. Zur Erhebung der Zufriedenheit der Bevölkerung bezüglich Fussverkehr wurde eine Online-Umfrage mit vorkonstruierten Fragen durchgeführt. Die Umfrage schärft das Bewusstsein für die Bedingungen der Zufussgehenden auch für die breite Öffentlichkeit und macht das Thema in der Gemeinde sichtbar.

04

4.1. Vorgehen und Aufbau der Bevölkerungsumfrage

Von Anfang März bis Ende September 2021 wurde die Umfrage von den beteiligten Städten und Gemeinden primär via Online-Kommunikationsgefässe (z. B. Websites, Newsletter, Social Media, Online-Newsportale) verbreitet. Für die 15 Gemeinden gingen insgesamt 3063 komplett ausgefüllte Fragebögen ein. Die Beteiligten engagierten sich bei der Verbreitung der Umfrage sehr unterschiedlich, was sich auch im Rücklauf (Abbildung 16) widerspiegelt.

Das Ausfüllen des Fragebogens dauerte im Durchschnitt 12 Minuten. Der Fragebogen wurde folgendermassen gegliedert:

- Angaben zur Mobilität der Zufussgehenden in der Gemeinde
- Bewertung der aktuellen Situation in der ganzen Gemeinde

- Offene Kommentare und konkrete Rückmeldungen an die Gemeindeverwaltung
- Angaben zu den teilnehmenden Personen

Die Auswertung des Fragebogens wurde in die fünf Themenblöcke Fusswegnetz, Infrastrukturelemente, Wohlbefinden, Verkehrsklima und Stellenwert in der Planung gegliedert. Diese Themenblöcke fliessen mit gleichem Gewicht in die Gesamtbeurteilung ein.⁵

4.2. Struktur des Teilnehmerinnen- und Teilnehmerkreises

Die Umfrage wurde in allen 15 beteiligten Gemeinden durchgeführt. 76 % der Antworten sind auf Deutsch und 24 % auf Französisch eingegangen. Insgesamt wurde der Fragebogen von 42 % Männern und 49 % Frauen ausgefüllt. Somit ist die weibliche Sicht leicht stärker vertreten. 9 % der Teilnehmenden machten keine Angabe zum Geschlecht. Die Altersklassen 35 bis 44 Jahre und 45 bis 54 Jahre sind mit 26 % respektive 21 % stärker vertreten. Dagegen sind Personen über 75 Jahren oder unter 35 Jahren untervertreten.

Die Teilnehmenden der Westschweizer Gemeinden fühlen sich im Gegensatz zu den Deutschschweizern mit 77 % häufiger als Fussgänger resp. Fussgängerin (Abbildung 17). Dies ist auch dann deutlich, wenn sie noch ein anderes Verkehrsmittel priorisieren. Das Bewusstsein, dass alle Verkehrsteilnehmenden in gewissem Masse auch Zufussgehende sind, scheint hier stärker ausgeprägt.

Abbildung 16: Teilnehmende pro Gemeinde

	Anzahl Antworten	Bevölkerung (2020)
Adliswil	246	18'726
Allschwil	162	21'066
Bülach	237	21'708
Dübendorf	155	29'420
Emmen	208	30'491
Frauenfeld	205	26'213
Horgen	118	22'667
Lyss	257	15'581
Meyrin	146	26'157
Nyon	210	21'618
Olten	164	18'112
Renens	162	20'605
Sion	208	34'167
Thun	215	42'568
Uster	370	34'889
Total	3'063	

⁵ Eine vertiefte Darstellung der Methodik liefert der «Teilbericht 3: Zufriedenheit – Bevölkerungsumfrage zum Fussverkehr (Phase 1)» auf den Projektwebsites: www.umverkehr.ch/fussverkehr, www.fussgaengerstadt.ch

Bei einer weiterführenden Analyse dieser Frage wird deutlich: Der öffentliche Verkehr und der Fussverkehr sind eng verknüpft. So geben 81 % der Zufussgehenden an, auch den öffentlichen Verkehr zu benutzen. Beim motorisierten Verkehr sind dies 60 % und beim Velo 66 %.

In Lyss ist der Anteil Autobesitzer mit 86 % der Teilnehmenden mit mindestens einem Auto pro Haushalt am höchsten. In Olten besitzen mit 46 % die wenigsten der Teilnehmenden ein Auto. Hingegen haben hier am meisten Teilnehmende (74 %) einen Hochschulabschluss. Dieser Anteil ist in Lyss mit 38 % am geringsten, gefolgt von Thun mit 39 %.

4.3. Verhalten der Zufussgehenden

Teile des Arbeitswegs oder des Schulwegs werden am häufigsten zu Fuss zurückgelegt. Nebst der Erholung werden Strecken für Besorgungen mehrmals wöchentlich zu Fuss zurückgelegt (Abbildung 18). «Draussen sein» und «Gesundheit/sich bewegen» sind weitere wichtige Motivationsfaktoren, um zu Fuss unterwegs zu sein.

Abbildung 17: Welcher Mobilitätstyp sind Sie?

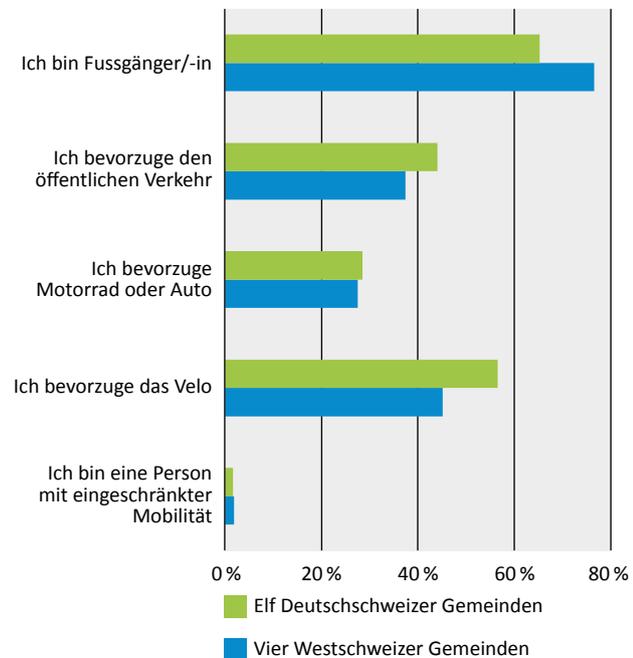
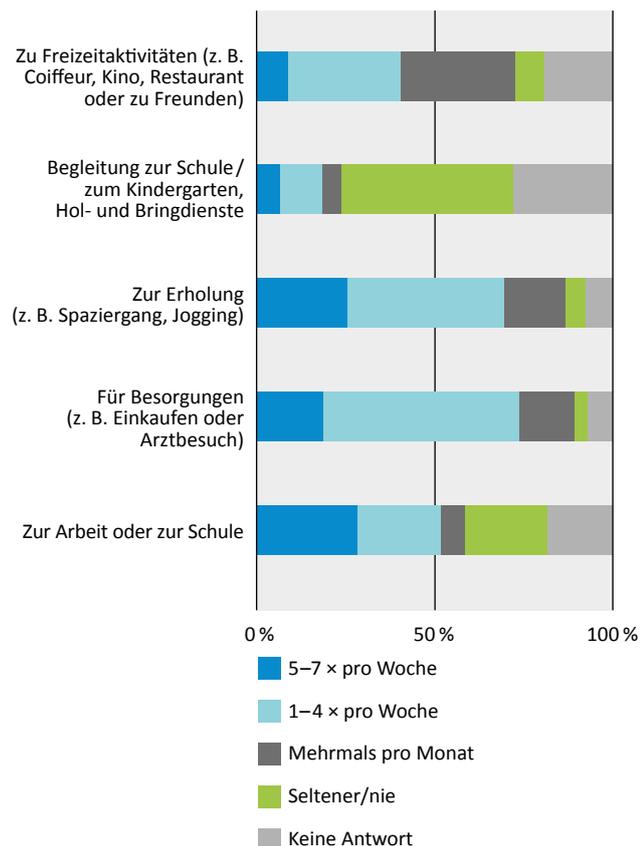
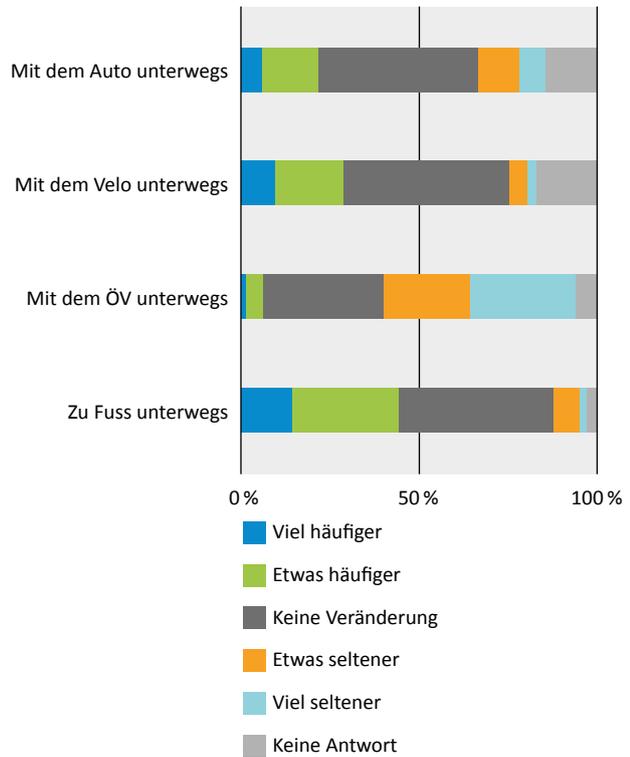


Abbildung 18: Wie oft gehen Sie zu folgendem Zweck ganz oder teilweise zu Fuss?



