



GEHsund

Städtevergleich Fussverkehr – Planungspraxis
 Teilbericht 2: Indikatoren zum Stellenwert des Fussverkehrs

umverkehR
 Zukunft inkl.

 Fussverkehr Schweiz
 Mobilité piétonne Suisse
 Mobilità pedonale Svizzera

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

Unterstützung

Das Projekt wird von der Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität des Bundes (KOMO), 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

GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr – Planungspraxis Teilbericht 2: Indikatoren zum Stellenwert des Fussverkehrs Bewertung der Fussgängerfreundlichkeit in 16 Städten

Zürich, Mai 2020

Autoren

Thomas Schweizer, Fussverkehr Schweiz

Herausgeber

umverkehrR, Kalkbreitestrasse 2, 8003 Zürich
Fussverkehr Schweiz, Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich
Hochschule für Technik Rapperswil HSR, Oberseestrasse 10, 8640 Rapperswil

Erhebung

2018-2019

Projektleitung

Veronika Killer, umverkehrR

Projektteam

Silas Hobi, umverkehrR
Thomas Schweizer, Fussverkehr Schweiz
Klaus Zweibrücken, Professor für Verkehrsplanung

Erweitertes Projektteam

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

Bezug

www.umverkehr.ch/fussverkehr
www.fussgaengerstaedte.ch

Grafik

art.l.schock

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	4
Resumé	7
Riassunto.....	10
1. Einleitung.....	13
1.1. Strategien und Ressourcen	13
1.2. Fusswegnetzplanung.....	13
1.3. Öffentlicher Raum.....	13
1.4. Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs.....	14
1.5. Kommunikation und Controlling	14
2. Methodik	15
2.1. Grundsätzliches.....	15
2.2. Grundlagendokumente zum Fussverkehr	16
2.3. Webseite	16
2.4. Interview mit der zuständigen Person für den Fussverkehr	16
2.5. Aufbereitung von statistischem Material	17
2.6. Nachbearbeitung und Bewertung	17
3. Indikatoren	18
3.1. Strategien, Ressourcen	18
3.2. Fusswegnetzplanung.....	19
3.3. Öffentlicher Raum.....	20
3.4. Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs.....	21
3.5. Signalisation, Kommunikation, Controlling	22
4. Resultate.....	24
4.1. Strategien, Ressourcen	24
4.2. Fusswegnetzplanung.....	25
4.3. Öffentlicher Raum.....	27
4.4. Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs.....	28
4.5. Kommunikation, Controlling.....	32
4.6. Gesamtergebnis Planungspraxis.....	35
5. Fazit und Empfehlungen	36
Anhang.....	40

Zusammenfassung

Die Fussgängerfreundlichkeit einer Stadt zeigt sich u.a. darin, wie mit den Anliegen und den Anforderungen des Fussverkehrs in der Stadtverwaltung umgegangen wird. Mittels festgelegter Indikatoren werden Zielsetzungen, Massnahmenplanungen und Umsetzung in der Planungspraxis im Bereich Fussverkehr analysiert und bewertet.

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

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

Gesamtergebnis Planungspraxis

Abb. Z1 zeigt für alle Städte eine Zusammenstellung der fünf bewerteten Bereiche sowie das Gesamttotal je Stadt. Die Spanne reicht von einem Erfüllungsgrad von 48 % bis zu 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 %–65 %) einordnen. Weitere sechs Städte (Biel, Aarau, Locarno, Bellinzona, Chur, Winterthur) liegen im unteren Mittelfeld (55 %–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.

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.

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. 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. 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.

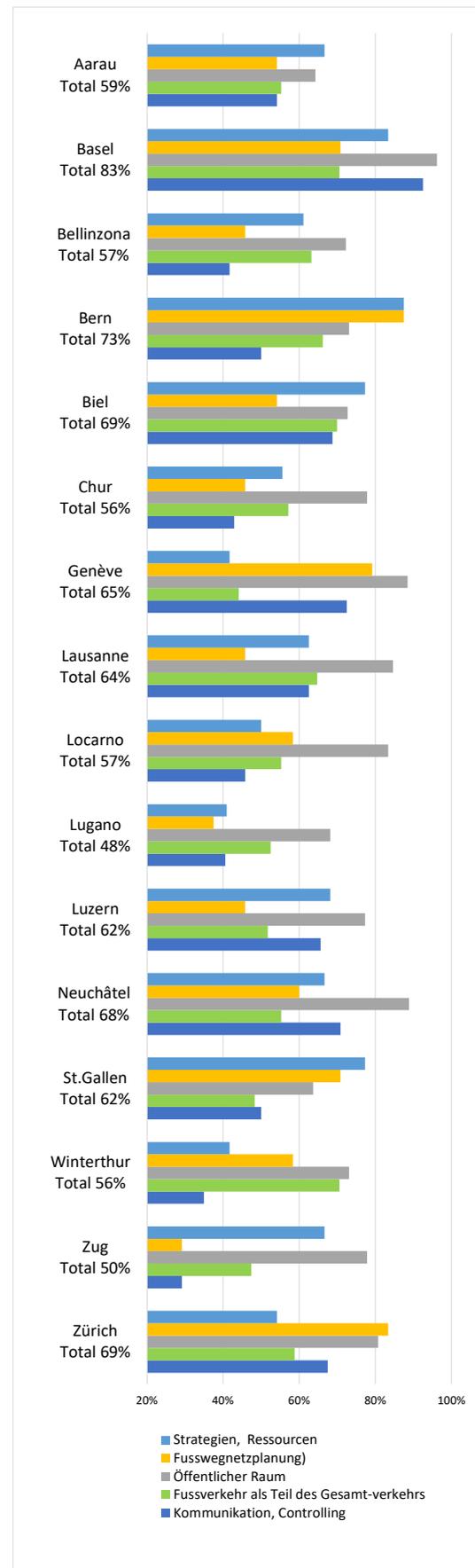


Abb. Z1: Erreichte Anforderungen je Bereich und Stadt, Gesamtergebnis Planungspraxis

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.

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. Im Bewertungsbereich «Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs» müssen insgesamt 17 Teilbewertungen erfüllt werden, um gut abzuschneiden. Beim Ergebnis für diesen Bewertungsbereich reichen die Werte von 42 % (Zug) bis zu 71 % (Winterthur, Basel).

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?

Im Bereich Kommunikation ist Basel herausragend mit diversen Kommunikationsaktivitäten und der Website baselunterwegs.ch mit regelmässigen News. 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 reicht von 29 % (Zug) bis 93 % (Basel).

Resumé

Si une ville est favorable à la marche, cela est souvent fortement dû à la manière dont l'administration communale et les planificateurs tiennent compte des exigences et attentes liées à la mobilité piétonne. Dans ce chapitre, les objectifs, la planification des mesures et leur mise en oeuvre dans la pratique sont analysés à l'aide d'indicateurs prédéfinis.

Structure du relevé sur la réalisation des aménagements planifiés

L'importance accordée à la mobilité piétonne dans la réalisation des aménagements planifiés est déterminée à l'aide de 60 indicateurs. Les sources suivantes ont servi pour l'évaluation :

- Documents de base actuels dans le domaine de la mobilité piétonne (stratégies de mobilité, conceptions, plans directeurs, plans de mesures, etc.)
- Discussions avec les responsables de la mobilité piétonne
- Publications, informations disponibles sur les sites des villes
- Données statistiques en provenance d'autres sources

La méthodologie s'appuie sur le catalogue de mesures du label « Cité de l'énergie ». Chaque indicateur correspond à une mesure ou au résultat d'une mesure. Pour chaque mesure, on peut ainsi mesurer quelle est la marge de manœuvre de la ville, ce qu'elle a mis en oeuvre ces dernières années et quelles activités sont déjà décidées. L'évaluation des 60 indicateurs est divisée dans les cinq domaines suivants :

- Stratégies, ressources
- Planification du réseau pédestre
- Espace public
- Mobilité piétonne en tant que partie du trafic global
- Communication, contrôle

Résultats globaux de la réalisation des aménagements planifiés

L'illustration Z2 montre une compilation des cinq domaines évalués ainsi que le résultat global par ville. La fourchette du degré de réalisation s'étend de 48 % à 83 %. La ville de Bâle obtient la plus haute note dans tous les domaines, suivie de Berne, Zurich et Neuchâtel. Ces villes disposent de bonnes bases, de nombreuses conceptions, elles réalisent des analyses, des études, des relevés, participent à la recherche sur la mobilité piétonne et sont en échange régulier avec d'autres villes, associations et représentations des quartiers. Ces quatre villes se situent dans tous les domaines au-dessus de 50 %. Quatre autres villes (Genève, Lausanne, Lucerne, St-Gall) se situent dans la moitié supérieure du tableau avec 60 % à 65 %. Six autres villes (Bienne, Aarau, Locarno, Bellinzone, Coire, Winterthur) se situent dans la moitié inférieure du tableau avec 55 % à 60 %. Lugano et Zoug obtiennent les moins bons

scores. Leurs valeurs sont bonnes en ce qui concerne l'espace public, mais dans les autres domaines leurs résultats sont au-dessous de la moyenne.

Résultats par domaine analysé

Stratégies et ressources

Les objectifs, les principes directeurs, les stratégies, les conceptions de mobilité et les plans de mesures dans le domaine de la mobilité piétonne définissent les conditions cadre et les prescriptions. Seules quelques villes disposent d'une conception spécifique à la mobilité piétonne, qui explique ce que la ville entend faire concrètement les années à venir et quels objectifs partiels devraient être atteints.

La dotation en personnel du service spécialisé et le temps de travail consacré à la mobilité piétonne sont faibles. En comparaison avec la dotation pour les délégués vélo, cette dernière est nettement mieux fournie. Les évaluations pour le degré de réalisation sur ce sujet se situent entre 41 % (Lugano) et 88 % (Berne).

Planification du réseau pédestre

La loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) ordonne de consigner les réseaux pédestres dans des plans et de les garantir juridiquement. La qualité des plans ainsi que les rapports y relatifs (actualité, profondeur du traitement) donnent des indications sur la valeur accordée à la mobilité piétonne.

Les points faibles et les lacunes du réseau doivent être régulièrement relevés, afin de pouvoir préparer les compléments de réseau et les assainissements en conséquence. Il n'existe qu'un nombre limité de tels plans de mesures, et surtout la mise en œuvre dans un délai raisonnable fait défaut. L'éventail des évaluations est très large pour ce sujet et s'étend de 29 % (Zoug) à 92 % (Berne).

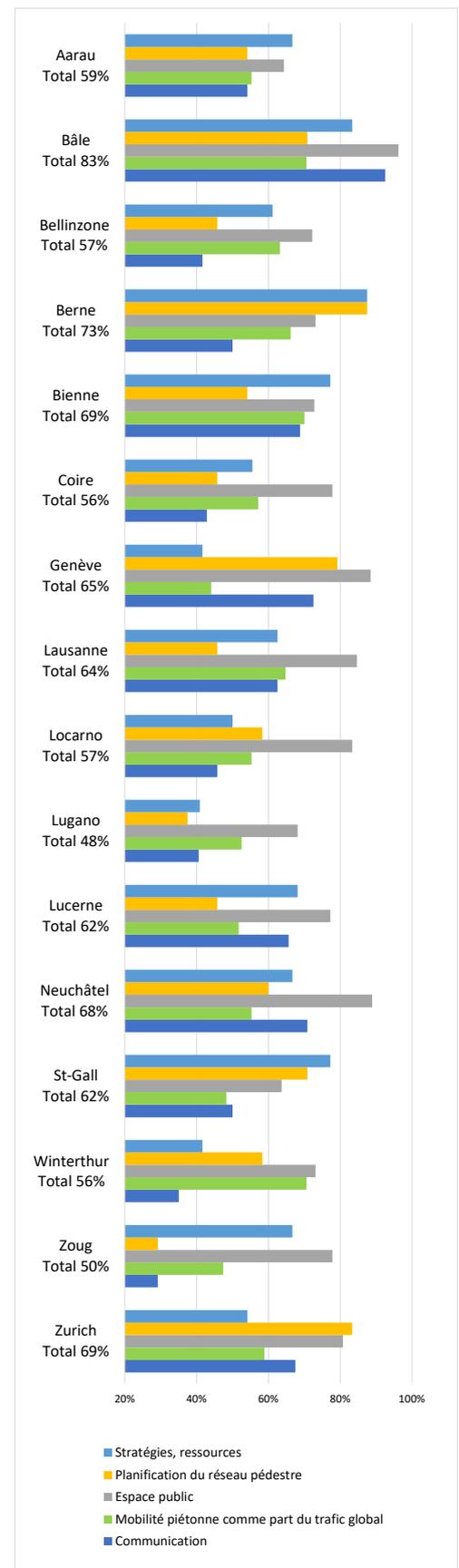
Espace public

Outre aux déplacements, l'espace public sert surtout au séjour avec une multitude de possibilités pour les piétons comme s'asseoir, se reposer, attendre, être debout, se rencontrer et discuter. Ont été évalués entre autres les conceptions élaborées ces dernières années pour l'espace public et les projets réalisés, en particulier des projets phares pour la mobilité piétonne.

Les conceptions pour des espaces verts et libres, les toilettes publiques, les fontaines, l'éclairage et autre mobilier urbain sont importantes, afin de pouvoir apporter des améliorations et des solutions adaptées sur tout le territoire. Quelques petites villes disposent également d'analyses et de planifications adéquates.

La mobilité piétonne en tant que partie du trafic global

Les surfaces dédiées à la mobilité piétonne sont étroitement liées avec les surfaces réservées au trafic motorisé. Si la ville accorde une grande priorité à la mobilité piétonne, la marche en sera favorisée. Nous avons



III. Z2 : Résultats globaux de la réalisation des aménagements planifiés

évalué les aspects suivants : un nombre élevé de trajets et de surfaces dédiées exclusivement ou essentiellement à la mobilité (zones de rencontre ou zones piétonnes, par ex.), un nombre suffisant de traversées accordant la priorité aux piéton·ne·s, des temps d'attente brefs et des liaisons sans détours vers les feux de signalisation. Les mesures de modération du trafic et des vitesses basses sur tout le réseau de routes (30 km/h, aussi partiellement sur le réseau subordonné) ainsi qu'un nombre relativement bas d'accidents de piéton·ne·s servent aussi d'indicateurs. Neuf villes ont soumis des données quantitatives sur les zones de rencontre et les zones 30 km/h.

Toutes les villes disposent de données sur les accidents impliquant des piéton·ne·s. Nous avons utilisé la valeur moyenne des années 2011 à 2018 comme référence, mise en regard avec la population résidente et active. On compte entre 1,6 à 3,3 piéton·ne·s subissant un accident routier par 10'000 habitant·e·s. Coire, Berne, Aarau et Zoug présentent les chiffres les plus bas. Locarno, Bienne et Genève ont quant à elles les chiffres les plus élevés d'accidents impliquant des piéton·ne·s. Pour obtenir un bon résultat dans le domaine d'évaluation « Mobilité piétonne en tant que partie du trafic global » il fallait satisfaire à 17 évaluations partielles. Pour ce domaine les valeurs vont de 42 % (Zoug) jusqu'à 71 % (Bâle, Winterthur).

Communication et contrôle

L'évaluation a porté sur les informations disponibles sur les sites internet des villes :

- Est-il possible de trouver le service spécialisé pour la mobilité piétonne ? Les rapports pertinents, les publications et les plans piétons sont-ils accessibles ?
- Existe-t-il une communication active sur le sujet de la mobilité piétonne : par le biais de Newsletter, de brochures d'information, de campagnes, d'enquêtes, d'actions participatives, de manifestations, etc. ?
- L'administration communale échange-t-elle avec d'autres villes, la population des quartiers, les associations de transport ?

Dans le domaine de la communication, Bâle se distingue grâce à diverses activités de communication et des nouvelles régulièrement publiées sur le site web baselunterwegs.ch.

Presque toutes les villes disposent d'un système de signalétique et d'information pour guider les piéton·ne·s dans l'espace routier, mais ces systèmes sont en général restreints aux centres-villes.

Dans le domaine du contrôle, on évalue si la mobilité piétonne est mesurée et étudiée. Les données de mobilité piétonne issues du micro-recensement sont-elles traitées et des comptages de marcheuses·eurs sont-ils réalisés ? Existe-t-il des analyses sur des aspects d'utilisation, d'estimation de la satisfaction de la population ? Sans contrôle de l'efficacité, il est impossible de juger si les objectifs fixés ont pu être atteints ou non et cela implique aussi que les bases pour des planifications futures font défaut. L'éventail des évaluations s'étend de 29 % (Zoug) à 93 % (Bâle).

Riassunto

Quasi tutti gli utenti della strada in città si spostano per qualche motivo anche a piedi. Andare a piedi è spesso combinato con altre forme di mobilità, il più delle volte con l'uso dei trasporti pubblici. La mobilità pedonale necessita di un'infrastruttura che garantisca le esigenze diversificate dei pedoni. Ne fa parte una buona funzione di svago dello spazio pubblico. Quando l'infrastruttura per la mobilità pedonale è buona, allora sono date anche le condizioni per spostamenti sicuri e piacevoli, e quindi vengono effettuati un numero maggiore di tratte a piedi.

Focus e struttura dell'indagine sulla pratica di pianificazione

Il valore della mobilità pedonale nella pratica di pianificazione viene determinato tramite 60 indicatori. A tal fine si ricorre alle seguenti fonti:

- documenti base attuali nel settore della mobilità pedonale (strategie di mobilità, concetti, piani direttivi, piani d'azione, ecc.);
- colloqui con persone responsabili della mobilità pedonale nelle città;
- pubblicazioni, informazioni sui siti web cittadini;
- dati statistici da ulteriori fonti.

La metodologia si basa sul catalogo di misure del label „Città dell'Energia“. Ogni indicatore rappresenta una misura, rispettivamente il risultato di una misura. Per ogni singola misura viene analizzata l'ampiezza dello spazio di manovra della città, cosa ha implementato la città negli ultimi anni e quali attività sono state decise.

La valutazione dei 60 indicatori è suddivisa nei seguenti cinque settori:

- strategie, risorse;
- pianificazione della rete di percorsi pedonali;
- spazio pubblico;
- mobilità pedonale quale parte della mobilità globale;
- comunicazione, controlling.

