

«Massnahmen zur Erhöhung der Akzeptanz längerer Fuss- und Velostrecken»

SVI Forschungsbericht (Zusammenfassung; Sprache: de, fr, it, en)

Dank der Zusammenarbeit zwischen Mobilservice und der Vereinigung schweizerischer Verkehrsingenieure SVI finden Sie nun alle Zusammenfassungen der SVI Forschungsberichte seit 2003 in der Mobilservice Datenbank.

Den vollständigen Bericht «Massnahmen zur Erhöhung der Akzeptanz längerer Fuss- und Velostrecken» können Sie auf der SVI Website <http://www.svi.ch> bestellen.

Weitere Zusammenfassungen auf unserer Datenbank finden Sie mit dem Suchtool. Einfach „SVI Forschung“ oder ein beliebiges Stichwort eingeben.



« Mesures pour une meilleure acceptation des parcours piétonniers et cyclables plus longs »

Rapport de recherche de la SVI (résumé ; langue : allem., fran., it., et angl.)

Grâce à la collaboration initiée entre Mobilservice et l'Association suisse des ingénieurs en transports SVI, vous avez désormais la possibilité d'accéder à tous les résumés des rapports de recherche de la SVI au travers de la banque de données de Mobilservice.

Vous pouvez commander le rapport complet « Mesures pour une meilleure acceptation des parcours piétonniers et cyclables plus long », par le biais du site Internet de la SVI, à l'adresse <http://www.svi.ch>.

Pour accéder à d'autres documents dans notre base de données, introduisez simplement dans l'outil de recherche le terme « SVI recherche » ou tout autre mot-clé.



16.06.2006

Unterstützt von:



Mobilservice
c/o Büro für Mobilität AG
Hirschengraben 2
3011 Bern
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Julian Baker
redaktion@mobilservice.ch
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek
info@mobilservice.ch
<http://www.mobilservice.ch>

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundesamt für Strassen

Massnahmen zur Erhöhung der Akzeptanz längerer Fuss- und Velostrecken

Mesures pour une meilleure acceptation des parcours piétonniers et cyclables plus longs

Misure per aumentare il grado di accettazione di percorsi pedonali e ciclabili più lunghi

Measures to promote the acceptance of longer trips on foot and by bicycle

Forschungsauftrag 42/98 auf Antrag der
Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI

September 2002

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundesamt für Strassen

Massnahmen zur Erhöhung der Akzeptanz längerer Fuss- und Velostrecken

Mesures pour une meilleure acceptation des parcours piétonniers et cyclables plus longs

Misure per aumentare il grado di accettazione di percorsi pedonali e ciclabili più lunghi

Measures to promote the acceptance of longer trips on foot and by bicycle

Begleitkommission

Ruedi Häfliger, Verkehrsplaner, Metron Verkehrsplanung, Brugg, Präsident Begleitkommission

Pamela Ammann, Architektin/Raumplanerin, Zürich, Korrektorat Bericht

Francesca Kamber Maggini, Landschaftsarchitektin, Aurigeno

Willy Meyer, Geograph/Raumplaner, Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft BUWAL, Bern

Daniel Morgenthaler, Geograph, GrobPlanung, Herzogenbuchsee, vormals Stadtplanungsamt Bern

Andreas Stäheli, Verkehrsplaner, Pestalozzi & Stäheli, Basel

Urs Walter, Kulturingenieur, Tiefbauamt der Stadt Zürich, Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr, Zürich

Gottlieb Witzig, Jurist, Bundesamt für Strassen ASTRA, Fachbereich Langsamverkehr, Bern

Forschungsstelle

Arbeitsgemeinschaft Büro für Mobilität AG, Bern/Burgdorf und Verena Häberli, Zürich

Verena Häberli, dipl. Geographin, Raumplanerin ETH/NDS

Andreas Blumenstein, dipl. Geograph, Büro für Mobilität AG

Martin Wälti, Verkehrsingenieur SVI, dipl. Bauingenieur HTL STV, Raumplaner FSU, Büro für Mobilität AG

Teilbearbeitung:

Beat Greuter, Dr. ing., lic. oec., Zürich (Auswertung Umfrage)

Markwalder & Partner AG, Burgdorf (Forschungsstelle in Arbeitsgemeinschaft bis Ende 2000)

