

Sachdokumentation:

Signatur: DS 405

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/405



Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.



umverkehR – Fussverkehrs-Test in 8 Städten

1. Inhalt

1. Inhalt	2
2. Einleitung.....	4
3. Methodik des Fussverkehr-Tests	4
3.1 Die Elemente des Fussverkehrsnetzes	4
3.2 Aufteilung der Bewertungsstrecke in Netzelemente.....	5
3.3 Grundanforderungen an Fussverkehrsnetze	5
3.3.1 Hohe Netzdichte.....	6
3.3.2 Direkte und umwegfreie Verbindungen.....	6
3.3.3 Angemessene Dimensionierung.....	6
3.3.4 Minimierung der Widerstände.....	7
3.3.5 Sichere Querungen	7
3.3.6 Niedrige Geschwindigkeiten	7
3.3.7 Hohe soziale Sicherheit.....	8
3.3.8 Massstäbliche Gestaltung	8
3.3.9 Berücksichtigung der Anforderungen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen.....	8
3.3.10 Bewertungskriterien für Anlagen des Fussverkehrs.....	8
3.4 Bewertungsblätter	9
3.4.1 Kategorien und Kriterien der (Strecken-) Abschnitte.....	10
3.4.2 Hauptstrassenquerungen (HS-Querungen)	11
3.4.2.1 Kategorien und Kriterien der Querungen ohne Lichtsignalanlage (LSA) ...	11
3.4.2.2 Kategorien und Kriterien der Querungen mit Lichtsignalanlage (LSA)	12
3.4.3 Kategorien und Kriterien der Plätze	13
3.4.4 Kategorien und Kriterien der Haltestellen	14
3.5 Auswahl der Begehungsrouten	14
3.6 Sample.....	15
3.7 Durchführung und Auswertung der Bewertung.....	15
3.8 Repräsentativität	16
4. Resultate des Fussverkehrs-Tests.....	17
4.1 Haupt-Resultate des Fussverkehrs-Tests.....	17
4.2 Detailauswertung Abschnitte	19
4.2.1 Verkehrsberuhigte Zonen	19
4.2.2 Kopfsteinpflaster	19
4.2.3 Möbliering	20

4.2.4	Kategorienauswertung Abschnitte	21
4.2.5	Mischverkehr Velo- und Fussverkehr	23
4.2.6	Städtevergleich Kategorien beim Netzelement Abschnitt	25
4.2.7	Abschnittsraking	27
4.2.8	Attraktive Brücken	33
4.3	Detailauswertung HS-Querungen.....	33
4.3.1	Kategorienauswertung HS-Querungen.....	33
4.3.2	Städtevergleich Kategorien beim Netzelement HS-Querungen	35
4.3.3	Querungen mit Lichtsignalanlagen (LSA)	36
4.3.4	Querungen ohne Lichtsignalanlagen (LSA)	37
4.3.5	Querungsranking.....	38
4.4	Detailauswertung Plätze.....	43
4.4.1	Kategorienauswertung Plätze.....	45
4.4.2	Städtevergleich Kategorien beim Netzelement Plätze	46
4.4.3	Platzranking	47
4.5	Detailauswertung Haltestellen	52
4.5.1	Kategorienauswertung Haltestellen	52
4.5.2	Städtevergleich Kategorien beim Netzelement Haltestellen.....	53
4.5.3	Haltestellenranking.....	55
5.	Auswertung gesamte Route Stadt für Stadt.....	59
5.1	Route: Fussverkehrs-Test Basel	60
5.2	Route: Fussverkehrs-Test Bern.....	61
5.3	Route: Fussverkehrs-Test Biel	62
5.4	Route: Fussverkehrs-Test Luzern	63
5.5	Route Fussverkehrs-Test St. Gallen.....	64
5.6	Route: Fussverkehrs-Test Thun	65
5.7	Route: Fussverkehrs-Test Winterthur.....	66
5.8	Route: Fussverkehrs-Test Zürich	67
6.	Fazit.....	68
7.	Verwendete Literatur.....	69
8.	Anhang.....	70
9.	Dank	70

2. Einleitung

umverkehR wollte es genauer wissen: Wie viel Platz bleibt den FussgängerInnen in unseren Städten im täglichen Gerangel um genügend Raum? Denn geht es in verkehrspolitischen Debatten um die knappen Raumverhältnisse in den Städten, ist meistens vom Kampf zwischen Auto und Velo oder von der Förderung des öffentlichen Verkehrs die Rede. Der Fussverkehr geht hierbei allzu häufig vergessen. Wieso eigentlich? Ist das Gehen doch die Basis unserer alltäglichen Fortbewegung. Etwa jeder vierte Weg wird in den Städten zu Fuss zurückgelegt. Um herauszufinden, wie fussgängerfreundlich die Fusswege in unseren Städten sind, führte umverkehR im Sommerhalbjahr 2016 in acht Deutschschweizer Städten einen Fussverkehrs-Test durch. Es sind dies die folgenden Städte: Basel, Bern, Biel, Luzern, St. Gallen, Thun, Winterthur und Zürich. Hierfür entwickelten wir zusammen mit dem Verkehrsplaner Klaus Zweibrücken von der Hochschule Rapperswil einen umfangreichen Kriterienkatalog. In dem hier vorliegenden Bericht zum umverkehR-Fussverkehrs-Test sind die Ergebnisse unserer Begehungen in den acht Städten zusammengetragen. In Kapitel 3 werden ausführlich unsere Methodik und unser Vorgehen beschrieben. In Kapitel 4 sind im Weiteren sämtliche einzelnen und vergleichenden Auswertungen des Fussverkehrs-Tests aufgeführt und beschrieben.

3. Methodik des Fussverkehr-Tests

3.1 Die Elemente des Fussverkehrsnetzes

Das Netz des Fussverkehrs besteht aus verschiedenen Netzelementen, die wie folgt typisiert werden können:

- Strecken (Abschnitte)
- Flächen (Plätze, Begegnungszonen o.ä.)
- Querungen (Fussgängerstreifen, Lichtsignalanlagen usw.)

Der Fussverkehrs-Test baut auf dieser Typisierung auf und beinhaltet deshalb für Strecken-Abschnitte, Plätze und Hauptstrassenquerungen unterschiedliche Erhebungsblätter. Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind wichtige Verknüpfungen mit dem Fussverkehrsnetz. Deshalb werden Haltestellenbereiche mit einem eigenen Erhebungsblatt gesondert bewertet. Die vier Netzelemente Abschnitte, Hauptstrassenquerungen (HS-Querungen), Plätze und Haltestellen bilden zusammen eine Route.

3.2 Aufteilung der Bewertungsstrecke in Netzelemente

Vor der eigentlichen Begehung und Bewertung ist es nötig, die zu bewertende Strecke in die oben erwähnten typischen Bestandteile aufzuteilen. Die Bewertung erfolgt zunächst also nicht für ganze Wegstrecken, sondern immer für die Netzbestandteile, die die zu bewertende Wegstrecke beinhaltet. Für Vergleichszwecke ist es aber möglich, die Bewertung für eine ganze Wegstrecke zusammenzufassen.

3.3 Grundanforderungen an Fussverkehrsnetze

Das Fussverkehrsnetz dient einer Vielzahl von NutzerInnengruppen, die teilweise völlig unterschiedliche Anforderungen haben. Deshalb ist die Fülle der Anforderungen, die erfüllt werden müssen, nirgends grösser als beim Fussverkehrsnetz. Die im Fussverkehrs-Test formulierten Bewertungskriterien sind aus diesen Anforderungen abgeleitet.

Das Fussverkehrsnetz soll dies alles leisten:

- eine hohe Netzdichte aufweisen
- umwegfrei verlaufen
- ausreichenden Bewegungsraum bieten (genügend Platz)
- angenehmes Gehen ermöglichen
- bequem nutzbar sein
- verkehrssicher sein
- subjektiv und objektiv (sozial) sicher sein
- möglichst störungsfrei verlaufen
- übersichtlich und begreifbar sein
- gute Orientierungsmöglichkeiten bieten
- Aufenthaltsqualitäten bieten
- Anforderungen von NutzerInnengruppen mit Mobilitätseinschränkungen berücksichtigen

3.3.1 *Hohe Netzdichte*

Fussverkehr ist aufgrund seiner geringen Geschwindigkeiten sehr umwegempfindlich. Deshalb muss das Fussverkehrsnetz flächendeckend, engmaschig und zusammenhängend sein. Innerorts ist eine hohe Netzdichte mit einer Maschenweite von < 100 m (vgl. SN 640 070) anzustreben. Grössere Abweichungen der tatsächlich begehbaren Strecke von der Wunschlinie (Luftlinie) sind zu vermeiden. Insbesondere bei Querungen werden Abweichungen von der Wunschlinie bereits ab 5 m nicht mehr akzeptiert (vgl. SN 640 070). An verkehrsorientierten Strassen im Siedlungsbereich sind beidseitig Fussverkehrsanlagen vorzusehen, in der Regel Trottoirs.

3.3.2 *Direkte und umwegfreie Verbindungen*

Der Fussverkehr ist sehr umwegempfindlich; selbst kleinste Umwege werden oft nicht akzeptiert. Fussverkehrsanlagen müssen deshalb unbedingt umwegfrei geführt werden. Bei Strassen mit intensiver Umfeldnutzung (beispielsweise Geschäften) können deshalb z.B. Quermöglichkeiten im gesamten Strassenverlauf (flächiges Queren) erforderlich werden.

3.3.3 *Angemessene Dimensionierung*

Die Grundbreiten von Fussverkehrsanlagen ergeben sich aus dem Raumbedarf des Fussverkehrs (vgl. SN 640 201) und seinem dynamischen Gehverhalten. Zu beachten ist dabei, dass FussgängerInnen häufig nebeneinander gehen und Regenschirme, Taschen u.a. mit sich tragen. Personen mit Kinderwagen, mit Rollatoren, in Rollstühlen (vgl. BehiG) und bis zu einem bestimmten Alter auch Kinder mit Fahrrädern sowie Personen mit fahrzeugähnlichen Geräten, die auf Fussverkehrsanlagen zugelassen sind, müssen ebenfalls ausreichend Platz haben.

In der Grundnorm Fussverkehr wird für einen Normalfall (z.B. normal frequentiertes Trottoir) ein Mass von 2 m Breite als genügend für das Nebeneinandergehen von zwei Personen angesehen. Hinzu kommen sogenannte „Umfeldzuschläge“ von beidseits 20–50 cm, sodass Grundmasse von mindestens 2,5 m Breite für ein Trottoir resultieren.

Die an die Fussverkehrsflächen angrenzenden Nutzungen sind mit einer Erweiterung des Flächenbedarfs für die Fussverkehrsanlage verbunden und bei der Dimensionierung zu berücksichtigen. Für den Wartebereich einer ÖV-Haltestelle soll eine Mehrbreite von mindestens 1,50

m (gemäss SN 640 070) berücksichtigt werden. Über die Transportfunktion hinaus wird in bestimmten Bereichen auch die Aufenthaltsfunktion flächenbedarfwirksam.

3.3.4 *Minimierung der Widerstände*

Fussverkehrsanlagen sollen grundsätzlich von stationären (z.B. Maste usw.) oder temporären Hindernissen (z.B. Abfallcontainer) freigehalten werden. Wartezeiten an Lichtsignalanlagen sind so gering wie möglich zu halten. Ab einer Wartezeit von 20–30 Sekunden steigt die Anzahl FussgängerInnen, die bei roter Ampel queren, deutlich an.

3.3.5 *Sichere Querungen*

Eine nachfragegerechte Lage und Dichte von Querungsstellen insbesondere im Bereich von verkehrorientierten Strassen erhöht die Sicherheit für den Fussverkehr, weil sich dadurch der Zwang zum ungeschützten Queren an ungünstigen Stellen reduziert.

In beidseits angebauten Strassen ist grundsätzlich ein linienhafter (das heisst auf der ganzen Strecke an jedem Punkt auftretender) Querungsbedarf zu erwarten, der durch geeignete Massnahmen unterstützt werden sollte. Nur bei vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hoch belasteten Strassen kann es nötig werden, den Querungsbedarf zu bündeln. Gebündelte Querungen sollten entweder baulich (Schutzinsel) oder durch eine Lichtsignalanlage (LSA) abgesichert sein. Unter- und Überführungen sind möglichst zu vermeiden, weil sie Umwege darstellen und schlecht akzeptiert werden. Bei Lichtsignalanlagen stellen lange Wartezeiten und gleichzeitiges Grün für FussgängerInnen und Fahrzeuge (sogenanntes Konfliktgrün) eine Gefahr dar.

3.3.6 *Niedrige Geschwindigkeiten*

Reduzierte Geschwindigkeiten im Motorfahrzeugverkehr sind insbesondere an vom Fussverkehr hoch belasteten Strassen vorteilhaft. Sicherheitsdefizite für den Fussverkehr beruhen zum grössten Teil auf den hohen Geschwindigkeiten anderer Verkehrsarten.

3.3.7 *Hohe soziale Sicherheit*

Fussverkehrsanlagen sollen sicher und angstfrei erlebbar sein. Die Angst vor Überfällen oder Übergriffen kann durch Gestaltung, Möblierung und Beleuchtung beeinflusst werden. Bedeutsam für das Sicherheitsempfinden ist die Anwesenheit anderer Menschen. Günstig sind daher Umfeldnutzungen, die eine soziale Kontrolle übernehmen können. Anlagen für den Fussverkehr sollten auch von der Fahrbahn gut einsehbar und übersichtlich sein und tote Winkel und Nischen vermeiden.

3.3.8 *Masstäbliche Gestaltung*

Für ein angenehmes Gehen und für den Aufenthalt soll der Strassenraum dem Fussverkehrsmassstab entsprechend gestaltet sein und ein unverwechselbares, von regionalen und örtlichen Eigenarten geprägtes Erscheinungsbild aufweisen. Beleuchtung, Bepflanzung und Materialisierung, aber auch Rastplätze (Bänke) zum Sitzen und Erholen sind wichtige Bausteine einer charakteristischen Gestaltung, die aufeinander und auf die ortstypische Situation abzustimmen sind.

3.3.9 *Berücksichtigung der Anforderungen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen*

Auf Grundlage des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) und der SN 640 075 sowie von Leitlinien der Behindertenverbände können die Anforderungen der Personen mit Mobilitätseinschränkungen klar definiert werden (z.B. Rampen, Absenkungen, taktile Flächen, Leitsysteme).

3.3.10 *Bewertungskriterien für Anlagen des Fussverkehrs*

Es existieren verschiedene methodische Ansätze für die Bewertung der Qualität der Teile von Fussverkehrsanlagen, die für diesen Fussverkehrs-Test in einer handhabbaren Form zusammengeführt wurden. Die Kriterien wurden in mehreren Testläufen auf ihre Praxistauglichkeit

getestet und, wo nötig, modifiziert und ergänzt. Die vorliegende Form hat sich für die häufigsten auftretenden Fälle bewährt; für die Beschreibung spezieller Verhältnisse steht auf den Bewertungsbögen jeweils Raum zur Verfügung. Da es sich mehrheitlich um qualitative Kriterien handelt, gibt es bei der Erhebung einen Einschätzungsspielraum in Abhängigkeit von den Personen, die die Erhebung durchführen.