Risultato complessivo per la pratica di pianificazione

La figura Z3 mostra per tutte le città una panoramica dei cinque settori valutati, sia per totale complessivo, sia per città. Il grado di realizzazione varia tra 48 % e 83 %. La città di Basilea raggiunge il valore maggiore in ogni settore, seguita da Berna, Zurigo e Neuchâtel. Queste città dispongono di buone basi, numerosi concetti, svolgono analisi, studi, valutazioni, partecipano a ricerche sulla mobilità pedonale e si confrontano regolarmente con altre città, associazioni e rappresentanti di quartiere. Queste quattro città hanno valori superiori al 50 % in ogni settore. Altre quattro città (Ginevra, Losanna, Lucerna e San Gallo) si classificano con valori superiori alla media (60-65 %). Altre sei città (Bienne, Aarau, Locarno, Bellinzona, Coira e Winterthur) sono nella parte inferiore della classifica (55-60 %). I valori più bassi li ottengono Lugano e Zugo. Nell'ambito degli spazi pubblici queste due città hanno buone valutazioni, ma hanno valori sotto la media in tutti gli altri settori.

Risultati secondo i settori valutati

Strategie e risorse

Le prescrizioni e le condizioni quadro sono definite ponendosi obiettivi, mission, strategie, concetti di mobilità e piani di misure nel settore della mobilità pedonale. Solo poche città hanno un proprio concetto di mobilità pedonale, un masterplan o un piano d'azione della mobilità pedonale, che indichino cosa farà concretamente la città nei prossimi anni e quali obiettivi parziali vuole raggiungere.

La quantità di personale dell'organo competente per la mobilità pedonale o il grado di occupazione di specialisti dedicati alla mobilità pedonale è per lo più ridotta. Come riferimento si può usare il quantitativo di personale incaricato per le biciclette, il quale è per lo più nettamente più alto rispetto alla mobilità pedonale. La gamma delle valutazioni dei requisiti soddisfatti per questo tema varia dal 41 % (di Lugano) al 88 % (di Berna).

Pianificazione dei percorsi pedonali

La legge federale sui percorsi pedonali ed i sentieri escursionistici (LPS) prescrive di stabilire e assicurare giuridicamente la rete di percorsi pedonali all'interno di piani. La normativa e i manuali forniscono una guida su come si dovrebbero presentare le reti esistenti e quelle pianificate. La qualità dei piani, e dei relativi rapporti (fattibilità, grado di elaborazione) sono indicatori del valore dato alla mobilità pedonale.

Mancanze e punti deboli della rete di percorsi pedonali devono essere individuati periodicamente e quindi i complementi e le riparazioni della rete devono essere elaborati conseguentemente. Tali piani di azione sono disponibili solo in singoli casi e ne manca un'implementazione tempestiva. La varietà delle valutazioni su questo tema è la più ampia. Spazia dal 29 % (Zugo) al 92 % (Berna).

Spazio pubblico

Lo spazio pubblico, oltre agli spostamenti, serve soprattutto alla sosta per numerose attività della mobilità pedonale, quali sedersi, riposarsi, aspettare, incontrarsi e intrattenersi. Si valutano, tra l'altro, i concetti elaborati negli ultimi anni per lo spazio pubblico e i progetti già realizzati, soprattutto i progetti faro riguardanti la mobilità pedonale.

I concetti per le aree verdi e le aree libere, per le possibilità di sedersi, per i servizi igienici pubblici, per le fontane, l'illuminazione e altri arredi urbani sono importanti affinché possano essere intraprese delle migliori capillari e in linea con la domanda. Ci si aspetta che nelle grandi città esistano dei concetti per la resistenza e lo sviluppo dell'arredo urbano. Anche alcune città più piccole dispongono di analisi e pianificazioni corrispondenti.

Mobilità pedonale quale parte della mobilità globale

Le aree della mobilità pedonale sono strettamente collegate alle aree del traffico motorizzato. Dare una forte priorità alla mobilità pedonale sostiene la pedonabilità. Sono quindi valutati i seguenti aspetti: un elevato numero di percorsi e aree esclusivamente o prioritariamente dedicati alla mobilità pedonale (ad es. zone pedonali e zone d'incontro), un numero

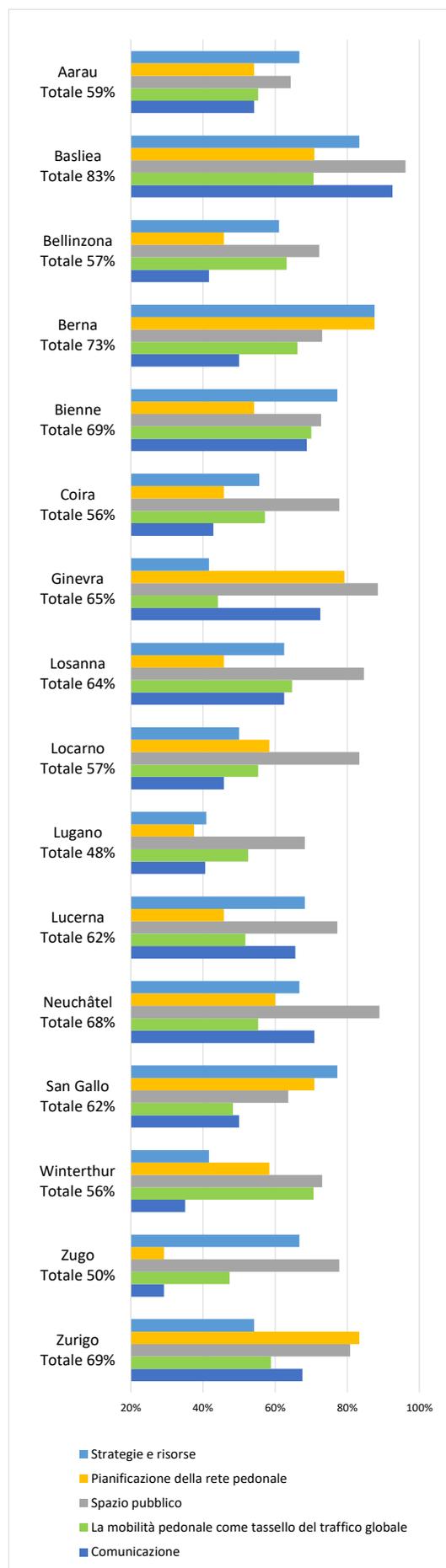


Fig. Z3 : Requisiti soddisfatti per settore e città, risultati complessivi per la pratica di pianificazione

sufficiente di attraversamenti con precedenza, tempi di attesa ridotti e collegamenti diretti ai semafori. Ulteriori indicatori sono le misure di rallentamento del traffico, limiti di velocità ridotta sull'insieme della rete stradale (zone 30, tratte con zona 30 nella rete superiore), ma anche un numero ridotto di incidenti di pedoni. In nove città erano disponibili dati quantitativi sulle zone d'incontro e sulle zone 30.

Esistono dati di tutte le città riguardanti gli incidenti di pedoni. Come dato di riferimento è stato considerato il valore medio per gli anni dal 2011 al 2018, rapportato al numero di abitanti e di lavoratori. Ogni 10'000 abitanti e lavoratori si infortunano annualmente tra 1,6 e 3,3 pedoni. A Coira, Berna, Aarau e Zugo capita il numero minore e a Locarno, Bienne e Ginevra il numero maggiore di incidenti nei quali sono coinvolti dei pedoni. Nell'ambito della valutazione della „mobilità pedonale quale parte della mobilità globale“ si devono soddisfare in totale 17 valutazioni parziali per ben figurare. I risultati riguardanti la valutazione di questo settore spaziano da 42 % (Zugo) a 71 % (Winterthur e Basilea).

Comunicazione e controlling

Sono valutate le informazioni che si trovano sui siti web cittadini:

- Si trovano i dati di contatto per la mobilità pedonale? Sono visibili i rapporti, le pubblicazioni e i piani principali?
- Sussiste una comunicazione attiva sul tema della mobilità pedonale: con newsletter, prospetti informativi, pieghevoli, campagne, sondaggi, azioni coinvolgenti, eventi, ecc.?
- L'Amministrazione cittadina si confronta con altre città, con i rappresentanti di quartiere e con associazioni legate alla mobilità?

Nel settore della comunicazione Basilea eccelle avendo diverse attività di comunicazione e il sito internet baselunterwegs.ch con notizie regolari. Per l'orientamento e la comunicazione sulle strade quasi tutte le città dispongono di un sistema di segnaletica pedonale, il quale è tuttavia in maggioranza limitato al centro cittadino.

Nel settore del controlling si valuta se la mobilità pedonale viene misurata e studiata. Sono elaborati i dati sulla mobilità pedonale rilevati dal micro-censimento o vengono effettuati dei conteggi della mobilità pedonale? Esistono delle analisi degli aspetti di utilizzo, dei bilanci e del grado di soddisfazione della popolazione? Laddove mancano dei controlli sull'efficacia, il raggiungimento degli obiettivi implementati non può essere valutato, e mancano quindi anche le basi per future pianificazioni. Le valutazioni variano tra 29 % (Zugo) e 93 % (Basilea).

1. Einleitung

Die Fussgängerfreundlichkeit einer Stadt wird unter anderem dadurch bestimmt, wie mit den Anliegen und den Anforderungen des Fussverkehrs in der Planungspraxis und in der Stadtverwaltung umgegangen wird. Mittels 60 Indikatoren werden fünf Bereiche analysiert und bewertet. Diese Bewertung fliesst zusammen mit der Bewertung der Infrastruktur (Fussverkehrstest, Teilbericht 1) und der Zufriedenheit (Bevölkerungsumfrage, Teilbericht 3) in die Gesamtbewertung ein.

1.1. Strategien und Ressourcen

Mit Leitbildern, Strategien, Konzepten, Masterplänen usw. werden übergeordnete Zielsetzungen im Verkehrsbereich definiert. Die Konkretisierung der Zielsetzung im Bereich Fussverkehr, der Umfang und die Bearbeitungstiefe der Dokumente, die dafür vorgesehenen Umsetzungszeiträume sowie die dafür bereit gestellten personellen und finanziellen Ressourcen geben Auskunft über den Stellenwert des Fussverkehrs in Politik und Planung.

1.2. Fusswegnetzplanung

Das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege FWG verlangt, dass zusammenhängende Fusswegnetze geplant, angelegt und erhalten werden. Das Fusswegnetz muss dabei den Anforderungen gemäss Normen und Handbüchern entsprechen (1). Die Qualität der Pläne sowie dazugehörige Berichte geben dabei Auskunft über den jeweiligen Stellenwert des Fussverkehrs. Darüber hinaus müssen Netzlücken und Schwachstellen auf dem Fusswegnetz periodisch ermittelt und beseitigt werden. Dies betrifft alle Elemente des Fusswegnetzes (Strecken, Querungen, Plätze, Haltestellen). Zu berücksichtigen sind insbesondere auch die Anforderungen von Kindern, alten Leuten, und Menschen mit Behinderung. Bewertet wird die Qualität der Fusswegnetzplanung und der Stand und die Umsetzung der Massnahmenplanung.

1.3. 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. Eine hohe Qualität des öffentlichen Raumes wird einerseits durch realisierte Um- oder Neugestaltungen von Plätzen, Quartierzentren usw.

1 Normen: VSS 040 070 Fussgängerverkehr; VSS 040 075 Hindernisfreier Verkehrsraum, ASTRA/Fussverkehr Schweiz; Handbuch Fusswegnetzplanung (2015), Handbuch Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr (2019).

erreicht, andererseits sind konzeptionelle Arbeiten über die gesamte Stadt notwendig. Konzepte für Grün- und Freiflächen, Sitzgelegenheiten, öffentliche Toiletten, Brunnen, Beleuchtung und anderes Stadtmobiliar. Sie sind wichtig, damit Mängel erkannt und Verbesserungen flächendeckend an die Hand genommen werden können. Der Einbezug der Bevölkerung hilft bedarfsgerechte Lösungen zu finden oder zu optimieren.

Ermittelt und bewertet werden die vorhandenen Grundlagen im Bereich des öffentlichen Raumes, der Stand der Umsetzung über die gesamte Stadt sowie herausragende Projekte, Leuchtturmprojekte für den Fussverkehr.

1.4. Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs

Fussverkehrsflächen sind mit den Flächen des motorisierten Verkehrs eng verzahnt. Bei der Sanierung oder Neuplanung von Knoten, Strassen und Parkierungsflächen müssen verschiedene Ansprüche gegen einander abgewogen werden. Dabei stellt sich die Frage, ob den Anliegen des Fussverkehrs genügend Beachtung geschenkt wird. Als Indikator für die Bewertung dienen Strecken und Flächen, die ausschliesslich oder vornehmlich dem Fussverkehr zugewiesen sind (Fusswege, Promenaden, Fussgänger- und Begegnungszonen), ein fussgängerfreundliches Geschwindigkeitsregime auf dem gesamten Strassennetz, eine genügende Anzahl vortrittsberechtigter Querungen, kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, sowie eine geringe Anzahl Fussgängerunfälle.

1.5. Kommunikation und Controlling

Im Bereich Kommunikation werden verschiedenen Informationskanäle betrachtet und bewertet:

- Information im Stadtraum (Fussgänger-Wegleitsysteme)
- Informationen auf der städtischen Website zum Thema Fussverkehr: aktuelle Informationen, Studien, Berichte, Fusswegnetzpläne.
- Weitere Kommunikationsmassnahmen: Medienmitteilungen, Newsletter, Infobroschüren, Faltblätter
- Kampagnen, Events

Im Bereich Controlling wird bewertet, ob Statistiken oder spezifische Studien zum Thema Fussverkehr bestehen, ob Fussgängerneuanlagen oder -sanierungen evaluiert werden, z.B. mit Fussgängerzählungen, oder Zufriedenheitsumfragen.

2. Methodik

2.1. Grundsätzliches

Die Methodik lehnt sich an das Label «Energistadt» an. Ein umfangreicher Massnahmen- bzw. Bewertungskatalog bildet die Basis. Der Begriff «Massnahme» wird sehr breit gefasst. Als Massnahmen im Sinne des Massnahmenkataloges gelten auch Konzepte, Rahmenbedingungen, Erhebungen, Wirkungskontrollen usw. Für jede einzelne Massnahme wird erhoben, was die Stadt in den letzten Jahren aufgearbeitet und umgesetzt hat. Bewertet wird der Erfüllungsgrad jeder einzelnen Massnahme.

Der Stellenwert des Fussverkehrs in der Planungspraxis wird anhand von 60 Indikatoren ermittelt, welche zu fünf Bereichen zusammengefasst werden:

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

Als Grundlage für die Bewertung werden folgende Quellen herangezogen:

- Aktuelle Grundlagendokumente im Bereich Fussverkehr (Mobilitätsstrategien, Konzepte, Richtpläne, Massnahmenpläne usw.)
- Informationen auf der städtischen Webseite: Darstellung und Aufbereitung des Themas Fussverkehr
- Interviewaussagen: Gespräche mit Personen, die in den Städten für den Fussverkehr zuständig sind
- Statistische Kennziffern

Das Anforderungsprofil ist für grössere und kleinere Städte unterschiedlich. Von Grosstädten 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. Verbindlich beschlossene und budgetierte, aber noch nicht umgesetzte Massnahmen sind als «teilweise erfüllt» bewertet.

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

2.2. Grundlagendokumente zum Fussverkehr

Die relevanten Dokumente, welche den Fussverkehr betreffen, werden zusammengestellt, gesichtet und bearbeitet entlang der Fragen:

- Wo setzt die Stadt an, wenn sie den Fussverkehr fördern will? Welche Themen werden bearbeitet? Z.B. Neue Verbindungen schaffen, Flächen vom motorisierten Verkehr freispielen, Attraktivität der Verbindungen erhöhen (nutzbare Breite, Begrünung, Bäume, Alleen, Gestaltung, usw.), Neugestaltung von Plätzen, Grün- und Freiflächen, Erhöhung der Sicherheit (flächendeckende Verkehrsberuhigung, punktuelle Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verbesserung des Sicherheitsgefühls), angepasste Beleuchtung (Optik Fussverkehr, Plan Lumière), Verbesserung des Mobiliars (Sitzbänke, öff. Toiletten, Trinkbrunnen, Kunst im öffentlichen Raum), temporäre Events, Umgestaltungen usw.
- Wie steht es mit der Aktualität, Verbindlichkeit, Bearbeitungstiefe usw.?
- Bei welchen all dieser Themen besteht ein Schwerpunkt für die nächsten 5 Jahre?
- Gibt es Stadtquartiere mit erhöhtem Handlungsbedarf?
- Wird mit Kommunikation (Kampagnen, Information, Wettbewerbe usw.) das Verhalten beeinflusst, quartierspezifisch oder über die gesamte Stadt?
- Werden in der Stadtverwaltung neue Stellen geschaffen, neue Zuständigkeiten definiert, ein spezifisches Budget bereitgestellt, usw.
- Gibt es Indikatoren, welche die Erfolge der Fussverkehrsförderungen messen? (Zählungen, Beobachtungen, Umfragen, Statistiken usw.)

2.3. Webseite

Die Recherche auf der städtischen Webseite hat zwei Ziele. Zum einen werden alle Grundlagendokumente zusammengesucht. Zum anderen wird ein spezifischer Fokus auf die Seite zum Thema Fussverkehr gelegt.

- Gibt es eine Unterseite zum Thema Fussverkehr, eine Kontaktperson?
- Sind die für den Fussverkehr relevanten Dokumente dort vorhanden bzw. verlinkt?
- Wird sie laufend oder periodisch aktualisiert?
- Ist die Seite mit anderen Themen verlinkt bzw. umgekehrt. Gibt es auf anderen Unterseiten Bezüge zum Thema Fussverkehr?

2.4. Interview mit der zuständigen Person für den Fussverkehr

In einem ausführlichen Interview mit der Fachstelle Fussverkehr bzw. den zuständigen Person(en) in der Stadtverwaltung werden die öffentlichen Grundlagendokumente bezüglich ihres Stellenwerts diskutiert. Von Interesse sind – falls vorhanden – auch weitere (interne) Grundlagen.

Es werden Anstellungsprozente, Pflichtenheft, Kompetenzregelungen der zuständigen Fachstelle ermittelt. Wird die Person, die für den Fussverkehr zuständig ist, bei Gesamtverkehrsplanungen oder Strassenbauprojekten beigezogen? Gibt es Vorgaben oder Standards für den Fussverkehr, die in die Projektierung einfließen?

Im Interview mit der zuständigen Fachstelle dient der Massnahmen- und Bewertungskatalog als Gesprächsleitfaden. Alle 60 Indikatoren werden kurz angesprochen und die Aussagen protokollarisch festgehalten.

2.5. Aufbereitung von statistischem Material

Statistische Grundlagen zum Fussverkehr werden aufbereitet. So wird beispielsweise der Anteil der Abschnitte mit Verkehrsberuhigung am gesamten Strassennetz ermittelt. Dabei wird unterschieden zwischen Fussgänger-, Begegnungs- und Tempo-30-Zonen. In die Bewertung fliesst auch die Zahl der Fussgängerunfälle ein.

Die Trennwirkung von Strassen wird einerseits in den Gesprächen mit den Stadtverantwortlichen angesprochen. Zudem wird die Zahl der Fussgängerstreifen pro Kilometer auf dem übergeordneten Strassennetz ermittelt und bewertet.

