

Potenzial des Fussverkehrs in Agglomerationen

Die Verkehrssysteme in den Agglomerationen stossen vielerorts an ihre Kapazitätsgrenzen und beeinträchtigen die Umwelt und die Lebensqualität der Bevölkerung. Der Forschungsauftrag SVI 2015/006 «Fussverkehrspotenzial in Agglomerationen» geht der Frage nach, welche Faktoren dazu beitragen, dass Mobilitätsbedürfnisse auch zu Fuss befriedigt werden können. Die gewonnenen Erkenntnisse zeigen auf, wie verschiedene Qualitäten der gebauten Umwelt das Fussverkehrspotenzial beeinflussen und der öffentliche Raum durch Aufenthaltsnutzung aktiviert werden kann.



Abb. 1: Aktive Erdgeschossnutzung, ein grosszügig gestaltetes Trottoir, Grünelemente und die Strassenmöblierung ermöglichen auch entlang einer Hauptstrasse ein hohes Potenzial für den Fussverkehr und die Aufenthaltsnutzung (Bülach, ZH).



Abb. 2: Die attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums lädt zum Verweilen ein und fördert dadurch die soziale Interaktion (Renens, VD).

Für die eilige Leserin, den eiligen Leser

Um das Fussverkehrspotenzial zu beeinflussen und die Anzahl Fusswege zu erhöhen, ist es wesentlich, die Einflussfaktoren und Abhängigkeiten zu kennen.

Ob eine Strecke zu Fuss zurückgelegt wird, ist primär von der Distanz abhängig. 62% aller Wege unter 2 km werden heute zu Fuss zurückgelegt. Um diesen Anteil zu erhöhen, müssen in fussläufiger Distanz Ziele für Aktivitäten vorhanden sind.

Zwischen den Agglomerationen zeigen sich grosse Unterschiede des Fussverkehrspotenzials. Wesentliche räumliche Charakteristiken dafür sind Dichte und Diversität möglicher Ziele in fussläufiger Distanz.

Eine höhere Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte führt dazu, dass kurze Wege eher zu Fuss zurückgelegt werden. Mitverantwortlich sind die meist tieferen Geschwindigkeiten in dicht genutzten Räumen sowie deren geringere Attraktivität für den motorisierten Verkehr.

Aber auch die Qualität der gebauten Umwelt beeinflusst die Wahl, zu Fuss zu gehen. Ein dichtes Fusswegnetz gewährleistet, dass Ziele ohne Umwege erreicht werden können. Strassenräume, die den zu Fuss Gehenden ausreichend Schutz bieten und die Sinne ansprechen, erhöhen die Bereitschaft, dass auch längere Wege zu Fuss zurückgelegt werden.

Impressum

Herausgeber:

SVI Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten
www.svi.ch

Verfasser des Merkblattes:

Alexander Erath, Erath Rusterholtz van Eggermond & Co

Genehmigung:

Dieses Merkblatt wurde am 18.09.2020 durch den Vorstand der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten genehmigt und zur Veröffentlichung frei gegeben.

Das Merkblatt darf unter Angabe der Quelle vollständig oder auszugsweise kopiert und in Unterlagen sowie Berichte eingefügt werden.

Die Qualität des Aussenraums spielt auch bei der Aufenthaltsnutzung eine zentrale Rolle. Bietet der öffentliche Raum genügend Platz und Möglichkeiten zum Verweilen, ergeben sich auch Gelegenheiten der Aufenthaltsnutzung. Eine hohe Dichte und Diversität möglicher Ziele erhöht zusätzlich das Potenzial, dass der öffentliche Raum zu einem Begegnungsort wird, an dem soziale Interaktionen stattfinden. Auch Haltestellen des öffentlichen Verkehrs können wichtige Orte für Aufenthaltsnutzung sein.

Die Auswertungen zeigen, dass die Soziodemographie einen wichtigen Einflussfaktor für das Fussverkehrspotenzial darstellt. Männer und Personen im berufstätigen Alter sind signifikant weniger oft zu Fuss unterwegs.

Die verschiedenen Dimensionen des Fussverkehrspotenzials (siehe blaue Kreise in Abb. 3) sind durch wechselseitige Abhängigkeiten geprägt und direkt von der Qualität der gebauten Umwelt abhängig.

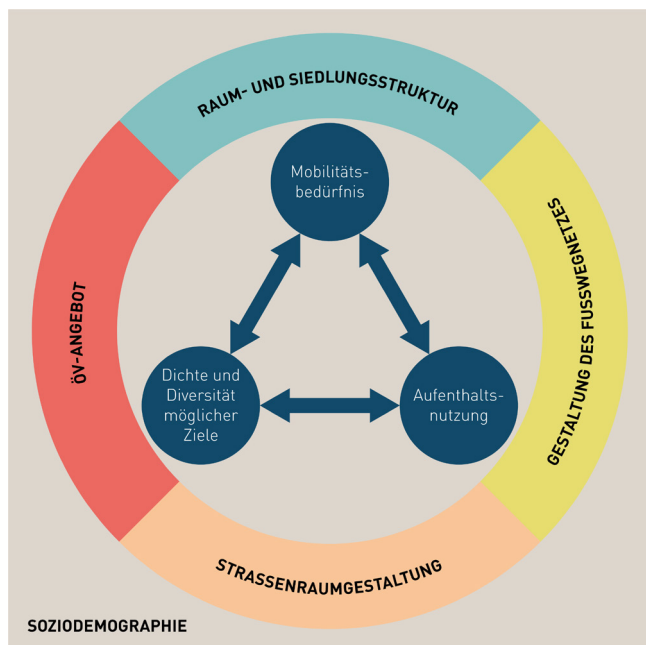


Abb. 3: Wechselwirkung zwischen der Qualität der gebauten Umwelt und dem Fussverkehrspotenzial