3.4 Bewertungsblätter

In diesem Kapitel sind die von uns mittels der Bewertungsblätter verwendeten Kategorien und Kriterien der vier Netzelemente aufgelistet. Es gab hier die Bewertungsblätter "Abschnitte", "Querungen ohne Lichtsignalanlage (LSA)", "Querungen mit Lichtsignalanlage (LSA)", "Plätze" und "Haltestellen". Am Schluss jedes dieser Bewertungsblätter findet sich die Kategorie Spezielles.

Mögliche spezielle Kriterien waren zum Beispiel die Folgenden:

- Behindertengerechte Zugänge zu Einrichtungen, Eingängen, Treppenaufgängen usw.
- Keine temporären Behinderungen, keine Baustellen ohne Fussverkehrsführung
- Keine „Sackgassen“ für RollstuhlfahrerInnen
- Wegweisung vorhanden, soweit nötig
- Tunnelwirkung

Tritt eine entsprechende Begebenheit in einem Netzelement auf, wird diese auf dem jeweiligen Bewertungsblatt hinzugefügt und entsprechend die maximal erreichbare Punktzahl pro hinzugefügter Kategorie um 2 Punkte erhöht.

3.4.1 Kategorien und Kriterien der (Strecken-) Abschnitte

Für die Abschnitte wurden folgende Bewertungskriterien verwendet:

Kategorie	Kriterium
Linienführung	Im ganzen Abschnitt durchgehende Führung
Dimensionierung	Angemessene nutzbare Breite (bei Gehwegen mind. 2,5 m oder breiter)
	Keine baulichen Engstellen
Orientierung	Klar erkennbare Wegführung
Hindernisfreiheit	Ausreichend Platz für Gehbehinderte / Rollstühle / Personen mit Kinderwagen
	Taktil erfassbare Wegführung für Sehbehinderte vorhanden
	Keine störenden Elemente (Abfallcontainer, Wertstoffcontainer, Masten, Baumscheiben, Werbetafeln)
	Keine oder geringe Längsneigung (unter 6%)
	Keine Treppen in Längsrichtung / Alternativen (z.B. Rampen) vorhanden
	Keine übermässige Querneigung (z.B. an Grundstückseinfahrten)
	Bordsteinabsenkung oder Trottoirüberfahrten an Einmündungen
	Oberfläche eben und gut begehbar (auch mit Kinderwagen oder Rollkoffer)
	Keine Stolperfallen, keine Belagsschäden
Konflikte mit Mfz	Kein legales/illegales Parkieren im Fussverkehrsbereich
	Keine parkierten Motos ¹ im Fussverkehrsbereich
	Keine Anliefervorgänge im Fussverkehrsbereich
	Keine Zufahrten von Sammel- oder Tiefgaragen über Fussverkehrsflächen
Konflikte mit Velos	Kein illegales Befahren durch Velos / kein Mischverkehr mit Velos auf FV-Flächen
	Keine abgestellten Velos im Fussverkehrsbereich
Soziale Sicherheit	Gute Beleuchtung
	Gute Einsehbarkeit
	Belebtheit
Aufenthaltsqualität	Angenehme Wegführung/Lage/Aussicht/Ambiente
	geringe Verkehrslärmbelastung
	Einladende Gestaltung (sauber und gepflegt)
	Wetterschutz vorhanden (Bäume, Schatten)
Spezielles²	

Tabelle 1: Kategorien und Kriterien der Abschnitte

¹ Unter Motos sind sämtliche motorisierten Zweiräder subsumiert (Motorräder, Roller, Mofas usw.)

² Kriterium formulieren und maximal erreichbare Punktzahl entsprechend erhöhen

3.4.2 Hauptstrassenquerungen (HS-Querungen)

Bei Querungen von Strassen kommen für Querungen ohne bzw. mit Lichtsignalanlage (LSA) unterschiedliche Bewertungskriterien zur Anwendung.

3.4.2.1 Kategorien und Kriterien der Querungen ohne Lichtsignalanlage (LSA)

Kategorie	Kriterium
Lage der Querung	Querung liegt richtig im Netz (Verlängerung Strecke), kein Versatz, keine Umwege
Sichtverhältnisse	Gute Sicht in beide Richtungen
Hindernisfreiheit	Taktil erfassbare Wegführung für Sehbehinderte vorhanden
	Überall Bordsteinabsenkungen vorhanden
	Keine Stolperfallen, keine Belagsschäden im Verlauf der Querung
Warteräume	Ausreichend Warteraum vorhanden, auch für Rollstühle / Personen mit Kinderwagen
	Keine Störungen durch parkierte oder anliefernde Mfz in den Warteräumen
	Keine parkierten Velos in den Warteräumen
Störungen	Keine störende Mitbenutzung der Querung durch Velos
Ausstattung	Schutzinsel vorhanden (bei Tramtrasse beidseits vorhanden)
	Angemessene Beleuchtung vorhanden
Spezielles	

Tabelle 2: Kategorien und Kriterien der Querungen ohne Lichtsignalanlage (LSA)

3.4.2.2 Kategorien und Kriterien der Querungen mit Lichtsignalanlage (LSA)

Kategorie	Kriterium
Lage der Querung	Querung liegt richtig im Netz (Verlängerung Strecke), kein Versatz, keine Umwege
Lichtsignalanlage	Kein gebrochener Lauf (Querung in einem Zug möglich)
	Ausreichende Grünzeit (Strecke: Grünzeit = m/sec; z.B. 22 m : 28 sec = 0,8 m/sec) (< 1 m/sec / < 1,2 m/sec / > 1,2 m/sec)
	Kurze Wartezeit (< 30 sec / < 60 sec / > 60 sec)
Hindernisfreiheit	Taktil erfassbare Wegführung für Sehbehinderte vorhanden
	Überall Bordsteinabsenkungen vorhanden
	Keine Stolperfallen, keine Belagsschäden im Verlauf der Querung
Warteräume	Ausreichend Warteraum vorhanden, auch für Rollstühle / Personen mit Kinderwagen
	Keine Störungen durch parkierte oder anliefernde Mfz in den Warteräumen
	Keine parkierten Velos in den Warteräumen
Störungen	Keine störende Mitbenutzung der Querung durch Velos
Ausstattung	Angemessene Beleuchtung vorhanden
Spezielles	

Tabelle 3: Kategorien und Kriterien der Querungen mit Lichtsignalanlage (LSA)

3.4.3 Kategorien und Kriterien der Plätze

Für Plätze wurden folgende Bewertungskriterien verwendet:

Kategorie	Kriterium
Erreichbarkeit	Gute Zugänglichkeit des Platzes von allen Seiten
Aufenthaltsqualität	Angenehme Lage/Aussicht/Ambiente
	Platz für Aktivitäten vorhanden
	Sitzgelegenheiten vorhanden
	Geringe Verkehrslärmbelastung
	Einladende Gestaltung (sauber und gepflegt)
	Wetterschutz vorhanden (Bäume, Schatten)
Soziale Sicherheit	Gute Beleuchtung
	Gute Einsehbarkeit
	Belebtheit
Hindernisfreiheit	Hindernisfreie Zugänglichkeit des Platzes von allen Seiten (Bordsteinabsenkungen)
	Taktil erfassbare Wegführung für Sehbehinderte vorhanden
	Keine störenden Elemente (Abfallcontainer, Wertstoffcontainer, Masten, Baumscheiben, Werbetafeln)
	Keine oder geringe Längsneigung (unter 3%)
	Oberfläche eben und gut begehbar (auch mit Kinderwagen oder Rollkoffer)
	Keine Stolperfallen, keine Belagsschäden
Konflikte mit Velos	Kein illegales Befahren durch Velos / kein Mischverkehr mit Velos auf Fussverkehrsflächen
	Keine abgestellten Velos im Fussverkehrsbereich
Konflikte mit Mfz	Kein legales/illegales Parkieren auf dem Platz
	Keine parkierten Motos im Platzbereich
	Keine Anliefervorgänge im Platzbereich
	Keine Zufahrten von Sammel- oder Tiefgaragen über den Platz
Spezielles	

Tabelle 4: Kategorien und Kriterien der Plätze

3.4.4 Kategorien und Kriterien der Haltestellen

Für Haltestellenbereiche wurden folgende Bewertungskriterien verwendet:

Kategorie	Kriterium
Lage	Gute Lage der Haltestelle im Fussverkehrsnetz
Erreichbarkeit	Gute Zugänglichkeit der Haltestelle von allen Seiten
Dimensionierung	Angemessene Breite für Längsverkehr, soweit vorhanden
	Angemessene Grösse der Wartebereiche
Ausstattung	Abfahrtsanzeige in Echtzeit vorhanden
	Wartehaus vorhanden
Aufenthaltsqualität	Angenehme Lage/Aussicht/Ambiente
	Sitzgelegenheiten vorhanden
	geringe Verkehrslärmbelastung
	Einladende Gestaltung (sauber und gepflegt)
	Bäume vorhanden (Schatten)
Soziale Sicherheit	Gute Beleuchtung
	Gute Einsehbarkeit
Hindernisfreiheit	Hindernisfreie Zugänglichkeit der Haltestelle von allen Seiten
	Taktil erfassbare Wegführung für Sehbehinderte vorhanden
	Niveaugleicher Zugang zu den ÖV-Fahrzeugen möglich
	Oberfläche eben und gut begehbar (auch mit Kinderwagen oder Rollkoffer)
	Keine Stolperfallen, keine Belagsschäden im Haltestellenbereich
Spezielles	

Tabelle 5: Kategorien und Kriterien der Haltestellen

3.5 Auswahl der Begehungsrouten

Bei der Routenwahl waren für uns folgende Punkte bzw. Aspekte massgebend: Ausgangspunkt aller Strecken war immer der Hauptbahnhof der jeweiligen Stadt. Ziel war jeweils ein wichtiger Platz bzw. ein zentrales Gebäude in einem Quartier. Es sollten grössere Haupt- und kleinere, ruhigere Neben- und Quartierstrassen an der Route liegen. Die Route sollte an verschiedenen Plätzen (Aufenthalts- und Verkehrsplätzen) vorbeiführen, und an jeder Route sollten sich mehrere Hauptstrassenquerungen und ÖV-Haltestellen befinden.

3.6 Sample

Aus der untenstehenden Tabelle ist ersichtlich, wie viele Abschnitte, Querungen, Plätze und Haltestellen wir pro Route in den jeweiligen Städten bewerteten.

Sample					
	Netzelemente				
Stadt	Abschnitte	Querungen	Plätze	Haltestellen	Bewertungsblätter total
Basel	7	3	3	6	19
Bern	7	2	4	5	18
Biel	9	4	5	4	22
Luzern	8	6	8	4	26
St. Gallen	10	7	5	3	25
Thun	10	4	4	3	21
Winterthur	9	5	4	4	22
Zürich	9	4	4	3	20
Gesamtzahl der Bewertungsblätter pro Netzelement	69	35	37	32	173

Tabelle 6: Untersuchungs-Sample

3.7 Durchführung und Auswertung der Bewertung

Die Bewertung selbst erfolgt nach einem einfachen Punktesystem: Ist das beschriebene Kriterium «voll erfüllt», werden 2 Punkte vergeben, bei Teilerfüllung 1 Punkt und bei Nichterfüllung 0 Punkte. Auf den Erhebungsblättern ist die maximale Anzahl erreichbarer Punkte vermerkt. Die Bewertung wird in Prozenten dieser Maximalzahl ausgedrückt, indem die erreichten Punkte durch die maximale Punktzahl dividiert werden. So kann für jedes Netzelement angegeben werden, zu wie viel Prozent die Anforderungen erfüllt sind. Für eine ganze Wegstrecke (Route) können diese Bewertungen zu Vergleichszwecken mit anderen Routen auch zusammengefasst werden. Es können aber auch wertende Aussagen darüber getroffen werden, bei welchen Netzelementen auf der untersuchten Route die grössten Mängel liegen oder wo die Anforderungen am besten erfüllt sind.

Um die Zahlen noch besser auf einen Blick beurteilen zu können und besser zu veranschaulichen, wurden bei der Auswertung die Endnoten zusätzlich umschrieben:

- mindestens 80% der maximal erreichbaren Punktzahl = sehr gut
- mindestens 70% der maximal erreichbaren Punktzahl = gut
- mindestens 60% der maximal erreichbaren Punktzahl = genügend
- mindestens 50% der maximal erreichbaren Punktzahl = knapp genügend
- mindestens 40% der maximal erreichbaren Punktzahl = ungenügend
- unter 40% der maximal erreichbaren Punktzahl = schlecht

In allen im nachfolgenden Kapitel 4 (Resultate des Fussverkehrs-Tests) aufgeführten Tabellen sind die Erstplatzierten (Stadt oder Kategorie) rot eingefärbt, die Zweitplatzierten blau, die Drittplatzierten grün.

3.8 Repräsentativität

Wir erheben mit dieser Untersuchung keinen Anspruch auf Vollständigkeit bzw. Repräsentativität. Für einen vollständigen Vergleich der Städte müssten mehrere Routen begangen werden. Für diesen Fussverkehrs-Test wurde je Stadt eine beispielhafte Route begangen. Diese gibt einen ersten Hinweis auf die Fussgängerfreundlichkeit der gewählten Route in der entsprechenden Stadt bzw. darauf, bei welchen Netzelementen und Kategorien der jeweiligen Stadt Stärken und Schwachstellen bestehen. Die Ergebnisse sind somit nicht signifikant, sondern stellen nur ein Beispiel für die jeweilige Stadt dar.

Die Bewertungsblätter selbst stellten sich als robustes Instrument heraus und können in der vorliegenden Form für weitere Routen auch in anderen Städten verwendet werden.

4. Resultate des Fussverkehrs-Tests

Wir haben die Ergebnisse des Fussverkehrs-Tests auf verschiedene Arten ausgewertet und vergleichbar gemacht. In Kapitel 4.1. stellen wir die Haupt-Resultate in aller Kürze und zusammenfassend dar. In den Kapiteln 4.2. bis 4.5. gehen wir detailliert auf die Ergebnisse der vier Netzelemente "Abschnitte", "HS-Querungen", "Plätze" und "Haltestellen" ein.

In jeweiligen Unterkapiteln der Kapitel 4.2. bis 4.5. gehen wir je Netzelement zum einen detailliert auf die Auswertungen der einzelnen Kategorien ein. Wir erstellten zum anderen je Netzelement ein Ranking aller bewerteten "Abschnitte", "HS-Querungen", "Plätze" und "Haltestellen".

4.1 Haupt-Resultate des Fussverkehrs-Tests

In diesem Kapitel stellen wir die Hauptergebnisse unseres umverkehR-Fussverkehrs-Tests dar. Zusammenfassend kann Folgendes festgehalten werden.