Für die Anzahl der öffentlichen WCs wurde auf die Daten der Stadt abgestützt. Für Städte ohne entsprechende Grundlagen wurde auf Datenbanken im Internet abgestützt.

2.6. Nachbearbeitung und Bewertung

Das gesammelte Material (Grundlagen, Webseite, Interviewantworten, Statistiken) bildet die Basis für die Bewertung. Pro Indikator wird jeweils eine Punktzahl von 1 bis max. 3 Punkte vergeben, wobei die maximale Punktzahl erreicht wird, wenn der Aspekt vollumfänglich erfüllt ist. Der Massnahmenkatalog umfasst 60 Kriterien in fünf Bereichen. In jedem der 5 Bereiche wird der Erfüllungsgrad in Prozent ermittelt (erreichte Punktzahl in Bezug auf die maximal mögliche Punktzahl).

Bewertet werden Aktivitäten und Massnahmen, die in den letzten 5 Jahren realisiert wurden. Grundlagendokumente können auch älter sein, wenn sie nach wie vor gültig sind.

Gewisse Massnahmen werden nur von grösseren Städten erwartet, z. B. Kommunikationskampagnen zum Thema Fussverkehr oder permanente Fussgängerzählungen. Mittel- oder Kleinstädte erhalten keinen Abzug, wenn sie keine solche Massnahmen vorweisen können. Sie erhalten aber zusätzliche Punkte, wenn sie dennoch Massnahmen in diesen Bereichen ergriffen haben.

3. Indikatoren

Für jeden der 60 Indikatoren wurde eine Aussage formuliert, welche erfüllt werden soll. Einige Aspekte können quantifiziert werden und werden in einer Bewertungsmatrix bepunktet. Für die meisten Bereiche ist aber eine qualitative Bewertung nötig. Diese wurden mittels einfacher aussagekräftiger Indikatoren als «erfüllt», «teilweise erfüllt», «nicht erfüllt» bewertet. Die Indikatoren sollen das gesamte Spektrum der Fussverkehrsplanung möglichst gut abdecken. Mit der relativ hohen Zahl an Indikatoren kann gewährleistet werden, dass nicht einzelne Indikatoren das Gesamtergebnis dominieren. Andererseits kann gewährleistet werden, dass alle Aktivitäten der Stadt im Bereich Fussverkehr Berücksichtigung finden.

Die folgende Zusammenstellung zeigt das Indikatorenset. Eine detailliertere Zusammenstellung findet sich im Anhang.

3.1. Strategien, Ressourcen

Strategien, Entwicklungsplanung, Raumordnung	Sichtung aller Dokumente, welche den Fussverkehr betreffen; Leitbilder, Mobilitätsstrategie, Stadtentwicklungskonzepte, Masterplan, usw.) Diskussion über die Entstehung und den derzeitigen Stand, Verbindlichkeit und geplanten Aktivitäten
Fussverkehrsstrategie	Es besteht ein eigenständiges Dokument zum Thema Fussverkehr, bzw. ein umfangreiches Kapitel in einer Gesamtverkehrsstrategie.
Verbindlichkeit	Dieses Dokument wurde durch die Exekutive und/oder Legislative verabschiedet und ist handlungsleitend.
Zielsetzung qualitativ	Die Erhöhung des Fussverkehrsanteils ist als Ziel formuliert und entsprechende Massnahmen sind formuliert.
Zielsetzung quantitativ	Es liegen quantifizierbare Zielsetzungen vor (z.B. Erhöhung des Fussverkehrsanteils am Modalsplit; Reduktion der Fussgängerunfälle, Ausdehnung der Flächen mit Fussgängervortritt).

Die Bewertung der Dokumente erfolgt nach Umfang und Aussagekraft. Die Zielsetzung: «Der Fussverkehr wird gefördert» ist nicht ausreichend. Es braucht konkrete Aussagen, welche Ziele bis wann erreicht werden sollen, bzw. wo und was in den nächsten 5 – 10 Jahren umgesetzt werden soll. Dazu sind qualitative und quantitative Messgrössen sinnvoll, z.B. Erhöhung des Modalsplitanteils, Schaffung neuer Fussgängerflächen, Ausdehnung der Fussgänger- und Begegnungszonen, Aufwertung Quartierzentren (Anzahl aufgewerteter Quartierzentren bis zum Zieljahr) breitere Trottoirs, Erhöhung der Verkehrssicherheit bzw. Verringerung der Zahl der Fussgängerunfälle, usw. Je grösser die Stadt, desto eher sind messbare (quantitative) Zielvorgaben möglich.

Ressourcen und Strukturen in der Verwaltung	Zuständigkeiten für Fussverkehrsbelange, Stellenprozente, Kompetenzen, Pflichtenheft Lancierung/Unterstützung von Pilotprojekten / Forschungsarbeiten
Stellenprozente für den Fussverkehr	Anzahl Stellenprozente für den Fussverkehr (Bewertung entsprechend Stadtgrösse).
Pflichtenheft	Die Fachstelle Fussverkehr verfügt über ein Pflichtenheft mit Zuständigkeiten.
Einbezug in die Verkehrsplanung	Die Fachstelle wird bei der Strassenbauprojekten beigezogen (z.B. bei Knoten; Strassenraum- und Neubauten, Betriebs- und Gestaltungskonzepten).
Fussverkehrsprojekte	Die Fachstelle Fussverkehr lanciert bzw. beteiligt sich an Projekten zum Thema Fussverkehr (z.B. Beobachtungen, Zählungen, Simulationen, Wirkungskontrollen, Zufriedenheitsumfragen, Forschungsarbeiten Dritter usw. Dafür steht ein Budgetposten zur Verfügung).

Die Schaffung einer Fachstelle bzw. die Bezeichnung einer zuständigen Person, ist eine wichtige Voraussetzung, damit eine konstante Bearbeitung des Themas Fussverkehr auf allen Ebenen gewährleistet werden kann. Indikator ist ein genügender Stellenumfang. (Basis 20 % + 10 % je 50'000 Einwohnende; eine Stadt mit 100'000 Ew. sollte also mindestens 40 Stellenprozente für den Fussverkehr aufweisen). Als Referenz kann der Stellenumfang der Fachstelle Velo genommen werden. Die Fachstelle Fussverkehr sollte den gleichen Stellenumfang haben. Bei Strassenneu- und umbauten muss die Optik des Fussverkehrs eingebracht und genügend Berücksichtigung finden. Die Fachstelle sollte die Kompetenz haben, eigene Projekte, Studien, Abklärungen usw. zu lancieren oder sich an städteübergreifenden Studien zu beteiligen. (2)

3.2. Fusswegnetzplanung

Fusswegnetzplanung	Stand der Fusswegnetzplanung und der Massnahmenplanung
Fusswegnetzplan	Fusswegnetzplan (bzw. kommunaler Richtplan Fussverkehr) vorhanden; Datum Erlass, letzte Revision, Verbindlichkeit (behördenverbindlich, grundeigentümerverbindlich, ohne Verbindlichkeit).
Qualität	Dichte des Wegnetzes (Bestand), geplante Verbindungen und Flächen (Netzergänzungen, Potenziale) sind dargestellt bzw. aufgelistet, Querungsstellen (bestehende und geplante) über das übergeordnete Strassennetz sind dargestellt.
Umsetzung	Stand der Umsetzung; Die Netzergänzungen sind in Planung oder die Planung ist terminiert.
Zugänglichkeit GIS	Der Fusswegnetzplan ist im städtischen GIS als Layer vorhanden und einsehbar.
Schulweg	Schulwege werden bei der Erstellung des Fusswegnetzplans bearbeitet (Einbezug Schule).
Schwachstellenanalyse	Schwachstellen, Konflikte auf dem Fusswegnetz sind erhoben. Es besteht eine Massnahmenliste mit Prioritäten, Zuständigkeiten und Zeithorizont für die Umsetzung bzw. ein Budget.
Behindertengerechtigkeit Trottoir	Stand der Umsetzung der Behindertengerechtigkeit im Bereich Trottoirabsenkungen und Unterführungen. Es gibt eine Übersicht über den Handlungsbedarf und einen Umsetzungsplan.
Behindertengerechtigkeit Haltestellen	Stand der Umsetzung der Behindertengerechtigkeit im Bereich Bushaltestellen. Es gibt eine Übersicht über den Handlungsbedarf und einen Umsetzungsplan.

Bewertet wird die Qualität der Fusswegnetzplanung bezüglich aktuellem Stand (Normen, Handbücher). Die Bewertung erfolgt visuell anhand des Planes, der Legende und der Netzdichte. Eine

2 Hinweise auf den Aufgabenbereich einer städtischen Fachstelle gibt die Publikation: Kantonale Fachstellen Fussverkehr – Aufgaben und Organisation; ASTRA, Fussverkehr Schweiz; Materialine Langsamverkehr Nr. 134, 2015

behördenverbindliche Festsetzung ist Pflicht, eine Darstellung im städtischen GIS erhöht die Zugänglichkeit und die Berücksichtigung des Fusswegnetzplanes bei Bauvorhaben. Ergänzend zu dem in den Plänen verorteten Handlungsbedarf muss dieser in einem Erläuterungsbericht dokumentiert und spezifiziert werden. Diese Angaben bilden die Basis für die Massnahmenplanung. Listen mit Prioritäten, Zuständigkeiten, Realisierungshorizont sollten vorhanden und die Abhängigkeiten von anderen Vorhaben sollte dokumentiert sein. Der Stand der Umsetzung der Behindertengerechtigkeit wird anhand von zwei ausgewählten Aspekten (Trottoirabsenkungen und Haltestellen) bewertet.

3.3. Öffentlicher Raum

Qualität öffentlicher Raum	Die Stadt sorgt für attraktive Fusswege und Aufenthaltsbereiche
Konzepte	Es bestehen Strategien, Konzepte, usw. für die Schaffung, Aufwertung und Vernetzung von Plätzen, Grün- und Freiräumen auf dem gesamten Stadtgebiet oder für einzelne Quartiere (z.B. für Quartiere mit erhöhtem Handlungsbedarf).
Projekte	In den letzten 5 Jahren wurden konkrete Projekte für die Aufwertungen von öffentlichen Räumen lanciert und umgesetzt (Wettbewerbe, Studienaufträge oder konkrete Planungen, Umsetzungen).
Leuchtturmprojekte	Es bestehen umgesetzte Leuchtturmprojekte für den Fussverkehr (max. 10 Jahre alt) oder es sind Leuchtturmprojekte in Vorbereitung (bewilligt oder im Bau).
Benützung des öffentlichen Raumes	Es besteht ein Reglement über die Benützung des öffentlichen Raumes (Auslagen, Passantenstopper, Strassencafés) Berücksichtigung von Durchgangsbreiten, gestalterische Vorgaben.
Stadtmobiliar	Sitzbänke: Die Zahl ist genügend. Thema wird bearbeitet (Konzept vorhanden). Die Mängel sind bekannt. (z.B. Thema Senioren) Trinkbrunnen: Die Zahl ist genügend. Das Thema wird bearbeitet (Konzept). Die Mängel sind bekannt.
Toiletten	Anzahl öffentlicher Toiletten, Konzepte für die Bereitstellung eines genügenden Angebotes (Nette Toilette), Erhebungen von Mängeln, Massnahmenplanung.

Der öffentliche Raum umfasst sowohl den Strassenraum als auch Plätze, Grün- und Freiflächen. Der Fussverkehr braucht diese Flächen nicht nur zur Fortbewegung, sondern auch als Aufenthaltsräume. In diesem Kapitel wird die Aufenthaltskomponente des öffentlichen Raumes bewertet.

Übergeordnete Konzepte über die gesamte Stadt zeigen Potenziale und dienen dazu, genügend Aufenthaltsräume in allen Quartieren bereitzustellen und entsprechend auszustatten (z.B. Konzepte zu Grünflächen, Alleen, Sitzbänken, Trinkbrunnen, Toiletten usw.). Die Bewertung wird nach Stadtgrösse abgestuft. Grosse Städte sollten mehrere Aspekte konzeptionell bearbeitet haben und diese Konzepte regelmässig nachführen. Bei mittleren und kleineren Städten sind Konzepte zu einzelnen Aspekten mit einer periodischen Nachführung für eine gute Bewertung ausreichend.

Bewertet werden auch grössere umgesetzte Einzelprojekte bzw. Leuchtturmprojekte, welche die Aufenthaltsqualität oder eine neue Verbindungsqualität für den Fussverkehr sichtbar machen und von der Bevölkerung weit über das betroffene Quartier hinaus wahrgenommen werden.

3.4. Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs

Verkehrsberuhigung	Stand der Planung und Umsetzung von verkehrsberuhigten Bereichen
Fussgängerzonen	Wie viele Fussgängerzonen gibt es in der Stadt? (Fläche, Länge des Netzes, Anteil am gesamten Strassennetz) Wurde in den letzten 5 Jahren die Zahl bzw. die Fläche der Fussgängerzonen erhöht?
Begegnungszonen	Wie viele Begegnungszonen gibt es in der Stadt? (Fläche, Länge des Netzes, Anteil am gesamten Strassennetz) Gibt es ein festgelegtes Vorgehen für die Einrichtung von BEZO? Unterstützt die Stadt die Einrichtung neuer BEZO aktiv?
Tempo-30-Zonen	Wie viele Tempo-30-Zonen gibt es in der Stadt? (Fläche, Länge des Netzes, Anteil am gesamten Strassennetz).
Weitere Verkehrsberuhigung	Sind Abschnitte mit Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen vorhanden? (z.B. Schulwegsicherung, Lärmschutz, temporäre Signalisation usw.) Wurden solche beantragt?
Tempo-60 -Strecken innerorts	Gibt es innerhalb des Siedlungsgebietes Tempo-60-Strecken (Strassen mit Trottoir und Querungsbedarf).
Fussgängerunfälle	Anzahl Fussgängerunfälle pro Einwohner und Arbeitsplätze.

Die Bedeutung des Fussverkehrs zeigt sich unter anderem bei der Wahl eines fussgängerfreundlichen Verkehrsregimes. Als Indikator dient die Ausdehnung bzw. der Anteil der Fussgänger- und Begegnungszonen am gesamten Strassennetz. Bewertet wird auch das Engagement für die Schaffung weiterer solcher Zonen.

Die Verkehrsberuhigung auf dem gesamten Strassennetz dient der Verkehrssicherheit. Neben Tempo 30 in Wohnzonen wird auch das Temporegime auf den Hauptverkehrsachsen bewertet. Tempo-30-Strecken fliessen positiv und Tempo-60-Strecken negativ in die Bewertung ein.

Als statistischer Indikator wird die Zahl der Fussgängerunfälle pro Einwohner und Arbeitsplätze bewertet.

Gesamtverkehr	Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs
Konflikte mit Velos	Gibt es gemeinsame Flächen für den Fuss- und Veloverkehr mit ungeeigneter Breite? (< 3.5 m) z.B. Veloführung auf Trottoirs? Wurden bzw. werden Lösungen für den Veloverkehr zu Lasten Fussverkehr eingerichtet?
Unterführungen / Überführungen	Gibt es in zentralen Bereichen Strassenquerungen mit Unter- und Überführungen? Sind in den letzten Jahren Unter- oder Überführungen neu geschaffen oder aufgehoben worden?
Trennwirkung	Gibt es innerhalb des Siedlungsgebietes mit beidseitiger Bebauung längere Strassenabschnitte ohne Querungsmöglichkeiten? Anzahl Fussgängerstreifen pro km Kantonsstrassen.
Lichtsignalanlagen	Mängel in der Fussgängerfreundlichkeit: Lichtsignalanlagen mit langen Wartezeiten, Umwege durch fehlende Querungsangebote bei Knoten, obligatorische Fussgängeranmeldung durch Drucktaste bei häufig begangenen Lichtsignalanlagen.
Trottoirüberfahrten	Sind entlang von Hauptachsen die Einmündungen von untergeordneten Strassen mit Trottoirüberfahrten ausgebildet? Gibt es dafür ein Konzept, eine Strategie?
Fussgängerstreifen	Ist die Zahl der Fussgängerstreifen in der Stadt bekannt? Gibt es eine Datenbank (GIS) mit Mängeln / Handlungsbedarf (z.B. bei Schulwegen) bzw. Umsetzungskonzept?
FGS in Tempo 30	Werden Fussgängerstreifen auch in Tempo-30-Zonen angeordnet)? Einzelfallweise oder Konzept?

In diesem Kapitel wird das Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsmitteln und dabei der Stellenwert des Fussverkehrs bewertet. Neben Aussagen der Fachstelle werden weitere eigene Abklärungen beigezogen.

In der Fachwelt hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass die Mischung des Fuss- und Veloverkehr vor dem Hintergrund der Zunahme des Veloverkehrs, insbesondere der E-Bikes, innerorts

vermieden werden soll. Entsprechend müssen problematische Mischverkehrsflächen saniert und bei der Neuplanung neue Lösungen gesucht werden.

Strassen mit hoher Trennwirkung beeinträchtigen die Fussgängerfreundlichkeit und erhalten eine schlechte Bewertung. Indikator sind fehlende Querungsstellen (Anzahl Fussgängerstreifen pro km Hauptverkehrsstrasse oder unattraktive Ausgestaltung (Unterführungen, Querungen in mehreren Etappen, lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen (LSA)).

3.5. Signalisation, Kommunikation, Controlling

Signalisation	Fussgängerwegleitsysteme, Fussgängerinformation, Signalisation
Fusswegleitsysteme	Besteht ein Fussgängerinformations- und Wegleitsystem? (flächendeckend oder auf gewisse Bereiche begrenzt).
Sackgasse mit Ausnahme	Sind Sackgassen, welche für die Fussgänger durchgehend sind, entsprechend signalisiert? (Stand der Umsetzung, Konzept).

Wegleitsysteme für den Fussverkehr helfen Ortsunkundigen, sich im öffentlichen Raum zurecht zu finden. Sie führen über attraktive und möglichst hindernisfreie Fusswege sicher zu den Zielen. Sie sind eine Willkommens-Botschaft an die Fussgänger/innen und daher ein Indikator für die Fussgängerfreundlichkeit. Bewertet wird die Qualität und die Ausdehnung der Wegleitsysteme.

Seit Januar 2016 besteht die Möglichkeit, die Durchgängigkeit von Sackgassen für den Fuss- und Veloverkehr mit ergänzenden Piktogrammen anzuzeigen (Sackgasse mit Ausnahme). Bewertet wird der Stand der Umsetzung.

