

75%

67%

82%

75%

63%

96%


80%

54%

**GEHsund**

Städtevergleich Fussverkehr  
Teilbericht Kanton Zürich

**umverkehR**  
Zukunft inkl.

 Fussverkehr Schweiz  
Mobilité piétonne Suisse  
Mobilità pedonale Svizzera

 **OST**  
Ostschweizer  
Fachhochschule

# Impressum

## GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr – Teilbericht Kanton Zürich (2022)

Das Projekt «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr» umfasst drei Projektteile:

- Fussverkehrstest – Bewertung der Infrastruktur
- Planungspraxis – Indikatoren zum Stellenwert des Fussverkehrs
- Zufriedenheit – Bevölkerungsumfrage zum Fussverkehr

Das Projekt (Phase 2) 2020–2022 wurde vom Programm EnergieSchweiz, von der Stiftung Corymbo, vom Kanton Zürich und von den Partnerstädten finanziell unterstützt. Das Projektteam bedankt sich für die finanzielle sowie für die fachliche Unterstützung durch die zuständigen Projektleiter\*innen in den Verwaltungen bei der Realisierung des Projektes.



### Herausgeber

umverkehr, Kalkbreitestrasse 2, 8003 Zürich  
Fussverkehr Schweiz, Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich  
Ostschweizer Fachhochschule, Oberseestrasse 10, 8640 Rapperswil  
Zürich, 2022

### Projektleitung

Veronika Killer, umverkehr

### Projektteam

Urs Günter, Amt für Mobilität, Kanton Zürich  
Andreas Moser, Amt für Mobilität, Kanton Zürich  
Dominik Bucheli, Fussverkehr Schweiz  
Klaus Zweibrücken, Professor für Verkehrsplanung

### Bezug von Dokumentation und Werkzeugen

[www.umverkehr.ch/fussverkehr](http://www.umverkehr.ch/fussverkehr), [www.fussgaengerstadt.ch](http://www.fussgaengerstadt.ch)

### Methodische Details

Teilbericht 1: Fussverkehrstest (Phase 1)  
Teilbericht 2: Planungspraxis (Phase 1)  
Teilbericht 3: Zufriedenheit (Phase 1)

### Grafik

artischock.net

# Zusammenfassung

In der zweiten Phase des Städtevergleichs waren aus dem Kanton Zürich Adliswil, Bülach, Dübendorf, Horgen und Uster beteiligt. Adliswil, Horgen und Bülach schnitten im Gesamtvergleich der beteiligten 15 Gemeinden am besten ab.

Im Durchschnitt liegen die Bewertungen in den drei Teilprojekten (Fussverkehrstest, Planungspraxis, Zufriedenheit) der zweiten Phase etwas höher als in Phase 1 des Städtevergleichs. Bei den fünf Zürcher Gemeinden liegt der Durchschnitt mit 66 % nochmals etwas höher. 66 % bedeuten, dass in dieser Grössenordnung die gestellten Anforderungen erfüllt sind oder, umgekehrt formuliert, zu einem Drittel eben nicht.

Die Zürcher Gemeinden schneiden im Vergleich zur Gesamtheit der 15 beteiligten Gemeinden beim Fussverkehrstest und bei der Planungspraxis besser ab, bei der Zufriedenheit aber nur mittelmässig (Abbildung 1).

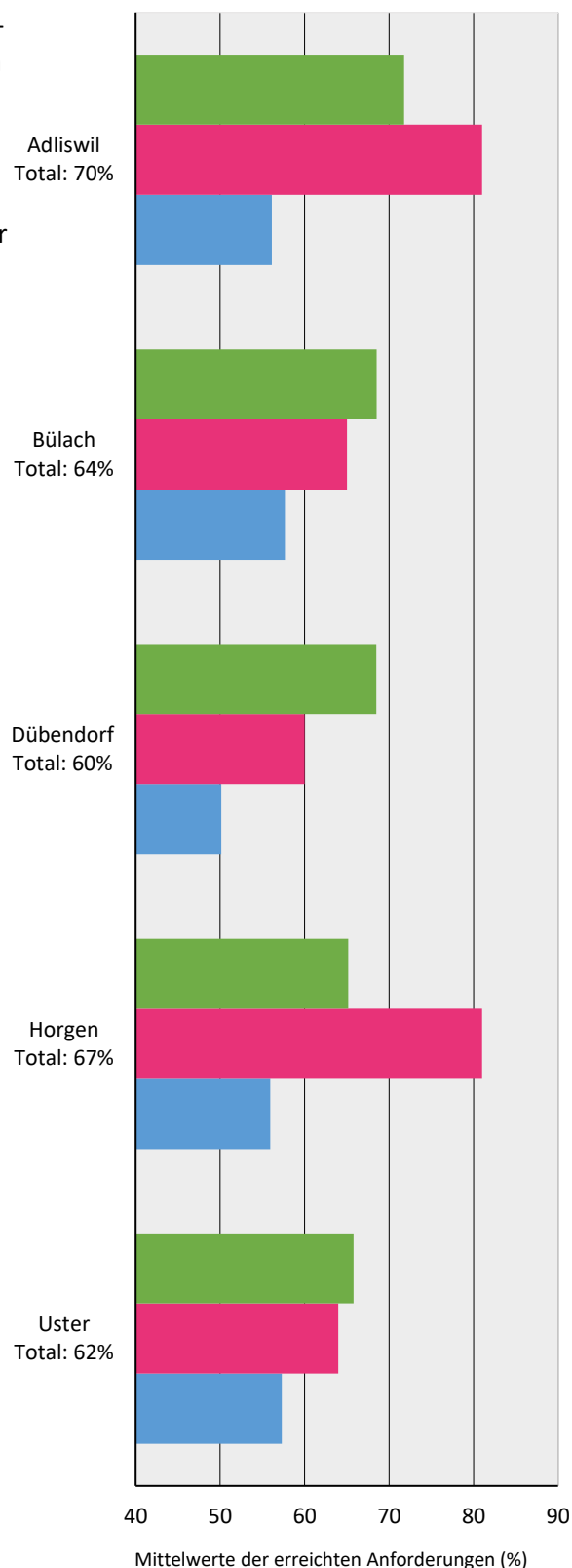
Der Städtevergleich bestätigt auch in der zweiten Phase der Durchführung, dass es in allen drei untersuchten Bereichen des Fussverkehrs (Infrastruktur, Planungspraxis und Zufriedenheit) noch einiges zu tun gibt. Insgesamt sollten die Gemeinden bezüglich Fussverkehr eine aktivere und sichtbare Rolle übernehmen.

Die zweite Phase des Städtevergleichs hat auch gezeigt, dass eine Anwendung in Gemeinden mit Einwohnerzahlen unter 20'000 gut möglich ist. Im Kanton Zürich ist Adliswil mit rund 19'000 Einwohner\*innen die kleinste der untersuchten Gemeinden.

Insbesondere, wenn keine umfassenden Schwachstellenanalysen gemacht werden können, bietet der Fussverkehrstest einen guten ersten Ansatzpunkt zum Erkennen der Qualitätsmängel in der Infrastruktur. Die Bewertungen der Planungspraxis und die Umfragen lassen sich auch bei kleineren Städten und Gemeinden gut durchführen. Die Verwendung der GIS-Applikation und eines Datenbanksystems haben sich wiederum bewährt.

Ein Schwerpunkt der zweiten Phase war die Fragestellung, wie der Städtevergleich zu einer «Institution» gemacht werden könnte. Eine wesentliche Erkenntnis ist, dass eine kantonale Fachstelle für den Fussverkehr im Rahmen der ihr zugeordneten Aufgaben als Verankerungsstelle für den Städtevergleich die meisten Vorteile zeigt.

Abbildung 1: Erreichte Anforderungen je Element und Gemeinde, Gesamtergebnis Fussverkehrstest (Total)



- Fussverkehrstest
- Planungspraxis
- Zufriedenheit

# Inhaltsverzeichnis

1.	Ziel des Gemeindevergleichs .....	5
1.1.	Aufbau des Städtevergleichs Fussverkehr .....	6
1.2.	Auswahl der Partnergemeinden .....	6
2.	Fussverkehrstest – Bewertung der Infrastruktur .....	7
2.1.	Gesamtergebnis Fussverkehrstest .....	7
2.2.	Ergebnisse nach bewerteten Netzelementen .....	7
2.3.	Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen .....	11
3.	Planungspraxis – Indikatoren zum Stellenwert des Fussverkehrs .....	12
3.1.	Gesamtergebnis Planungspraxis .....	12
3.2.	Ergebnisse nach bewerteten Bereichen .....	13
3.3.	Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen .....	17
4.	Zufriedenheit – Bevölkerungsumfrage zum Fussverkehr .....	18
4.1.	Struktur des Teilnehmerinnen- und Teilnehmerkreises .....	18
4.2.	Verhalten der Zufussgehenden und Gesamtergebnis .....	19
4.3.	Ergebnisse .....	20
4.4.	Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen .....	23
5.	Gesamtergebnis und Vergleich .....	24
6.	Empfehlungen .....	25
7.	Nutzen der Ergebnisse für die Praxis .....	26
7.1.	Möglichkeiten zur Anwendung der Tools des Städtevergleichs in Städten und Gemeinden .....	26
7.2.	Nutzbarmachung der Ergebnisse für die Verkehrsplanung .....	26
7.3.	Verwendung der Ergebnisse einzelner Tools .....	28
8.	Verankerung und Institutionalisierung .....	29
8.1.	Verankerung der Tools des Städtevergleichs Fussverkehr .....	29
8.2.	Voraussetzungen zur Institutionalisierung .....	29
8.3.	Spezifische Ziele bei einer Institutionalisierung auf kantonaler Ebene .....	31
9.	Umsetzungsfragen .....	32
9.1.	Zugang zu den Bearbeitungstools .....	32
9.2.	Bewirtschaftung der Bearbeitungstools und Schulungen .....	32
9.3.	Erhebung und Auswertung der Daten .....	32
9.4.	Zugang zu den Arbeitsergebnissen .....	33
	Abbildungsverzeichnis .....	34
	Anhang .....	35
	Ergebnisse Fussverkehrstest .....	35
	Ergebnisse Planungspraxis .....	45
	Ergebnisse Zufriedenheitsumfrage .....	50

# 1. Ziel des Gemeindevergleichs

Im Rahmen des Projekts «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr» wurden im Zeitraum von 2018 bis 2020 insgesamt 16 Schweizer Städte mit unterschiedlichen Einwohnerzahlen und aus verschiedenen Regionen auf ihre Fussverkehrsfreundlichkeit hin untersucht. Es war das erste Mal überhaupt, dass eine solche Untersuchung und ein Quervergleich unter verschiedenen Städten in der Schweiz vorgenommen wurden. Oberstes Ziel des Projekts ist die Verbesserung der Fussgängerfreundlichkeit, damit mehr Menschen zu Fuss gehen und dadurch ihrer Gesundheit Gutes tun.

Die zweite Phase des Städtevergleichs im Zeitraum von 2020 bis 2022 fokussiert auf 15 kleinere Städte und grössere Agglomerationsgemeinden. Aus dem Kanton Zürich haben in der ersten Phase Zürich und Winterthur teilgenommen, in der zweiten Phase Adliswil, Bülach, Dübendorf, Horgen und Uster.

Während bei grossen Städten der Fussverkehr bereits einen gewissen Stellenwert als Verkehrsmittel hat, besteht in kleineren Gemeinden eher die Gefahr, dass das Gehen in Vergessenheit gerät. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass der Fussverkehr auch dort ein grosses ungenutztes Potenzial hat. Der Städtevergleich soll einen Beitrag dazu leisten, diese Potenziale zu erkennen, und Hinweise geben, wie sie nutzbar gemacht werden können. Daraus werden konkrete Handlungsempfehlungen abgeleitet, sowohl bezüglich Infrastruktur als auch zum generellen Umgang mit der Thematik Fussverkehr.

Methodisch werden auch in der zweiten Phase die Infrastruktur und die Planungspraxis der beteiligten Gemeinden sowie die Zufriedenheit der Bevölkerung untersucht. Die erhobenen Daten ermöglichen die Beurteilung der Fussgängerfreundlichkeit in diesen Gemeinden sowie Quervergleiche.

Spezielles Ziel der zweiten Phase ist die Verankerung der verwendeten Werkzeuge, damit eine Wiederholbarkeit des Vergleichs oder die Durchführung von Teilkomponenten auch mit einfachen Mitteln durch kommunale Verwaltungsstellen oder andere Fachpersonen möglich wird. Zudem wird die Möglichkeit der Eingliederung in bestehende Prozessabläufe auf Ebene Kanton und Gemeinde überprüft. Dabei ist das Ziel, ein Instrumentarium verfügbar zu machen, um den Fussverkehrsvergleich in regelmässigen Zeitabständen im Sinne einer Wirkungs- oder Erfolgskontrolle zu ermöglichen. Das Amt für Mobilität des Kantons Zürich hat sich zur Verfügung gestellt, um bei dieser Fragestellung beratend mitzuwirken.

### 1.1. Aufbau des Städtevergleichs Fussverkehr

Der Städtevergleich Fussverkehr umfasst drei Teilprojekte:

- den Fussverkehrstest zur Qualitätsbewertung der Infrastruktur
- die Beurteilung der Planungspraxis im Fussverkehr
- die Darstellung der Zufriedenheit der Bevölkerung mit der stadt-spezifischen Situation im Fussverkehr

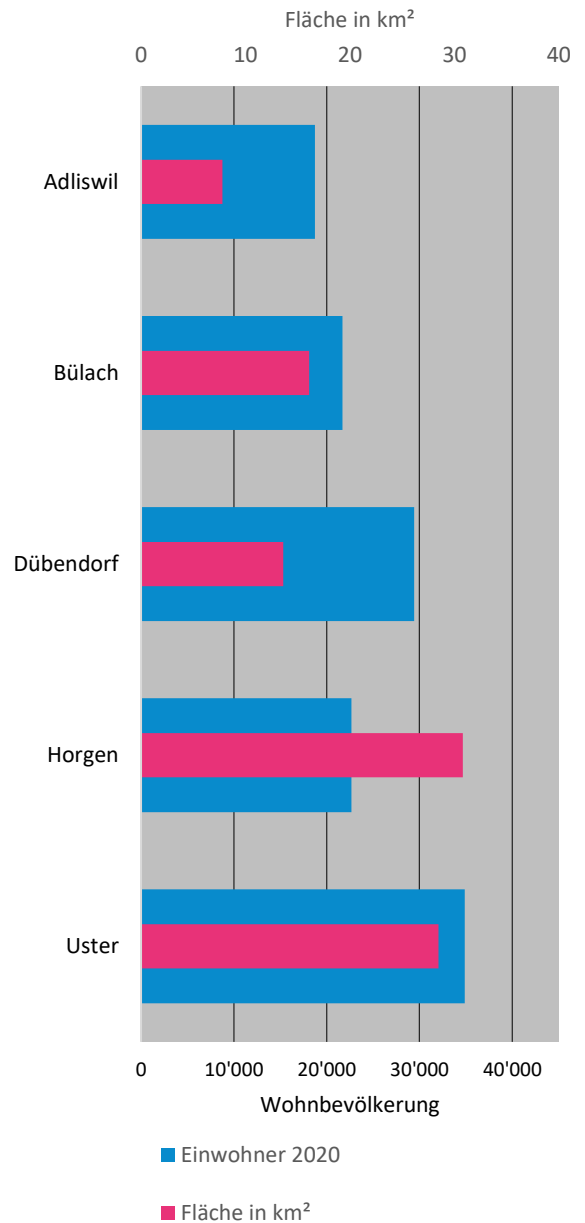
Der vorliegende Teilbericht geht ausführlicher auf die Ergebnisse aus den drei Teilprojekten der beteiligten Zürcher Städte und Gemeinden ein und es werden die Verankerungsmöglichkeiten am Beispiel des Kantons Zürich aufgezeigt. Die Methodik entspricht dem Vorgehen beim Vergleich der 15 Gemeinden. Die Methodik und das Vorgehen ist im Schlussbericht über alle 15 Gemeinden und im Detail in den Teilberichten aus Phase 1 nachzulesen. Ausserdem sind die wichtigsten Erkenntnisse aus allen drei Teilen des Städtevergleichs gemeindespezifisch auf separaten «Faktenblättern zusammengestellt. Für die drei Teilprojekte wurden ausführliche Anleitungen erstellt, welche nebst der Methodik zeigen, wie die Werkzeuge anzuwenden sind. Damit lässt sich das ganze Instrumentarium des Städtevergleichs oder Teile davon auf weitere Städte und Gemeinden übertragen. Die Faktenblätter und Anleitungen sind auf der Website publiziert.<sup>1</sup>

### 1.2. Auswahl der Partnergemeinden

An der zweiten Phase des Städtevergleichs sind im Kanton Zürich fünf Städte und Gemeinden beteiligt, die mittels einer Interessenabklärung gefunden wurden. Die Städte und die Gemeinden haben ihr Interesse an der Teilnahme bekundet und leisten einen finanziellen Beitrag.

Aus dem Kanton Zürich haben Adliswil, Bülach, Dübendorf, Horgen und Uster am Städtevergleich teilgenommen. Abbildung 2 zeigt deren Einwohnerzahlen und Flächengrössen auf.

Abbildung 2: Einwohnerzahlen 2020 und Flächengrössen der am Städtevergleich beteiligten Zürcher Städte und Gemeinden



<sup>1</sup> [www.umverkehr.ch/fussverkehr](http://www.umverkehr.ch/fussverkehr)

## 2. Fussverkehrstest – Bewertung der Infrastruktur

### 2.1. Gesamtergebnis Fussverkehrstest

Abbildung 3 zeigt für alle am Vergleich beteiligten Zürcher Städte und Gemeinden einen Zusammenzug nach bewerteten Netzelementen sowie das Gesamtergebnis je Stadt oder Gemeinde.

Die Spanne der Gesamtergebnisse reicht von 65 % (Horgen) bis 72 % (Adliswil) der erfüllten Anforderungen. Die von Adliswil erreichten 72 % stellen auch die besten Werte im Gesamtergebnis des Fussverkehrstests über alle 15 beteiligten Gemeinden dar.

Die Bewertungsspanne beim Gesamtergebnis des Fussverkehrstests ist bei den untersuchten Zürcher Städten und Gemeinden mit 7 Prozentpunkten relativ klein. Bei der Bewertung nach einzelnen Netzelementen zeigen sich allerdings etwas andere Spannweiten. Bei den Querungen und Haltestellen sind die Spannweiten, also die Unterschiede, etwas grösser, bei den Plätzen sind sie kleiner.

Bei den Plätzen werden mit rund 75 % (Mittelwert aller 5 Gemeinden) die besten Bewertungen erreicht, bei den Haltestellen mit 54 % die schlechtesten.

Der Bestwert der Stadt Adliswil resultiert daraus, dass sie bei Strecken, Haltestellen und Plätzen die besten Bewertungen aufweist und auch bei den Querungen einen hohen Wert erreicht. Bei den Querungen erreicht Dübendorf den besten Wert.

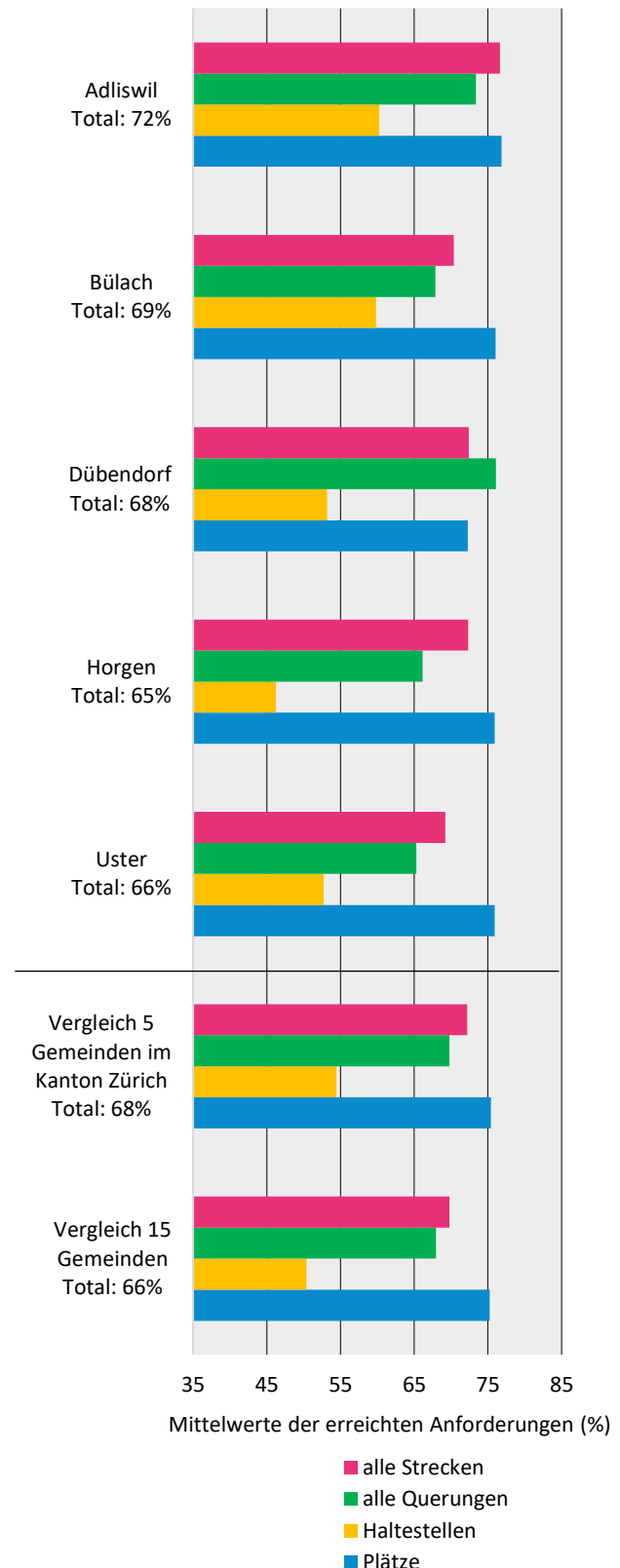
Vergleicht man die Mittelwerte der in den Zürcher Gemeinden bewerteten Streckenelemente mit dem aller am Städtevergleich beteiligten Gemeinden, so fallen die Unterschiede ausser bei den Haltestellen kaum auf (Abbildung 3 unten).