- Gesamtsieger bei der gesamten bewerteten Route ist mit 72,4% erfüllten Anforderungen Zürich, vor Basel mit 71,3% und Winterthur mit 69,1% (vgl. Tabelle Nr. 7).
- Alle acht untersuchten Deutschschweizer Städte liegen in der Gesamtbewertung mit Werten zwischen 62,7% (Luzern) und 72,4% (Zürich) relativ nahe beieinander.
- Alle Städte liegen in der Gesamtbewertung bei einem *Gut* (Zürich und Basel) oder einem *Genügend* (Winterthur, Bern, Biel, St. Gallen, Thun und Luzern), jedoch erhält keine Stadt ein *Sehr gut*.
- Die Grösse der Stadt spielt eine gewisse Rolle. In der Tendenz schneidet eine grössere Stadt fussgängertechnisch besser ab als eine kleinere Stadt.
- Generell schnitten Plätze und Haltestellen leicht schlechter ab als Abschnitte und Querungen. Das führt uns zum Schluss, dass bei den Plätzen und Haltestellen ein besonderer Handlungsbedarf besteht.

Etwas differenzierter sieht es beim Einzelvergleich der vier verschiedenen Netzelemente aus.

- Bei den Strecken-Abschnitten liegen zwar die drei grössten Städte vorn, jedoch Basel mit 78,6% vor Zürich und Bern, die alle drei ein *Gut* erreichen. Die anderen fünf Städte erreichen alle ein *Genügend*.
- Die Hauptstrassenquerungen erhielten im Schnitt eine bessere Bewertung (74,75%) als die anderen drei Netzelemente. Bern liegt hier mit respektablen 78% vor Winterthur und Thun. Alle Städte ausser Luzern erhielten ein *Gut*. Auffallend ist auch die geringe

Spannweite der erreichten Mittelwerte im Quervergleich der acht Städte von nur 9,5 Prozentpunkten.

- Das Ergebnis der Platzbewertungen aller Städte zusammen liegt mit einem Mittelwert von 60,18% deutlich unterhalb den anderen Netzelementen. Die Städte Bern, Thun und Luzern erhielten sogar nur ein *Knapp genügend*. Basel belegt bei den Plätzen mit 69% den Spitzenplatz, dieses Mal vor Zürich und St. Gallen.
- Bei den Haltestellen liegt Biel mit einem Wert von 75% an der Spitze vor Zürich und Winterthur. St. Gallen erhielt nur ein *Knapp genügend* und Thun mit 49% sogar ein *Ungenügend*. Die Haltestellen aller Städte zusammen erreichten einen Wert von 64,16%. Bei den Haltestellen ist im Quervergleich der acht Städte mit 26 Prozentpunkten auch die grösste Spannweite der vier Netzelemente auszumachen.

Städtevergleich der vier Netzelemente						
Stadt	Mittelwert Total in %	Mittelwert Abschnitte in %	Mittelwert Querungen in %	Mittelwert Plätze in %	Mittelwert Haltestellen in %	
Zürich	72,4 gut	74,8 gut	74,8 gut	63,8 genügend	73,7 gut	
Basel	71,3 gut	78,6 gut	75,7 gut	69 genügend	61,7 genügend	
Winterthur	69,1 genügend	67,2 genügend	77,8 gut	60 genügend	71,5 gut	
Bern	66,6 genügend	73,6 gut	78 gut	53,8 knapp genügend	62,4 genügend	
Biel	66,5 genügend	63,1 genügend	73,5 gut	60,4 genügend	75 gut	
St. Gallen	64,8 genügend	62,1 genügend	72,9 gut	63,6 genügend	56,7 knapp genügend	
Thun	62,8 genügend	64,2 genügend	76,8 gut	55,8 knapp genügend	49 ungenügend	
Luzern	62,7 genügend	65,8 genügend	68,5 genügend	55 knapp genügend	63,3 genügend	
Mittelwert alle acht Städte in %	67,03 genügend	68,68 genügend	74,75 gut	60,18 genügend	64,16 genügend	

Tabelle 7: Städtevergleich der vier Netzelemente

Legende

1. Platz
2. Platz
3. Platz

4.2 Detailauswertung Abschnitte

In diesem Kapitel werden die Auswertungen der Abschnitte detailliert beschrieben und einzelne Problembereiche herausgegriffen und näher beleuchtet. Ausserdem erstellten wir pro Netzelement eine detaillierte Kategorienauswertung, die aufzeigt, welche Kategorien je Netzelemente fussgängerfreundlich sind und welche einer Verbesserung bedürfen.

Abzug bei den Abschnitten gaben häufig eine nicht genügende Breite des Trottoirs, Übermöblierungen auf den Trottoirs (Werbetafeln usw.), eine fehlende oder ungenügende taktile Wegführung für Sehbehinderte und Konflikte zwischen Zufussgehenden und Velofahrenden.

4.2.1 Verkehrsberuhigte Zonen

20er-Zonen, sogenannte Begegnungszonen, schnitten sowohl beim Netzelement Abschnitte wie auch bei den Plätzen ganz allgemein *sehr gut* ab. Dies fällt zum Beispiel in Zürich beim Abschnitt Josefstrasse (zwischen Gasometerstrasse und Röntgenplatz) wie auch beim Zentralplatz in Biel auf. Der Abschnitt an der Josefstrasse ist mit 94% der am zweitbesten bewertete Abschnitt aller Städte, eine noch bessere Bewertung erhielt mit 96% nur noch die Mittlere Brücke in Basel. Der Zentralplatz in Biel ist mit 82% der am besten bewertete Platz überhaupt.

4.2.2 Kopfsteinpflaster

Kopfsteinpflaster gab beim Kriterium *Oberfläche eben und gut begehbar* generell Abzug. Kopfsteinpflaster mag zwar fürs Auge und in einer historischen Altstadt schön aussehen, aber für das Begehen mit Kinderwagen (zumal mit Buggys) oder Rollkoffer oder mit einem Rollstuhl sind solche Beläge beschwerlich. Auch für Sehbehinderte, die auf einen Blindenstock angewiesen sind, sind gewisse ausgeprägte Kopfsteinpflaster nicht ideal.



Bild 1: Klosterhof, St. Gallen: suboptimales Kopfsteinpflaster für Gebehinderte, Rollstühle und Kinderwagen

4.2.3 *Möblierung*

Zu viel Möblierung des Trottoirs behindert den Fussverkehr. Der flüssige Lauf wird gestört, und der gerade Gang wird so zu einem Zickzack-Hindernislauf um Werbetafeln, Kleiderständer und Bestuhlungen durch Cafés und Restaurants herum. Diese Situation fand sich fast in allen Städten, insbesondere im Innenstadtbereich bzw. entlang von Ladenzeilen.



Bild 2: Greifengasse, Basel: Werbetafeln behindern FussgängerInnen



Bild 3: Johann-Verresius-Strasse, Biel: abgestellte Motos und Velos auf dem Trottoir machen das Zufussgehen zum Zickzacklauf

4.2.4 **Kategorienauswertung Abschnitte**

Bei der zusammenfassenden Kategorienauswertung der Abschnitte aller acht Städte schneiden die *Linienführung* und die *Orientierung* mit je einem *Sehr gut* deutlich am besten ab (vgl.

Tabelle Nr. 8). Das heisst, in aller Regel ist die *Linienführung* der von uns begangenen Strecken-Abschnitte eindeutig. Auch die *Orientierung* war bei den allermeisten begangenen Abschnitten (Strecken) klar.

Ein eindrückliches Beispiel für eine Nichterfüllung der *Linienführung* ist hingegen die Hirschmattstrasse in Luzern. Auf der Strecke vom Hirschengraben entlang der Hirschmattstrasse bis zum Bundesplatz muss auf knapp halber Distanz die stark befahrene Pilatusstrasse gequert werden. Wer auf der rechten Seite der Hirschmattstrasse geht – was unserer Route entsprach –, muss zur Querung der Pilatusstrasse drei Mal die Strasse queren, da die Pilatusstrasse nicht wie eine normale Kreuzung vier, sondern nur drei Querungen aufweist. Just die für unsere Route notwendige Querung fehlt.

Mit deutlichem Abstand folgt auf dem dritten Platz die Kategorie *Konflikte mit Mfz* mit der Bewertung *gut*. Es ist positiv zu vermerken, dass sich die Konflikte mit dem MIV auf den Fussstrecken in engen Grenzen halten. Negativ wirkten sich vor allem legal oder illegal parkierte Autos auf Trottoirs und Zufahrten zu Parkplätzen über das Trottoir aus.



Bild 4: Speicherstrasse; St. Gallen: wird auf diese Art und Weise parkiert, wird es auf dem Trottoir eng bis unpassierbar zumal für RollstuhlfahrerInnen

Die Kategorie *Soziale Sicherheit* erreicht in den meisten Fällen die Bewertung *gut*. Da bei der Kategorie *Soziale Sicherheit* auch das Kriterium *Belebtheit* eine Rolle spielt, bekamen bei diesem Kriterium Abschnitte mit einer hohen Belebtheit – und dementsprechend auch oft mit einer hohen Verkehrslärmbelastung – eine bessere Bewertung als ruhige und wenig begangene und befahrene Quartierstrassen, die bei anderen Kriterien eine bessere Bewertung erhielten.

Die Kategorien *Hindernisfreiheit*, *Dimensionierung* und *Aufenthaltsqualität* erreichen zusammengefasst nur ein *Genügend*. Allzu oft stiessen wir auf zu schmale Trottoirs.

Kategorienauswertung aller Städte zusammengefasst beim Netzelement Abschnitt		
Kategorie	Prozent erreichte Punktzahl	Bewertung
Linienführung	96,4	sehr gut
Dimensionierung	64	genügend
Orientierung	93,6	sehr gut
Hindernisfreiheit	67,8	genügend
Konflikte mit Mfz	72,7	gut
Konflikte mit Velos	49,2	ungenügend
Soziale Sicherheit	70,9	gut
Aufenthaltsqualität	63	genügend
Sample Abschnitte: 69		

Tabelle 8: Kategorienauswertung Netzelement Abschnitt

4.2.5 Mischverkehr Velo- und Fussverkehr

Ein *Ungenügend* erhielt die Kategorie *Konflikte mit Velos*. Gemeinsame Velo- und Fusswege führen in der Regel zu Konflikten zwischen diesen beiden NutzerInnengruppen. Die Führung des Veloverkehrs auf Fuss- bzw. Gehwegen sollte wenn immer möglich vermieden werden. Eine Veloverkehrsführung auf Velostreifen ist immer die bessere Alternative. Noch besser ist eine vollständige Verkehrsflächentrennung (Velo- und Fusswege mit getrennten Verkehrsflächen). Diese sind aber baulich oder gestalterisch zu trennen, damit die Führung auch für Sehbehinderte und Blinde klar wird.

Bei diesem Thema ist bei den einzelnen Städten eine unterschiedliche Entwicklungstendenz zu beobachten. In Bern wird in aller Regel versucht, Velo- und Fussverkehr zu trennen. In Zürich ist seit einiger Zeit eine gegenteilige Tendenz zu beobachten. Zunehmend werden Zufussgehende und Velofahrende auf sogenannten Mischflächen geführt, was zu Konflikten führt.

- Konflikt 1: FussgängerInnen werden durch VelofahrerInnen gestört und bedrängt, dadurch entsteht für die FussgängerInnen eine Verunsicherung.
- Konflikt 2: Das Velofahren wird unattraktiv, da immer wieder verlangsamt durch die FussgängerInnen.



Bild 5: Neugasse, Bern: Velofahrer kurvt zwischen FussgängerInnen



Bild 6: Josefstrasse III (zwischen Bahnviadukt und Hardstrasse), Zürich: Mischverkehr (FussgängerInnen und VelofahrerInnen zusammen) auf dem Trottoir gab generell Abzug. Egal ob durch illegales oder legales Befahren des Trottoirs.

4.2.6 Städtevergleich Kategorien beim Netzelement Abschnitt

Bei der *Dimensionierung* der Fusswege bzw. Trottoirs ist Basel im Städtevergleich mit 75% der Gewinner, und Thun bildet das Schlusslicht. Ein Beispiel einer völlig ungenügenden Trottoirbreite ist die Sinnebrücke in Thun (vgl. Bild Nr. 7).

Städtevergleich Kategorien beim Netzelement Abschnitt								
	Basel	Bern	Biel	Luzern	St. Gallen	Thun	Winterthur	Zürich
Kategorie	Prozent erreichte Punktzahl	Prozent erreichte Punktzahl	Prozent erreichte Punktzahl	Prozent erreichte Punktzahl	Prozent erreichte Punktzahl	Prozent erreichte Punktzahl	Prozent erreichte Punktzahl	Prozent erreichte Punktzahl
Linienführung	100	100	100	87,5	100	95	100	88,9
Dimensionierung	75	57,1	63,9	71,9	62,5	42,5	69,4	69,4
Orientierung	100	100	100	93,8	86,4	85	83,3	100
Hindernisfreiheit	76,2	81,3	64,8	68,8	51,6	51,6	70,5	77,2
Konflikte mit Mfz	82,1	62,5	54,2	73,4	68,8	86,3	72,2	81,9
Konflikte mit Velos	57,1	75	44,4	37,5	62,5	70	27,8	19,4
Soziale Sicherheit	90,9	88,1	64,3	66	56,5	51,6	66,1	83,3
Aufenthaltsqualität	62,5	53,6	62,5	54,7	67,5	62,5	61,1	79,2

Tabelle 9: Städtevergleich Kategorien beim Netzelement Abschnitt



Bild Nr. 7: Freienhofgasse/Sinnebrücke, Thun: Trottoir in einer hochgradig gefährlichen Dimensionierung

Auch bei der Kategorie *Hindernisfreiheit* gehen die Ergebnisse der einzelnen Städte ziemlich weit auseinander. Erreicht Bern bei dieser Kategorie sogar ein *Sehr gut* mit 4 Prozentpunkten vor Zürich (vgl. Tabelle 9), besteht zu Luzern und Thun, die mit je 51% gerade noch ein *Knapp genügend* erreichen, eine Spannweite von immerhin 30 Prozentpunkten. Verantwortlich für dieses *schlechte* Abschneiden der *Hindernisfreiheit* in diesen beiden Städten sind in erster Linie die Kriterien “Keine Stolperfallen, keine Belagsschäden“ und “Ausreichend Platz für Gehbehinderte/Rollstühle / Personen mit Kinderwagen“.

Auffallend ist das *schlechte* Abschneiden der drei Städte Luzern, Winterthur und Zürich bei der Kategorie *Konflikte mit Velos*. Auffällig ist dies vor allem bei der Velostadt Winterthur. Dass es auch anders geht, ist am Beispiel Basel zu sehen. Basel ist wie Winterthur eine Velostadt. Verantwortlich für das *schlechte* Abschneiden dieser Kategorie sind die vielen Mischzonen Velo-/Fussverkehr und die vielerorts auf den Trottoirs abgestellten Velos.

Bei der Kategorie *Soziale Sicherheit* ist ein grosser Unterschied zwischen den grösseren und den kleineren Städten zu erkennen. Basel liegt bei der Sozialen Sicherheit vor Bern und Zürich. Diese drei Städte erreichen ein *Sehr gut*, die anderen, “kleineren“ fünf Städte erreichen alle nur ein *Genügend* bzw. St. Gallen und Thun sogar nur ein *Knapp genügend*. Es liegt hier die Vermutung nahe, dass grössere Städte in Bezug auf die soziale Sicherheit etwas stärker sensibilisiert sind.