Die letzten zwei Jahre standen im Zeichen der Pandemie. Diese Situation hat rund 40 % der Teilnehmenden dazu bewogen, häufiger zu Fuss unterwegs zu sein (Abbildung 19), auf Kosten des öffentlichen Verkehrs, dessen Nutzung entsprechend stark abnahm. In dieser Zeit wurden auch häufiger Strecken zur Erholung zu Fuss zurückgelegt. Bei den übrigen Zwecken gab es keine eindeutige Veränderung.

Abbildung 19: Wie verändert die Situation mit Covid-19 Ihr Verkehrsverhalten?

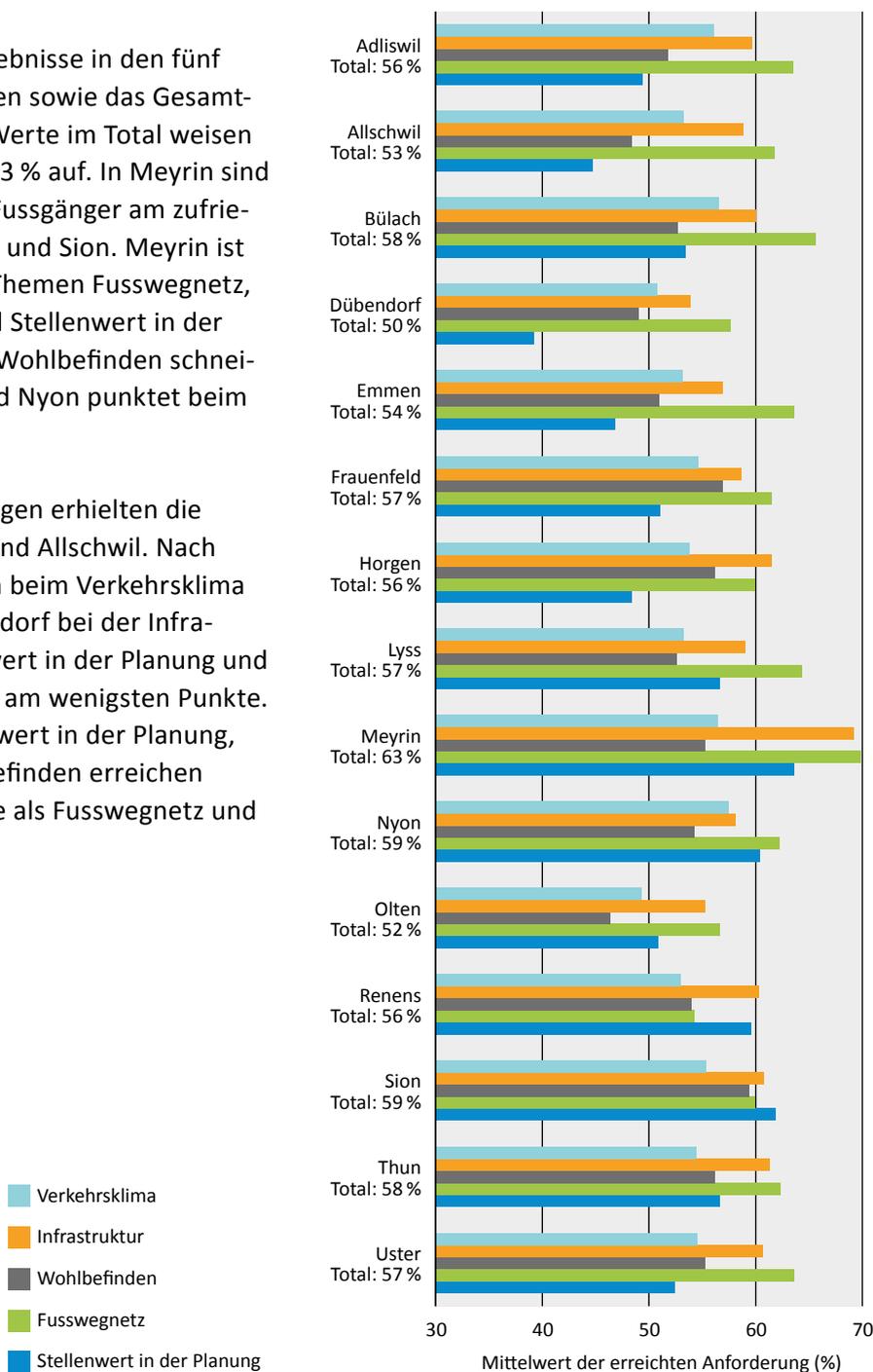


4.4. Gesamtergebnis der Umfrage zur Zufriedenheit

Abbildung 20 zeigt die Ergebnisse in den fünf bewerteten Themenblöcken sowie das Gesamttotal je Gemeinde. Diese Werte im Total weisen eine Streuung von 50 bis 63 % auf. In Meyrin sind die Fussgängerinnen und Fussgänger am zufriedensten, gefolgt von Nyon und Sion. Meyrin ist der Spitzenreiter bei den Themen Fusswegnetz, Infrastrukturelemente und Stellenwert in der Planung. In Bezug auf das Wohlbefinden schneidet Sion am besten ab, und Nyon punktet beim Verkehrsklima.

Niedrige Gesamtbewertungen erhielten die Städte Dübendorf, Olten und Allschwil. Nach Themenblöcken holt Olten beim Verkehrsklima und Wohlbefinden, Dübendorf bei der Infrastruktur und dem Stellenwert in der Planung und Renens beim Fusswegnetz am wenigsten Punkte. Die Themenblöcke Stellenwert in der Planung, Verkehrsklima und Wohlbefinden erreichen meist tiefere Gesamtwerte als Fusswegnetz und Infrastrukturelemente.

Abbildung 20: Erreichte Bewertung je Themenblock und Gemeinde, Gesamtergebnis Zufriedenheit (Total)



4.5. Ergebnisse nach bewerteten Themenblöcken

Jeder Themenblock gruppiert sieben oder acht Aussagen. Die durchschnittliche Bewertung wird je Aussage und Gemeinde berechnet.⁶

Verkehrsklima

In diesem Block werden das Zusammenspiel und das Verhalten der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden erhoben. Der Themenblock Verkehrsklima weist die geringsten Unterschiede zwischen den Gemeinden auf (Abbildung 21).

Die Aussage «Ich erlebe Buschauffeure als rücksichtsvoll» erhält mit über 65 % die beste Beurteilung. Mit nur 43 % wird die Situation mit Velofahrenden, welche unerlaubt auf Trottoirs

oder Gehwegen unterwegs sind, als problematisch erachtet. Auch die Aussage «Es gibt ausreichend Veloabstellplätze abseits des Trottoirs» liegt unter der 50%-Marke.

In Nyon und Bülach werden Velofahrende rücksichtsvoller wahrgenommen als in den übrigen Gemeinden. Nyon schneidet in dieser Kategorie am besten ab.