Forschungsauftrag 42/98 auf Antrag der

Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI

September 2002

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	I
Version abrégée.....	III
Riassunto	V
Summary	VII
1 Einleitung	1
1.1 Auftrag und Auftragsanalyse	1
1.2 Grundthesen	2
1.3 Das Umfeld der Forschungsarbeit	2
1.3.1 Das gesellschaftliche und politische Umfeld	2
1.3.2 Fuss- und veloverkehrsbezogene Aktivitäten	3
1.3.3 Fazit	5
1.4 Zielsetzung und Output der Forschungsarbeit	5
1.4.1 Ziel, Zweck und Output	5
1.4.2 Eingrenzung	6
1.5 Ausführung der Arbeit	7
2 Methodischer Rahmen und Begriffe	8
2.1 Bestimmungsgrössen der Akzeptanz längerer Fuss- und Velostrecken	8
2.2 Verkehrsteilnehmende und ihre Ansprüche	10
2.2.1 Eigenschaften der Verkehrsteilnehmenden	10
2.2.2 Ansprüche der Verkehrsteilnehmenden (Nachfrage)	11
2.3 Verkehrsraum	12
2.4 Verkehrsverhalten	15
2.4.1 Ausgang-Weg-Etappen-Ansatz für die Erfassung von Fuss- und Velostrecken	15
2.4.2 Anwendung des Ausgang-Weg-Etappen-Ansatzes in der eigenen Erhebung	17
2.4.3 Akzeptanz und Zumutbarkeit längerer Fuss- und Velostrecken	18
2.5 Massnahmen und ihre Träger	18
2.5.1 Massnahmen	18
2.5.2 Träger von Massnahmen	20
2.5.3 Normen und Werte in Gesellschaft und Politik	20
3 Akzeptanz von Fuss- und Velostrecken (Resultate der Erhebung Burgdorf/Kirchberg)	21
3.1 Akzeptanz von Fussstrecken	21
3.1.1 Basisauswertung	22
3.1.2 Diskussion von Hypothesen für Fussstrecken	23
3.2 Akzeptanz von Velostrecken	26
3.2.1 Basisauswertung	27
3.2.2 Diskussion von Hypothesen für Velostrecken	28
3.3 Zusammenfassung und Fazit	31

4	Der Verkehrsraum Burgdorf/Kirchberg (Resultate der Erhebung)	33
4.1	Beurteilung des Strassenraumes	33
4.1.1	Basisauswertung zur qualitativen Beurteilung von zurückgelegten Strecken	33
4.1.2	Hypothesen zu Qualitätsansprüchen	36
4.2	Burgdorfer Hauslieferdienst	38
4.2.1	Basisauswertung	39
4.2.2	Hypothesen	40
4.3	Fazit	40
5	Fuss- und veloverkehrsfreundliche räumliche Qualitäten	41
5.1	Grundsätze	41
5.2	Generelle Merkmale fuss- und veloverkehrsfreundlicher Räume	45
5.3	Räumliche Qualitätsmerkmale im Detail – Querprofile durch den Strassenraum	46
5.3.1	Räumliche Qualitätsmerkmale für das Zufussgehen	48
5.3.2	Räumliche Qualitätsmerkmale für das Velofahren	52
6	Ansatzpunkte und Prozesse für die Realisierung von Massnahmen (Befragung bei den Verantwortlichen)	55
6.1	Wahrnehmung der sachbezogenen Verantwortung	56
6.2	Wahrnehmung der prozessbezogenen Verantwortung	56
6.3	Einschätzung der Wirkung von Marketing-Strategien	58
6.4	Fazit	59
7	Zusammenfassende Schlussfolgerungen	61
8	Literatur	64
ANHANG 1 : Erhebung Burgdorf/Kirchberg		
1	Ziel, Zweck und Inhalt der Erhebung	1
2	Erhebungsraum und Befragungsstandorte	1
3	Durchführung der Erhebung und Sample	4
4	Fragebogen	5
4.1	Beispiel: Fragebogen E/Fu: Zu Fuss zurückgelegte Strecken beim Einkaufen	6
4.2	Beispiel: Fragebogen E/Ve: Mit dem Velo zurückgelegte Strecken beim Einkaufen	8
5	Ergebnisse	10
5.1	Grundauswertung Befragung Zufussgehende	11
5.2	Grundauswertung Befragung Velofahrende	18
ANHANG 2 : Befragung von verantwortlichen Trägern von Massnahmen		
1	Ziel, Zweck und Inhalt der Befragung	1
2	Das Sample	1
3	Durchführung und Auswertung der Gespräche	2

Kurzfassung
Version abrégée
Riassunto
Summary

Kurzfassung

Mit der Forschungsarbeit wird ein praxisbezogenes Hilfsmittel zur Förderung des Zufussgehens und Velofahrens geschaffen. Sie beruht auf den Prämissen, dass

- gute räumliche Bedingungen die primären Voraussetzungen für die Zurücklegung längerer Fuss- und Velostrecken darstellen
- räumliche Qualitäten allein nicht genügen, sondern dass es nötig ist, die Verkehrsteilnehmenden zu motivieren, diese auch zu nutzen
- sowohl die Schaffung guter räumlicher Qualitäten als auch die Motivierung zu deren Nutzung im Rahmen eines gut durchdachten Planungs- und Realisierungsprozesses zu geschehen haben.