Ein Beispiel für *Konflikte mit Mfz* trafen wir in Luzern auf dem Abschnitt “Hirschmattstrasse II“ an. Eine Ausfahrt von einem Parkplatz führt mitten über das Trottoir. Herrscht auf der Hirschmattstrasse viel Verkehr, müssen Autos auf dem Trottoir zum Teil lange warten und blockieren so die FussgängerInnen.



Bild 8: Abschnitt Hirschmattstrasse II, Luzern: Parkplatzzufahrt übers Trottoir

4.2.7 Abschnittsranking

In nachfolgender Tabelle 10 sind sämtliche 69 begangenen Abschnitte in ein Ranking von *sehr gut* bis *schlecht* gesetzt.

Abschnittsranking				
Rang	Haltestelle	Stadt	erfüllte Anforderungen in Prozent	Bewertung
1	Mittlere Bücke	Basel	96	sehr gut
2	Josefstrasse I (bis Röntgenplatz)	Zürich	94	sehr gut
3	Elisabethenanlage	Basel	88	sehr gut
4	Bahnhofstrasse	Biel	87	sehr gut
4	Seebrücke	Luzern	87	sehr gut
6	Gallusstrasse	St. Gallen	83	sehr gut
6	Klosestrasse	Thun	83	sehr gut
6	Platzspitz	Zürich	83	sehr gut
9	Kornhausstrasse	Bern	81	sehr gut
9	Bahnhofstrasse	Thun	81	sehr gut
9	Waisenhausstrasse	Thun	81	sehr gut
9	St. Gallerstrasse/Grüefeldstrasse	Winterthur	81	sehr gut
13	Eisengasse	Basel	80	sehr gut
14	Kornhausbrücke	Bern	78	gut
15	Greifengasse	Basel	77	gut
15	Gasometerstrasse II (bis Josefstrasse)	Zürich	77	gut
17	Neugasse	Bern	76	gut
18	Moserstrasse I (bis Spitalackerstrasse)	Bern	75	gut
18	Steinberggasse/Obergasse	Winterthur	75	gut
20	Nägelligasse	Bern	74	gut
20	Badhausstrasse II (bis zum Quai)	Biel	74	gut
20	Klosterhof	St. Gallen	74	gut
20	Kasinostrasse/Marktgasse	Winterthur	74	gut
20	Schiffbaustrasse	Zürich	74	gut
25	Freie Strasse	Basel	73	gut
25	Webergasse	St. Gallen	73	gut
25	Innere Ringstrasse	Thun	73	gut
25	Mönchstrasse	Thun	73	gut
25	Sihiquai	Zürich	73	gut
25	Josefstrasse III (bis Hardstrasse)	Zürich	73	gut
31	Moosstrasse	Luzern	72	gut
31	Josefstrasse II (bis Unterquerung Bahnviadukt)	Zürich	72	gut
33	Zeughausgasse	Bern	71	gut
33	Theilinggasse/Weggisgasse	Luzern	71	gut
33	Kramgasse/Krongasse	Luzern	71	gut
33	Grünenstrasse	Winterthur	71	gut
33	Mattensteg	Zürich	71	gut
38	Elisabethenstrasse II (bis Steinenberg)	Basel	69	genügend
38	Murtenstrasse I (bis Güterstrasse)	Biel	69	genügend
38	Badhausstrasse III (bis zum Strandbad)	Biel	69	genügend
38	Aarbergstrasse II (bis Badhausstrasse)	Biel	69	genügend
38	Dreilindenweg/Bitzistrasse	St. Gallen	69	genügend
38	Turnerstrasse/Bankenstrasse	Winterthur	69	genügend
44	Elisabethenstrasse I (bis Kirchgarten)	Basel	67	genügend
44	Stadthausstrasse	Winterthur	67	genügend
46	Dreilindengässlein	St. Gallen	63	genügend
47	Ledergasse	Luzern	62	genügend
48	Franziskanerplatz	Luzern	61	genügend
49	Moserstrasse II (bis Breitenrainplatz)	Bern	60	genügend
49	Zeughausgasse/Spisergasse	St. Gallen	60	genügend
49	Freienhofgasse	Thun	60	genügend
52	Bälliz/Parkhuusbrüggli	Thun	59	knapp genügend
53	Tösstalstrasse	Winterthur	58	knapp genügend
54	Gesstreppe	St. Gallen	57	knapp genügend
55	Untere Kirchgasse / Obere Kirchgasse	Winterthur	56	knapp genügend
55	Gasometerstrasse I (bis Limmatstrasse)	Zürich	56	knapp genügend
57	Aarbergstrasse I (bis Uraniaplatz)	Biel	54	knapp genügend
57	Badhausstrasse I (bis Ländtestrasse)	Biel	54	knapp genügend
57	Hirschmattstrasse II (bis Bundesplatz)	Luzern	54	knapp genügend
57	St.-Leonhard-Strasse	St. Gallen	54	knapp genügend
57	Technikumstrasse	Winterthur	54	knapp genügend
62	Pestalozzistrasse	Thun	50	knapp genügend
63	Johann-Verresius-Strasse	Biel	48	ungenügend
63	Hirschmattstrasse I (bis Pilatusstrasse)	Luzern	48	ungenügend
65	Speicherstrasse	St. Gallen	46	ungenügend
66	Murtenstrasse II (bis Bahnhofstrasse)	Biel	44	ungenügend
67	obere Hauptgasse	Thun	43	ungenügend
68	Linsebühlstrasse	St. Gallen	42	ungenügend
69	Aarestrasse / Mittlere Strasse	Thun	39	schlecht

Tabelle 10: Abschnittsranking

Im Vergleich aller in den acht Städten bewerteten 69 Abschnitte stechen die Abschnitte Mittlere Brücke in Basel und Josefstrasse I in Zürich heraus. Was sind die Gründe? Die Mittlere Brücke, die 96% erreichte, erfüllt als einziger Abschnitt sämtliche Kriterien voll – mit Ausnahme des fehlenden Wetterschutzes. Das Trottoir ist breit genug, um nebeneinander zu gehen. Die Brücke ist vom MIV befreit, nur Trams und Velos dürfen die Brücke befahren. Wie auf dem untenstehenden Bild ersichtlich, haben die Velos komfortabel viel Platz, nämlich die gesamte Breite zwischen Trottoir und Tram. Dies ein wunderbares Beispiel, wie Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr getrennt und ungestört voneinander funktionieren können.



Bild 9 Mittlere Brücke, Basel: vorbildliche Verhältnisse für FussgängerInnen

Rang 2 erreichte mit 94% erfüllten Anforderungen der Abschnitt „Josefstrasse I (Gasometerstrasse bis Röntgenplatz)“ in Zürich. Der spezifische Grund hierfür ist das auf diesem Abschnitt der Josefstrasse geltende Tempo-20-Regime, die Begegnungszone. Trotz der Begegnungszone gibt es in diesem Abschnitt nach wie vor abgetrennte Trottoirs, und diese haben eine optimale Dimensionierung. Generell herrscht auf diesem Abschnitt bedingt durch das Sackgassenregime beim Röntgenplatz eine äusserst geringe Belastung durch den MIV.



Bild 10: Josefstrasse I, Zürich: Begegnungszone mit sehr wenig MIV

Rang 3 mit einem ebenfalls sehr guten Ergebnis von 88% erreichte die Elisabethenanlage in Basel. Wenn auf diesem angenehmen Fussweg nicht auch vereinzelte VelofahrerInnen unterwegs wären, wäre auch dieser Abschnitt auf über 90% gekommen.



Bild 11 Elisabethenanlage, Basel: ideal für FussgängerInnen

Die Abschnitte Bahnhofstrasse in Biel und Seebrücke in Luzern erreichten ebenfalls ein sehr gutes Ergebnis von 87% und belegen gemeinsam den 4. Rang.

Der schlechteste Abschnitt ist die Strecke „Aarestrasse / Mittlere Strasse“ in Thun. Gründe hierfür sind primär das hohe Verkehrsaufkommen (Stau) auf dieser Strecke und der höchst unattraktive Tunnel.

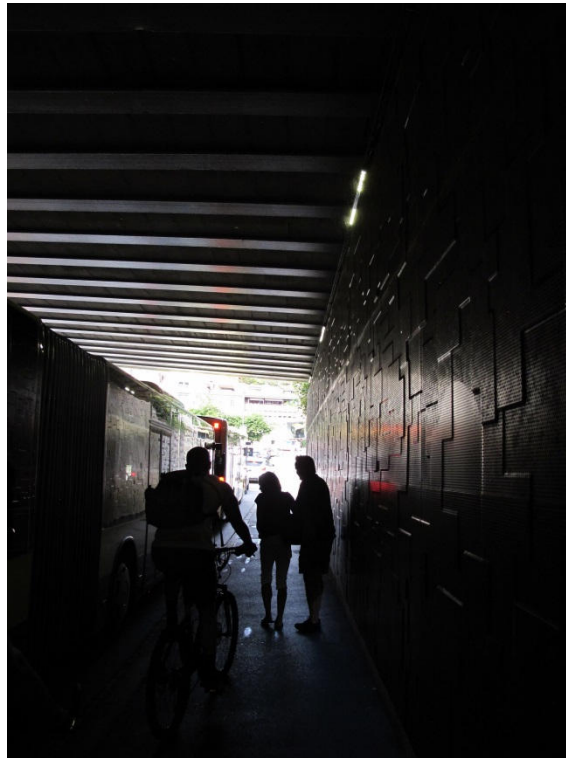


Bild 12: Unterführung Mittlere Strasse, Thun: dunkel, laut, stinkig, sehr unattraktiv

Mit 42% erfüllten Anforderungen bekam die Linsenbühlstrasse in St. Gallen eine *ungenügende* Bewertung und ist damit der zweitschlechteste Abschnitt aller acht Städte. Es gibt hier bauliche Engstellen, generell ein zu schmales Trottoir und immer wieder illegal parkierte Autos und Lieferwagen auf dem Trottoir. Mit ebenfalls *ungenügenden* 46% nur unwesentlich besser ist der darauffolgende Abschnitt entlang der Speicherstrasse.

Das drittschlechteste Ergebnis erreichte mit 43% die Obere Gasse in Thun. Dies ist auf den ersten Blick etwas überraschend für einen verkehrarmen Abschnitt durch die Altstadt. Eine *schlechte* Bewertung bekam dieser Abschnitt jedoch gerade speziell bei der Kategorie *Konflikte mit Mfz* aufgrund von parkierten Autos und Motos im Fusswegbereich und Anliefervorgängen. Abzug gab es unter anderem auch bei der *Hindernisfreiheit*. Wer als RollstuhlfahrerIn oder mit einem Kinderwagen zu Beginn der oberen Gasse auf dem Trottoir statt auf der Strasse geht, landet am Ende in einer Sackgasse, weil es nur Treppen gibt.



Bild 13: Linsebühlstrasse, St. Gallen: eindeutig zu schmales Trottoir; zwei Kinderwagen können hier nicht queren



Bild 14: Linsebühlstrasse, St. Gallen: ... und mit parkierten Lieferwagen auf dem Trottoir wird es für RollstuhlfahrerInnen oder Kinderwagen komplett unpassierbar



Bild 15: Obere Gasse, Thun: Wer auf diesem Trottoir rechts entlanggeht, landet am Ende ...



Bild 16: Obere Gasse, Thun: ... bei dieser Treppe, was für FussgängerInnen mit Kinderwagen oder RollstuhlfahrerInnen sehr ärgerlich ist

4.2.8 Attraktive Brücken

Abschnitte auf Brücken erreichten im Schnitt eine bessere Bewertung als andere Abschnitte, dies vor allem bei grossen Brücken, die als eigenständiger Abschnitt bewertet werden. Beispiele hierfür sind wie oben erwähnt die Mittlere Brücke in Basel mit einem Wert von 96%, die Seebrücke in Luzern mit 87% und auch die Kornhausbrücke in Bern mit immerhin noch 80%. Bei der Kornhausbrücke fällt die zu schmale Trottoirbreite negativ ins Gewicht.

4.3 Detailauswertung HS-Querungen

Die Querungen können allgemein als gut bezeichnet werden und zwar in allen Städten. Sie erreichen auch praktisch durchweg höhere Bewertungen als Abschnitte, Plätze und Haltestellen. Der Mittelwert aller Querungen erreicht mit einem Ergebnis von 74,75 ein *Gut*. Es gibt keine einzige Querung mit einer Bewertung unter 50% (vgl. Tabelle 13, Querungsranking).

4.3.1 Kategorienauswertung HS-Querungen

Kategorienauswertung aller Städte zusammengefasst beim Netzelement HS-Querungen		
Kategorie	Prozent erreichte Punktzahl	Bewertung
Lage der Querung	93,8	sehr gut
Sichtverhältnisse (nur bei Querung ohne LSA)	70,2	gut
Lichtsignalanlage (nur bei Querung mit LSA)	72,6	gut
Hindernisfreiheit	55,6	knapp genügend
Warteräume	86,5	sehr gut
Störungen	76,6	gut
Ausstattung	78,3	gut
Sample HS-Querungen: 35 (19 ohne LSA; 16 mit LSA)		

Tabelle 11: Kategorienauswertung Netzelement HS-Querungen

Die *Lage der Querungen* ist auf allen begangenen Routen fast immer optimal und erhielt zusammengefasst auch ein *Sehr gut* in der Bewertung. Anders ausgedrückt: Die Querungen

verlaufen so, dass FussgängerInnen kaum Umwege machen müssen, um die Strasse zu überqueren. Die Querungen befinden sich damit im optimalen Streckenverlauf.

Auch die *Warteräume* sind in aller Regel *sehr gut*. Es gibt praktisch immer genügend Platz, auch bei den grossen Querungen mit Lichtsignalanlagen (LSA). Wenn sich mehrere FussgängerInnen im Wartebereich aufhalten, können so immer noch FussgängerInnen im Querverkehr passieren.

Nur die Kategorie *Hindernisfreiheit* erhielt zusammengefasst ein *Knapp genügend*, was zum grossen Teil an einer nicht vorhandenen taktil erfassbaren Wegführung für Sehbehinderte liegt. Ein vorbildliches Beispiel für eine optimale taktile Wegführung bei einer HS-Querung ist die Querung der Gutenbergstrasse in St. Gallen (vgl. Bild 17).