Infrastrukturelemente

Diese Aussagen betreffen Trottoirs, Querungen, Plätze, Haltestellen und Treppen. Insgesamt am höchsten bewertet (71 %) wird die Aussage «Trottoirs, Fusswege und Plätze werden regelmässig und gut unterhalten (z. B. Reinigung, Belag)». Dagegen erreichen die Aussagen «Es hat breite Trottoirs ohne Hindernisse (wie Velos, Autos oder Container)» und «Auf meinen Wegstrecken habe ich auf allen Querungen Vortritt oder sehr kurze Wartezeiten bei Lichtsignalen»

⁶ Komplette Übersichtstabelle siehe www.umverkehr.ch/fussverkehr

Abbildung 21: Themenblock Verkehrsklima der Gemeinden im Vergleich

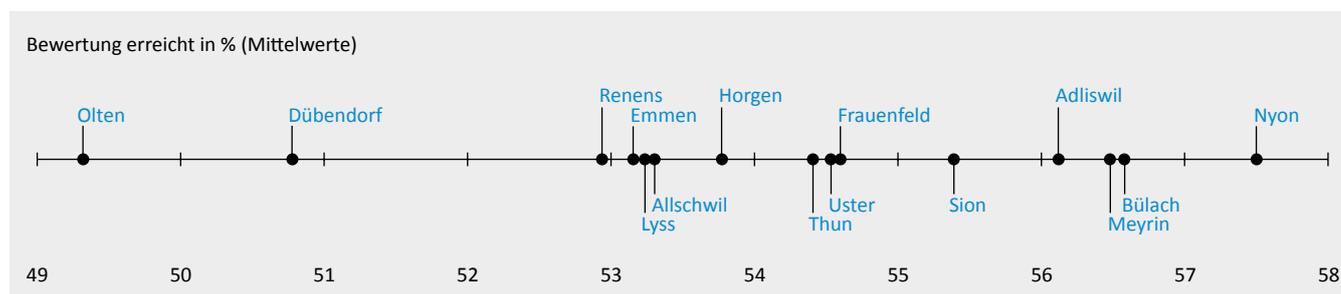
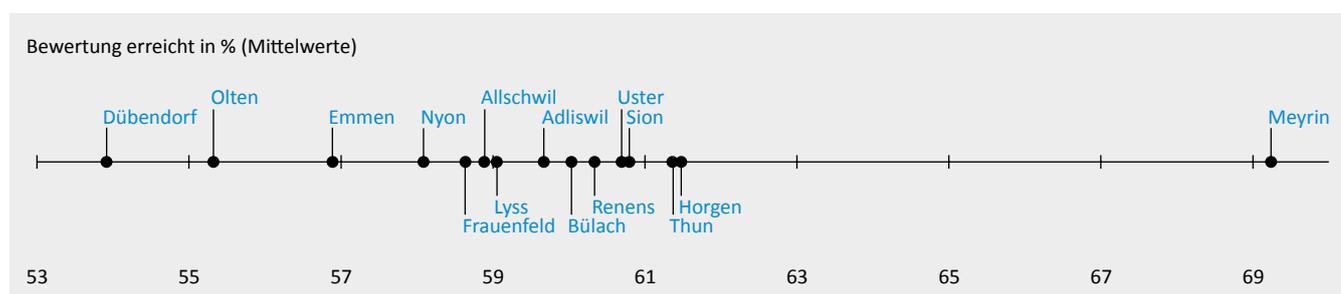


Abbildung 22: Themenblock Infrastrukturelemente der Gemeinden im Vergleich



nur 52 % der Punkte. Bei den Querungen und Trottoirbreiten sieht die Bevölkerung somit den stärksten Handlungsbedarf. Auch abwechslungsreicher gestaltete Parks und Plätze werden in einigen Gemeinden gewünscht. In Dübendorf und Emmen beeinflusst dieser Wunsch das tiefe Abschneiden in diesem Themenblock (Abbildung 22). In Meyrin ist die Gestaltung einiger neuerer Plätze mit einem Mittelwert von 81 % fast vorbildlich. Dementsprechend gut schneidet Meyrin in diesem Themenblock ab. Auch bei der Ausstattung der Haltestellen wird Meyrin mit 80 % mit Abstand am besten beurteilt. Nyon und Lyss erreichten bei dieser Aussage weniger als 50 % der Punkte.

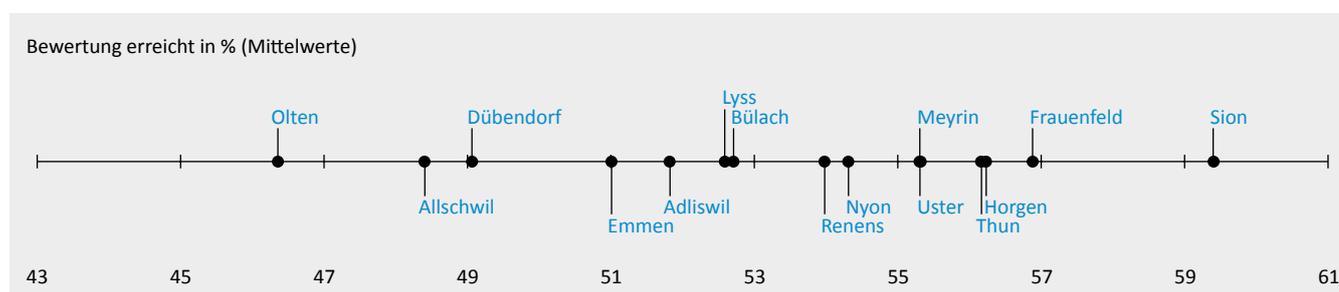
Wohlbefinden

Dieser Themenblock fokussiert auf das Erlebnis und das Wohlbefinden beim Aufenthalt im öffentlichen Raum. Die Begrünung und Belebtheit im öffentlichen Raum wird mit einem Mittelwert von je 57 % relativ gut bewertet.

Die Aussage zur Temperatur an Hitzetagen erreicht nur 44 %, wird demzufolge oft als unangenehm empfunden. Die grössten Unterschiede tauchen bei der Aussage «Ein sauberes öffentliches WC erreiche ich innert nützlicher Frist» auf. Adliswil erreicht hier einen Tiefstwert von 28 %. Sion schneidet mit 69 % für die Verfügbarkeit von WCs und 73 % für Trinkbrunnen in diesem Themenblock mit dem insgesamt höchsten Wert ab.

Olten, Allschwil, Dübendorf und Emmen verzeichnen bei der Ausstattung im öffentlichen Raum Defizite (Abbildung 23). In mindestens vier Aussagen liegen sie unterhalb der 50%-Marke.

Abbildung 23: Themenblock Wohlbefinden der Gemeinden im Vergleich



Fusswegnetz

In diesem Themenblock wird beurteilt, ob Ziele zu Fuss direkt, schnell und angenehm erreicht werden können. Die Aussage mit dem höchsten Mittelwert von 78 % ist «Haltestellen sind rasch (max. 10 min) und direkt (ohne Umwege und Wartezeiten) erreichbar». Grundsätzlich können Alltagswege (z. B. zur Schule, zum Einkaufen, zur Arbeit) zudem gut zu Fuss zurückgelegt werden.

Den tiefsten Mittelwert (47 %) erzielt die folgende Aussage: «In meiner Gemeinde hat es durchgehend attraktive und sichere Schulwege». Deren Bewertung variiert relativ stark zwischen den Gemeinden. Olten erreicht hier nur 36 %, Meyrin hingegen 66 % Zustimmung. Dies führt bei diesen beiden Städten unter anderem zu der hohen respektive tiefen Bewertung im Themenblock Fusswegnetz (Abbildung 24). Die tiefe Bewertung von Renens wird vom unterdurchschnittlichen Abschneiden in den folgenden Aussagen beeinflusst: «Meine Fusswege verlaufen

abseits stark befahrener Strassen» und «In durchgehenden Grünkorridoren oder Naherholungsgebieten kann ich ausgedehnt spazieren oder joggen».

Stellenwert in der Planung

Diese Fragen zielen darauf ab, das Engagement der Gemeinde bezüglich Fussverkehr zu erfassen. Der Themenblock Stellenwert in der Planung weist mit Werten zwischen 39 % (Dübendorf) und knapp 64 % (Meyrin) die grösste Spannweite bei den Bewertungen auf (Abbildung 25).

Die höchsten Werte erreichen die Themen Förderung von Bewegungsräumen und das Angebot an Freizeitwegen. Im Mittel mit 48 % am tiefsten bewertet wurde das Engagement der Gemeinde für schwächere Verkehrsteilnehmende. In diesem Themenblock erreichen die Städte der Romandie deutlich höhere Werte. Insbesondere war dort eine Verbesserung der Situation für die

Abbildung 24: Themenblock Fusswegnetz der Gemeinden im Vergleich

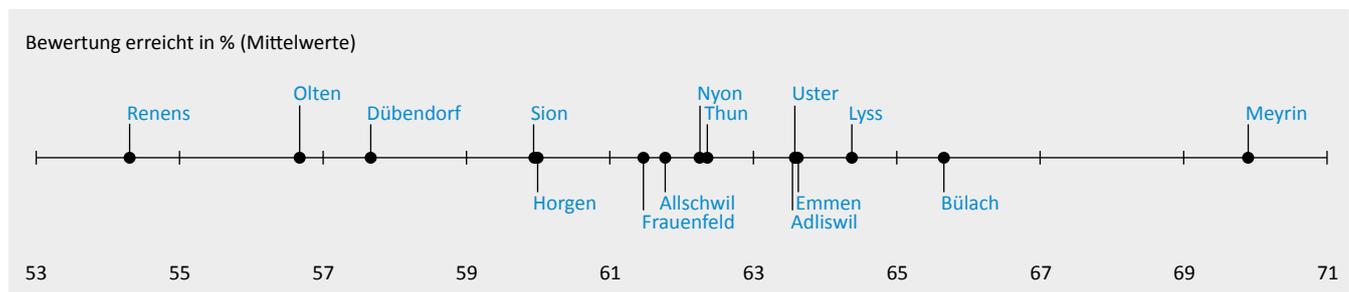
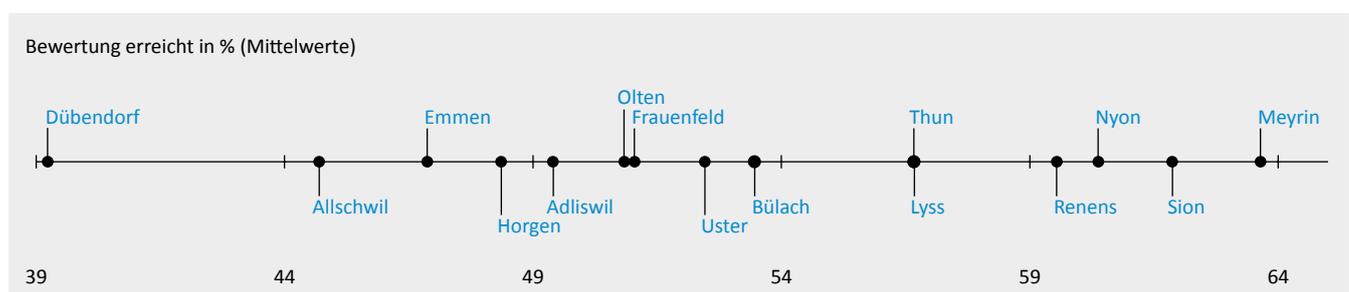


