



GEHsund

Städtevergleich Fussverkehr

Schlussbericht:

Fussgängerfreundlichkeit in 16 Städten

umverkehrR
Zukunft inkl.

 Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

 **HSR**
HOCHSCHULE FÜR TECHNIK
RAPPERSWIL
FHO Fachhochschule Ostschweiz

Das Projekt «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr» wird von der Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität des Bundes (KOMMO), vom Programm EnergieSchweiz, von der Stiftung Corymbo, vom Lotteriefonds Bern, von der Loterie Romande (LoRo), vom Kanton Tessin (im Rahmen des Programmes «Meglio a piedi») und von den Partnerstädten finanziell unterstützt. Das Projektteam bedankt sich für die finanzielle sowie für die fachliche Unterstützung durch die zuständigen Projektleiter in den Stadtverwaltungen bei der Realisierung des Projektes.

Impressum

Herausgeber: umverkehrR, Fussverkehr Schweiz, Hochschule für Technik Rapperswil, 2020

Erhebung: 2019

Bezug: Der vorliegende Bericht, sowie die 3 Teilberichte (Fussverkehrstest – Bewertung der Infrastruktur, Planungspraxis – Indikatoren zum Stellenwert des Fussverkehrs, Zufriedenheit – Bevölkerungsumfrage zum Fussverkehr) sind zu finden unter www.umverkehr.ch/fussverkehr oder www.fussverkehr.ch/fussgaengerstadt

Projektleitung

Veronika Killer, umverkehrR,
Kalkbreitestrasse 2, 8003 Zürich

Projektteam

Silas Hobi, umverkehrR,
Kalkbreitestrasse 2, 8003 Zürich

Thomas Schweizer, Fussverkehr Schweiz,
Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich

Klaus Zweibrücken, Professor für Verkehrsplanung,
Laufferweg 7, 8006 Zürich

Erweitertes Projektteam

Jenny Leuba, Fussverkehr Schweiz
Claudio Büchel, Hochschule für Technik Rapperswil
Jordi Riegg, Rombo GmbH
Andrea von Maltitz, actif-traffic

Fotos: Seite 3, 6, 17, Fussverkehr Schweiz;
Seite 10, 32, Stadt Chur; Seite 24, Werner Egli;
Seite 25, Christine Bärlocher

Grafik: artischock.net

GEHsund

Städtevergleich Fussverkehr

Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser

Haben Sie sich schon mal überlegt, wie viele Kilometer und Etappen Sie pro Woche zu Fuss zurücklegen? Wie viel Zeit Sie zu Fuss unterwegs sind? Für welche Strecken Sie das Zufussgehen wählen? Welche Strecken Sie zu Fuss vermeiden, und weshalb?

Es ist im Interesse der Öffentlichkeit, das Zufussgehen zu fördern. Zu Fuss gehen ist nicht nur Mittel zum Zweck. Zu Fuss gehen hält nicht nur körperlich und geistig gesund, sondern ist auch effizient und nachhaltig bezüglich Platz- und Ressourcenverbrauch. Schaffen wir mehr Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger!

Um Menschen zum selbstverständlichen Zufussgehen zu animieren, zum Um- oder Absteigen zu bewegen, braucht es Aufklärung, fussgängerfreundliche Infrastrukturen und auch mehr Ressourcen. Das Projekt GEHsund hilft zu verstehen, warum und wo es Handlungsbedarf gibt. Es erlaubt einen einzigartigen Vergleich der Qualität der Fussverkehrsinfrastruktur und der Planungspraxis in 16 Schweizer Städten aller Sprachregionen. Damit möchten wir einen Beitrag dazu leisten, dass das Zufussgehen eine höhere Aufmerksamkeit geniesst und so ein Stück des öffentlichen Raums zurückerobert werden kann.

Ein besonderer Dank gilt allen Beteiligten in den Städten und den unterstützenden Organisationen. Mehr Handlungswissen kann immer nur in einem gemeinsamen Prozess erarbeitet werden, wir freuen uns auf Umsetzungen und auf weitere Projekte, die dem Zufussgehen und damit der Lebensqualität Ihrer Stadt und Gemeinde zugutekommen.

Nun wünsche ich Ihnen eine gute Lektüre des Schlussberichts des GEHsund-Projekts und dass Sie etwas davon für Ihren weiteren Weg (zu Fuss) mitnehmen können.



M. Schlatter

Marionna Schlatter

Präsidentin Fussverkehr Schweiz

Inhalt

01	Ziel des Städtevergleichs	7
	1.1. Aufbau des Städtevergleichs Fussverkehr	8
	1.2. Auswahl der Partnerstädte	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	16
03	Planungspraxis – Indikatoren zum Stellenwert des Fussverkehrs	17
	3.1. Fokus und Aufbau der Erhebung Planungspraxis	18
	3.2. Methodik	18
	3.3. Gesamtergebnis Planungspraxis	19
	3.4. Ergebnisse nach bewerteten Bereichen	20
	3.5. Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen	22

04	Zufriedenheit – Bevölkerungsumfrage zum Fussverkehr	25
	4.1. Fokus und Aufbau der Bevölkerungsumfrage zum Fussverkehr	26
	4.2. Methodik	26
	4.3. Struktur des Teilnehmerkreises	27
	4.4. Verhalten der Zufussgehenden	28
	4.5. Gesamtergebnis der Umfrage zur Zufriedenheit	29
	4.6. Ergebnisse nach bewerteten Themenblöcken	30
	4.7. Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen	31
05	Städte und Teilprojekte im Vergleich	33
	5.1. Gesamtergebnis des Städtevergleichs	34
	5.2. Städtevergleich mit Fokus auf die Stadtgrössen	35
	5.3. Städtevergleich mit Fokus auf die Sprachregionen	36
06	Fazit und Handlungsempfehlungen	37
	6.1. Verbesserung der Qualität der Infrastruktur	38
	6.2. Höherer Stellenwert des Fussverkehrs in der Planungspraxis	38
	6.3. Die Zufriedenheit der Zufussgehenden erhöhen	39
	6.4. Die Anwendbarkeit der Methodik	39
	6.5. Generelle Handlungsempfehlungen	39
	Anhang 1 – Abbildungsverzeichnis	41
	Anhang 2 – Ergebnisse auf einen Blick	42





Ziel des Städtevergleichs

Im Rahmen des Projekts «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr» werden die Infrastruktur und die Planungspraxis der beteiligten Städte sowie die Zufriedenheit der Bevölkerung untersucht. Die erhobenen Daten ermöglichen die Beurteilung der Fussgängerfreundlichkeit sowie einen Vergleich zwischen den Städten.

Oberstes Ziel des Projektes ist die Verbesserung der Fussgängerfreundlichkeit, damit mehr Menschen zu Fuss gehen und dadurch ihrer Gesundheit Gutes tun. Zu diesem Zweck wird einerseits die Fussverkehrsqualität unter den beteiligten Städten verglichen und andererseits konkrete Handlungsempfehlungen abgeleitet, sowohl bezüglich Infrastruktur als auch zum generellen Umgang mit der Thematik Fussverkehr.

Ausserdem soll ein Instrument entwickelt werden, um den Fussverkehrsvergleich von Städten und Gemeinden in regelmässigen Zeitabständen im Sinne einer Wirkungs- oder Erfolgskontrolle zu ermöglichen.

01

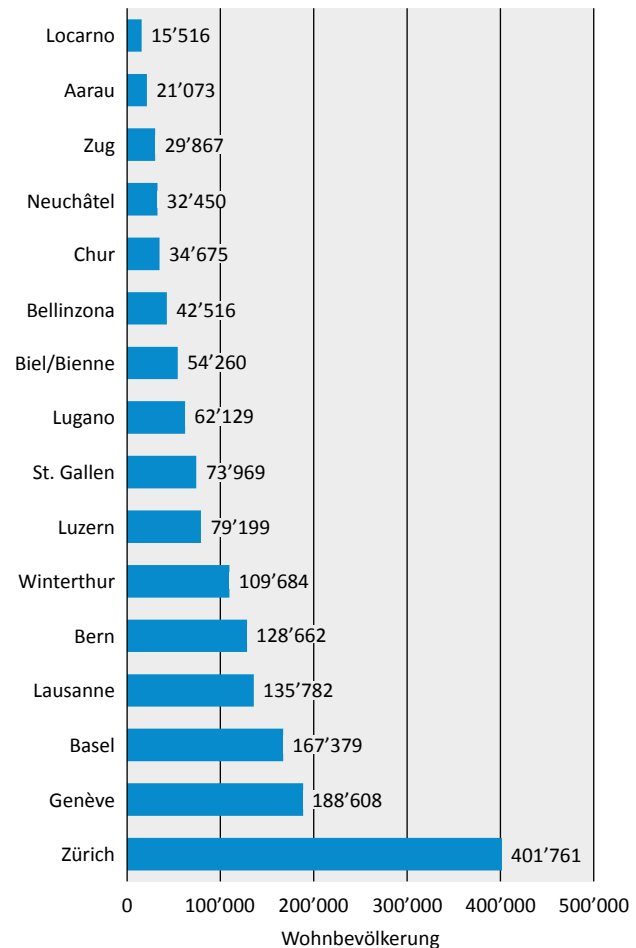
1.1. Aufbau des Städtevergleichs Fussverkehr

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 stadtspezifischen Situation im Fussverkehr

Die Methodik und die Resultate der einzelnen Teilprojekte werden in den nachfolgenden Hauptkapiteln ausführlicher beschrieben. Der vorliegende Bericht fasst alle Ergebnisse der beteiligten Städte zusammen und vergleicht die Resultate nach Themen und Städten. Für alle beteiligten Städte wurden die wichtigsten Erkenntnisse aus allen drei Teilen des Städtevergleichs stadtspezifisch auf sogenannten «Faktenblättern» zusammengefasst. Der Kanton Tessin hat zudem einen zusätzlichen Bericht finanziert, um die Tessiner Städte mit ausgewählten Städten ähnlicher Gröszenordnung zu vergleichen.

Abbildung 1: Einwohnerzahlen der am Städtevergleich beteiligten Städte (2018)



Quelle: BFS/OFS/UST/SFO, ständige Wohnbevölkerung in Privathaushalten

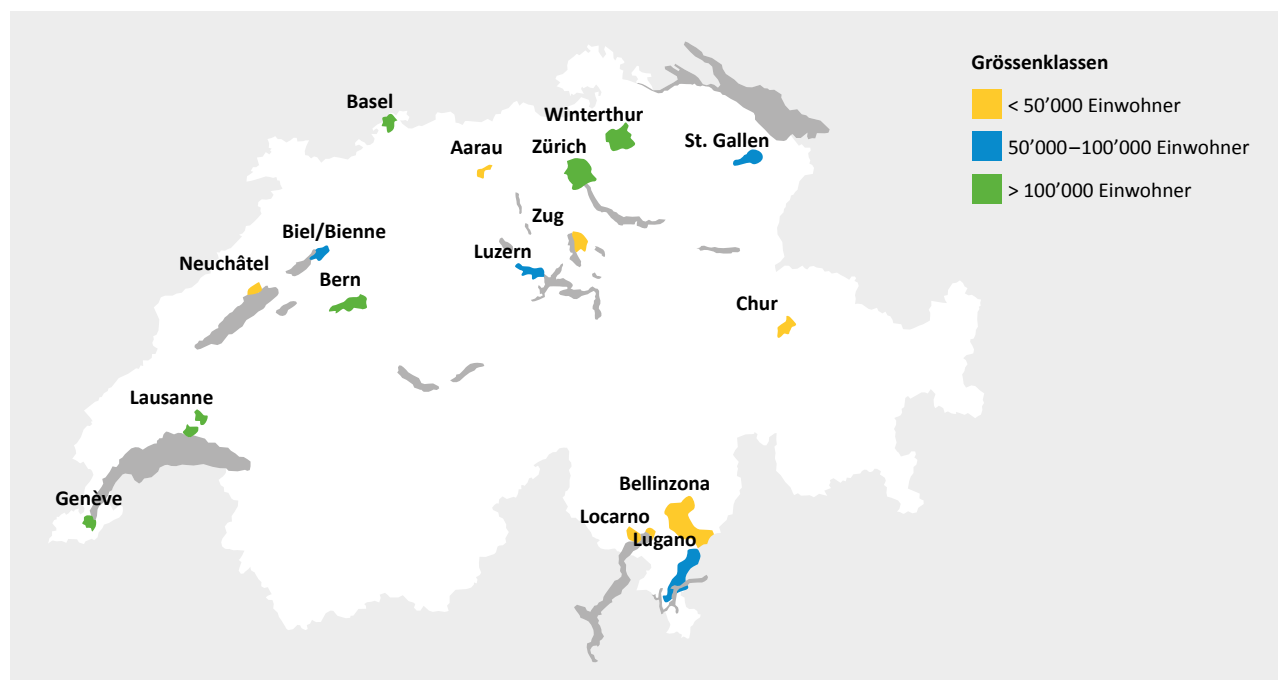
1.2. Auswahl der Partnerstädte

Am Städtevergleich sind 16 Städte beteiligt, die mittels einer Interessenabklärung gefunden wurden. Bei der Auswahl waren folgende Aspekte ausschlaggebend:

- Es sind Städte unter und über 50'000 Einwohner vertreten (Abbildung 1).
- Es sind verschiedene Regionen abgedeckt (Abbildung 2). Die drei grossen Sprachregionen sind vertreten.
- Die Städte haben ihr Interesse an der Teilnahme bekundet und einen finanziellen Beitrag zugesichert.

Im Tessin nehmen Lugano, Bellinzona, Locarno am Vergleich teil. Aus der Romandie sind Genève, Lausanne, Neuchâtel und Biel/Bienne mit dabei. In der Deutschschweiz werden alle Grossstädte, St. Gallen, Luzern und die Kleinstädte Zug, sowie Chur und Aarau untersucht.

Abbildung 2: Regionale Verteilung der Partnerstädte



Quelle: swisstopo, AV, OpenStreetMap, eigene Darstellung



Bu

obby

Gabor



Fussverkehrstest – Bewertung der Infrastruktur

Fast alle Verkehrsteilnehmenden bewegen sich in irgendeiner Form auch zu Fuss in der Stadt. Zufussgehen ist oft mit anderen Mobilitätsformen kombiniert, am häufigsten mit der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Der Fussverkehr braucht eine Infrastruktur, welche den vielfältigen Anforderungen der Zufussgehenden gerecht wird. Dazu gehört 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, und es werden vermehrt Wege zu Fuss zurückgelegt. Untersucht wird in diesem Kapitel die Qualität der vier Infrastrukturelemente Strecken, Querungen, Haltestellen und Plätze.