Kommunikation	Sichtbarkeit des Themas auf der Webseite und in den Medien
Webseite	Bewertung der städtischen Webseite zum Thema Fussverkehr: Ansprechstelle für Fussverkehrs Anliegen mit Mail und Telefon; Infos über Grundlagen, Verlinkung mit wichtigen Informationen, Publikationen, periodische Aktualisierung.
Aktive Information	Es werden regelmässig Informationen aufbereitet und über Medien bzw. Newsletter verbreitet.
Kampagnen	Die Stadt lanciert Kampagnen, in denen das Zufussgehen thematisiert wird (idealerweise werden auch Synergien genutzt. Z.B. mit Gesundheit, Energie, usw.).
Austauschplattform	Die Stadt organisiert regelmässig Plattformen mit Verkehrsverbänden, Quartiervereinen zu den Themen Fussverkehr und Öffentlicher Raum.
Netzwerk	Die Stadt tauscht sich mit anderen Städten regelmässig aus z.B. durch Mitgliedschaften in entsprechenden Netzwerken (SKM Städtekonferenz Mobilität; ZORA; kinderfreundliche Gemeinde, altersfreundliche Gemeinde, Klimabündnis, Energiestadt).
Weiterbildung	Fussverkehr ist Thema von stadtinternen Weiterbildungsveranstaltungen, bzw. Mitarbeiter besuchen Weiterbildungsveranstaltungen zum Thema öffentlicher Raum / Fussverkehr.
Wettbewerbe	Stadt beteiligt sich an Wettbewerben und hat in den letzten 10 Jahren Auszeichnungen erhalten (Flâneur d'Or, Wakkerpreis, anderer vergleichbarer Wettbewerb; welcher?).

Die Webseite ist das virtuelle Schaufenster der Stadt. Wird das Thema Fussverkehr als eigenständige Seite bespielt? Bewertet werden der Informationsgehalt (Auffindbarkeit von den relevanten Publikationen, Fusswegnetzplänen, Ansprechpersonen) sowie die Verlinkung mit verwandten Themen. Zudem wird die mediale

Präsenz – mit Absender Stadt – des Themas Fussverkehr erfragt bzw. recherchiert (Medienmitteilungen, Newsletter, Kampagnen). Der Austausch mit Verkehrsverbänden, Quartiervereinen zum Thema Fussverkehr und öffentlicher Raum sowie der Austausch zwischen den Städten sind weitere Hinweise für das Engagement im Bereich Fussverkehr.

Controlling	Die Gemeinde unterstützt die Umsetzung ihrer Mobilitäts-/Verkehrsplanung mit einem Monitoring von relevanten Mobilitätsindikatoren
Modalsplit	Es bestehen Erhebungen zum Modalsplit, bzw. Auswertung des Mikrozensus MZMV mit Aussagen zum Fussverkehr (Verdichtungen des MZMV) Sie werden in Publikationen aufbereitet und auf der Webseite angeboten.
Erhebungen, Monitoring, Evaluation	Es werden projektspezifische Fussverkehrserhebungen durchgeführt (Zählungen, Erhebung Aufenthaltsnutzung, Umfragen, Evaluationen von Projekten usw.).
Opendata	Es werden systematisch Fussverkehrserhebungen durchgeführt. Sie werden in Publikationen aufbereitet und auf der Webseite angeboten. Die Rohdaten stehen auf Opendata-Portalen zur Verfügung.

Damit die Erfüllung der im Bereich Fussverkehr gesetzten Ziele aufgezeigt werden kann, braucht es Indikatoren, welche Verbesserungen in der Infrastruktur oder Verhaltensänderungen der Bevölkerung erfassen. Bewertet werden Auswertungen von bestehenden Statistiken zum Thema Fussverkehr, sowie die Erhebung von eigenen Daten (Fussgängerzählungen, Erhebungen der Aufenthaltsnutzung, Umfragen, Beobachtungen, Wirkungskontrollen, Forschungsarbeiten usw.).

4. Resultate

4.1. Strategien, Ressourcen

Alle Städte verfügen über ein Mobilitätskonzept, eine Gesamtverkehrsstrategie, über Leitbilder oder ähnlichen Dokumente. Dort ist meist ein Kapitel dem Fussverkehr gewidmet, allerdings mit unterschiedlicher Bearbeitungstiefe. Nur wenige Städte haben ein eigenständiges Fussverkehrskonzept, einen Masterplan oder eine Massnahmenplanung Fussverkehr, welche aufzeigt, was die Stadt in den nächsten Jahren tun will. Die Förderung des Fussverkehrs ist zwar in allen Städten als Ziel formuliert, doch fehlt es oft an der Konkretisierung. Welche Ziele sollen bis wann erreicht werden? Welche Massnahmen sollen wann in die Wege geleitet werden? Wer ist dafür zuständig?

Best practice:

- Bern hat im STEK 2016(3) detaillierte Zielsetzungen formuliert, diese quantifiziert und Handlungsbereiche aufgezeigt, wo qualitative Verbesserungen angestrebt werden.
- Stadtentwicklungskonzepte mit einer vertieften Bearbeitung des Fussverkehrs weisen auch andere Städte auf (Aarau(4), Basel, Bern, Zürich, Luzern; Lausanne in Vorbereitung)

Das Fussverkehrskonzept der Stadt Aarau zeigt, dass nicht nur Grossstädte, sondern auch in Kleinstädte den Fussverkehr konzeptionell bearbeiten.

Die personelle Dotierung der Fachstelle Fussverkehr oder der Stellenanteil der mit dem Thema Fussverkehr betrauten Fachperson ist meist gering. Nimmt man als Referenz der Stellenumfang der Velofachstelle, so werden in fast allen Städten deutlich weniger Personalkapazitäten für den Fussverkehr bereitgestellt.

- Bern: Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr wurde in den letzten Jahren deutlich aufgestockt, insbesondere auch der Bereich Fussverkehr
- Lausanne: Bereits 1996 wurde die Stelle eines Fussgängerbeauftragten (Délégué aux piétons) geschaffen, seit 2017 mit einem Stellenumfang von 80 %. Er nimmt die Optik des Fussverkehrs ein und hat Koordinationsaufgaben zwischen den Amtsstellen.
- In Neuchâtel sind ca. 100 % Stellenprozente für den Fussverkehr auf 3 Personen verteilt.

3 Das STEK 2016 besteht aus dem behördenverbindlichen «Gesamtbericht STEK» und den beiden erläuternden Vertiefungsberichten «Siedlung und Freiraum» sowie «Mobilität». (Bern, 2016)

4 Die unterstrichenen Wörter sind mit Dokumenten und Webseiten verlinkt.

In kleineren Städten ist oftmals eine Person sowohl für den Veloverkehr, wie auch für den Fussverkehr zuständig. Gemäss Aussagen der Fachstelleninhaber ist der Arbeitsanteil fürs Velo deutlich höher als für den Fussverkehr.

Die personellen Ressourcen sind in den meisten Städten nach wie vor knapp und meist für den Aufgabenbereich nicht angemessen dotiert. Generell kann aber gesagt werden, dass das Thema Fussverkehr und die dafür aufgewendeten personellen Ressourcen in den letzten Jahren zugenommen haben. Dies zeigt sich aus den Gesprächen und u.a. an der Tatsache, dass alle grösseren Städte am vorliegenden Projekt «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr» teilgenommen haben und kompetente Ansprechpersonen zur Verfügung stehen.

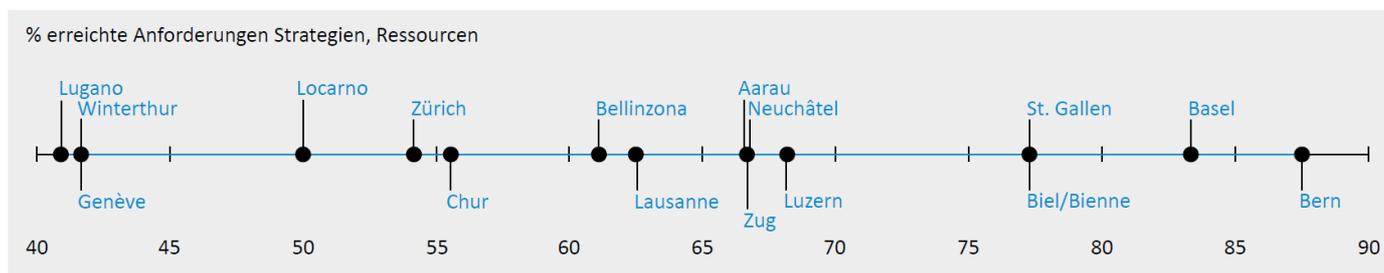


Abb. 1: Strategien und Ressourcen

Der Erfüllungsgrad im Bereich Strategien und Ressourcen weist eine Spannweite von 41 % bis 88 % auf. Der Mittelwert liegt bei 63 % (Abb. 1).

4.2. Fusswegnetzplanung

Alle Städte verfügen zwar über eine Fusswegnetzplanung. Der Stand ist aber sehr unterschiedlich. Während in einzelnen Städten die gültigen Pläne noch aus den 90er Jahren stammen und bezüglich Dichte und Netzgenauigkeit nicht mehr dem heutigen Standard entsprechen, sind die neueren Pläne deutlich detaillierter und enthalten auch Netzlücken bzw. vorgesehene Netzergänzungen und Schwachstellen.

- Basel unterscheidet die Netzlücken in der Fusswegnetzplanung entsprechend dem Raumplanungsrecht in Vororientierung, Zwischenergebnis und Festsetzung
- Wird die Fusswegnetzplanung ins städtische GIS aufgenommen, ist die Information einfacher zugänglich. Zürich, Winterthur, St.Gallen, Chur haben dies umgesetzt.

Der in den Plänen verortete Handlungsbedarf sollte in einem Erläuterungsbericht dokumentiert und spezifiziert werden. Die Schwachstellenanalyse und die Massnahmenplanung sind in vielen Städten erst in Vorbereitung. Entsprechend sind Listen mit Prioritäten, Zuständigkeiten, Realisierungshorizont bzw. Abhängigkeiten mit anderen Vorhaben selten.

Einige Städte (z.B. Zürich) haben die Schulwege – unabhängig von der Fusswegnetzplanung – separat erfasst und vertiefte Schwachstellenanalysen bezüglich Schulwegsicherheit vorgenommen. Der Kanton Tessin fördert die Schulwegnetzplanung (Piano die Mobilità Scolastica PMS), während die «normale» Fusswegnetzplanung kaum verbreitet ist.

In den letzten Jahren wurde in verschiedenen Städten neue Fusswegverbindungen geschaffen.

Im Folgenden einige ausgewählte Projekte:

- Aarau: Lindenhofbrücke
- Basel: Elsässerrheinweg
- Biel: Schüssinsel, Beaux-Rivage
- Lausanne: Passerelle piétonne de La Sallaz
- Neuchâtel: Passerelle Serrières
- Zug: Fuss- und Radweg Kollermühle-Alpenblick
- Zürich: Seeuferweg Wollishofen – Cassiopeiasteg

Projekte im Bau:

- Chur: Rad- und Fussgängerbrücke Welschdörfli
- Zürich: Negrellisteg.

Erfragt wurde der Stand der Umsetzung der Behindertengerechtigkeit bei zwei ausgewählten Elementen: Trottoirabsenkungen und Haltestellen. Die Trottoirabsenkungen bei den Querungsstellen wurde in den Grossstädten systematisch angegangen und ist weitgehend umgesetzt, während in den Klein- und Mittelstädten eine systematische Herangehensweise oft fehlt. Die Umsetzung erfolgt situativ, wenn entsprechende Projekte vorliegen. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei der behindertengerechten Anpassung der Haltestellen. In Zürich und Genève ist die Umsetzung weit fortgeschritten. Die anderen Städte sind im Verzug und können wohl den Termin gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BeHiG) von 2024 nicht einhalten. Im Bereich Fusswegnetzplanung besteht also noch Handlungsbedarf.

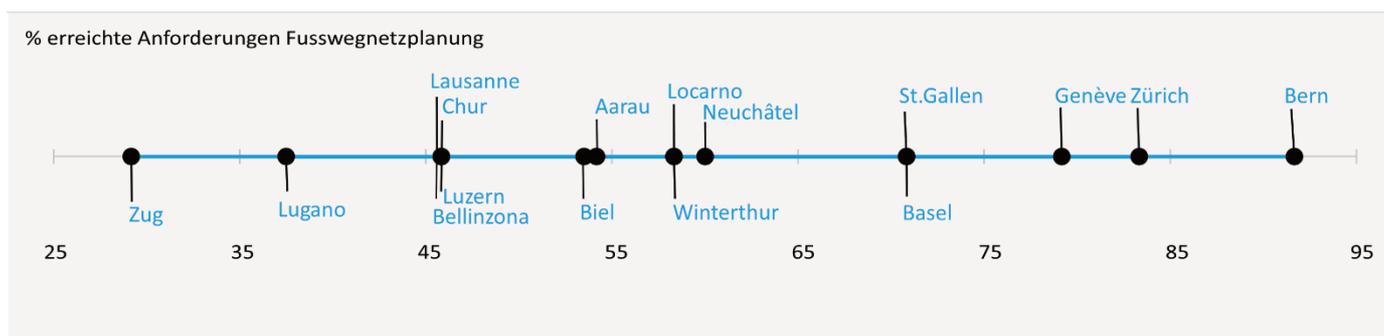


Abb. 2: Fusswegnetzplanung

Der Erfüllungsgrad im Bereich Fusswegnetzplanung weist die grösste Spannweite aller untersuchten Bereiche auf und reicht von 29 % bis 88 % auf. Der Mittelwert liegt bei 57 %. (Abb. 2)

4.3. Öffentlicher Raum

Im Bereich öffentlicher Raum konnten alle Städte zahlreiche Aktivitäten vorweisen. In den letzten Jahren wurden Wettbewerbe und Studien durchgeführt. Die Bedeutung des öffentlichen Raumes hat eine Renaissance erlebt. Die Zahl der in den letzten 5 Jahren neu gestalteten Plätze und Flächen ist – gemäss Aussagen der städtischen Interviewpartner – deutlich höher als in den Vorjahren.

In grösseren Städten wurden Studien und Konzepte in Auftrag gegeben, welche die Belange des Fussverkehrs gut berücksichtigen. Es bestehen Grundlagen für die Gestaltung von Wegen, Querungen, Plätzen, Grünräumen, Sitzbänken usw.

Best Practice:

- Bern: Kompetenzzentrum öffentlicher Raum (KORA) und Planen und Bauen im öffentlichen Raum
- Luzern: Stadtraumstrategie (2019)
- Zürich: Strategie Stadträume (seit 2006)

In den letzten Jahren realisierte Leuchtturmprojekte, welche die Aufenthaltsqualität des Fussverkehrs substanziell erhöht haben, konnten fast alle Städte benennen.

Beispiele:

Neue Aufenthaltsflächen bzw. Flächen, die vorher für den Fussverkehr nicht oder nur beschränkt zugänglich waren:

- Biel: Schüssinsel
- Winterthur: Gleisquerung Stadtmitte
- Zürich: Sechseläutenplatz

Vom motorisierten Verkehr (teilweise) befreite Flächen:

- Basel: Karl-Barth-Platz
- Chur: Fussgängerzone Bahnhofstrasse
- Genève: Places Simon Goulart, Velodrom, Chantepoulet, Place du Rhône
- Lausanne: Place de la Sallaz
- Locarno: Piazza Sant'Antonio
- St.Gallen: Marktplatz
- Zug: Postplatz
- Zürich: Münsterhof

Umgestaltete und qualitativ aufgewertete Stadträume:

- Aarau: Bahnhofplatz
- Bellinzona: Viale Stazione

- Biel: Neugestaltung Altstadt
- Lausanne: Rôtillon, Flon
- Luzern: Hirschmattquartier, Grendelquartier
- Zürich: Röschibachplatz

Das Thema Sitzbänke haben insbesondere die Städte in der Roman-die (Biel; Genève, Neuchâtel, Lausanne) vertieft bearbeitet. Sie haben Sitzbankkonzepte erstellt, in Neuchâtel zusammen mit der Bevölkerung auch SeniorInnen einbezogen und fehlende oder schlecht ausgestattete Quartiere ermittelt.

Das Thema öffentliche Toiletten hat Zürich konzeptionell vertieft bearbeitet. Am meisten öffentliche Toiletten sind aber in Locarno, Zug, Neuchâtel und Basel zu finden. Hier gibt es mehr als 6 WCs pro 10'000 Einwohner. Verschiedene Städte setzen aufs Konzept der «Netten Toilette» (Aarau, Basel; Bern, Biel, Luzern). Private Anbieter (insbesondere Restaurants) stellen ihre Toiletten ohne Konsumationszwang zur Verfügung und werden von der Stadt für die Reinigung entschädigt. Auf Stadtplänen und beim Hauseingang wird auf die Verfügbarkeit einer öffentlichen Toilette hingewiesen.

Die Benutzung des öffentlichen Grundes für Auslagen, Passantenstopper und Strassencafés ist in allen Städten reglementiert. Aus Sicht des Fussverkehrs ist dabei wichtig, dass Vorgaben für die hindernisfreie Durchgängigkeit für den Fussverkehr bestehen und gestalterische Vorgaben zu einem guten Stadtbild beitragen und nicht nur Kosten reglementiert sind. Dies ist mehrheitlich erfüllt.

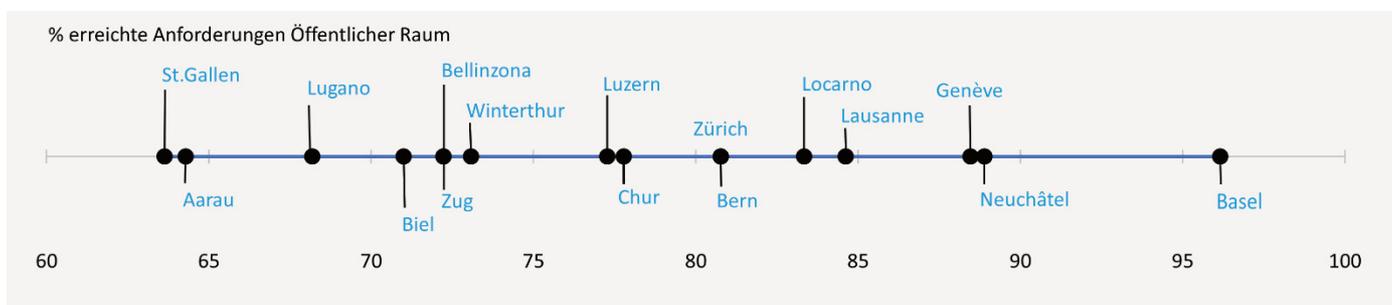


Abb. 3: Öffentlicher Raum

Der Erfüllungsgrad im Bereich öffentlicher Raum weist eine Spannweite von 59 % bis 96 % auf. Der Mittelwert liegt bei 77 %. Dieser Bereich erreicht somit die durchschnittlich höchste Bewertung aller Bereiche. (Abb. 3)

4.4. Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs

In 9 von 16 Städten liegen detaillierte Daten zu Fussgänger-, Begegnungs- und Tempo-30-Zonen vor (5). Von besonderem Interesse sind die Zonen mit Fussgängervortritt, also die Fussgänger- und Begeg-

5 Quellen: Städtevergleich Mobilität 2015, Vergleichende Betrachtung der Städte Basel, Bern, Luzern, St.Gallen, Winterthur und Zürich, 2017
Interne Erhebungen in den Städten Chur, Genève und Lausanne

nungszonen (vgl. Abb. 4). Während Winterthur über am meisten Fussgängerzonen verfügt (7.4 % der Strassenlänge), ist Bern Spitzenreiter bei den Begegnungszonen (7.0 %). In der Summe von Fussgänger- Begegnungszonen schneidet aber Basel (9.6 %) am besten ab. Hohe Anteile an Fussgängerzonen weisen auch Lausanne, Chur und Genève auf.

