

### Zu Fuss in der Stadt Zürich



Im Projekt „GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr“ wurde die Fussgängerfreundlichkeit in verschiedenen Schweizer Städten erhoben. Dabei wurde die Qualität der Fussverkehrsinfrastruktur (Fussverkehrstest), der Stellenwert des Fussverkehrs in Verwaltung und Politik (Planungspraxis) sowie die Zufriedenheit der Bevölkerung untersucht.

#### Bewertung der Fussgängerfreundlichkeit in der Stadt Zürich

Das Spinnendiagramm visualisiert die Fussverkehrsfreundlichkeit in 14 Kategorien. Angezeigt wird jeweils der erreichte Anteil (in %) des Potenzials (grün) sowie der Mittelwert der 16 untersuchten Städte. Jede Kategorie ist ein Zusammensetz aus einer Vielzahl von Einzelbewertungen. Insgesamt erreicht die Stadt Zürich 64%, bei einem Durchschnitt aller 16 Städte von 61%.

Beurteilte Kategorien:

Infrastruktur (Fussverkehrstest):

- Strecken
- Querungen
- Haltestellen
- Plätze

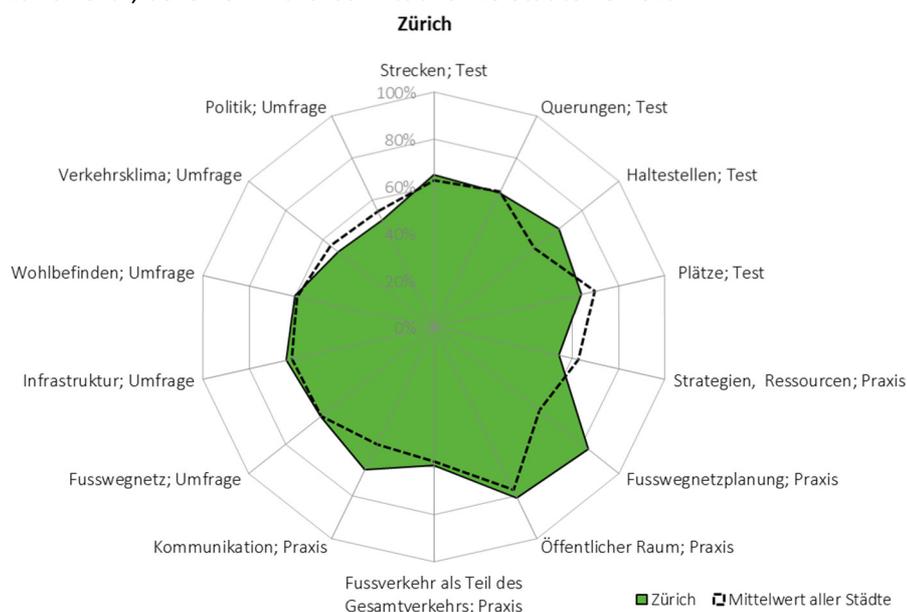
Planungspraxis (Stellenwert des Fussverkehrs)

