

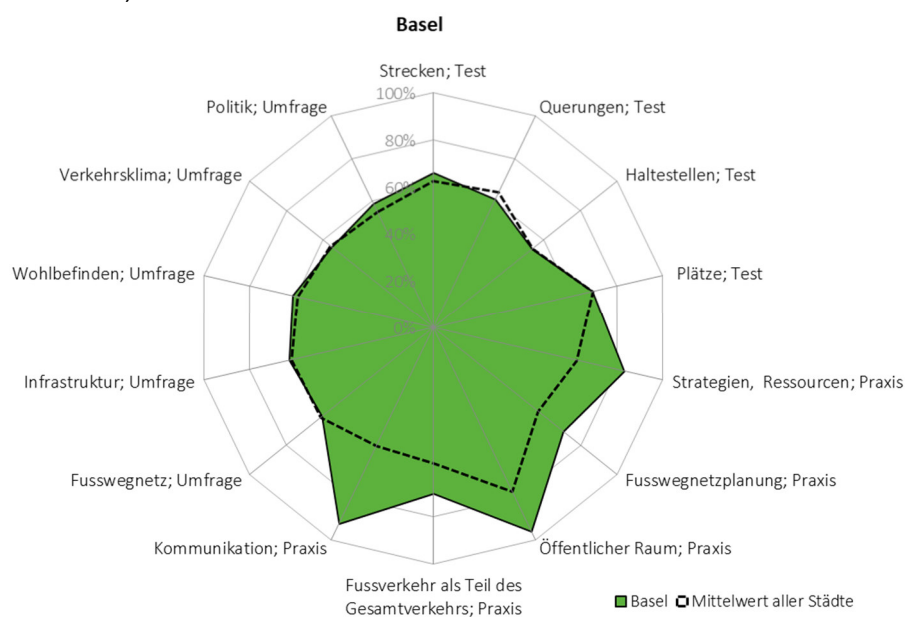
Zu Fuss in der Stadt Basel



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 Basel

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 Basel 68%, 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