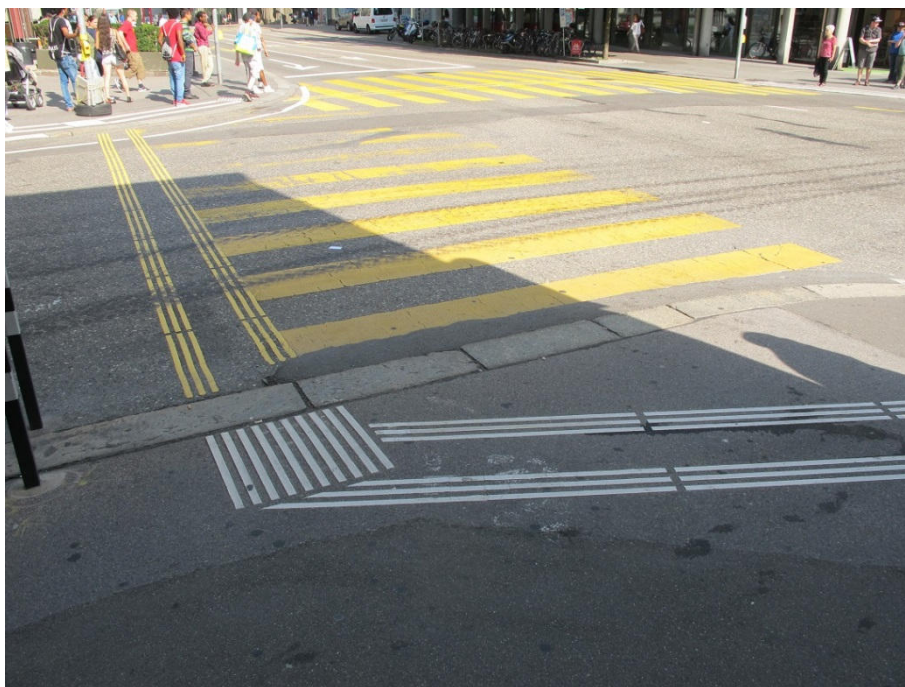


Bild 17: Querung Gutenbergstrasse, St. Gallen: gute taktile Wegführung

Ein weiterer Aspekt vor allem bei älteren Asphaltbelägen, der häufig negativ zu Buche schlug, sind die Kriterien Stolperfallen und Belagsschäden im Verlauf der Querungen.



Bild 18: Querung Holderplatz, Winterthur: Belagsschäden können zu Stolperfallen werden

4.3.2 Städtevergleich Kategorien beim Netzelement HS-Querungen

Schon im Kapitel 4.1 ist aufgefallen, dass Luzern als einzige Stadt bei den Querungen mit 68,5% nur ein *Genügend* bekam. Beim Städtevergleich der Kategorien wird nun ersichtlich, welche Kategorien dieses schlechte Abschneiden zu verantworten haben.

Interessant ist das Ergebnis der *Hindernisfreiheit* im Quervergleich der Städte. Die Spannweite zwischen den acht Städten liegt bei nur 10 Prozentpunkten. Alle acht Städte liegen zwischen 50% und 60% und kranken etwas an den gleichen Mängeln. Von den insgesamt bewerteten 35 HS-Querungen bekamen beim Kriterium *Taktil erfassbare Wegführung für Sehbehinderte vorhanden* nur gerade 4 Querungen die Bewertung «voll erfüllt». 25 der 35 Querungen erhielten ein «nicht erfüllt» und damit 0 Punkte. Der zweite Mangel liegt bei den häufig vorhandenen Stolperfallen. Das Kriterium *keine Stolperfallen, keine Belagsschäden im Verlauf der Querung*, wird nur bei 10 der 35 Querungen «voll erfüllt». Bei 20 Querungen wird dieses Kriterium nur «teils erfüllt». Als *sehr gut* kann hingegen das Kriterium *Überall Borsteinabsenkungen vorhanden* bezeichnet werden. In 28 der 35 Querungen erhält dieses Kriterium ein «voll erfüllt» und kein einziges Mal ein «nicht erfüllt».

Städtevergleich Kategorien beim Netzelement HS-Querungen								
	Basel	Bern	Biel	Luzern	St. Gallen	Thun	Winterthur	Zürich
Kategorie	Prozent erreichte Punktzahl	Prozent erreichte Punktzahl	Prozent erreichte Punktzahl	Prozent erreichte Punktzahl	Prozent erreichte Punktzahl	Prozent erreichte Punktzahl	Prozent erreichte Punktzahl	Prozent erreichte Punktzahl
Lage der Querung	100	100	87,5	75	100	87,5	100	100
Sichtverhältnisse (nur bei Querung ohne LSA)	50	100	50	25	66,7	70	100	100
Lichtsignalanlage (nur bei Querung mit LSA)	75	50	83,3	79,2	87,5	Kein Wert	83,3	50
Hindernisfreiheit	55,6	50	58,3	55,6	57,1	50	60	58,3
Warteräume	88,9	91,7	79,2	94,4	76,2	87,5	86,7	87,5
Störungen	100	100	76,5	57,1	71,4	87,5	70	50
Ausstattung	62,5	100	92,9	43,8	83,3	93,8	71,4	78,6

Tabelle 12: Städtevergleich Kategorien beim Netzelement HS-Querungen

4.3.3 Querungen mit Lichtsignalanlagen (LSA)

Allgemein kann gesagt werden, dass die Grünphasen³ an fast allen bewerteten Querungen mit einer Lichtsignalanlage in allen Städten ausreichend lang sind, das heisst 2 Punkte «voll erfüllt» bekamen. Bei 14 von insgesamt 16 bewerteten Querungen mit LSA ist die Grünphase ausreichend lang und bekam ein «voll erfüllt». Ausnahmen sind die Querung an der Museumstrasse in Zürich, die nur ein «teils erfüllt» bekam, und die Querung Bollwerk in Bern, die als einzige Querung mit LSA ein «nicht erfüllt» bekam.

Die Wartezeiten⁴ sind bei den Querungen mit LSA meistens zu lang. Von den 16 HS-Querungen mit LSA weisen nur 4 Querungen – die beiden Bahnhofplatzquerungen in Luzern, die Gutenbergstrasse in St. Gallen und die Grünenstrasse in Winterthur – eine kurze Wartezeit auf und bekamen ein «voll erfüllt». 9 Querungen bekamen nur ein «teils erfüllt». Bei den beiden Querungen Pilatusstrasse und Schweizerhofquai in Luzern und der Querung Technikumstrasse in Winterthur ist die Wartezeit mit über 60 sec deutlich zu lang, diese Querungen bekamen somit ein «nicht erfüllt».

³ Ausreichende Grünzeit: Strecke: Grünzeit = m/sec; z.B. 22 m : 28 sec = 0,8 m/sec. (< 1 m/sec = voll erfüllt: 2 Punkte / < 1,2 m/sec = teils erfüllt: 1 Punkt / > 1,2 m/sec = nicht erfüllt: 0 Punkte)

⁴ Bewertung Wartezeit (< 30 sec = voll erfüllt: 2 Punkte / < 60 sec = teils erfüllt: 1 Punkt / > 60 sec = nicht erfüllt: 0 Punkte)



Bild 19: Querung Ländtestrasse, Biel: viel zu kleiner Warteraum mit störendem Lichtmast und Stolperfallen wegen Belagsschäden

4.3.4 Querungen ohne Lichtsignalanlagen (LSA)

Bei HS-Querungen ohne LSA sind die Sichtverhältnisse im Warteraum von grosser Bedeutung, dies wird in unseren Bewertungsblättern durch die Kategorie *Sichtverhältnisse* abgedeckt. FussgängerInnen müssen herannahende Fahrzeuge schon von weitem sehen können, und umgekehrt müssen FahrzeuglenkerInnen die wartenden FussgängerInnen sehen. In Bern, Winterthur und Zürich wurde diese Anforderung an allen von uns begangenen Querungen ohne LSA zu 100% erfüllt. Thun erhielt ein *Gut*, St. Gallen ein *Genügend*, Basel und Biel gerade noch ein *Knapp genügend* und Luzern ein *Schlecht*.



Bild 20: Querung Elisabethenstrasse; Basel: Diese Telefonzelle ist sehr ungünstig positioniert, da sie die Sicht zwischen FussgängerInnen und FahrzeuglenkerInnen versperrt. Direkt rechts neben dem Bildrand befindet sich der Fussgängerstreifen.

4.3.5 Querungsranking

Insgesamt erreichten 9 von 35 HS-Querungen ein *Sehr gut*. Spitzenreiter bei den HS-Querungen sind die Querung an der Frutigenstrasse in Thun und die Querung Tösstalstrasse in Winterthur, die beide 86% der Anforderungen erfüllten. Beide Querungen sind übersichtlich, es gibt optimale Bordsteinabsenkungen, keine Asphalt Schäden, und es gibt zwischen den Fahrbahnen eine Schutzinsel. An dritter Stelle liegt mit ebenfalls sehr guten 85% der Anforderungen die Querung Bahnhofplatz II (Seite See). Ein Manko an dieser Querung waren nur die störenden Abfallcontainer im Wartebereich der Querung.

Querungsranking				
Rang	HS-Querung	Stadt	erfüllte Anforderungen in Prozent	Bewertung
1	Frutigenstrasse	Thun	86	sehr gut
1	Tösstalstrasse	Winterthur	86	sehr gut
3	Bahnhofplatz II (Seite See)	Luzern	85	sehr gut
4	Nauenstrasse	Basel	83	sehr gut
4	Bahnhofplatz I (Seite Bahnhofhalle)	Luzern	83	sehr gut
6	Silbergasse	Biel	82	sehr gut
6	Bahnhofplatz	Winterthur	82	sehr gut
6	Sihlquai	Zürich	82	sehr gut
6	Hardstrasse	Zürich	82	sehr gut
10	Bollwerk	Bern	79	gut
10	Gutenbergstrasse	St. Gallen	79	gut
10	Technikumstrasse	Winterthur	79	gut
13	Viktoriastrasse	Bern	77	gut
13	Güterstrasse	Biel	77	gut
13	Moosbruggstrasse	St. Gallen	77	gut
13	Aarestrasse	Thun	77	gut
13	Limmatstrasse	Zürich	77	gut
18	Kornhausstrasse	St. Gallen	75	gut
18	Schützengasse	St. Gallen	75	gut
18	Grüzenstrasse	Winterthur	75	gut
18	Elisabethenstrasse	Basel	73	gut
18	Bahnhofstrasse	Thun	73	gut
23	Steinenberg	Basel	71	gut
23	Ländtestrasse	Biel	71	gut
23	Schweizerhofquai	Luzern	71	gut
23	Bahnhofplatz	St. Gallen	71	gut
23	Mittlere Strasse	Thun	71	gut
28	St.-Leonhard-Strasse	St. Gallen	69	genügend
29	Holzerplatz	Winterthur	67	genügend
30	Johann-Verresius-Strasse	Biel	64	genügend
30	Stadthausstrasse	Luzern	64	genügend
30	Oberer Graben	St. Gallen	64	genügend
33	Pilatusstrasse	Luzern	58	knapp genügend
33	Museumstrasse	Zürich	58	knapp genügend
35	Hirschengraben	Luzern	50	knapp genügend

Tabelle 13: Querungsranking



Bild 21: Querung Frutigenstrasse, Thun: vorbildlich



Bild 22: Querung Tösstalstrasse, Winterthur: vorbildlich



Bild 23: Querung Bahnhofplatz II, Luzern: ebenfalls sehr gut, nur die Abfallcontainer im Wartebereich auf der gegenüberliegenden Seite müssten nicht unbedingt sein

Die Querung Hirschengraben in Luzern ist mit erreichten 50% die am schlechtesten bewertete Querung. Verantwortlich für diese nur *knapp genügende* Bewertung sind unter anderem die ungenügende Beleuchtung, die fehlende Schutzinsel und störende Velos, einerseits abgestellt in den Warteräumen und andererseits bei der Mitbenutzung der Querung.



Bild Nr. 24: Querung Hirschengraben, Luzern: nur knapp genügend

Die beiden Querungen Pilatusstrasse in Luzern und Museumstrasse in Zürich erhielten mit je 58% erfüllten Anforderungen ebenfalls nur ein *Knapp genügend*. Bei der Pilatusstrasse fällt die sehr lange Rotphase für FussgängerInnen auf. Ebenfalls gibt es einige Stolperfallen und Belagsschäden im Verlauf der Querung und einen nicht störungsfreien Wartebereich. An der Museumstrasse in Zürich ist die Rotphase relativ lang und die Grünphase nicht immer ausreichend, daher ist auch nicht immer ein ungebrochener Lauf möglich. Ausserdem gibt es immer wieder eine störende Mitbenutzung durch Velofahrende.



Bild 25: Querung Pilatusstrasse, Luzern: störender Oberleitungsmast mitten im Wartebereich der FussgängerInnen



Bild 26: Querung Museumstrasse, Zürich: nur teilweise befriedigende Dauer der Rot- und Grünphasen

4.4 Detailauswertung Plätze

Mit einem Mittelwert von *gut* 60 erreichten die Plätze im Vergleich zu den Netzelementen Abschnitte, HS-Querungen und Haltestellen die im Schnitt tiefsten Bewertungen. Spitzenreiter ist mit 69% Basel vor Zürich (63,8) und St. Gallen (63,6) (vgl. Tabelle 7). Nur *knapp genügend* schneiden die Plätze in den Städten Thun, Bern und Luzern ab. Dabei ist wichtig zu erwähnen, dass die Plätze unterschiedlich genutzt werden, das heisst je einem anderen Hauptzweck dienen. Es gibt einerseits Verkehrsplätze, also Plätze, die in erster Linie dem Verkehr dienen, es handelt sich hier um ÖV-Drehscheiben und/oder um grosse Strassenkreuzungen. Andererseits gibt es Aufenthaltsplätze, sprich Plätze, die in erster Linie fürs Verweilen, für die Musse, fürs Kaffeetrinken, für Spielaktivitäten oder kulturelle Anlässe da sind.

In der Tendenz schnitten Aufenthaltsplätze etwas besser ab als Verkehrsplätze, da Verkehrsplätze oft weniger fussgängerInnenfreundlich sind als Aufenthaltsplätze. Bestimmte Platznutzungen sind auf verkehrsreichen Plätzen nicht möglich. Insofern berücksichtigten wir dies bei der Routenwahl und wählten die Routen so, dass wir immer an Verkehrsplätzen und Aufenthaltsplätzen vorbeikamen.

Aber: Auch Verkehrsplätze können fussgängerInnenfreundlich gestaltet sein. Das beste Beispiel, dem wir auf unseren Begehungen begegneten, ist der Zentralplatz in Biel (vgl. Tabelle

16 zum Plätzeranking). Das auf dem Zentralplatz geltende Verkehrsregime Begegnungszone wertet diesen Verkehrsplatz deutlich auf.

Wir stiessen auch auf andere positive Beispiele von Verkehrsplätzen. Wesentlich ist, ob ein Verkehrsplatz auch vom MIV genutzt wird. Dies ist in Zürich beim Bahnhofquai (55%) und beim Limmatplatz (48%) der Fall, entsprechend schlecht fällt ihre Bewertung aus. In Basel hingegen erhielt der Centralbahnplatz – eine klassische ÖV-Drehscheibe – eine gute Bewertung von 77. Dies vor allem, weil er praktisch MIV-frei ist und es auch kaum störende Velos gibt. Auch der Bahnhofplatz in Luzern erhielt eine gute Bewertung von 77, auch er ist eine ÖV-Drehscheibe, und um den Platz herum gibt es viel MIV. Die Mitte des Bahnhofplatzes in Luzern bietet in der Kategorie *Aufenthaltsqualität* jedoch genügend andere voll erfüllte Kriterien wie eine angenehme *Lage*, Platz für Aktivitäten, genügend Sitzgelegenheiten usw., um zum Beispiel die hohe Verkehrslärmbelastung zu kompensieren.