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

Bevölkerungsumfrage Fussverkehr

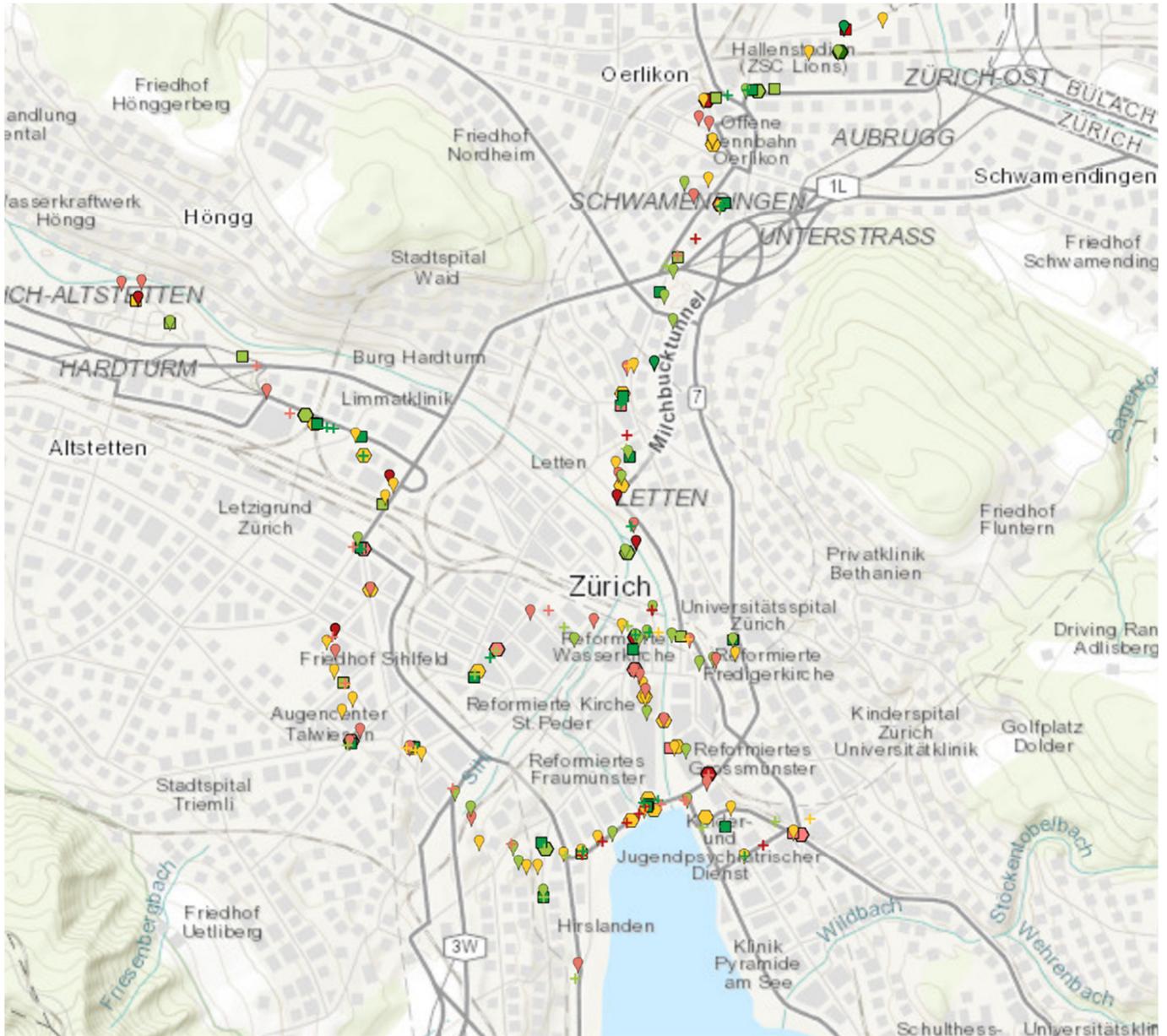
- Fusswegnetz
- Infrastruktur
- Wohlbefinden
- Verkehrsklima
- Politik

Abb. 1 Fussgängerfreundlichkeit in der Stadt Zürich



### Fussverkehrstest – Bewertung der Infrastruktur

In der Stadt Zürich wurden 93 Strecken, 69 Querungen, 31 Haltestellen und 29 Plätze bewertet. Abb. 2 zeigt die Begehungsrouten und bewerteten Elemente. Im Vergleich der 16 untersuchten Städte schneidet Zürich bezüglich Fussverkehrstest überdurchschnittlich ab (vgl. Abb. 1).



Source: Bundesamt für Landestopografie, swisstopo (5704003247)

Querung	Strecke	Haltestelle	Platz
69	93	31	29
<b>Erreichte Qualitätspunkte</b>			
+	●	■	●
+	●	■	●
+	●	■	●
+	●	■	●
+	●	■	●

(\*) Durchschnitt der 16 Städte bei diesem Element

Abb. 2 Begehungsrouten und Qualitäten der bewerteten Infrastruktur

### Stärken und überdurchschnittliche Qualitäten

- Querungen überzeugen mit einer normgetreuen und präzisen, meist behindertengerechten Umsetzung.
- Die Ampeln an Hauptstrassen haben kurze Umlaufzeiten (kaum „Bettellampen“).
- Haltestellen sind gut ausgestattet (Echtzeit-Abfahrtsanzeigen, ausreichende Beleuchtung) und weitgehend behindertengerecht (Auffindbarkeit für Sehbehinderte, erhöhte Haltekanten für Gehbehinderte).