### 2.2. Ergebnisse nach bewerteten Netzelementen

#### Bewertung von Streckenabschnitten

In den fünf Zürcher Gemeinden wurden insgesamt fast 260 Streckenabschnitte des Fussverkehrsnetzes bewertet. Dazu gehören Trottoirs an Haupt- und Quartierstrassen, reine Fusswege, Mischverkehrsstrecken und Treppenwege. Treppenwege kommen in den untersuchten fünf Zürcher Gemeinden allerdings selten vor. Die Bandbreite des Städtevergleichs bei den Streckenelementen liegt in den fünf Zürcher Gemeinden zwischen 69 % und 77 % der erfüllten Anforderungen.

Abbildung 3: Erreichte Anforderungen je Element und Gemeinde, Gesamtergebnis Fussverkehrstest (Total)



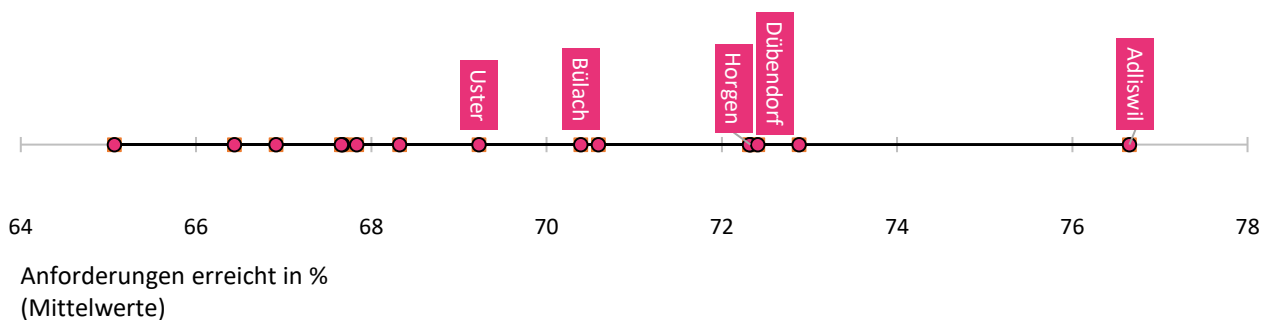
Bei der Bewertung der untersuchten Strecken (Abbildung 4) weist Adliswil den höchsten Wert auf (77 %), gefolgt von Dübendorf und Horgen (72 %).

Nachfolgend wird nicht weiter auf gemeindespezifische Unterschiede eingegangen, die aus Abbildung 4 ersichtlich sind, sondern es werden negative Auffälligkeiten bei den Mittelwerten der einzelnen Streckenelemente hervorgehoben.

Bei den Trottoirs bestehen sowohl entlang Hauptstrassen als auch in Quartierstrassen deutliche Mängel, was die nutzbare Breite angeht. Die Bewertungen sind hier mit 39 % bei Hauptstrassen und 42 % bei Quartierstrassen sehr niedrig. Bei den Quartierstrassen gibt es häufig keinen Vortritt für den Fussverkehr bei einmündenden Seitenstrassen und die Gestaltung ist oft wenig einladend. Die Trottoirs an Hauptstrassen weisen fast durchwegs störende Lärmbelastungen auf. Mangelnde Gestaltung, fehlende Bäume und zu lange Querungsdistanzen bei einmündenden Seitenstrassen sind weitere häufig auftretende Mängel.

Störungen des Fussgänger-Längsverkehrs durch Zufahrten zu Parkierungsanlagen oder Tiefgaragen wurden sowohl bei Quartier- und Hauptstrassen, aber auch bei Mischverkehrsflächen festgestellt. Separat geführte Fusswege weisen insgesamt bessere Bewertungen auf als Trottoirs. Allerdings sind auch dort die Breiten oft zu gering. Wenn man die wenigen Treppenwege ausser Acht lässt, schneiden die Mischverkehrsflächen hinsichtlich der Qualität am schlechtesten ab (67 %). Fehlender Vortritt bei Seitenstrassen, wenig verweilfreundliche Gestaltung und fehlende Bäume sind hier auffällige Mängel.

Abbildung 4: Bewertung von Strecken (aller Typen) im Vergleich



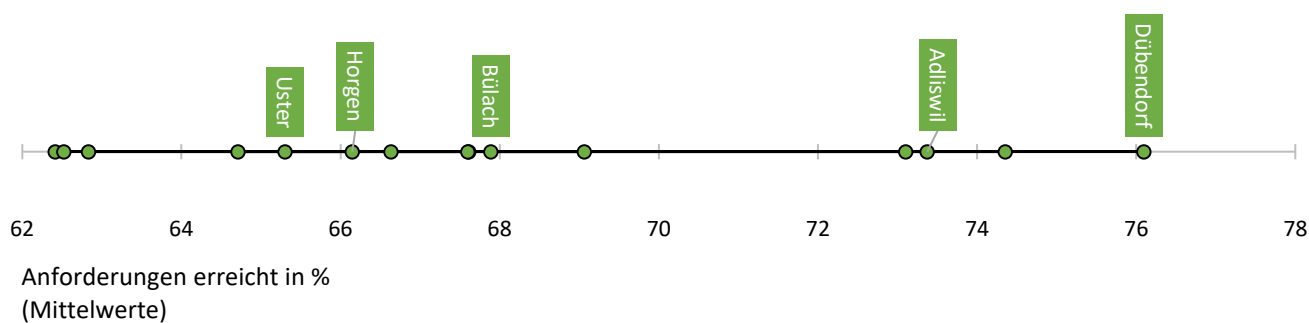


## Bewertung von Querungen

Im Verlauf der Begehungen wurden in den fünf Zürcher Gemeinden knapp 130 Querungen bewertet. Dazu gehören Querungen mit Fussgängerstreifen, Querungen mit Lichtsignal sowie Unter- und Überführungen.

Bei den Querungen liegen die Werte zwischen 65 % und 76 % der erfüllten Anforderungen. Die besten Werte erreichen Dübendorf und Adliswil (Abbildung 5).

Abbildung 5: Bewertung von Querungen (aller Typen) im Vergleich



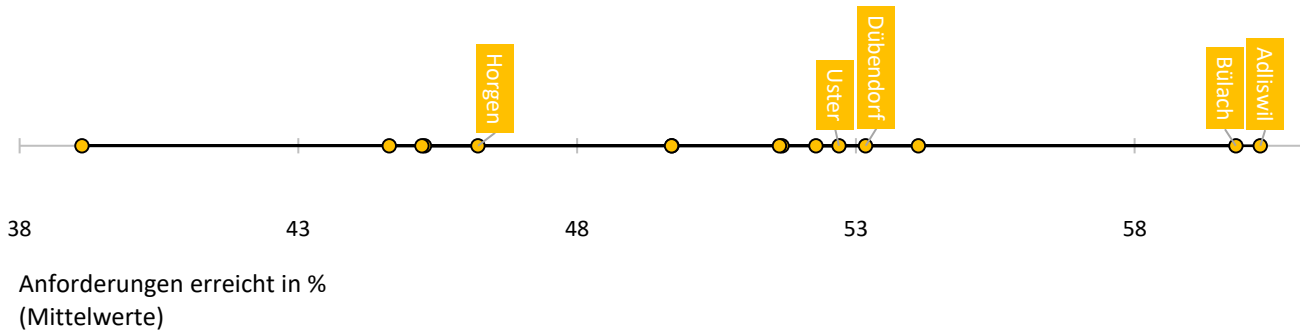
Bei den Querungen mit LSA wurden in sehr vielen Fällen die Wartezeiten als zu lang bewertet. Ausserdem fehlen häufig taktil erfassbare Elemente für Sehbehinderte. Bei den Querungen ohne LSA sieht es diesbezüglich noch schlechter aus. Hier werden ausserdem auch zu gering bemessene Warteräumen und Schutzinseln bemängelt. Auch Beleuchtungsmängel und fehlende Bordsteinabsenkungen wurden hier häufiger festgestellt als bei Querungen mit LSA.

Bei den Kriterien, die sich bei den Unterführungen auf das «Ambiente» beziehen sowie beim Vorhandensein taktiler Einrichtungen für Sehbehinderte wurden durchwegs geringe Werte erreicht. Hinsichtlich der Lage im Netz schneiden die meisten untersuchten Unterführungen gut ab.

## Bewertung von Haltestellen

Es wurden in den fünf untersuchten Gemeinden fast 90 Haltestellen bewertet. Die Bandbreite der Bewertung liegt bei den Haltestellen zwischen 46 % und 60 % der erfüllten Anforderungen. Die besten Werte erreichen Adliswil und Bülach (Abbildung 6). Insgesamt erreichen die Haltestellen mit einem Mittelwert von 54 % aber deutlich schlechtere Werte als die übrigen Netzelemente. Das bedeutet, dass hier ein grosser Handlungsbedarf liegt – bei den Haltestellen werden die Anforderungen am schlechtesten erfüllt.

Abbildung 6: Bewertung von Haltestellen im Vergleich

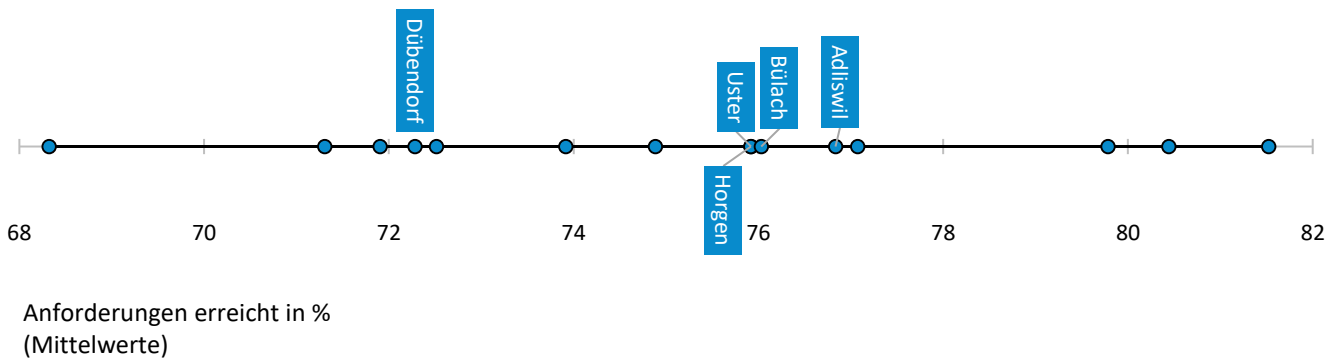


**Bewertung von Plätzen**

Im Verlauf der Begehungen in den fünf untersuchten Gemeinden wurden insgesamt 46 Plätze bewertet. Die Spannweite des Städtevergleichs liegt hier zwischen 72 % und 77 % der erfüllten Anforderungen; der Mittelwert liegt bei 75 %. Insgesamt schneiden die Plätze am besten ab bei den Netzelementen. Im Vergleich mit den schweizweit untersuchten Gemeinden liegt der Wert aber nur im Mittelfeld.

Dübendorf schneidet etwas schlechter ab als die 4 übrigen Gemeinden, deren Bewertungen sehr dicht beieinander liegen (Abbildung 7). Ein einladendes Ambiente, das Vorhandensein von Sitzmöglichkeiten und gute Zugänglichkeit machten sich positiv in den Bewertungen bemerkbar. Bei den häufiger auftretenden Mängeln sind die Beleuchtung und das Fehlen gut nutzbarer Ausstattungselemente zu nennen. Auch hinsichtlich der Wegführung für Sehbehinderte und der barrierefreien Zugänglichkeit der Plätze gibt es noch deutlichen Verbesserungsbedarf. Bei den genannten Aspekten werden die Anforderungen nur zu etwas mehr als 50 % erfüllt.

Abbildung 7: Bewertung von Plätzen im Vergleich



### 2.3. Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen

Der Fussverkehrstest basiert zwar nicht auf flächendeckenden Erhebungen und durchgehenden Schwachstellenanalysen, trotzdem zeigt er die Tendenz auf, wie es in den beteiligten Städten und Gemeinden um die Qualität des Fussverkehrsnetzes bestellt ist. Der Mittelwert der Qualitätsbewertungen über alle Netzelemente liegt bei den fünf untersuchten Zürcher Gemeinden bei 68 %. Das ist zwar geringfügig besser als im gesamten Städtevergleich, heisst aber auch, dass im Durchschnitt nur etwas mehr als zwei Drittel der gestellten Anforderungen erreicht werden. Die Verbesserung der Infrastruktur generell und der Qualität einzelner Netzelemente bleibt damit eine zentrale Komponente der Fussverkehrsförderung.

Aus den Resultaten können die Verwaltungen der beteiligten Städte und Gemeinden den Handlungsbedarf ableiten, um die Fussverkehrsinfrastruktur zu verbessern. Die Gesamtübersichten (siehe Anhang) zeigen die Optimierungspotenziale bei den jeweiligen Elementen des Fussverkehrsnetzes konkret auf.

Am grössten ist dieser Handlungsbedarf bei den Haltestellen, bei denen im Mittel nur 54 % der gestellten Anforderungen erfüllt wurden. Im Vergleich zu allen 15 untersuchten Gemeinden schneiden in diesem Punkt die Gemeinden im Kanton Zürich aber besser ab. Bis Ende 2023 müssten alle Haltestellen die Anforderungen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz erfüllen. Die nötige Anpassung an die Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Personen ist aber nicht nur bei den Haltestellen, sondern auch auf den Strecken und Plätzen und bei den Querungen ein zentrales Thema, wie die Bewertungen deutlich zeigen.

Die Verkürzung der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen sowie eine Verbesserung der Platzverhältnisse für die Zufussgehenden, sowohl auf den Strecken als auch an den Haltestellen, sind weitere wichtige Handlungsansätze.

Bei den Platzqualitäten schneiden die untersuchten Zürcher Gemeinden im Vergleich mit der Romandie schlechter ab. Vereinzelt wurden aber bei grösseren Neubauprojekten vielfältige nutzbare Plätze mitgedacht (z.B. Dübendorf Jabee Park, Bülach im Guss, Adliswil Grütpark). Solche Ansätze gilt es gezielt zu fördern.

Beim Fussverkehrstest wurde mit einer GIS-Applikation und einem Datenbanksystem gearbeitet. Beide Hilfsmittel haben sich bewährt.

Die zweite Phase des Fussverkehrstests hat gezeigt, dass eine Anwendung auch in Gemeinden zwischen 19'000 (Adliswil) und 35'000 (Uster) gut möglich ist.

# 3. Planungspraxis – Indikatoren zum Stellenwert des Fussverkehrs

## 3.1. Gesamtergebnis Planungspraxis

Abbildung 8 zeigt für alle am Vergleich beteiligten Zürcher Städte und Gemeinden das Gesamtergebnis im Bereich Planungspraxis sowie nach bewerteten Bereichen.

Die Spanne der Ergebnisse reicht von 60 % (Dübendorf) bis 81 % (Adliswil und Horgen) der erfüllten Anforderungen. Die von Adliswil und Horgen erreichten 81 % stellen auch die besten Werte im Gesamtergebnis Planungspraxis über alle 15 beteiligten Gemeinden dar.

Die Bewertungsspanne beim Gesamtergebnis Planungspraxis ist bei den untersuchten Zürcher Städten und Gemeinden mit 21 Prozentpunkten ziemlich gross. Die Streuung ist im Kanton Zürich aber kleiner als jene bei allen 15 beteiligten Gemeinden. Bei der Bewertung nach einzelnen Bereichen zeigen sich allerdings etwas andere Spannweiten. Insbesondere bei den Bereichen Kommunikation und Controlling, sowie Fusswegnetzplanung ist die Streuung deutlich grösser.

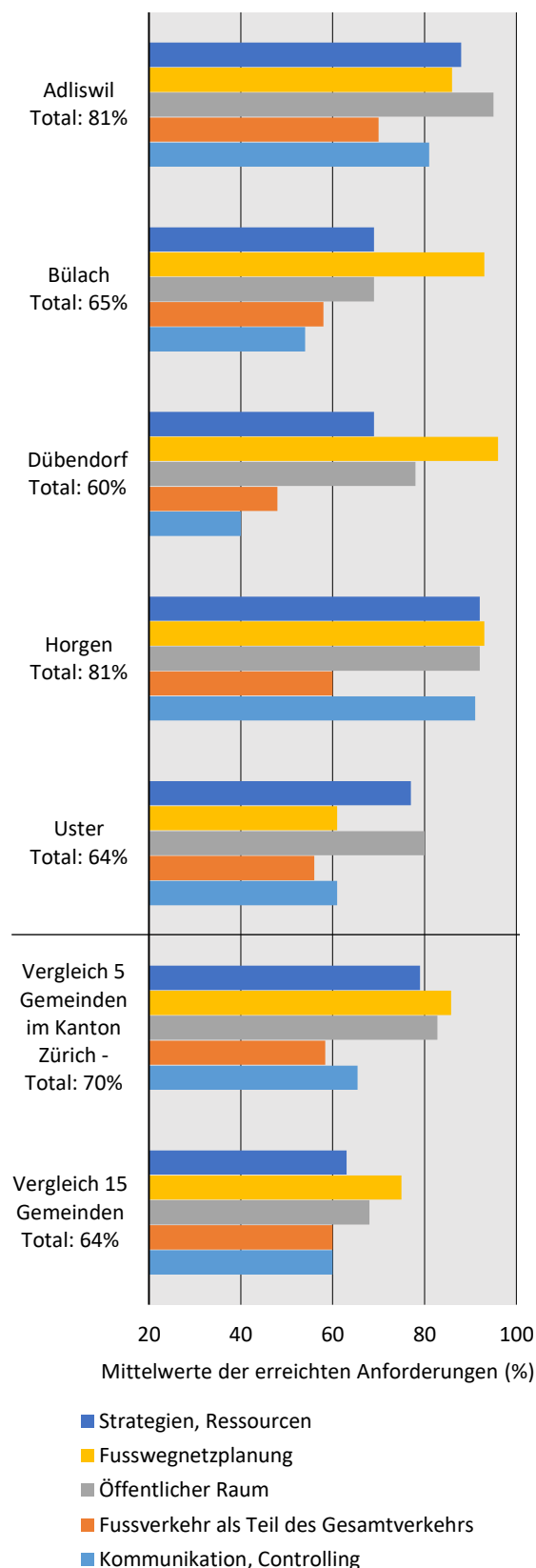
Bei der Fusswegnetzplanung werden mit rund 86 % (Mittelwert aller 5 Gemeinden) die besten Bewertungen erreicht; bei den Bereichen Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs und Kommunikation, Controlling mit 60 % die schlechtesten.

Die Bestwerte der Stadt Adliswil und der Gemeinde Horgen sind folgendermassen zu erklären: In Adliswil wurden die meisten Konzepte und Strategien kürzlich überarbeitet. Adliswil erreicht dadurch in allen Bereichen hervorragenden Werte. Horgen hat dank der Analyse zur Verbindung der beiden Bahnhöfe im Bereich Kommunikation und Controlling ein aussergewöhnlich gutes Ergebnis.

Vergleicht man die Mittelwerte der in den Zürcher Gemeinden bewerteten Bereichen mit allen am Städtevergleich beteiligten Gemeinden, so ist zu erkennen, dass die Zürcher Gemeinden in den Bereichen Strategien, Ressourcen, Fusswegnetzplanung und öffentlicher Raum überdurchschnittlich abschneiden. Das weist darauf hin, dass die jeweiligen Planungsabteilungen gut aufgestellt sind und gewohnt sind, mit Konzepten zu arbeiten. In den Bereichen Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs und Kommunikation, Controlling schneiden die Zürcher Gemeinden durchschnittlich ab (Abbildung 8 unten).

Das Indikatorenset für die Bewertung der Planungspraxis ist für alle Gemeinden unabhängig der Einwohnerzahl dasselbe. Weil aber die Anforderungen für kleinere Gemeinden nicht dieselben sind, wie für

Abbildung 8: Erreichte Anforderungen je Bereich und Gemeinde und Vergleichswerte zum Gesamtergebnis Planungspraxis



grosse Städte, wird dies mit einem Handycapausgleich für kleinere Gemeinden relativiert. Die zweite Phase des Städtevergleichs hat gezeigt, dass eine Anwendung auch für Städte und Gemeinden in den Grössenklassen zwischen 19'000 (Adliswil) und 35'000 (Uster) gut möglich ist.