Basierend auf der empirischen Evidenz werden zwei Handlungsempfehlungen zur Erhöhung des Fussverkehrspotenzials abgeleitet:

- a) Förderung einer qualitätsvollen Innenentwicklung.
- b) Berücksichtigung der Bedürfnisse nach Schutz, Wohlbefinden und Sinnlichkeit bei der Gestaltung der Fussverkehrsflächen und des Stadtraums.

Beschreibung des Fussverkehrspotenzials

Gemäss den Daten des MZMV 2010 sind 43% aller zurückgelegten Wege kürzer als 2 km. Davon werden 62% zu Fuss zurückgelegt. Diese meist zweckorientierten Fusswege beschreiben 38% aller zu Fuss zurückgelegten Etappen.

Rund 7% aller Fussetappen sind Rundwege. Diese dienen primär der Erholung.

Über 52% aller Fussetappen sind Teil von multimodalen Wegeketten. Knapp drei Viertel dieser Etappen werden als Teil von Wegen mit dem ÖV zurückgelegt. Somit steht hier das Fussverkehrspotenzial in direkter Wechselwirkung mit der ÖV-Angebotsqualität.

Ob und wie oft Aktivitäten zu Fuss erreicht werden, hängt primär von den räumlichen Qualitäten der unmittelbaren Umgebung ab. Dabei lässt sich das Fussverkehrspotenzial in zwei Schritten beschreiben:

- 1) Ob und wie oft Aktivitäten mit kurzen Wegen (bis 2 km) erreicht werden.
- 2) Wie oft kurze Wege zu Fuss zurückgelegt werden.

Zur Quantifizierung dieses Fussverkehrspotenzials wurden für die ganze Schweiz Raumstrukturdaten auf Ebene Hektarraster aufbereitet und mit den Beobachtungen des MZMV verknüpft.

Inwiefern die Strassenraumqualität das Fussverkehrspotenzial mitbestimmt, lässt sich nicht aus den Daten des MZMV ableiten. Daher wurde mit einer bildbasierten stated-preference Befragung untersucht, inwiefern die Gestaltung des Strassenraums das Verkehrsmittelwahlverhalten bei kurzen Wegen sowie bei Fussetappen von multimodalen Wegeketten beeinflusst.

Fussverkehrspotenzial in den Agglomerationen

Stadt und Agglomeration der kurzen Wege

Mit statistischen Modellen ist untersucht worden, welche räumlichen Qualitäten beeinflussen, wie oft Aktivitäten innerhalb 2 km getätigt werden. Die Ergebnisse zeigen, dass bei einer hohen Dichte und Diversität möglicher Ziele eher Aktivitäten in fussläufiger Distanz unternommen werden. Dabei ist insbesondere das Angebot an Einkaufs- und Verpflegungsgemeinschaften entscheidend. Bei hoher ÖV-Gütekategorie hingegen werden unter sonst gleichen Bedingungen weniger häufig Aktivitäten in der Nähe aufgesucht.

Die Anwendung des statistischen Modells auf die hochaufgelösten Raumstrukturdaten zeigt, wie feingliedrig das Fussverkehrspotenzial in Schweizer Agglomerationen gelagert ist (Abb. 4). Das Potenzial beschränkt sich dabei nicht nur auf Kernstädte. Auch zentrale Lagen in den umliegenden Agglomerationsgemeinden bergen ein hohes Potenzial für eine Mobilität der kurzen Wege. So werden beispielsweise im Dorfkern von Küsnacht (A) etwa gleich viele mit kurzen Wegen erreichbare Aktivitäten erwartet wie in Wohnquartieren innerhalb der Stadt Zürich (Standort B: Friesenberg). Am Siedlungsrand und an peripheren Lagen hingegen ist das Potenzial für kurze Wege deutlich kleiner: in Gockhausen (C) rund 40% geringer als im Ortskern von Küsnacht.

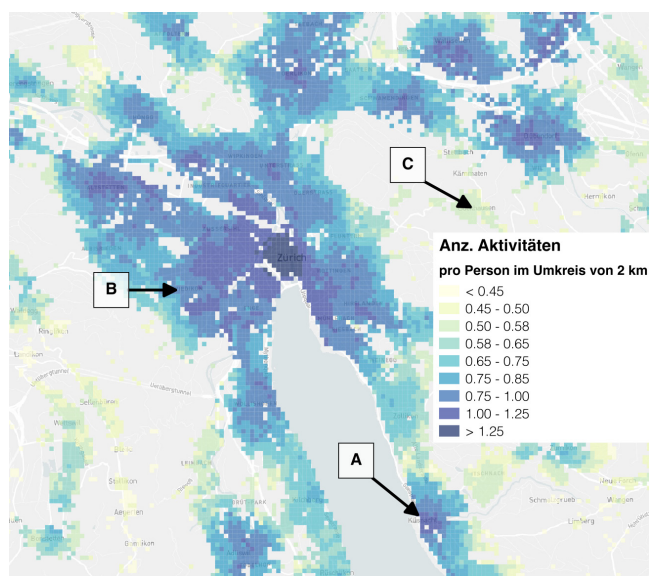


Abb. 4: Erwartete Anzahl Aktivitäten, die in weniger als 2 km Distanz pro Tag und Person von zu Hause aus erreicht werden.