*Die Haltestellen weisen in Zürich überwiegend gute Qualitäten auf. Velos sind oft störend abgestellt.*

### Schwächen und Handlungsbedarf

- Trottoirbreiten sind oft ungenügend, insbesondere in Quartierstrassen.
- Häufig verkehren Velos auf Trottoirs oder abgestellte Velos reduzieren die nutzbare Breite.
- Bei Querungen sind die Distanzen häufig sehr lang. Bei LSA-Übergängen ist das Queren oft nicht in einem Zug möglich. Schutzinseln sind oft zu schmal.
- Verbesserungspotential besteht bei den Plätzen. Der hohe Anteil an Verkehrsflächen beeinträchtigt die Aufenthaltsqualität. Der Bahnhofplatz am Hauptbahnhof schneidet im schweizerischen Quervergleich schlecht ab.



*Der Bahnhofplatz ist sehr verkehrsorientiert gestaltet.*

## Planungspraxis – Indikatoren zum Stellenwert des Fussverkehrs

Der Stellenwert des Fussverkehrs in der Planungspraxis wurde anhand von 60 Indikatoren ermittelt. Dazu wurden Gespräche mit den Fussverkehrsverantwortlichen geführt, städtische Konzepte, Strategien, Planungsgrundlagen zum Thema Fussverkehr bewertet, Informationen auf der Webseite gesichtet sowie diverse statistische Quellen herangezogen. Bezüglich Planungspraxis schneidet die Stadt Zürich im Vergleich der 16 beurteilten Städte überdurchschnittlich ab (vgl. Abb. 1).

### Stärken in der Planungspraxis

- Die Stadt Zürich verfügt mit der Strategie Stadtverkehr 2025 über eine Zielsetzung, welche dem Fussverkehr eine wichtige Stellung einräumt. Massnahmen im Bereich Fussverkehr sind neue oder neu gestaltete Fusswege, Plätze, Begegnungszonen und Quartierzentren.
- Die Fusswegnetzplanung inkl. Schulwegsicherung ist auf hohem Niveau.
- Der öffentliche Raum wird systematisch konzeptionell bearbeitet (Stadtraum Zürich, Masterplan ZüriWC, usw.).
- Hoher gestalterischer Anspruch an den öffentlichen Raum.
- Neue Stadträume werden mit Befragungen, Beobachtungen und Zählungen systematisch analysiert und evaluiert.
- Tempo 30 auf diversen übergeordneten Strassen.
- Lancierung und Umsetzung eines Konzeptes für die Signalisierung von Baustellen-Umleitungen für den Fussverkehr.

### Schwächen und Handlungsbedarf

- Viele Bauprojekte werden nicht entsprechend der Zielsetzungen umgesetzt. Eine Vertiefung des Themas Fussverkehr – mit entsprechender personeller und finanzieller Ausstattung – fehlt.
- Die Ausdehnung von Fussgänger- und Begegnungszonen ist im Vergleich der 16 untersuchten Städte leicht unterdurchschnittlich.
- Die gemeinsame Führung des Fuss- und Veloverkehrs auf Trottoirs ist als Mangel erkannt. Es besteht jedoch Handlungsbedarf bei der Sanierung.
- Die Kommunikation zum Thema Fussverkehr (Kampagnen, Webseite, Newsletter) könnte noch ausgebaut werden.

## Zufriedenheit – Bevölkerungsumfrage zum Fussverkehr

An der Online-Umfrage beteiligten sich in der Stadt Zürich 573 Personen, welche 80 Fragen beantworteten. Zudem bestand die Möglichkeit, Anliegen offen zu formulieren. Im Quervergleich der 16 Städte liegt die Stadt Zürich bezüglich Zufriedenheit im Durchschnitt.

### Stärken: Zufriedenheit der Bevölkerung

- Hohe Zufriedenheit mit der Fussverkehrsinfrastruktur.
- Die Ziele können auf direkten Wegen erreicht werden.
- Die Bevölkerung fühlt sich auch nachts relativ sicher.
- Die Ausstattung der ÖV-Haltestellen ist gut.
- Die Ausstattung mit öffentlichen WCs und Trinkbrunnen ist genügend.