### 3.2. Ergebnisse nach bewerteten Bereichen

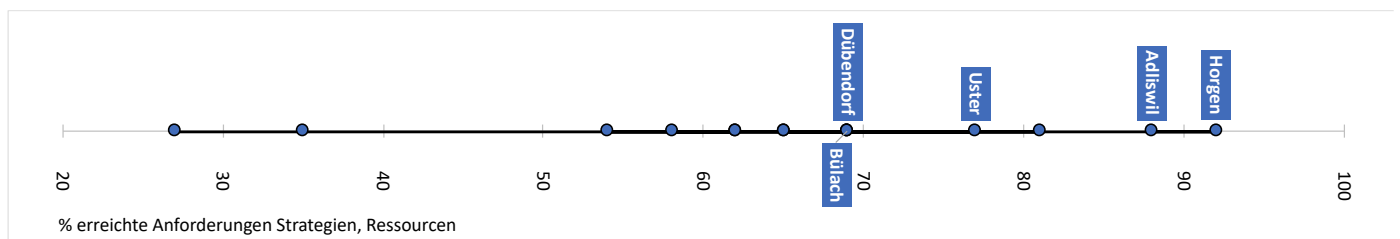
#### Anforderungen Strategien und Ressourcen

Bei der Bewertung des Bereichs Strategien und Ressourcen (

Abbildung 9) weist Horgen den höchsten Wert auf (92 %), gefolgt von Adliswil (88 %) und Uster (77 %). Von allen 15 bewertenden Gemeinden gehören alle fünf Zürcher Gemeinden zu den sechs bestbewerteten Gemeinden.

Die gute Platzierung liegt daran, dass alle Zürcher Gemeinden in der strategischen Planung auch Ziele für den Fussverkehr verankert haben. Die Gemeinden im Kanton Zürich, die in diesem Bereich schlechter abschneiden, haben entweder wenig Ressourcen (Personal oder Finanzen) für den Fussverkehr oder diese Ressourcen nicht verbindlich zugeordnet.

Abbildung 9: Bewertung des Bereichs Strategien und Ressourcen



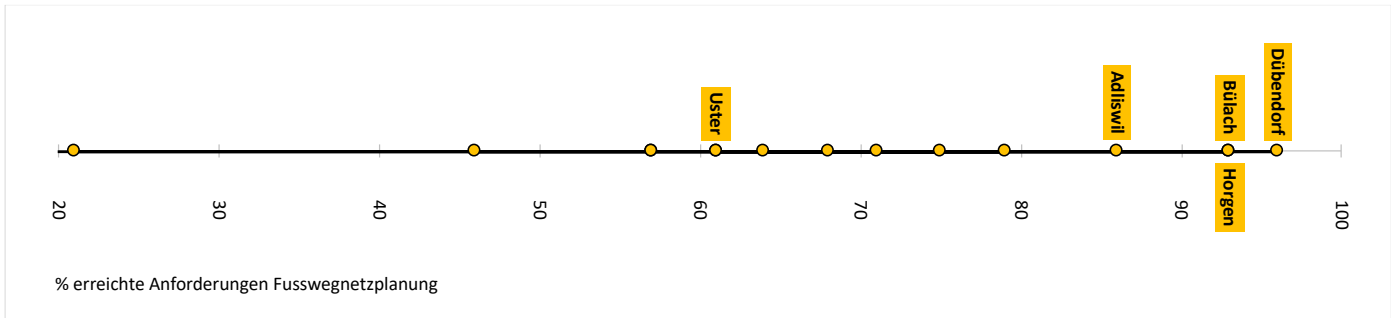
#### Anforderungen Fusswegnetzplanung

Bei der Bewertung des Bereichs Fusswegnetzplanung (

Abbildung 10) weist Dübendorf den höchsten Wert auf (96 %), gefolgt von Bülach und Horgen (93 %). Von allen 15 bewertenden Gemeinden stammen die ersten vier Gemeinden aus dem Kanton Zürich.

Die gute Platzierung kommt daher, dass alle Zürcher Gemeinden aufgrund kantonaler Vorgaben mit dem kommunalen Richtplan Verkehr auch einen Fusswegnetzplan haben müssen. Von den fünf bewerteten Zürcher Gemeinden haben vier eine Fusswegnetzplanung, die auch aktuelle Anforderungen erfüllt. Einzig der Fusswegnetzplan von Uster ist schon etwas älter und erfüllt deswegen viele Anforderungen nicht mehr.

Abbildung 10: Bewertung des Bereichs Fusswegnetzplanung



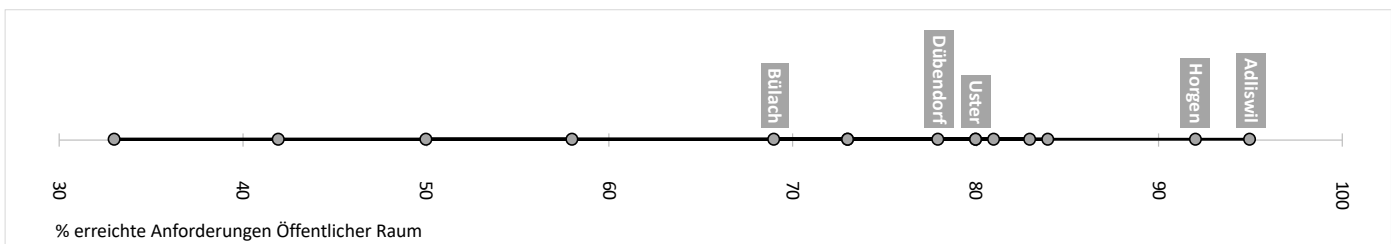
### Anforderungen öffentlicher Raum

Bei der Bewertung des Bereichs öffentlicher Raum (

Abbildung 11) weist Adliswil den höchsten Wert auf (95 %), gefolgt von Horgen (92 %) und Uster (80%). Von allen 15 bewertenden Gemeinden stammen die ersten zwei Gemeinden aus dem Kanton Zürich. Die übrigen drei Zürcher Gemeinden liegen im oberen Mittelfeld.

Die gute Platzierung liegt daran, dass alle die bewerteten Zürcher Gemeinden für verschiedene Teilaspekte des öffentlichen Raumes Konzepte haben und gewöhnlich auch qualitätssichernde Verfahren (Wettbewerbe, Testplanungen) für Projekte des öffentlichen Raumes durchführen. Die Ausstattung im Bereich Stadtmobiliar ist meist ebenfalls gut.

Abbildung 11: Bewertung des Bereichs öffentlicher Raum



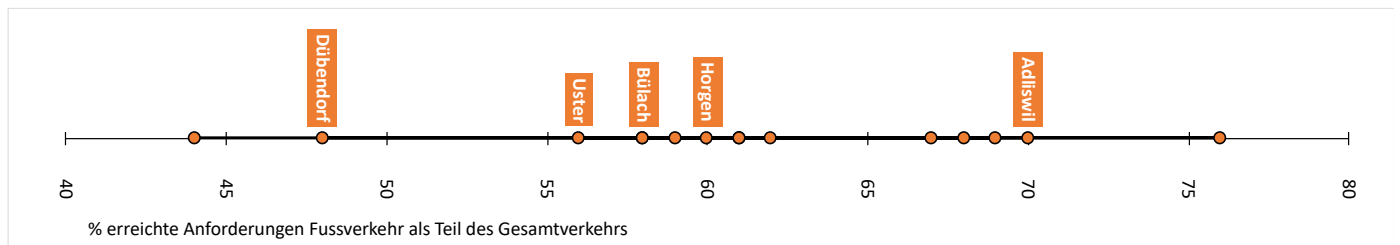
### Anforderungen Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs

Bei der Bewertung des Bereichs Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs (

Abbildung 12) weist Adliswil den höchsten Wert auf (70%), gefolgt von Horgen (60 %) und Bülach (58 %). Von allen 15 bewertenden Gemeinden sind die Zürcher Gemeinden mit Ausnahme von Adliswil durchschnittlich oder unterdurchschnittlich bewertet.

In diesem Bereich werden insbesondere die Anordnung von Querungen, Geschwindigkeiten im motorisierten Verkehr und Zonen mit Fussgängervortritt beurteilt. Dies sind Aspekte, die sowohl die Gemeinden wie auch die Kantone beeinflussen. Das eher schlechte Abschneiden der Zürcher Gemeinden hat auch damit zu tun, dass die Anforderungen an Zonen mit reduzierter Geschwindigkeit und für die Anlage von Fussgängerstreifen im Kanton Zürich hoch sind.

Abbildung 12: Bewertung des Bereichs Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs

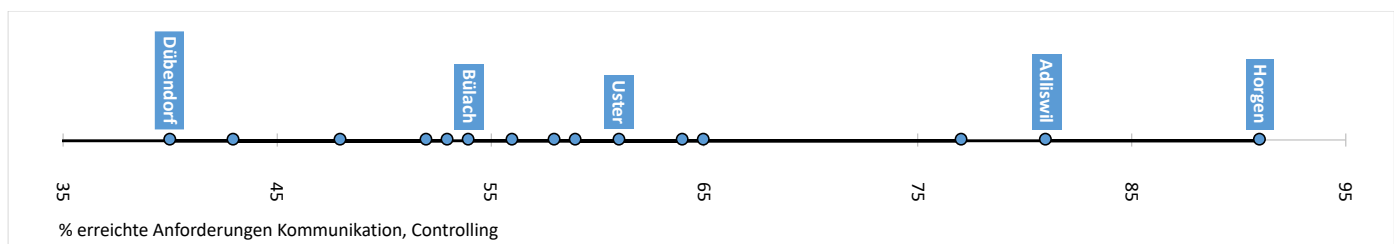


### Anforderungen Kommunikation, Controlling

Bei der Bewertung des Bereichs Kommunikation, Controlling (Abbildung 13) weist Horgen den höchsten Wert auf (91 %), gefolgt von Adliswil (81 %) und Uster (61 %). Von allen 15 bewertenden Gemeinden sind die Zürcher Gemeinden mit Ausnahme von Horgen und Adliswil durchschnittlich oder unterdurchschnittlich bewertet.

Die meisten Unterschiede sind hier im Bereich der Kommunikation zwischen den Gemeinden zu finden. Abgesehen von Horgen gibt es kaum Zählungen oder statistische Auswertungen zum Fussverkehr. Dies ist ein Bereich, wo alle teilnehmenden Gemeinden, auch im Kanton Zürich, Verbesserungspotenzial haben.

Abbildung 13: Bewertung des Bereichs Kommunikation, Controlling





### 3.3. Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen

Die Bewertung der Planungspraxis basiert auf einem standardisierten Indikatorenset zum Stellenwert des Fussverkehrs in der Verwaltung und Verkehrspolitik. Die Selbsteinschätzung, verbunden mit einer Qualitätskontrolle durch eine Besprechung mit dem Projektteam, ergibt vergleichbare Daten zur Bedeutung des Fussverkehrs in einer Verwaltung und der Gemeindepolitik. Der Mittelwert der Qualitätsbewertungen über alle Netzelemente liegt bei den 5 untersuchten Zürcher Gemeinden bei 70 %. Das ist 6 % besser als im gesamten Städtevergleich. Es heisst aber auch, dass im Durchschnitt nur etwas mehr als zwei Drittel der in dieser Untersuchung gestellten Anforderungen erreicht werden. Die Verankerung des Fussverkehrs in der Verwaltung ist damit nicht abgeschlossen und es bedarf weitere Bemühungen, damit der Fussverkehr in allen Belangen als gleichberechtigtes Verkehrsmittel behandelt wird.

Aus den Resultaten können die Verwaltungen der beteiligten Städte und Gemeinden den Handlungsbedarf ableiten, um die Fussverkehrsinfrastruktur zu verbessern. Die Optimierungspotenziale liegen bei den Gemeinden im Kanton Zürich in den Bereichen Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs und Kommunikation/Controlling. Im Bereich Kommunikation/Controlling liegt die Nutzung der Verbesserungspotenziale in der Kompetenz der Gemeinden. Hier fällt auf, dass kaum eine Gemeinde Zählungen, statistische Auswertungen und Wirkungsanalysen im Bereich des Fussverkehrs durchführt und publiziert. Im Bereich Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs liegen die Verbesserungspotenziale in Bereichen, die mit der Signalisationshöhe auch die Kompetenz des Kantons betreffen.

# 4. Zufriedenheit – Bevölkerungsumfrage zum Fussverkehr

## 4.1. Struktur des Teilnehmerinnen- und Teilnehmerkreises

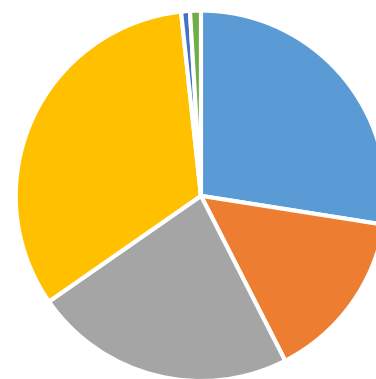
Die Umfrage wurde insgesamt in 15 beteiligten Gemeinden durchgeführt. Dabei wurden 3062 Antworten komplett ausgefüllt. Für die fünf Städte und Gemeinden im Kanton Zürich gingen insgesamt 1117 komplett ausgefüllte Fragebögen ein. Die Beteiligten aus den Verwaltungen engagierten sich bei der Verbreitung der Umfrage sehr unterschiedlich. Horgen erreicht 118 Teilnahmen, gefolgt von Dübendorf mit 135, Bülach mit 237, Adliswil mit 246 und Uster mit 370 Teilnahmen.

Die Absprungrate während der Umfrage war auf den ersten Seiten am grössten. So verlassen nach der Auswahl der Partnergemeinde auf der ersten Bewertungsseite rund 15 % die online Umfrage. Möglicherweise sind ihnen die Bewertungsfragen zu spezifisch oder sie haben zu geringe Ortskenntnisse, um diese zu beurteilen.

Rund 66 % der Teilnehmenden haben sich auch am Wettbewerb beteiligt. Weitere Informationen für die Durchführung der Zufriedenheitsumfrage im Bereich Fussverkehr liefert die konkrete Anleitung (verfügbar auf [www.umverkehr.ch/fussverkehr](http://www.umverkehr.ch/fussverkehr)).

In den fünf Zürcher Gemeinden wurde der Fragebogen von 40 % Männern und 50 % Frauen ausgefüllt. So ist die weibliche Perspektive etwas stärker. 10 % der Teilnehmenden machten jedoch keine Angabe zum Geschlecht. Die Altersklassen 35 bis 44 Jahre und 45 bis 54 Jahre sind mit 29 % respektive 22 % stärker vertreten. Dagegen sind Personen über 75 Jahren oder unter 35 Jahren untervertreten. 76 % der Teilnehmenden der fünf Zürcher Gemeinden besitzen mindestens ein Auto pro Haushalt. Der Hochschulabschluss liegt insgesamt bei 53 % und variiert zwischen 49 % und 58 % je untersuchter Zürcher Gemeinde. Rund ein Drittel aller Teilnehmenden fühlen sich als Fussgängerinnen oder Fussgänger (Abbildung 14). Viele davon nutzen aber auch andere Verkehrsmittel.

Abbildung 14: Welcher Mobilitätstyp sind sie?



- Ich bevorzuge das Velo
- Ich bevorzuge Motorrad oder Auto
- Ich bevorzuge den öffentlichen Verkehr
- Ich bin Fussgänger/-in
- Ich bin eine Person mit eingeschränkter Mobilität
- keine Antwort

## 4.2. Verhalten der Zufussgehenden und Gesamtergebnis

Das Verhalten der Fussgängerinnen und Fussgänger in den fünf Zürcher Gemeinden unterscheidet sich nur geringfügig von den Trends, welche in den 15 Gemeinden festgestellt wurden. Fast täglich werden Strecken zur Erholung zu Fuss zurückgelegt, gefolgt von Teilen des Arbeits- oder Schulwegs. Strecken für Besorgungen werden mehrmals wöchentlich begangen (Abbildung 15). «Draussen sein» und «Gesundheit/sich bewegen» sind weitere wichtige Motivationsfaktoren, um zu Fuss unterwegs zu sein (Abbildung 16).

Abbildung 15: Wie oft gehen Sie zu folgendem Zweck ganz oder teilweise zu Fuss?

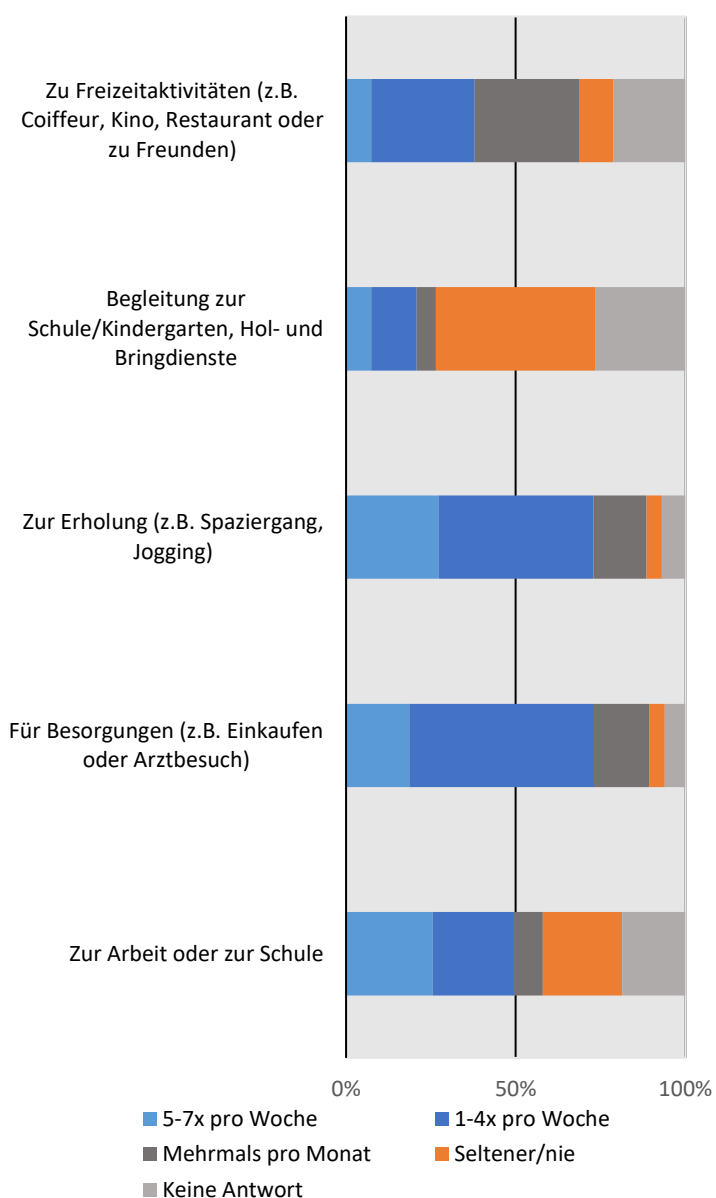
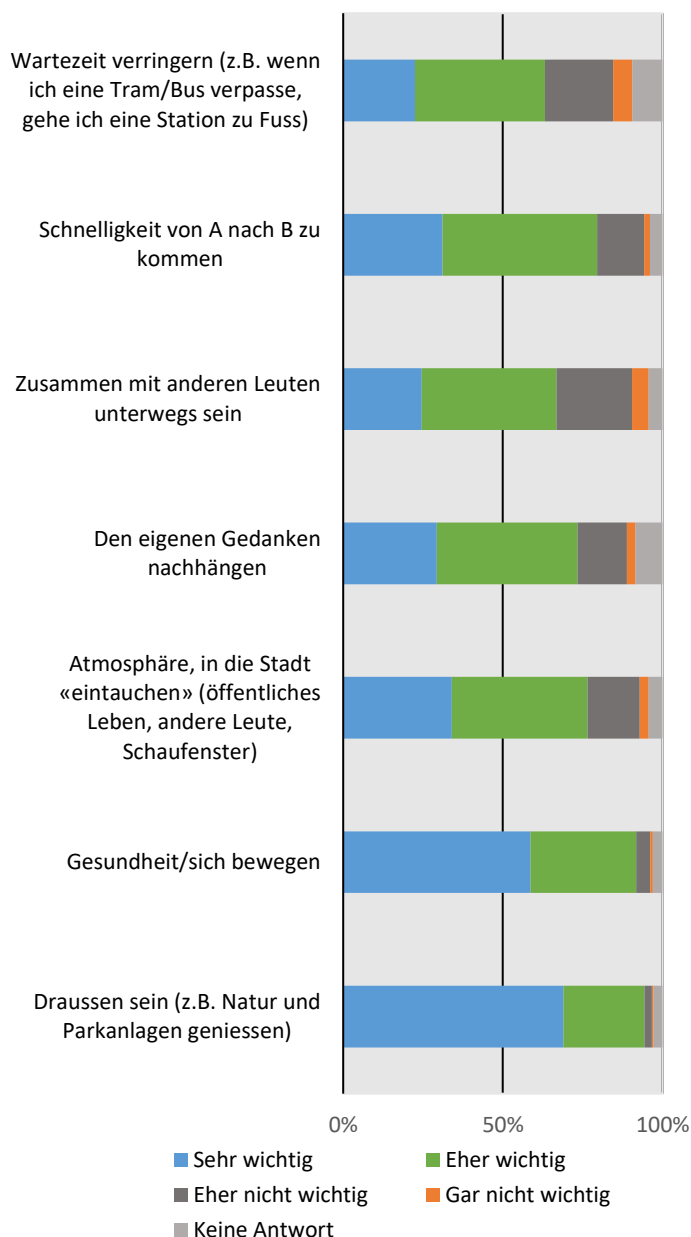


Abbildung 16: Was ist für Sie beim Zufussgehen im Siedlungsgebiet wichtig?