Abbildung 25: Themenblock Stellenwert in der Planung der Gemeinden im Vergleich



Zufussgehenden in den letzten fünf Jahren spürbar. Auch schneiden diese Gemeinden wegen ihres Engagements zur Realisierung von Fussgänger- oder Begegnungszonen überdurchschnittlich ab. Dagegen haben Dübendorf und Allschwil in diesem Punkt dringenden Verbesserungsbedarf. Nur drei Prozent aller Teilnehmenden sind der Meinung, dass bereits zu viel Fussgänger- oder Begegnungszonen bestehen.

4.6. Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen

Die Gemeinden stehen vor einer Reihe unterschiedlicher Herausforderungen, um die Zufriedenheit der Fussgängerinnen und Fussgänger zu verbessern und die Wahrnehmung des Themas Fussverkehr zu stärken.

Der schnelle und direkte Zugang zu den Haltestellen wird von der Mehrheit der Befragten als gut bewertet. Grundsätzlich werden Alltags- und Freizeitwege gerne zu Fuss zurückgelegt. Darüber hinaus werden der gute Unterhalt und die Beleuchtung der Fusswege positiv bewertet.

Die Umfrage zeigt aber auch, dass bei einigen Themen grosser Handlungsbedarf besteht. Es gibt einige Bewertungsergebnisse, die unter die 50%-Marke fallen, teilweise sogar deutlich. Der Handlungsbedarf ist gemäss der Umfrage besonders gross beim Thema «Velos auf Trottoirs». Der Konflikt entsteht dabei sowohl mit fahrenden wie auch mit parkierten Velos. Eine vom Fussverkehr getrennte Veloinfrastruktur beeinflusst die Zufriedenheit der Fussgängerinnen und Fussgänger positiv.

In der Umfrage werden neben den zu schmalen Trottoirs auch die zu langen Wartezeiten an Lichtsignalanlagen oder der fehlende Vortritt bei Querungen mit 52 Prozentpunkten verhältnismässig tief bewertet, wobei bei kleineren Gemeinden Lichtsignalanlagen eher selten sind. Umso mehr sind fehlende oder unsichere Fussgängerstreifen ein grosses Thema, was auch aus den hinterlassenen Kommentaren deutlich wird.

Handlungsbedarf besteht ausserdem bezüglich der schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Die sichere und attraktive Schulweggestaltung wird überwiegend als ungenügend beurteilt. Bei zehn Gemeinden fällt diese Bewertung unter die 50%-Marke. Zudem werden mehr Sitzgelegenheiten gewünscht.

Zur Verbesserung der Zufriedenheit kann die Qualität des Strassenraums beispielsweise durch schattenspendende Bäume oder tiefere Geschwindigkeiten verbessert werden. Als Alternative müssten gemäss Umfrage mehr Fussgängerwege abseits stark befahrener Strassen verlaufen.

Städte und Gemeinden im Vergleich

Das Städteranking ist eines der Resultate des Städtevergleichs. Der erreichte Gesamtwert des Rankings weist darauf hin, wo die heutigen Bedingungen für den Fussverkehr eher mehr oder eher weniger zufriedenstellend sind. Ein tiefer Gesamtwert bedeutet, dass es noch viel zu tun gibt. Ein hoher Gesamtwert bedeutet aber nicht, dass beim Fussverkehr schon alles zum Besten steht. Im Mittel des Gesamtergebnisses werden erst 62 % der Anforderungen erfüllt.

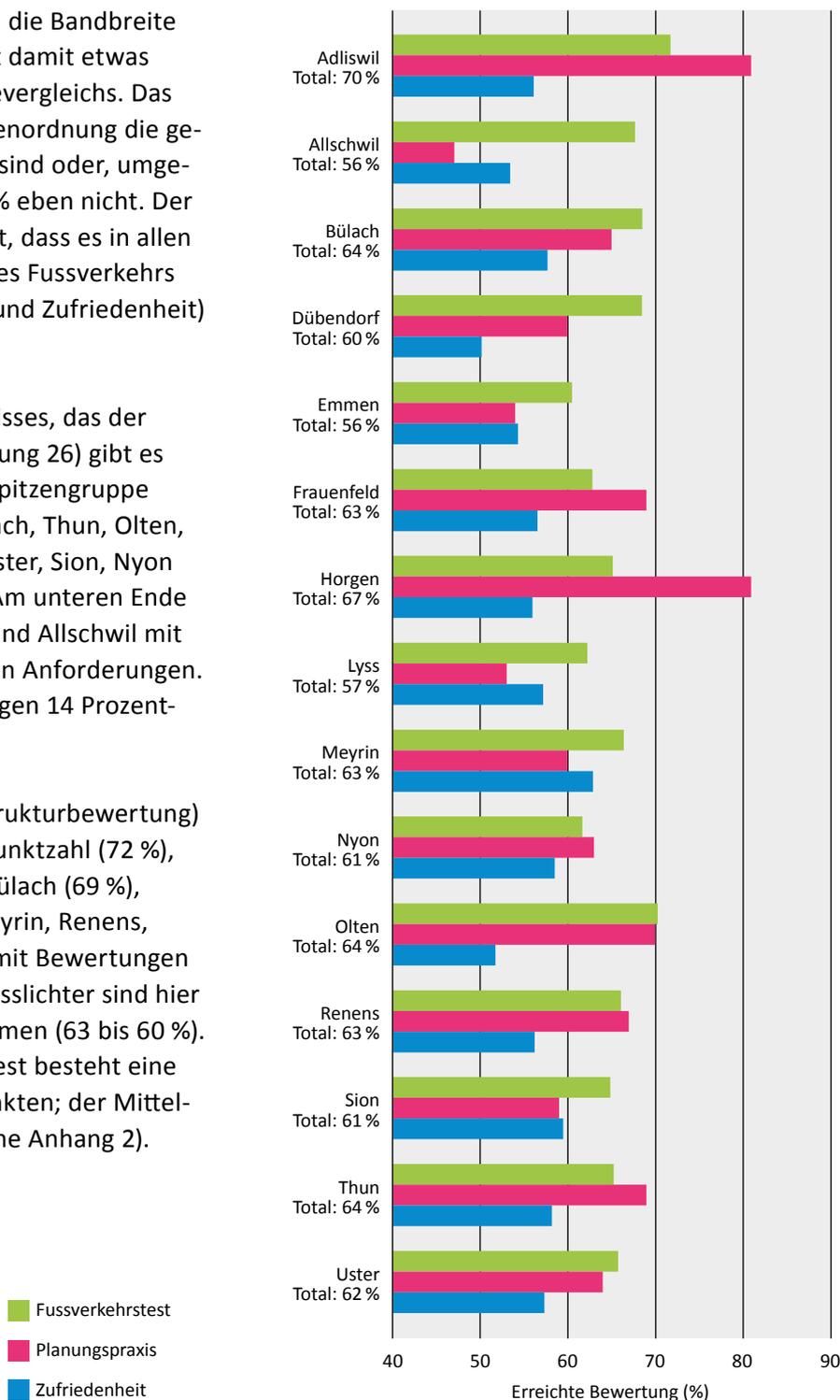
Für eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem konkreten Handlungsbedarf in den beteiligten Städten und Gemeinden geben die Bewertungen der einzelnen Teile des Städtevergleichs sowie die gemeindespezifischen Faktenblätter wichtige Hinweise.