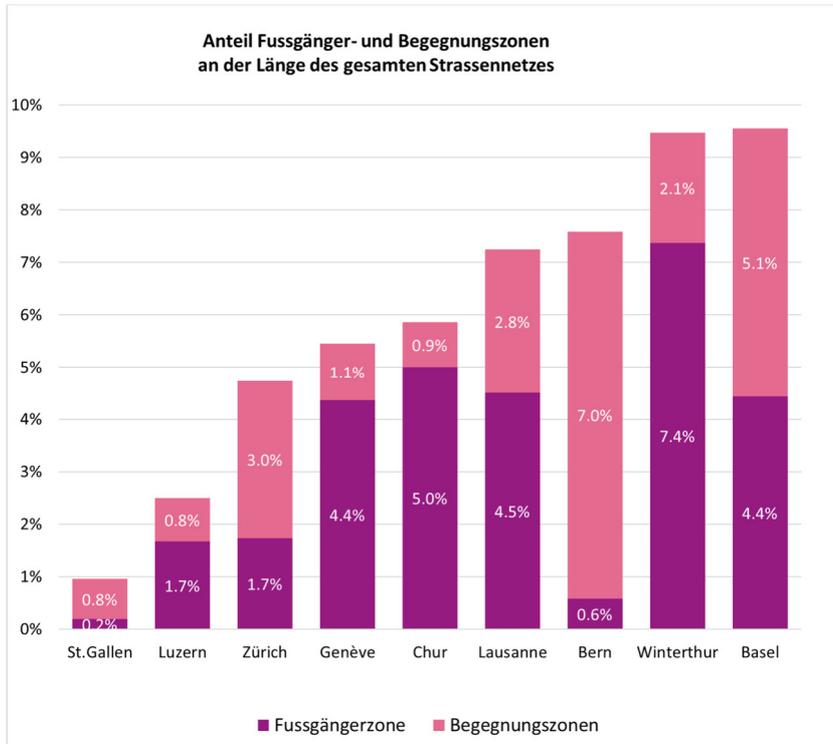


Abb. 4: Anteil Fussgänger- und Begegnungszonen an der Länge des gesamten Strassennetzes in km

Ermittelt wurde zudem das Engagement der Städte für die Schaffung von neuen Fussgänger- und Begegnungszonen. Neue Fussgängerzonen wurden in den letzten 5 Jahren nur in kleinem Umfang realisiert, in Chur, St.Gallen und Zürich.

- Dank einer Neuorganisation des Busverkehrs hat Chur in der City zwischen Altstadt und Bahnhof eine ausgedehnte neue Fussgängerzone mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen.

Neue Begegnungszonen haben fast alle Städte signalisiert. Eine gute Bewertung wurde erreicht, wenn die Schaffung neuer Begegnungszonen zusammen mit der Bevölkerung in einem definierten Verfahren vorangetrieben wird.

- Konzepte für die Schaffung von neuen Begegnungszonen haben Aarau, Basel, Bern, Winterthur, Zürich
- Bern hat darüber hinaus das Konzept der grossflächigen Begegnungszonen lanciert.

Bewertet wurde auch der Anteil der mit Tempo 30 verkehrsberuhigten Strassen. Dazu gehören sowohl Tempo-30-Zonen als auch Tempo-30-Strecken.

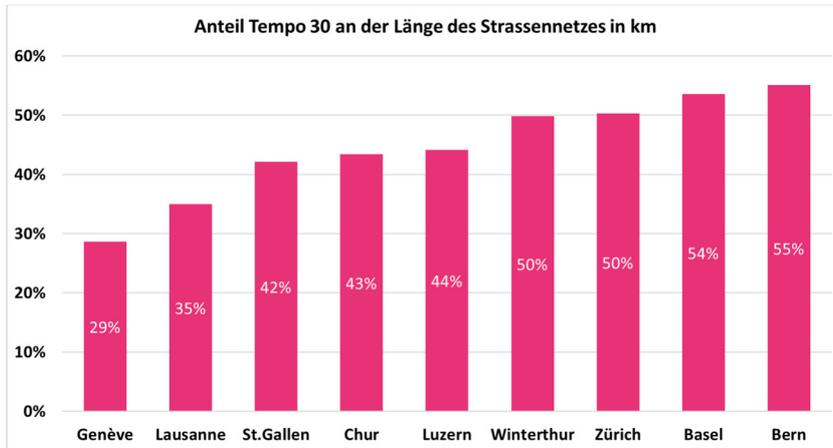


Abb. 5: Anteil Tempo-30-Zonen an der Länge des gesamten Strassennetzes in km

Bezüglich Tempo 30 stehen Basel und Bern an erster Stelle, gefolgt von Zürich und Winterthur (vgl. Abb. 5). Von den 7 nicht dargestellten Städten liegen leider keine genügend detaillierten Grundlagendaten vor.

Erfragt wurde auch das Temporegime auf dem übergeordneten Strassennetz. In Zürich besteht ein Konzept «Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion». Die dort aufgelisteten Strassenabschnitte im Umfang von ca. 24 km konnten 2019 mit Tempo 30 signalisiert werden. Umgesetzte Konzepte für Tempo 30 bestehen in Basel (LED-Wechselsignale zur Schulwegsicherung), Lausanne und in kleinem Umfang in Luzern (Lärmschutz). Diese Streckenabschnitte sind in obigen Grundlagendaten noch nicht berücksichtigt.

Die Länge der Tempo-60-Strecken im Siedlungsgebiet der Städte konnte in den letzten Jahren reduziert werden. Es bestehen aber immer noch einige Städte, welche über Strecken, auf welchen 60 km/h gefahren werden darf, verfügen. Diese erhalten eine schlechte Bewertung.

Von allen Städten liegen Daten zu den Fussgängerunfällen vor (6). Als Referenzgrösse wurde die Summe aus der Wohnbevölkerung und den Beschäftigten gewählt. Die Spannweite der Fussgängerunfälle pro 10'000 Einwohnende und Beschäftigten liegt zwischen 1.6 und 3.3. Die geringsten Unfallzahlen weisen Chur, Bern und Aarau auf. Am andern Ende stehen Locarno, Biel/Bienne und Genève (vgl. Abb. 6).

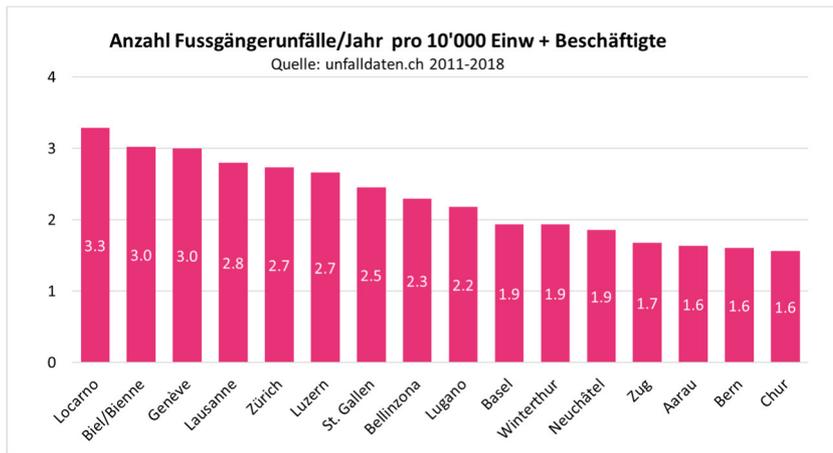


Abb. 6: Anzahl Fussgängerunfälle pro 10'000 Einwohner und Beschäftigte und Jahr
Durchschnitt der Jahre 2011 – 2018

Bewertet wurde die Mischung von Fuss- und Veloverkehr. Städte mit einer hohen Zahl an gemeinsamen Flächen für den Fuss- und Veloverkehr erhalten eine schlechte Bewertung. Hier wird auf die Aussagen der Interviewpartner abgestützt.

Strassen mit hoher Trennwirkung vermindern die Fussgängerfreundlichkeit. Umwege durch längere Abschnitte ohne Querungsmöglichkeiten erhalten eine schlechte Bewertung. Auf einer Länge von jeweils 10 km Hauptverkehrsstrassen wurde die Zahl der Fussgängerstreifen ermittelt.

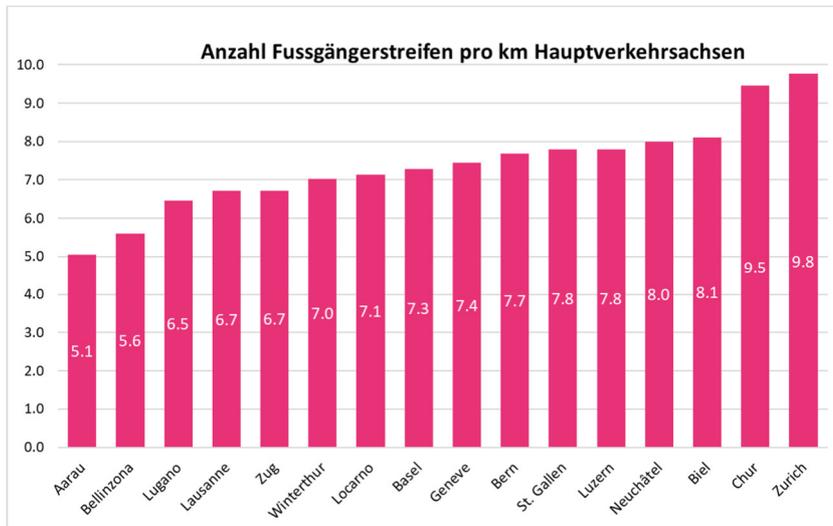


Abb. 7: Anzahl Fussgängerstreifen pro km Hauptverkehrsachsen
Quelle: eigene Erhebung (Stichprobe von je 10km)

Die Spannweite der Fussgängerstreifen reicht von 5.1 bis 9.8 pro km Hauptverkehrsstrasse. Die geringste Anzahl Querungsmöglichkeiten weisen Aarau und Bellinzona auf. Zürich und Chur haben die höchste Anzahl Querungsmöglichkeiten (vgl. Abb. 7).

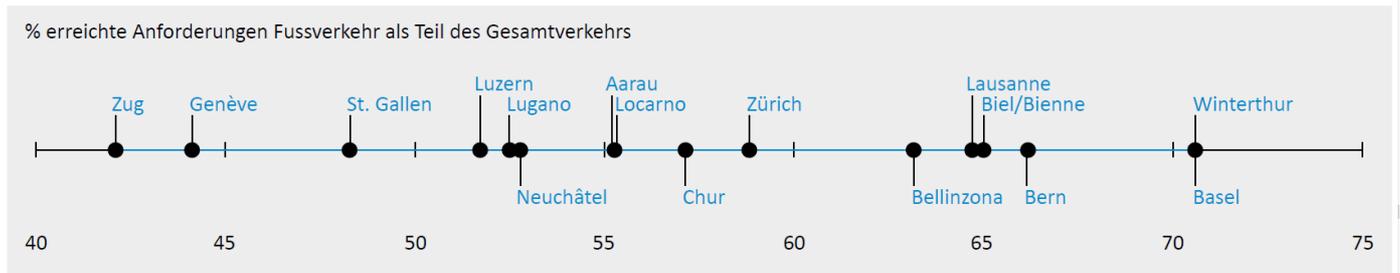


Abb. 8: Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs

Der Erfüllungsgrad im Bereich Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs weist eine Spannweite von 44 % bis 71 % auf. Der Mittelwert liegt bei 57 %. (Abb. 8)

4.5. Kommunikation, Controlling

Wegleitsysteme, Signalisation

Wegleitsysteme für den Fussverkehr helfen Ortsunkundigen sich im öffentlichen Raum zurecht zu finden. Sie führen über attraktive und möglichst hindernisfreie Fusswege sicher zu den Zielen. Die meisten Städte verfügen über ein Fussgängerleitsystem mit Orientierungskarten. Die Wegleitsysteme sind aber meist auf die Innenstadt beschränkt.

- «Basel Info»: Die 2017 erstellte neue Fussgängerorientierung löste das 37 Jahre alte Fussgängerleitsystem «Basel zu Fuss» ab. Die zahlreichen Stelen mit Plänen und die Schilderelemente können über QR-Code mit digitalen Medien verbunden werden. An 700 Stelen an allen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs bestehen grafisch gleich aufgebaute Orientierungspläne. Sie zeigen die Umgebung der jeweiligen Haltestelle, ergänzt durch einen 3-Minuten-Gehradius. «Basel Info» wurde mit dem «reddot award» und anderen Preisen ausgezeichnet.
- Biel: Die Stadt verfügt seit 2009 über ein flächendeckendes Fussgängerleitsystem über alle Quartiere. Es ist intuitiv begreifbar und periodisch ergänzt.
- Bern: Wegleitsystem in der Innenstadt 2005 (inkl. Wege zu Klee), kleine weisse Wegweiser ergänzen - wo nötig - die Orientierung.

Seit Januar 2016 besteht die Möglichkeit, die Durchgängigkeit von Sackgassen für den Fuss- und Veloverkehr mit ergänzenden Piktogrammen anzuzeigen (Sackgasse mit Ausnahme). Eine Mehrheit der Städte haben die Sackgassen systematisch analysiert und entsprechend umsignalisiert.

- St. Gallen: Die Umsignalisierung der «durchgehenden» Sackgassen wurde sofort nach Bekanntgabe dieser Möglichkeit an die Hand genommen. St.Gallen war wohl die erste Stadt, welche die Umsignalisierung abgeschlossen hat.

Webseite

Bewertet werden die Informationen auf der städtischen Webseite: Ist eine Ansprechstelle für den Fussverkehr auffindbar? Sind die relevanten Dokumente, Berichte, Publikationen, Pläne, Faltblätter usw. greifbar? Sind Informationen über fussgängerrelevante realisierte oder aktuelle Infrastruktur-Projekte, Massnahmenpläne, Veranstaltungen, Baustellen usw. verfügbar? Gibt es eine aktive Kommunikation zum Thema Fussverkehr: Newsletter, Info-Broschüren, Faktenblätter? Wird das Zufussgehen mittels Kampagnen gefördert?

- Basel: Mit der Webseite www.basel-unterwegs.ch verfügt Basel-Stadt über eine eigenständige Kommunikationswebseite und ein vorbildliches Kommunikationskonzept. Für Interessierte erfolgt monatlich ein Newsletterversand, welcher über Events und Veranstaltungen informiert und Mitmachaktionen beinhaltet.
- Bern: Die Webseite im Bereich Mobilität und Verkehr ist übersichtlich aufgebaut. Alle wichtigen Grundlagen sind gut auffindbar, z.B. Public-Life-Studie Fussgängerfreundliche Innenstadt, Informationen für Kinder (Familienstadtplan) und SeniorInnen, Themen wie Schulwegsicherheit, Begegnungszonen usw.
- Lausanne und Bern haben direkte Links zu Unterseiten Fussverkehr: www.Lausanne.ch/pieton und www.Bern.ch/fussverkehr
- Zürich: 2005 startete «Züri z'Fuess» als Kampagne zur Förderung des Fussverkehrs und bot mit den mittlerweile 25 Stadtspaziergängen die Möglichkeit, die Stadt gratis und zu Fuss einmal anders zu erleben. Sie werden periodisch ergänzt.
- Bern: Mit dem Ziel, mehr Begegnungsräume zu schaffen und der Bevölkerung öffentliche Räume für kreative Aktionen zu überlassen hat Bern das Projekt «Pop-up Bern» gestartet und Fahrbahn und Parkierungsflächen temporär für den Aufenthalt umgestaltet.
- Zürich: Mit dem Konzept «Piazza Pop-up» werden mit relativ kleinen Interventionen Brachflächen und andere «unternutzte» Orte als Aufenthalts- und Begegnungsorte aufgewertet. Die Nutzung durch die Bevölkerung wird mit Umfragen evaluiert.
- Genève: Das «Urbanature»-Projekt, unter Leitung des Grünflächenamtes begrünt Strassenräume temporär zur Verbesserung der Atmosphäre. Von der Abteilung für Kultur und Sport werden im Sommer im öffentlichen Raum Animationen durchgeführt und Entwicklung in Nachbarschaften angestossen. Der städtische Service «Agenda 21» setzt sich für die Aufwertung von Industriebrachen ein.

Controlling

Bewertet werden vorhandene Statistiken zum Thema Fussverkehr: Anteil am Modalsplit, Unfallstatistiken, andere städtische Erhebun-

gen mit Bezug zum Fussverkehr. Bestehen Wirkungskontrollen (Befragungen, Beobachtungen, Zählungen oder andere Erhebungen) zu neuen oder umgestalteten Anlagen?

