

Detailkonzept

Oktober 2020

GEHsund

Städtevergleich Fussverkehr Phase 2: Gemeindevergleich

Hintergrund und Ausgangslage

Im Projekt GEHsund-Städtevergleich Fussverkehr wurden im Zeitraum von 2018 bis 2020 insgesamt 16 Schweizer Städte mit unterschiedlichen Einwohnerzahlen und aus verschiedenen Regionen auf ihre Fussverkehrsfreundlichkeit hin untersucht. Alle Schweizer Grossstädte waren beteiligt. Es war das erste Mal überhaupt, dass eine solche Untersuchung und ein Quervergleich unter verschiedenen Städten in der Schweiz vorgenommen wurden. Die Ergebnisse zeigen, dass es deutliche Defizite in der Infrastruktur, dem politisch-planerischen Umgang mit dem Fussverkehr und auch Unzufriedenheiten in der Bevölkerung gibt. Defizite stellen aber gleichzeitig auch Potenziale zur Optimierung der Bedingungen beim Fussverkehr dar. Werden diese behoben, so führt die Verbesserung zu mehr Bewegung zufuss. Das Projekt konnte beachtliche Aufmerksamkeit für den Fussverkehr in den Medien und in den Verwaltungsstellen erzielen. Der Vergleich sensibilisierte sowohl Fachpersonen als auch die Bevölkerung der teilnehmenden Städte.

Der Nutzen von mehr Bewegung zufuss ist unbestritten:

Volkswirtschaftlicher Nutzen

- Der externe Nutzen des Fussverkehrs in der Schweiz beträgt rund 900 Mio. Schweizer Franken pro Jahr. Epidemiologische Studien zeigen auf, dass ein Zusammenhang besteht zwischen körperlicher Aktivität im Fussverkehr und einem verringerten Risiko bezüglich Diabetes, Herz-Kreislaufkrankungen, verschiedenen Krebsarten, Demenz und Depression (Bundesamt für Raumentwicklung 2018).

Klima- und Umweltnutzen

- Eine Steigerung des Fussverkehrsanteils am Modal Split führt zu einer Verringerung der Emissionen und damit zu einer Verbesserung des Klimas im Allgemeinen. Fussverkehr ist sehr leistungsfähig und dabei äusserst raumeffizient.

Sozialer Nutzen

- Zufussgehende nehmen ihr Umfeld bewusst wahr, sind soziale Akteure und beleben die öffentlichen Räume.

Persönlicher Gesundheitsgewinn

- wer zufuss geht, tut seiner Gesundheit etwas Gutes und lebt länger.

Ziele des Gemeindevergleichs

Die zweite Phase des Städtevergleichs fokussiert auf kleinere Städte und Gemeinden in Agglomerationen. Während bei grossen Städten der Fussverkehr bereits einen gewissen Stellenwert als Verkehrsmittel hat, besteht in Agglomerationsgemeinden eher die Gefahr, dass die Grundmobilität des Gehens in Vergessenheit gerät. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass der Fussverkehr auch dort ein grosses ungenutztes Potenzial hat, das sich sowohl für Bewegungsförderung als auch

zum Brechen der Verkehrsspitzen eignet. Der Gemeindevergleich soll einen Beitrag dazu leisten, diese Potenziale zu erkennen und soll Hinweise geben, wie sie nutzbar gemacht werden können.

Spezielles Ziel des Gemeindevergleichs ist das Etablieren der verwendeten Werkzeuge, damit eine Wiederholbarkeit des Vergleichs oder die Durchführung von Teilkomponenten auch mit einfachen Mitteln durch kommunale Verwaltungsstellen oder andere Fachpersonen möglich wird. Zudem wird die Eingliederung in bestehende Prozessabläufe von Kanton und Gemeinden überprüft. Das Amt für Verkehr des Kantons Zürich hat sich zur Verfügung gestellt, um bei dieser Fragestellung beratend mitzuwirken.