Im gesonderten Teilbericht 1 werden Methodik und Ergebnisse der Bewertung der Infrastruktur vertieft wiedergegeben.

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 16 teilnehmenden Städten werden die dort auftretenden Elemente des Fussverkehrsnetzes einzeln erhoben und bewertet. Die Einzelbewertungen werden nach Netzelementen und nach Städten zusammengefasst. Dies ermöglicht sowohl Quervergleiche zwischen den Netzelementen als auch zwischen den Städten.

Netzelemente sind:

- Strecken (Abschnitte)
- Querungen (Fussgängerstreifen, Lichtsignalanlagen [LSA] etc.)
- Flächen (Plätze, Begegnungszonen o. Ä.)
- Verknüpfungspunkte (Haltestellen)

Bei den Streckenelementen werden folgende Typen unterschieden:

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

Bei den Querungen werden drei Typen unterschieden:

- Strassenquerung mit LSA
- Strassenquerung ohne LSA
- Strassenquerung mit Unter-/Überführung

Bei den Plätzen und Haltestellen gibt es keine Untertypen. Die Systematik lehnt sich an die SN 640 070 (Grundnorm Fussverkehr) an.

2.2. Methodik

Basis für die Entwicklung des Bewertungssystems bilden die Anforderungen gemäss Norm für den Fussverkehr. Wegen der Vielfalt der Verkehrsteilnahmegruppen und ihrer Ansprüche sind entsprechend viele Kriterien in der Bewertung zu berücksichtigen. Einige dieser Kriterien wurden in Vorstudien (2016/2017) von umverkehR in acht Deutschschweizer Städten und drei Städten der Romandie ausgetestet. Für die einzelnen Netzelemente, die bewertet werden, umfasst der Bewertungskatalog zwischen 13 und 23 Einzelkriterien. Die Handhabbarkeit der Bewertung wurde in Pretests erprobt, weiterentwickelt und verfeinert. 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 bei allen Erhebungen gleich angewendet werden.

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 erhobenen Routen werden im Vorfeld mit einem standardisierten Vorgehen in Absprache mit der Stadtverwaltung erarbeitet.

2.3. Gesamtergebnis Fussverkehrstest

Abbildung 3 zeigt für alle am Vergleich beteiligten Städte einen Zusammenzug nach bewerteten Netzelementen sowie das Gesamtergebnis je Stadt. Die Unterschiede in den Gesamtergebnissen sind nicht gross, die Spanne reicht von 59 % bis 66 %, das heisst, alle Städte liegen relativ nahe beieinander. Grössere Unterschiede zeigen sich aber, wenn man die Bewertung nach Netzelementen vornimmt.

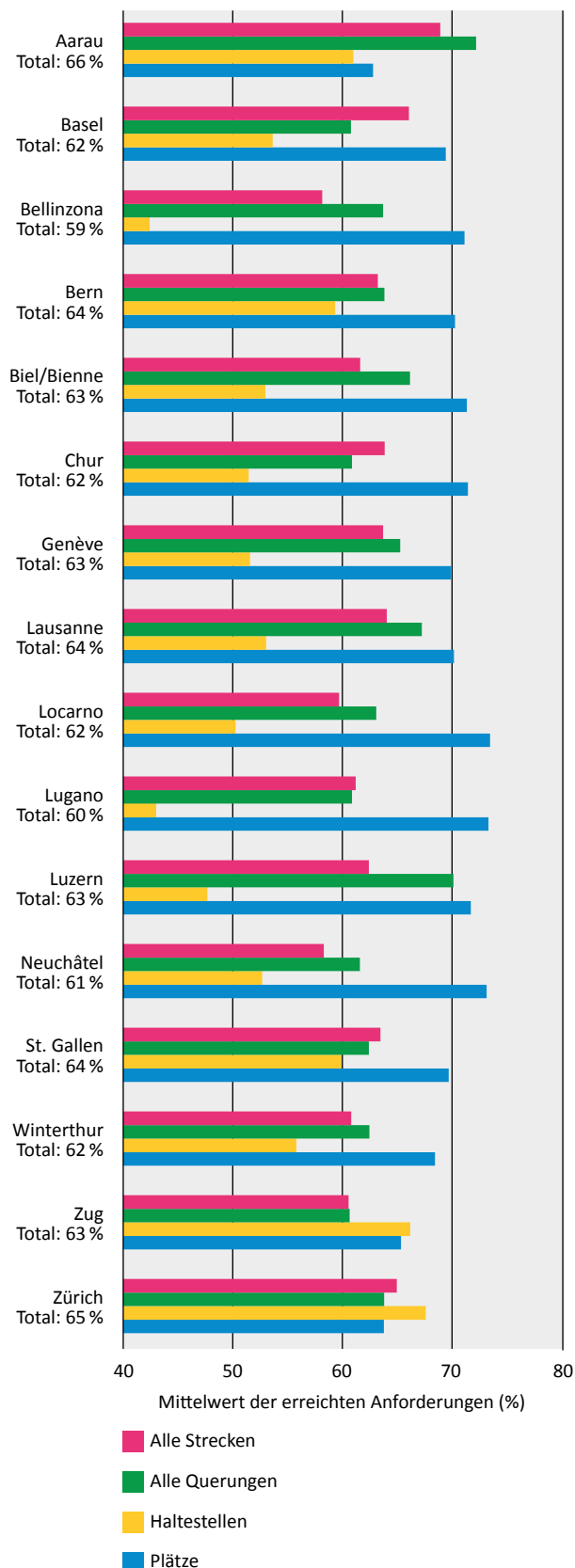
Beim Fussverkehrstest erreicht die Stadt Aarau insgesamt mit einem kleinen Vorsprung den höchsten Wert. Sie weist bei den Strecken und den Querungen die höchsten Werte auf, bei den Plätzen allerdings die tiefsten.

Die höchsten Werte bei den Plätzen erzielen Lugano, Locarno und Neuchâtel. Bei der Haltestellenqualität erreichen die Städte Zürich und Zug mit Abstand die höchsten Werte, gefolgt von der Stadt Aarau.

Aarau hat, gefolgt von Luzern, bei den Qualitäten der Querungen hohe Werte.

Die insgesamt tiefste Punktzahl weist trotz guter Bewertung bei den Plätzen Bellinzona auf. Ausschlaggebend dafür waren die Bewertungen bei den Haltestellen und bei den Streckenelementen.

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



2.4. Ergebnisse nach bewerteten Netzelementen

Bewertung von Streckenabschnitten

Es wurden insgesamt fast 1000 Streckenabschnitte des Fussverkehrsnetzes bewertet. Die Bandbreite des Städtevergleichs bei den Streckenelementen liegt zwischen 58 % und 69 % der erfüllten Anforderungen.

Bei den Trottoirs genügen die nutzbaren Breiten nicht. Die Werte sind mit 42 % bei Hauptstrassen und 30 % bei Quartierstrassen niedrig. Zudem wird die Problematik von Überfahrten des motorisierten Verkehrs über Trottoirs deutlich. Bei Mischverkehrsstrecken und bei Trottoirs in Quartierstrassen lädt die Gestaltung wenig zum Verweilen ein. Die Treppenwege schneiden im Durchschnitt schlechter ab als die anderen drei Streckentypen.

Bewertung von Querungen

Im Verlauf der Begehungen wurden rund 630 Querungen bewertet. Bei den Querungen liegen die Werte im Städtevergleich zwischen 61 % und 72 % der erfüllten Anforderungen.

Bei den ebenerdigen Querungen zeigen sich aufgrund der Bewertungen der Einzelkriterien Probleme bei den Wartezeiten. So erreicht die Wartezeit mit «Bettelampeln» (mit Knopf, d. h. in der Regel Grünphase nach Anforderung) nur 20 % der Anforderungspunkte. Tiefe Werte zeigen ausserdem zu geringe Schutzinselbreiten sowie oft fehlende taktil erfassbare Einrichtungen (z. B. richtig positionierter Signalgeber für Grünphase) und Bordsteinabsenkungen. Auch die Bemessung der Warteräume fällt häufig zu gering aus. Bei den Unter- und Überführungen werden vor allem zu steile Rampen, schlechte Beleuchtung und zu wenig einladende Gestaltung bemängelt.

Abbildung 4: Städtevergleich bei der Bewertung von Strecken (alle Typen)

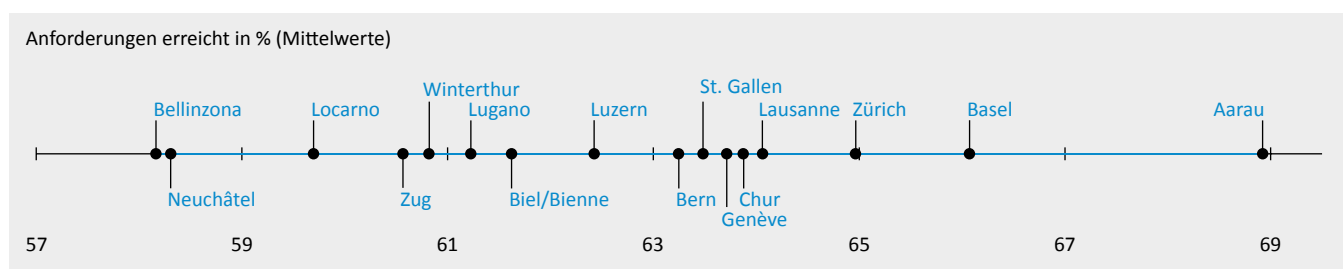
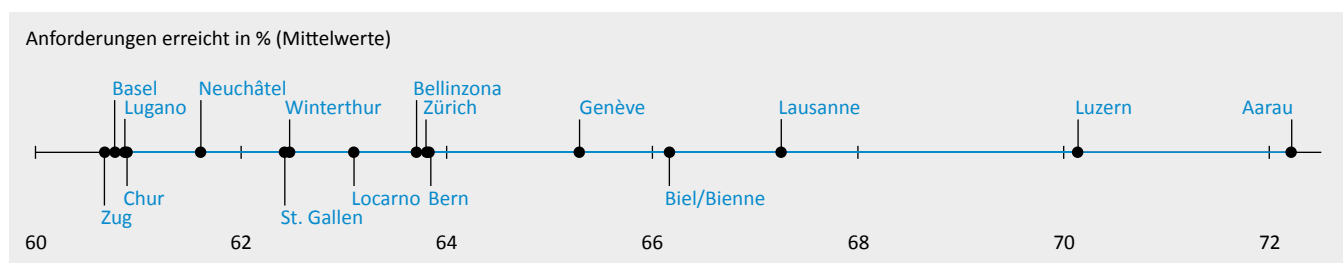


Abbildung 5: Städtevergleich bei der Bewertung von Querungen (alle Typen)



Bewertung von Haltestellen

Es wurden insgesamt 408 Haltestellen bewertet. Die Bandbreite des Städtevergleichs bei den Haltestellen liegt zwischen 42 % und 68 % der erfüllten Anforderungen; der Mittelwert liegt bei 54 %. Das ist der schlechteste Mittelwert aller Netzelemente, das heisst, die Qualität der Haltestellen schneidet im Vergleich zu den anderen Netzelementen deutlich schlechter ab.

Die Auswertung nach Einzelkriterien zeigt, dass in fast allen Städten die Möglichkeit des niveaugleichen Zugangs zu den Fahrzeugen als sehr schlecht bewertet wird.

Abfahrtsanzeigen in Echtzeit gehören in den meisten Städten noch nicht zur Standardausrüstung von Haltestellen. Beim Zugang zu den Haltestellen gibt es ebenfalls noch deutliche Mängel, auch was die Barrierefreiheit angeht. Bei den Platzverhältnissen (d. h. Flächenbreiten zum Gehen und zum Warten) erreichen die Haltestellen nur mittelmässige Werte.

Bewertung von Plätzen

Im Verlauf der Begehungen wurden insgesamt 235 Plätze bewertet. Die Spannweite des Städtevergleichs liegt hier zwischen 63 % und 73 % der erfüllten Anforderungen; der Mittelwert liegt bei 70 %. Das ist der beste Mittelwert aller Netzelemente.

Die Auswertung nach Kriterien zeigt, dass die grössten Mängel auf den Plätzen offensichtlich bei der Wegführung für Sehbehinderte bestehen und dann, weniger stark ausgeprägt, bei der Beleuchtung sowie hinsichtlich der Probleme wegen Mischverkehrslösungen.

Abbildung 6: Städtevergleich bei der Bewertung von Haltestellen

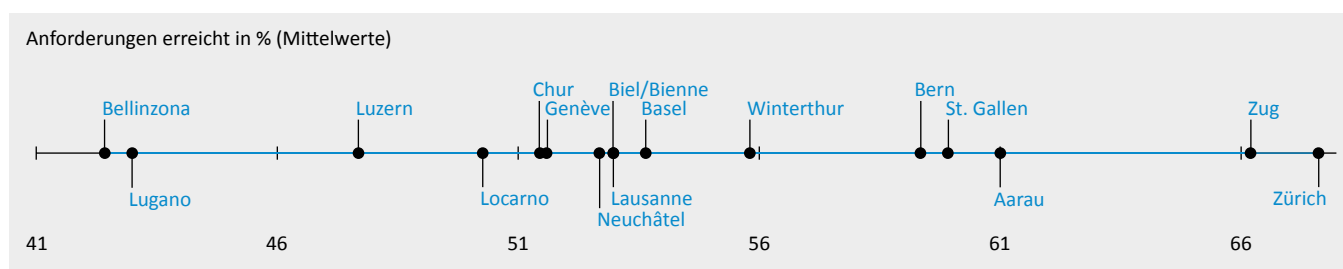
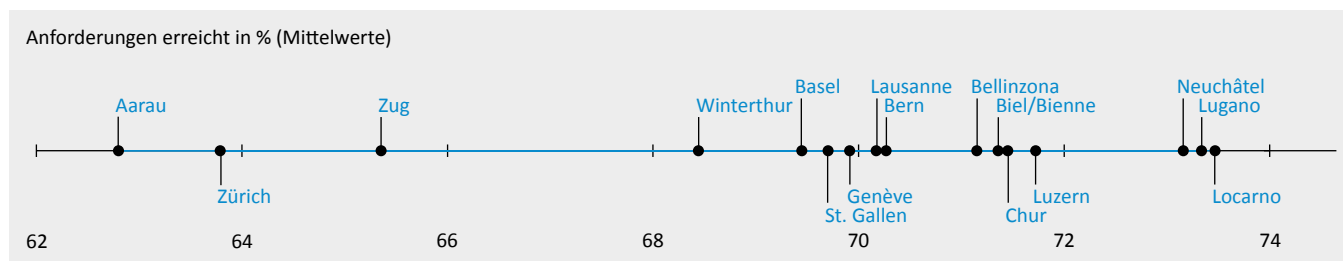


Abbildung 7: Städtevergleich bei der Bewertung von Plätzen



2.5. Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen

Die Infrastruktur ist eine zentrale Komponente der Fussverkehrsförderung. Der Fussverkehrstest basiert zwar nicht auf flächendeckenden Erhebungen. Trotzdem zeigt er die Tendenz auf, wie es in den beteiligten Städten um die Qualität des Fussverkehrsnetzes bestellt ist. Der Mittelwert der Qualitätsbewertungen über alle Netzelemente und Städte liegt bei 63 %. Das heisst, es werden im Durchschnitt nicht einmal zwei Drittel der in dieser Untersuchung gestellten Anforderungen erreicht.