Mit Blick auf den Mittelwert über alle begangenen Plätze hinweg ist zu berücksichtigen, dass dieser Mittelwert sich aus der Bewertung von aus Sicht der FussgängerInnen ausgesprochen positiven und schlechten Bewertungen zusammensetzt. Der Mittelwert der bewerteten Plätze täuscht somit zum Beispiel auch in Biel über die durchaus grosse Spannweite der Plätze hinweg. Während der Bahnhofplatz mit einer Bewertung von 36% der erreichbaren Punktzahl das Schlusslicht aller bewerteten Plätze ist, bekommt der neu gestaltete Zentralplatz wie oben schon erwähnt mit 82% der erreichbaren Punktzahl eine ausgezeichnete Bewertung. Dies zeigt, dass auch ein Verkehrsplatz bei ansprechender und verkehrsberuhigter Gestaltung für FussgängerInnen eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen kann.

Hier ist noch eine Anmerkung zu den beiden Altstadtplätzen Kirchplatz und Steinbergasse in Winterthur anzufügen: Beide Plätze bekamen bei unserer Bewertung leider etwas schlechtere Bewertungen, als sie wahrscheinlich bei einer Begehung ausserhalb der Musikfestwochen bekämen. Somit ist die Gesamtbewertung (Mittelwert) der Plätze in Winterthur wahrscheinlich leicht zu tief.



Bild 27: Steinbergasse, Winterthur: temporäre Störungen durch die Musikfestwochen beeinträchtigen die Aufenthaltsqualität dieses Platzes

4.4.1 **Kategorienauswertung Plätze**

Wie aus Tabelle 14 ersichtlich, schnitten die beiden Kategorien *Erreichbarkeit* und *Soziale Sicherheit* mit einem *Sehr gut* ab. Die Kategorie *Konflikte mit Mfz* erreichte in der Zusammenfassung ein *Genügend*.

Bei den Plätzen treten die Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr noch viel stärker in Erscheinung als beim Netzelement Abschnitte. Schon bei den Abschnitten kam dies zum Ausdruck. Bei den Plätzen zeigen sich solche Konflikte noch ausgeprägter. Die Kategorie *Konflikte mit Velos* beim Netzelement Plätze ist mit 21,1% erfüllten Anforderungen sogar mit Abstand die schlechteste Kategorie im Quervergleich aller Kategorien über vier Netzelemente hinweg. Natürlich gibt es bei diesem Kriterium je nach Perspektive verschiedene Sichtweisen – aus Sicht der VelofahrerInnen bzw. aus Sicht der FussgängerInnen. Es gelten hier die schon oben in Kapitel 4.2.5 erwähnten Punkte. Fuss-/Velo-Mischverkehrszonen sind für beide Seiten suboptimal und werten speziell für FussgängerInnen die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit erheblich ab.

Kategorienauswertung aller Städte zusammengefasst beim Netzelement Plätze		
Kategorie	Mittelwert Prozent erreichte Punktzahl	Bewertung
Erreichbarkeit	87,3	sehr gut
Aufenthaltsqualität	57,7	knapp genügend
Soziale Sicherheit	81,1	sehr gut
Hindernisfreiheit	59	knapp genügend
Konflikte mit Velos	21,1	schlecht
Konflikte mit Mfz	63,1	genügend
Sample Plätze: 37		

Tabelle 14: Kategorienauswertung aller Städte zusammengefasst beim Netzelement Plätze

4.4.2 Städtevergleich Kategorien beim Netzelement Plätze

Bei der getrennten Auswertung der Plätze nach Städten zeigt sich bei der Kategorie *Konflikte mit Velos* das *schlechte* Abschneiden aller Städte ausser Basel. Äusserst *schlecht* schnitten die Städte Zürich, Biel und Winterthur ab, alle drei im einstelligen Prozentbereich liegend und Winterthur sogar bei null Punkten. Es zeigt sich, dass in allen Städten ein grosser Handlungsbedarf bezüglich der unbefriedigenden Fuss-/Velo-Mischzonen besteht.

Bei der Kategorie *Aufenthaltsqualität*, bei der nur St. Gallen, Zürich und Basel ein *Genügend* erreichten, fällt vor allem Thun mit einem *schlechten* Ergebnis von 33% auf. Dies ist allen sechs zur Kategorie *Aufenthaltsqualität* zählenden Kriterien gleichermassen geschuldet.

Positiv zu erwähnen ist, dass bei der Kategorie *Soziale Sicherheit* sechs von acht Städten ein *Sehr gut* erreichten. Nur Thun mit einem *Gut* und Luzern mit einem *Genügend* erreichten nicht die Bestnote.

Städtevergleich Kategorien beim Netzelement Plätze								
	Basel	Bern	Biel	Luzern	St. Gallen	Thun	Winterthur	Zürich
Kategorie	Prozent erreichte Punktzahl	Prozent erreichte Punktzahl	Prozent erreichte Punktzahl	Prozent erreichte Punktzahl	Prozent erreichte Punktzahl	Prozent erreichte Punktzahl	Prozent erreichte Punktzahl	Prozent erreichte Punktzahl
Erreichbarkeit	83,3	75	100	75	90	87,5	100	87,5
Aufenthaltsqualität	63,9	54,2	56,7	58,3	68,3	33,3	60,4	66,7
Soziale Sicherheit	100	83,3	83,3	60,4	80	75	83,3	83,3
Hindernisfreiheit	55,6	50	65	45,8	63,3	62,5	65,4	64,6
Konflikte mit Velos	50	18,8	5	31,2	20	37,5	0	6,3
Konflikte mit Mfz	79,2	47	57,5	68,8	65	65,6	53,1	68,8

Tabelle 15: Städtevergleich Kategorien beim Netzelement Plätze

4.4.3 Platzranking

Der beste Platz mit einer *sehr guten* Bewertung von 82% erfüllten Anforderungen ist der Zentralplatz in Biel. Positiv auffallend sind die *sehr gut* gelungene Neugestaltung des Platzes und das funktionierende 20er-Zonen-Regime.

Plätzeranking				
Rang	Platz	Stadt	erfüllte Anforderungen in Prozent	Bewertung
1	Zentralplatz	Biel	82	sehr gut
2	Centralbahnplatz	Basel	77	gut
2	Bahnhofplatz	Luzern	77	gut
2	Turbinenplatz	Zürich	77	gut
5	Claraplatz	Basel	75	gut
5	Röntgenplatz	Zürich	75	gut
7	Klosterplatz	St. Gallen	73	gut
8	Multertor	St. Gallen	72	gut
9	Steinberggasse	Winterthur	70	gut
10	Sternenplatz	Luzern	68	genügend
11	Schmiedenplatz	Bern	66	genügend
11	Gallusplatz	St. Gallen	66	genügend
13	General-Guisan-Platz	Biel	64	genügend
14	Johann-Verresius-Platz	Biel	63	genügend
14	Hirschenplatz	Luzern	63	genügend
16	Waisenhausplatz	Bern	61	genügend
16	Rathausplatz	Thun	61	genügend
16	Bahnhofplatz	Winterthur	61	genügend
16	Kirchplatz	Winterthur	61	genügend
20	Bahnhofplatz	St. Gallen	59	knapp genügend
21	Uraniaplatz	Biel	57	knapp genügend
22	Marktplatz	Basel	55	knapp genügend
22	Helvetiaplatz	Luzern	55	knapp genügend
22	Bahnhofplatz	Thun	55	knapp genügend
22	Maulbeerplatz	Thun	55	knapp genügend
22	Bahnhofquai	Zürich	55	knapp genügend
27	Eigerplatz:	Thun	52	knapp genügend
28	Bundesplatz	Luzern	48	ungenügend
28	Spisertor	St. Gallen	48	ungenügend
28	Holderplatz	Winterthur	48	ungenügend
28	Limmatplatz	Zürich	48	ungenügend
32	Viktoriaplatz	Bern	45	ungenügend
32	Franziskanerplatz	Luzern	45	ungenügend
34	Breitenrainplatz	Bern	43	ungenügend
34	Weinmarkt	Luzern	43	ungenügend
36	Schwanenplatz	Luzern	41	ungenügend
37	Bahnhofplatz	Biel	36	schlecht

Tabelle 16: Plätzeranking



Bild 28: Zentralplatz, Biel: hohe Aufenthaltsqualität, gut gelungene Gestaltung



Bild 29: Zentralplatz, Biel: sehr gut funktionierende Begegnungszone (20er-Zone)

Mit einer Bewertung von je 77% belegen die drei Plätze Centralbahnplatz in Basel, Bahnhofplatz in Luzern und Turbinenplatz in Zürich zusammen den guten 2. Rang.

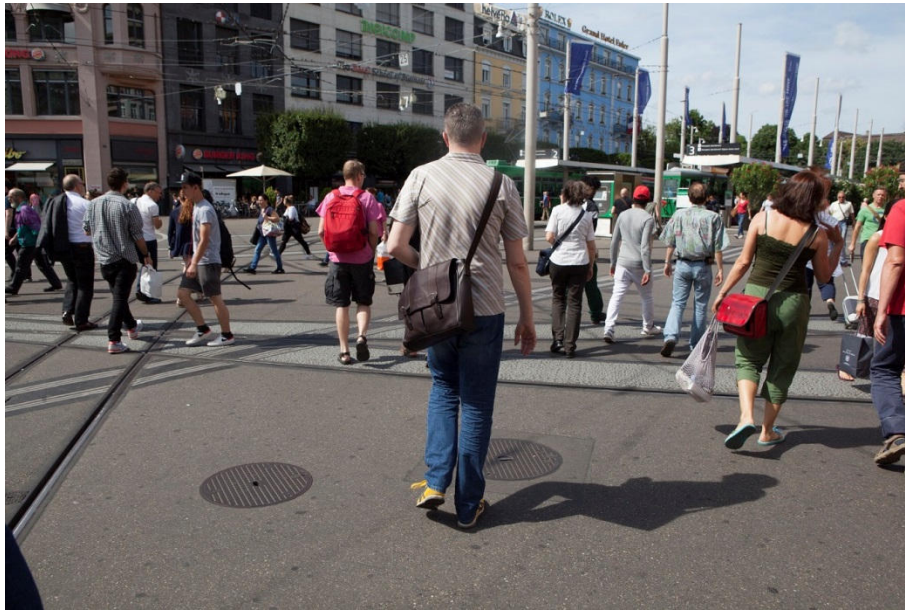


Bild 30: Centralbahnplatz, Basel: Gestaltet für FussgängerInnen und Trams. Kein störender MIV und fast keine Velos, da diese an den vier Ecken des Platzes mit Rampen direkt in die grosszügig gestaltete Velogarage geführt werden.



Bild 31: Bahnhofplatz, Luzern: obwohl auch ÖV-Drehscheibe und intensiver MIV rund um den Platz ein angenehmer Platz mit guter Aufenthaltsqualität



Bild 32: Turbinenplatz, Zürich: am Platzrand zwar ein Abfallcontainer und ein abgestelltes Motorrad, das auf dem Platz nichts verloren hat, generell aber ein Platz mit hoher Aufenthaltsqualität auch dank der 20er-Zone für den MIV rund um den Platz

Der schlechteste von allen 37 Plätzen ist der Bahnhofplatz in Biel. Aus diesem Platz liesse sich, wäre er nicht primär Parkplatz für den MIV, sehr viel mehr an Aufenthaltsqualität herausholen.



Bild 33: Bahnhofplatz, Biel: primär Parkplatz für den MIV statt Aufenthaltsplatz für FussgängerInnen

Der zweitschlechteste Platz, mit 41% gerade eine Bewertung von *ungenügend* statt *schlecht* erreichend, ist der Schwanenplatz in Luzern.



Bild 34: Schwanenplatz, Luzern: gebraucht für Reisebusse statt für FussgängerInnen, Parkplatz statt Aufenthaltsplatz

Der Weinmarkt in Luzern belegt zusammen mit dem Breitenrainplatz in Bern mit 43% zusammen den drittletzten Rang aller bewerteten Plätze. Der Franziskanerplatz in Luzern erreichte zusammen mit dem Viktoriaplatz in Bern mit je 45% die fünftschlechteste Bewertung. Alle vier Plätze erreichten je nur ein *Ungenügend*. In Luzern sind die *ungenügenden* Bewertungen des Weinmarktes und des Franziskanerplatzes folgenden Punkten geschuldet: Beide Plätze sind nicht autofrei, weisen einen störenden Fuss-/Velo-Mischverkehr auf und weisen auch sonst bedeutende Mängel auf wie fehlende Sitzgelegenheiten, fehlenden Wetterschutz und Kopfsteinpflaster beim Weinmarkt und eine ungenügende Beleuchtung und Einsehbarkeit sowie eine wenig einladende Gestaltung beim Franziskanerplatz.

Bei den beiden Berner Plätzen Breitenrainplatz und Viktoriaplatz fallen vor allem die sehr schlechte *Aufenthaltsqualität* aufgrund einer hohen Verkehrslärmbelastung, fehlenden Platzes für Aktivitäten und fehlender Sitzgelegenheiten auf. Ausserdem bestehen bei beiden Plätzen grosse *Konflikte mit Velos* und mit Motorfahrzeugen. Beim Viktoriaplatz in Bern ist fairerweise anzufügen, dass es relativ weit fortgeschrittene Pläne zur Neugestaltung des Platzes gibt.



Bild 35: Weinmarkt, Luzern: Parkplatz auf einem theoretisch schönen Altstadtplatz

4.5 Detailauswertung Haltestellen

Die Haltestellen zusammen belegen mit einem Gesamt-Mittelwert von 64,16% im Quervergleich der vier Netzelemente hinter den HS-Querungen und den Abschnitten nur den dritten Rang (vgl. Tabelle 7). Auffallend ist die überdurchschnittliche Spannweite von 26 Prozentpunkten bei den Ergebnissen der Haltestellen der acht Städte. Vor allem Thun mit *ungenügenden* 49% erfüllten Anforderungen hat einen hohen Nachholbedarf (vgl. Tabelle Nr. 7). Auch St. Gallen kommt mit 56,7% nur auf ein *Knapp genügend*. Generell können die Haltestellen der Städte Biel, Zürich und Winterthur als gut bezeichnet werden.

4.5.1 Kategorienauswertung Haltestellen

Beim Mittelwert aller Städte schnitt die Kategorie *Lage* mit einem Wert von 95,3% *sehr gut* ab. Das heisst, praktisch alle bewerteten Haltestellen liegen ideal im Fussverkehrsnetz. Die Kategorien *Erreichbarkeit*, *Dimensionierung* und *Soziale Sicherheit* erhielten alle ein *Gut*. Die Kategorie *Aufenthaltsqualität* erreicht bei allen Haltestellen zusammen jedoch nur *ungenügende* 49,1%.

Kategorienauswertung aller Städte zusammengefasst beim Netzelement Haltestellen		
Kategorie	Prozent erreichte Punktzahl	Bewertung
Lage	95,3	sehr gut
Erreichbarkeit	72,1	gut
Dimensionierung	72,6	gut
Ausstattung	67,8	genügend
Aufenthaltsqualität	49,1	ungenügend
Soziale Sicherheit	71,7	gut
Hindernisfreiheit	64,2	genügend
Sample Haltestellen: 32		

Tabelle 17: Kategorienauswertung aller Städte zusammengefasst beim Netzelement Haltestellen



Bild 36: Haltestelle Gewerbeschule, Winterthur: Wie wichtig eine genügend grosse Dimensionierung sowohl für den Wartebereich wie auch für den Längsverkehr der FussgängerInnen ist, zeigt dieses Negativbeispiel. Fahrräder verunmöglichen einen problemlosen Längsverkehr.