Die Bewertungen der drei Teilprojekte des Städtevergleichs liegen im Durchschnitt aller 15 Gemeinden bei 62 %, wobei die Bandbreite von 56 bis 70 % reicht. Sie liegt damit etwas höher als in Phase 1 des Städtevergleichs. Das bedeutet, dass in dieser Grössenordnung die gestellten Anforderungen erfüllt sind oder, umgekehrt formuliert, zu knapp 40 % eben nicht. Der Städtevergleich bestätigt damit, dass es in allen drei untersuchten Bereichen des Fussverkehrs (Infrastruktur, Planungspraxis und Zufriedenheit) noch einiges zu tun gibt.

Im Ranking des Gesamtergebnisses, das der Städtevergleich liefert, (Abbildung 26) gibt es mit Adliswil und Horgen eine Spitzengruppe (70 und 67 %), gefolgt von Bülach, Thun, Olten, Frauenfeld, Meyrin, Renens, Uster, Sion, Nyon und Dübendorf (64 bis 60 %). Am unteren Ende der Skala liegen Lyss, Emmen und Allschwil mit Werten unter 60 % der erfüllten Anforderungen. Zwischen den Bewertungen liegen 14 Prozentpunkte.

Beim Fussverkehrstest (Infrastrukturbewertung) erreicht Adliswil die höchste Punktzahl (72 %), gefolgt von Olten (70 %) und Bülach (69 %), dann Dübendorf, Allschwil, Meyrin, Renens, Uster, Horgen, Thun und Sion mit Bewertungen zwischen 68 % und 65 %. Schlusslichter sind hier Frauenfeld, Lyss, Nyon und Emmen (63 bis 60 %). Für den Bereich Fussverkehrstest besteht eine Spannweite von 12 Prozentpunkten; der Mittelwert liegt bei 66 % (Details siehe Anhang 2).

Abbildung 26: Erreichte Bewertung je Teilprojekt und Gemeinde, Gesamtergebnis GEHsund (Total)



Bei der Bewertung der Planungspraxis kommen Horgen und Adliswil mit 81 % auf die besten Bewertungen. Der Abstand zu den folgenden Gemeinden ist relativ gross: Es folgen Olten, Thun, Frauenfeld, Renens (70 bis 67 %), dann Bülach, Uster, Nyon, Meyrin und Dübendorf (65 bis 60 %). Werte unter 60 % erreichen Sion, Emmen und Lyss. Am Schluss der Skala rangiert Allschwil mit 47 %. Für dieses Thema ist die Spannweite mit einem Unterschied von 34 Prozentpunkten am höchsten; der Mittelwert liegt bei 64 % (Details siehe Anhang 2).

In der Umfrage zur Zufriedenheit liegt Meyrin vorne (63 %). Die nachfolgenden Plätze belegen Sion, Nyon, Thun, Bülach, Frauenfeld, Lyss, Uster, Horgen, Adliswil und Renens (59 bis 56 %). Am Ende dieser Skala liegen Emmen, Allschwil, Olten und Dübendorf (54 bis 50 %). Für den Bereich Zufriedenheit umfasst die Spanne der Bewertungen 13 Prozentpunkte. Der Mittelwert ist mit 56 % der tiefste der drei Teilbereiche (Details siehe Anhang 2).



Zukünftige Anwendung und Nutzen

Die Werkzeuge des Städtevergleichs sind so konzipiert und aufbereitet, dass eine breite Anwendung in Städten und Gemeinden möglich ist. Es wird aufgezeigt, welche technischen und organisatorischen Fragen in Zusammenhang mit der angestrebten, dauerhaften Verankerung und Institutionalisierung des Vergleichs noch zu lösen sind. Ausserdem wird die Nutzbarmachung der Ergebnisse des Städtevergleichs in der kommunalen und regionalen Verkehrsplanung dargestellt.

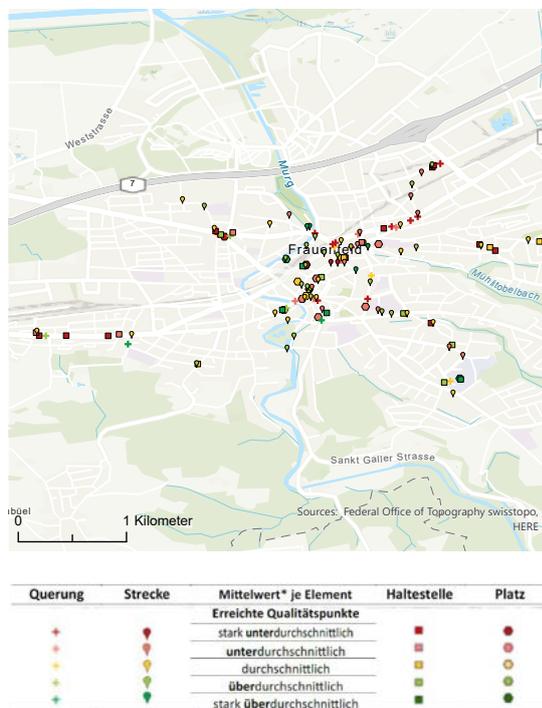
Für eine nötige «Patenschaft» im Zusammenhang mit der Institutionalisierung scheinen die kantonalen Fussverkehrsfachstellen am besten geeignet.

6.1. Möglichkeiten zur Anwendung der Tools des Städtevergleichs in Städten und Gemeinden

Die Inhalte und die Methodik für die Beurteilung in den drei Teilprojekten des Städtevergleichs wurden in der Phase 1 des Projekts GEHsund entwickelt und angewendet. Für die Phase 2 des Städtevergleichs Fussverkehr wurden Weiterentwicklungen vorgenommen, die darauf abzielen, den Städtevergleich auch für Städte und Gemeinden mittlerer Grössenordnung (12'000 bis 40'000 Einwohnerinnen und Einwohner) anwendbar zu machen und die Anwendbarkeit generell zu vereinfachen. Dabei spielt für den Teil der Infrastrukturbeurteilung die Optimierung und Dokumentation der entwickelten Fussverkehrs-App eine wichtige Rolle. Auch der Teil «Planungspraxis» wurde so vereinfacht, dass er von den kommunalen Planungsverantwortlichen für den Fussverkehr selbstständig bearbeitet werden kann. Die Bevölkerungsumfrage wurde in einen Stand versetzt, der es den Planungsverantwortlichen ermöglicht, sie selbstständig zu lancieren und auszuwerten. Für eine repräsentative Auswertung ist aber eine Grössenordnung von rund 130 ausgefüllten Fragebögen nötig. Um dies zu erreichen, muss ein gewisser Kommunikationsaufwand geleistet werden.

Die drei Bearbeitungstools sind so weit dokumentiert, dass sie von Verwaltungsstellen und Planungsverantwortlichen entweder selbst genutzt oder mit vertretbaren Kosten einem geeigneten Planungsbüro in Auftrag gegeben werden können. Die datenintensive Erhebung erfordert etwas Erfahrung im Umgang mit grossen Datenmengen und Geodaten. Somit ist das Gesamtpaket zur Bewertung der Fussgängerfreundlichkeit auch für kleine Gemeinden nutzbar. Beim Fussverkehrstest gibt es bei kleinen Gemeinden allerdings Einschränkungen bei den Quervergleichen einzelner Elemente. Wenn diese nur in geringer

Abbildung 27: Ausschnitt Infrastrukturbewertung (Beispiel)



Anzahl vorkommen (z. B. Unterführungen, Plätze, Haltestellen), sind sie nur bei einer Vollerhebung aussagekräftig.

6.2. Nutzbarmachung der Ergebnisse für die Verkehrsplanung

Kommunale Ebene

Die Ergebnisse des Städtevergleichs Fussverkehr können als Analysebeitrag zur Vorbereitung von konzeptionellen Arbeiten (kommunale Verkehrskonzepte, kommunale Fusswegnetzplanung) und von Projekten (z. B. Betriebs- und Gestaltungskonzepten, Verkehrsberuhigungsmassnahmen o. ä.) dienen. Die Qualitätsbewertung (Abbildung 27) des Fussverkehrstests zeigt dabei den konkreten Handlungsbedarf bezüglich der Infrastruktur auf; die Befragung (Planungspraxis)

und die Umfrage (Zufriedenheit) zeigen zusätzlich strukturelle Handlungsbedürfnisse auf. Voraussetzung für die Nutzbarmachung ist, dass von den Planungsverantwortlichen bzw. Planenden auf die Ergebnisse zugegriffen werden kann (siehe Kapitel 6.7.).

Regionale und kantonale Ebene

Auf kantonaler Ebene werden häufig Grundlagendaten für die Verkehrsplanung geführt, z. B. zur Verkehrsnachfrage und zum Verkehrsverhalten, oder auch Erhebungsdaten. Zum Fussverkehr liegen bei den Kantonen keine oder nur wenige Daten vor. Die Erhebungen aus dem Städtevergleich Fussverkehr könnten ein erster Schritt sein, Verkehrsgrundlagen zum Thema Fussverkehr aufzubauen.