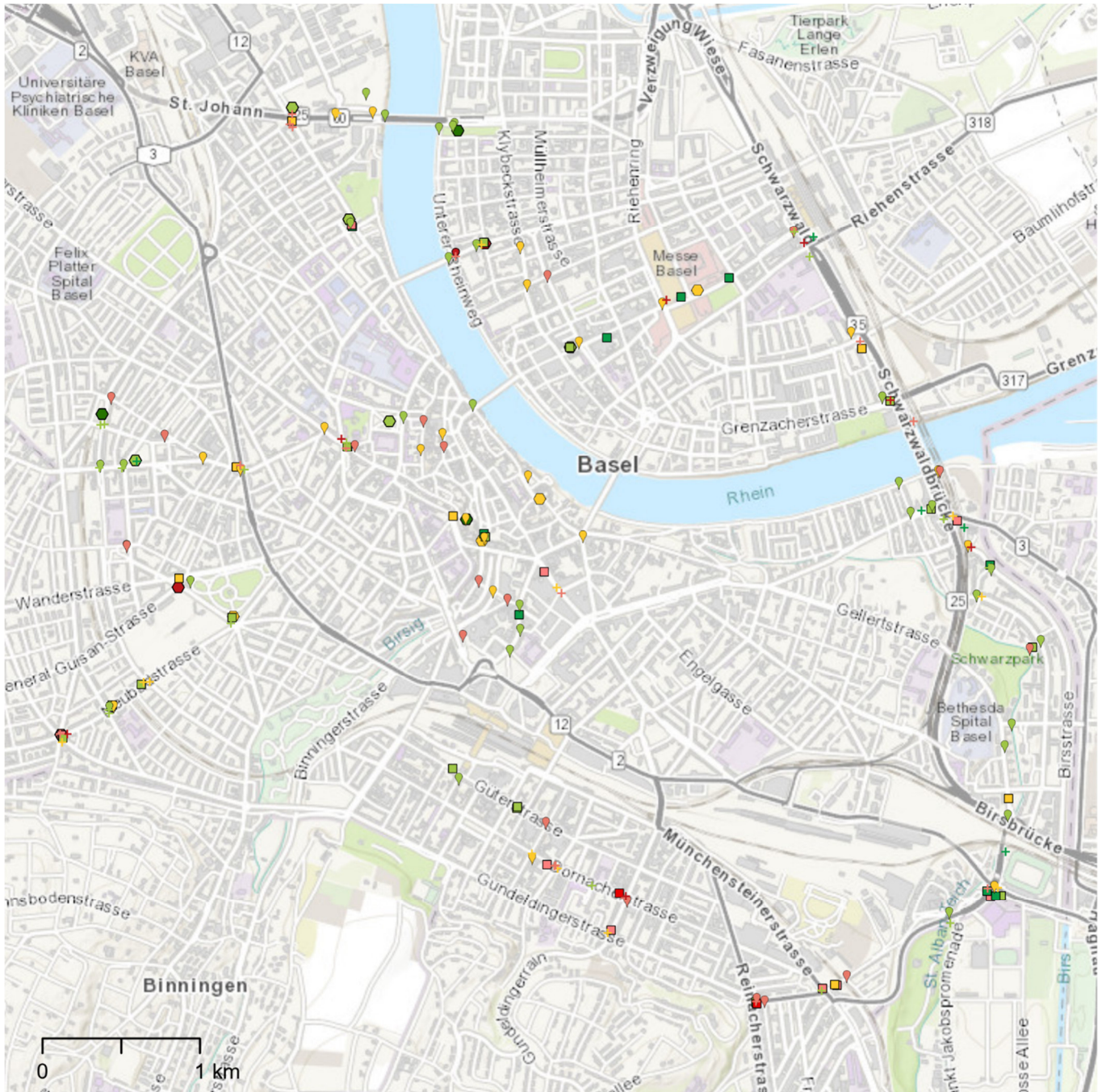
Bevölkerungsumfrage Fussverkehr

- Fusswegnetz
- Infrastruktur
- Wohlbefinden
- Verkehrsklima
- Politik

Abb. 1 Fussgängerfreundlichkeit in der Stadt Basel

Fussverkehrstest – Bewertung der Infrastruktur

In der Stadt Basel wurden 71 Strecken, 56 Querungen, 45 Haltestellen und 15 Plätze bewertet. Abb. 2 zeigt die Begehungsrouten und bewerteten Elemente. Im Vergleich der 16 untersuchten Städte schneidet Basel bezüglich Fussverkehrstest überdurchschnittlich ab (vgl. Abb. 1).



Source: Bundesamt für Landestopografie, swisstopo (5704003247)

Querung	Strecke	Haltestelle	Platz
56	71	45	15
Total bewertete Elemente			
Erreichte Qualitätspunkte			
+	●	■	●
+	●	■	●
+	●	■	●
+	●	■	●
+	●	■	●
+	●	■	●

(*) Durchschnitt der 16 Städte bei diesem Element

Abb. 2 Begehungsrouten und Qualitäten der bewerteten Infrastruktur

Stärken und überdurchschnittliche Qualitäten

- Trottoirs weisen sowohl an Hauptstrassen als auch in Quartierstassen Qualitäten auf, die über dem Durchschnitt liegen. Bei Mischverkehrsstrecken fällt das angemessene Tempo positiv auf.
- Bei den Querungen fällt positiv auf, dass fast überall Fussgängervortritt besteht und die Wartezeiten an LSA-Querungen kurz sind.
- Plätze sind häufig angenehm beschattet und weisen wenig störende Kleinelemente auf (wie z.B. Pfosten).



Grosszügig dimensioniertes Trottoir mit Baumreihe

Schwächen und Handlungsbedarf

- Bei den ebenerdigen Querungen fallen die sehr schlechten Werte bei der Beleuchtung auf. Bei Querungen ohne LSA sind die Querungsdistanzen überdurchschnittlich lang, wobei Schutzinseln oft fehlen oder zu schmal sind. Bei LSA-Querungen sind die Grünzeiten oft an den Mittelinseln unterbrochen.
- Haltestellen sind oft nur in einer Fahrtrichtung mit einem Wartehaus ausgestattet. Die hindernisfreie Zugänglichkeit und die taktile Erfassbarkeit sind häufig nicht gewährleistet.
- Bei Plätzen fallen wild parkierte Velos und schlechte Zugänglichkeiten negativ auf.



Haltestelle mit zu schmalen Wartebereich und ohne Aufenthaltsqualität.

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 Basel im Vergleich der 16 beurteilten Städte überdurchschnittlich ab (vgl. Abb. 1).

Stärken in der Planungspraxis

- Die Stadt Basel verfügt mit dem Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege (TRP FW 2018) über eine umfassende Grundlage mit Leitsätzen, Grundsätzen und acht strategischen Zielen. Die 40 geplanten Netzergänzungen sind entsprechend der raumplanerischen Kategorisierung in Vororientierung, Zwischenergebnis und Festsetzung gegliedert
- Überdurchschnittlich hoher Anteil an Fussgänger- und Begegnungszonen am gesamten Strassennetz (10%).
- Die Entwicklung des Fussverkehrs wird an 18 Dauerzählstellen beobachtet.
- Tempo 30 mit Wechselsignal während der Schulwegzeit aus Sicherheitsgründen auf dem Hauptstrassennetz.
- Umfassende Infos auf der Webseite; regelmässiger Newsletter mit Fussverkehrsthemen, Events, Kampagnen usw.
- Fussgängerleitsystem mit Orientierungsplänen an 700 Haltestellen des ÖV (2017 realisiert) und 2018 mit dem red dot Design Award ausgezeichnet.
- Wirkungsanalysen zu Begegnungszonen.