- Chur: Als einzige Kleinstadt hat Chur eine Verdichtung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr für 2020 in Auftrag gegeben und kann künftig statistische Aussagen zum Fussverkehr machen. Über Verdichtungen und Auswertungen zum Thema Fussverkehr verfügen die meisten grösseren Städte: Zürich, Basel, Bern, Genève, Luzern. Winterthur und Biel ohne spezifische Auswertung zum Thema Fussverkehr.
- Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich haben die Studie «Städtevergleich Mobilität» 2010 und 2015 in Auftrag gegeben. Sie erlaubt zahlreiche Quervergleiche.
- St.Gallen: erste permanente Fussgängerzählung in der Schweiz (seit 2011)
- Zürich und Basel: Seit 2013 werden die Frequenzen des Fussverkehrs automatisch erfasst. Das Zählstellennetz wurde schrittweise gemäss einem definierten Standortkonzept auf- und ausgebaut. Es umfasst derzeit sowohl in Zürich wie in Basel 18 Zählgeräte. Die Daten der Zählgeräte werden via OpenData-Portal im Internet zugänglich gemacht. (Zürich, Basel)
- Automatische Fussgängerzählungen bestehen auch in Lausanne und Biel, periodische Zählungen in Luzern und Neuchâtel.
- Biel: Mobilitätsmonitoring der Stadt Biel (2018)
- Zürich: Seit 2007 führt das Tiefbauamt jedes Jahr jeweils vor Ort Erhebungen zu den Qualitäten aufgewerteter und umgestalteter Stadträume durch (2 – 3 Stadträume). Zweck der Erhebung ist es, die Zufriedenheit der Nutzerinnen und Nutzer zu eruieren und herauszufinden, ob die angestrebten Gestaltungs- und Nutzungsziele sowie die strategischen Ziele im Sinne der Strategie Stadträume Zürich erreicht werden konnten.
- Basel: Monitoring zu Begegnungszonen inkl. Befragung
- Neuchâtel: Monitoring des flux piétons

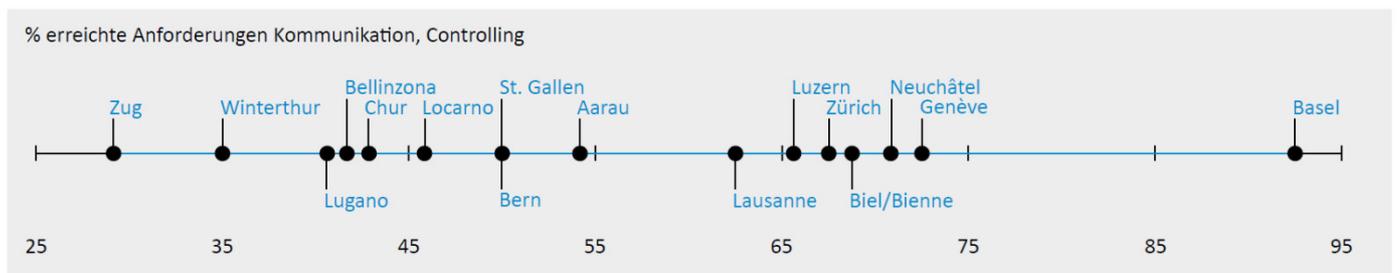


Abb. 9: Kommunikation, Controlling

Der Erfüllungsgrad im Bereich Kommunikation, Controlling weist eine sehr grosse Spannweite von 29 % bis 93 % auf. Der Mittelwert liegt bei 56 %. (Abb. 9)

4.6. Gesamtergebnis Planungspraxis

Abbildung 10 zeigt für alle Städte eine Zusammenstellung der fünf bewerteten Teilbereiche im Bereich Planungspraxis sowie das Gesamttotal je Stadt. Die Spanne reicht von einem Erfüllungsgrad von 48 % bis 83 %. Der Mittelwert liegt bei 62 %. Die Stadt Basel erreicht über alle Bereiche den höchsten Wert, gefolgt von Bern, Zürich und Neuchâtel. (Abb. 10)

Diese vier 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 Teilbereichen 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.

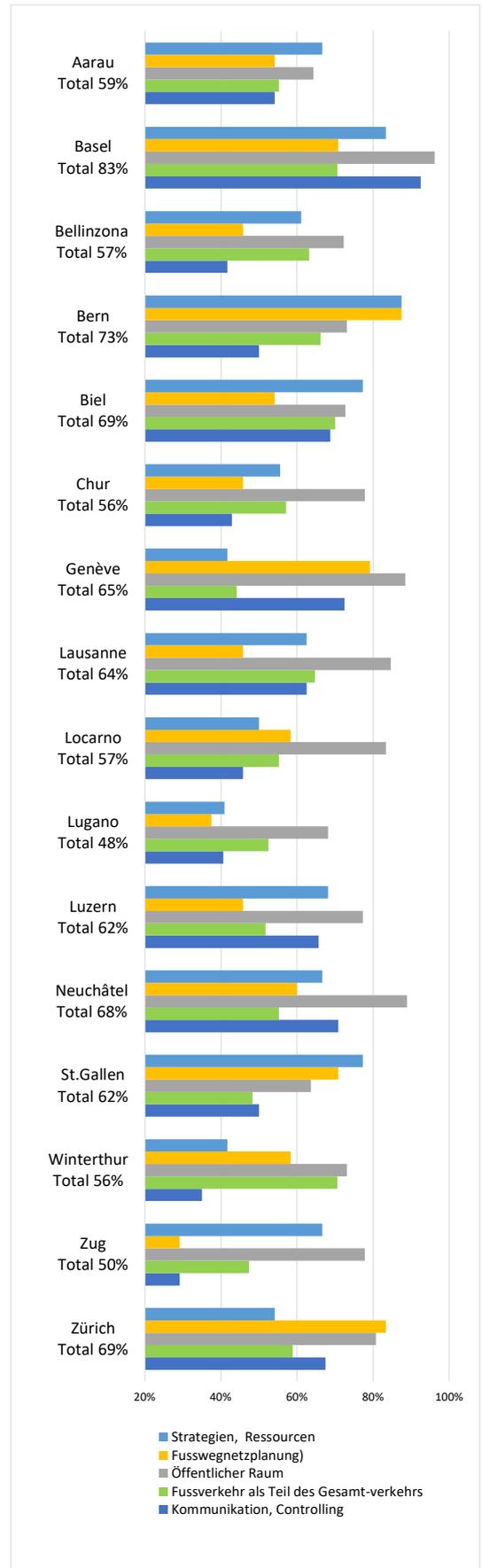


Abb. 10: Gesamtergebnis Planungspraxis

5. Fazit und Empfehlungen

Strategien und Ressourcen

Die Analyse der Grundlagen und die Interviews mit der Verwaltung zeigen, dass im Bereich Strategien und Ressourcen noch ein grosser Handlungsbedarf besteht.

Es wird empfohlen, in den Grundlagendokumenten zum Thema Fussverkehr konkrete Zielsetzungen zu formulieren. Es sollte definiert werden, welche qualitativen und quantitativen Ziele in Bezug auf Modalsplit, Verkehrsberuhigung, Unfallgeschehen, Flächenverteilung, Stadtraumqualitäten usw. erreicht werden sollen. Dabei sollten Sofortmassnahmen, kurz-, mittel- und langfristige Ziele formuliert werden.

Die Zielsetzungen sollen sowohl die Realisierung von konkreten Bauprojekten als auch weiche Massnahmen, wie die Erarbeitung von weiteren Grundlagen, Verkehrsversuche, Kommunikationsmassnahmen und Wirkungskontrollen, umfassen.

In grossen und mittleren Städten sind einheitliche Konzepte über den gesamten Stadtraum sinnvoll. Gute Ansätze in dieser Richtung zeigen Basel und Bern. In kleineren Städten kann rascher auf die Projektebene gewechselt werden.

Beim Quervergleich der Städte haben sich kulturelle Unterschiede in der Planungspraxis gezeigt. Im Tessin haben übergeordnete Konzepte, Richtpläne und stadtweite Analysen einen geringeren Stellenwert als in der Deutschschweiz. Während in der Deutschschweiz und teilweise in der Romandie systematische Analysen und konzeptionelle Vorarbeiten üblich sind, werden im Tessin Probleme punktuell angegangen und schneller auf die Projektebene gewechselt.

Eine gute personelle Dotierung der Fachstelle Fussverkehr ist eine der Kernempfehlungen für die Erhöhung der Fussgängerfreundlichkeit. Bei grösseren Städten ist 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. 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. Es kann

beispielsweise alle paar Jahre das Thema Fussverkehr als Jahres-schwerpunkt gesetzt werden.

Bisher bestand kaum fachlicher Austausch zwischen den Fussverkehrsverantwortlichen in den Städten. Mit einem regelmässigen Austausch könnte voneinander gelernt, könnten Konzepte, Probleme und Lösungsansätze diskutiert und Synergien geschaffen werden.

Fusswegnetzplanung

Die Fusswegnetzplanung ist eine Basismassnahme. Damit wird sichergestellt, dass alle wichtigen Quellen und Ziele zu Fuss sicher und direkt erreichbar sind.

Einige Pläne sind aktuell, andere sind älteren Datums. Nicht nachgeführte Pläne sind ein Indiz, dass diesem Instrument nicht die nötige Bedeutung beigemessen wird. Umfassende Schwachstellenanalysen liegen kaum vor, sind aber teilweise in Vorbereitung.

Der Handlungsbedarf bei der Planung, der Schwachstellenanalyse und bei der Umsetzung zeigt sich insbesondere bei der Schulwegsicherung, welche oft einen höheren Stellenwert hat als die Fusswegnetzplanung insgesamt. Einige Städte haben für die Verbesserung der Schulwegsicherung Ansprechpersonen und Prozesse definiert, allerdings bestehen meist unterschiedliche Zuständigkeiten für die Schulwegsicherung und die Fusswegplanung. Besonders deutlich ist die Fokussierung auf die Schulwege im Kanton Tessin mit dem vom Kanton geförderten Instrument «Piano di Mobilità Scolastica (PMS)». Mit der Zusammenführung der Schulwegsicherung und der Fusswegplanung könnten Synergien geschaffen werden. Abgestützt auf des Fuss- und Wanderweggesetz (FWG) könnten Massnahmen rechtlich besser verankert und damit die Umsetzung erleichtert werden.

Es wird somit empfohlen, die Fusswegnetzplanung a jour zu halten, mit einer systematischen Schwachstellenanalyse zu ergänzen und die Umsetzungsplanung voranzutreiben.

Öffentlicher Raum

In den letzten Jahren hat der öffentliche Raum an Bedeutung gewonnen, was unter anderem in zahlreichen Neugestaltungen von Plätzen sichtbar wird. Fast alle untersuchten Städte konnten Projekte vorweisen, die als Leuchtturmprojekte bezeichnet werden können. (vgl. Abb. 11).

Der öffentliche Raum wird nicht nur aus der Optik des Fussverkehrs bearbeitet. Verschiedene andere Abteilungen der Stadtverwaltung sind involviert. Die ressortübergreifende Zusammenarbeit und die Schaffung von Synergien mit Konzepten die federführend von anderen Abteilungen erarbeitet werden, z.B. Innenstadtaufwertungen, Grünraumkonzepte, Alterskonzepte, Jugendarbeit, Sozialraumanalysen, Sport- und Bewegungsförderung, usw. sollten genutzt werden. Dabei sollte sichergestellt werden, dass die Optik Fussverkehr, d.h.

	Projekte
Aarau	- Lindenhofbrücke
Basel	- Elsässerrheinweg - Karl-Barth-Platz
Bellinzona	- Fussgängerzone Altstadt - Neugestaltung Bahnhofplatz - Piazza Grande; Cima Piazza in Giubiasco
Bern	- 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
Lausanne	- Neugestaltung La Sallaz - Neugestaltung Rôtillon
Locarno	- Begegnungszone Altstadt (Piazza Sant'Antonio)
Lugano	- Aufwertung des Mündungsbereichs des Flusses Casserate - Piazza Bernardino Luini - Neugestaltung und Ausweitung Fussgängerzone Zentrum
Luzern	- Grendel-Löwengraben
Neuchâtel	- Temporäre kreative, zum Spielen motivierende Platzkonzepte
St. Gallen	- Neugestaltung Klosterviertel - Neugestaltung Bahnhofplatz
Winterthur	- Grösste Fussgängerzone (ganze Altstadt + Sulzerareal) - Gleisquerung Stadtmitte
Zug	- Neugestaltung Postplatz
Zürich	- Sechseläutenplatz - Röschibachplatz

Abb. 11: Leuchtturmprojekte

Erreichbarkeit, Wegführung, Aufenthalt, Attraktivität, Berücksichtigung besondere Benutzergruppen (Kinder, SeniorInnen, Menschen mit Behinderung) in genügendem Masse in die Konzepte einfließen. So wäre es wünschbar, dass die Fussverkehrsverantwortlichen bei diesen Konzepten einbezogen werden. Bei der Ausstattung (Stadtmobiliar wie Sitzbänke, Trinkbrunnen, WC-Anlagen u.a.) sollten Fussverkehrsfachleute verstärkt in die Konzeption eingebunden werden.

Eine Aufnahme der Fussverkehrsthemen (Netzplanung, Stadtmobiliar) im städtischen GIS hilft, Lücken und Schwachstellen aufspüren zu können und erleichtert die Erstellung von Konzepten für Verbesserungen und Ergänzungen.

Fussverkehrs als Teil des Gesamtverkehrs

Fussverkehrsförderung muss im Rahmen des Gesamtverkehrs höher priorisiert werden.

Die Schaffung von mehr Fussgänger- und Begegnungszonen sind eine wichtige Fördermassnahme. Die Schaffung von Fussgängerzonen soll nicht nur auf die Altstadt beschränkt werden, sondern auch Quartierzentren und andere zentrale Bereiche umfassen.

Bei der Einrichtung von Begegnungszonen ist die Stadt Bern vorbildlich. In Wohnquartieren wird generell Tempo 20 angestrebt mit dem Konzept der grossflächigen Begegnungszone. Dies sollte auch von anderen Städten übernommen werden.

Auf dem übrigen Strassennetz sollte flächendeckend Tempo 30 eingeführt werden. Denn zwischen dem Anteil an verkehrsberuhigten Strassen und der Zahl der Fussgängerunfälle besteht eine negative Korrelation: je tiefer der Anteil an Strassen mit Tempo 20 und 30, desto mehr Fussgängerunfälle. (Abb. 12).

Bei Lichtsignalanlagen wird empfohlen, fussgängerfreundliche (kurze) Umlaufzeiten einzuführen und Umwege durch fehlende Querungsbeziehungen zu vermeiden.

Bei der Flächenzuteilung ist dem Fussverkehr eine höhere Priorität einzuräumen. Dabei geht es beispielsweise um das Abwägen, ob Flächen für die Parkierung oder für breitere Geh- oder Aufenthaltsflächen zur Verfügung gestellt werden sollen, ob bei Knoten separate Abbiegespuren nötig sind oder ob kurze Querungsdistanzen wichtiger sind.

Gemeinsame Verkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr sind innerorts zu vermeiden. Vor dem Hintergrund der Zunahme des Veloverkehrs, insbesondere der Zunahme von E-Bikes, werden diese zunehmend als gefährlich und qualitätsmindernd eingestuft. Bestehen solche Flächen, sind sie bezüglich Konflikte zu analysieren und gegebenenfalls zu sanieren.

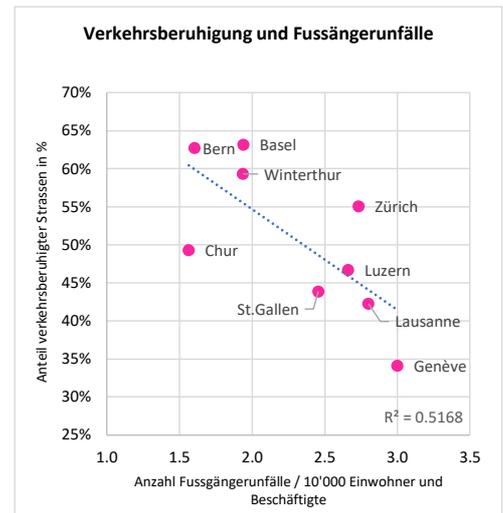


Abb. 12: Zusammenhang von Fussgängerunfällen und Anteil verkehrsberuhigter Strassen am gesamten Strassennetz

Kommunikation Controlling

Das Potenzial, den Fussverkehr mit kommunikativen Massnahmen zu fördern, liegt in fast allen Städten noch brach. Dabei sollten die Synergien mit anderen Themen genutzt werden, z.B. Gesundheitsförderung, Quartierentwicklung, Standortmarketing, usw. und die Bedeutung des Zufussgehens einer breiten Bevölkerung auf verschiedenen Ebenen (Kampagnen, Informationen, Events, Wettbewerbe, Spiele usw.) näher gebracht werden.

Um Änderungen bei den Fussgängerfrequenzen, der Aufenthaltsnutzung oder generell dem Verhalten nachzeichnen zu können, sind permanente oder periodische Fussgängerzählungen vorzunehmen. Mittels Wirkungskontrollen sind Neugestaltungen zu evaluieren. Für Langzeitvergleiche ist ein Monitoring aufzubauen.

Gesamtfazit

Der Städtevergleich zeigt klar, dass Städte mit mehr personellen Ressourcen im Bereich Fussverkehr besser abschneiden. Fussverkehr ist eine Querschnittsaufgabe. In diesen Städten werden die Fussverkehrsverantwortlichen neben der klassischen Aufgabe der Netzplanung auch bei der strategischen Ausrichtung der Verkehrs- und Mobilitätsplanung sowie bei Gesamtverkehrsprojekten beigezogen.

Als weiterer zentraler Baustein für die Fussgängerfreundlichkeit sind Fussgänger- und Begegnungszonen und allgemein ein tiefes Geschwindigkeitsregime zu nennen.

Die Bedeutung, die dem Fussverkehrs in der städtischen Verkehrspolitik beigemessen wird, zeigt sich bei der Erarbeitung von Grundlagen, Wirkungskontrollen und in der Kommunikation.