4.5.2 Städtevergleich Kategorien beim Netzelement Haltestellen

Im Städtevergleich zeigt sich der Verbesserungsbedarf bei der Kategorie *Aufenthaltsqualität* sehr deutlich. Keine Stadt kommt bei dieser Kategorie über ein *Genügend* hinaus, und nur Biel und Winterthur erreichen überhaupt ein *Genügend*. Bern ist *ungenügend*, und die Städte St.

Gallen und Thun bekommen mit unter 40% in der Benotung sogar ein *Schlecht*. Auch bei der *Ausstattung* bilden Thun und St. Gallen das Schlusslicht. In Bezug auf St. Gallen muss jedoch fairerweise gesagt werden, dass wenn der Bahnhofplatz einmal fertig gebaut ist, dies mindestens an diesem Standort garantiert besser wird.

Bei der Kategorie *Dimensionierung* erreichen die Städte Biel, Zürich, Luzern und Winterthur je ein *Sehr gut*.

Städtevergleich Kategorien beim Netzelement Haltestellen								
	Basel	Bern	Biel	Luzern	St. Gallen	Thun	Winterthur	Zürich
Kategorie	Prozent erreichte Punktzahl	Prozent erreichte Punktzahl	Prozent erreichte Punktzahl	Prozent erreichte Punktzahl	Prozent erreichte Punktzahl	Prozent erreichte Punktzahl	Prozent erreichte Punktzahl	Prozent erreichte Punktzahl
Lage	91,7	100	100	87,5	83,3	100	100	100
Erreichbarkeit	66,7	60	100	62,5	66,7	66,7	87,5	66,7
Dimensionierung	66,7	63,6	87,5	81,3	50	66,7	81,3	83,3
Ausstattung	66,7	59	68,8	81,3	50	41,7	75	100
Aufenthaltsqualität	55	44	65	55	36,7	26,7	60	50
Soziale Sicherheit	79,2	90	68,8	75	75	58,3	68,8	58,3
Hindernisfreiheit	48,3	60	75	50	70	50	70	90

Tabelle 18: Städtevergleich Kategorien beim Netzelement Haltestellen

Zürich sticht mit einer 100%igen Erreichung bei der *Ausstattung* heraus. Das heisst, ein Warthehaus und eine Abfahrtsanzeige in Echtzeit waren an allen bewerteten Haltestellen vorhanden. Thun hat hier mit einem *ungenügenden* Ergebnis von 41,7% einen grossen Nachholbedarf.

Der Vergleich zwischen den Städten hinkt bei den Haltestellen beim Kriterium *Niveaugleicher Zugang zu den ÖV-Fahrzeugen möglich* etwas. Bei einer Bushaltestelle ist ein wirklich niveaugleicher Zugang baulich viel schwieriger zu erreichen als bei einer Tramhaltestelle. Haltestellenkanten können bei schienengebundenen Fahrzeugen deutlich exakter gebaut werden. Somit kann dieses Kriterium nur bei den Tramhaltestellen die maximale Punktzahl von 2 «voll erfüllt» erreichen. Tram- und Bushaltestellen können somit nur bedingt miteinander verglichen werden. In den acht bewerteten Städten gibt es nur in Basel, Bern und Zürich Trams, und in St. Gallen wurde die Haltestelle Spisertor der Bahn nach Trogen bewertet. In Zürich zum Beispiel erhielt die Kategorie *Hindernisfreiheit* unter der auch *Niveaugleicher Zugang zu den ÖV-Fahrzeugen möglich* subsumiert ist, mit 90% eine *sehr gute* Bewertung. Und was die *taktil erfassbare Wegführung für Sehbehinderte* angeht, sind auch bei diesem Kriterium die Zürcher Haltestellen vorbildlich. Basel bildet bei der *Hindernisfreiheit* hingegen das Schlusslicht, obwohl 5 der 6 in Basel bewerteten Haltestellen Tramhaltestellen waren. Aber in Basel fahren

noch viele Nicht-Niederflurtrams, und die Haltestellen sind auch oft noch nicht für die Niederflurtrams umgebaut.

4.5.3 Haltestellenranking

Haltestellenranking				
Rang	Haltestelle	Stadt	erfüllte Anforderungen in Prozent	Bewertung
1	Schiffländte	Biel	92	sehr gut
2	Bahnhof Winterthur	Winterthur	89	sehr gut
3	Limmatplatz	Zürich	86	sehr gut
4	Bahnhof SBB	Basel	83	sehr gut
4	General-Guisan-Platz	Biel	83	sehr gut
6	Schwanenplatz	Luzern	75	gut
7	Fotozentrum	Winterthur	72	gut
7	Schiffländte	Basel	72	gut
9	Bahnhof Luzern	Luzern	69	genügend
9	Eishalle	Winterthur	69	genügend
9	Hauptbahnhof/Bahnhofquai	Zürich	69	genügend
12	Claraplatz	Basel	67	genügend
12	Kursaal	Bern	67	genügend
12	Spitalacker	Bern	67	genügend
12	Zentralplatz	Biel	67	genügend
16	Schiffbau	Zürich	66	genügend
17	Rheingasse	Basel	64	genügend
17	Bern Bahnhof Perron H	Bern	64	genügend
17	Spisertor	St. Gallen	64	genügend
17	Klosestrasse	Thun	64	genügend
21	Viktoriaplatz	Bern	58	knapp genügend
21	Bahnhof/Gare	Biel	58	knapp genügend
21	Bahnhof Thun	Thun	58	knapp genügend
24	Breitenrain	Bern	56	knapp genügend
24	Bundesplatz	Luzern	56	knapp genügend
24	Gewerbeschule	Winterthur	56	knapp genügend
27	Kantonalbank	Luzern	53	knapp genügend
27	St. Gallen Hauptbahnhof	St. Gallen	53	knapp genügend
29	Broderbrunnen	St. Gallen	53	knapp genügend
30	Kirschgarten	Basel	50	knapp genügend
31	Bankverein	Basel	28	schlecht
32	Freienhof	Thun	25	schlecht

Tabelle 19: Haltestellenranking

Besonders sticht mit 92% die neu gebaute Haltestelle Schiffländte in Biel heraus. Hier ist wirklich praktisch alles perfekt, einzig eine Abfahrtsanzeige in Echtzeit fehlt. Gäbe es diese, käme diese Haltestelle sogar auf die sagenhafte Bewertung von 97%.



Bild 37: Haltestelle Schiffländte, Biel: vorbildliche Haltestelle

Die Haltestelle Bahnhof Winterthur erreicht mit 89% die zweitbeste Bewertung aller Haltestellen. Auch hier macht sich die komplette Neugestaltung bemerkbar. Viel Platz, grosszügige Bedachung, kein MIV.



Bild 38: Bahnhof Winterthur: vorbildlich neu gestaltet

Die Haltestelle Limmatplatz in Zürich erreicht mit 86% ebenfalls ein *Sehr gut* und damit den dritten Platz.



Bild 39: Haltestelle Limmatplatz, Zürich: genügend Warteraum, erhöhte Haltestellenkante

Die Schlusslichter sind mit deutlichem Abstand und sehr *schlechten* 25% erfüllten Anforderungen die Haltestelle Freienhof in Thun und mit 28% die Haltestelle Bankverein in Basel. Vor allem die *Warteräume* und die *Zugänglichkeit* sind bei diesen beiden Haltestellen ausgesprochen schlecht.



Bild 40: Haltestelle Freienhof; Thun: schlechteste Haltestelle mit einer Treppenstufe und Gebäudestützpfelern an der Haltestellenkante



Bild 41: Haltestelle Bankverein, Basel: viel zu schmaler Wartebereich in Mittellage

Anmerkung zur Haltestelle Kirschgarten in Basel: Die Haltestelle Kirschgarten in Basel erreichte mit 50% äusserst knapp ein *Knapp genügend*. An dieser Haltestelle wurde zwar die Bordsteinkante für einen niveaugleichen Zugang ins Tram erhöht, da aber noch alte Trams auf dieser Strecke fahren, können sie nicht an der neu gestalteten Haltestelle anhalten, sondern halten an einer daneben liegenden provisorischen Haltestelle.

Anmerkung zur Haltestelle Viktoriaplatz in Bern: Diese Haltestelle bekommt zwar in ihrer Gesamtbewertung auf 58% und damit auf ein *Knapp genügend*. Sie weist aber vor allem beim Kriterium *Dimensionierung* sehr grosse Mängel auf. Auf der stadtauswärts liegenden Seite gibt es keinen Warteraum in Mittellage, deshalb muss die Strasse überquert werden, um ins Tram einzusteigen. Ausserdem ist der Haltestellenbereich zu kurz. Wer durch die hinterste Tür in den hinteren Wagen einsteigen will, muss dies mit einem sehr grossen Schritt direkt von der Strasse aus tun.

Wie jedoch schon im Kapitel Detailauswertung Plätze erwähnt, wird der Viktoriaplatz in absehbarer Zeit neu gestaltet und damit auch der Haltestellenbereich erneuert und hoffentlich verbessert.



Bild 42: Haltestelle Viktoriaplatz, Bern: kein Warteraum in Mittellage und zu kurzer Haltestellenbereich

5. Auswertung gesamte Route Stadt für Stadt

In den nachfolgenden acht Tabellen sind die acht von uns begangenen Routen nochmals Stadt für Stadt in ihrer Einzelbewertung aufgeführt.

Im Anhang zum Fussverkehrs-Test in 8 Städten sind sämtliche 173 Bewertungsblätter der acht Routen aufgeführt, so kann für sämtliche einzelnen Abschnitte, Querungen, Plätze und Haltestellen von jeder Stadt die Bewertung Kriterium für Kriterium nachgeschaut werden.

5.1 Route: Fussverkehrs-Test Basel

Begehung Basel: **Bahnhof Basel SBB – Claraplatz** via Centralbahnplatz – Elisabethenanlage – Elisabethenstrasse – Freie Strasse – Marktplatz – Eisengasse – Mittlere Brücke – Greifengasse

Netzelement	Name	erfüllte Anforderungen in Prozent	Bewertung
Platz 1	Centralbahnplatz	77	gut
Haltestelle 1	Bahnhof SBB	83	sehr gut
Querung 1	Nauenstrasse	83	sehr gut
Abschnitt 1	Elisabethenanlage	88	sehr gut
Querung 2	Elisabethenstrasse	73	gut
Abschnitt 2	Elisabethenstrasse I (bis Kirchgarten)	67	genügend
Haltestelle 2	Kirschgarten	56	knapp genügend
Abschnitt 3	Elisabethenstrasse II (bis Steinenberg)	69	genügend
Haltestelle 3	Bankverein	28	schlecht
Querung 3	Steinenberg	71	gut
Abschnitt 4	Freie Strasse	73	gut
Platz 2	Marktplatz	55	knapp genügend
Abschnitt 5	Eisengasse	80	sehr gut
Haltestelle 4	Schifflande	72	gut
Abschnitt 6	Mittlere Bücke	96	sehr gut
Haltestelle 5	Rheingasse	64	genügend
Abschnitt 7	Greifengasse	77	gut
Haltestelle 6	Claraplatz	67	genügend
Platz 3	Claraplatz	75	gut

Tabelle 20: Route: Fussverkehrs-Test Basel

5.2 Route: Fussverkehrs-Test Bern

Begehung Bern: **Hauptbahnhof Bern – Breitenrainplatz** via Neugasse – Waisenhausplatz – Zeughausgasse – Schmiedenplatz – Nägeligasse – Kornhausbrücke – Kornhausstrasse – Viktoriaplatz – Moserstrasse

Netzelement	Name	erfüllte Anforderungen in Prozent	Bewertung
Haltestelle 1	Bern Bahnhof Perron H	64	genügend
Querung 1	Bollwerk	79	gut
Abschnitt 1	Neugasse	76	gut
Platz 1	Waisenhausplatz	61	genügend
Abschnitt 2	Zeughausgasse	71	gut
Platz 2	Schmiedenplatz	66	genügend
Abschnitt 3	Nägeligasse	74	gut
Abschnitt 4	Kornhausbrücke	78	gut
Haltestelle 2	Kursaal	67	genügend
Abschnitt 5	Kornhausstrasse	81	gut
Querung 2	Viktoriastrasse	77	gut
Platz 3	Viktoriaplatz	45	ungenügend
Haltestelle 3	Viktoriaplatz	58	knapp genügend
Abschnitt 6	Moserstrasse I (bis Spitalackerstrasse)	75	gut
Haltestelle 4	Spitalacker	67	genügend
Abschnitt 7	Moserstrasse II (bis Breitenrainplatz)	60	genügend
Platz 4	Breitenrainplatz	43	ungenügend
Haltestelle 5	Breitenrain	56	knapp genügend

Tabelle 21: Route: Fussverkehrs-Test Bern

5.3 Route: Fussverkehrs-Test Biel

Begehung Biel: **Bahnhof Biel – Strandbad Biel** via Bahnhofplatz – Johann-Verresius-Strasse – Johann-Verresius-Platz – Murtenstrasse – Zentralplatz – Bahnhofstrasse – General Guisan Platz – Aarbergstrasse – Uraniaplatz – Aarbergstrasse – Badhausstrasse

Netzelement	Name	erfüllte Anforderungen in Prozent	Bewertung
Platz 1	Bahnhofplatz	36	schlecht
Haltestelle 1	Bahnhof/Gare	58	knapp genügend
Abschnitt 1	Johann-Verresius-Strasse	48	ungenügend
Querung 1	Johann-Verresius-Strasse	64	genügend
Platz 2	Johann-Verresius-Platz	63	genügend
Querung 2	Silbergasse	82	sehr gut
Abschnitt 2	Murtenstrasse I (bis Güterstrasse)	69	genügend
Querung 3	Güterstrasse	77	gut
Abschnitt 3	Murtenstrasse II (bis Bahnhofstrasse)	44	genügend
Platz 3	Zentralplatz	82	sehr gut
Haltestelle 2	Zentralplatz	67	genügend
Abschnitt 4	Bahnhofstrasse	87	sehr gut
Haltestelle 3	General-Guisan-Platz	83	sehr gut
Platz 4	General-Guisan-Platz	64	genügend
Abschnitt 5	Aarbergstrasse I (bis Uraniaplatz)	54	knapp genügend
Platz 5	Uraniaplatz	57	knapp genügend
Abschnitt 6	Aarbergstrasse II (bis Badhausstrasse)	69	genügend
Abschnitt 7	Badhausstrasse I (bis Ländtestrasse)	54	knapp genügend
Querung 4	Ländtestrasse	71	gut
Abschnitt 8	Badhausstrasse II (bis zum Quai)	74	gut
Haltestelle 4	Schiffländte	92	sehr gut
Abschnitt 9	Badhausstrasse III (bis zum Strandbad)	69	genügend