Schwächen und Handlungsbedarf

- Teilweise gemischte Führung des Fuss- und Veloverkehrs mit ungenügender Breite.
- Einige Ampeln mit langer Wartezeit und «Bettelampeln».
- Einzelne Strassenabschnitte mit einer ungenügenden Anzahl von Querungsmöglichkeiten.

Zufriedenheit – Bevölkerungsumfrage zum Fussverkehr

An der Online-Umfrage beteiligten sich in der Stadt Basel 353 Personen, welche 80 Fragen beantworteten. Zudem bestand die Möglichkeit, Anliegen offen zu formulieren. Im Quervergleich der 16 Städte liegt die Stadt Basel bezüglich Zufriedenheit im Durchschnitt.

Stärken: Zufriedenheit der Bevölkerung

- Hohe Zufriedenheit mit dem Wegnetz. Ziele können auf direkten Wegen erreicht werden.
- Hohe Zufriedenheit mit der Atmosphäre.
- Die Stadt bietet viele Trinkbrunnen.
- Die Verfügbarkeit und die Sauberkeit von öffentlichen WCs ist überdurchschnittlich.
- Bei Ampeln ist die Länge der Grünzeit in Ordnung.
- Bei Fussgängerstreifen wird oft der Vortritt gewährt.

Schwächen: Bevölkerung ist unzufrieden und sieht Handlungsbedarf

- Velofahrende werden weniger rücksichtsvoll als Autofahrende empfunden.
- Viele Wegstrecken werden nachts gemieden.
- Die Wegführung bei Baustellen ist unzureichend.
- Komplexe Kreuzungen erschweren das Vorankommen als FussgängerIn.
- Velos fahren nicht nur da wo es erlaubt ist.
- Autos parkieren illegal auf den Gehflächen.

Stimmungsbild – offen formulierte Bemerkungen der Bevölkerung

- Fussgängerzonen klar abgrenzen.
- Halteketten verlängern und Inseln verbreitern (insgesamt Verbesserung für den Ein-Ausstieg mit Kinderwagen).
- Verkehrssicherheit für Kinder verbessern.
- Komplett autofreie Zonen z.B. bei Fussgängerzone, aber auch bei Quartierstrassen, welche zu Spielstrassen werden.
- Generell mehr Grünflächen, weniger Beton.

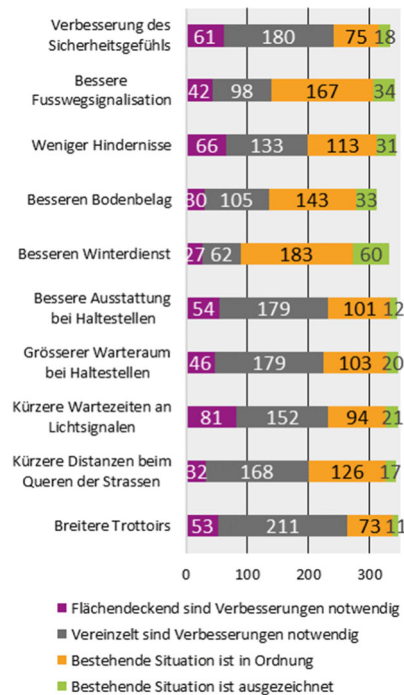


Abb. 3
Wo braucht es Verbesserungsmassnahmen?

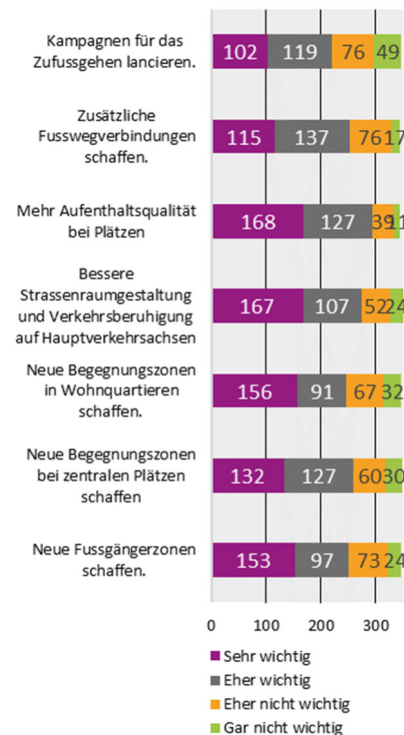


Abb. 4
Wo sollte die Stadt mehr machen?

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 / info@umverkehr.ch / www.fussgaengerstadt.ch