Die Fussverkehrsdaten wären z. B. im Rahmen der Fortschreibung von Agglomerationsprogrammen einsetzbar. Langfristig wäre dabei ein Monitoringsystem anzustreben. Beim Städtevergleich Fussverkehr könnten durch die periodische Wiederholung, z. B. im 5-Jahres-Rhythmus, Erkenntnisse zu Qualitätsverbesserungen in der Fusswegnetzplanung und in den Fusswegnetzen gewonnen werden. Für die Erstellung von Zeitreihen könnten aus dem Fussverkehrstest z. B. die erreichten Qualitätspunkte als Kriterien herangezogen werden, entweder aggregiert oder auch auf Einzelelemente, Strecken, Themen oder Gemeindegebiete bezogen.

Mit den Ergebnissen aus dem Teil Planungspraxis erhält die kantonale Behörde einen guten Überblick, welche Grundlagen und Planungen zum Thema Fussverkehr in den jeweiligen Gemeinden bereits vorliegen.

Die Ergebnisse aus den Bevölkerungsumfragen zeigen Bedürfnisse der Zufussgehenden auf, welche für zukünftige Ausrichtungen, d. h. für Strategien und Konzepte, auch auf kantonaler Ebene wichtig sind.

6.3. Verwendung der Ergebnisse einzelner Tools

Grundsätzlich wurde der Städtevergleich als dreiteiliges Paket aufgebaut, und es wird eine Anwendung des ganzen Pakets empfohlen, damit alle wichtigen Aspekte des Fussverkehrs abgedeckt werden.

Die Daten aus den einzelnen Teilen können aber auch losgelöst auf kommunaler oder kantonaler Ebene Verwendung finden.

Fussverkehrstest: Städte und Gemeinden können damit die Infrastrukturqualität in ausgewählten Quartieren oder bei Neubauprojekten z. B. mit einer Vorher-Nachher-Analyse beurteilen. Es können wichtige Fusswegverbindungen, z. B. Schulwege oder regionale Fusswegverbindungen, über mehrere Gemeinden hinweg überprüft werden.

Planungspraxis: Städte und Gemeinden können damit selbst eine Art Audit im Bereich Fussverkehr durchführen und darauf aufbauend ihre Fussverkehrsplanung optimieren.

Bevölkerungsumfrage: Diese Umfrage muss nicht zwingend auf Gemeindeebene durchgeführt werden. Wenn die Beteiligung ausreicht, kann sie auch mit geringfügigen Anpassungen z. B. für ein städtisches Quartier oder eine Planungsregion durchgeführt werden. Zudem besteht die Möglichkeit, die Umfrage nur an eine ausgewählte Bevölkerungsgruppe (z. B. ältere Personen) zu adressieren.

6.4. Wiederholbarkeit des Städtevergleichs

Um Verbesserungen messbar und nachvollziehbar zu machen und als Argumentationshilfe für weitergehende Massnahmen, müssten Erfolgskontrollen (Umsetzungs- und Wirkungskontrollen) durchgeführt werden. Eine periodische Wiederholung des Städtevergleichs, z. B. im 5-Jahres-Rhythmus, könnte dazu einen wesentlichen Beitrag liefern. Die bereitgestellte GIS-App müsste angepasst werden, wenn auf früher erhobene Daten zugegriffen werden soll.

6.5. Verankerung der Tools des Städtevergleichs Fussverkehr

Die Idee des Städtevergleichs Fussverkehr ist es, einen nachhaltigen Beitrag zur Verbesserung der Fussverkehrsverhältnisse in den Städten und Gemeinden zu leisten. Das Aufzeigen und Bewusstmachen von Schwachstellen und Mängeln ist ein erster Schritt dorthin. Der Schritt zur tatsächlichen Verbesserung der Verhältnisse muss dann auf kommunaler Ebene erfolgen oder in Zusammenhang mit Verbesserungen an den kantonalen Strassen.

Das setzt aber voraus, dass der Städtevergleich oder zumindest Teile davon «verankert» werden, damit eine Wiederholbarkeit und breitere Anwendungen möglich sind. Aufgaben in Zusammenhang mit einer Verankerung sind:

- Kommunikation und Verbreitung des Vergleichs bei Schweizer Städten und Gemeinden,
- Datenverwaltung und Qualitätssicherung der erhobenen Daten im Längs- und Quervergleich,
- Sicherstellung der standardisierten Anwendung der Werkzeuge durch Schulung und Updates.

6.6. Institutionalisierung des Städtevergleichs Fussverkehr

Soll der Städtevergleich Fussverkehr zur «Institution» werden, braucht es dazu eine «Patenschaft».

Dazu kommen generell folgende Möglichkeiten in Betracht:

- ein Fachverband, in diesem Fall Fussverkehr Schweiz,
- die Fachstelle Langsamverkehr im Bundesamt für Strassen,
- ein Hochschulinstitut mit Verkehrsplanungsbezug,
- eine kantonale oder kommunale Fussverkehrsfachstelle.

Der Fachverband Fussverkehr Schweiz ist eine Fachorganisation, welche landesweit tätig ist und auch Verkehrsprojekte in den Kommunen begleitet, allerdings nicht über die passende Infrastruktur verfügt.

Die Aufgaben der Fachstelle Langsamverkehr beim Bundesamt für Strassen liegen schwerpunktmässig auf der Bundesebene und in der Unterstützung der Kantone bei Pilotprojekten sowie in der Grundlagenforschung und den Agglomerationsprogrammen. Ausserdem könnten Kommunikationsaufgaben von der Fachstelle Langsamverkehr unterstützt werden.

Hochschulinstitute arbeiten ausser in der Forschung auch im Bereich der Weiterbildung und des Wissenstransfers, sind aber mit der kommunalen Ebene meist nur punktuell verknüpft.

Kommunale Fachstellen für den Fussverkehr existieren, wenn überhaupt, nur in den grösseren Städten. Auch wenn bei der Fusswegnetzplanung im Vergleich z. B. zur Velonetzplanung die Ge-

meinden stärker in der Verantwortung stehen, ist es wegen der grossen Zahl von Gemeinden unrealistisch, ihnen die Patenschaft für den Städtevergleich übertragen zu wollen.

Die kantonalen Fachstellen sind verantwortlich für den Vollzug des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG). Sie sind in den Kantonen sehr unterschiedlich organisiert. Das Bundesamt für Strassen hat 2015 in einer Veröffentlichung⁷ die Aufgaben der kantonalen Fachstellen unter Bezug auf das Fussweggesetz (FWG) umrissen. Die «Erarbeitung von Arbeitshilfen zur Qualitätssicherung der Fusswegnetzplanung» ist dabei ebenso aufgeführt wie die «Überführung der relevanten Grundlagen ins Geoportal des Kantons». Der notwendige enge und ständige Kontakt zu den Städten und Gemeinden ist hier am besten gegeben, so dass sie am ehesten für eine Institutionalisierung des Städtevergleichs Fussverkehr in Frage kommen. Am Beispiel des Kantons Zürich wurden im Rahmen der Phase 2 des Projekts GEHsund Umsetzungsmöglichkeiten aufgezeigt (siehe Teilbericht «Städtevergleich Kanton Zürich»).

Über die kantonalen Fachstellen könnte auch das Gewinnen weiterer Gemeinden für die Durchführung des Vergleichs und die periodische Wiederholung in den Gemeinden am ehesten gelingen.

Ein Beispiel für ein solches Vorgehen sind die «Fussverkehrs-Checks», die das Verkehrsministerium des deutschen Bundeslandes Baden-Württemberg seit 2015 durchführt (Abbildung 28). Dabei bewerben sich Kommunen zur Teilnahme am Verfahren, welches vollumfänglich durch das Ministerium finanziert wird. Bisher konnten bei über 200 Bewerbungen bereits in über 60 Ge-

meinden die Tests durchgeführt werden. Häufig wurden im Nachgang der Tests rasch erste Massnahmen umgesetzt, wie Erfolgskontrollen zeigen. Das Beispiel Baden-Württemberg zeigt, dass mit einem entsprechenden Anschub das Thema Fussverkehr durchaus öffentlichkeitswirksam platziert werden kann. Die positiven gesundheits- und klimabezogenen Aspekte des Zufussgehens geben dem Thema eine zusätzliche Aktualität, die genutzt werden kann.

In Zusammenhang mit einem durchgeführten Städtevergleich und daraus abgeleiteten Massnahmen könnten z. B. auch «Fussverkehrszertifikate» oder ähnlich lautende Auszeichnungen vergeben werden. Zum Energiestadt-Label könnten Querbezüge hergestellt werden.

Abbildung 28: Das Projekt Fussverkehrs-Checks in Baden-Württemberg – Die Teilnehmerkommunen 2021



Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
www.v.m.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/fussverkehr/fussverkehrs-checks

⁷ Kantonale Fachstellen Fussverkehr – Bundesamt für Strassen, Materialien Langsamverkehr Nr. 134 (2015)

6.7. Technische und organisatorische Aspekte

Zugang zu den Bearbeitungstools

Die einzelnen Werkzeuge sollten für kommunale Anwendungen prinzipiell frei zugänglich sein. Das Befragungstool zur Planungspraxis liegt in einer Excel-Datei vor.