Verkehrsmittelwahl bei kurzen Wegen

Eine hohe Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte, ein engmaschiges Strassen- und Fusswegnetz sowie ein hoher Grünflächenanteil sind die wichtigsten räumlichen Faktoren, ob kurze Wege zu Fuss zurückgelegt werden. Mit einer höheren Siedlungsdichte und engmaschigem Strassennetz (hohe Kreuzungsdichte) gehen in der Regel auch geringere Geschwindigkeiten im Strassenverkehr und weniger Platz für Parkplätze einher. Diese Faktoren konnten bei der Modellierung datenbedingt nicht direkt berücksichtigt werden, deren Einfluss entspricht deshalb einer Interpretation der Resultate.

Soziodemographische Ausprägungen bei der Verkehrsmittelwahl zeigen sich bei Personen unter 20 und über 65 Jahren sowie bei Frauen: Diese Gruppen unternehmen nicht nur öfters kurze Wege, sondern legen diese auch häufiger zu Fuss zurück.

Die Visualisierung des Modells in Abb. 5 zeigt, dass fast nur in der Stadt Zürich das Potenzial besteht, dass über zwei Drittel aller Wege von 800 m Länge zu Fuss zurückgelegt werden. Für den Ortskern von Küsnacht (A) wird im Vergleich dazu erwartet, dass rund 55% solcher Wege zu Fuss zurückgelegt werden. Am Rand von Gockhausen (C) beträgt der erwartete Fussverkehrsanteil gar nur 47%.

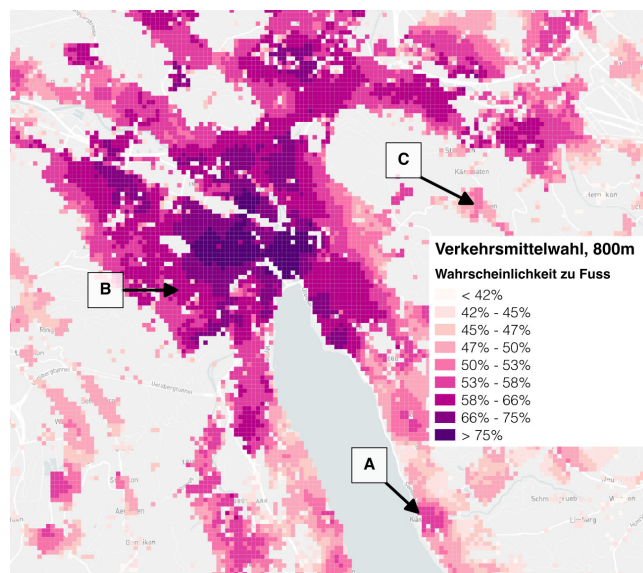


Abb. 5: Erwarteter Fussverkehrsanteil für einen Weg von 800 m.

Vergleich zwischen den Agglomerationen

Basis für den Vergleich des Fussverkehrspotenzials unter den Schweizer Agglomerationen bildet die Abschätzung, wie viele Aktivitäten pro Person und Tag von einem Wohnort zu Fuss erreicht werden. Die Berechnung erfolgt zunächst für jedes Hektarraster. Für die Verkehrsmittelwahl wurde eine Weglänge von 800 m angenommen. Das Potenzial ergibt sich durch Aggregation über alle Hektarraster einer Agglomeration, gewichtet mit der jeweiligen Wohnbevölkerung. Dabei werden nur Gemeinden berücksichtigt, die vom Bundesamt für Statistik als Kernstadt oder Hauptkern bezeichnet werden.

Zwischen den einzelnen Agglomerationen ergeben sich deutliche Unterschiede, wie Abb. 6 zeigt. So weist die Agglomeration Genf im Median ein 33% höheres Fussverkehrspotenzial auf als die Agglomeration Aareland. Gleichzeitig zeigt die Grafik, dass es in allen Agglomerationen Gebiete gibt, die ein sehr hohes Potenzial aufweisen. Es handelt sich dabei um die Ortskerne und Quartierzentren.