Anhang

A1 Abbildungsverzeichnis

Abb. Z1:	Erreichte Anforderungen je Bereich und Stadt, Gesamtergebnis Planungspraxis	5
Ill. Z2 :	Résultats globaux de la réalisation des aménagement planifiés	8
Fig. Z3 :	Requisiti soddisfatti per settore e città, risultati complessivi per la pratica di pianificazione.....	11
Abb. 1:	Städtevergleich: Strategien und Ressourcen.....	25
Abb. 2:	Städtevergleich: Fusswegnetzplanung	26
Abb. 3:	Städtevergleich: Öffentlicher Raum	28
Abb. 4:	Anteil Fussgänger- und Begegnungszonen.....	29
Abb. 5:	Anteil Tempo-30-Zonen.....	30
Abb. 6:	Anzahl Fussgängerunfälle pro 10'000 Einwohner und Beschäftigte und Jahr	31
Abb. 7:	Anzahl Fussgängerstreifen pro km Hauptverkehrsachsen.....	31
Abb. 8:	Städtevergleich: Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs.....	32
Abb. 9:	Städtevergleich: Kommunikation, Controlling	34
Abb. 10:	Städtevergleich: Gesamtergebnis Planungspraxis	35
Abb. 11:	Leuchtturmprojekt	37
Abb. 12:	Zusammenhang von Fussgängerunfällen und Anteil verkehrsberuhigter Strassen am gesamten Strassennetz	38

A2 InterviewpartnerInnen in den Städten

Aarau:	Marco Caprarese, Projektleiter Mobilität, Stv. Leiter Stadtentwicklung
Basel:	Martin Dolleschel, Stv. Abteilungsleiter Mobilitätsstrategie; Andrea Büchel, Mobilitätsplanung, Verkehrsinfrastruktur
Bern:	Judith Albers, Projektleiterin, Verkehrsplanung
Bellinzona:	Lucia Gallucci Fedon, responsabile servizio mobilità; Angelo Schillizzi, responsabile pianificazione
Biel:	Aurélie Dubuis, responsable de projet Urbanisme Mobilité
Chur:	Pius Stadler, Projektleiter Verkehr; Urs Castellazi, Leiter Tiefbau
Genève:	Barbara Pillonel, Déléguée communication et promotion des mobilités douces
Lausanne:	Pierre Corajoud, délégués piétons Service des routes et de la mobilité

Locarno: Andre Engelhardt, Direttore Divisione urbanistica e infrastrutture; Luigi Conforto, caposervizio dell'Ufficio energia

Lugano: Roberto Poggiati, Divisione pianificazione ambiente e mobilità ; Andrea Lorenzi, Divisione pianificazione ambiente e mobilità

Luzern: Martin Urwyler, Projektleiter Verkehrsplanung

Neuchâtel: Pierre-Olivier Aragno, Délégué à l'environnement, à la mobilité et au développement durable

St.Gallen: Stefan Pfiffner, Leiter Abteilung Verkehrsplanung; Joachim Vogt, Stadtplanung

Winterthur: Christoph Oetiker, Leiter Strassenraum

Zug: Remy Frommenwiler, Projektleiter/Stv. Stadtplaner

Zürich: Erich Willi, Projektleiter Grundlagen + Strategien

A3 Methodik

Die Gespräche mit der Fachstelle Fussverkehr, bzw. den für den Fussverkehr verantwortlichen Personen wurde entlang des folgenden Fragerasters geführt. Die einzelnen Punkte wurden anschliessend bewertet. Bewertungshilfe (vgl. Spalte 4). Entsprechend der Stadtgrösse werden höhere oder geringere Anforderungen an den Erfüllungsgrad gestellt. Grundsätzlich wurde unterschieden zwischen

- Grossstädte > 100'000 Einwohnende: Zürich, Genève, Basel, Lausanne, Bern, Winterthur
- Mittelstädte > 50'000 Einwohnende: Luzern, St.Gallen, Lugano, Biel
- Kleinstädte < 50'000 Einwohnende: Bellinzona, Chur, Neuchâtel, Zug, Aarau, Locarno

Bei allen Städten wurden die gleichen Fragen gestellt. Klein- und Mittelstädten verlieren keine Punkte, wenn sie gewisse Aspekte nicht oder nur in geringem Masse erfüllt haben (grau hinterlegte Fragen). Falls sie dennoch in diesem Bereich Aktivitäten vorweisen können, werden diese positiv bewertet.

Einige Aspekte wurden zwar erfragt und diskutiert. Sie wurden aber nachträglich aus der Bewertung herausgenommen, da die sehr unterschiedlich strukturierten Stadtverwaltungen keine sinnvolle vergleichende Bewertung ermöglichte. Diese Aspekte sind in unten stehender Tabelle noch aufgeführt (Ohne Nummer und mit Verweis «nicht bewertet».)

Strategien, Ressourcen

	Thema / Kurzversion	spezifische Aussagen; konkrete Fragestellungen	Bewertungshilfe
1	Entwicklungsplanung, Raumordnung	Übersicht über alle relevanten Dokument, welche den Fussverkehr betreffen; Richtplan, Gesamtverkehrsstrategie, Masterplan, Konzept usw.) Diskussion über die Entstehung und den derzeitigen Stand, Verbindlichkeit und geplanten Aktivitäten	
1.1	Masterplan Fussverkehr / Fussverkehrsstrategie	Es besteht ein eigenständiges Dokument zum Thema Fussverkehr, bzw. ein umfangreiches Kapitel in einer Gesamtverkehrsstrategie	2 = Dokument vorhanden und substantielle Aussagen zum Thema Fussverkehr 1 = Dokument vorhanden; Aussagen zum Thema Fussverkehr mit geringer Substanz
1.2	Verbindlichkeit	Dieses Dokument wurde durch Exekutive und/oder Legislativ verabschiedet und dient als politische Grundlage	1 = erfüllt
1.3	Zielsetzungen im Bereich Fussverkehr qualitativ	Die Erhöhung des Fussverkehrsanteils ist als Ziel formuliert und es besteht ein Massnahmenkatalog	1 = erfüllt
1.4	Zielsetzungen im Bereich Fussverkehr quantitativ	Die Erhöhung des Fussverkehrsanteils ist quantifiziert (Anzahl Wege, Etappen, Kilometer) oder es bestehen andere quantifizierte Ziele (z.B. Unfälle) Anzahl Aufwertungen usw.	1 = erfüllt keine Bewertung bei Klein- und Mittelstädten
2	Strukturen in der Verwaltung	Zuständigkeiten für Fussverkehrsbelange, Stellenprozente, Kompetenzen, Pflichtenheft Lancierung/Unterstützung von Pilotprojekten / Forschungsarbeiten	
2.1	Anzahl Stellenprozente für Thema Fussverkehr	Basis 20% + 10 Stellenprozente pro 50'000 Einwohner (alleine für Fussverkehr)	3 = erfüllt 2 = > 30% des Solls 1 = < 30% des Solls 0 = keine Ansprechperson bezeichnet
2.2	Pflichtenheft	Die Fachstelle Fussverkehr verfügt über eine Pflichtenheft mit Zuständigkeiten	1 = erfüllt keine Bewertung bei Kleinstädten
2.3	Einbezug in die Verkehrsplanung	Fachstelle wird bei der Planung (z.B. von Knoten) zur Stellungnahme eingeladen	2 = regelmässiger Beizug 1 = gelegentlicher Beizug 0 = kein Beizug
		Es besteht ein Budgetposten zur Unterstützung von Studien, Pilotprojekten; Kleinaufträgen	nicht bewertet; keine vergleichende Bewertung möglich, da Struktur der Finanzierung sehr unterschiedlich
2.5	Eigene Fussverkehrsprojekte	Die Fachstelle lanciert regelmässig eigene Konzeptstudien, Analysen, Wirkungskontrollen, Zufriedenheitsumfragen, usw.) Welche Projekte wurden in den letzten 5 Jahren durchgeführt?	2 = diverse Aktivitäten / Publikationen 1 = einzelne Aktivitäten / Publikationen 0 = keine Aktivitäten / Publikationen Bewertung bei Kleinstädten mit max. 1 Punkt. Gefordert ist mindestens eine Publikation

Fusswegnetzplanung

3	Fusswegnetzplanung /Schwachstellenanalyse / Massnahmenplanung	Stand der Fusswegnetzplanung, Qualität, rechtliche Verankerung, Datum Erlass / letzte Revision	
3.1	Stand der Fusswegnetzplanung	Es besteht ein Fusswegnetzplan (bzw. ein kommunaler Richtplan Fussverkehr) fürs ganze Stadtgebiet (Stand: Datum).	1 = erfüllt 0.5 = Plan älter als 20 Jahre
3.2	Verbindlichkeit des Plans	Der Plan ist behördenverbindlich.	1 = erfüllt
3.3	Dichte Wegnetz	Wegnetz ist genügend dicht.	Visuelle Bewertung; alle Quartiere sind erschlossen; Maschengrösse ca. 200m Fussweg pro ha
3.4	Neue Verbindungen	geplante Verbindungen, Netzlücken bzw. Netzergänzungen (Neue Verbindungen, Brücken usw.) sind dargestellt.	1 = erfüllt
3.5	Querungsstellen enthalten	Querungsstellen (bestehende und geplante) über das übergeordnete Strassennetz sind dargestellt.	1 = erfüllt
3.6	Beschreibung der Planinhalte	Es besteht ein Text-Dokument zum Plan, welches Auskunft gibt über die Prioritäten bzw. die Terminierung der Umsetzung von Netzergänzungen.	1 = erfüllt
3.7	Schulwege	Schulwege wurden bei der Erstellung des Fusswegnetzplans bearbeitet (Einbezug Schule)	1 = erfüllt

3.8	detaillierte Analyse mit Prioritäten für die Umsetzung	Schwachstellen / Konflikte und nicht ausgeschöpfte Potenziale auf dem Fusswegnetz sind erhoben / sind bekannt	1 = erfüllt
3.9	Massnahmenliste	Es besteht eine Massnahmenliste mit Prioritäten / Zeithorizont für die Realisierung	1 = erfüllt
3.10	Fusswegnetzplan als GIS-Layer	Der Fusswegnetzplan ist im städtischen GIS als Layer vorhanden und einsehbar	1 = erfüllt
3.11	Behindertengerechtigkeit: Trottoirabsenkungen	Konzept zur Umsetzung der Behindertengerechtigkeit im Bereich: Trottoirabsenkungen; Unterführungen; Es gibt eine Übersicht über den Handlungsbedarf und einen Umsetzungsplan?	2 = Handlungsbedarf aufgearbeitet, Umsetzung weit fortgeschritten 1 = Konzept vorhanden; Umsetzung ca. 50% 0 = Handlungsbedarf nicht bekannt; Umsetzung nur bei Neugestaltungen
3.12	Behindertengerechtigkeit: Bushaltestellen.	Umsetzung der Behindertengerechtigkeit im Bereich: Bushaltestellen.	2 = Handlungsbedarf aufgearbeitet, Umsetzung weit fortgeschritten 1 = Konzept vorhanden; Umsetzung ca. 50% 0 = Handlungsbedarf nicht bekannt; Umsetzung nur bei Neugestaltungen

Öffentlicher Raum

4	Qualität öffentlicher Raum	Die Stadt sorgt für attraktive Fusswege und öffentliche Räume.	
4.1	Plätze	In den letzten 5 Jahren wurden Wettbewerbe, Studienaufträge oder konkrete Planungen für die Aufwertung des öffentlichen Raums durchgeführt. (Was?)	2 = diverse Aktivitäten 1 = einzelne Aktivitäten 0 = keine Aktivitäten Bewertung bei Kleinstädten mit max. 1 Punkt. Gefordert ist mindestens ein Auftrag
4.2	Grün- und Freiräume	Es bestehen spezifische Strategien/Konzepte/Dokumente für Grün- und Freiräume (Erhöhung der Zahl, Aufwertung, Vernetzung)	2 = Konzept über die gesamte Stadt und Umsetzung weit fortgeschritten 1 = Konzepte für einzelne Räume 0 = keine oder sehr geringe Aktivitäten Bewertung bei Kleinstädten mit max. 1 Punkt. Gefordert ist mindestens ein Auftrag
4.3	Benützung des öffentlichen Raumes	Es besteht ein Reglement über die Benützung des öffentlichen Raumes (für Werbung, Strassencafés, andere Nutzungen, mit gestalterischen Vorgaben, Durchgangsbreiten für Fussgänger usw.)	1 = erfüllt
4.4	Realisierte Leuchtturmprojekte	Es bestehen umgesetzte "Leuchtturmprojekte" für den Fussverkehr (max. 10 Jahre alt)	2 = mehrere Projekte 1 = 1 - 2 Projekte Bewertung bei Mittel- und Kleinstädten mit max. 1 Punkt. Gefordert ist mindestens ein Leuchtturmprojekt
4.5	Leuchtturmprojekte in Vorbereitung	Leuchtturmprojekte sind in Planung und Umsetzung für die nächsten 5 Jahre in Vorbereitung	2 = mehrere Projekte 1 = 1 - 2 Projekte Bewertung bei Mittel- und Kleinstädten mit max. 1 Punkt. Gefordert ist mindestens ein Leuchtturmprojekt
		Thema Gesundheit / Bewegungsförderung ist erwähnt und personell in die Aufwertung des öffentlichen Raumes eingebunden	nicht bewertet; keine vergleichende Bewertung möglich.
		Beleuchtungskonzept mit Berücksichtigung Fussgänger (Plan Lumière)	nicht bewertet; keine vergleichende Bewertung möglich.
4.8	Sitzbänke	Sitzbänke: Die Zahl ist genügend; Sie sind gut zugänglich; Es besteht ein Konzept; Mängel sind bekannt. (Thema Senioren)	1 = Es gibt ein Konzept, bzw. eine Umsetzung, das Thema ist auf der Traktandenliste 0 = bisher nicht bearbeitet, keine Kenntnisse
4.9	Trinkbrunnen	Trinkbrunnen: Die Zahl ist genügend; Sie sind gut zugänglich; Es besteht ein Konzept; Mängel sind bekannt.	1 = Es gibt ein Konzept, bzw. eine Umsetzung, das Thema ist auf der Traktandenliste 0 = bisher nicht bearbeitet, keine Kenntnisse
4.10	Öffentliche Toiletten	öffentliche Toiletten: Die Zahl ist genügend; Sie sind gut zugänglich; Es besteht ein Konzept; Mängel sind bekannt.	Anzahl WC / 10'000 Einwohner Spezialauswertung auf Grund der Angaben der Stadt bzw. der Angaben auf WC-Guide bzw. https://pee.place/de

Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs

5	Verkehrsberuhigung / Geschwindigkeiten	Stand der Planung und Umsetzung von verkehrsberuhigten Bereichen	
5.1	Bestand Fussgängerzonen	Anteil der Fussgängerzonen am Strassennetz in km	Spezialauswertung für 9 der 16 Städte keine Bewertung für Städte ohne Angaben
5.2	Neue Fussgängerzonen	Wurde in den letzten 5 Jahren die Zahl bzw. die Fläche der Fussgängerzonen erhöht?	1 = erfüllt
5.3	Bestand Begegnungszonen	Anteil der Begegnungszonen am Strassennetz in km	Spezialauswertung für 9 der 16 Städte keine Bewertung für Städte ohne Angaben
5.4	Neue Begegnungszonen	Die Stadt unterstützt die Einrichtung von Begegnungszonen in Wohnquartieren aktiv? Es gibt ein festgelegtes Vorgehen für die Einrichtung von Begegnungszonen?	2 = Konzept für Einrichtung von Begegnungszonen vorhanden. Anwohner werden ermuntert, Begegnungszonen einzufordern. In den letzten 5 Jahren wurden mehrere Begegnungszonen signalisiert. 1 = Einzelne neuen Begegnungszonen wurden in den letzten 5 Jahren signalisiert.
5.5	Bestand Tempo-30-Zonen	Anteil der Tempo-30-Zonen am Strassennetz in km	Spezialauswertung für 9 der 16 Städte keine Bewertung für Städte ohne Angaben
5.6	Verkehrsberuhigung auf Basisnetz	Sind Abschnitte mit Tempo 30 auf starkbelasteten Strassen (Hauptachsen) vorhanden? (z.B. Schulwegsicherung, Lärmschutz, temporäre Signalisation usw.). Wurden solche beantragt?	2 = mehrere Tempo-30-Strecken auf Hauptachsen vorhanden bzw. beantragt 1 = einzelne Tempo-30-Strecken auf Hauptachsen vorhanden bzw. beantragt Bewertung bei Mittel- und Kleinstädten mit max. 1 Punkt. Gefordert ist mindestens ein Tempo-30-Strecke
5.7	Tempo-60-Strecken innerorts	Gibt es Tempo-60-Strecken (mit Trottoir und Querungsbedarf) innerhalb des Siedlungsgebietes	0 = mehrere Tempo-60-Strecken 1 = einzelne Tempo-30-Strecken 2 = keine Tempo-60-Strecke Bewertung bei Mittel- und Kleinstädten mit max. 1 Punkt.
5.8	Fussgängerunfälle	Anzahl Fussgängerunfälle pro Einwohner und Arbeitsplätze	Spezialauswertung: Quelle Unfalldaten.ch
6	Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs	Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs	
6.1	Konflikte mit Velos (Bestand)	Gibt es gemeinsame Flächen für den Fuss- und Veloverkehr mit ungeeigneter Breite? (< 3.5 m) z.B. Veloführung auf Trottoirs?	2 = keine Veloführung mit ungeeigneter Breite 1 = einzelne wenige Stellen 0 = mehrere Stellen
6.2	Konflikte mit Velos (neu)	Wurden in den letzten 5 Jahren Lösungen für den Veloverkehr zu Lasten Fussverkehr eingerichtet	2 = keine Veloführung zu Lasten Fussverkehr 1 = einzelne wenige Stellen 0 = mehrere Stellen Bewertung bei Kleinstädten mit max. 1 Punkt.
6.3	Unter- Überführungen	Bestehen im Siedlungsgebiet Strassenquerungen mit Unter- oder Überführungen? Sind in den letzten 5 Jahren Unterführungen zugunsten ebenerdiger Querungen aufgehoben worden?	2 = keine Unterführung oder Überführungen bzw. in den letzten Jahren Unterführungen durch Querungen a Niveau ersetzt. 1 = nur noch wenige Unter- oder Überführungen vorhanden. 0 = mehrere Unter- oder Überführungen vorhanden Bewertung bei Klein- und Mittelstädten mit max. 1 Punkt.
6.4	LSA-Steuerung	Gibt es LSA-Steuerungen, mit langen Wartezeiten, bzw. die dem Fussgänger nur auf Anmeldung grün geben (Bettelampel)? Werden bei Knoten direkte Querungen über alle Arme angeboten oder müssen Umwege gegangen werden?	Diskussion mit Fachstelle + ergänzende Spezialauswertung durch Kontrolle vor Ort 2 = Kurze Wartezeiten; keine Bettelampel; direkte Querungsanlagen auf der Wunschlinie 1 = mittlere Wartezeiten; einzelne Bettelampel; Querungen teilweise mit Umwegen 0 = lange Wartezeiten; meist Bettelampel, Querungen mit Umwegen
6.5	Trennwirkung	Gibt es längere Strassenabschnitte ohne Querungsmöglichkeiten?	Spezialauswertung: Anzahl Fussgängerstreifen / km Hauptverkehrsstrasse. Quelle: Google Maps und Google Streetview. Analyse von mind. 10 km Hauptverkehrsstrassen pro Stadt
6.6	Trottoirüberfahrten	sind entlang von Hauptachsen, Einmündungen von untergeordneten Strassen mit Trottoirüberfahrten ausgebildet? Gibt es ein Konzept / Strategie dafür?	2 = Konzept für Trottoirüberfahrten vorhanden / weitgehend umgesetzt. 1 = Konzept für Trottoirüberfahrten vorhanden / einzelne umgesetzt oder häufige Umsetzung ohne Konzept 0 = Trottoirüberfahrten nur einzelne umgesetzt Bewertung bei Klein- und Mittelstädten mit max. 1 Punkt.
7	Fussgängerstreifen	Dichte, Erhebung, Sanierung	
7.1	Datenbank Fussgängerstreifen	Anzahl Fussgängerstreifen ist bekannt. Datenbank vorhanden	1 = erfüllt

7.2	Schwachstellenanalyse Fussgängerstreifen	Fussgängerstreifen mit Mängeln sind bekannt (z.B. Schulweg); Konzept für die Beseitigung vorhanden; Umsetzung läuft.	1 = erfüllt
7.3	Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen	Umgang mit Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen.	1 = Fussgängerstreifen werden, wenn möglich auch in Tempo-30-Zonen eingesetzt. 0 = Fussgängerstreifen werden nur in absoluten Einzelfällen im Tempo-30-Zonen markiert