### 4.3. Ergebnisse

Im Gesamtergebnis ist die Zufriedenheit der Fussgängerinnen und Fussgänger in den fünf Zürcher Gemeinden mit 55 Prozentpunkten mittelmässig (Abbildung 17). Die Spanne des Gesamtergebnisses reicht von Bülach mit der höchsten Zufriedenheit (58 %), gefolgt von Uster, Adliswil und Horgen, welche nahe beieinander liegen, bis zu Dübendorf mit 50 Prozentpunkten. Dies stellt gleichzeitig den tiefsten Wert aller 15 Städte und Gemeinden dar.

Grundsätzlich wurden die Themenblöcke Fusswegnetz und Infrastruktur höher bewertet als die übrigen. Besonders tief bewertet wurden die Aussagen im Themenblock «Stellenwert in der Planung».

Jeder Themenblock gruppiert sieben oder acht Aussagen. Die durchschnittliche Bewertung wird je Aussage und Gemeinde berechnet. Die kompletten Übersichtstabellen befinden sich im Anhang.

#### Verkehrsklima

In diesem Block werden das Zusammenspiel und das Verhalten der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden erhoben. Im Mittel geben die fünf Gemeinden im Kanton Zürich in etwa die Trends für die 15 Gemeinden aus der ganzen Schweiz (Abbildung 18) wieder. Die Aussage «Ich erlebe Buschauffeure als rücksichtsvoll» erhält mit über 66 % die beste Beurteilung. Mit nur 43 % wird die Situation mit Velofahrenden, welche unerlaubt auf Trottoirs oder Gehwegen unterwegs sind, als problematisch erachtet. Auch die Aussage «Es gibt ausreichend Veloabstellplätze abseits des Trottoirs» liegt unter der 50 %-Marke. In Bülach (70 %) werden Velofahrende rücksichtsvoller wahrgenommen als in den übrigen Gemeinden. Adliswil hat wenig Veloabstellplätze (44 %). In Dübendorf werden Autofahrende nicht als rücksichtsvoll empfunden (42 %).

Abbildung 17: Erreichte Anforderungen je Themenblock und Gemeinde und Vergleichswerte zum Gesamtergebnis Zufriedenheit

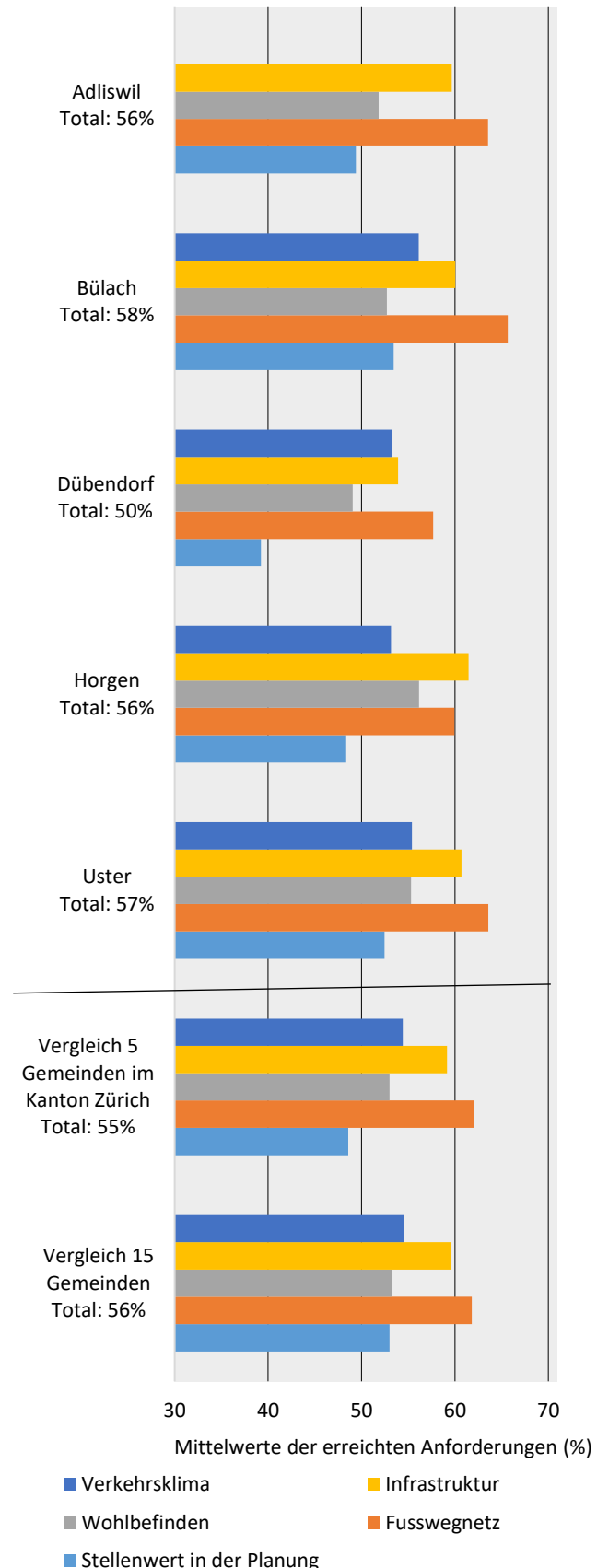
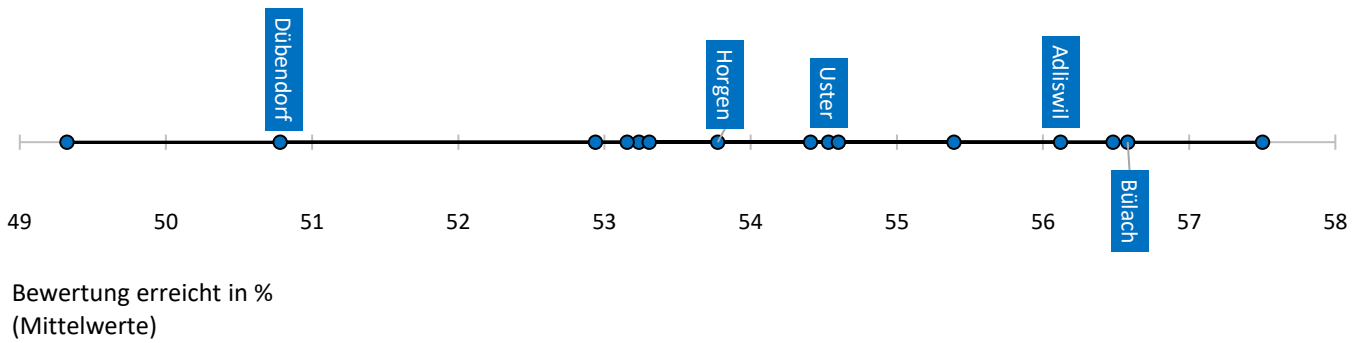


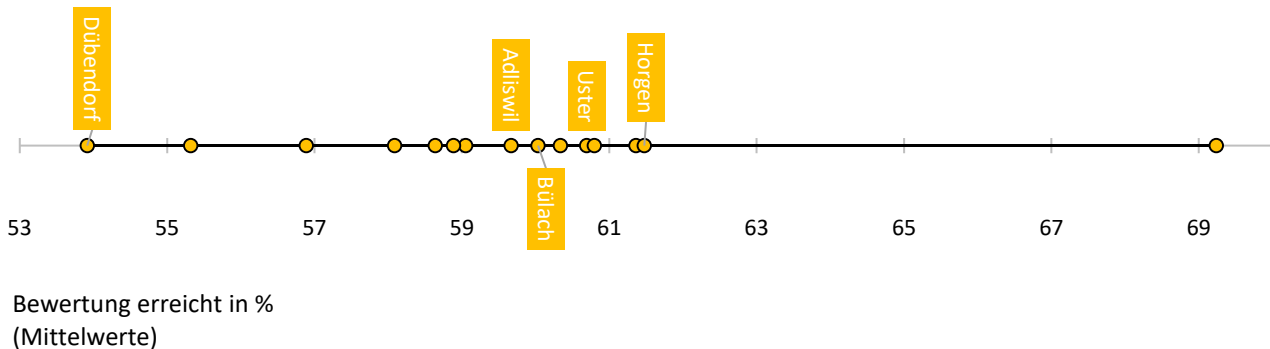
Abbildung 18: Themenblock Verkehrsklima der Gemeinden im Vergleich



**Infrastrukturelemente**

Diese Aussagen betreffen Trottoirs, Querungen, Plätze, Haltestellen und Treppen. Vier der Zürcher Gemeinden liegen in diesem Themenblock im Mittelfeld (Abbildung 19). Die Aussage «Trottoirs, Fusswege und Plätze werden regelmässig und gut unterhalten (z. B. Reinigung, Belag)» wird insgesamt am höchsten bewertet (70 %). Dagegen erreicht die Aussage «Gemeinde bietet viele abwechslungsreich gestaltete Parks oder Plätze» nur 49 %. Hier gibt es Handlungsbedarf. Einzig in Uster liegt bei dieser Aussage der Wert über dem Mittel der 15 teilnehmenden Gemeinden. Beim Vortritt bei Querungen oder Wartezeiten bei Lichtsignalanlagen schneiden Adliswil, Horgen und Uster im Vergleich zu allen teilnehmenden Gemeinden überdurchschnittlich ab.

Abbildung 19: Themenblock Infrastrukturelemente der Gemeinden im Vergleich

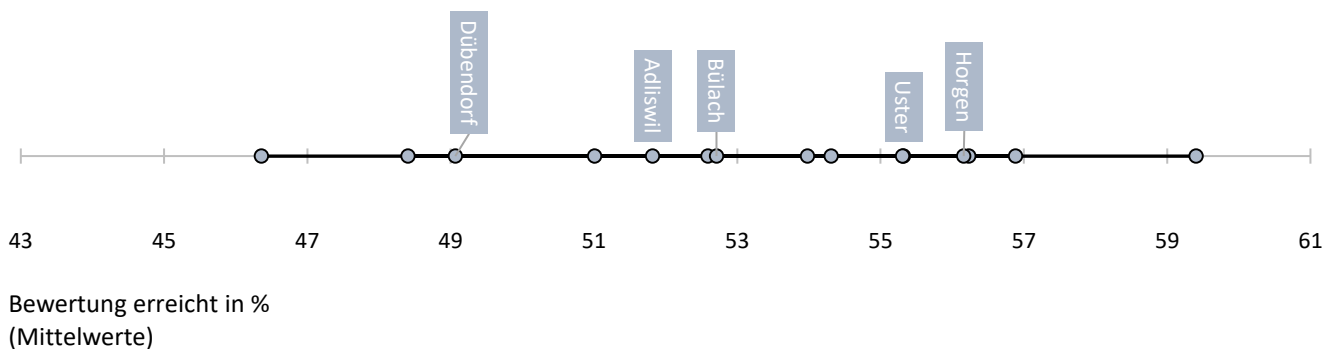


**Wohlbefinden**

Dieser Themenblock fokussiert auf das Erlebnis und das Wohlbefinden beim Aufenthalt im öffentlichen Raum. Die Bewertungen der fünf Zürcher Gemeinden streuen im Mittelfeld (Abbildung 20). Die Begrünung im öffentlichen Raum wird mit einem Mittelwert von 58 % relativ gut bewertet. Die Belebtheit im öffentlichen Raum und die Nutzung von allen Altersklassen schneidet bei den fünf Zürcher Gemeinden im Mittel etwas tiefer ab. Wobei hier der Wert in Horgen bei nur 44 % liegt und in Dübendorf bei guten 62 %. Gerade entgegengesetzt liegt die Bewertung der Aussagen zum Verkehrslärm. Hier liegt Horgen bei 65 %, zeigt also weniger störenden Verkehrslärm,

und Dübendorf bei 42 % mit eher störendem Verkehrslärm. Die Aussage zur Temperatur an Hitzetagen erreicht im Mittel nur 47 %. Hitze bzw. mangelnder Schatten werden demzufolge oft als unangenehm empfunden. Die grössten Unterschiede tauchen bei der Aussage «Ein sauberes öffentliches WC erreiche ich innert nützlicher Frist» auf. Adliswil erreicht hier einen Tiefstwert von 28 %. Auch bei der sozialen Sicherheit erreicht Horgen eine hohe und Dübendorf eine tiefe Punktzahl. Diese zwei Gemeinden zeigen in diesem Themenblock eine gegensätzliche Bewertung.

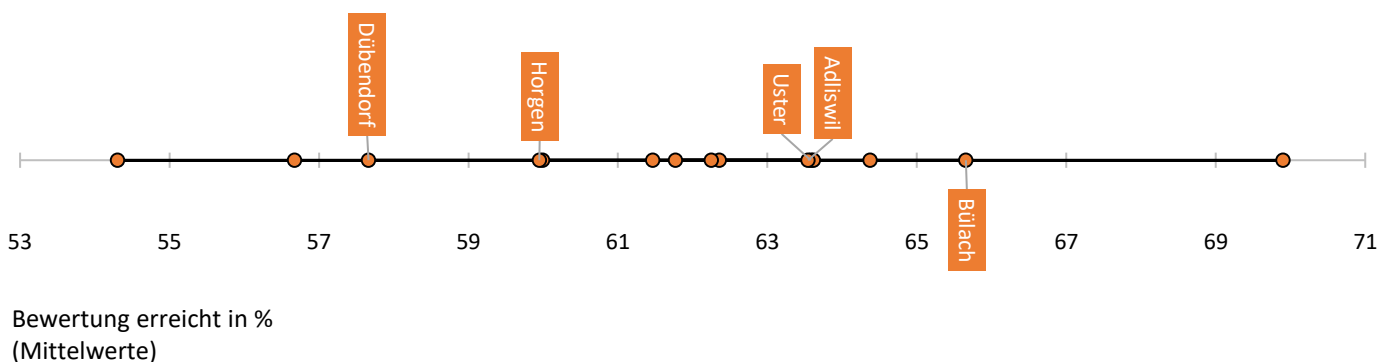
Abbildung 20: Themenblock Wohlbefinden der Gemeinden im Vergleich



### Fusswegnetz

In diesem Themenblock wird beurteilt, ob Ziele zu Fuss direkt, schnell und angenehm erreicht werden können. Der Themenblock Fusswegnetz schneidet mit 62 % für die Gemeinden im Kanton Zürich gleich wie der Mittelwert über alle 15 Gemeinden ab. Bülach holt in diesem Themenblock am meisten Punkte (Abbildung 21) mit einem überdurchschnittlichen Abschneiden bei allen Aussagen. Die Aussage mit dem höchsten Mittelwert im Kanton Zürich ist mit 77 % «Haltestellen sind rasch (max. 10 min) und direkt (ohne Umwege und Wartezeiten) erreichbar». Den tiefsten Mittelwert (47 %) erzielt die folgende Aussage: «In meiner Gemeinde hat es durchgehend attraktive und sichere Schulwege». Hier schneidet Dübendorf mit 38 % klar unterdurchschnittlich und Adliswil und Bülach leicht überdurchschnittlich ab. Im Vergleich zu den 15 bewerteten Gemeinden schneiden die Gemeinden im Kanton Zürich bei den Grünkorridoren und Naherholungsgebieten besser ab.

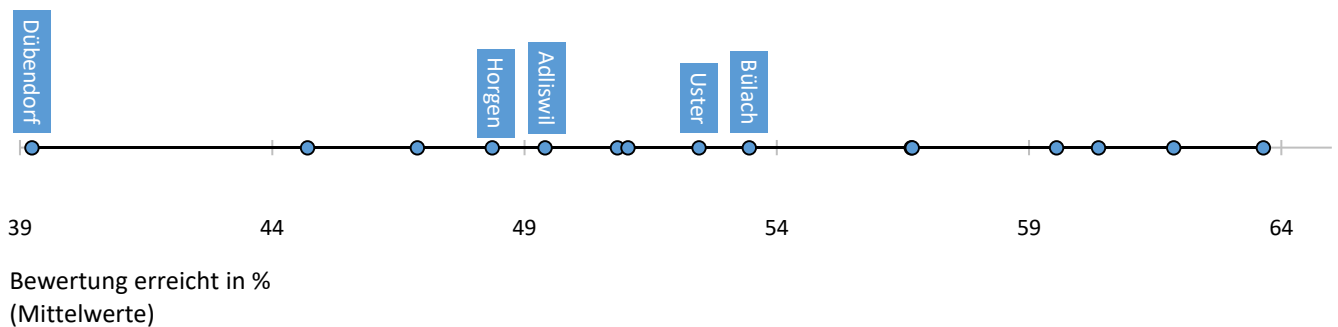
Abbildung 21: Themenblock Fusswegnetz der Gemeinden im Vergleich



### Stellenwert in der Planung

Diese Fragen zielen darauf ab, das Engagement der Gemeinde bezüglich Fussverkehr zu erfassen. In diesem Themenblock schneiden die Gemeinden im Kanton Zürich im Mittel eher schlechter ab als die übrigen untersuchten Gemeinden. Dies wird insbesondere durch die tiefe Punktzahl von Dübendorf verursacht (Abbildung 22). Die höchsten Werte erreichen die Themen Förderung von Bewegungsräumen und das Angebot an Freizeitwegen. Bezüglich letzterem erreichen Uster und Bülach über 60 Prozentpunkte. Die Realisation von Fussgänger- oder Begegnungszonen wurde im Mittel mit 45 % am tiefsten bewertet. Sehr tiefe Bewertungen erhält hier neben Dübendorf auch Adliswil. Auch attraktive Strassenräume lassen zu wünschen übrig. Eine Verbesserung der Situation für die Zufussgehenden war in den letzten fünf Jahren insgesamt kaum irgendwo spürbar.

Abbildung 22: Themenblock Stellenwert in der Planung der Gemeinden im Ver-



### 4.4. Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen

Die fünf Gemeinden des Kantons Zürich schneiden in der Zufriedenheitsumfrage mittelmässig ab. Das Thema Fussverkehr wird stark mit Freizeit und Erholung in Verbindung gebracht. Das Angebot und die Qualität von Freizeitwegen werden als zufriedenstellend bewertet.

Die Gemeinden stehen vor einer Reihe unterschiedlicher Herausforderungen, um die Zufriedenheit der Fussgängerinnen und Fussgänger zu verbessern und die Wahrnehmung des Themas Fussverkehr zu stärken. Die Umfrage zeigt, dass bei einigen Themen Handlungsbedarf besteht.

Gerade in Agglomerationen gibt es wenig historische Parkanlagen und Plätze. Daher ist es umso wichtiger, dass diese von der Gemeinde gefördert und gefordert werden. Auch Begegnungszonen und Fussgängerzonen dürfen aus Sicht der Bevölkerung verstärkt umgesetzt werden. Insgesamt sollten die Gemeinden bezüglich Fussverkehr eine aktivere und sichtbare Rolle übernehmen. Dies zeigt das schwache Abschneiden im Themenblock Stellenwert in der Planung. Somit würden Verbesserungen zukünftig auch eher wahrgenommen.

# 5. Gesamtergebnis und Vergleich

Die Bewertungen der zweiten Phase der drei Teilprojekte des Städtevergleichs liegen im Durchschnitt aller 15 Gemeinden bei 62 Prozent, wobei die Bandbreite von 56 bis 70 Prozent reicht. Das ist etwas höher als in Phase 1 des Städtevergleichs.

Bei den fünf Zürcher Gemeinden liegt der Durchschnitt mit 66 % etwas höher und reicht von 60 bis 70 %. Das bedeutet, dass in dieser Grössenordnung die gestellten Anforderungen erfüllt sind oder, umgekehrt formuliert, zu 30 bis 40 Prozent eben nicht. Der Städtevergleich bestätigt also auch in der zweiten Phase der Durchführung, dass es in allen drei untersuchten Bereichen des Fussverkehrs (Infrastruktur, Planungspraxis und Zufriedenheit) noch einiges zu tun gibt.

Die Zürcher Gemeinden schneiden im Vergleich zur Gesamtheit der 15 beteiligten Gemeinden beim Fussverkehrstest und bei der Planungspraxis besser ab, aber bei der Zufriedenheit etwa schlechter (Abbildung 23).

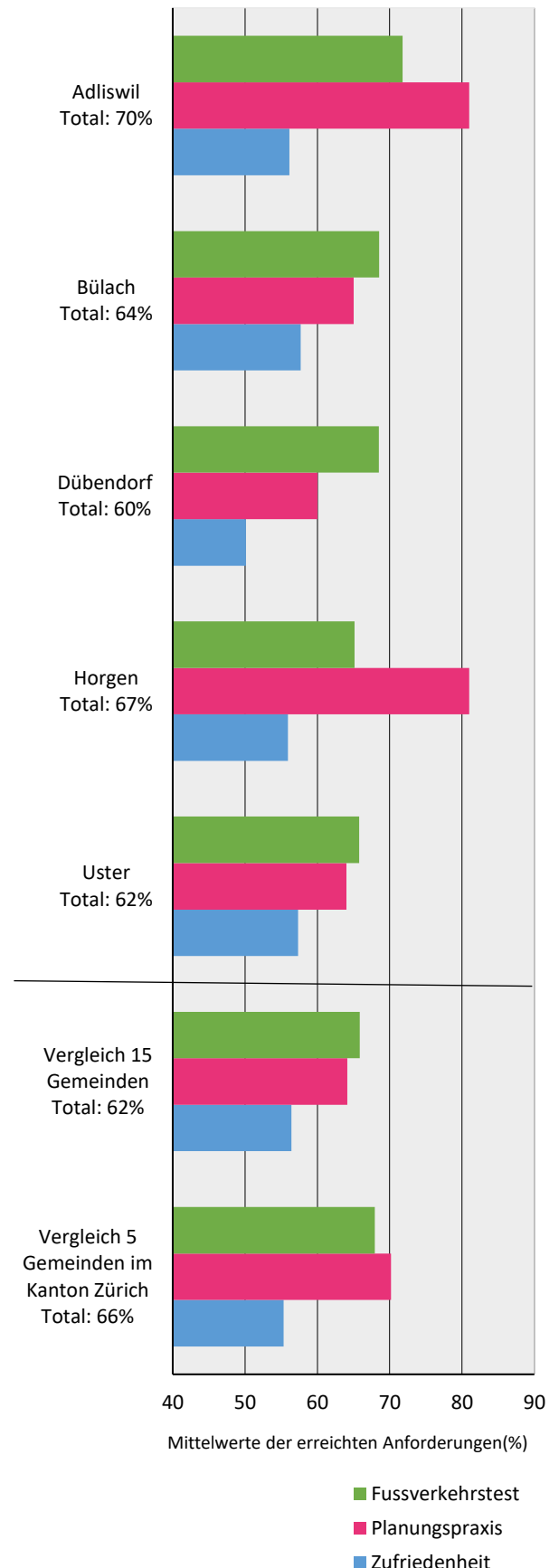
Ein Blick auf den Vergleich der Zürcher Städte untereinander zeigt, dass Adliswil im Fussverkehrstest bei allen vier Netzelementen am besten abschneidet, daraus resultiert auch das beste Gesamtergebnis beim Fussverkehrstest über alle 15 Gemeinden.