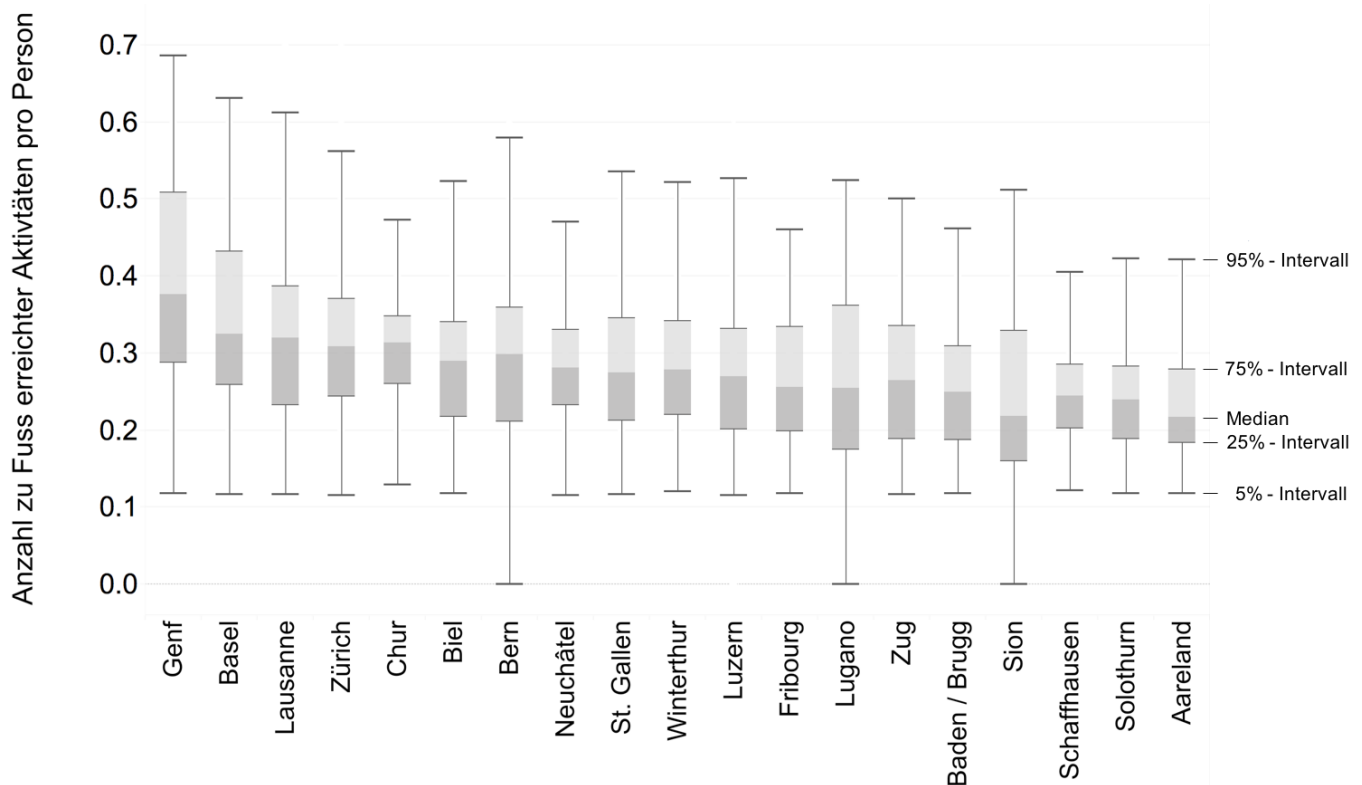


Abb. 6: Modellanwendung: Erwartete Anzahl zu Fuss erreichter Aktivitäten pro Person, bezogen auf den Wohnort innerhalb der für diese Untersuchung gebildeten Agglomerationen (Kernstadt und Hauptkern). Die Verteilung für jede Agglomeration ergibt sich aufgrund der räumlichen Unterschiede des Fussverkehrspotenzials (bevölkerungsgewichtet).

Die Unterschiede zwischen den Agglomerationen sind primär auf zwei Faktoren zurückzuführen. In Genf gibt es deutlich mehr Gebiete mit hohem Fussverkehrspotenzial, in denen zudem anteilmässig mehr Personen wohnen. Im Aareland hingegen ist die Bevölkerung bezüglich Fussverkehrspotenzial räumlich gleichmässiger verteilt.