Die Qualität der Netzelemente muss deshalb verbessert werden. Aus den Resultaten können die beteiligten Städte klare Handlungsempfehlungen ableiten, um die Fussverkehrsinfrastruktur zu verbessern. Die Gesamtübersicht (siehe Anhang) zeigt die Optimierungspotenziale detailliert auf.

Beim Fussverkehrstest wurde mit einer GIS-Applikation und einer Datenbank gearbeitet. Die Erfahrungen zeigen, dass es für die Städte Sinn ergeben würde, eine Datenbank aufzubauen, in welcher alle Informationen zur Fussverkehrsinfrastruktur zusammenlaufen. Diese sollte departements- und fachbereichsübergreifend zur Verfügung stehen. Bei entsprechender Bewirtschaftung wäre die Datenbank auch eine gute Grundlage für spätere Erfolgskontrollen.



Planungspraxis – Indikatoren zum Stellenwert des Fussverkehrs

Die Fussgängerfreundlichkeit einer Stadt wird wesentlich dadurch bestimmt, wie mit den Anliegen und den Anforderungen des Fussverkehrs in der Planungspraxis und in der Stadtverwaltung 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.

Im gesonderten Teilbericht 2 werden Methodik und Resultate zu den Indikatoren und zum Stellenwert des Fussverkehrs im Detail ausgeführt.

03

3.1. Fokus und Aufbau der Erhebung Planungspraxis

Der Stellenwert des Fussverkehrs in der Planungspraxis wird anhand von 60 Indikatoren ermittelt. Dazu werden folgende Quellen herangezogen:

- Aktuelle Grundlegendokumente im Bereich Fussverkehr (Mobilitätsstrategien, Konzepte, Richtpläne, Massnahmenpläne usw.)
- Gespräche mit Personen, die in den Städten für den Fussverkehr zuständig sind
- 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 Stadt ist, was sie in den letzten Jahren umgesetzt hat und welche Aktivitäten beschlossen sind.

Das Anforderungsprofil ist für grössere und kleinere Städte unterschiedlich. Von Grossstädten mit über 100'000 Einwohnern wird erwartet, dass sie in allen Bereichen Massnahmen ergreifen und zu mehreren Themen Konzepte und Massnahmen ausgearbeitet und umgesetzt haben. Mittelstädte mit einer Einwohnerzahl zwischen 50'000 und 100'000 und kleinere Städte mit unter 50'000 Einwohnern haben ein geringeres Anforderungsprofil. Die Bewertung ist entsprechend angepasst.

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

Die Bewertung der 60 Indikatoren wird in folgende fünf Bereiche unterteilt:

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

Die einzelnen Bereiche fliessen mit gleichem Gewicht in die Gesamtbeurteilung ein.

3.2. Methodik

Für jeden der fünf Bereiche wurden möglichst klare Fragestellungen ausgearbeitet. 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. Unter dem Titel «Controlling» werden Publikationen zu Fussverkehrserhebungen, Analysen zur Nutzung und Akzeptanz von (neuen) Plätzen, Wegen und Verbindungen bewertet. 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 Berücksichtigung finden.

3.3. Gesamtergebnis Planungspraxis

Abbildung 8 zeigt für alle Städte eine Zusammenstellung der fünf bewerteten Bereiche sowie das Gesamttotal je Stadt. Die Spanne reicht von einem Erfüllungsgrad von 48 % bis 83 %. Die Stadt Basel erreicht über alle Bereiche den höchsten Wert, gefolgt von Bern, Zürich und Neuchâtel. Diese Städte 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. Diese vier Städte liegen in allen Bereichen über der 50 %-Marke.

Vier weitere Städte (Genève, Lausanne, Luzern, St. Gallen) lassen sich in ein oberes Mittelfeld (60 % bis 65 %) einordnen.

Weitere sechs Städte (Biel, Aarau, Locarno, Bellinzona, Chur, Winterthur) liegen im unteren Mittelfeld (55 % bis 60 %). Die tiefsten Werte erreichen Lugano und Zug. Im Bereich des öffentlichen Raumes weisen zwar auch diese beiden Städte gute Werte auf, sind aber bei den anderen Bereichen unterdurchschnittlich.

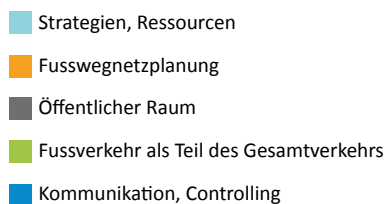
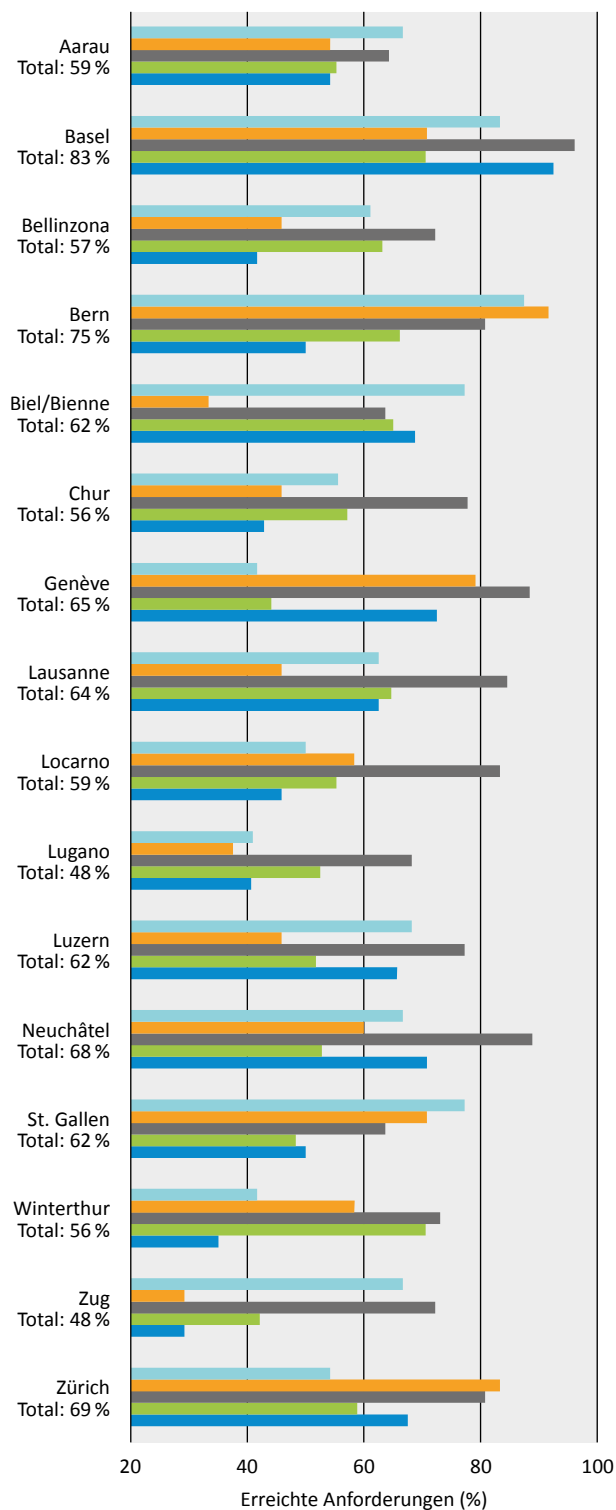


Abbildung 8: Erreichte Anforderungen je Bereich und Stadt, Gesamtergebnis Planungspraxis (Total)



3.4. Ergebnisse nach bewerteten Bereichen

Strategien und Ressourcen

Mit Zielsetzungen, Leitbildern, Strategien, Mobilitätskonzepten und Massnahmenplänen im Bereich Fussverkehr werden Vorgaben und Rahmenbedingungen definiert. Nur wenige Städte haben ein eigenständiges Fussverkehrskonzept, einen Masterplan oder eine Massnahmenplanung Fussverkehr, welche aufzeigen, was die Stadt in den nächsten Jahren konkret tun und welche Teilziele sie erreichen will.

Die personelle Dotierung der Fachstelle Fussverkehr oder der Stellenanteil der mit dem Thema Fussverkehr betrauten Fachperson ist meist gering. Als Referenz kann der Stellenumfang der Velobeauftragten herangezogen werden. Dieser ist meist deutlich höher als beim Fussverkehr. Die Spannweite der Bewertungen reicht bei diesem Thema von 41 % (Lugano) bis 88 % (Bern) 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. Die Qualität der Pläne sowie der dazugehörigen Berichte (Aktualität, Bearbeitungstiefe) geben dabei Hinweise auf den Stellenwert des Fussverkehrs.

Netzlücken und Schwachstellen müssen auf dem Fusswegnetz periodisch ermittelt und entsprechende Netzergänzungen und Sanierungen vorbereitet werden. Solche Massnahmenpläne liegen nur vereinzelt vor, und es fehlt eine zeitnahe Umsetzung. Die Bandbreite der Bewertungen ist bei diesem Thema am grössten (Abbildung 10). Sie reicht von 29 % (Zug) bis 92 % (Bern).

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.

Abbildung 9: Strategien und Ressourcen

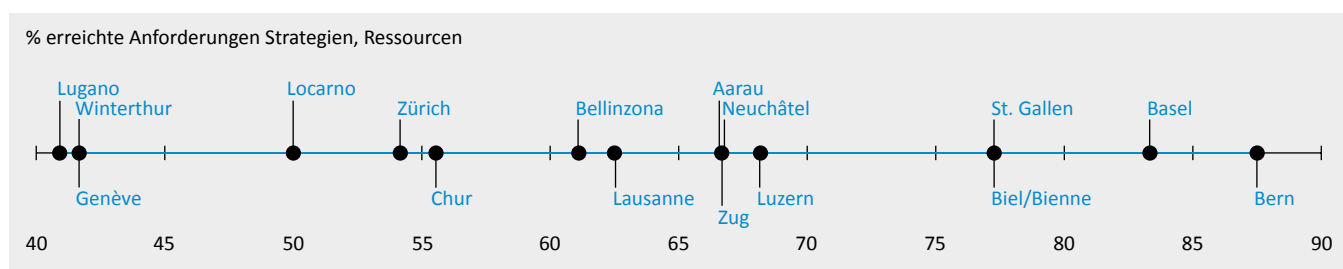
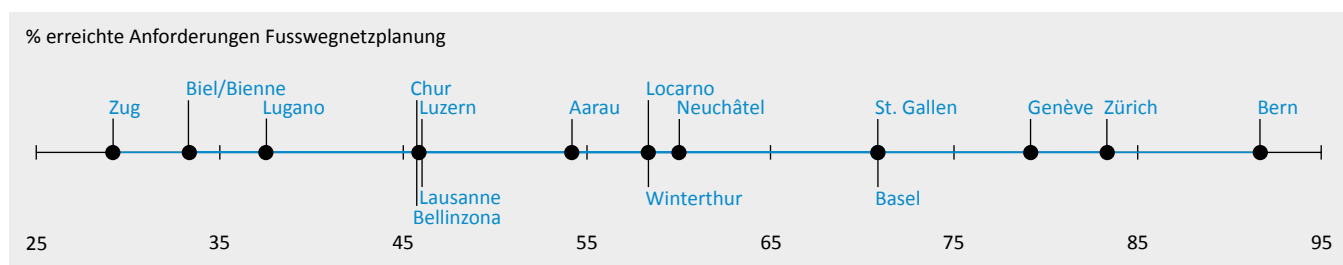


Abbildung 10: Fusswegnetzplanung



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. Bei grösseren Städten wird erwartet, dass Konzepte zum Bestand und zur Entwicklung des Stadtmobiliars bestehen. Auch einige kleinere Städte verfügen über entsprechende Analysen und Planungen.