Horgen schneidet im Themenbereich Planungspraxis gleich gut ab wie Adliswil. Die Detailtabellen im Anhang zeigen, dass dafür vor allem die Bewertungen in den Themen Verkehrsberuhigung, Kommunikation und Controlling verantwortlich sind.

Dübendorf schneidet bei der Zufriedenheit schlechter ab als die anderen Gemeinden. Vor allem beim Thema «Stellenwert des Fussverkehrs in der Planung» werden sehr tiefe Werte erreicht (Tabellen im Anhang).

Grundsätzlich gibt die zweite Phase des Städtevergleichs bezüglich der festgestellten Mängel in vielen Teilen vergleichbare Erkenntnisse wie die erste Phase. Verschiedene negative oder positive Aspekte sind in kleineren Städten und Gemeinden aber etwas anders ausgeprägt als in grösseren Städten. Die Qualitätsbewertung der Strecken ist im Fussverkehrstest der zweiten Phase etwas besser ausgefallen, während die Zufriedenheit mit dem Stellenwert in der Planung und das Wohlbefinden in der Umfrage etwas schlechter abschnitten. Grundsätzlich gehen die Ergebnisse aber in die gleiche Richtung: dass es noch ein grosses Potenzial zur Verbesserung gibt.

Abbildung 23: Erreichte Bewertung je Teilprojekt und Gemeinde, Gesamtergebnis GEHsund (Total)





## 6. Handlungsempfehlungen

Im Schlussbericht des Städtevergleichs wurden in Kap. 7 einige zentrale Handlungsempfehlungen abgeleitet. Diese gelten auch für die Gemeinden des Kantons Zürich. Darüber hinaus kann auf Grundlage der Ergebnisse für die fünf beteiligten Zürcher Gemeinden noch folgendes konkretisiert werden:

### **Umgang mit dem Veloverkehr**

Auch in den fünf Zürcher Gemeinden des Städtevergleichs werden Konflikte zwischen Zufussgehenden und Velofahrenden in allen drei Teilbereichen thematisiert. Gemäss den Ergebnissen der Zufriedenheitsumfrage ist der Handlungsbedarf beim Thema «Velos auf Trottoirs» besonders gross. Veloabstellplätze und sichere Veloverbindungen sollten immer so liegen, dass Fussverkehrsflächen davon nicht negativ tangiert werden.

### **Barrierefreie Gestaltung**

Der Handlungsbedarf im Bereich der barrierefreien Gestaltung ist bei den Zürcher Gemeinden im Bereich der Haltestellen etwas geringer, aber deutlich vorhanden. Beim niveaufreie Zugang zu den ÖV-Fahrzeugen gibt es auffällig grosse Defizite. Auch taktil erfassbare Wegführungen, die hindernisfreie Zugänglichkeit zu Plätzen und Bordsteinabsenkungen an Querungen sind in den Zürcher Gemeinden noch deutlich ausbaufähig.

### **Stellenwert des Fussverkehrs in der Planung**

In der Zufriedenheitsumfrage fällt beim Stellenwert des Fussverkehrs in der Planung das schlechtere Abschneiden der Zürcher Gemeinden im Vergleich zum Gesamtergebnis auf. Bei diesem Thema kann in der Netzplanung, z.B. auch in der Schulwegplanung, angesetzt werden, um besser zu werden. Andererseits kann der Fussverkehr über eine spezifische Kommunikation stärker ins Bewusstsein gerückt werden. Und mit jeder Qualitätsverbesserung auf den Strecken, den Querungen, an Haltestellen und auf den Plätzen kann auch der Stellenwert des Fussverkehrs erhöht werden.

### **Verkehrsberuhigung und Fussverkehr**

Im Teil Planungspraxis erreichen die Zürcher Gemeinden beim Thema «Verkehrsberuhigung/Geschwindigkeiten» zwar knapp 70% der möglichen Punkte, aber insbesondere bei der Einrichtung von Begegnungszonen und generell beim Thema Fussgängersicherheit gibt es noch deutlichen Handlungsbedarf.

# 7. Nutzen der Ergebnisse für die Praxis

## 7.1. Möglichkeiten zur Anwendung der Tools des Städtevergleichs in Städten und Gemeinden

Die Inhalte und die Methodik für die Beurteilung in den drei Teilbereichen wurden in der Phase 1 des Projektes GEHsund entwickelt und angewendet. Für die Phase 2 des Städtevergleichs Fussverkehr wurden Weiterentwicklungen vorgenommen, die darauf abzielen, den Städtevergleich auch für Städte und Gemeinden mittlerer Grössenordnung (12'000 bis 40'000 Einwohner) anwendbar zu machen und die Anwendbarkeit generell zu vereinfachen. Dabei spielt für den Teil der Infrastrukturbeurteilung die Optimierung und Dokumentation der entwickelten Fussverkehrs-App eine wichtige Rolle. Auch der Teil «Planungspraxis» wurde so vereinfacht, dass er von den kommunalen Planungsverantwortlichen für den Fussverkehr selbstständig bearbeitet werden kann. Die Bevölkerungsumfrage wurde in einen Stand versetzt, der es den Planungsverantwortlichen ermöglicht, sie selbstständig zu lancieren und auszuwerten. Für eine repräsentative Auswertung ist aber eine Grössenordnung von rund 150 ausgefüllten Fragebögen nötig. Um dies zu erreichen, muss ein gewisser Kommunikationsaufwand geleistet werden.

Die drei Bearbeitungstools sind soweit dokumentiert, dass sie von kommunalen Verwaltungsstellen und Planungsverantwortlichen entweder selbst genutzt oder mit realistischen Kosten einem geeigneten Planungsbüro in Auftrag gegeben werden können. Damit ist das Gesamtpaket zur Bewertung der Fussgängerfreundlichkeit auch für kleine Gemeinden nutzbar. Beim Fussverkehrstest gibt es bei kleinen Gemeinden allerdings Einschränkungen bei den Quervergleichen einzelner Elemente. Wenn diese nur in geringer Anzahl vorkommen (z.B. Plätze, Haltestellen), sind Quervergleiche weniger gut möglich bzw. weniger aussagekräftig. Im Kanton Zürich haben ungefähr 10% der Gemeinden eine Grösse von weniger als 1'000 Einwohnern. Über diesem Wert sollte ein Fussverkehrstest möglich sein. 65% der Zürcher Gemeinden sind grösser als 3'000 Einwohner. Wenn zwischen kleineren Gemeinde (kleiner 1'000 Einwohnenden) eine enge Zusammenarbeit in verkehrsplanerischen Fragen besteht, ist es denkbar, dass dieses Beurteilung gemeinsam durchgeführt wird.

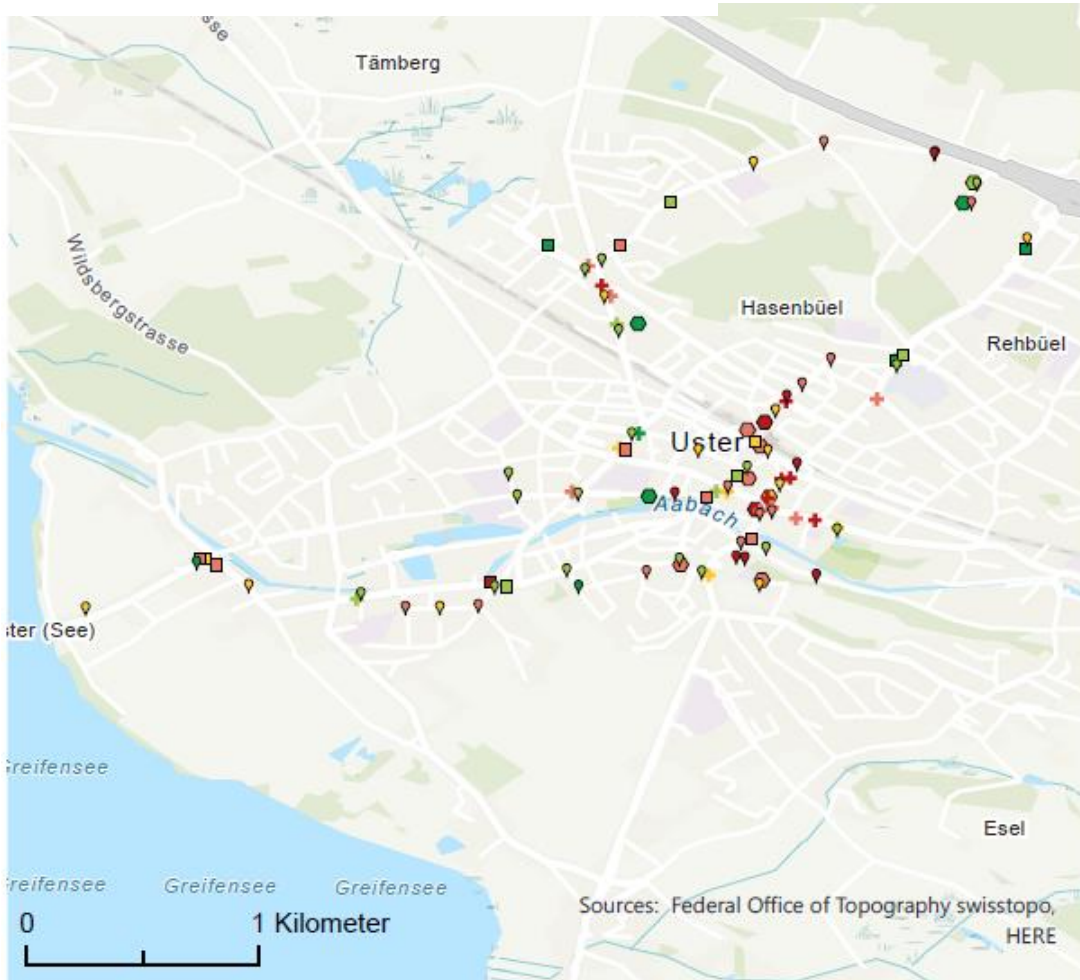
## 7.2. Nutzbarmachung der Ergebnisse für die Verkehrsplanung

### Kommunale Ebene

Die Ergebnisse des Städtevergleichs Fussverkehr können als Analysebeitrag zur Vorbereitung von konzeptionellen Arbeiten (kommunale Verkehrskonzepte, kommunale Fusswegnetzplanung) und von Projekten (z.B. Betriebs- und Gestaltungskonzepte, Verkehrsberuhigungsmassnahmen o.ä.) dienen. Die Qualitätsbewertung des Fussverkehrstests zeigt dabei den Handlungsbedarf in der Infrastruktur

(siehe Abbildung 24); die Befragung und die Umfrage zeigen zusätzlich strukturelle Handlungsbedürfnisse auf. Voraussetzung für die Nutzbarmachung ist, dass von den Planungsverantwortlichen bzw. Planenden auf die Ergebnisse zugegriffen werden kann (siehe Kap. 9.)

Abbildung 24: Ausschnitt Infrastrukturbewertung (Beispiel)



Querung	Strecke	Mittelwert* je Element	Haltestelle	Platz
<b>Erreichte Qualitätspunkte</b>				
+	●	stark unterdurchschnittlich	■	●
+	●	unterdurchschnittlich	■	●
+	●	durchschnittlich	■	●
+	●	überdurchschnittlich	■	●
+	●	stark überdurchschnittlich	■	●

### Regionale und kantonale Ebene

Auf kantonaler Ebene werden Grundlagendaten für die Verkehrsplanung geführt, z.B. zur Verkehrsnachfrage und zum Verkehrsverhalten, oder auch Erhebungsdaten. Zum Fussverkehr liegen beim Kanton Zürich nur wenige Daten vor (z.B. Fussverkehrspotenziale, siehe Abbildung 25). Die Erhebungen aus dem Städtevergleich Fussverkehr könnten ein Schritt sein, weitere Verkehrsgrundlagen zum Thema Fussverkehr aufzubauen.

Die Fussverkehrsdaten könnten z.B. hilfreich sein für die Erstellung der Massnahmenpläne Fussverkehr, die vom Kanton Zürich im Rahmen der Agglomerationsprogramme erstellt werden (Abbildung 26). Beim Städtevergleich Fussverkehr könnten durch die periodische Wiederholung, z.B. im 5-Jahresrhythmus, Erkenntnisse zu Qualitätsverbesserungen in der Fusswegnetzplanung und in den Fusswegnetzen gewonnen werden. Für die Erstellung von Zeitreihen könnten aus dem Fussverkehrstest z.B. die erreichten Qualitätspunkte als Kriterien herangezogen werden, entweder aggregiert oder auch auf Einzelelemente, Strecken, Themen oder Gemeindegebiete bezogen.

Die Ergebnisse aus dem Teil Planungspraxis geben einen guten Überblick, welche Grundlagen und Planungen zum Thema Fussverkehr in den jeweiligen Gemeinden bereits vorliegen.

Die Ergebnisse aus den Bevölkerungsumfragen zeigen Bedürfnisse der Zufussgehenden auf, welche für zukünftige Ausrichtungen d.h. für Strategien und Konzepte auch auf kantonaler Ebene wichtig sind.

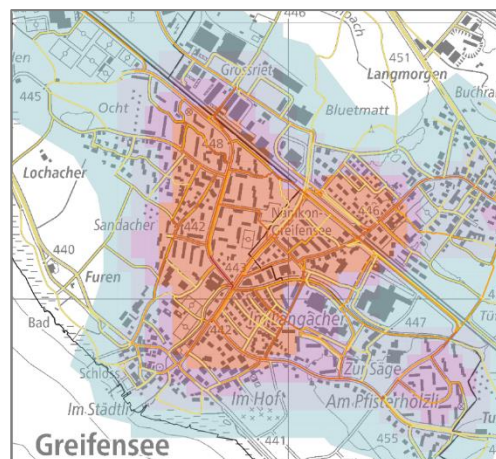
### 7.3. Verwendung der Ergebnisse einzelner Tools

Grundsätzlich wurde der Gemeindevergleich als dreiteiliges Paket aufgebaut und es wird eine Anwendung des ganzen Pakets empfohlen, damit alle wichtigen Aspekte des Fussverkehrs abgedeckt werden.

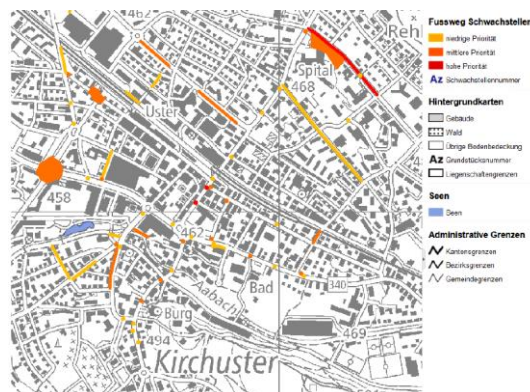
Die Daten aus den einzelnen Teilen können aber auch losgelöst auf kommunaler oder kantonaler Ebene Verwendung finden:

- Fussverkehrstest: Gemeinden können damit die Infrastrukturqualität in ausgewählten Quartieren oder bei Neubauprojekten z.B. mit einer Vorher/Nachher-Analyse beurteilen. Es können wichtige Fusswegverbindungen, z.B. Schulwege oder regionale Fusswegverbindungen über mehrere Gemeinden hinweg überprüft werden. Letzteres wäre auch für das kantonale Fusswegnetz von Interesse.
- Planungspraxis: Gemeinden können damit selbst eine Art Audit im Bereich Fussverkehr durchführen und darauf aufbauend ihre Fussverkehrsplanung optimieren.
- Bevölkerungsumfrage: Diese Umfrage muss nicht zwingend auf Gemeindeebene durchgeführt werden. Wenn die Beteiligung ausreicht, kann sie auch mit geringfügigen Anpassungen z.B. für ein städtisches Quartier oder eine regionale Planungsregion durchgeführt werden. Zudem bestünde die Möglichkeit, die Umfrage nur an eine ausgewählte Bevölkerungsgruppe (z.B. ältere Personen) zu adressieren.

**Abbildung 25:**  
Darstellung Fussverkehrspotential im WebGIS  
Quelle: Kanton Zürich



**Abbildung 26:**  
Massnahmenplan Fussverkehr  
Quelle: Kanton Zürich



# 8. Verankerung und Institutionalisierung

## 8.1. Verankerung der Tools des Städtevergleichs Fussverkehr

Die Idee des Städtevergleichs Fussverkehr ist es, einen nachhaltigen Beitrag zur Verbesserung der Fussverkehrsverhältnisse in den Gemeinden und Städten zu leisten. Das Aufzeigen und Bewusstmachen von Schwachstellen und Mängeln ist ein erster Schritt dorthin. Der Schritt zur tatsächlichen Verbesserung der Verhältnisse muss dann auf kommunaler Ebene erfolgen oder in Zusammenhang mit Verbesserungen an den kantonalen Strassen.

Das setzt aber voraus, dass der Städtevergleich oder zumindest Teile davon «verankert» werden, damit eine Wiederholbarkeit und breitere Anwendungen möglich sind.

Aufgaben in Zusammenhang mit einer Verankerung sind z.B.:

- Sicherstellung der standardisierten Anwendung der Werkzeuge durch Schulung und Updates
- Kommunikation und Verbreitung der Tools bei Städten und Gemeinden
- Verwaltung und Pflege erhobener Daten
- Vergabe von «Fussverkehrszertifikaten» oder ähnlich lautende Auszeichnungen in Zusammenhang mit einem durchgeführten Städtevergleich und daraus abgeleiteten Massnahmen
- Qualitätssicherung im Längs- und Quervergleich durch Umsetzungs- und Wirkungskontrollen, z.B. im 5-Jahres-Rythmus

## 8.2. Voraussetzungen zur Institutionalisierung

### Definition der Zuständigkeit

Soll der Städtevergleich Fussverkehr zur «Institution» werden, braucht es dazu eine «Patenschaft», welche die oben beschriebenen Aufgaben koordiniert oder selbst übernimmt.

Dazu kommen generell folgende Möglichkeiten in Betracht:

- ein Fachverband, z.B. Fussverkehr Schweiz
- ein Hochschulinstitut mit Verkehrsplanungsbezug
- die Fachstelle Langsamverkehr des Bundesamtes für Strassen
- die kantonale Fachstelle Fussverkehr

Die drei erstgenannten Optionen kommen vor allem in Frage, um die Grundlagen und Tools zur Verfügung zu stellen. Fachverband oder Hochschule wären darüber hinaus geeignet, Anwendungs-Schulungen durchzuführen. Alle drei erstgenannten sind aber, was die Nähe zu den potentiellen Anwendern in Städten und Gemeinden angeht, schlechter geeignet als eine kantonale Dienststelle.

Die kantonale Fachstelle Fussverkehr ist für eine Institutionalisierung des Städtevergleichs oder von Teilen davon sehr gut geeignet, weil

- sie verantwortlich ist für den Vollzug des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG),
- ihre Aufgaben gemäss Bundesamt für Strassen auch die Erarbeitung von Arbeitshilfen zur Qualitätssicherung der Fusswegnetzplanung umfassen<sup>2</sup>,
- der notwendige enge und ständige Kontakt zu den fast 200 Städten und Gemeinden des Kantons hier am besten gegeben ist,
- sie mit vergleichbaren Koordinationsaufgaben vertraut ist, z.B. dem Masterplan Fussverkehr oder der Prüfung kommunaler Fusswegnetzpläne im Rahmen von Richtplanverfahren
- der Zugang zu den Verkehrsgrundlagen auch auf kommunaler Ebene gewährleistet ist,
- ein leistungsfähiger GIS-Browser bereits in Anwendung ist, auf den auf die Gemeinden und Städte zugreifen können,
- über die kantonale Fachstelle auch das Gewinnen weiterer Gemeinden für die Durchführung des Vergleichs und die periodische Wiederholung am ehesten gelingen könnte.

Anwendungs-Schulungen hingegen sind keine der Aufgaben, die in das kantonale Portfolio passen.

Eine denkbare Aufgabenteilung wäre daher:

- Tools und Schulungen bei Fachverband oder Hochschule
- Datenhosting beim Eigner des Tools
- Datenverwaltung, Monitoring und Koordination beim Kanton

Die Aufgaben in Zusammenhang mit Tools und Schulungen könnten alternativ auch an ein geeignetes und im Bereich Fussverkehr erfahrenes Planungsbüro vergeben werden.