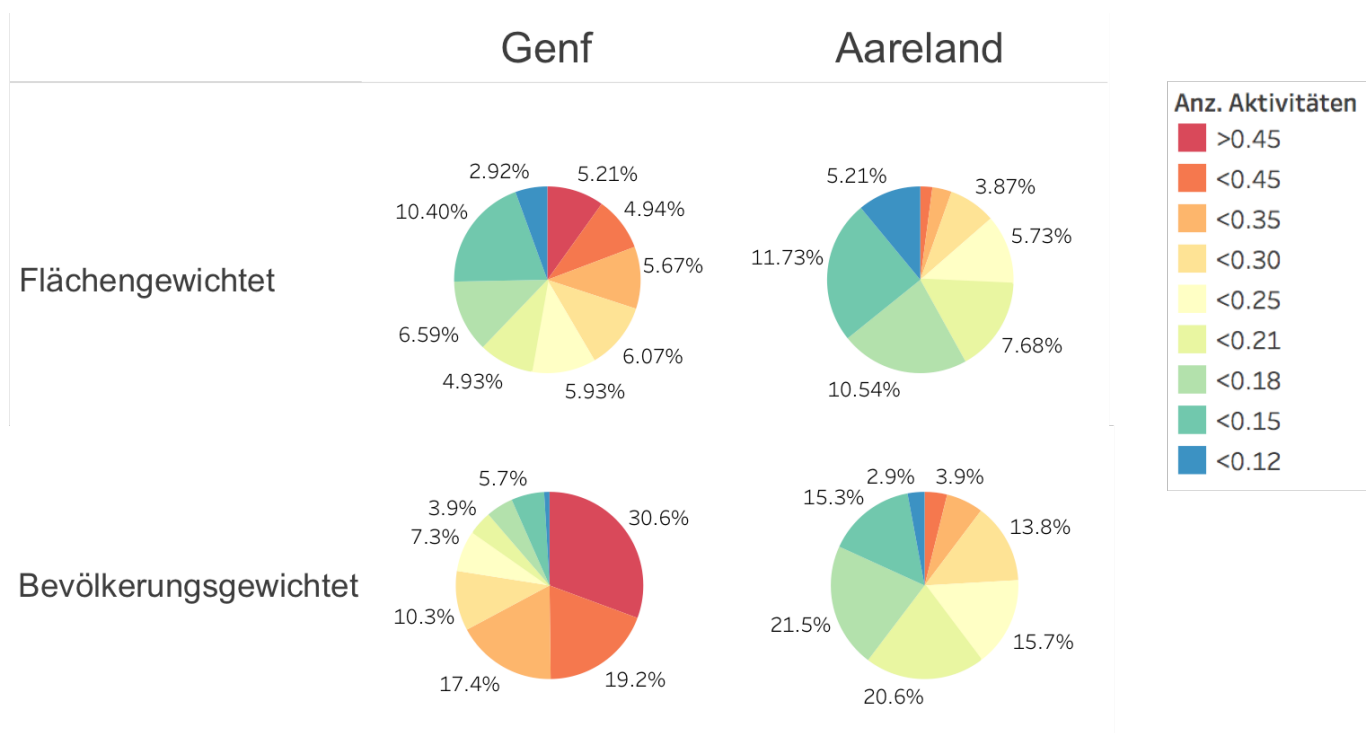


Abb. 7: Verteilung des Fussverkehrspotenzials für Genf und Olten/Aarau/Lenzburg nach Fläche (oben) und Bevölkerung (unten).

Handlungsempfehlungen

Das Konzept einer Stadt der kurzen Wege lässt sich durch gezielte Planung der Raumstruktur auch auf Agglomerationen anwenden. Die Innenentwicklung ist eine zentrale Handlungsstrategie für ein hohes Fussverkehrspotenzial. Eine hohe Siedlungsdichte gewährt Ladengeschäften, Gastronomiebetrieben und Freizeitangeboten ein höheres Kundenpotenzial. Der Bevölkerung steht dadurch eine Vielfalt an Angeboten des täglichen Bedarfs zur Verfügung, die in kurzer Distanz zu Fuss erreicht werden können.

Die Distanz ist der wichtigste Faktor, ob ein Weg zu Fuss zurückgelegt wird. Diese Forschungsarbeit weist zusätzlich quantitativ nach, dass verschiedene Qualitäten der gebauten Umwelt ebenfalls die Bereitschaft beeinflussen, kurze Wege zu Fuss zu gehen. Ein feinmaschiges Fusswegnetz sorgt dafür, dass Ziele auf direktem Weg erreicht werden können. Darüber hinaus führt ein engmaschiges Strassennetz zu einer Geschwindigkeitsreduktion im Strassenverkehr. Ebenso stellen eine abwechslungsreiche Nutzungsstruktur sowie Grünflächen im öffentlichen Raum sicher, dass Wege zu Fuss als angenehm empfunden werden.

Dementsprechend kann das Fussverkehrspotenzial in Schweizer Agglomerationen vor allem durch eine qualitativ hochwertige Innenentwicklung mit entsprechenden räumlichen Qualitäten erhöht werden. Dies ermöglicht eine Verkehrsverlagerung zugunsten des Fussverkehrs und unterstützt eine Entlastung anderer Verkehrsmittel.

Einfluss der Strassenraumgestaltung auf die Verkehrsmittelwahl

Die Attraktivität von Wegen zu Fuss hängt direkt von der Qualität des Aussenraums ab. Ziel der im Rahmen der Forschungsarbeit durchgeführten Stated-Preference-Befragung war es, abzuschätzen, inwiefern die Qualität des Aussenraums die Verkehrsmittelwahl bei kurzen Wegen sowie bei Fussetappen von multimodalen Wegketten beeinflussen.

In einer webbasierten Befragung zum Verkehrsverhalten gaben knapp 500 Befragte aufgrund dreier Fotos ihre Präferenz bezüglich Strassenraumgestaltung aus Fussgängersicht an. In Stated-Choice-Experimenten wurde erfragt, inwiefern die Strassenraumgestaltung im Vergleich zu anderen Kriterien wie Distanz, Wartezeiten und Fahrkosten die Verkehrsmittelwahl beeinflusst.

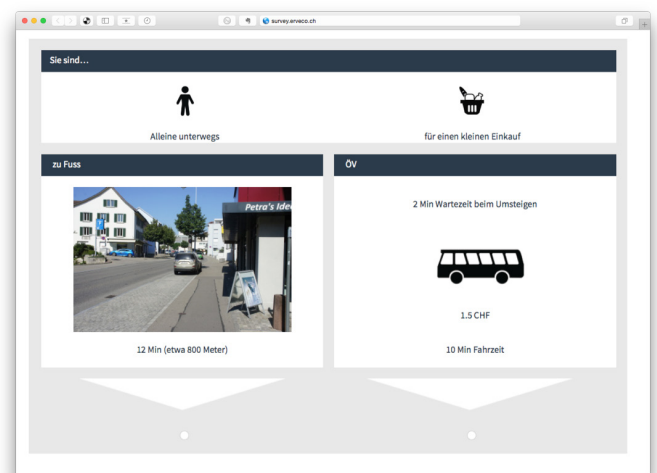


Abb. 8: Beispiel einer Entscheidungssituation im Stated-Choice-Experiment zur Verkehrsmittelwahl für die letzte Etappe eines Wegs.