Die webbasierte Onlineumfrage wurde auf der Open-Source-Software Limesurvey aufgebaut. Die Struktur der Umfrage kann in einer ISS-Datei zur Verfügung gestellt werden. Damit ist eine einfache Integration in selbst erstellte Umfragen möglich, basierend auf der Limesurvey-Software. Bedingung ist jedoch, dass diese Software bei Kantonen, Gemeinden oder Planungsbüros bereitsteht. Ansonsten kann die Umfrage auch über eine andere Software aufgebaut werden. Dann muss aber mit einem grösseren Startaufwand für die Implementierung der Fragen gerechnet werden.

Beim Fussverkehrstest kommt hingegen eine GIS-basierte Erhebungs-App zum Einsatz, welche auf Basis der Software Survey 123 von ArcGis (von Esri) entwickelt wurde (Abbildung 29).

Es ist nötig, den Erhebungspersonen Zugangsberechtigungen in Form von persönlichen Accounts zu dieser App zu erteilen. Die ArcGis-Software ist bei verschiedenen Kantonen, aber auch beim Projektpartner OST (Ostschweizer Fachhochschule) im lizenzierten Einsatz, und damit besteht auch die Möglichkeit, die Erhebungs-App an Berechtigte weiterzugeben. Der Zugang zum Erhebungstool könnte also sowohl über die Kantone als auch über die OST erfolgen. Bei beiden Varianten wäre die Frage der Kostenfolgen (Bereitstellungs- und Nachführungsaufwand für die App und die Datenverwaltung) zu klären.

Abbildung 29: Die Survey-App 123 von ArcGis

The screenshot shows the Survey 123 app interface for 'Städteranking Fussverkehr: Platz'. The top bar is green with a close button (X) and a menu icon (three lines). Below the title bar, there is a 'Standort' field with a location pin icon and coordinates '47°22'N 8°31'E ± 16.7 m'. A map shows the location in a city, with 'Altstadt' and 'Zürich' visible. Below the map, there are two sections for 'Übersichtsbild' and 'Detailfoto', each with a camera icon and a folder icon. The main content area is titled 'Platz' and contains a rating question: 'Gute Zugänglichkeit des Platzes von allen möglichen Seiten' with a scale from 0P to 2P. Below this, there is a section for 'Platz für Aktivitäten vorhanden' with a rating scale from 0P to 2P. The bottom right corner has a checkmark icon.

Quelle: Esri/eigene Darstellung

Zugang zu den Erhebungsergebnissen

Im Teil Planungspraxis und bei der Bevölkerungsumfrage liegen gemeindebezogene Ergebnisse in Dateiformen vor, die relativ einfach zugänglich gemacht werden können.

Beim Fussverkehrstest werden georeferenzierte Punktdaten erfasst. Hier gibt es zwei grundsätzlich unterschiedliche Möglichkeiten, den Zugang zu den Ergebnissen herzustellen, z. B. über bei den Kantonen vorhandene GIS-Browser:

- a) Gänzlich öffentlich freier Zugang, vergleichbar mit dem heutigen Zugang zu öffentlichen Teilen der GIS-Browser. Grundsätzlich handelt es sich bei den Daten des Städtevergleichs nicht um sensible Daten, sondern um solche, an denen ein öffentliches Interesse besteht. Allerdings kann die Vergleichbarkeit auch Zündstoff für politische Diskussionen bergen, wobei diese Art Diskussion aus Sicht der Fussverkehrsförderung durchaus erwünscht sein kann.
- b) Zugang nur für einen definierten Benutzerkreis. Kantonale GIS-Browser beinhalten häufig auch Daten, die nur über einen Benutzeraccount abgerufen werden können, z. B. spezifische Daten zu Grundstücken. Die Accounts sind persönlich, nicht auf Gemeinden bezogen und müssen beantragt oder zugewiesen werden.

Die Nutzung eines vorhandenen Geoportals bietet sich an, auch wenn die Daten nicht flächendeckend vorhanden sind.

Zudem sind mittels WMS (Web Map Service) Schnittstellen zum Abrufen der Geodaten als Rasterdaten möglich. WMS-Dienste können in GIS-Software eingebunden und als Arbeitskarten dargestellt werden.

Schulungen

Die Anwendung der Teile des Städtevergleichs erfordert ein gewisses Mass an Schulung der bearbeitenden Personen, vor allem beim Fussverkehrstest. Die Schulungen müssen organisiert, durchgeführt und betreut werden. Es ist denkbar, diese Aufgaben an ein Hochschulinstitut, eine Weiterbildungsorganisation oder ein Planungsbüro als Auftragsarbeit zu vergeben.

Fazit und Handlungsempfehlungen

Mit den drei Teilen des Städtevergleichs ist es möglich, ein umfassendes Bild der Fussverkehrssituation in den beteiligten Städten und Gemeinden zu erhalten. Aus der fachlichen Perspektive des Fussverkehrstests ist eine Beurteilung der Qualität der Fussverkehrsinfrastruktur möglich. Die Auseinandersetzung mit der Planungspraxis ermöglicht es, Verbesserungsmöglichkeiten auf der strukturellen und verwaltungsorganisatorischen Seite auszuloten. Die Zufriedenheitsumfrage gibt einen Eindruck der Befindlichkeit der Zufussgehenden in der jeweiligen Stadt oder Gemeinde.

Die Resultate aus allen drei Teilen des Städtevergleichs erlauben, allgemeine, aber auch konkrete Handlungsempfehlungen abzuleiten, um die Fussgängerfreundlichkeit zu verbessern.

Die zweite Phase des Städtevergleichs hat wichtige Erkenntnisse zu den Möglichkeiten und Herausforderungen bei der dauerhaften Verankerung des Städtevergleichs erbracht.



07

7.1. Fazit aus der zweiten Phase des Städtevergleichs

Die zweite Phase ergibt bezüglich der festgestellten Mängel in vielen Teilen vergleichbare Erkenntnisse wie die erste Phase des Städtevergleichs. Verschiedene negative oder positive Aspekte sind in kleineren Städten und Gemeinden aber etwas anders ausgeprägt als in grösseren Städten. Die Qualitätsbewertung der Strecken ist im Fussverkehrstest der zweiten Phase etwas besser ausgefallen, während die Zufriedenheit mit dem Stellenwert in der Planung und das Wohlbefinden in der Umfrage etwas schlechter abschnitten. Grundsätzlich gehen die Ergebnisse aber in die gleiche Richtung: dass es noch ein grosses Potenzial zur Verbesserung gibt.

Die zweite Phase des Fussverkehrstests hat gezeigt, dass eine Anwendung auch für Städte und Gemeinden in der Grössenklasse zwischen 15'000 und 50'000 Einwohnern gut möglich ist. Insbesondere, wenn keine umfassenden Schwachstellenanalysen gemacht werden können, bietet der Fussverkehrstest einen guten ersten Ansatzpunkt zum Erkennen der Qualitätsmängel in der Infrastruktur.

Die Bewertungen der Planungspraxis und die Umfragen lassen sich auch bei kleineren Städten und Gemeinden gut durchführen. Die Verwendung der GIS-Applikation und eines Datenbanksystems haben sich wiederum bewährt.

Ein Schwerpunkt der zweiten Phase war die Fragestellung, wie der Städtevergleich verankert werden könnte, oder anders ausgedrückt, zu einer «Institution» gemacht werden könnte. Eine wesentliche Erkenntnis ist, dass die kantonale Ebene oder, genauer gesagt, eine kantonale Fachstelle für den Fussverkehr im Rahmen der ihr

zugedachten Aufgaben als Verankerungsstelle für den Städtevergleich die meisten Vorteile zeigt.

Bei den technischen und organisatorischen Aspekten haben sich vor allem der Zugang zu den Bearbeitungstools und zu den Erhebungsergebnissen sowie die nötigen Schulungen als Fragen herauskristallisiert, die für eine Verankerung wichtig und zu klären sind.

7.2. Generelle Handlungsempfehlungen

Der Fussverkehrstest hat gezeigt, dass im Durchschnitt der untersuchten Gemeinden nur zwei Drittel der gestellten Anforderungen erreicht werden. Die Verbesserung der Infrastruktur generell und der Qualität einzelner Netzelemente bleibt damit eine zentrale Komponente der Fussverkehrsförderung. Im Themenfeld Planungspraxis wurde deutlich, dass der Fussverkehr noch zu wenig als Teil des Gesamtverkehrs betrachtet wird und dass im Bereich der Kommunikation und des Controllings noch grössere Mängel auftreten.

Bei der Umfrage schälten sich der Stellenwert des Fussverkehrs in der Planung sowie Kriterien in Zusammenhang mit dem Wohlbefinden als grösste Schwachstellen heraus.