Die Hauptverantwortlichkeit für den Städtevergleich Fussverkehr läge aber idealerweise als künftige Daueraufgabe immer beim Kanton.

### **Finanzierung des Personal- und Sachaufwandes**

Methoden und Werkzeuge wurden im Rahmen des Projektes GEHsund entwickelt und ausgetestet und stehen anwendungsbereit zur Verfügung.

Im Falle einer Institutionalisierung auf kantonaler Ebene entsteht Aufwand in folgenden Bereichen:

- Datenverwaltung und -pflege (v.a. Personalaufwand)
- Schulungsangebot (v.a. Personalaufwand)
- Update des Erfassungstools für den Fussverkehrstest (v.a. Sachaufwand)
- Koordination mit den Kommunen (Personalaufwand)
- Kommunikation und Verbreitung des Vergleichs (v.a. Personalaufwand)

---

<sup>2</sup> Kantonale Fachstellen Fussverkehr  
Bundesamt für Strassen, Materialien Langsamverkehr Nr. 134 (2015)

### **Option Förderprogramm Fussverkehr**

Eine Förderung des Fussverkehrs besteht im Kanton Zürich vor allem in Zusammenhang mit den Agglomerationsprogrammen des Bundes. Dafür hat der Kanton Zürich den sog. Massnahmenplan Fussverkehr entwickelt.

Ein Förderprogramm Fussverkehr wäre ein wichtiger Baustein, der noch zu entwickeln wäre, analog des bereits in Umsetzung befindlichen Veloförderprogramms. Aus einem solchen Programm könnte mittelfristig dann auch der Städtevergleich Fussverkehr mitfinanziert werden.

### **8.3. Spezifische Ziele bei einer Institutionalisierung auf kantonaler Ebene**

Beim Städtevergleich Fussverkehr steht die generelle Beurteilung der Fussverkehrsqualität im Vordergrund, aber auch das Ranking, also der Quervergleich unter den Städten und Gemeinden. Das Ranking ist sicherlich auch auf Ebene Kanton interessant, steht dort aber im Hintergrund. Um Entwicklungen im Fussverkehrsbereich zu beurteilen, sind Monitoring, Umsetzungs- und Wirkungskontrollen wichtiger, also der Längsvergleich.

Die Fussverkehrsqualität einer Gemeinde könnte auch mit vordefinierten Mittelwerten verglichen werden. Fussverkehr Schweiz wird solche Vergleichswerte als Dienstleistung anbieten.

## 9. Umsetzungsfragen

### 9.1. Zugang zu den Bearbeitungstools

Die einzelnen Werkzeuge sollten für kommunale Anwendungen prinzipiell frei zugänglich sein. Das Befragungstool zur Planungspraxis liegt in einer einfach zu handhabenden Excel-Datei vor.

Die webbasierte Onlineumfrage wurde auf der Open Source Software Limesurvey aufgebaut. Die Struktur der Umfrage kann in einer ISS-Datei zur Verfügung gestellt werden. Damit ist eine einfache Integration in selbst erstellte Umfragen möglich, basierend auf der Limesurvey-Software. Bedingung ist jedoch, dass diese Software beim Kanton bereitsteht. Ansonsten kann die Umfrage aber auch über eine andere Umfragesoftware aufgebaut werden. Bei der Verwendung einer anderen Plattform muss aber mit einem grösseren Startaufwand für die Implementierung der Fragen gerechnet werden.

Beim Fussverkehrstest kommt eine GIS-basierte Erhebungs-App zum Einsatz, welche auf Basis der Software Survey 123 von ArcGis (von Esri) entwickelt wurde (siehe Abb. rechts). Es ist nötig, den Erhebungspersonen Zugangsberechtigungen in Form von persönlichen Accouts zu dieser App zu erteilen. Die ArcGis-Software ist beim Kanton Zürich im lizenzierten Einsatz und damit besteht auch die Möglichkeit, die Erhebungs-App an Berechtigte weiterzugeben und einem festzulegenden Personenkreis einen ESRI-Zugang freizuschalten. Der Zugang zum Erhebungstool könnte also über den Kanton erfolgen. Die Frage der Kostenfolgen (Bereitstellungs- und Nachführungsaufwand für die App) wäre noch zu klären.

### 9.2. Bewirtschaftung der Bearbeitungstools und Schulungen

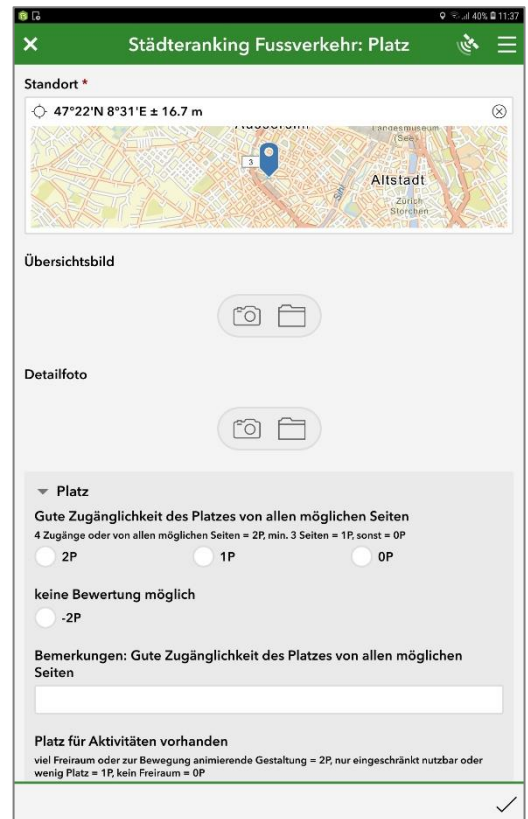
Die Bearbeitungstools müssten immer auf einem aktuellen Stand gehalten werden. Ihre Verfügbarkeit muss für die Beteiligten an einem geeigneten Ort gewährleistet sein.

Schulungen müssten bei Bedarf ebenfalls «abrufbar» sein oder in regelmässigen Zeitabständen durchgeführt werden. Bei einer Institutionalisierung wäre es denkbar, dass Zeiträume festgelegt werden, in welchen Schulungen und Erhebungen in mehreren Kommunen zeitgleich stattfinden.

### 9.3. Erhebung und Auswertung der Daten

Die Datenerhebung und deren Auswertung wäre Aufgabe der Städte und Gemeinden, welche sich beteiligen. Sie können diese Aufgaben selbst an die Hand nehmen oder qualifizierte Planungsbüros beauftragen. Die Datenablage würde zentral erfolgen. Für die Teilprojekte wurden Handlungsanleitungen erarbeitet, welche genutzt werden können.

Abbildung 27: Die Survey-App 123 von ArcGIS  
Quelle: Esri/eigene Darstellung





#### 9.4. Zugang zu den Arbeitsergebnissen

Im Teil Planungspraxis und bei der Bevölkerungsumfrage liegen gemeindebezogene Ergebnisse in Dateiformen vor, die relativ einfach zugänglich gemacht werden können.

Beim Fussverkehrstest werden georeferenzierte Punktdaten erfasst. Hier gibt es grundsätzlich unterschiedliche Möglichkeiten, den Zugang zu den Ergebnissen durchgeführter Erhebungen mit einer Raumbezug herzustellen:

- a) Gänzlich öffentlich freier Zugang, vergleichbar mit dem heutigen Zugang zu öffentlichen Teilen der GIS-Browser. Grundsätzlich handelt es sich bei den Daten des Städtevergleichs nicht um sensible Daten, sondern um solche, an denen ein öffentliche Interesse besteht. Allerdings kann die Vergleichbarkeit auch Zündstoff für politische Diskussionen bieten, wobei diese Art Diskussion aus Sicht der Fussverkehrsförderung durchaus erwünscht sein kann.
- b) Zugang nur für einen definierten Benutzerkreis  
Im kantonalen GIS-Browser kann ein individueller, passwortgeschützter Zugang freigeschaltet werden, was aber nur in Ausnahmefällen praktiziert wird.
- c) Gemeindebezogener Zugang  
Alle Gemeinden im Kanton Zürich verfügen über ein sogenanntes «Gemeinde Web-GIS». Die dort abgelegten Daten sind nur für die Gemeinde oder für von diesen autorisierten Berechtigten (z.B. Planungsbüros) zugänglich

Die Nutzung eines vorhandenen Geoportals ist eine Option zur Datenverwaltung, auch wenn die Daten nicht flächendeckend vorhanden sind. Die Daten können aber auch separat verwaltet werden. Mittels WMS (Web Map Service) sind Schnittstellen zum Abrufen der Geodaten als Rasterdaten möglich. WMS-Dienste können in GIS-Software eingebunden und als Arbeitskarten dargestellt werden.

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Erreichte Anforderungen je Element und Gemeinde, Gesamtergebnis Fussverkehrstest (Total) .....	3
Abbildung 2: Einwohnerzahlen 2020 und Flächengrößen der am Städtevergleich beteiligten Zürcher Städte und Gemeinden .....	6
Abbildung 3: Erreichte Anforderungen je Element und Gemeinde, Gesamtergebnis Fussverkehrstest (Total) .....	7
Abbildung 4: Bewertung von Strecken (aller Typen) im Vergleich .....	8
Abbildung 5: Bewertung von Querungen (aller Typen) im Vergleich .....	9
Abbildung 6: Bewertung von Haltestellen im Vergleich .....	10
Abbildung 7: Bewertung von Plätzen im Vergleich .....	10
Abbildung 8: Erreichte Anforderungen je Bereich und Gemeinde und Vergleichswerte zum Gesamtergebnis Planungspraxis .....	12
Abbildung 9: Bewertung des Bereichs Strategien und Ressourcen .....	13
Abbildung 10: Bewertung des Bereichs Fusswegnetzplanung .....	15
Abbildung 11: Bewertung des Bereichs öffentlicher Raum .....	15
Abbildung 12: Bewertung des Bereichs Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs .....	16
Abbildung 13: Bewertung des Bereichs Kommunikation, Controlling .....	16
Abbildung 14: Welcher Mobilitätstyp sind sie? .....	18
Abbildung 15: Wie oft gehen Sie zu folgendem Zweck ganz oder teilweise zu Fuss? .....	19
Abbildung 16: Was ist für Sie beim Zufussgehen im Siedlungsgebiet wichtig? .....	19
Abbildung 17: Erreichte Anforderungen je Themenblock und Gemeinde und Vergleichswerte zum Gesamtergebnis Zufriedenheit .....	20
Abbildung 18: Themenblock Verkehrsklima der Gemeinden im Vergleich .....	21
Abbildung 19: Themenblock Infrastrukturelemente der Gemeinden im Vergleich .....	21
Abbildung 20: Themenblock Wohlbefinden der Gemeinden im Vergleich .....	22
Abbildung 21: Themenblock Fusswegnetz der Gemeinden im Vergleich .....	22
Abbildung 22: Themenblock Stellenwert in der Planung der Gemeinden im Vergleich .....	23
Abbildung 23: Erreichte Bewertung je Teilprojekt und Gemeinde, Gesamtergebnis GEHsund (Total) .....	24
Abbildung 24: Ausschnitt Infrastrukturbewertung (Beispiel) .....	27
Abbildung 25: Darstellung Fussverkehrspotential im WebGIS .....	28
Abbildung 26: Die Survey-App 123 von ArcGIS .....	32

# Anhang

## Ergebnisse Fussverkehrstest

### Querungen – mit LSA

	Adliswil	Bülach	Dübendorf	Horgen	Uster	Mittelwert je Kriterium 15 Gemeinden	Mittelwert je Kriterium 5 Gemeinden ZH
<b>Anzahl Erhebungen</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>25</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>157</b>	<b>42</b>
<b>Kriterien</b>	<b>Erreichte Punktezahl (%)</b>						
Querung liegt richtig im Netz	100	94	98	80		91	95
Bei Querung mit Mittelinsel	75	67	84	0		78	74
Grünzeit reicht zur Querung	75	69	92	80		82	85
Kurze Wartezeit*						69	
Kurze Wartezeit, falls LSA für FV nur auf Anforderung („Bettelampel“)	88	19	26	25		34	30
Taktil erfassbare Elemente für Sehbehinderte vorhanden	25	69	64	20		47	56
Beidseits Bordsteinabsenkungen auf 3 cm Höhe vorhanden	75	44	98	70		56	82
Keine Stolperfallen, keine Belagsschäden im Verlauf der Querung	88	88	88	60		81	85
Ausreichend Warteraum vorhanden	38	69	84	0		49	67
Keine Störungen durch parkierte MFZ/Velos oder Anlieferung in Warteräumen	100	94	98	90		96	96
Keine störende Mitbenutzung der Querung durch Velos	100	75	84	90		90	85
Direkte Beleuchtung vorhanden	50	69	100	20		75	80
Spezielles Strassen-Querung mit LSA	100	50	50			42	63
<b>Querung mit LSA: Maximal erreichbare Punktzahl</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>20</b>		<b>21</b>	<b>22</b>
<b>Querung mit LSA: Mittlere erreichte Punktzahl</b>	<b>16</b>	<b>15</b>	<b>18</b>	<b>11</b>		<b>15</b>	<b>16</b>
<b>Querung mit LSA: % erreichte Anforderungen</b>	<b>74</b>	<b>67</b>	<b>82</b>	<b>53</b>		<b>70</b>	<b>75</b>

\*Alle untersuchten Lichtsignalanlagen im Kanton Zürich hatten einen «Bettelknopf»

## Querungen – ohne LSA an Hauptstrasse

Anzahl Erhebungen	Adliswil 9	Bülach 8	Dübendorf 12	Horgen 16	Uster 21	Mittelwert je Kriterium 15 Gemeinden 221	Mittelwert je Kriterium 5 Gemeinden ZH 66
<b>Kriterien</b>	<b>Erreichte Punktezahl (%)</b>						
Querung liegt richtig im Netz	75	75	83	79	71	68	77
Gute Sicht in beide Richtungen	94	69	96	88	76	80	84
Fussgängervortritt vorhanden	100	88	100	94	100	97	97
Querungsanlage intakt	100	88	83	79	76	86	83
Ausreichend breite Schutzinsel vorhanden	36	33	5	39	65	34	39
Kurze Querungsdistanz (geschätzt)	56	44	58	78	64	63	63
Taktil erfassbare Elemente für Sehbehinderte vorhanden	0	31	0	6	17	15	11
Beidseits Bordsteinabsenkungen auf 3 cm Höhe vorhanden	72	69	58	56	36	42	54
Keine Stolperfallen, keine Belagsschäden im Verlauf der Querung	94	81	67	78	64	79	74
Ausreichend Warteraum vorhanden	56	44	38	30	38	38	39
Keine Störungen durch parkierte MFZ/Velos oder Anlieferung in Warteräumen	94	100	96	82	83	87	89
Keine störende Mitbenutzung der Querung durch Velos	100	75	96	94	90	93	92
Direkte Beleuchtung vorhanden	28	69	79	47	62	63	57
Spezielles Hauptstrassen-Querung ohne LSA		0			0	13	0
<b>Querung ohne LSA: Maximal erreichbare Punktzahl</b>	<b>26</b>	<b>26</b>	<b>26</b>	<b>26</b>	<b>26</b>	<b>26</b>	<b>26</b>
<b>Querung ohne LSA: Mittlere erreichte Punktzahl</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>17</b>
<b>Querung ohne LSA: % erreichte Anforderungen</b>	<b>70</b>	<b>67</b>	<b>66</b>	<b>66</b>	<b>64</b>	<b>65</b>	<b>66</b>

## Querungen – Unter-/Überführung

Anzahl Erhebungen	Adliswil 7	Bülach 2	Dübendorf 5	Horgen 5	Uster 2	Mittelwert je Kriterium 15 Gemeinden 54	Mittelwert je Kriterium 5 Gemeinden ZH 21
<b>Kriterien</b>	<b>Erreichte Punktezahl (%)</b>						
Unter- /Überführung liegt richtig im Netz	100	75	92	90	100	<b>89</b>	<b>93</b>
Unter- /Überführung ist aus allen Richtungen erkennbar signalisiert	43	75	80	80	75	<b>60</b>	<b>67</b>
Angemessene nutzbare Breite	79	100	80	70	75	<b>77</b>	<b>79</b>
Keine baulichen Engstellen im Verlauf der Unter- /Überführung	100	100	100	100	100	<b>93</b>	<b>100</b>
Angemessene Durchgangshöhe	93	75	60	90	25	<b>83</b>	<b>76</b>
Gute Einsicht in die Unter- /Überführung	93	75	60	80	50	<b>82</b>	<b>76</b>
Gute Beleuchtung	93	75	50	100	75	<b>70</b>	<b>81</b>
Belebtheit	79	75	50	80	100	<b>71</b>	<b>74</b>
Einladendes Ambiente	64	25	10	50	75	<b>49</b>	<b>45</b>
Taktil erfassbare Elemente für Sehbehinderte vorhanden	36	75	60	63	75	<b>55</b>	<b>55</b>
Keine Stolperfallen, keine Belagsschäden im Verlauf der Unterführung	79	75	70	60	75	<b>66</b>	<b>71</b>
Neigung der Zugangsrampen	50	25	90	50	100	<b>71</b>	<b>63</b>
Keine Absperrgitter vorhanden	93	100	90	90	100	<b>94</b>	<b>93</b>
Keine Umwege für Rampen- oder Liftnutzung durch Mobilitätsbehinderte	75	75	70	63	75	<b>65</b>	<b>71</b>
Keine störende Mitbenutzung der Unterführung durch Velos	86	100	60	90	50	<b>79</b>	<b>79</b>
Spezielles Strassen-Querung mit Unter- /Überführung	50						<b>50</b>
<b>Strassen-Querung mit Unter- /Überführung: Maximal erreichbare Punktzahl</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>29</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>
<b>Strassen-Querung mit Unter- /Überführung: Mittlere erreichte Punktzahl</b>	<b>23</b>	<b>23</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>22</b>
<b>Strassen-Querung mit Unter- /Überführung: % erreichte Anforderungen</b>	<b>77</b>	<b>75</b>	<b>68</b>	<b>78</b>	<b>77</b>	<b>74</b>	<b>75</b>

## Strecken – Mischverkehr

Anzahl Erhebungen	Adliswil	Bülach	Dübendorf	Horgen	Uster	Mittelwert je Element 15 Gemeinden	Mittelwert je Element 5 Gemeinden ZH	
	13	4	7	9	18	176	51	
<b>Kriterien</b>	<b>Erreichte Punktezahl (%)</b>							
Klar erkennbare Wegführung für Fussverkehr	50	25	79	61	36	53	49	
Angemessene Strassenbreite	85	75	93	78	83	80	83	
Keine baulichen Engstellen	96	100	100	100	94	95	97	
Angemessene signalisierte Geschwindigkeit (MIV)	70	88	64	72	57	70	67	
Angenehme Wegführung	71	63	71	78	75	72	73	
Zum Verweilen einladende Gestaltung	46	38	43	50	31	37	40	
Einladendes Ambiente	85	63	71	78	75	69	76	
Bäume vorhanden	46	50	36	61	44	55	47	
Massnahmen zur Verkehrsberuhigung vorhanden	69	75	64	61	26	49	53	
Querung Seitenstrasse: Kurze Querungsdistanz (geschätzt)	100	100	50	33	90	66	68	
Querung Seitenstrasse: Ein- und ausfahrender MIV/Velo fährt langsam	100	100	63	75	88	73	79	
Querung Seitenstrasse: Gute Übersicht, keine Sichtbehinderungen	50	50	100	50	50	76	65	
Querung Seitenstrasse: Fussverkehrs-Vortritt vorhanden	50	100	38	0	40	37	38	
Beleuchtung vorhanden	77	75	79	63	72	75	73	
Soziale Kontrolle vorhanden	65	63	64	83	61	61	67	
Taktil erfassbare Wegführung längs vorhanden	77	50	64	78	56	56	66	
Oberfläche eben und gut begehbar	96	50	93	94	94	86	91	
Keine störenden Elemente	85	63	64	89	81	76	79	
Keine Stolperfallen, keine Belagsschäden	85	25	71	72	81	66	75	
Kein legales/illegales Parken von MFZ	81	75	71	78	61	72	72	
Keine Zufahrten von Parkplatzanlagen/Tiefgaragen	73	38	57	28	56	55	54	
Speziell Strecke, Typ Mischverkehr				0		46	0	
<b>Mischverkehr: Mittlere maximal erreichbare Punktzahl</b>	<b>34</b>	<b>36</b>	<b>39</b>	<b>36</b>	<b>36</b>	<b>36</b>	<b>36</b>	
<b>Mischverkehr: Mittlere erreichte Punktzahl</b>	<b>25</b>	<b>22</b>	<b>27</b>	<b>25</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	
<b>Mischverkehr: % erreichte Anforderungen</b>	<b>73</b>	<b>61</b>	<b>69</b>	<b>70</b>	<b>64</b>	<b>66</b>	<b>67</b>	