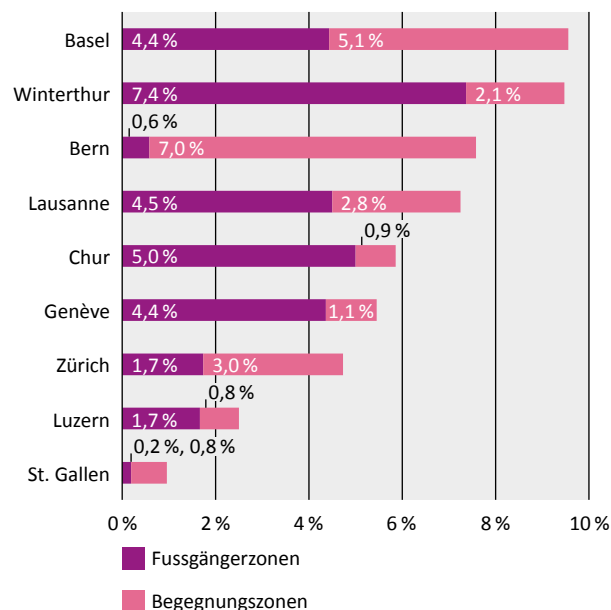
Stadtmobiliar, wie Sitzbänke, Trinkbrunnen und WC-Anlagen, wertet die Aufenthaltsflächen für den Fussverkehr auf. Dabei sollte immer auch die Fussverkehrsperspektive eingebracht werden. Eine georeferenzierte Darstellung des Stadtmobiliars mittels GIS ist eine gute Voraussetzung, um Lücken und Schwachstellen zu erkennen, und erleichtert die Erstellung von Konzepten für Verbesserungen und Ergänzungen. Beim Thema öffentlicher Raum sind die Bewertungen am besten. Sie reichen von 64 % (Biel und St. Gallen) bis 96 % (Basel) 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

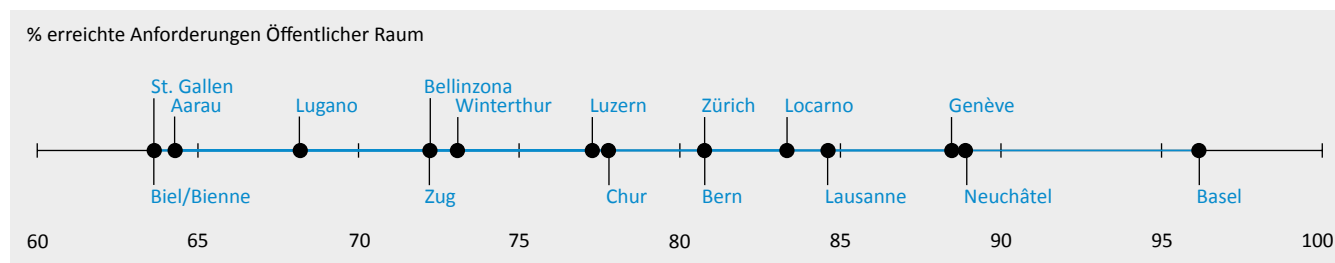
und Flächen, die ausschliesslich oder vornehmlich dem Fussverkehr zugewiesen sind (wie Fussgänger- und Begegnungszonen), eine genügende Anzahl vortrittsberechtigter Querungen, kurze Wartezeiten und umwegfreie Verbindungen an Lichtsignalanlagen. Verkehrsberuhigende Massnahmen und tiefe Geschwindigkeiten auf dem gesamten Strassennetz (Tempo-30-Zonen, abschnittsweise Tempo 30 auf dem übergeordneten Netz) sowie eine geringe Anzahl an Fussgängerunfällen sind weitere Indikatoren. In neun Städten lagen quantitative Daten zu Begegnungs- und Tempo-30-Zonen vor (Abbildung 12).

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



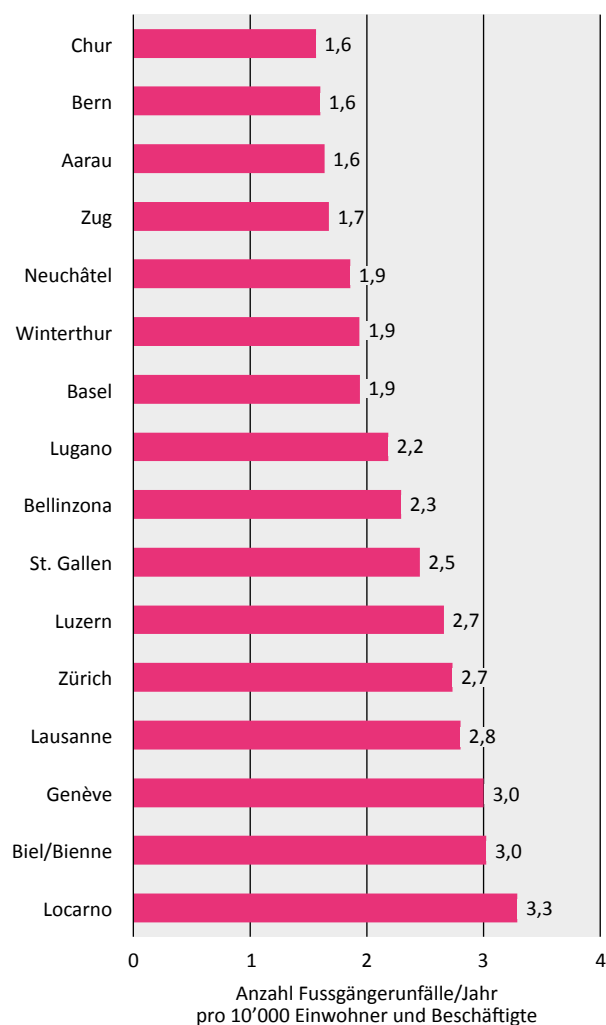
Quelle: Angabe der Städte, eigene Auswertung

Abbildung 11: Öffentlicher Raum



Von allen Städten liegen Daten zu den Fussgängerunfällen vor. Als Referenzgrösse wurde der Mittelwert aus den Jahren 2011 bis 2018 verwendet und mit der Summe der Wohnbevölkerung und der Beschäftigten referenziert. Pro 10'000 Einwohner und Beschäftigte verunfallen jährlich zwischen 1,6 und 3,3 Fussgänger. Chur, Bern, Aarau und Zug weisen die geringsten, Locarno, Biel und Genève die höchsten Unfallzahlen mit Fussgängerbeteiligung auf (Abbildung 13). Im Bewertungsbereich «Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs» müssen insgesamt 17 Teilbewertungen erfüllt werden, um gut abzuschneiden. Beim Ergebnis für diesen Bewertungsbereich (Abbildung 14) reichen die Werte von 42 % (Zug) bis 71 % (Winterthur, Basel).

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



Quelle: unfalldaten.ch 2011–2018

Kommunikation und Controlling

Bewertet werden die Informationen auf der städtischen Website:

- 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, Faltblättern, Kampagnen, Umfragen, Mitmachaktionen, Events usw.?
- Ist die Stadtverwaltung im Austausch mit anderen Städten, der Quartierbevölkerung, den Verkehrsverbänden?

Das Potenzial, den Fussverkehr mit kommunikativen Massnahmen zu fördern, sollte öfter genutzt werden. Mit Wirkungskontrollen sollen zudem Fussverkehrsmassnahmen evaluiert werden.

Für die Orientierung und die Kommunikation im Strassenraum verfügen fast alle Städte über ein Fussgängerleitsystem. Diese sind aber meist nur auf die Innenstadt beschränkt.

Im Bereich Controlling wird bewertet, ob der Fussverkehr gemessen und beforscht wird. Werden Fussverkehrsdaten aus dem Mikrozensus aufbereitet oder Fussverkehrszählungen durchgeführt? Bestehen Analysen der Nutzungsaspekte, Einschätzungen und der Zufriedenheit der Bevölkerung? Fehlen Wirkungskontrollen, kann das Erreichen gesetzter Ziele nicht beurteilt werden, und es fehlen dann auch Grundlagen für künftige Planungen. Die Bandbreite der Bewertungen (Abbildung 15) reicht von 29 % (Zug) bis 93 % (Basel).

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 Städte definieren das Ziel der Fussverkehrsförderung ohne genügende Konkretisierung und ohne Umsetzungsplanung. Eigenständige umfangreichere Dokumente zum Thema Fussverkehr sind kaum zu finden.

Eine gute personelle Dotierung der Fachstelle Fussverkehr 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. In kleineren Städten mit kleineren Planungsabteilungen muss das Thema einen genügend hohen Stellenwert erhalten, und die fachliche Kompetenz muss gewährleistet werden.

Während in einigen Städten die gültigen Fusswegnetzpläne noch aus den 1990er-Jahren stammen und bezüglich Dichte und Bearbeitungstiefe nicht mehr dem heutigen Standard entsprechen, sind die neueren Pläne deutlich detaillierter und enthalten auch konkrete Hinweise für Netzergänzungen. Umfassende Schwachstellen-

analysen liegen allerdings kaum vor. Für die Verbesserung der Schulwegsicherung 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. So sind beispielsweise beim Stadtmobiliar (Sitzbänke, Trinkbrunnen, WC-Anlagen u. a.) die Fussverkehrsverantwortlichen meist nicht einbezogen. Es wäre grundsätzlich anzustreben, dass sie verstärkt in die Konzeption und in die Ausstattung des öffentlichen Raumes eingebunden würden und die Fussverkehrsperspektive einbringen könnten.

Die Bedeutung des Fussverkehrs als Teil des Gesamtverkehrs zeigt sich unter anderem bei der Anzahl und der Entwicklung von Bereichen mit Fussgängervortritt oder der Entwicklung von Fussgänger- und Begegnungszonen.

Abbildung 14: Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs

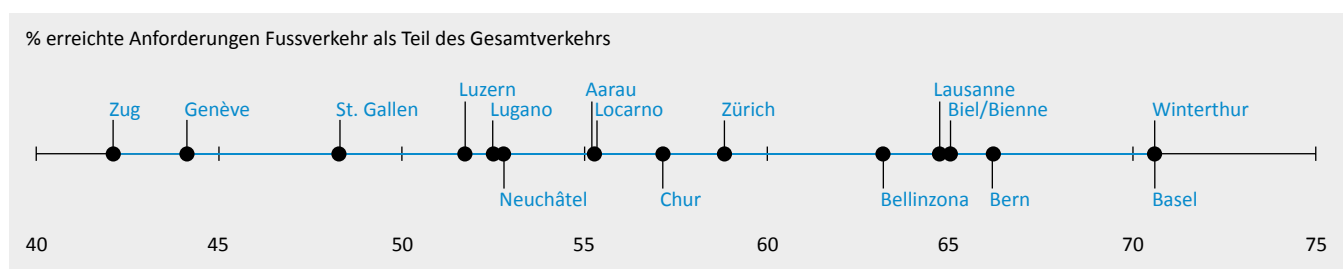
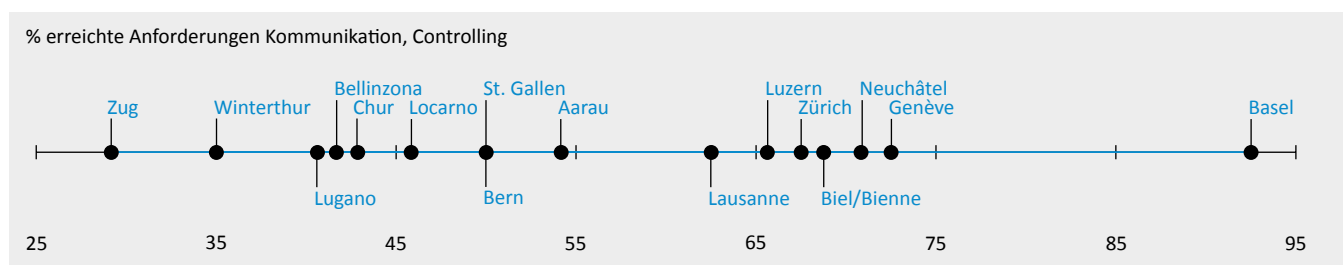


Abbildung 15: Kommunikation und Controlling

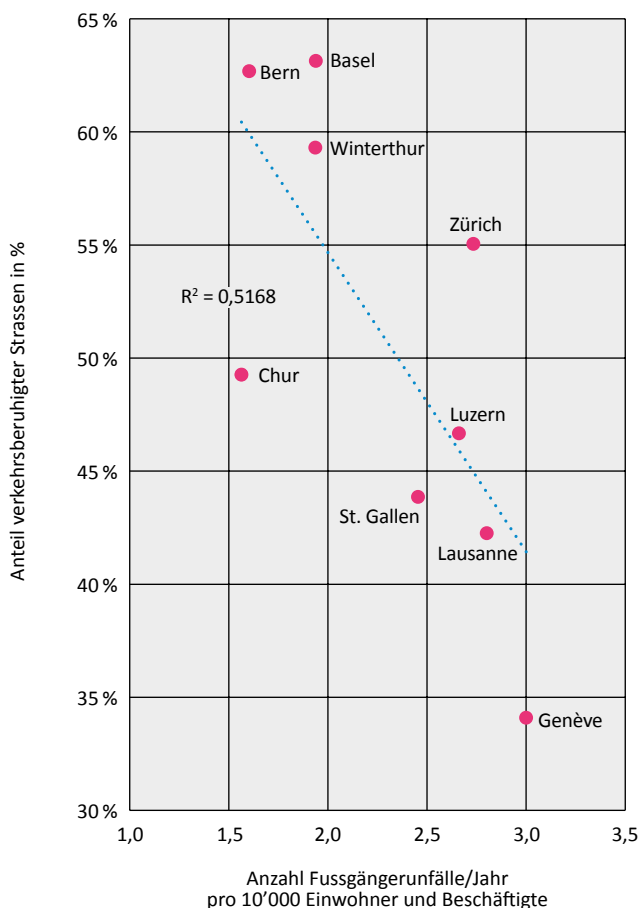


Bei der Einrichtung von Begegnungszonen sind Bern und Basel vorbildlich. Die Verkehrsunfallstatistik zeigt eine negative Korrelation: So zeigt eine eigene Berechnung: je tiefer der Anteil an Strassen mit Tempo 20 und 30, desto mehr Fussgängerunfälle (Abbildung 16). Es wäre wichtig, dass in allen Städten solche fussgängerrelevanten Daten verfügbar wären.

Negativ fallen Mischverkehrslösungen von Fuss- und Veloverkehr auf. Der Grundsatz, dass die Mischung nur in Ausnahmefällen erfolgen soll, ist häufig zwar formuliert, bei der Umsetzung besteht in der Planungspraxis aber noch Handlungsbedarf.

In der Kommunikation sticht Basel positiv heraus beispielsweise mit der Website baselunterwegs.ch, mit regelmässigen Events, einem Newsletterangebot und einem Blog.

Abbildung 16: Zusammenhang von Fussgängerunfällen und Anteil verkehrsberuhigter Strassen am gesamten Strassennetz



Quelle: eigene Auswertung



Zufriedenheit – Bevölkerungs- umfrage zum Fussverkehr

Die Zufriedenheit der Zufussgehenden mit der jeweiligen Situation ist ein wichtiger Indikator für die vorhandenen Qualitäten oder Mängel und weist auf den Handlungsbedarf hin. Die Zufriedenheit kann nur mittels Befragungen eruiert werden.