Erkenntnisse

Die Ergebnisse der Befragung zeigen deutlich, dass Fusswege entlang von untergeordneten Strassen mit geringer Verkehrsbelastung und niedrigen Geschwindigkeiten bevorzugt werden. Ebenso wirken städtebaulich konsistent gestaltete Strassenräume, die mit Bäumen und gebäudeseitigen Grünelementen gesäumt sind sowie breite Trottoirs aufweisen, für den Fussverkehr attraktiver. Bei kurzen Wegen führen publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen und eine attraktive Begrünung dazu, dass Distanzen jeweils rund 10% weniger stark wahrgenommen werden. Zudem erhöhen Grün- und Strassenmöblierungselemente zwischen Trottoir und Fahrbahn entlang von Hauptverkehrsstrassen das Sicherheitsempfinden und beeinflussen das Verkehrsverhalten zu Gunsten des Fussverkehrs positiv.

Ein für den Fussverkehr attraktiver Strassenraum erhöht die Bereitschaft der Menschen, auch längere Wege und Etappen zu Fuss zu gehen. Das Anwendungsbeispiel in Abb. 9 zeigt, wie die Strassenraumgestaltung die Verkehrsmittelwahl für Zu- oder Abgangswege im ÖV beeinflusst. In beiden Situationen führt der Fussweg zum Bahnhof entlang von Strassen mit mittlerer Bebauungsdichte: in Situation A entlang einer Hauptverkehrsstrasse und eines industriell geprägten Areals, in Situation B entlang einer Verbindungsstrasse, die von Grundstücken mit publikumsorientierter Erdgeschossnutzung der angrenzenden Bebauung und Grünraumelementen gesäumt ist.

Strasse A: Industrie, HVS



Strasse B: Kommerziell, Verbindungsstrasse

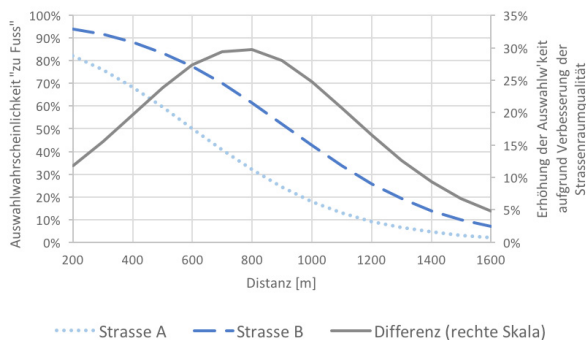


Abb. 9: Beispiel zum Einfluss der Strassenraumgestaltung auf die Verkehrsmittelwahl.

Bei einer typischen Distanz von 800 m wird erwartet, dass in Situation B etwa doppelt so viele Personen zu Fuss zum Bahnhof gelangen als in Situation A. Ein ansprechend gestalteter Strassenraum trägt somit aktiv zur Entlastung der Busse und Trams rund um Bahnhöfe bei und sorgt für die Belebung der umliegenden Gebiete.

Die Ergebnisse zeigen auch, dass bei der Parkplatzwahl die Aspekte Fusswegdauer, Kosten und Art des Parkplatzes abgewogen werden. Für eine Einsparung von CHF 2.50 wird im Schnitt ein fünf Minuten längerer Abgangsweg in Kauf genommen. Daraus wird abgeleitet, dass sich mit räumlich differenzierten und nachfrageabhängigen Preisstrukturen die Nachfrage nach Parkplätzen räumlich gleichmässiger verteilen lässt.

Handlungsempfehlungen

Zur Steigerung des Fussverkehrspotenzials müssen bei der Gestaltung von Strassenräumen die Bedürfnisse von zu Fuss Gehenden nach Schutz, Wohlbefinden und Sinnlichkeit stärker gewichtet werden. Entlang von stark oder schnell befahrenen Strassen können beispielsweise Trennelemente (z.B. Baumreihe) zwischen Fahrbahn und Trottoir helfen, die gefühlte Sicherheit zu erhöhen. Dabei müssen ausreichend Querungsmöglichkeiten angeboten werden, so dass die Trennwirkung der Strasse nicht verstärkt wird. In Quartierstrassen sind gebäudeseitige Parkplätze (Konfliktpotenzial mit Fussverkehr) idealerweise zu vermeiden. Parkplätze zwischen Trottoir und Fahrbahn hingegen erhöhen das Sicherheitsempfinden. Allgemein sorgen breite Trottoirs, schattenspendende Bäume sowie Erdgeschossnutzungen für Abwechslung beim zu Fuss Gehen und erhöhen so den Komfort.