Konkrete Projektziele sind:

- Bewertung der Fussverkehrssituation in den Gemeinden aus Sicht der Bevölkerung, der Verwaltung und der Expertinnen und Experten
- Grundlagen liefern für die Verbesserung der Fussverkehrsinfrastruktur in Städten und Gemeinden im Agglomerationsraum der Deutschschweiz und der Romandie
- Ableiten von gemeindebezogenen Handlungsempfehlungen aufgrund der Resultate und den Gemeindevergleichen
- Nutzbarmachen der verwendeten Methodik und des Arbeitsinstrumentariums für die Gemeindeverwaltungen oder von diesen beauftragten Planungsbüros
- Sicherstellung der Wiederholbarkeit des Gemeindevergleichs und seiner Komponenten
- Prüfung der Integrationsmöglichkeiten des Vergleichs in etablierte Planungsprozesse

Weitergehende Projektziele sind:

- Beitrag zur Förderung der Gesundheit und Verbesserung des Klimas durch verstärkte Integration des Zufussgehens in die Alltagsbewegung
- Beitrag zur Förderung des sozialen Austauschs und der Identifikation der Bevölkerung mit der Gemeinde

Outputs und Publikationen

- Informationsveranstaltungen für die beteiligten Gemeinden
- Öffentliche Schlussveranstaltung
- Schlussbericht Gemeindevergleich (DE, FR)
- Anleitungen zu den Teilen des Gemeindevergleichs zu Methodik und Vorgehen
- Fact-Sheet pro Gemeinde (4 - 8 Seiten) mit den wichtigsten Resultaten
- Verfügbarmachen der Komponenten für eine dauerhafte Verankerung als Arbeitsinstrument
- Verfügbarmachen der «Survey-App» und der Geodaten für weitere Anwendungen
- Artikel und themenspezifische Publikationen für Fachzeitschriften und andere Medien

Teilnehmende Gemeinden

Der Gemeindevergleich wird aktuell in 15 Gemeinden durchgeführt. Die berücksichtigten Kriterien bei der Auswahl dieser Gemeinden waren:

- Gemeindegrösse zwischen 10'000 und 45'000 Einwohnenden
- Lage in unterschiedlichen Kantonen
- Lage in unterschiedlichen Sprachregionen (Deutschschweiz und Romandie)
- Finanzielle und personelle Beteiligung der Gemeinde

Partnergemeinden

Adliswil, Allschwil, Bülach, Dübendorf, Emmen, Frauenfeld, Horgen, Meyrin, Nyon, Olten, Rapperswil-Jona, Renens, Sion, Thun, Uster

Aufbau des Gemeindevergleichs Fussverkehr

Der Gemeindevergleich Fussverkehr beinhaltet wiederum drei Teilprojekte mit unterschiedlichen methodischen Herangehensweisen, die dazu dienen, Fussverkehr möglichst ganzheitlich zu erfassen: Fussverkehrstest (Infrastruktur), Umgang in der Planungspraxis und eine Umfrage zur Zufriedenheit der Bevölkerung.

Teil 1: Fussverkehrstest – Bewertung der Infrastruktur

Als Grundlage dienen die Erfahrungen aus dem Fussverkehrstest von umverkehr und der Phase 1 des Städtevergleichs, für welche in Zusammenarbeit mit der Hochschule Rapperswil (neu: OST) und Prof. Klaus Zweibrücken der Test entwickelt wurde. Die Methodik des Fussverkehrstests hat sich bewährt und soll, mit wenigen Modifikationen, auch für den Gemeindevergleich angewendet werden. Das bestehende GIS-basierte Arbeitstool soll konsolidiert und als Planungsinstrument für Gemeinden etabliert werden.