Tabelle 22: Route: Fussverkehrs-Test Biel

5.4 Route: Fussverkehrs-Test Luzern

Begehung Luzern: **Bahnhof Luzern – Helvetiaplatz** via Bahnhofplatz – Seebrücke – Schwanenplatz – Ledergasse – Sternenplatz – Theilinggasse – Weggisgasse – Hirschenplatz – Weinmarkt – Kramgasse – Krongasse – Franziskanerplatz – Hirschmattstrasse – Bundesplatz – Moosstrasse

Netzelement	Name	erfüllte Anforderungen in Prozent	Bewertung
Querung 1	Bahnhofplatz I (Seite Bahnhofhalle)	83	sehr gut
Platz 1	Bahnhofplatz	77	gut
Haltestelle 1	Bahnhof Luzern	69	genügend
Querung 2	Bahnhofplatz II (Seite See)	85	sehr gut
Abschnitt1	Seebrücke	87	sehr gut
Haltestelle 2	Schwanenplatz	75	gut
Querung 3	Schweizerhofquai	71	gut
Platz 2	Schwanenplatz	41	ungenügend
Abschnitt 2	Ledergasse	62	genügend
Platz 3	Sternenplatz	68	genügend
Abschnitt 3	Theilinggasse/Weggisgasse	71	gut
Platz 4	Hirschenplatz	63	genügend
Platz 5	Weinmarkt	43	ungenügend
Abschnitt 4	Kramgasse/Krongasse	71	gut
Platz 6	Franziskanerplatz	45	ungenügend
Abschnitt 5	Franziskanerplatz	61	genügend
Querung 4	Hirschengraben	50	knapp genügend
Querung 5	Stadthausstrasse	64	genügend
Abschnitt 6	Hirschmattstrasse I (bis Pilatusstrasse)	48	ungenügend
Haltestelle 3	Kantonalbank	53	knapp genügend
Querung 6	Pilatusstrasse	58	knapp genügend
Abschnitt 7	Hirschmattstrasse II (bis Bundesplatz)	54	knapp genügend
Platz 7	Bundesplatz	48	ungenügend
Haltestelle 4	Bundesplatz	56	knapp genügend
Abschnitt 8	Moosstrasse	72	gut
Platz 8	Helvetiaplatz	55	knapp genügend

Tabelle 23: Route: Fussverkehrs-Test Luzern

5.5 Route Fussverkehrs-Test St. Gallen

Begehung St. Gallen: **Hauptbahnhof St. Gallen – Milchhüsli** via Bahnhofplatz – St.-Leonhard-Strasse – Multertor – Webergasse – Gallusplatz – Gallusstrasse – Klosterhof – Klosterplatz – Zeughausgasse – Spisergasse – Spisertor – Linsebühlstrasse – Speicherstrasse – Dreilindengässlein – Gesstreppe – Dreilindenweg – Bitzistrasse

Netzelement	Name	erfüllte Anforderungen in Prozent	Bewertung
Platz 1	Bahnhofplatz	59	knapp genügend
Haltestelle 1	St. Gallen Hauptbahnhof	53	knapp genügend
Querung 1	Bahnhofplatz	71	gut
Querung 2	Gutenbergstrasse	79	gut
Querung 3	Kornhausstrasse	75	gut
Querung 4	Schützengasse	75	gut
Abschnitt 1	St.-Leonhard-Strasse	54	knapp genügend
Haltestelle 2	Broderbrunnen	53	knapp genügend
Querung 5	St.-Leonhard-Strasse	69	genügend
Platz 2	Multertor	72	gut
Querung 6	Oberer Graben	64	genügend
Abschnitt 2	Webergasse	73	gut
Platz 3	Gallusplatz	66	genügend
Abschnitt 3	Gallusstrasse	83	sehr gut
Abschnitt 4	Klosterhof	74	gut
Platz 4	Klosterplatz	73	gut
Abschnitt 5	Zeughausgasse/Spisergasse	60	genügend
Platz 5	Spisertor	48	ungenügend
Haltestelle 3	Spisertor	64	genügend
Querung 7	Moosbruggstrasse	77	gut
Abschnitt 6	Linsebühlstrasse	42	ungenügend
Abschnitt 7	Speicherstrasse	46	ungenügend
Abschnitt 8	Dreilindengässlein	63	genügend
Abschnitt 9	Gesstreppe	57	knapp genügend
Abschnitt 10	Dreilindenweg/Bitzistrasse	69	genügend

Tabelle 24: Route: Fussverkehrs-Test St. Gallen

5.6 Route: Fussverkehrs-Test Thun

Begehung Thun: **Bahnhof Thun – Wirtschaftsschule Thun** via Bahnhofplatz – Bahnhofstrasse – Maulbeerplatz – Freienhofgasse – Obere Hauptgasse – Rathausplatz – Bälliz – Parkhuusbrüggli – Aarestrasse – Mittlere Strasse – Pestalozzistrasse – Waisenhausstrasse – Eigerplatz – Klosestrasse – Innere Ringstrasse – Mönchstrasse

Netzelement	Name	erfüllte Anforderungen in Prozent	Bewertung
Platz 1	Bahnhofplatz	55	knapp genügend
Haltestelle 1	Bahnhof Thun	58	knapp genügend
Querung 1	Bahnhofstrasse	73	Gut
Abschnitt 1	Bahnhofstrasse	81	sehr gut
Platz 2	Maulbeerplatz	55	knapp genügend
Abschnitt 2	Freienhofgasse	60	genügend
Haltestelle 2	Freienhof	25	schlecht
Abschnitt 3	Obere Hauptgasse	43	ungenügend
Platz 3	Rathausplatz	61	genügend
Abschnitt 4	Bälliz/Parkhuusbrüggli	59	knapp genügend
Querung 2	Aarestrasse	77	gut
Querung 3	Mittlere Strasse	71	gut
Abschnitt 5	Aarestrasse / Mittlere Strasse	39	schlecht
Abschnitt 6	Pestalozzistrasse	50	knapp genügend
Abschnitt 7	Waisenhausstrasse	81	sehr gut
Platz 4	Eigerplatz	52	knapp genügend
Abschnitt 8	Klosestrasse	83	sehr gut
Querung 4	Frutigenstrasse	86	sehr gut
Haltestelle 3	Klosestrasse	64	genügend
Abschnitt 9	Innere Ringstrasse	73	gut
Abschnitt 10	Mönchstrasse	73	gut

Tabelle 25: Route: Fussverkehrs-Test Thun

5.7 Route: Fussverkehrs-Test Winterthur

Begehung Winterthur: **Bahnhof Winterthur – Eishalle Deutweg** via Bahnhofplatz – Turnerstrasse – Bankenstrasse – Stadthausstrasse – Kasinostrasse – Markgasse – Untere Kirchgasse – Kirchplatz – Obere Kirchgasse – Steinberggasse – Obergasse – Holderplatz – Technikumstrasse – Tösstalstrasse – Grünenstrasse – St. Gallerstrasse – Grüzefeldstrasse

Netzelement	Name	erfüllte Anforderungen in Prozent	Bewertung
Platz 1	Bahnhofplatz	61	genügend
Haltestelle 1	Bahnhof Winterthur	89	sehr gut
Querung 1	Bahnhofplatz	82	sehr gut
Abschnitt 1	Turnerstrasse/Bankstrasse	69	genügend
Abschnitt 2	Stadthausstrasse	67	genügend
Abschnitt 3	Kasinostrasse/Marktgasse	74	gut
Abschnitt 4	Untere Kirchgasse/Obere Kirchgasse	56	knapp genügend
Platz 2	Kirchplatz	61	genügend
Platz 3	Steinberggasse	70	gut
Abschnitt 5	Steinberggasse/Obergasse	75	gut
Querung 2	Holderplatz	67	genügend
Platz 4	Holderplatz	48	ungenügend
Abschnitt 6	Technikumstrasse	54	knapp genügend
Haltestelle 2	Gewerbeschule	56	knapp genügend
Querung 3	Technikumstrasse	79	gut
Abschnitt 7	Tösstalstrasse	58	knapp genügend
Haltestelle 3	Fotozentrum	72	gut
Querung 4	Tösstalstrasse	86	sehr gut
Abschnitt 8	Grünenstrasse	71	gut
Querung 5	Grünenstrasse	75	gut
Abschnitt 9	St. Gallerstrasse/Grüzefeldstrasse	81	sehr gut
Haltestelle 4	Eishalle	69	genügend

Tabelle 26: Route: Fussverkehrs-Test Winterthur

5.8 Route: Fussverkehrs-Test Zürich

Begehung Zürich: **Zürich Hauptbahnhof – Turbinenplatz** via Platzspitz – Mattensteg – Sihlquai – Gasometerstrasse – Josefstrasse – Röntgenplatz – Josefstrasse – Schiffbaustrasse

Netzelement	Name	erfüllte Anforderungen in Prozent	
Platz 1	Bahnhofquai	55	knapp genügend
Haltestelle 1	Hauptbahnhof/Bahnhofquai	69	genügend
Querung 1	Museumstrasse	58	knapp genügend
Abschnitt 1	Platzspitz	83	sehr gut
Abschnitt 2	Mattensteg	71	gut
Abschnitt 3	Sihlquai	73	gut
Querung 2	Sihlquai	82	sehr gut
Abschnitt 4	Gasometerstrasse I (bis Limmatstrasse)	56	knapp genügend
Querung 3	Limmatstrasse	77	gut
Haltestelle 2	Limmatplatz	86	sehr gut
Platz 2	Limmatplatz	48	ungenügend
Abschnitt 5	Gasometerstrasse II (bis Josefstrasse)	77	gut
Abschnitt 6	Josefstrasse I (bis Röntgenplatz)	94	sehr gut
Platz 3	Röntgenplatz	75	gut
Abschnitt 7	Josefstrasse II (bis Unterquerung Bahnviadukt)	72	gut
Abschnitt 8	Josefstrasse III (bis Hardstrasse)	73	gut
Haltestelle 3	Schiffbau	66	genügend
Querung 4	Hardstrasse	82	sehr gut
Abschnitt 9	Schiffbaustrasse	74	gut
Platz 4	Turbinenplatz	77	gut

Tabelle 27: Route: Fussverkehrs-Test Zürich

6. Fazit

Die Situation der FussgängerInnen in den Deutschschweizer Städten ist generell als *genügend* bis *gut* zu bewerten. Bei der Gesamtauswertung der acht in der Deutschschweiz begangenen Routen in acht Städten erreichten die Routen in Zürich und in Basel eine Gesamtnote *gut* und die anderen sechs Routen in den Städten Bern, Biel, Luzern, St. Gallen, Thun und Winterthur immerhin noch ein *Genügend*. Bei der getrennten Auswertung der vier Netzelemente erreichte nur das Netzelement HS-Querungen ein *Gut*, die anderen drei Elemente Abschnitte, Plätze und Haltestellen ein *Genügend*. Am schlechtesten schnitten die Plätze ab, sie erreichten mit gut 60% erfüllten Anforderungen nur sehr knapp die Note *genügend*. Hier zeigt sich die heutige primäre Nutzung der ehemals für Menschen, sprich FussgängerInnen, gebauten Innenstadtplätze als Verkehrsplätze für den MIV wie auch für den ÖV.

Insgesamt hat sich in den vergangenen zwei, drei Jahrzehnten aber einiges verbessert. Wurden die Menschen während der verkehrspolitischen Planungs- und Bausündenzeit der 1960er- bis 1970er-Jahre mit düsteren und unsicheren FussgängerInnenunterführungen noch gedanken- und schonungslos unter den Boden versenkt, kehrte bei Städte- und VerkehrsplanerInnen seither viel Einsicht und Vernunft zurück. VerkehrsplanerInnen berücksichtigen die Bedürfnisse der FussgängerInnen heute vermehrt. Aber es bleibt noch viel zu tun. FussgängerInnen sollen nicht einfach dem MIV weichen müssen. Vielerorts trafen wir auf zu schmale Trottoirs. Oft wäre es keine grosse Sache, diese breiter zu gestalten, indem dem Autoverkehr eine unnötige Spur abgezackt wird. Aber es tauchen auch neue Konflikte auf: Vor allem der häufig im Mischverkehr geführte Velo- und Fussverkehr führt zunehmend zu Spannungen. Leider ist zum Beispiel in Zürich seit einiger Zeit eine vermehrte Tendenz hin zu solchen Mischzonen feststellbar. Den FussgängerInnen wie im Übrigen auch den VelofahrerInnen wäre es höchst dienlich, wenn diese beiden Verkehrsarten maximal getrennt geführt würden. Für die FussgängerInnen wird es auf den Trottoirs so entspannter und sicherer. Für die VelofahrerInnen bringt eine separate Velospur ebenfalls ein sichereres und vor allem ein schnelleres Vorankommen.

Dieser Fussverkehrs-Test in den von uns begangenen acht Deutschschweizer Städten war nur ein Anfang. Die Bewertungsblätter für die vier Netzelemente Abschnitte, HS-Querungen, Plätze und Haltestellen haben sich mit den von uns erprobten und gewählten Kategorien und Kriterien als äusserst robust und *sehr gut* anwendbar erwiesen. Sie lassen sich auf jeder beliebigen Fussverkehrsrouten in jeder Stadt gut anwenden.

Wir möchten diesen Fussverkehrs-Test gerne ausweiten. Falls Sie Lust haben, in Ihrem Quartier oder in Ihrer Stadt einen Fussverkehrs-Test durchzuführen, nehmen Sie doch mit uns Kontakt auf.

7. Verwendete Literatur

Gehl, Jan

Project for Public Spaces, A Handbook for Creating Successful Public Spaces
New York 2005

Schweizerischer Verband der Strassen-und Verkehrsfachleute

SN 640070, Fussgängerverkehr, Grundnorm
Zürich 2009

Grob, Daniel/Michel, Urs

Grundlagen für den Fussverkehr, VSS Forschungsbericht 2000/368
Zürich 2011

Verkehrsclub Deutschland (VCD)

VCD Städtecheck- Sicherheit von Fussgängerinnen und Fussgängern
Bonn 2014

Fussverkehr Schweiz

Fussverkehrs-Check in den Kommunen, Beispiele aus der Schweiz
Zürich 2015

Bundesamt für Strassen (Astra)

Handbuch Fusswegnetzplanung
Bern 2015

Hochschule Rapperswil, Studiengang Raumplanung

Vorlesungsskript „Konzepte für den Fussverkehr“
Rapperswil 2015

8. Anhang

Wie sich die einzelnen Punkte der Kategorien auf die jeweiligen einzelnen Abschnitte, Plätze, Querungen und Haltestellen verteilen, ist im Anhang dieses Berichts ersichtlich, in dem sämtliche Bewertungsblätter verfügbar sind.

9. Dank

Unser Dank geht an Prof. Dipl.-Ing. Klaus Zweibrücken, Dozent für Verkehrsplanung an der Hochschule Rapperswil (HSR), und seine Studentin Isabell Bucher. Beide waren uns bei der theoretischen Grundlagenerarbeitung und bei den acht Begehungen mit ihrem fachlichen Know-how eine unentbehrliche Hilfe.

*Für umverkehR, Bernhard Piller
Zürich 14. November 2016*