Aufenthaltsnutzung

Die Qualität des öffentlichen Raums hat auch einen Einfluss auf die Aufenthaltsnutzung, die primär optionale, also nicht geplante Handlungen, umfasst. Der öffentliche Raum ist für das Wohlbefinden der Menschen von grosser Bedeutung und hat als Sozialraum für die Gesellschaft eine wichtige Funktion. Die Wahrnehmung und Interaktion der Menschen mit dem Raum entspricht einem vielschichtigen Netz von Wechselwirkungen sozialer Faktoren und physischer Eigenschaften des Raums. Um diesen vielschichtigen Wechselwirkungen zwischen gebautem Raum und sozialem Raum gerecht zu werden, muss der öffentliche Raum sowohl eine «sozialräumliche Qualität» als auch eine «bauliche Qualität bieten.

Kriterienkatalog zur Beurteilung der baulichen Qualität des Raumes

Im Rahmen der Forschungsarbeit wurde ein Kriterienkatalog mit Indikatoren zur Beurteilung der Qualität des gebauten Raumes aus Sicht des Fussverkehrs entwickelt. Damit besteht ein praxisnahes Instrument zur Beurteilung des öffentlichen Raumes für Analyse-, Monitoring- und Controllingzwecke. Die Indikatoren und deren Anwendung sind im Forschungsbericht im Detail beschrieben:

Bedürfnis	Kriterien / Ziele	Indikator
Schutz	Verkehrssicherheit	Gefahrenstellen Subjektives Sicherheitsempfinden hinsichtlich Verkehr
	Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum	Subjektives Sicherheitsempfinden hinsichtlich sozialer Sicherheit
Wohlbefinden	Gehen	Breite der Gehbereiche
		Zugänglichkeit
		Attraktivität des Netzes
	Sich aufhalten	Aufenthaltsraum
		Sitzgelegenheiten
		Erlebniswert
Sehen, Hören, Sprechen	Sicht / Orientierung	
	Lärmpegel	
Aktivitäten	Geschäfte und Gastronomie	
	Raum für Spiel und Sport	
Sinnlichkeit	Klima	Flexibilität der Nutzung
	Qualität des Raumes	Proportionen des Raumes
		Gestaltung / Materialisierung
		Bepflanzung und Wasserstellen

Tab. 1: Indikatoren Qualität des gebauten Raumes

Sozialräumliche Qualität

Die sozialräumliche Qualität des öffentlichen Raums zeigt sich darin, wie die Menschen ihn nutzen. Insbesondere die Aufenthaltsnutzung ist dafür ein wichtiger Indikator. Anhand der beobachteten Tätigkeiten der Menschen im öffentlichen Raum lassen sich die derzeitige Funktion des Raums abschätzen und gegebenenfalls Massnahmen ergreifen, um darauf Einfluss zu nehmen.

Die sozialräumliche Funktion und die Attraktivität eines Raumes für den Aufenthalt können in Bezug auf die drei Dimensionen funktionale, kommunikative und verweilende Tätigkeiten dargestellt werden.

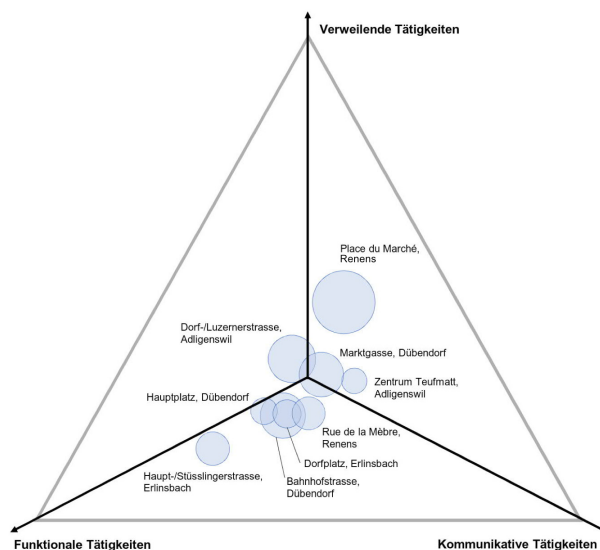


Abb. 10: Verortung der Fallbeispiele nach Tätigkeiten der erfassten Personen (Kreisgrösse = Anzahl erfasste Personen).

Anzeichen für eine hohe Qualität des öffentlichen Raums sind ein hoher Anteil verweilender Tätigkeiten der Personen im Raum sowie soziale Interaktionen (Kommunikation, Treffen), da diese «optionalen» Tätigkeiten am empfindlichsten auf äussere Einflüsse reagieren.

Je mehr ein öffentlicher Raum von der Dimension «funktionale Tätigkeiten» geprägt ist, desto unattraktiver ist er tendenziell. Insbesondere dort müssen die Bedingungen für den Fussverkehr in Bezug auf die Bedürfnisse «Schutz» (Verkehrssicherheit, Sicherheitsempfinden) und «Wohlbefinden» (Breite der Gehbereiche, Attraktivität des Netzes, Aufenthaltsraum, Erlebniswert, Lärmpegel etc.) geprüft und allenfalls verbessert werden.