Inhaltlich wird die Qualität der Elemente der Fussverkehrsinfrastruktur (wie sie in der Grundnorm Fussverkehr/SN 640 070 beschrieben sind) mit einem umfassenden Kriterienset bewertet. Die Einzelbewertungen je Element werden zu Gesamtwerten zusammengefasst. Diese geben für den gesamten Untersuchungsbereich eine Aussage zur Infrastrukturqualität. Daneben sind Auswertungen für bestimmte Netzelemente möglich, also z.B. über die Gesamtqualität der Querungen, der Haltestellen, der Strecken usw. So kann der Umfang und die Schwerpunkte des Handlungsbedarfs erkannt werden. Zwischen Untersuchungsbereichen können gesamthafte Quervergleiche, aber auch solche zu einzelnen Netzelementen vorgenommen werden. Für die zuständigen Ämter sind auch die Aussagen interessant, bei welchen Netzelementen auf den untersuchten Wegstrecken die grössten Mängel liegen oder wo die Anforderungen am besten erfüllt sind. Die Testergebnisse können für weitergehende Schwachstellenanalysen herangezogen werden.

Der Fussverkehrstest besteht aus folgenden Arbeitsschritten:

Begehungsplanung: Um sicher zu stellen, dass möglichst gut frequentierte Strecken erhoben werden, werden Start- und Endpunkte der Begehungsrouten an sogenannten „Aktivitätspunkten“ festgelegt. Dazu zählen Bahnhöfe, Spitäler, Schulen, Einkaufszentren, wichtige Freizeitinfrastrukturen oder Entwicklungsgebiete. Die Start- und Endpunkte dienen dazu, eine Art Durchmesserlinien für die Begehungen festzulegen. Es wird bei der Festlegung der Begehungsrouten darauf geachtet, dass Bereiche mit hoher Beschäftigungsdichte, wichtigen Arbeitgebern oder hoher Dichte an publikumsintensiven Einrichtungen begangen werden. Aber auch schwächer frequentierte Bereiche werden berücksichtigt. Es wird Wert darauf gelegt, dass die Auswahlmethodik bei allen Gemeinden ähnlich ist. Die Begehungsplanung wird mit den zuständigen Personen der beteiligten Gemeinden abgestimmt.

Erhebung und Bewertung vor Ort: Das GIS-basierte Erhebungstool wurde auf der Survey123-App von ArcGIS entwickelt und ermöglicht mit den eingesetzten Tablets oder Mobiltelefonen eine georeferenzierte Aufnahme der Elemente des Fussverkehrsnetzes. Bewertet werden die Elemente Strecken, Querungen (einschl. Unterführungen), ÖV-Haltestellen und Plätze. Die Streckentypen werden in Trottoirs an Haupt- und Quartierstrassen, reinen Fusswegen und Streckenabschnitten mit Mischverkehr unterschieden. Die Querungen werden in solche mit und ohne Vortritt, mit LSA oder Unterführungen unterteilt. Die Bewertung folgt einer einfachen Systematik, jedes Kriterium wird nach seinem Erfüllungsgrad beurteilt: erfüllt, nicht erfüllt oder teilweise erfüllt. Im Ergebnis entsteht für die Begehungsstrecken eine detaillierte Bewertung der Qualität der Infrastruktur.

Die Begehungen in den 16 Gemeinden werden geplant und durchgeführt von März bis Oktober 2021.

Auswertung der Begehung:

- Nachbearbeitung: Kontrolle und Validierung in ArcGIS Pro
- Erstellung von Tabellen und eventuell weiteren Masszahlen zu Vergleichszwecken; verglichen werden die einzelnen Elemente und die Qualität der erhobenen Fusswegeninfrastruktur insgesamt
- Erstellen von thematischen Karten