Beim Städtevergleich wurde zur Erhebung der Zufriedenheit der Bevölkerung im Fussverkehr eine Online-Umfrage mit vorstrukturierten Fragen durchgeführt. Die Umfrage ist auf grosses Interesse gestossen, und die Möglichkeit für individuelle Rückmeldungen wurde gut genutzt und sehr geschätzt.

Ein Teilbericht 3 führt Methodik und Ergebnisse zur Bevölkerungsumfrage im Detail aus.

4.1. Fokus und Aufbau der Bevölkerungsumfrage zum Fussverkehr

Die Bevölkerungsumfrage holt das subjektive Empfinden der Bevölkerung hinsichtlich der Fussverkehrssituation in der jeweiligen Stadt ab. Zudem dient die Umfrage dazu, den Fussverkehr in der Bevölkerung zu thematisieren und die Teilnehmenden bezüglich fussgängerrelevanter Fragestellungen zu sensibilisieren.

Der Fragebogen forderte rund 80 Antworten, verteilt auf 19 Seiten, und wurde folgendermassen gegliedert:

- Angaben zu den Personen des Teilnehmerkreises
- Mobilität der Zufussgehenden in der Stadt
- Bewertung der aktuellen Situation in der ganzen Stadt sowie auf oft begangenen Wegstrecken
- Bewertung der aktuellen Situation in Verwaltung und Politik, konkrete Verbesserungsmassnahmen
- Offene Kommentare und Rückmeldungen an die Stadtverwaltung

Die Auswertung des Fragebogens wurde in die fünf Themenblöcke Fusswegnetz, Infrastruktur, Wohlbefinden, Verkehrsklima und Politik gegliedert. Diese Themenblöcke fliessen mit gleichem Gewicht in die Gesamtbeurteilung ein.

4.2. Methodik

Die Umfrage «Wie fussgängerfreundlich ist Ihre Stadt?» wurde Anfang April 2019 online aufgeschaltet. Bis Ende Oktober 2019 wurde der Fragebogen von den beteiligten Städten über ihre Online-Kommunikationsgefässe (z. B. Websites, Newsletter, Social Media) verbreitet. Zudem wurde die Umfrage über die Kommunikationskanäle der Projektorganisationen gestreut. Für die 16 Städte wurden so insgesamt 4068 komplett ausgefüllte Fragebögen eingeholt. Damit wurde das gesteckte Ziel von 130 Teilnahmen pro Stadt übertroffen. Die Beteiligung (Abbildung 17) hing grösstenteils davon ab, wie stark die Umfrage seitens der Stadtverwaltung beworben worden war. Die Umfrage richtete sich primär an Fussgängerinnen und Fussgänger, um deren Bedürfnisse und Anliegen abzuholen. Dabei gaben eher interessierte Personen ihre Meinung ab.

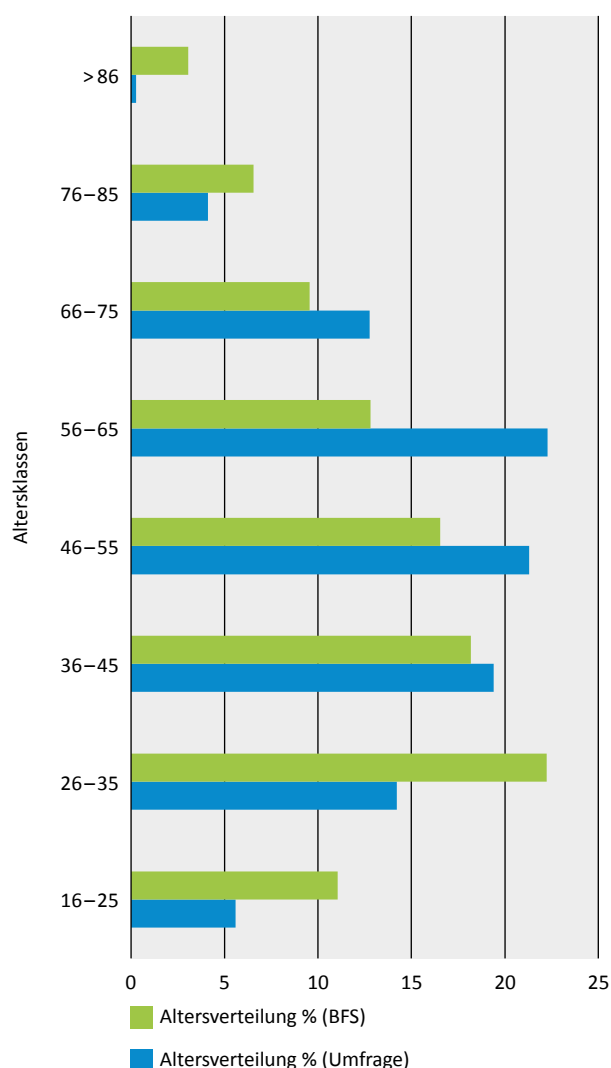
Abbildung 17: Wohnbevölkerung und Antworten

	Anzahl Antworten	Bevölkerung (BFS, 2017)
Aarau	237	21'036
Basel	353	171'017
Bellinzona	194	42'901
Bern	266	133'115
Biel/Bienne	320	54'456
Chur	195	34'880
Genève	292	198'979
Lausanne	221	137'810
Locarno	131	16'122
Lugano	190	63'932
Luzern	352	81'592
Neuchâtel	137	33'772
St. Gallen	212	75'481
Winterthur	258	109'775
Zug	137	29'804
Zürich	573	402'762

Die Zufriedenheit der Zufussgehenden in der Schweiz wurde mit der Umfrage erstmals in diesem Detaillierungsgrad erhoben. Die Umfrage wurde grundsätzlich positiv aufgenommen, und die Möglichkeit, offene Kommentare abzugeben, wurde rege genutzt.

Um den Fragebogen zur Fussgängerfreundlichkeit der Städte zu entwickeln, konnte nur auf wenige Vorarbeiten zurückgegriffen werden. Während die Zufriedenheit der Velofahrenden im Rahmen des Projektes «PRIX Velostädte» von Pro Velo seit 2005 alle vier Jahre wiederholend erhoben wird, gibt es im Bereich Fussverkehr nichts Vergleichbares.

Abbildung 18: Altersklassen der Teilnehmenden in Bezug zu den Bevölkerungszahlen 2018 (BFS)



4.3. Struktur des Teilnehmerkreises

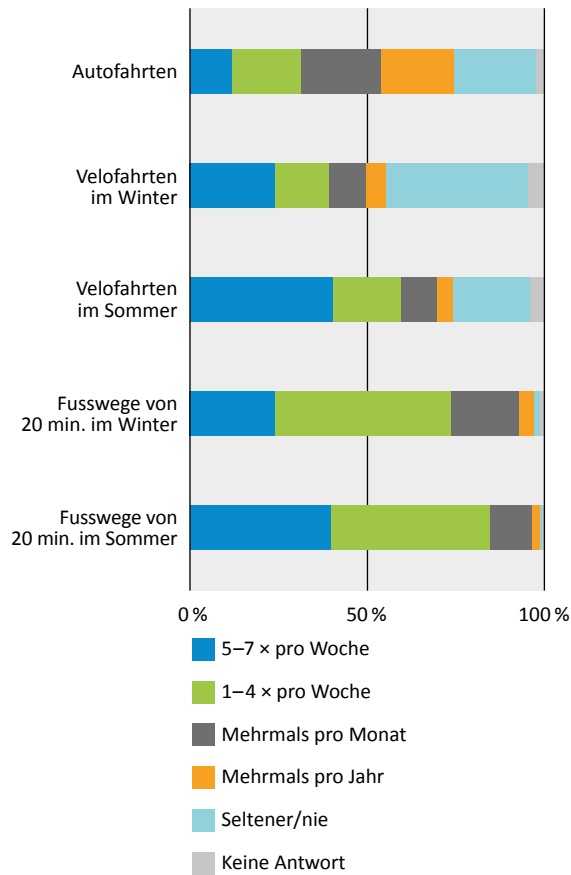
Die Umfrage wurde in den 16 beteiligten Städten durchgeführt. 70 % der Antworten sind in Deutsch, 18 % in Französisch und 12 % in Italienisch eingegangen. Es war generell anspruchsvoller, Personen in der italienisch- und französischsprachigen Schweiz zur Teilnahme zu motivieren als in der Deutschschweiz. Insgesamt wurde der Fragebogen von Männern (41 %) und Frauen (42 %) gleichermassen ausgefüllt. 17 % der Teilnehmenden machten keine Angabe zum Geschlecht. Das mittlere Alter der Befragten bewegt sich zwischen 46 Jahren in Neuchâtel und 57 Jahren in Luzern. Bei den Altersklassen (Abbildung 18) zeigte sich im Vergleich mit den Bevölkerungszahlen (BFS, 2018), dass sich Personen zwischen 45 und 75 Jahren im Schnitt stärker an der Umfrage beteiligten. Personen über 76 Jahren oder unter 35 Jahren waren untervertreten.

Der öffentliche Verkehr und der Fussverkehr sind eng verknüpft. So gaben 53 % der Befragten in Bern an, ein Generalabonnement (GA) zu besitzen. Diesem Maximalwert standen tiefe Werte im Tessin gegenüber. So waren es zum Beispiel in Lugano nur 4 % GA-Besitzer.

In Bellinzona besitzen 89 % der Teilnehmenden mindestens ein Auto pro Haushalt. In Zürich war der Anteil der Autobesitzer mit 30 % am tiefsten.

Viele Velofahrende haben an der Umfrage teilgenommen (siehe Abbildung 19). Der Anteil der Velofahrenden im Winter sinkt stark, während zu Fuss auch im Winter regelmässig Strecken zurückgelegt werden.

Abbildung 19: Wie häufig sind Sie mit folgenden Verkehrsmitteln unterwegs?



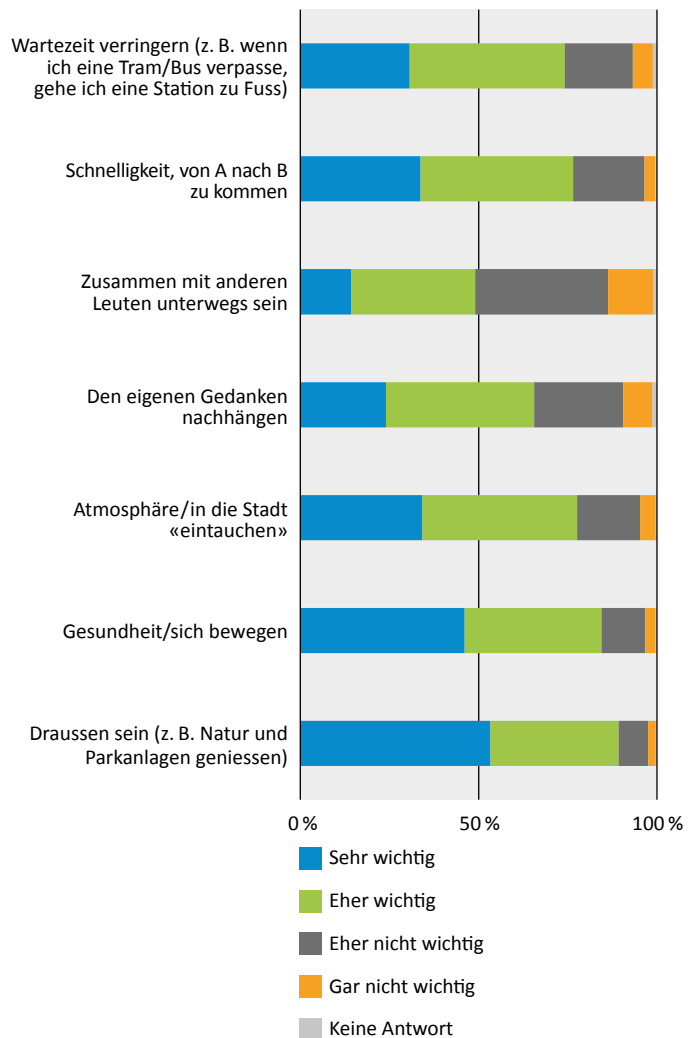
4.4. Verhalten der Zufussgehenden

Am häufigsten sind die Befragten in ihren Wohnquartieren oder in der Altstadt/im Stadtzentrum zu Fuss unterwegs. In der Romandie ist der Anteil der Wege im Stadtzentrum höher. Die häufigsten Wegstrecken sind die fast täglich zurückgelegten Fusswege zur Arbeit oder zur Schule. Besorgungen wie Einkaufen oder Arztbesuch werden von einer Mehrheit der Befragten «1- bis 4-mal pro Woche» zu Fuss getätigt.

Zufussgehen ist das ganze Jahr über attraktiv und wird von vielen mit einer regelmässigen Wiederholung ausgeübt (Abbildung 19). Diese Kontinuität kann für gesundheitsfördernde Massnahmen gut genutzt werden (Abbildung 20). Beim Zufuss-

gehen in der Stadt sind den Befragten folgende Punkte besonders wichtig: die Schnelligkeit, die Bewegung, die Gesundheit und «draussen sein in der Natur» (Abbildung 20). In den Städten der Westschweiz (Neuchâtel, Biel, Lausanne und Genève) hat der Punkt «Gesundheit/sich bewegen» eine besonders grosse Bedeutung.

Abbildung 20: Was ist Ihnen beim Zufussgehen wichtig?