### Schwächen: Bevölkerung ist unzufrieden und sieht Handlungsbedarf

- Das Verkehrsklima wird als schlecht beurteilt.
- Es werden zusätzliche Massnahmen und eine höhere Priorität zu Gunsten des Fussverkehrs gewünscht.
- komplexe Kreuzungen werden als problematisch eingestuft.
- Hoher Verkehrslärm ist störend.
- Enge Platzverhältnisse für den Fussverkehr (insbes. Trottoirbreiten).
- Autofahrende wie auch Velofahrende nehmen zu wenig Rücksicht.
- Zahlreiche Konflikte von Velo- und Fussverkehr (inkl. abgestellte Velos).

### Stimmungsbild – offen formulierte Bemerkungen der Bevölkerung

- Keine Mischung von Fuss- und Veloverkehr.
- Temporeduktion: Generell 30 km/h, bei Haltestellen 20 km/h.
- Grosszügigere Wartebereiche bei Haltestellen.
- Besserer Winterdienst auf Fusswegen (mehr Split, weniger Salz) / Mehr Begrünung.
- Kürzere Wartezeiten bei Ampeln.
- Verbesserungswünsche wurden für folgende Orte formuliert: Bellevue; Seestrasse, HB Zürich, Central; Toblerplatz.

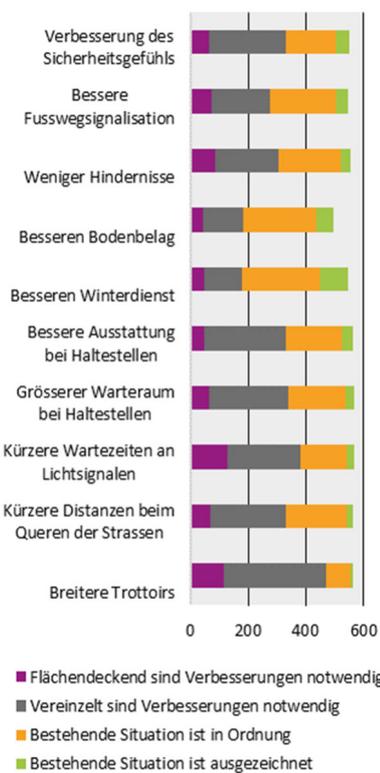


Abb. 3  
Wo braucht es Verbesserungsmassnahmen?

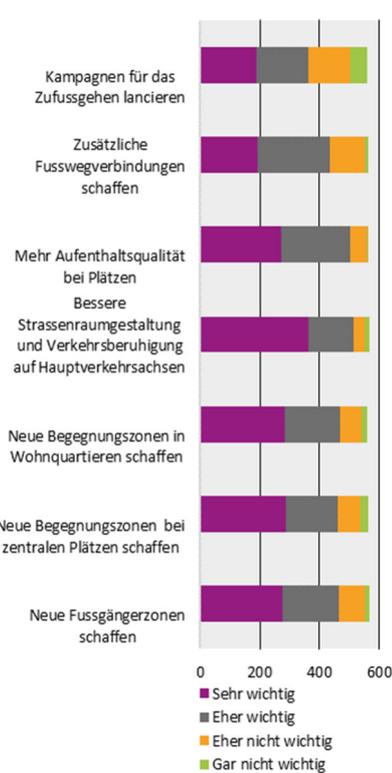


Abb. 4  
Wo sollte die Stadt mehr machen?

## GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr

Mai 2020

Ein gemeinsames Projekt von umverkehrR, Fussverkehr Schweiz und der Hochschule für Technik, Rapperswil.

Mit Unterstützung der beteiligten Städte, der Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität (KOMO) / EnergieSchweiz, der Stiftung Corymbo, dem Kanton Tessin sowie dem Lotteriefonds des Kantons Bern.

Weitere Infos siehe: [www.umverkehr.ch/fussverkehr](http://www.umverkehr.ch/fussverkehr) / [info@umverkehr.ch](mailto:info@umverkehr.ch) / [www.fussgaengerstadt.ch](http://www.fussgaengerstadt.ch)