Teil 2: Planungspraxis – Indikatoren zum Stellenwert des Fussverkehrs

Mit dem Teil Planungspraxis wird der Stellenwert und die Einbettung des Aspektes Fussverkehr in der kommunalen Planung und Verwaltung erfasst und für die Durchführung von Wirkungskontrollen nutzbar gemacht. Dabei werden Wirkungen von spezifischen Fussverkehrsprojekten, Förderstrategien oder Kommunikationsmassnahmen erfasst und Synergien einer fussgängerfreundlichen Planung mit der Gesundheitsförderung (Bewegungsförderung) und mit dem Programm Energiestadt thematisiert. Das Indikatorenset aus 10 Themenbereichen (siehe unten) stützt sich auf folgende drei Vorarbeiten:

- Massnahmenkatalog von Energiestadt
- Städtevergleich Mobilität: Vergleichende Betrachtung der Städte Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich im Jahre 2015
- Verträglichkeitskriterien für den Strassenraum innerorts (SVI-Forschungsprojekt)

Die 10 Themenbereiche des Indikatorensets

1. Verankerung des Fussverkehrs in Entwicklungsplanung und Raumordnung
 2. Strukturen in der Verwaltung
 3. Fusswegnetzplanung/Schwachstellenanalyse/Massnahmenplanung
 4. Qualität des öffentlichen Raumes
 5. Verkehrsberuhigung
 6. Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs
 7. Fussgängerstreifen
 8. Signalisation und Signaletik
 9. Kommunikation/Netzwerke/Weiterbildung
 10. Controlling/Monitoring
-

Erhebungsmethode:

Fragebogen und Interview mit Ansprechperson der Gemeindeverwaltung

Die zuvor bestimmte Ansprechperson der Gemeinde füllt selbständig einen entsprechend aufbereiteten Fragebogen aus. Der Aufwand kann je nach Verfügbarkeit der Daten etwas unterschiedlich sein und wird sich im Rahmen von 2-4 Arbeitsstunden bewegen.

Im Fragebogen wird abgefragt, welche Instrumente, Daten und Statistiken zu den fussverkehrsrelevanten Themenbereichen vorhanden sind. Die Beurteilung erfolgt nach einem zuvor festgelegten Punktesystem. Nach dem Ausfüllen des Fragebogens wird ein Videocall oder eine Sitzung mit dem GEHsund-Projektverantwortlichen zur gemeinsamen Validierung der Antworten organisiert.

Die Befragungen und Interviews werden geplant und durchgeführt von Februar bis Oktober 2021.

Teil 3: Zufriedenheit – Bevölkerungsumfrage zum Fussverkehr

Die Zufriedenheit der Bevölkerung mit der Fussverkehrssituation wird mit einer Online-Umfrage erhoben. Als methodische Grundlage dient der Fragebogen aus dem vorhergehenden Projekt Städtevergleich. Nötige Anpassungen der Fragestellungen und eine Reduktion des Umfangs erfolgen vorgängig. Die Teilnehmenden der Online-Befragung werden gebeten, die Situation in ihrer Gemeinde anhand von vorformulierten Bewertungsaussagen zu beurteilen. Die Aussagen sind in unterschiedliche Themenblöcke gegliedert und werden mit einer sechsstufigen Skala bewertet.

Die Fragen bewegen sich in folgenden 6 Themenblöcken:

- Fusswegnetz
- Infrastruktur
- Wohlbefinden
- Verkehrsklima
- Verkehrspolitik

Zudem wird das allgemeine Verhalten als FussgängerIn und die persönlichen Angaben der Teilnehmenden abgefragt. Die Gemeinden sind aufgefordert, eigene Kommunikationsgefässe und Strukturen (z.B. Medien, Anzeiger, Vereine, Ausbildungsstätten, Schulen oder grössere Arbeitgeber) zur Multiplikation der Onlineumfrage zu nutzen. Damit in jeder Gemeinde mindestens 130 Teilnahmen erreicht werden, ist ein aktives Streuen der Umfrage seitens der Gemeinde notwendig.

Es darf davon ausgegangen werden, dass insbesondere Personen, welche an der Thematik interessiert und davon betroffen sind, an der Umfrage teilnehmen. Damit widerspiegelt die Umfrage das Stimmungsbild der betroffenen Bevölkerungskreise. Die soziodemografische Verteilung der Befragten wird geprüft und kommuniziert.