## Strecken – Trottoir an Hauptstrasse

Anzahl Erhebungen	Adliswil 9	Bülach 11	Dübendorf 13	Horgen 13	Uster 8	Mittelwert je Element 15 Gemeinden 197	Mittelwert je Element 5 Gemeinden ZH 54
<b>Kriterien</b>	<b>Erreichte Punktezah (%)</b>						
Im ganzen Abschnitt durchgehende Führung	94	100	100	81	94	93	94
Klar erkennbare Wegführung für Fussverkehr	94	91	73	92	94	90	88
Angemessene, nutzbare Breite	44	18	50	38	44	33	39
Keine baulichen Engstellen	94	91	88	92	81	86	90
Taktil erfassbare Wegführung längs vorhanden	72	77	81	85	75	75	79
Oberfläche eben und gut begehbar	100	100	96	96	81	95	95
Keine Stolperfallen, keine Belagsschäden	67	100	81	69	50	71	75
Keine störenden Elemente	78	95	96	88	56	84	85
Querung Seitenstrasse: Kurze Querungsdistanz (geschätzt)	50	63	43	33	33	52	43
Querung Seitenstrasse: Gute Übersicht, keine Sichtbehinderungen	100	100	79	100	70	82	86
Querung Seitenstrasse: Fussverkehrs-Vortritt vorhanden	50	100	75	83	90	77	80
Querung Seitenstrasse: Querung liegt auf direkter Gehlinie	67	100	75	100	80	80	83
Beidseits Bordsteinabsenkungen auf 3 cm Höhe vorhanden	100	100	88	100	50	76	91
Kein Mischverkehr	88	64	58	92	69	80	74
Keine abgestellten Velos, keine Veloparkplätze über FV-Flächen erreichbar	89	90	92	100	81	91	91
Kein legales/illegales Parken von MFZ	83	100	92	88	100	93	92
Keine Anliefervorgänge im Fussverkehrsbereich	100	90	88	96	100	93	94
Keine Zufahrten von Parkplatzanlagen/Tiefgaragen über Fussverkehrsflächen	89	55	65	54	50	61	62
Beleuchtung vorhanden	94	77	92	85	100	86	89
Soziale Kontrolle vorhanden	72	50	62	54	57	51	58
Geringe Verkehrslärmbelastung	33	18	12	35	6	23	21
Einladende Gestaltung	61	45	35	58	50	49	49
Bäume vorhanden	50	64	46	31	63	46	49
Trennstreifen zur Fahrbahn vorhanden	25	18	25	0	19	15	16
Spezielles Strecke Typ Trottoir an Hauptstrassen		0	50	0		15	
<b>Trottoir an Hauptstrassen: Mittlere maximal erreichbare Punktzahl</b>	<b>41</b>	<b>41</b>	<b>43</b>	<b>40</b>	<b>43</b>	<b>43</b>	<b>42</b>
<b>Trottoir an Hauptstrassen: Mittlere erreichte Punktzahl</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>28</b>	<b>29</b>	<b>30</b>	<b>30</b>
<b>Trottoir an Hauptstrassen: % erreichte Anforderungen</b>	<b>74</b>	<b>72</b>	<b>71</b>	<b>70</b>	<b>67</b>	<b>70</b>	<b>71</b>

## Strecken – Trottoir an Quartierstrasse

Anzahl Erhebungen	Adliswil	Bülach	Dübendorf	Horgen	Uster	Mittelwert je Element 15 Gemeinden	Mittelwert je Element 5 Gemeinden ZH
	20	17	19	12	16	266	84
<b>Kriterien</b>	<b>Erreichte Punktezahl (%)</b>						
Im ganzen Abschnitt durchgehende Führung	70	76	74	64	75	73	72
Klar erkennbare Wegführung für Fussverkehr	88	71	82	83	91	82	83
Angemessene, nutzbare Breite	50	38	34	29	53	36	42
Keine baulichen Engstellen	70	91	89	92	97	75	87
Taktil erfassbare Wegführung längs vorhanden	93	79	84	71	75	71	82
Oberfläche eben und gut begehbar	98	94	87	96	97	92	94
Keine Stolperfallen, keine Belagsschäden	82	85	71	71	75	70	77
Keine störenden Elemente	78	82	84	92	72	81	81
Beidseits Bordsteinabsenkungen auf 3 cm Höhe vorhanden	82	80	75	60	55	69	72
Querung Seitenstrasse: Kurze Querungsdistanz (geschätzt)	50	56	57	75	63	57	58
Querung Seitenstrasse: Gute Übersicht, keine Sichtbehinderungen	81	64	93	50	81	72	80
Querung Seitenstrasse: Fussverkehrs-Vortritt vorhanden	75	67	37	50	31	41	49
Querung Seitenstrasse: Querung liegt auf direkter Gehlinie	94	79	90	63	88	86	86
Kein Mischverkehr	100	65	95	83	88	90	87
Keine abgestellten Velos, keine Veloparkplätze über FV-Flächen erreichbar	93	91	76	92	84	84	87
Kein legales/illegales Parken von MFZ	98	100	89	71	100	91	93
Keine Anliefervorgänge im Fussverkehrsbereich	93	88	87	75	100	91	89
Keine Zufahrten von Parkplatzanlagen/Tiefgaragen über Fussverkehrsflächen	60	35	32	50	50	46	45
Beleuchtung vorhanden	85	71	95	92	97	87	88
Soziale Kontrolle vorhanden	73	76	75	79	87	71	77
Angenehme Wegführung	75	74	74	71	91	72	77
Zum Verweilen einladende Gestaltung	40	24	24	17	50	26	32
Einladendes Ambiente	95	65	74	75	94	71	81
Bäume vorhanden	68	53	34	33	66	55	52
Spezielles Strecke Typ Trottoir in Quartierstrassen	25	0				11	6
<b>Trottoir an Quartierstrassen: Mittlere maximal erreichbare Punktzahl</b>	<b>42</b>	<b>43</b>	<b>46</b>	<b>42</b>	<b>43</b>	<b>44</b>	<b>43</b>
<b>Trottoir an Quartierstrassen: Mittlere erreichte Punktzahl</b>	<b>33</b>	<b>30</b>	<b>33</b>	<b>29</b>	<b>34</b>	<b>31</b>	<b>32</b>
<b>Trottoir an Quartierstrassen: % erreichte Anforderungen</b>	<b>78</b>	<b>70</b>	<b>71</b>	<b>69</b>	<b>79</b>	<b>71</b>	<b>74</b>



## Strecken – Fussweg

Anzahl Erhebungen	Adliswil 15	Allschwil 4	Bülach 10	Dübendorf 13	Horgen 14	Uster 7	Mittelwert je Element 15 Gemeinden 130	Mittelwert je Element 5 Gemeinden ZH 59
<b>Kriterien</b>	<b>Erreichte Punktezahl (%)</b>							
Klar erkennbare Wegführung für Fussverkehr	97	88	90	81	82	86	<b>83</b>	<b>87</b>
Angemessene, nutzbare Breite	50	50	60	65	57	64	<b>58</b>	<b>58</b>
Keine baulichen Engstellen	97	88	80	96	89	86	<b>89</b>	<b>91</b>
Angenehme Wegführung	90	100	80	100	82	93	<b>92</b>	<b>89</b>
Zum Verweilen einladendes Ambiente	57	50	45	50	57	50	<b>58</b>	<b>53</b>
Einladende Gestaltung	90	100	75	88	96	86	<b>88</b>	<b>88</b>
Bäume vorhanden	67	88	85	77	75	64	<b>77</b>	<b>74</b>
Beleuchtung vorhanden	82	50	50	77	79	50	<b>70</b>	<b>71</b>
Soziale Kontrolle vorhanden	63	38	55	65	57	43	<b>53</b>	<b>58</b>
Taktil erfassbare Wegführung längs vorhanden	90	75	80	65	86	64	<b>78</b>	<b>79</b>
Oberfläche eben und gut begehbar	87	50	70	50	82	79	<b>74</b>	<b>74</b>
Keine störenden Elemente	100	100	85	81	93	57	<b>87</b>	<b>86</b>
Keine Stolperfallen, keine Belagsschäden	77	75	85	85	75	57	<b>76</b>	<b>77</b>
Kein störender Veloverkehr auf dem Fussweg	97	100	80	77	89	64	<b>81</b>	<b>84</b>
Keine abgestellten Velos, keine Veloparkplätze über Fussweg erreichbar	97	100	95	96	100	79	<b>91</b>	<b>95</b>
Keine Zufahrten von Parkplatzanlagen/Grundstücken über Fussweg	90	100	80	92	93	93	<b>90</b>	<b>90</b>
Spezielles Strecke, Typ Fussweg	50		100			100	<b>88</b>	<b>83</b>
<b>Fussweg: Mittlere maximal erreichbare Punktzahl</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>32</b>
<b>Fussweg: Mittlere erreichte Punktzahl</b>	<b>27</b>	<b>25</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>26</b>	<b>23</b>	<b>25</b>	<b>25</b>
<b>Fussweg: % erreichte Anforderungen</b>	<b>83</b>	<b>78</b>	<b>75</b>	<b>78</b>	<b>81</b>	<b>70</b>	<b>78</b>	<b>78</b>

## Strecken – Treppenweg

Anzahl Erhebungen	Adliswil 2	Bülach 1	Dübendorf 0	Horgen 3	Uster 3	Mittelwert je Element 15 Gemeinden	Mittelwert je Element 5 Gemeinden ZH
<b>Kriterien</b>	<b>Erreichte Punktezahl (%)</b>						
Treppenweg liegt richtig im Netz	100	100		100	83	<b>94</b>	<b>94</b>
Im ganzen Abschnitt durchgehende Führung	50	100		67	50	<b>70</b>	<b>61</b>
Klar erkennbare oder aus allen Richtungen gut signalisierte Wegführung	75	100		83	83	<b>65</b>	<b>83</b>
Angemessene Breite	25	100		33	33	<b>35</b>	<b>39</b>
Steigungsverhältnis nach Schrittmassformel eingehalten	0	0		50	25	<b>34</b>	<b>25</b>
Gute Einsicht	100	100		100	100	<b>97</b>	<b>100</b>
Beleuchtung vorhanden	75	0		83	33	<b>50</b>	<b>56</b>
Taktil erfassbare Elemente für Sehbehinderte vorhanden	0	0		50	33	<b>31</b>	<b>28</b>
Keine Stolperfallen	50	50		67	67	<b>53</b>	<b>61</b>
Ausstattung mit Schieberillen oder Kinderwagenrampen	0	0		17	33	<b>18</b>	<b>17</b>
Keine Absperrgitter vorhanden	100	100		100	50	<b>90</b>	<b>83</b>
Paralleler Rampenweg oder Lift vorhanden	0	0		0	17	<b>22</b>	<b>6</b>
Angenehme Wegführung	75	100		50	83	<b>74</b>	<b>72</b>
Einladendes Ambiente	75	100		83	83	<b>69</b>	<b>83</b>
Spezielles Treppenwege							
<b>Treppenweg: Mittlere maximal erreichbare Punktzahl</b>	<b>28</b>	<b>28</b>		<b>28</b>	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>28</b>
<b>Treppenweg: Mittlere erreichte Punktzahl</b>	<b>15</b>	<b>17</b>		<b>18</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>16</b>
<b>Treppenweg: % erreichte Anforderungen</b>	<b>52</b>	<b>61</b>		<b>63</b>	<b>56</b>	<b>57</b>	<b>58</b>

## Haltestelle

Anzahl Erhebungen	Adliswil 12	Bülach 15	Dübendorf 27	Horgen 16	Uster 16	Mittelwert je Element 15 Gemeinden 297	Mittelwert je Element 5 Gemeinden ZH 86
<b>Kriterien</b>	<b>Erreichte Punktzahl (%)</b>						
Zugang von allen Seiten mit Vortritt gewährleistet	46	50	43	50	38	46	45
Haltestelleninformationen sind aus allen Richtungen erkennbar	92	77	87	81	100	80	87
Angemessene Breite für Längsverkehr	83	60	65	50	59	52	62
Angemessene Grösse der Wartebereiche	54	50	52	38	44	45	48
Abfahrtsanzeige in Echtzeit vorhanden	13	0	9	6	19	12	9
Wartehaus vorhanden	21	47	33	28	38	34	34
Wartezeit angenehm überbrückbar	13	33	33	44	34	32	33
Genügend Sitzgelegenheiten vorhanden	58	43	43	56	44	50	48
Geringe Verkehrslärmbelastung	58	53	39	31	44	48	44
Einladendes Ambiente	88	83	61	59	56	63	67
Bäume vorhanden	29	67	35	22	50	40	40
Gute Beleuchtung vorhanden	71	67	69	72	72	66	70
Soziale Kontrolle: gute Einsehbarkeit des Wartehauses und der Haltestelle	83	67	52	53	53	57	59
Hindernisfreie und direkte Zugänglichkeit der Haltestelle von allen Seiten	75	73	65	59	50	58	64
Erfassbare Wegführung für Sehbehinderte vorhanden	67	83	63	25	72	34	62
Niveaugleicher Zugang zu den ÖV-Fahrzeugen möglich	54	37	35	9	9	21	28
Oberfläche eben und gut begehbar	100	97	94	84	88	92	92
Keine Stolperfallen, keine Belagsschäden im Haltestellenbereich	83	90	85	72	75	79	81
Spezielles Haltestellen	50		25	50		23	38
<b>Mittlere maximal erreichbare Punktzahl</b>	<b>36</b>	<b>36</b>	<b>36</b>	<b>36</b>	<b>36</b>	<b>36</b>	<b>36</b>
<b>Mittlere erreichte Punktzahl</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>19</b>	<b>17</b>	<b>19</b>	<b>18</b>	<b>19</b>
<b>Mittlere % erreichte Anforderungen</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>53</b>	<b>46</b>	<b>53</b>	<b>50</b>	<b>54</b>

## Platz

Anzahl Erhebungen	Adliswil 8	Bülach 6	Dübendorf 12	Horgen 7	Uster 13	Mittelwert je Element 15 Gemeinden 158	Mittelwert je Element 5 Gemeinden ZH 46
<b>Kriterien</b>	<b>Erreichte Punktezahl (%)</b>						
Gute Zugänglichkeit des Platzes von allen möglichen Seiten	75	88	75	64	92	<b>83</b>	<b>80</b>
Platz für Aktivitäten vorhanden	81	75	67	79	77	<b>76</b>	<b>74</b>
Angenehme Lage	69	81	58	86	85	<b>79</b>	<b>74</b>
Genügend Sitzgelegenheiten vorhanden	94	81	75	93	77	<b>79</b>	<b>83</b>
Geringe Verkehrslärmbelastung	75	81	67	71	73	<b>73</b>	<b>73</b>
Einladendes Ambiente	94	88	88	100	85	<b>86</b>	<b>89</b>
Zum Verweilen einladende Gestaltung	88	81	71	93	77	<b>81</b>	<b>81</b>
Bäume vorhanden	81	56	71	64	81	<b>76</b>	<b>73</b>
Gut nutzbare Ausstattungselemente vorhanden	69	31	50	43	50	<b>49</b>	<b>50</b>
Aufenthaltsbezogene Beleuchtung	19	69	58	50	69	<b>58</b>	<b>55</b>
Soziale Kontrolle: gute Einsehbarkeit des Platzes	69	81	71	64	62	<b>67</b>	<b>68</b>
Belebtheit	56	75	54	29	77	<b>60</b>	<b>60</b>
Hindernisfreie und direkte Zugänglichkeit des Platzes von allen Seiten	75	63	63	64	69	<b>73</b>	<b>66</b>
Erfassbare Wegführung über den Platz für Sehbehinderte vorhanden	50	44	54	57	58	<b>46</b>	<b>53</b>
Keine störenden Elemente vorhanden oder nicht störend platziert	94	69	75	100	62	<b>82</b>	<b>78</b>
Geringe oder keine Längsneigung	94	94	96	71	96	<b>93</b>	<b>91</b>
Oberfläche eben und gut begehbar	63	63	71	64	69	<b>60</b>	<b>66</b>
Keine Stolperfallen, keine Belagsschäden im Platzbereich	69	81	67	71	73	<b>65</b>	<b>72</b>
Kein Mischverkehr mit Velos auf FV-Flächen	94	88	79	100	69	<b>84</b>	<b>84</b>
Keine abgestellten Velos im Fussverkehrsbereich	94	88	79	100	81	<b>87</b>	<b>86</b>
Kein legales/illegales Parken von MFZ (auch Motorräder) auf dem Platz	88	88	88	100	81	<b>89</b>	<b>88</b>
Keine Anliefervorgänge im Platzbereich	81	94	96	93	92	<b>92</b>	<b>91</b>
Keine Zufahrten von Parkplatzanlagen/Grundstücken über Fussverkehrsflächen	94	88	92	100	92	<b>91</b>	<b>94</b>
Spezielles Platz	75	100		100		<b>80</b>	<b>90</b>
<b>Mittlere maximal erreichbare Punktzahl</b>	<b>47</b>	<b>47</b>	<b>46</b>	<b>46</b>	<b>46</b>	<b>46</b>	<b>46</b>
<b>Mittlere erreichte Punktzahl</b>	<b>36</b>	<b>35</b>	<b>33</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>35</b>
<b>% erreichte Anforderungen</b>	<b>77</b>	<b>76</b>	<b>72</b>	<b>76</b>	<b>76</b>	<b>75</b>	<b>75</b>

## Ergebnisse Planungspraxis

## Planungspraxis – Strategien und Ressourcen

	Thema	spezifische Aussagen; konkrete Fragestellungen	Adliswil	Bülach	Dübendorf	Horgen	Uster	Mittelwert 15 Ge- meinden	Maximale Punkte
<b>1</b>	<b>Entwicklungsplanung, Raumordnung</b>	Übersicht über alle relevanten Dokumente, welche den Fussverkehr betreffen; Richtplan, Gesamtverkehrsstrategie, Masterplan, Konzept usw.) Diskussion über die Entstehung und den derzeitigen Stand, Verbindlichkeit und geplante Aktivitäten	5.50	5.00	5.00	5.50	5.50	4.80	6
1.1	Fussverkehrsstrategie / Fussverkehrskonzept / Masterplan Fussverkehr	Es besteht ein eigenständiges Dokument zum Thema Fussverkehr, bzw. ein umfangreiches Kapitel in einer Gesamtverkehrsstrategie	2	2	2	2	2		2
1.2		Dieses Dokument wurde durch Exekutive und/oder Legislativ verabschiedet und dient als politische Grundlage	1	1	1	1	1		1
1.3	Zielsetzungen im Bereich Fussverkehr qualitativ / quantitativ	Gibt es ein qualitatives Ziel bezüglich dem Anteil des Fussverkehrs am Gesamtverkehr?	1	1	1	1	1		1
1.4		Es besteht ein Massnahmenkatalog	1	1	1	1	1		1
1.5		Die Erhöhung des Fussverkehrsanteils ist mit quantitativer Zielvorgabe für die nahe Zukunft (2020, 2025, 2030 (z.B. Etappen, Unterwegszeit, Kilometer, Basis = MZMV oder eigene Erhebung) hinterlegt	0.5	0	0	0.5	0.5		1
<b>2</b>	<b>Strukturen in der Verwaltung</b>	Zuständigkeiten für Fussverkehrsbelange, Stellenprozente, Kompetenzen, Pflichtenheft Lancierung/Unterstützung von Pilotprojekten / Forschungsarbeiten	6.00	4.00	4.00	6.50	4.50	3.63	7
2.1	Ansprechsperson Fussverkehr	Gibt es eine definierte Ansprechsperson für Anliegen des Fussverkehrs?	2	1	1	3	0.5		3
2.2	Pflichtenheft	Die Ansprechsperson Fussverkehr verfügt über ein Pflichtenheft mit Zuständigkeiten bezüglich Fussverkehr	1	1	1	1	1		1
2.3	Fussverkehrsprojekte	Die Ansprechsperson lanciert eigene Konzeptstudien, Analysen, Wirkungskontrollen, Zufriedenheitsumfragen, usw. Welche Projekte wurden in den letzten 5 Jahren zum Thema Fussverkehr durchgeführt?	2	1	1	2	2		2
2.4	Qualitätssicherung zum Thema Fussverkehr	Bei der Planung (z.B. von Knoten) werden Massnahmen zur Qualitätssicherung für den Fussverkehr ergriffen?	1	1	1	0.5	1		1
	<b>Strategien und Ressourcen</b>		<b>11.50</b>	<b>9.00</b>	<b>9.00</b>	<b>12.00</b>	<b>10.00</b>	<b>8.43</b>	<b>13</b>

## Planungspraxis – Fusswegnetzplanung

	Thema	spezifische Aussagen; konkrete Fragestellungen	Adliswil	Bülach	Dübendorf	Horgen	Uster	Mittelwert 15 Ge- meinden	Maximale Punkte
<b>3</b>	<b>Fusswegnetzplanung / Schwachstellenanalyse / Massnahmenplanung</b>	Stand der Fusswegnetzplanung, Qualität, rechtliche Verankerung, Datum Erlass / letzte Revision	<b>12.00</b>	<b>13.00</b>	<b>13.50</b>	<b>13.00</b>	<b>8.50</b>	<b>9.60</b>	<b>14</b>
3.1	qualitativ hochwertige Fusswegnetzplanung	Es besteht ein Fusswegnetzplan (bzw. ein kommunaler Richtplan Fussverkehr) fürs ganze Stadtgebiet	1	1	1	1	1		1
3.2		Der Plan ist behördenverbindlich	1	1	1	1	1		1
3.3		Wegnetz ist genügend dicht	1	1	1	1	1		1
3.4		Netzlücken bzw. Netzergänzungen (Neue Verbindungen, Brücken) sind dargestellt	1	1	1	1	1		1
3.5		Querungsstellen (bestehende und geplante) über das übergeordnete Strassennetz sind dargestellt	0	2	2	1	0		2
3.6		Die Netzergänzungen sind in Planung oder die Planung ist für die nächsten Jahre budgetiert.	2	2	2	2	1		2
3.7	Schulweg	Schulwege wurden bei der Erstellung des Fusswegnetzplans bearbeitet (Einbezug Schule)	1	1	1	1	0.5		1
3.8	detaillierte Analyse mit Prioritäten für die Umsetzung	Netzlücken / Schwachstellen und nicht ausgeschöpfte Potenziale auf dem Fusswegnetz sind erhoben / sind bekannt	1	1	1	1	1		1
3.9		Es besteht eine Massnahmenliste mit Prioritäten / Zeithorizont für die Realisierung	1	1	1	1	1		1
3.10	GIS-Integration	Der Fusswegnetzplan ist im städtischen GIS als Layer vorhanden und einsehbar	1	1	1	1	0.5		1
3.11	Behinderten-gerechtigkeit	Konzept oder ein planmässiges Vorgehen zur Umsetzung der Behindertengerechtigkeit im Bereich: Trottoirabsenkungen; Unterführungen; Es gibt eine Übersicht über den Handlungsbedarf und einen Umsetzungsplan?	1	0.5	1	1	0		1
3.12	Behinderten-gerechtigkeit	Umsetzung der Behindertengerechtigkeit im Bereich: Bushaltekanten.	1	0.5	0.5	1	0.5		1