Kommunikation und Controlling

8	Signalisation / Orientierung	Fussgängerwegleitsysteme, Fussgängerinformation / Signalisation	
8.1	Informations- und Fusswegleitsysteme	Es besteht ein Fussgänger - Wegleitsystem. (flächendeckend oder auf gewisse Bereiche begrenzt)	2 = flächendeckendes Fusswegleitsystem oder über grösseren Perimeter 1 = auf Kernstadt oder einzelne Bereiche begrenztes Leitsystem
8.3	Umsetzung der Signalisierung Sackgasse mit Ausnahme	werden Sackgassen, die für Fussgänger durchgängig sind entsprechend umsignalisiert? (systematisch, bei Signalersatz)	1 = Umsetzung abgeschlossen bzw. weit fortgeschritten 0 = Umsetzung punktuell ohne Konzept
		Wie werden Umleitungen für den Fussverkehr bei Baustellen organisiert? Auflage in Baubewilligung, Kontrolle, Konzept für Signalisierung von Umleitungen	nicht bewertet; keine vergleichende Bewertung möglich.
9	Kommunikation / Netzwerk / Weiterbildung		
9.1	Fussverkehr auf der städtischen Webseite	Auf der Webseite der Stadt sind Infos zum Thema Fussverkehr zu finden; Ansprechstelle mit Mail und Telefon; Infos über rechtliche Grundlagen, Publikationen, aktuelle Infos usw.	1 = erfüllt
9.2	Newsletter / Medienmitteilung	zu Fussverkehrsthemen werden regelmässig Informationen aufbereitet und über Medien bzw. Newsletter verbreitet	1 = erfüllt bei Klein- und Mittelstädten nicht bewertet
9.3	Kampagnen	Die Stadt lanciert regelmässige Kampagnen in denen das Zufussgehen thematisiert wird (idealerweise werden Synergien genutzt. Z.B. mit Gesundheit, Energie, usw.)	3 = regelmässige Kampagnen 2 = vereinzelte Kampagnen 1 = Kampagnen zu Fussverkehr einmalig lanciert bei Klein- und Mittelstädten nicht bewertet
9.4	Austauschplattform Verbände, Quartiervereine	Die Stadt organisiert regelmässig Plattformen mit Verkehrsverbänden, Quartiervereinen (Thema ÖR/Fussverkehr)	2 = regelmässige Treffen etabliert 1 = vereinzelte Treffen
9.5	Engagement in Städte-Netzwerken	Die Stadt engagiert sich im Bereich Mobilität/ Öff. Raum in Netzwerken (Energistadt, SKM Städtekonferenz Mobilität; ZORA; kinderfreundliche Gemeinde, altersfreundliche Gemeinde, Klimabündnis, Grünstadt, weitere Welche?)	Spezialauswertung: Mitarbeit in Netzwerken, je nach Stadtgrösse und Verfügbarkeit des Angebotes in der jeweiligen Sprache
9.6	Weiterbildung im Bereich Fussverkehr	Fussverkehr ist Thema von stadtinternen Weiterbildungsveranstaltungen, bzw. Mitarbeiter besuchen Weiterbildungsveranstaltungen zum Thema öffentlicher Raum / Fussverkehr	1 = erfüllt bei grossen Städten interne Weiterbildung; bei Klein- und Mittelstädten Besuch von externen Angeboten zum Thema öff. Raum/Fussverkehr
9.7	Wettbewerbsteilnahme und Auszeichnungen	Stadt hat in den letzten 10 Jahren an Wettbewerben zum Thema öff. Raum /Fussverkehr teilgenommen und Auszeichnungen erhalten (Flâneur d'Or, Wakkerpreis, anderer vergleichbarer Wettbewerb; welcher?)	1 = erfüllt
10	Controlling / Monitoring	Die Gemeinde unterstützt die Umsetzung ihrer Mobilitäts/Verkehrsplanung mit einem Monitoring von relevanten Mobilitätsindikatoren	
10.1	Grundlagen: Mikrozensus	Es besteht eine Verdichtung des Mikrozensus	1 = erfüllt bei Kleinstädten nur bewertet falls erfüllt
10.2	Auswertung Mikrozensus	Die Verdichtung ist ausgewertet. Es gibt Aussagen zum Fussverkehr	1 = erfüllt bei Kleinstädten nur bewertet falls erfüllt
10.3	Fussverkehrszählungen	Es werden Fussverkehrs-Erhebungen durchgeführt (Zählungen, Erhebung Aufenthaltsnutzung, Umfragen)	2 = regelmässige Zählungen mit Konzept 1 = vereinzelte Zählungen / Erhebungen; Bewertung bei Kleinstädten mit max. 1 Punkt
10.4	Publikation zum Thema Fussverkehr	Die Erhebungen werden in Publikationen aufbereitet und auf der Webseite angeboten	1 = erfüllt
10.5	Opendata	Die Rohdaten stehen auf Opendata-Portalen zur Verfügung	1 = erfüllt bei Klein- und Mittelstädten nicht bewertet
10.6	Monitoring von Fussverkehrsprojekten	Projekte werden bezüglich Fussverkehr evaluiert / monitort	1 = erfüllt

A4 Resultate

Strategien und Ressourcen

		Grossstädte							Mittelstädte					Kleinstädte						
		Punkte > 100'000 EW	Zürich	Genève	Basel	Lausanne	Bern	Winterthur	Punkte 50'000 - 100'000 EW	Luzern	St.Gallen	Lugano	Biel	Punkte < 50'000 EW	Bellinzona	Chur	Neuchâtel	Zug	Aarau	Locarno
1	Entwicklungsplanung, Raumordnung	5	3	1	4	0.5	4	3	5	3.5	3	2.5	4	4	1	3	1	2	1.5	2
1.1	Masterplan Fussverkehr / Fussverkehrsstrategie	2	1	0	2	0	2	1	2	0.5	1	1	2	2	0.5	1	0.5	1	0.5	0.5
1.2	Verbindlichkeit	1	1	0	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	0.5	1	0.5	1	0.5	1
1.3	Zielsetzungen im Bereich Fussverkehr qualitativ	1	1	1	1	0.5	0.5	1	1	1	1	0.5	1	1	0	1	0	0	0.5	0.5
1.4	Zielsetzungen im Bereich Fussverkehr quantitativ	1	0	0	0	0	0.5	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	Strukturen in der Verwaltung	7	3.5	4	6	7	6.5	2	6	5	4.5	2	4.5	5	4.5	2	5	4	4.5	2.5
2.1	Anzahl Stellenprozente für Thema Fussverkehr	3	1	1	2	3	3	1	3	2	2	1	2	3	3	1	3	2	2.5	1
2.2	Pflichtenheft	1	0.5	1	1	1	0.5	0	1	1	1	0	0.5	0	0	0	0	0	0	0
2.3	Einbezug in die Verkehrsplanung	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0.5	1	1	1	1	1	1	1	1
2.5	Eigene Fussverkehrsprojekte	2	2	1	2	2	2	0	1	1	0.5	0.5	1	1	0.5	0	1	1	1	0.5
	Anzahl Punkte Strategien und Ressourcen	12	6.5	5	10	7.5	10.5	5	11	8.5	7.5	4.5	8.5	9	5.5	5	6	6	6	4.5
	In %		54%	42%	83%	63%	88%	42%		68%	77%	41%	77%		61%	67%	56%	67%	67%	50%

Fusswegnetzplanung

3	Fusswegnetzplanung	12	10	9.5	8.5	5.5	11	7	12	5.5	8.5	4.5	6.5	12	5.5	5.5	6	3.5	6.5	7
3.1	Stand der Fusswegnetzplanung	1	1	1	1	0.5	1	1	1	0.5	1	0	1	1	0.5	1	1	0.5	1	0.5
3.2	Verbindlichkeit des Plans	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0.5	1	1	0.5	1	1	0.5	1	0.5
3.3	Dichte Wegnetz	1	1	1	1	0.5	1	0.5	1	0.5	1	0	1	1	0.5	1	0	0.5	0.5	0.5
3.4	Neue Verbindungen	1	1	1	1	0.5	1	1	1	0	1	0.5	1	1	0.5	0.5	1	0.5	1	0.5
3.5	Querungsstellen enthalten	1	0	1	1	0.5	1	1	1	0.5	0	0.5	0.5	1	0.5	0	0	1	0	0.5
3.6	Beschreibung der Planinhalte	1	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0.5	0.5	1	0.5	0.5	1	0	1	1
3.7	Schulwege	1	1	0.5	1	0.5	1	1	1	1	1	0.5	1	1	1	0.5	0	0	1	1
3.8	detaillierte Analyse mit Prioritäten für die Um-	1	1	1	1	0.5	1	0.5	1	0.5	0.5	0.5	0.5	1	0.5	0	0.5	0.5	0	1
3.9	Massnahmenliste	1	0	0	0	0.5	1	0	1	0.5	1	0.5	0	1	0.5	0	1	0	0.5	1
3.10	Fusswegnetzplan als GIS-Layer	1	1	0	0	0	0	1	1	0	1	0.5	0	1	0	1	0	0	0	0
3.11	Behindertengerechtigkeit: Trottoirabsenkun-	1	1	1	1	1	1	0	1	0.5	0.5	0.5	0	1	0	0	0.5	0	0.5	0.5
3.12	Behindertengerechtigkeit: Bushaltestellen.	1	1	1	0.5	0	1	0	1	0.5	0.5	0	0	1	0.5	0	0	0	0	0
	Anzahl Punkte Fusswegnetzplanung	12	10	9.5	8.5	5.5	11	7	12	5.5	8.5	4.5	6.5	12	5.5	5.5	6	3.5	6.5	7
	In %		54%	42%	83%	63%	88%	42%		46%	71%	41%	77%		61%	67%	56%	67%	67%	50%

Öffentlicher Raum

c		Grossstädte							Mittelstädte				Kleinstädte							
		Punkte > 100'000 EW	Zürich	Genève	Basel	Lausanne	Bern	Winterthur	Punkte 50'000 - 100'000 EW	Luzern	St.Gallen	Lugano	Biel	Punkte < 50'000 EW	Bellinzona	Chur	Neuchâtel	Zug	Aarau	Locarno
4	Qualität öffentlicher Raum	13	10.5	11.5	12.5	11	10.5	9.5	11	8.5	7	7.5	8	9	6.5	7	8	6.5	4.5	7.5
4.1	Plätze	2	2	2	2	2	2	1.5	2	1	1	1	2	1	1	1	0.5	0.5	0.5	0
4.2	Grün- und Freiräume	2	2	2	2	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	0.5	1	0.5	0.5	0.5
4.3	Benützung des öffentlichen Raumes	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0.5	1	1	1	1	1	1	1	1
4.4	Realisierte Leuchtturmprojekte	2	2	2	2	2	2	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
4.5	Leuchtturmprojekte in Vorbereitung	2	1.5	2	1.5	2	2	1.5	1	1	0.5	1	1	1	1	1	1	1	0	1
4.8	Sitzbänke	1	0	1	1	1	0.5	0.5	1	1	0.5	0.5	1	1	0	0.5	1	0	0	1
4.9	Trinkbrunnen	1	1	0.5	1	1	0	1	1	1	0.5	0.5	0.5	1	0.5	1	0	0.5	0	1
4.1	Öffentliche Toiletten	2	1	1	2	1	1	0.5	2	1.5	1.5	2	0.5	2	1	1	2	2	1.5	2
	Anzahl Punkte öffentlicher Raum	13	10.5	11.5	12.5	11	10.5	9.5	11	8.5	7	7.5	7	9	6.5	7	8	6.5	4.5	7.5
	In %		81%	88%	96%	85%	81%	73%		77%	64%	68%	64%		72%	89%	78%	72%	64%	83%

Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs

5	Verkehrsberuhigung / Geschwindigkeiten	18	10	6.5	15.5	10	11	12.5	15	5.5	6	2.5	2.5	6	3.5	8	3	2	5	1.5
5.1	Bestand Fussgängerzonen	3	0.5	2	2	2	0	3	3.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.5	0.0	0.0	0.0	0.0
5.2	Neue Fussgängerzonen	1	0	1	1	0.5	0	1	1.0	1.0	0.5	0.0	1.0	1.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
5.3	Bestand Begegnungszonen	3	1.5	0.5	2.5	1	3	1	3.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0
5.4	Neue Begegnungszonen	2	1.5	0	2	0.5	2	2	1.0	0.5	1.0	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.5	0.0	1.0	0.0
5.5	Bestand Tempo-30-Zonen	3	1.5	0.5	2	1	2	1.5	3.0	1.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0
5.6	Verkehrsberuhigung auf Basisnetz	2	2	0	2	1	1	0	1	0.5	0.5	0	0.5	1	0	0	0.5	0	1	0
5.7	Tempo-60 -Strecken innerorts	2	2	2	2	2	1	2	1	1	1	1	0.5	1	1	1	0	0	1	1
5.8	Fussgängerunfälle	2	1	0.5	2	2	2	2	2	1	1.5	1.5	0.5	2	1.5	2	2	2	2	0.5
6	Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs	13	7	5.5	5.5	9	8.5	9	11	7	5	5	8.5	10	6	7	5	4.5	5.5	6
6.1	Konflikte mit Velos (Bestand)	2	0	0	1	1	1	1	2	1	0.5	1	2	2	1	1	1	0.5	2	1
6.2	Konflikte mit Velos (neu)	2	0	1	1	1	1	1.5	2	1.5	1	1	1	1	1	0.5	0	1	1	1
6.3	Unter- Überführungen	2	1	1	1	2	1.5	2	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0.5	0.5	1
6.4	LSA-Steuerung	2	1.5	1	0.5	1	1.5	1	2	1	1	0	1.5	2	0.5	1.5	0.5	1	1	1
6.5	Trennwirkung	3	2.5	1.5	1.5	2	1.5	1.5	3	1.5	1.5	1	2	3	1	2.5	2	1	1	1.5
6.6	Trottoirüberfahrten	2	2	1	0.5	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1.5	0.5	0.5	0.5	0	0.5
7	Fussgängerstreifen	3	3	3	3	3	3	2.5	3	2.5	3	3	2	3	2.5	1	1.5	1.5	0	3
7.1	Datenbank Fussgängerstreifen	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	0	1
7.2	Schwachstellenanalyse Fussgängerstreifen	1	1	1	1	1	1	0.5	1	0.5	1	1	0	1	1	0.5	0.5	0.5	0	1
7.3	Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0.5	0.5	1	0	0	1
	Anzahl Punkte Fussverkehr als Teil des	34	20	15	24	22	22.5	24	29	15	14	10.5	13	19	12	16	9.5	8	10.5	10.5
	In %		59%	44%	71%	65%	66%	71%		52%	48%	53%	65%		63%	53%	57%	42%	55%	55%

Kommunikation, Controlling

		Grossstädte							Mittelstädte					Kleinstädte						
		Punkte > 100'000 EW	Zürich	Genève	Basel	Lausanne	Bern	Winterthur	Punkte 50'000 - 100'000 EW	Luzern	St.Gallen	Lugano	Biel	Punkte < 50'000 EW	Bellinzona	Chur	Neuchâtel	Zug	Aarau	Locarno
8	Signalisation / Orientierung	3	2	2	3	1	1	2	3	2	2.5	2	2.5	3	2	1.5	1	0.5	2	2
8.1	Informations- und Fusswegleitsysteme	2	1	1	2	0	1	1	2	1	1.5	1	2	2	1	1	0	0.5	2	1
8.3	Umsetzung der Signalisierung Sackgasse mit Ausnahme	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0.5	1	1	0.5	1	0	0	0	1
9	Kommunikation / Netzwerk / Weiterbildung	10	5	7	8.5	7.5	6	3.5	7	5	4.5	4	4	6	2.5	2	4.5	3	4	3
9.1	Fussverkehr auf der städtischen Webseite	1	0.5	1	1	1	1	0	1	0.5	0.5	1	0	1	0	0	0	0	0.5	0.5
9.2	Newsletter / Medienmitteilung	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9.3	Kampagnen	3	1	1	2.5	2	0	0	1	0	0.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9.4	Austauschplattform Verbände, Quartiervereine	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0.5	1	1	0.5	1	1	1	1	0.5
9.5	Engagement in Städte-Netzwerken	2	1.5	1	1	1.5	2	1.5	2	2	1	1	1.5	2	1	0.5	1.5	2	1.5	1.5
9.6	Weiterbildung im Bereich Fussverkehr	1	0	1	1	1	1	0	1	0.5	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0.5
9.7	Wettbewerbsteilnahme und Auszeichnungen	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0.5	1	1	1	0.5	1	1	0	1	0
10	Controlling / Monitoring	7	6.5	5.5	7	4	3	1.5	6	3.5	1	0.5	4.5	3	0.5	2.5	3	0	0.5	0.5
10.1	Grundlagen: Mikrozensus	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
10.2	Auswertung Mikrozensus	1	0.5	1	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
10.3	Fussverkehrszählungen	2	2	2	2	2	1	0.5	2	1	0.5	0.5	1	1	0.5	0.5	1	0	0.5	0.5
10.4	Publikation zum Thema Fussverkehr	1	1	1	1	1	0	0	1	0	0.5	0	1	1	0	0	1	0	0	0
10.5	Opendata	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10.6	Monitoring von Fussverkehrsprojekten	1	1	0.5	1	1	0	0	1	0.5	0	0	0.5	1	0	0	1	0	0	0
	Anzahl Punkte Kommunikation, Controlling	20	13.5	14.5	18.5	12.5	10	7	16	10.5	8	6.5	11	12	5	6	8.5	3.5	6.5	5.5
	In %		68%	73%	93%	63%	50%	35%		66%	50%	41%	69%		42%	71%	43%	29%	54%	46%

Gesamttotal

		Zürich	Genève	Basel	Lausanne	Bern	Winterthur	Luzern	St.Gallen	Lugano	Biel	Bellinzona	Chur	Neuchâtel	Zug	Aarau	Locarno
	Strategien, Ressourcen	54%	42%	83%	63%	88%	42%	68%	77%	41%	77%	61%	67%	56%	67%	67%	50%
	Fusswegnetzplanung	83%	79%	71%	46%	88%	58%	46%	71%	38%	33%	46%	60%	46%	29%	54%	58%
	Öffentlicher Raum	81%	88%	96%	85%	73%	73%	77%	64%	68%	59%	72%	89%	78%	78%	64%	83%
	Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs	59%	44%	71%	65%	66%	71%	52%	48%	53%	70%	63%	53%	57%	47%	55%	55%
	Kommunikation, Controlling	68%	73%	93%	63%	50%	35%	66%	50%	41%	69%	42%	71%	43%	29%	54%	46%
	Gesamttotal	69%	65%	83%	64%	73%	56%	62%	62%	48%	62%	57%	68%	56%	50%	59%	57%