Die Umfrage ist ab März bis September 2021 online verfügbar. Die Projektverantwortliche wird die Gemeinden kontinuierlich über den aktuellen Stand der Teilnehmerzahlen informieren. Bei zu tiefen Zahlen müssen weitere Verbreitungsmöglichkeiten (z.B. eine Sensibilisierungsveranstaltung) diskutiert werden.

Beispiele aus rund 40 Bewertungsaussagen

	6 Trifft voll und ganz zu	5 Trifft zu	4 Trifft eher zu	3 Trifft eher nicht zu	2 Trifft nicht zu	1 Trifft ganz und gar nicht zu	Keine Antwort
Die Stadt ist vielseitig begrünt (Rasenflächen, Bäume, Hecken usw.).							
Die Stadt bietet FussgängerInnen viele Abkürzungen.							
Ich erlebe die Velofahrenden als rücksichtsvoll.							
Ein sauberes öffentliches WC erreiche ich innert nützlicher Frist.							

Kontakt und Zuständigkeiten

Mit der Zusammenarbeit von Fussverkehrsexpertinnen und -experten von umverkehr, Fussverkehr Schweiz, Ostschweizer Fachhochschule und mit fachlicher Unterstützung von Prof. Klaus Zweibrücken wurde eine gut funktionierende bereits erprobte Projektstruktur gefunden. Die drei beteiligten Organisationen ergänzen sich ideal und die Synergien können maximal ausgeschöpft werden. Für die Realisierung des Projekts wird folgende Aufgabenteilung vorgenommen:

Veronika Killer, umverkehr

Projektleitung, Umfrage, Begehungen, Öffentlichkeitsarbeit, Konzept zur Verankerung

Dominik Bucheli, Fussverkehr Schweiz

Definition und Erhebung des Indikatorensets zur Planungspraxis, Entwicklung und Generierung des Faktenblattes pro Gemeinde, Multiplikation der Methodik in Fachkreisen

Prof. Claudio Büchel, OST (Hochschule Rapperswil)

Konsolidierung des digitalen GIS-basierten Erhebungsinstrumentes

Prof. Klaus Zweibrücken

Konzept zur Verankerung, Anpassungen in der Methodik im Hinblick auf die Verankerung, Publikation der Resultate in Fachkreisen, Qualitätssicherung

Unterstützung

Die Weiterentwicklung und Durchführung des Projektes wird massgeblich durch Energie Schweiz finanziert. Finanzielle Unterstützung leisten ausserdem die Partnergemeinden und der Kanton Zürich. Beide stellen auch personelle Ressourcen zur Unterstützung zur Verfügung.

Mit bestem Dank an:



Kanton Zürich und Partnergemeinden

Quellen

Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

Bundesamt für Statistik (BFS), Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), 2015

Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), 2018

Städtevergleich Mobilität, 2017

Vergleichende Betrachtung der Städte Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich im Jahre 2015.

Städtevergleich Fussverkehr (2020) Schlussbericht: Fussgängerfreundlichkeit in 16 Städten

www.umverkehr.ch/www.fussverkehr.ch

Städtevergleich Fussverkehr, Teilbericht 1: Fussverkehrstest – Bewertung der Infrastruktur umverkehr und HSR, 2020

Städtevergleich Fussverkehr, Teilbericht 2: Planungspraxis – Indikatoren zum Stellenwert des Fussverkehrs Fussverkehr Schweiz, 2020

Städtevergleich Fussverkehr, Teilbericht 3: Zufriedenheit – Bevölkerungsumfrage zum Fussverkehr umverkehr und Fussverkehr Schweiz, 2020

Städtevergleich Fussverkehr (2020) Faktenblätter

www.umverkehr.ch/www.fussverkehr.ch

Zeitplan