## Planungspraxis – Öffentlicher Raum

	Thema	spezifische Aussagen; konkrete Fragestellungen	Adliswil	Bülach	Dübendorf	Horgen	Uster	Mittelwert 15 Ge- meinden	Maximale Punkte
<b>4</b>	<b>Qualität öffentlicher Raum</b>	Die Gemeinde sorgt für attraktive und sichere Fusswege auf dem gesamten Gemeindegebiet und unterstützt deren Nutzung über die Aufwertung öffentlicher Räume. (Formulierung aus Energiestadt)	<b>15.25</b>	<b>11.00</b>	<b>12.50</b>	<b>14.75</b>	<b>12.75</b>	<b>11.43</b>	<b>16</b>
4.1	Qualitätssichernde Verfahren zur Aufwertung des öffentlichen Raumes	In den letzten 5 Jahren wurden Wettbewerbe, Studienaufträge oder konkrete Planungen für die Aufwertung des öffentlichen Raums durchgeführt.	2	1	2	2	2		2
4.2	Grün- und Freiräume	Es bestehen spezifische Strategien / Konzepte / Dokumente für Grün- und Freiräume (Erhöhung der Zahl, Aufwertung, Vernetzung)	2	2	2	1	2		2
4.3	Benützung des öffentlichen Raumes	Es besteht ein Reglement über die Benützung des öffentlichen Raumes (für Werbung, Strassencafés, andere Nutzungen, mit gestalterische Vorgaben, Durchgangsbreiten für Fussgänger usw.)	1	1	1	1	1		1
4.4	Best Practise	Es besteht ein umgesetztes "Leuchtturmprojekt" für den Fussverkehr (max. 10 Jahre alt)	2	1	1	2	2		2
4.5	Zukünftige Projekte	Es gibt spezifische Fussverkehrsprojekte für die nächsten Jahre (z.B. im Rahmen der Aggloprogramme)	2	2	2	2	2		2
4.6	Beleuchtung	Gibt ein Beleuchtungskonzept / Plan Lumiere für die Fussgängerbereiche	1	0	0	1	1		1
4.7	Sitzbänke	Sitzbänke: Es besteht ein Konzept; Mängel sind bekannt. (Thema Senioren)	1	1	1	1	0		1
		Anzahl Sitzbänke	0.75	0.25	1	0.75	0.5		1
4.8	Trinkbrunnen	Trinkbrunnen: Es besteht ein Konzept.	1	1	0	1	1		1
		Anzahl Trinkbrunnen	0.75	1	0.75	1	0.75		1
4.90	Toiletten	öffentliche Toiletten: Es besteht ein Konzept;	1	0	1	1	0		1
		Anzahl öffentlich Zugängliche Toiletten	0.75	0.75	0.75	1	0.5		1

## Planungspraxis – Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs

	Thema	spezifische Aussagen; konkrete Fragestellungen	Adliswil	Bülach	Dübendorf	Horgen	Uster	Mittelwert 15 Ge- meinden	Maximale Punkte
<b>5</b>	<b>Verkehrsberuhigung / Geschwindigkeiten</b>	<b>Stand der Planung und Umsetzung von verkehrsberuhigten Bereichen</b>	<b>13.63</b>	<b>11.13</b>	<b>8.75</b>	<b>12.88</b>	<b>9.50</b>	<b>12.50</b>	<b>20</b>
5.1	Fussgängerzonen	Wie viele Fussgängerzonen gibt es in der Stadt (Fläche, Länge des Netzes)	0.5	0	0	1	0		3
5.2	Fussgängerzonen	Wurde in den letzten 5 Jahren die Zahl bzw. die Fläche der Fussgängerzonen erhöht?	0	0	0	0	0		1
5.3	Begegnungszonen	Wie viele Begegnungszonen gibt es in der Stadt (Fläche, Länge des Netzes)	0	0.5	0.5	0.5	0.5		3
5.4	Begegnungszonen	Es gibt ein festgelegtes Vorgehen für die Einrichtung von Begegnungszonen, wenn diese von Anwohnenden verlangt werden? Die Stadt unterstützt die Einrichtung neuer Begegnungszonen aktiv?	1	0	0	0	1		1
5.5	Tempo-30-Zonen	Wie viele Prozent des Siedlungsgebietes sind Tempo-30-Zonen? (Gibt es eine Angabe über Fläche, Länge des Netzes?)	2.5	0.5	0.5	2	1		3
5.6	Verkehrsberuhigung auf Basisnetz	Sind Abschnitte mit Tempo 30 auf starkbelasteten Strassen (Hauptachsen) vorhanden? (z.B. Schulwegsicherung, Lärmschutz, temporäre Signalisation usw.). Wurden solche beantragt?	2	1	1	1	1		2
5.7	Tempo 60 -Strecken innerorts	Gibt es Tempo 60 Strecken (mit Trottoir und Querungsbedarf) innerhalb des Siedlungsgebietes	1	2	0	2	1		2
5.8	Verkehrssicherheit	Anzahl Fussgängerunfälle pro 10'000 Einwohner und Arbeitsplätze	1.5	1.25	1.25	1.5	0.75		3
5.8	Verkehrssicherheit	Veränderung der Anzahl Fussgängerunfälle pro Einwohner und Arbeitsplätze.	1	2	2	1	1		2
		Anteil Hadicapausgleich für kleinere Städte	4.13	3.88	3.50	3.88	3.25		
<b>6</b>	<b>Einfluss anderer Verkehrsmittel</b>		<b>7.00</b>	<b>6.00</b>	<b>4.50</b>	<b>6.00</b>	<b>8.00</b>	<b>6.20</b>	<b>11</b>
6.1	Konflikte mit Velos	Gibt es gemeinsame Flächen für den Fuss- und Veloverkehr mit ungeeigneter Breite? (< 3.5 m) z.B. Veloführung auf Trottoirs?	1	1	1	1	1		2
6.2		Wurden in den letzten 5 Jahren Lösungen für den Veloverkehr zu Lasten Fussverkehr eingerichtet	1	1	0.5	1	1		1
6.3	Unter- Überführungen	Gibt es Strassenquerungen über Hauptsachsen mit Unter- und Überführungen?	1	2	2	1	2		2
6.4	LSA-Steuerung	Gibt es LSA-Steuerungen, mit langen Wartezeiten (länger 30 Sekunden), bzw. die dem Fussgänger nur auf Anmeldung grün geben?	2	1	0	1	2		2
6.5	Trennwirkung	Gibt es längere Strassenabschnitte ohne Querungsmöglichkeiten?	1	1	1	0	1		2
6.6	Trottoirüberfahrten	sind entlang von Hauptachsen, Einmündungen von untergeordnete Strassen mit Trottoirüberfahrt ausgebildet? Gibt es ein Konzept / Strategie dafür?	1	0	0	2	1		2
<b>7</b>	<b>Fussgängerstreifen</b>	<b>Dichte, Erhebung, Sanierung</b>	<b>4.00</b>	<b>3.00</b>	<b>3.50</b>	<b>2.00</b>	<b>2.00</b>	<b>2.67</b>	<b>4</b>
7.1	Anzahl FGS / Datenbank	Anzahl Fussgängerstreifen ist bekannt. Datenbank vorhanden	1	1	1	0	1		1
7.2		Fussgängerstreifen mit Mängeln sind bekannt (z.B. Schulweg); Konzept für die Beseitigung vorhanden.	2	1	2	2	1		2
7.3	FGS in Tempo 30	Fussgängerstreifen auch in Tempo-30-Zonen. Einzelfallweise oder Konzept (auch anderes systematisches Vorgehen)?	1	1	0.5	0	0		1
		<b>Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs</b>	<b>24.63</b>	<b>20.13</b>	<b>16.75</b>	<b>20.88</b>	<b>19.50</b>	<b>21.37</b>	<b>35</b>



## Planungspraxis – Kommunikation, Controlling

	Thema	spezifische Aussagen; konkrete Fragestellungen	Adliswil	Bülach	Dübendorf	Horgen	Uster	Mittelwert 15 Ge- meinden	Maximale Punkte
<b>5</b>	<b>Verkehrsberuhigung / Geschwindigkeiten</b>	<b>Stand der Planung und Umsetzung von verkehrsberuhigten Bereichen</b>	<b>13.63</b>	<b>11.13</b>	<b>8.75</b>	<b>12.88</b>	<b>9.50</b>	<b>12.50</b>	<b>20</b>
5.1	Fussgängerzonen	Wie viele Fussgängerzonen gibt es in der Stadt (Fläche, Länge des Netzes)	0.5	0	0	1	0		3
5.2	Fussgängerzonen	Wurde in den letzten 5 Jahren die Zahl bzw. die Fläche der Fussgängerzonen erhöht?	0	0	0	0	0		1
5.3	Begegnungszonen	Wie viele Begegnungszonen gibt es in der Stadt (Fläche, Länge des Netzes)	0	0.5	0.5	0.5	0.5		3
5.4	Begegnungszonen	Es gibt ein festgelegtes Vorgehen für die Einrichtung von Begegnungszonen, wenn diese von Anwohnenden verlangt werden? Die Stadt unterstützt die Einrichtung neuer Begegnungszonen aktiv?	1	0	0	0	1		1
5.5	Tempo-30-Zonen	Wie viele Prozent des Siedlungsgebietes sind Tempo-30-Zonen? (Gibt es eine Angabe über Fläche, Länge des Netzes?)	2.5	0.5	0.5	2	1		3
5.6	Verkehrsberuhigung auf Basisnetz	Sind Abschnitte mit Tempo 30 auf starkbelasteten Strassen (Hauptachsen) vorhanden? (z.B. Schulwegsicherung, Lärmschutz, temporäre Signalisation usw.). Wurden solche beantragt?	2	1	1	1	1		2
5.7	Tempo 60 -Strecken innerorts	Gibt es Tempo 60 Strecken (mit Trottoir und Querungsbedarf) innerhalb des Siedlungsgebietes	1	2	0	2	1		2
5.8	Verkehrssicherheit	Anzahl Fussgängerunfälle pro 10'000 Einwohner und Arbeitsplätze	1.5	1.25	1.25	1.5	0.75		3
5.8	Verkehrssicherheit	Veränderung der Anzahl Fussgängerunfälle pro Einwohner und Arbeitsplätze.	1	2	2	1	1		2
		Anteil Hadicapausgleich für kleinere Städte	4.13	3.88	3.50	3.88	3.25		
<b>6</b>	<b>Einfluss anderer Verkehrsmittel</b>		<b>7.00</b>	<b>6.00</b>	<b>4.50</b>	<b>6.00</b>	<b>8.00</b>	<b>6.20</b>	<b>11</b>
6.1	Konflikte mit Velos	Gibt es gemeinsame Flächen für den Fuss- und Veloverkehr mit ungeeigneter Breite? (<3.5 m) z.B. Veloführung auf Trottoirs?	1	1	1	1	1		2
6.2		Wurden in den letzten 5 Jahren Lösungen für den Veloverkehr zu Lasten Fussverkehr eingerichtet	1	1	0.5	1	1		1
6.3	Unter- Überführungen	Gibt es Strassenquerungen über Hauptsachsen mit Unter- und Überführungen?	1	2	2	1	2		2
6.4	LSA-Steuerung	Gibt es LSA-Steuerungen, mit langen Wartezeiten (länger 30 Sekunden), bzw. die dem Fussgänger nur auf Anmeldung grün geben?	2	1	0	1	2		2
6.5	Trennwirkung	Gibt es längere Strassenabschnitte ohne Querungsmöglichkeiten?	1	1	1	0	1		2
6.6	Trottoirüberfahrten	sind entlang von Hauptachsen, Einmündungen von untergeordnete Strassen mit Trottoirüberfahrt ausgebildet? Gibt es ein Konzept / Strategie dafür?	1	0	0	2	1		2
<b>7</b>	<b>Fussgängerstreifen</b>	<b>Dichte, Erhebung, Sanierung</b>	<b>4.00</b>	<b>3.00</b>	<b>3.50</b>	<b>2.00</b>	<b>2.00</b>	<b>2.67</b>	<b>4</b>
7.1	Anzahl FGS / Datenbank	Anzahl Fussgängerstreifen ist bekannt. Datenbank vorhanden	1	1	1	0	1		1
7.2		Fussgängerstreifen mit Mängeln sind bekannt (z.B. Schulweg); Konzept für die Beseitigung vorhanden.	2	1	2	2	1		2
7.3	FGS in Tempo 30	Fussgängerstreifen auch in Tempo-30-Zonen. Einzelfallweise oder Konzept (auch anderes systematisches Vorgehen)?	1	1	0.5	0	0		1
		<b>Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs</b>	<b>24.63</b>	<b>20.13</b>	<b>16.75</b>	<b>20.88</b>	<b>19.50</b>	<b>21.37</b>	<b>35</b>

## Ergebnisse Zufriedenheitsumfrage

	Adliswil	Bülach	Dübendorf	Horgen	Uster	Mittelwert je Aussage 15 Gemeinden	Mittelwert fünf Gemeinden Kanton ZH
<b>Anzahl Rückmeldungen</b>	<b>246</b>	<b>237</b>	<b>155</b>	<b>118</b>	<b>370</b>	<b>3062</b>	<b>1117</b>
<b>Aussagen</b>	<b>Erreichte Punktezahl (%)</b>						
<b>Fusswegnetz</b>							
Ich kann meine Alltagswege (z.B. zur Schule, zum Einkaufen, zur Arbeit) gut zu Fuss zurücklegen.	74	78	71	70	74	<b>74</b>	<b>73</b>
In Gemeinde hat es durchgehend attraktive und sichere Schulwege.	53	52	38	45	46	<b>47</b>	<b>47</b>
Das Wegnetz bietet FussgängerInnen viele Abkürzungen („Schleichwege“).	59	60	53	61	62	<b>59</b>	<b>59</b>
Meine Fusswege verlaufen abseits stark befahrenen Strassen.	53	52	46	47	52	<b>50</b>	<b>50</b>
Haltestellen sind rasch (max. 10 min) und direkt (ohne Umwege und Wartezeiten) erreichbar.	76	80	73	77	79	<b>78</b>	<b>77</b>
Ich kann meine Ziele direkt erreichen (z.B. ohne Umwege bei Hauptstrassen-, Zuglinien-, oder Flussquerungen).	60	66	55	59	59	<b>61</b>	<b>60</b>
Ich werde an Baustellen sicher und ohne Umwege vorbeigeführt.	58	63	56	54	59	<b>57</b>	<b>58</b>
In durchgehenden Grünkorridoren oder Naherholungsgebieten kann ich ausgedehnt spazieren oder joggen.	75	75	69	66	78	<b>68</b>	<b>73</b>
<b>Mittelwert</b>	<b>64</b>	<b>66</b>	<b>58</b>	<b>60</b>	<b>64</b>	<b>62</b>	<b>62</b>
<b>Infrastrukturelemente</b>							
Treppen kann ich dank Rampen (z.B. mit Kinder-, Einkaufswagen oder Rollatoren) gut überwinden.	58	61	63	58	59	<b>60</b>	<b>60</b>
Meine Wege sind ausreichend beleuchtet.	70	68	63	73	67	<b>67</b>	<b>68</b>
Trottoirs, Fusswege und Plätze werden regelmässig und gut unterhalten (z.B. Reinigung, Belag).	71	70	68	74	70	<b>71</b>	<b>70</b>
Haltestellen haben eine gute Ausstattung (z.B. Wetterschutz, Sitzbänke und Informationstafeln).	52	64	55	64	57	<b>59</b>	<b>58</b>
Auf meinen Wegstrecken habe ich auf allen Querungen Vortritt oder sehr kurze Wartezeiten bei Lichtsignalen.	62	50	42	63	59	<b>52</b>	<b>55</b>
Es hat breite Trottoirs ohne Hindernisse (wie Velos, Autos oder Container).	55	56	49	51	55	<b>52</b>	<b>53</b>
Gemeinde bietet viele abwechslungsreich gestaltete Pärke oder Plätze.	49	52	38	48	59	<b>56</b>	<b>49</b>
<b>Mittelwert</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>54</b>	<b>61</b>	<b>61</b>	<b>60</b>	<b>59</b>
<b>Wohlbefinden</b>							
Ich fühle mich insbesondere nachts sicher, d.h.es gibt keine "Unorte" oder Wege, die ich meide.	59	58	48	63	54	<b>55</b>	<b>57</b>
Die Siedlungsgebiete sind vielseitig begrünt (Rasenflächen, Bäume, Hecken usw.).	63	58	52	54	62	<b>57</b>	<b>58</b>
An Hitzetagen bleibt die Temperatur im Siedlungsgebiet angenehm.	51	48	42	46	49	<b>44</b>	<b>47</b>
Ich finde immer Sitzmöglichkeiten um Halt zu machen.	56	46	48	54	54	<b>52</b>	<b>52</b>
Ein sauberes öffentliches WC erreiche ich innert nützlicher Frist.	28	47	50	66	52	<b>50</b>	<b>49</b>
Brunnen mit Trinkwasser sind flächendeckend verfügbar.	51	60	49	57	51	<b>54</b>	<b>54</b>
Meine Wegstrecken sind ruhig (z.B. wenig Verkehrslärm).	49	53	42	65	62	<b>56</b>	<b>54</b>
Der öffentliche Raum ist angenehm belebt und wird von allen Altersklassen vielseitig genutzt.	57	52	62	44	59	<b>57</b>	<b>55</b>
<b>Mittelwert</b>	<b>52</b>	<b>53</b>	<b>49</b>	<b>56</b>	<b>55</b>	<b>53</b>	<b>53</b>

	Adliswil	Bülach	Dübendorf	Horgen	Uster	Mittelwert je Aussage 15 Gemeinden	Mittelwert fünf Gemeinden Kanton ZH
<b>Anzahl Rückmeldungen</b>	<b>246</b>	<b>237</b>	<b>155</b>	<b>118</b>	<b>370</b>	<b>3062</b>	<b>1117</b>
<b>Aussagen</b>	<b>Erreichte Punktezahl (%)</b>						
<b>Verkehrsklima</b>							
Ich erlebe die Velofahrenden als rücksichtsvoll.	52	70	58	46	48	57	55
Ich erlebe die Autolenkenden als rücksichtsvoll.	58	52	42	53	53	50	51
Ich erlebe Buschauffeure als rücksichtsvoll.	69	70	62	66	64	65	66
FussgängerInnen erlebe ich als aufmerksam.	57	60	58	57	57	59	58
Strassen kann ich stressfrei und ohne lange Wartezeiten queren.	65	56	47	65	62	57	59
Velos fahren nur dort, wo es erlaubt ist (nicht auf Trottoirs oder Gehflächen).	45	45	40	44	42	43	43
Es gibt ausreichend Veloabstellplätze abseits des Trottoirs.	44	47	48	46	51	48	47
Autos werden nur dort abgestellt, wo es erlaubt ist (nicht auf Trottoirs oder Gehflächen).	60	54	53	54	60	54	56
<b>Mittelwert</b>	<b>56</b>	<b>57</b>	<b>51</b>	<b>54</b>	<b>55</b>	<b>54</b>	<b>54</b>
<b>Stellenwert in der Planung</b>							
Zu Fuss unterwegs habe ich in den letzten 5 Jahren verschiedene Verbesserungen im Fussverkehrsnetz wahrgenommen.	48	47	46	47	49	53	47
Die Gemeinde realisiert Fussgänger- oder Begegnungszonen (Tempo 20 km/h).	38	53	26	49	46	50	45
Die Gemeinde engagiert sich für attraktive Strassenraumgestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität (Tempo 30, Bäume, Sitzgelegenheiten, attraktive Stadtzentren etc.)	48	49	43	44	52	53	46
Die Gemeinde fördert attraktive Bewegungsräume in Wohnquartieren (z.B. Spielplätze, Begegnungszonen).	54	59	44	47	51	57	52
Die Gemeinde bietet attraktive Freizeitwege (wie Erlebniswege oder Vita-Parcours).	58	66	37	56	62	57	56
Die Gemeinde bietet ausreichend Informationen (z.B. Broschüren, Karten oder Signalisation) für das Unterwegssein zu Fuss.	53	49	43	52	59	52	48
Die Gemeinde setzt sich speziell für die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden ein (Kinder, Personen mit eingeschränkter Mobilität.)	48	51	35	45	48	48	46
<b>Mittelwert</b>	<b>49</b>	<b>53</b>	<b>39</b>	<b>48</b>	<b>52</b>	<b>53</b>	<b>49</b>
<b>Total Mittelwert</b>	<b>56</b>	<b>58</b>	<b>50</b>	<b>56</b>	<b>57</b>	<b>56</b>	<b>55</b>