4.5. Gesamtergebnis der Umfrage zur Zufriedenheit

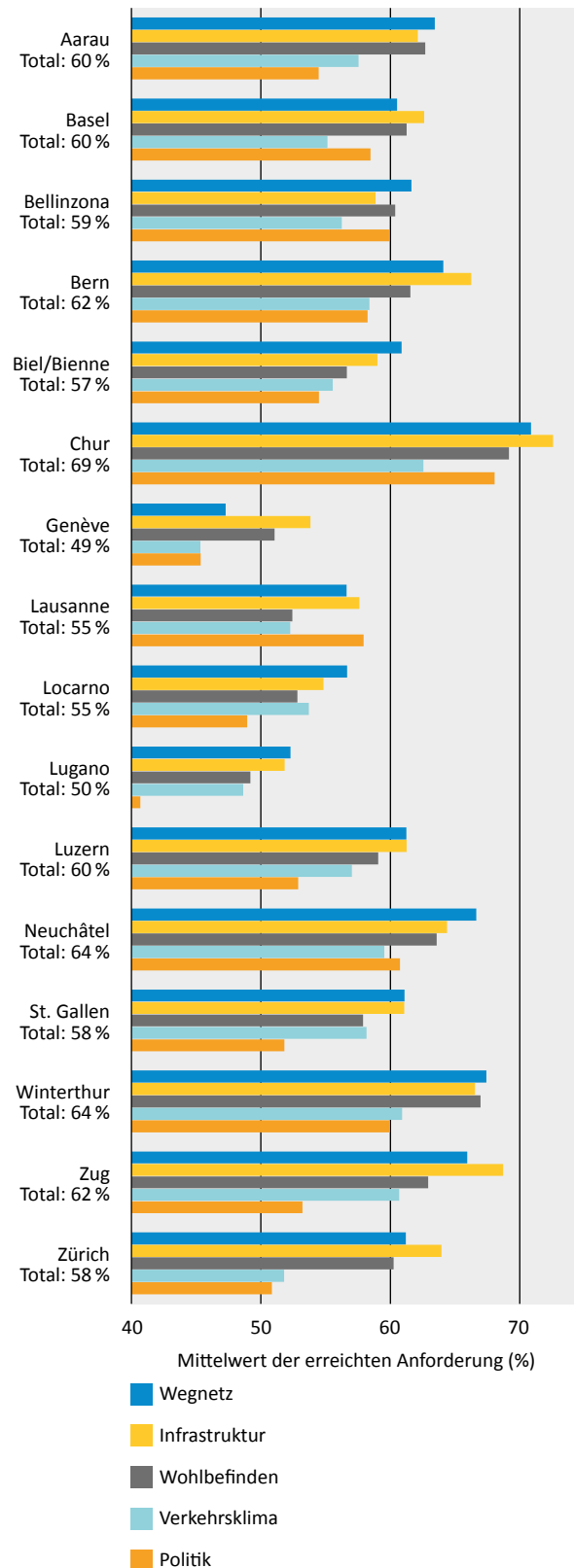
Abbildung 21 zeigt die fünf bewerteten Themenblöcke sowie das Gesamttotal je Stadt. Die Werte weisen eine Streuung von 49 % bis 69 % auf. In der Stadt Chur sind die Fussgängerinnen und Fussgänger am zufriedensten. Es folgen die Städte Neuchâtel und Winterthur.

Die Themenblöcke Politik und Verkehrsklima erreichen tiefere Gesamtwerte als Fusswegnetz und Infrastruktur. Bei der Infrastruktur weisen Chur, Zug, Winterthur, Neuchâtel und Bern hohe Punktzahlen auf. Beim Thema Politik erreicht Chur den höchsten Wert.

Umfragen dieser Art werden von einer gewissen Grundhaltung beeinflusst. Gerade in Winterthur ist eine hohe grundsätzliche Zufriedenheit der Bevölkerung auch bei den offenen Kommentaren spürbar. Dies entspricht anderen Zufriedenheitsumfragen. So sind zum Beispiel Chur und Winterthur auch bei der Rangliste von «PRIX Velostädte» in den vordersten Rängen zu finden. Im Vergleich zur Deutschschweiz sind die Befragten in den Städten der Westschweiz und im Tessin tendenziell etwas kritischer. Auch in der Studie der Städtekonferenz Mobilität («Mobilität in Schweizer Städten», 2019, gfs. Bern) war in den Westschweizer Städten die Unzufriedenheit mit der aktuellen Verkehrssituation grösser. Umso nennenswerter ist der hohe Wert von Neuchâtel. Unter den Tessiner Städten erreicht Bellinzona den höchsten Wert.

Die Zufriedenheit wird weder durch die Stadtgrösse noch eindeutig durch die Sprachregion beeinflusst.

Abbildung 21: Erreichte Bewertung je Themenblock und Stadt, Gesamtergebnis Zufriedenheit (Total)



4.6. Ergebnisse nach bewerteten Themenblöcken

Fusswegnetz

Dieser Themenblock beinhaltet neun Bewertungsaussagen und beurteilt, ob Ziele zu Fuss direkt, schnell und angenehm erreicht werden können. Am besten beurteilt wird mit über 75 % die Aussage «Meine Wegstrecken sind direkt (keine Umwege)». Der tiefste Mittelwert (knapp 49 %) taucht bei der Aussage auf, dass Wegstrecken nachts oft gemieden werden. Die grössten Unterschiede zeigen sich bei der Aussage «Ich habe (im Allgemeinen in der Stadt) kurze Wartezeiten (z. B. bei Strassenquerungen/Ampeln)». Die erreichten Mittelwerte je Stadt schwanken hier zwischen rund 75 % in Chur und 33 % in Genf.

Infrastruktur

Zur Fussverkehrsinfrastruktur gehören sechs Bewertungsaussagen. Diese betreffen beispielsweise Trottoirs, Ampeln, Unterführungen und Treppen. Insgesamt am besten beurteilt (über 74 %) wird die Aussage «Trottoirs, Fusswege und Plätze werden regelmässig und gut unterhalten». Dagegen hat die Aussage «Bei Lichtsignalen habe ich kurze Wartezeiten» den tiefsten Mittelwert von 56 %. Bei dieser Aussage findet sich auch die grösste Streuung zwischen Chur mit rund 74 % und Lugano mit rund 30 %.

Wohlbefinden

Dieser Themenblock mit acht Bewertungsaussagen fokussiert auf das Erlebnis und das Wohlbefinden beim Aufenthalt im öffentlichen Raum. Die Aussage «Bei Grün kann ich die Strasse stressfrei queren» und die Ausstattung mit Trinkbrunnen werden mit rund 69 % recht gut bewertet. Der Mangel an saubereren öffentlichen WCs wird vielerorts beanstandet (erreichte Bewertung rund 41 %).

Die grössten Unterschiede tauchen bei der Aussage auf «Meine Wegstrecken sind ruhig (z. B. wenig Verkehrslärm)». Chur und Aarau erreichen

diesbezüglich mit über 60 % die höchsten Werte. Der tiefste Wert ist mit 31 % in Lugano.

Verkehrsklima

Mit zehn Bewertungsaussagen werden das Zusammenspiel und das Verhalten der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden erhoben. Die Aussage «Bei Querungen mit Fussgängerstreifen wird mir der Vortritt gewährt» erhält mit über 69 % die beste Beurteilung. Mit 39 % erhalten Velofahrende, welche unerlaubt auf Trottoirs oder Gehwegen unterwegs sind, den tiefsten aller Werte. Den grössten Unterschied weist die Aussage «Autos werden nur dort abgestellt, wo es erlaubt ist (nicht auf Trottoirs oder Gehflächen)» auf. In Genf wird die Aussage mit rund 32 % am tiefsten und in Bellinzona mit fast 60 % am höchsten bewertet.

Verkehrspolitik

Vier Bewertungsaussagen zielen darauf ab, das Engagement der Stadt bezüglich Fussverkehr abzufragen. Am besten abgeschnitten hat die Aussage nach der Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen in den letzten fünf Jahren (über 59 %). Tiefste Werte erzielt das allgemeine Engagement der Städte zugunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger (nur rund 50 %).

4.7. Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen

Die Städte stehen vor unterschiedlichen Herausforderungen, um die Zufriedenheit der Fussgängerinnen und Fussgänger zu verbessern. Abbildung 22 zeigt «Stärken» und «Handlungsbedarf» auf Basis der Umfrage.

Der Unterhalt der Infrastruktur des Fussverkehrs und die umwegfreie Erreichbarkeit von Haltestellen werden mehrheitlich als gut beurteilt, ebenso das Gewähren des Vortritts an Fussgängerstreifen.

Die Umfrage zeigt, dass es grossen Handlungsbedarf gibt. Es gibt einige Bewertungsergebnisse, die unter die 50 %-Marke fallen, teilweise sogar deutlich. Der Handlungsbedarf ist gemäss Umfrage besonders gross beim Thema «Velos auf

Trottoirs». Die Aussage «Velos fahren nur dort, wo es erlaubt ist (nicht auf Trottoirs oder Gehflächen)» erhält nie mehr als 48 % der Punkte. Die Verfügbarkeit von sauberen öffentlichen WCs erreicht ebenfalls einen tiefen Wert. Nur die Städte Zug und Winterthur erzielen hierbei etwas mehr als 50 % der Bewertungspunkte.

Mehr öffentliche Toiletten werden nicht nur im Stadtzentrum, sondern auch in Wohnquartieren gewünscht. Bei der Thematik des Sicherheitsgefühls in der Nacht ist die Spannweite der Bewertungen sehr hoch, liegt im Gesamtergebnis aber auch nur bei 49 %. Bezüglich parkierter Autos auf Gehbereichen besteht in den meisten Grossstädten mit unterdurchschnittlichen Werten besonderer Handlungsbedarf.

Abbildung 22: Stärken und Handlungsbedarf-Aussagen aus der Befragung

	Zürich	Genève	Basel	Lausanne	Bern	Winterthur	Luzern	St. Gallen	Lugano	Biel/Bienne	Chur	Neuchâtel	Zug	Bellinzona	Aarau	Locarno	Mittelwert pro Kriterium
Stärken – höchste Mittelwerte pro Aussage																	
Meine Wegstrecken sind direkt	73,3	68,4	76,7	73,3	78,9	79,0	76,3	76,2	68,2	76,1	80,0	79,7	78,4	73,1	79,8	70,2	75,5
Trottoirs, Fusswege und Plätze werden regelmässig und gut unterhalten	77,3	66,4	75,7	69,1	77,3	76,3	73,3	76,9	75,1	64,1	79,2	73,9	82,6	75,2	75,6	73,1	74,4
Haltestellen sind direkt (ohne Umwege und Wartezeiten bei Querungen) erreichbar	71,0	52,9	71,6	61,3	73,7	72,7	68,2	69,6	62,8	72,4	78,2	72,0	73,3	70,7	70,7	68,4	69,3
Bei Querungen mit Fussgängerstreifen wird mir der Vortritt gewährt	68,3	59,1	68,3	68,7	73,4	73,4	72,3	72,6	58,4	71,2	77,1	72,2	76,5	65,1	70,5	58,4	69,1
Handlungsbedarf – tiefste Mittelwerte pro Aussage																	
Autos werden nur dort abgestellt, wo es erlaubt ist (nicht auf Gehflächen)	39,9	31,6	45,6	43,6	45,1	52,0	51,3	50,3	49,0	46,9	57,4	51,9	52,4	59,8	51,7	56,2	49,0
Es gibt keine Wegabschnitte, die ich nachts bewusst meide	56,6	35,1	38,8	39,3	52,9	61,6	47,7	47,9	51,1	39,3	53,2	55,2	54,8	47,3	50,0	46,6	48,6
Ein sauberes öffentliches WC erreiche ich innert nützlicher Frist	48,7	29,2	45,2	25,3	41,3	50,9	42,8	42,9	31,6	29,1	49,7	39,7	54,4	40,1	39,9	36,6	40,5
Velos fahren nur dort, wo es erlaubt ist (nicht auf Trottoirs oder Gehflächen)	31,4	30,1	38,4	33,3	45,8	46,7	37,8	44,2	30,5	38,8	47,1	48,1	42,1	34,9	41,1	37,1	39,2





Städte und Teilprojekte 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 nämlich erst 61 Prozent der Anforderungen erfüllt.

Für eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem konkreten Handlungsbedarf in den beteiligten Städten geben die Bewertungen der einzelnen Teile des Städtevergleichs und insbesondere die detaillierte Bewertung von Einzelaspekten in den drei Teilberichten sowie die stadtspezifischen Faktenblätter wichtige Hinweise.

5.1. Gesamtergebnis des Städtevergleichs

Die Bewertungen der drei Teilprojekte des Städtevergleichs liegen im Durchschnitt über alle 16 Städte bei 61 %, wobei die Bandbreite von 52 % bis 68 % reicht. Für den Bereich Fussverkehrstest besteht eine Spannweite von 59 % bis 66 %, für den Bereich Planungspraxis von 48 % bis 83 % und für den Bereich Zufriedenheit von 49 % bis 68 % (siehe Anhang).

Das bedeutet, dass in dieser Grössenordnung die gestellten Anforderungen erfüllt sind oder, umgekehrt formuliert, zu rund 40 % eben nicht. Der Städtevergleich bestätigt damit, dass es in allen drei untersuchten Bereichen des Fussverkehrs noch viel zu tun gibt.

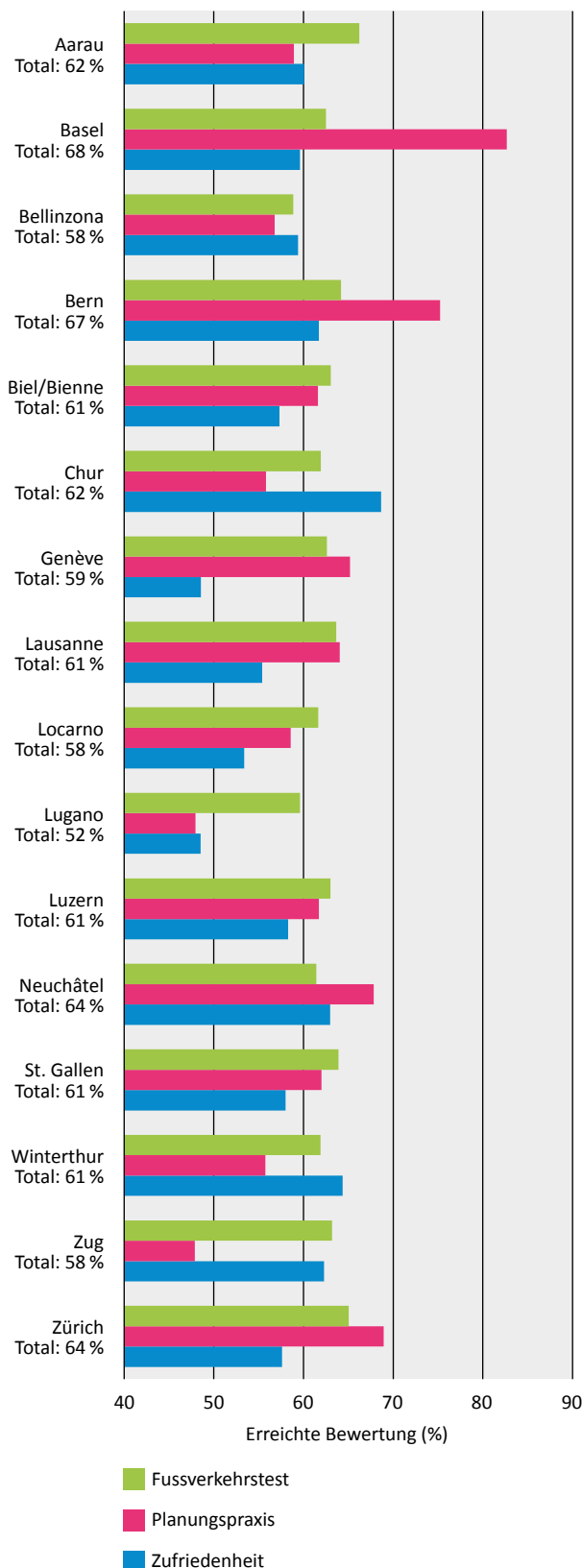
Im Ranking des Gesamtergebnisses, das der Städtevergleich liefert, gibt es mit Basel und Bern eine Spitzengruppe (67 % bis 68 %), gefolgt von Zürich und Neuchâtel (64 %). Am unteren Ende der Skala erreichen Genève, Zug, Bellinzona, Locarno und Lugano Werte unter 60 % der erfüllten Anforderungen. Zwischen den Städten liegen 16 Prozentpunkte (Abbildung 23).