7.3. Konkrete Handlungsempfehlungen

Aus dem Städtevergleich lassen sich neben den vielen spezifischen Hinweisen einige zentrale Handlungsempfehlungen ableiten:

EMPFEHLUNG 1**Getrennte Infrastruktur für den Fuss- und den Veloverkehr**

Konflikte zwischen Zufussgehenden und Velofahrenden werden in allen drei Teilbereichen des Städtevergleichs thematisiert. Während beim Fussverkehrstest solche Konflikte nur als Momentaufnahmen erfasst werden, fällt in der Planungspraxis die weite Verbreitung von konfliktträchtigen Mischverkehrsflächen auf, auch wenn der Mischverkehr bei den Zielen zunehmend als Ausnahme formuliert ist. Gemäss den Ergebnissen der Zufriedenheitsumfrage ist der Handlungsbedarf beim Thema «Velos auf Trottoirs» besonders gross. Der Konflikt entsteht dabei sowohl mit fahrenden wie auch mit parkierten Velos. Veloabstellplätze und sichere Veloverbindungen sind ausserhalb der Fussverkehrsflächen zu platzieren.

EMPFEHLUNG 2**Verbesserung der Schulwege**

Zur Verbesserung der Schulwegsicherheit bestehen in einigen Gemeinden definierte Prozesse und Umsetzungskonzepte. Die sichere und attraktive Schulweggestaltung wird aber in der Zufriedenheitsumfrage überwiegend als ungenügend beurteilt. Hier besteht also ebenfalls ein erkennbarer Handlungsbedarf, sowohl was die Sicherheit als auch was die Gestaltung der Schulwege angeht.

EMPFEHLUNG 3**Barrierefreie Gestaltung forcieren**

Der grösste Handlungsbedarf der Fussverkehrsinfrastruktur liegt bei den Haltestellen. Die Verbesserung der Platzverhältnisse und die barrierefreie Gestaltung sind dabei zentrale Themen, zumal gemäss Behindertengleichstellungsgesetz bis Ende 2023 alle Haltestellen dessen Anforderungen erfüllen müssten. Die nötige Anpassung an die Anforderung von mobilitätseingeschränkten Personen ist aber nicht nur bei den Haltestellen,

sondern auch auf den Strecken, auf den Plätzen und bei den Querungen ein zentrales Thema.

EMPFEHLUNG 4**Mehr Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr**

Für mehr Aufenthaltsqualität braucht der Fussverkehr mehr Platz. Die Trottoirbreiten liegen gemäss Fussverkehrstest jedoch oft unterhalb der Norm. In der Zufriedenheitsumfrage wurde bei den (zu geringen) Trottoirbreiten ein Handlungsbedarf identifiziert. Auch bei beschränkten Platzverhältnissen müssen ausreichend Flächen mit guter Qualität zur Verfügung gestellt werden können.

EMPFEHLUNG 5**Dem Fussverkehr den Vortritt einräumen**

Die Bevölkerungsumfrage zeigt grosse Unzufriedenheit bei Verkehrslösungen ohne Fussgänger-vortritt. Zum Beispiel werden Lösungen mit mittigem Mehrzweckstreifen (wie in Thun und im Zentrum Lyss) als unbefriedigend empfunden. Der Mangel an Fussgängerstreifen müsste behoben werden; auch in Tempo-30-Zonen ist das Bedürfnis hierfür vorhanden. Bei fussgängerfreundlichen Querungen liegt ein weiteres grosses Optimierungspotenzial.

EMPFEHLUNG 6**Kommunikation und Controlling verbessern**

In der Kommunikation und im Controlling können sich alle Gemeinden noch verbessern. Es werden kaum Fussverkehrs-Erhebungen gemacht; Daten und Evaluationsberichte zu Projekten werden oft nicht veröffentlicht. Kommunale Fachstellen für den Fussverkehr sind auch aufgrund der Ergebnisse der zweiten Phase des Städtevergleichs eine der Kernempfehlungen. Sie wären auch wichtig zur Kommunikation der Fussverkehrsthemen.

Anhang 1 – Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Einwohnerzahlen 2020 und Flächengrößen der am Städtevergleich beteiligten Städte und Gemeinden	08	Abbildung 22: Themenblock Infrastrukturelemente der Gemeinden im Vergleich	32
Abbildung 2: Regionale Verteilung der Partnergemeinden	09	Abbildung 23: Themenblock Wohlbefinden der Gemeinden im Vergleich	33
Abbildung 3: Erreichte Anforderungen je Element und Gemeinde, Gesamtergebnis Fussverkehrstest (Total)	13	Abbildung 24: Themenblock Fusswegnetz der Gemeinden im Vergleich	34
Abbildung 4: Bewertung von Strecken (alle Typen) im Vergleich	14	Abbildung 25: Themenblock Stellenwert in der Planung der Gemeinden im Vergleich	34
Abbildung 5: Bewertung von Querungen (alle Typen) im Vergleich	15	Abbildung 26: Erreichte Bewertung je Teilprojekt und Gemeinde, Gesamtergebnis GEHsund (Total)	37
Abbildung 6: Bewertung von Haltestellen im Vergleich	16	Abbildung 27: Ausschnitt Infrastrukturbewertung (Beispiel)	40
Abbildung 7: Bewertung von Plätzen im Vergleich	17	Abbildung 28: Das Projekt Fussverkehrs-Checks in Baden-Württemberg – Die Teilnehmerkommunen 2021	43
Abbildung 8: Erreichte Anforderungen je Bereich und Gemeinde, Gesamtergebnis Planungspraxis (Total)	21	Abbildung 29: Die Survey-App 123 von ArcGis	44
Abbildung 9: Bewertung von Strategien und Ressourcen im Vergleich	22		
Abbildung 10: Bewertung der Fusswegnetzplanung im Vergleich	22		
Abbildung 11: Bewertung des öffentlichen Raums im Vergleich	23		
Abbildung 12: Anteil Fussgänger- und Begegnungszonen an der Länge des gesamten Strassennetzes	24		
Abbildung 13: Anzahl Fussgängerunfälle pro 10'000 Einwohner und Beschäftigte	24		
Abbildung 14: Bewertung des Fussverkehrs als Teil des Gesamtverkehrs im Vergleich	25		
Abbildung 15: Bewertung von Kommunikation und Controlling im Vergleich	25		
Abbildung 16: Teilnehmende pro Gemeinde	28		
Abbildung 17: Welcher Mobilitätstyp sind Sie?	29		
Abbildung 18: Wie oft gehen Sie zu folgendem Zweck ganz oder teilweise zu Fuss?	29		
Abbildung 19: Wie verändert die Situation mit Covid-19 Ihr Verkehrsverhalten?	30		
Abbildung 20: Erreichte Bewertung je Themenblock und Gemeinde, Gesamtergebnis Zufriedenheit (Total)	31		
Abbildung 21: Themenblock Verkehrsklima der Gemeinden im Vergleich	32		

Anhang 2 – Ergebnisse auf einen Blick

GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr Erreichte Anforderungen (%) in den drei Teilprojekten

	Teilprojekt 1: Fussverkehrstest					Teilprojekt 2: Planungspraxis						Teilprojekt 3: Zufriedenheit					Gesamttotal	
	Strecken (alle Typen)	Querungen (alle Typen)	Haltestellen	Plätze	Total	Strategien, Ressourcen	Fusswegnetzplanung	Öffentlicher Raum	Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs	Kommunikation, Controlling	Total	Verkehrsklima	Infrastruktur	Wohlbefinden	Fusswegnetz	Stellenwert in der Planung		Total
Adliswil	77	73	60	77	72	88	86	95	70	81	81	56	60	52	64	49	56	70
Allschwil	71	73	52	75	68	27	57	58	44	48	47	53	59	48	62	45	53	56
Bülach	70	68	60	76	69	69	93	69	58	54	65	57	60	53	66	53	58	64
Dübendorf	72	76	53	72	68	69	96	78	48	40	60	51	54	49	58	39	50	60
Emmen	66	63	45	68	60	62	68	42	58	43	54	53	57	51	64	47	54	56
Frauenfeld	72	62	45	71	63	65	57	73	69	77	69	55	59	57	61	51	57	63
Horgen	72	66	46	76	65	92	93	92	60	91	81	54	61	56	60	48	56	67
Lyss	65	65	45	74	62	35	79	33	59	52	53	53	59	53	64	57	57	57
Meyrin	67	68	50	82	66	62	71	50	61	56	60	56	69	55	70	64	63	63
Nyon	68	63	39	77	62	58	61	73	61	64	63	58	58	54	62	60	59	61
Olten	73	74	54	80	70	65	64	81	76	59	70	49	55	46	57	51	52	64
Renens	68	67	50	80	66	81	46	84	67	58	67	53	60	54	54	60	56	63
Sion	68	68	52	72	65	54	21	83	68	53	59	55	61	59	60	62	59	61
Thun	68	69	52	73	65	69	75	80	62	65	69	54	61	56	62	57	58	64
Uster	69	65	53	76	66	77	61	80	56	61	64	55	61	55	64	52	57	62
	70	68	50	75	66	65	69	71	61	60	64	54	60	53	62	53	56	62

 energieschweiz

stiftung  corymbo