Räumliche und zeitliche Aspekte der Aufenthaltsnutzung

- In der Tendenz besteht ein Zusammenhang zwischen baulicher Qualität des Raums und Anzahl Personen, die diesen Raum zum Verweilen nutzen: je höher die Qualität, desto häufiger und länger der Aufenthalt.
- Die Konzentration vieler Nutzungen (Geschäfte, Gastronomie etc.) macht einen öffentlichen Raum zu einem Begegnungsort (hoher Anteil kommunikativer Tätigkeiten). Dieser hat dann für die Menschen nicht Bedeutung als Ort zum Verweilen, sondern als Ort für soziale Kontakte.
- Verweilende Tätigkeiten finden bevorzugt dort statt, wo einige Meter «sichere» Fläche (dem Fussverkehr vorbehalten) rundherum vorhanden ist. Zuviel Fläche kann jedoch die gegenteilige Wirkung haben, weil sich die Menschen verloren oder ausgestellt fühlen. Es gilt also, das richtige Mass der Grösse in Bezug auf das mögliche Nutzungspotenzial zu finden und diese Fläche z.B. mit unterschiedlichen Belägen, flexibler Möblierung, Bepflanzung etc. soweit zu strukturieren, dass ein angenehmes Raumgefühl entsteht, gleichzeitig der Raum aber nicht überdeterminiert wird.
- Verweilende Tätigkeiten (sitzend und stehend) finden bevorzugt an und um Elemente herum statt, die einen gewissen «Schutz» bieten: Wände, Ecken, Stufen, Sitzelemente, Velounterstände, Brunnen etc., einem Ort, wo man sich «festhalten» kann.
- Verweilende Tätigkeiten sind den ganzen Tag über zu beobachten, zeigen aber eine ausgeprägte, breite Spitze am Nachmittag zwischen 14:30 und 18:30 Uhr. Der Nachmittag ist somit die wichtigste Tageszeit für das Verweilen.
- Bushaltestellen können in kleineren Gemeinden zu den zentralsten Orten mit hoher Bedeutung für die Menschen gehören. Neben der Funktion für die Mobilität haben sie auch soziale Bedeutung.
- Die Ausgestaltung der Bushaltestellen wird dieser Bedeutung oftmals nicht gerecht.
- Für eine gleichmässige Belegung des öffentlichen Raums über den gesamten Tag reicht das Vorhandensein von kommerziellen Nutzungen etc. nicht aus. Der Ort muss darüber hinaus die Menschen anziehen vermögen.
- An Werktagen sind im Winter etwa 40% weniger Personen zu beobachten, die sich im öffentlichen Raum aufhalten, als im Sommer.

Handlungsempfehlungen

Als Bestandteil der Fussverkehrsinfrastruktur und der Siedlungsplanung ist der öffentliche Raum auch als Aufenthaltsraum zu berücksichtigen. Dabei soll nicht überall die Möglichkeit für das Verweilen geschaffen, sondern unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur, der Lage im Netz und der vorhandenen Nutzungen im Raum den verschiedenen Funktionen der Räume Rechnung getragen werden. Je nach Bedeutung oder Funktion eines Raumes können mit entsprechenden Massnahmen verweilende, kommunikative oder funktionale Tätigkeiten unterstützt werden und damit das Potenzial für die Aufenthaltsnutzung abgeschöpft werden. Dies kommt letztlich wiederum dem Fussverkehrspotenzial insgesamt zugute.

Die Vorstellung, dass das menschliche Verhalten im öffentlichen Raum deterministisch auf die gebaute Umwelt reagiert, ist auf jeden Fall falsch. Vielmehr muss von einem Netz von Faktoren ausgegangen werden. Trotzdem können zwei Aspekte herausgestrichen werden: Für die Aufenthaltsnutzung muss dem Fussverkehr einerseits genügend grosse «sichere Flächen», d.h. subjektiv als sicher empfundene Flächen, angeboten werden. Ein genügend grosser Abstand zum Strassenverkehr und tiefe Geschwindigkeiten sind für die Aufenthaltsnutzung wichtig. Um eine hohe räumliche Qualität und damit eine hohe Attraktivität für den Fussverkehr zu erreichen, muss andererseits die Strassenraumgestaltung nicht nur aus einer betrieblichen Sicht, sondern verstärkt aus einer gestalterischen Optik verstanden werden. Die unterschiedlichen Bedürfnisse an den Strassenraum müssen berücksichtigt werden. Insbesondere betrifft dies die Hauptverkehrsstrassen und akzentuiert sich mit der Strategie der Innenentwicklung. Eine Hilfestellung bietet hier der Leitfaden «Entwurf von Hauptverkehrsstrassen innerorts» (SNG 40 303).

Eine hohe Qualität des öffentlichen Raums hat auch Bedeutung für die Identifikation der Menschen: Orte, zu denen wir einen Bezug haben, sind in unserem Leben wichtige Orientierungspunkte. Es braucht Räume und Orte, die für uns eine Bedeutung haben und damit Anknüpfungspunkte für die eigene Verortung anbieten. Nur Räume mit einer starken und positiven Identität eignen sich für diese Identifikation.

Potenzial des Fussverkehrs in Agglomerationen

SVI - Merkblatt 2020/02

Grundlagen

Fussverkehrspotenzial in Agglomerationen
(März 2019, SVI 2015/006, n° 1651)

<http://www.mobilityplatform.ch>

Erath Rusterholtz, van Eggermond & Co : Alexander Erath, Michael van Eggermond
Metron AG : Jonas Bubenhofer, Josip Jerković
ETH Zürich, IVT : Kay W. Axhausen