Beim Fussverkehrstest (Infrastrukturbewertung) erreicht Aarau die höchste Punktzahl (66 %), gefolgt von Zürich (65 %), Lausanne, Bern und St. Gallen.

Bei der Bewertung der Planungspraxis kommt Basel auf den höchsten Wert (83 %), gefolgt von Bern (75 %), Zürich (69 %) und Neuchâtel (68 %).

In der Umfrage zur Zufriedenheit liegt Chur vorne (69 %). Die nachfolgenden Plätze belegen Winterthur (64 %), Neuchâtel (63 %), Zug und Bern (62 %). Im Vergleich zum Resultat des umfragebasierten «PRIX Velostädte 2018» mit einer Durchschnittsnote von 3,84 sind die Umfragewerte beim Städtevergleich Fussverkehr mit 59 % umgerechnet im total vergleichbaren Rahmen.

Abbildung 23: Erreichte Bewertung je Teilprojekt und Stadt, Gesamtergebnis GEHsund (Total)

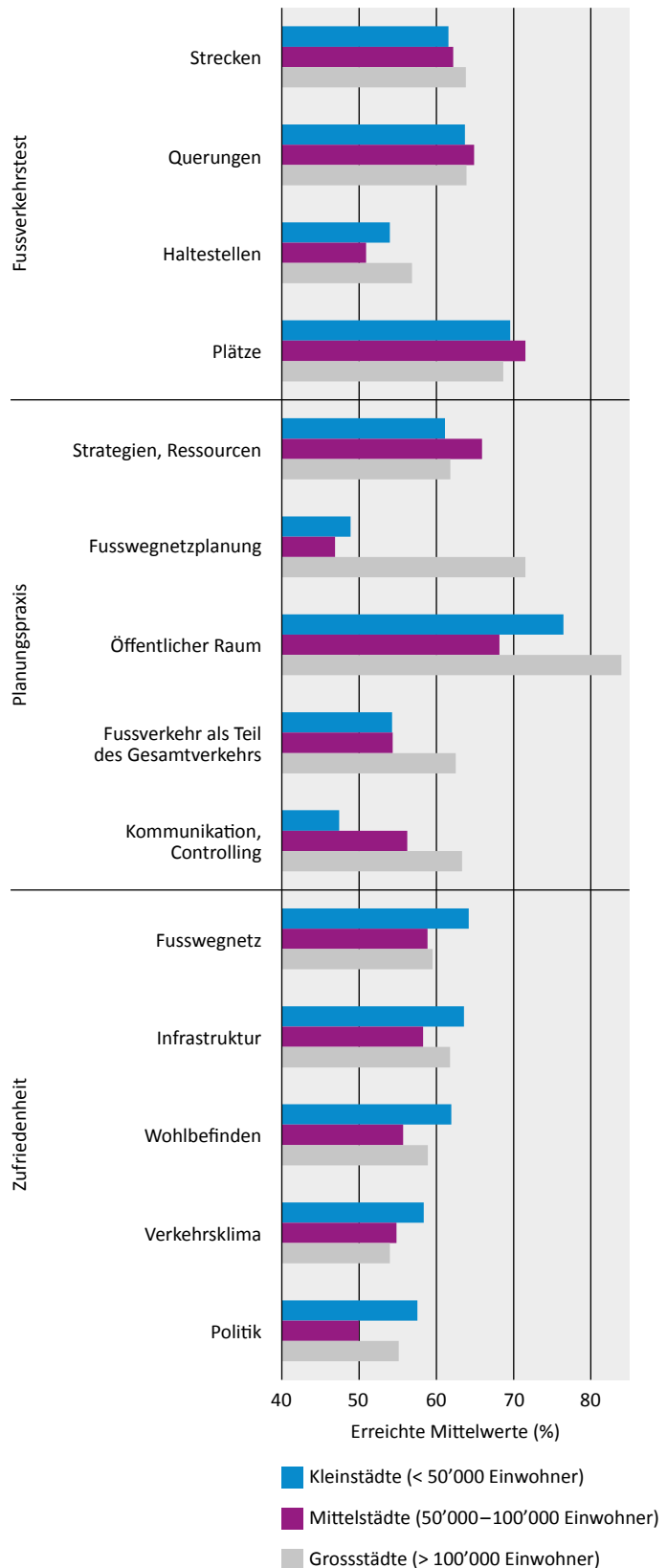


5.2. Städtevergleich mit Fokus auf die Stadtgrössen

Bei der Bewertung der Infrastruktur fällt auf, dass die Haltestellen bei den Städten mittlerer Grösse (Mittelstädte) deutlich tiefere Punktzahlen erreichen (Abbildung 24). Die Bewertung der Plätze kommt als Netzelement unabhängig von der Stadtgrösse auf die höchste Punktzahl. In der Bewertung der Planungspraxis schneiden die Grossstädte bei vier der fünf Themen teilweise mit grossem Abstand besser ab. Bei der Netzplanung, den Gesamtverkehrsbetrachtungen und im Kommunikationsbereich sind die Grossstädte wesentlich weiter. Kleinstädten stehen generell weniger Ressourcen für den Fussverkehr zur Verfügung. Daher sind auch die verschiedenen Planungsinstrumente nicht vorhanden oder gegebenenfalls erst in Bearbeitung. Den Grossstädten stehen zwar mehr Möglichkeiten zur Förderung und Planung des Fussverkehrs zur Verfügung. Sie stehen aber mit höheren Verkehrsbelastungen und grösseren Fussgängerfrequenzen bei knappen Platzverhältnissen auch vor den grösseren Herausforderungen. In den Mittelstädten sind primär mehr Planungsmassnahmen und eine fokussiertere Betrachtung des Fussverkehrs als Teil des Gesamtverkehrs nötig.

Bei der Zufriedenheitsumfrage sind die Unterschiede nach Stadtgrössen nicht so gross wie bei der Planungspraxis. Die Kleinstädte schneiden bei allen Themen am besten ab, und die Mittelstädte liegen überall auf den hinteren Rängen. So hat beispielsweise Chur den höchsten Gesamtwert bei der Umfrage erhalten. Auch hinsichtlich der Infrastruktur stehen die Kleinstädte nicht hinten an. So hat Aarau als zweitkleinste Stadt im Städtevergleich die höchste Gesamtbewertung im Fussverkehrstest (66 %) erhalten.

Abbildung 24: Auswertungen nach Themenbereichen und Stadtgrössen



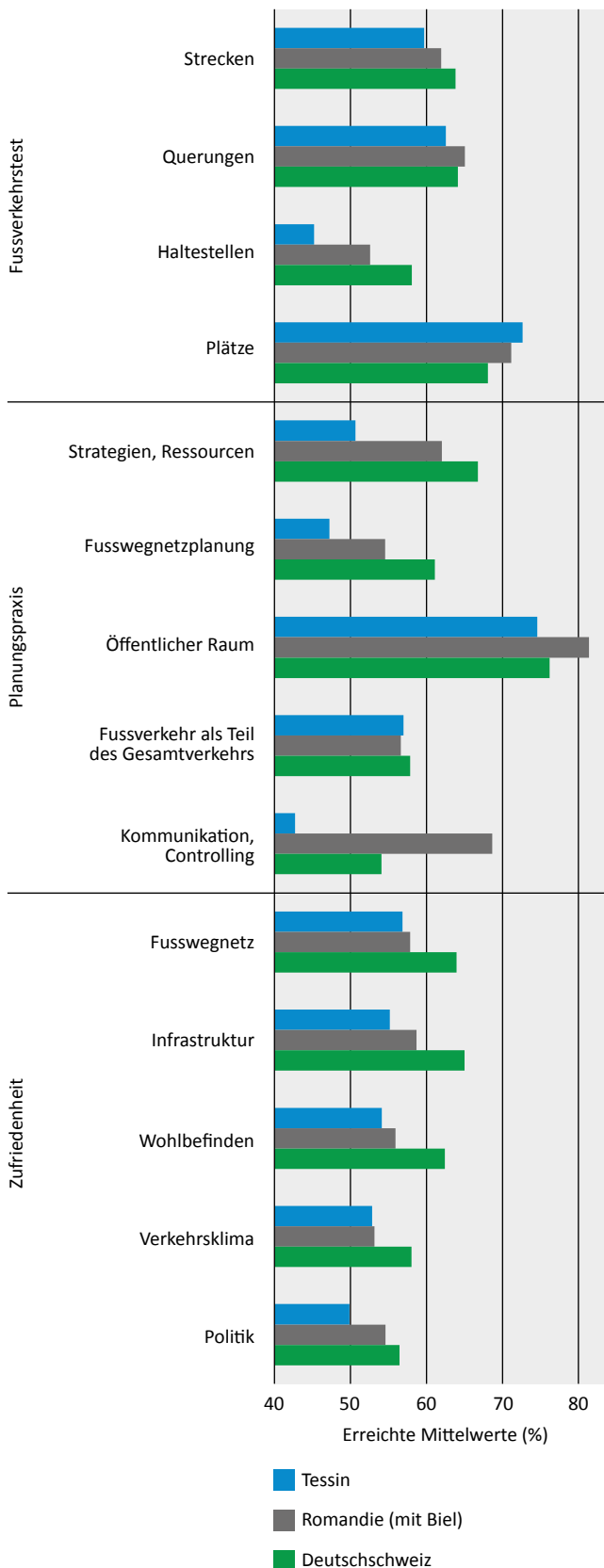
5.3. Städtevergleich mit Fokus auf die Sprachregionen

Beim Thema Infrastruktur (Fussverkehrstest) werden die Plätze besser bewertet als die übrigen Elemente, und dabei erreichen die Städte im Tessin und in der Romandie höhere Werte als in der Deutschschweiz. Bei den Haltestellen ist es genau umgekehrt, hier kommen die Tessiner und Westschweizer Städte auf deutlich tiefere Werte (Abbildung 25).

Das Thema öffentlicher Raum schneidet im Teil Planungspraxis am besten ab, wobei die Städte in der Romandie deutlich vorne liegen, genauso wie beim Thema Kommunikation/Controlling. Es fällt auf, dass die Deutschschweizer Städte anscheinend häufiger über Strategien und Pläne, aber auch über mehr Ressourcen im Fussverkehr verfügen.

Im Mittel ist die Zufriedenheit bei allen Teilthemen in der Deutschschweiz grösser als in den anderen Landesteilen. Im Tessin und in der Westschweiz ist in der Tendenz eine Unzufriedenheit mit der Situation festzustellen.

Abbildung 25: Auswertung nach Themenbereichen und Sprachregionen



Fazit und Handlungsempfehlungen

Es ist an der Zeit, dem Fussverkehr einen höheren Stellenwert einzuräumen. Deshalb werden im Folgenden die wesentlichen Erkenntnisse zur Verbesserung der Fussgängerfreundlichkeit herauskristallisiert.

Die Resultate erlauben, konkrete Handlungsempfehlungen abzuleiten, damit künftig mehr Menschen zu Fuss unterwegs sind und ihrer Gesundheit und Umwelt Gutes tun. Körperliche Aktivität im Fuss- und Veloverkehr verringert das Risiko bezüglich verschiedener Krankheiten (z. B. Diabetes, Herz-Kreislauferkrankungen sowie Demenz und Depression). Der Fussverkehr belastet die Umwelt im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln nicht und ist äusserst raumeffizient.



06

6.1. Verbesserung der Qualität der Infrastruktur

Schwachstellenanalysen des Fusswegnetzes sind sinnvoll und nötig. Für eine flächendeckende Analyse ist der Aufwand aber beträchtlich, und für die systematische Umsetzung müssen Prozesse vielerorts erst noch etabliert werden. Der Fussverkehrstest bietet hier einen guten ersten Ansatzpunkt zur Qualitätsverbesserung.

Bei der Bewertung der Qualität der Infrastruktur wurde unter anderem deutlich, dass vielerorts die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes noch nicht erfüllt sind. Dies betrifft auch die Haltestellen, wo die im Gesetz festgelegten Fristen Ende 2023 ablaufen. Zu geringe Trottoirbreiten, zu lange Wartezeiten beim Queren und fehlende taktile Elemente an Querungen waren weitere Auffälligkeiten beim Fussverkehrstest.

6.2. Höherer Stellenwert des Fussverkehrs in der Planungspraxis

In den letzten Jahren hat das Thema Fussverkehr deutlich an Bedeutung gewonnen. Das zeigen insbesondere die Interviews mit den Verantwortlichen der Städte. Es besteht aber noch eine Diskrepanz zwischen den Zielsetzungen, welche dem Fussverkehr eine hohe Priorität zuweisen, und den dafür vorgesehenen personellen und finanziellen Ressourcen. Wirkungskontrollen von Massnahmen im Fussverkehr existieren fast nirgendwo.

Im Rahmen des vorliegenden Projektes zeigte sich, dass die städtischen Fussverkehrsfachstellen, soweit es sie überhaupt gibt, nur punktuell zusammenarbeiten und noch keine Strukturen zum fachlichen Austausch zwischen den Städten bestehen.

Es gibt eine Reihe von Ansätzen, die man als «Leuchtturmprojekte» (Abbildung 26) bezeichnen könnte, aber häufig handelt es sich um einzelne realisierte Platzgestaltungskonzepte. Ausser in

Abbildung 26: Beispiele von Leuchtturmprojekten

	Projekte
Aarau	– Lindenhofbrücke
Basel	– Kommunikationskonzept: www.baselunterwegs.ch – Elsässerrheinweg – Karl-Barth-Platz
Bellinzona	– Fussgängerzone Altstadt – Neugestaltung Bahnhofplatz – Piazza Grande; Cima Piazza in Giubiasco
Bern	– Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 mit einer Vielzahl von Ansätzen zur Fussverkehrsförderung – Konzept und Umsetzung grossflächiger Begegnungszonen – Stadt mit grösster Ausdehnung von Begegnungszonen
Biel/Bienne	– Schüssinsel – Fussweg Beau-Rivage – Neugestaltung Altstadtgassen (inkl. Begegnungszone)
Chur	– Grosse neue Fussgängerzone in der City mit hoher Aufenthaltsqualität
Genève	– Neunutzung und Neugestaltung von mehreren Plätzen, die vorher als Parklätze dienten, zu attraktiven Stadträumen mit hoher Aufenthaltsqualität – temporäre Stadtbegrünung (urbanature)
Lausanne	– Neugestaltung La Sallaz – Neugestaltung Rôtillon
Locarno	– Begegnungszone Altstadt (Piazza Sant'Antonio)
Lugano	– Aufwertung des Mündungsbereichs des Flusses Casserate – Piazza Bernardino Luini – Neugestaltung Altstadt
Luzern	– Grendel-Löwengraben
Neuchâtel	– Passerelle du Millénaire – Place de l'Europe – Temporäre kreative, zum Spielen motivierende Platzkonzepte
St. Gallen	– Neugestaltung Klostersviertel – Neugestaltung Bahnhofplatz – Erste permanente Fussgängerzählung in der Schweiz
Winterthur	– Grösste Fussgängerzone (ganze Altstadt + Sulzerareal) – Gleisquerung Stadtmitte
Zug	– Neugestaltung Postplatz
Zürich	– Zahlreiche konzeptionelle Arbeiten zu verschiedensten Fussverkehrsaspekten im Rahmen von Stadträume Zürich – Untersuchungen zur Zufriedenheit über Platzneugestaltungen – Permanente Fussgängerzählungen – Sechseläutenplatz – Röschibachplatz

den grossen Städten fehlt es an Konzepten, die mit genügender Konkretisierung die ganze Stadt umfassen. Gute Ansätze in dieser Richtung zeigen Basel und Bern.

6.3. Die Zufriedenheit der Zufussgehenden erhöhen

Die Umfrage machte städteübergreifend den Handlungsbedarf deutlich. So wurde beispielsweise nicht nur in der Umfrage, sondern in allen drei Teilen des Städtevergleichs deutlich, dass Mischverkehrslösungen von Fuss- und Veloverkehr im städtischen Raum weder räumlich geeignet sind noch auf Akzeptanz stossen. Ausserdem führen parkierte Autos auf Gehwegen zu Unzufriedenheit. In der Online-Umfrage wurden wertvolle Kommentare und Anregungen verfasst, welche zur Verbesserung der Fussverkehrssituation zusammengefasst und an die Stadtverwaltungen weitergegeben werden.

6.4. Die Anwendbarkeit der Methodik

Für den Städtevergleich wurde eine Methodik zur Ermittlung der Fussgängerfreundlichkeit in Städten erarbeitet. Die breite Herangehensweise mit Begehungen, Gesprächen mit der Verwaltung, Aufbereitung von statistischen Grundlagen und Bevölkerungsumfrage erwies sich dabei als richtig und wichtig. Die Zahl der für die Bewertung verwendeten Indikatoren ist hoch. Alle Indikatoren der drei Teilbereiche sind in den separaten Teilberichten aufgelistet. Eine Reduzierung der Indikatoren wurde geprüft, erwies sich aber bei diesem Stand des Projektes als schwierig, da die Repräsentativität der Untersuchung eine gewisse Breite verlangt und die Fussgängerfreundlichkeit eine Vielzahl von Aspekten beinhaltet.

Die drei Teilprojekte haben für den Fussverkehr bedeutende Datensätze generiert. Mit einer Detailanalyse einzelner Fragen könnten noch

weitere hilfreiche Erkenntnisse zum Fussverkehr gewonnen werden.

Beim Fussverkehrstest wurde mit einer GIS-Applikation und einer Datenbank gearbeitet. Die Erfahrungen zeigen, dass es für die Städte wertvoll wäre, eine Datenbank aufzubauen, in welcher alle Informationen zur Fussverkehrsinfrastruktur zusammenlaufen. Bei entsprechender Bewirtschaftung wäre die Datenbank auch eine gute Grundlage für spätere Erfolgskontrollen.

6.5. Generelle Handlungsempfehlungen

Aus dem Städtevergleich lassen sich neben den vielen spezifischen Hinweisen, die detailliert auch in den drei Teilberichten enthalten sind, einige zentrale Handlungsempfehlungen ableiten:

EMPFEHLUNG 1

Getrennte Infrastruktur für den Fuss- und den Veloverkehr

In den offenen Kommentaren der Zufriedenheitsumfrage wird der störende Veloverkehr auf Gehflächen häufig genannt. Sehr oft sieht man Menschen, die unerlaubt auf den Gehwegen und Trottoirs Velo fahren. Die Zufriedenheit ist bei diesem Aspekt sehr gering (Werte unter 40%). Die Umfrage zeigte auch, dass sowohl Velofahrende als auch Autofahrende als wenig rücksichtvoll empfunden werden (Zufriedenheit: 51%). Die Mittelwerte beim Kriterium «Kein Mischverkehr» des Fussverkehrstests sind weniger drastisch, stellen allerdings auch eine Momentaufnahme zum Zeitpunkt der Begehung dar. Es wurden trotzdem immer wieder kritische Situationen mit schnellen Velos beobachtet.

Aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeit gehört der Veloverkehr grundsätzlich nicht auf die gleiche Verkehrsfläche wie der Fussverkehr. Wenn es zur Planungspraxis gehört, dass Fuss- und Veloverkehr häufig gemischt geführt werden,

so wird ungewollt ein regelwidriges Verhalten auf den reinen Trottoirs und Gehflächen salonfähig gemacht. Vielen Velofahrenden ist dann gar nicht mehr bewusst, dass sie illegal auf Fussgängerflächen fahren.

EMPFEHLUNG 2

Mehr Platz für den Fussverkehr

Trottoirbreiten liegen gemäss Fussverkehrstest oft unterhalb der Norm. Vor allem in Quartierstrassen, aber auch entlang von Hauptstrassen waren die Bewertungen bei diesem Aspekt tief. Bei engen Platzverhältnissen bleiben Fussgängerinnen und Fussgänger mit ihren Ansprüchen oft vernachlässigt und müssen mit dem Platz vorliebnehmen, der übrig bleibt. In der Umfrage liegen bei der Aussage «Auch auf Wegen mit vielen Passanten bleibt mir ausreichend Platz» die Mittelwerte bei 61 % und bei manchen Städten unterhalb der 50 %-Marke. In der Planungspraxis werden – infolge enger Platzverhältnisse – häufig Kompromisse gemacht. Nötig wäre ein Umdenken in Politik und Verwaltung dahingehend, den Flächenverbrauch des motorisierten Verkehrs zu reduzieren, damit auch bei beschränkten Platzverhältnissen eine Förderung des Fussverkehrs möglich wird.

EMPFEHLUNG 3

Kürzere Wartezeiten an Querungen

Wartezeiten werden von den Zufussgehenden als nachteilig empfunden. Gerade die Wartezeit bei sogenannten «Bettelampeln» entspricht keinesfalls den Anforderungen. Auch bei Ampeln ohne Anforderung liegen die durchschnittlichen Bewertungen kaum über 50 % der Anforderungen. In der Umfrage führen die langen Wartezeiten zu Unzufriedenheit. Die Aussage «Bei Lichtsignalen habe ich kurze Wartezeiten» erreichte lediglich einen Mittelwert von 56 %. Hier liegt ein einfach realisierbares Optimierungspotenzial brach, welches die Fussgängerfreundlichkeit erhöhen könnte.

EMPFEHLUNG 4

Temporeduktionen und mehr Begegnungszonen

Die Bedeutung des Fussverkehrs als Teil des Gesamtverkehrs zeigt sich unter anderem bei der Anzahl und der Entwicklung von Bereichen mit Fussgängervortritt oder der Entwicklung von Fussgänger- und Begegnungszonen. Auch ist eine Temporeduktion ein in der Zufriedenheitsumfrage oft deponiertes Bedürfnis der Zufussgehenden. Eine Auswertung der Verkehrsunfallstatistik zeigt im Bereich Planungspraxis zudem: Je höher der Anteil an Strassen mit Tempo 20 und 30 ist, desto weniger Fussgängerunfälle werden gezählt.

EMPFEHLUNG 5

Fachstelle Fussverkehr besser dotieren

Fachstellen für den Fussverkehr sind nach wie vor äusserst rar oder unterdotiert. Eine gute personelle Besetzung der Fachstelle Fussverkehr ist deshalb eine der Kernempfehlungen. Bei grösseren Städten gibt es eine Fussverkehrsfachstelle oder eine für den Fussverkehr beauftragte Person, welche über ein Pflichtenheft verfügt, bei Gesamtverkehrsplanungen beigezogen wird, aber auch eigene Projekte lancieren kann und mit einem entsprechenden Budget ausgestattet ist. Zu empfehlen ist nebst einer guten internen Integration dieser Fachperson oder dieser Fachstelle auch ein Austausch zwischen den Städten, was insbesondere für kleinere Städte wertvoll sein kann.

Anhang 1 – Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Einwohnerzahlen der am Städtevergleich beteiligten Städte (2018)	8	Abbildung 15: Kommunikation und Controlling	23
Abbildung 2: Regionale Verteilung der Partnerstädte	9	Abbildung 16: Zusammenhang von Fussgängerunfällen und Anteil verkehrsberuhigter Strassen am gesamten Strassennetz	24
Abbildung 3: Erreichte Anforderungen je Element und Stadt, Gesamtergebnis Fussverkehrstest (Total)	13	Abbildung 17: Wohnbevölkerung und Antworten	26
Abbildung 4: Städtevergleich bei der Bewertung von Strecken (alle Typen)	14	Abbildung 18: Altersklassen der Teilnehmenden in Bezug zu den Bevölkerungszahlen 2018 (BFS)	27
Abbildung 5: Städtevergleich bei der Bewertung von Querungen (alle Typen)	14	Abbildung 19: Wie häufig sind Sie mit folgenden Verkehrsmitteln unterwegs?	28
Abbildung 6: Städtevergleich bei der Bewertung von Haltestellen	15	Abbildung 20: Was ist Ihnen beim Zufussgehen wichtig?	28
Abbildung 7: Städtevergleich bei der Bewertung von Plätzen	15	Abbildung 21: Erreichte Bewertung je Themenblock und Stadt, Gesamtergebnis Zufriedenheit (Total)	29
Abbildung 8: Erreichte Anforderungen je Bereich und Stadt, Gesamtergebnis Planungspraxis (Total)	19	Abbildung 22: Stärken und Handlungsbedarf-Aussagen aus der Befragung	31
Abbildung 9: Strategien und Ressourcen	20	Abbildung 23: Erreichte Bewertung je Teilprojekt und Stadt, Gesamtergebnis GEHsund (Total)	34
Abbildung 10: Fusswegnetzplanung	20	Abbildung 24: Auswertung nach Themenbereichen und Stadtgrössen	35
Abbildung 11: Öffentlicher Raum	21	Abbildung 25: Auswertung nach Themenbereichen und Sprachregionen	36
Abbildung 12: Anteil Fussgänger- und Begegnungszonen an der Länge des gesamten Strassennetzes	21	Abbildung 26: Beispiele von Leuchtturmprojekten	38
Abbildung 13: Anzahl Fussgängerunfälle pro 10'000 Einwohner und Beschäftigte	22		
Abbildung 14: Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs	23		

Anhang 2 – Ergebnisse auf einen Blick

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

	Teilprojekt 1: Fussverkehrstest					Teilprojekt 2: Planungspraxis						Teilprojekt 3: Zufriedenheit					Gesamttotal	
	Strecken	Querungen	Haltestellen	Plätze	Total	Strategien, Ressourcen	Fusswegnetzplanung	Öffentlicher Raum	Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs	Kommunikation, Controlling	Total	Fusswegnetz	Infrastruktur	Wohlbefinden	Verkehrsklima	Politik		Total
Aarau	69	72	61	63	66	67	54	64	55	54	59	63	62	63	58	54	60	62
Basel	66	61	54	69	62	83	71	96	71	93	83	61	63	61	55	58	60	68
Bellinzona	58	64	42	71	59	61	46	72	63	42	57	62	59	60	56	60	59	58
Bern	63	64	59	70	64	88	92	81	66	50	75	64	66	62	58	58	62	67
Biel/Bienne	62	66	53	71	63	77	33	64	65	69	62	61	59	57	56	54	57	61
Chur	64	61	51	71	62	56	46	78	57	43	56	71	73	69	63	68	69	62
Genève	64	65	52	70	63	42	79	88	44	73	65	47	54	51	45	45	49	59
Lausanne	64	67	53	70	64	63	46	85	65	63	64	57	58	52	52	58	55	61
Locarno	60	63	50	73	62	50	58	83	55	46	59	57	55	53	54	49	53	58
Lugano	61	61	43	73	60	41	38	68	53	41	48	52	52	49	49	41	49	52
Luzern	62	70	48	72	63	68	46	77	52	66	62	61	61	59	57	53	58	61
Neuchâtel	58	62	53	73	61	67	60	89	53	71	68	67	64	64	60	61	63	64
St. Gallen	63	62	60	70	64	77	71	64	48	50	62	61	61	58	58	52	58	61
Winterthur	61	62	56	68	62	42	58	73	71	35	56	67	67	67	61	60	64	61
Zug	61	61	66	65	63	67	29	72	42	29	48	66	69	63	61	53	62	58
Zürich	65	64	68	64	65	54	83	81	59	68	69	61	64	60	52	51	58	64
	63	64	54	70	63	63	57	77	57	56	62	61	62	59	56	55	59	61