Die Grössen, welche die Akzeptanz längerer Fuss- und Velostrecken bestimmen, sind äusserst vielfältig. Sie sind im Schema auf der folgenden Seite aufgeführt. An diesem Schema orientiert sich die vorliegende Arbeit. Ihr Schwergewicht liegt bei den räumlichen Qualitäten, Massnahmen im Bereich Marketing/Kommunikation und Fragen zum Planungs- und Realisierungsprozess werden hingegen nur grob abgehandelt.

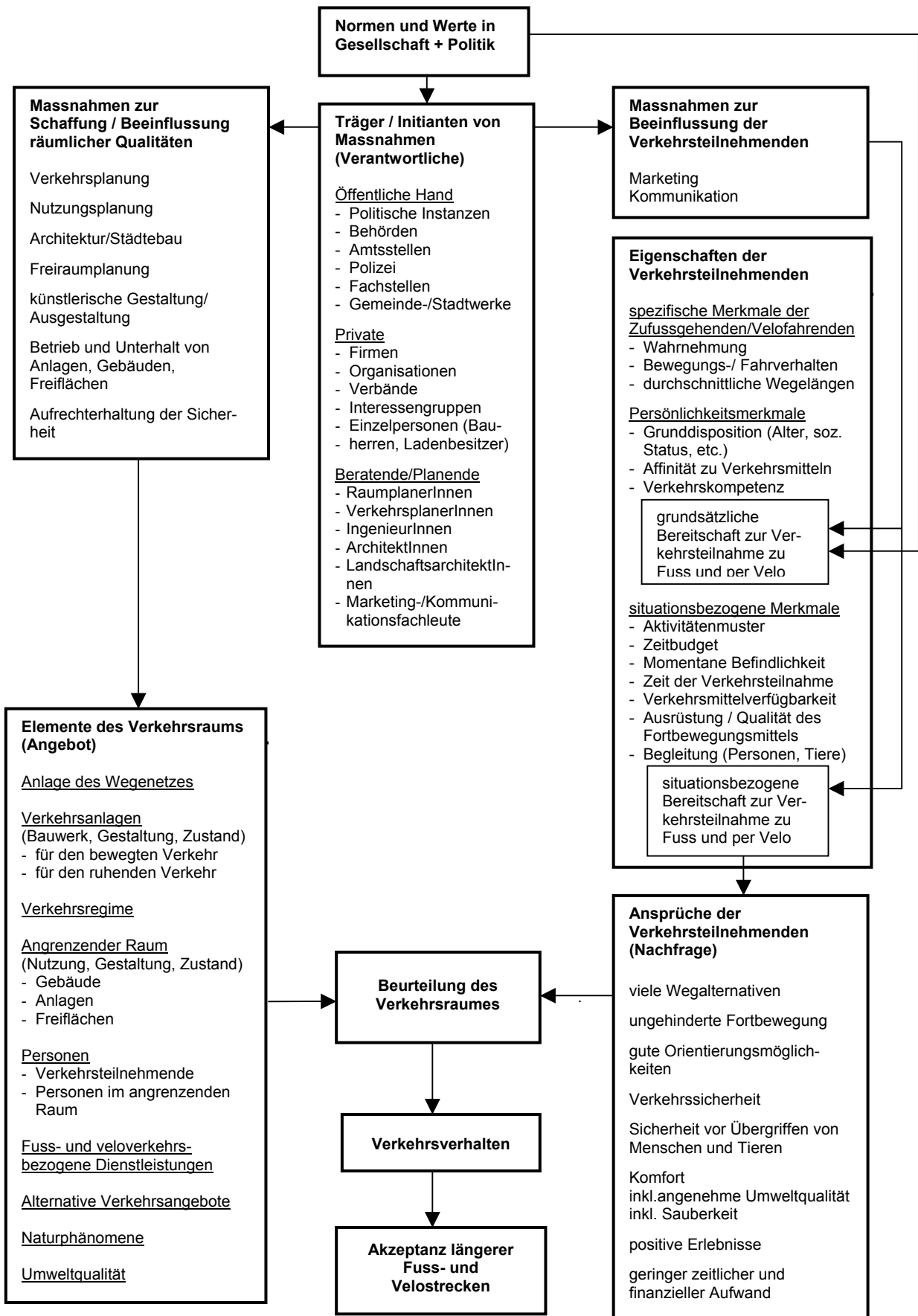
Grundlage der Arbeit bildet neben vorhandenen Unterlagen eine eigene empirische Erhebung (mündliche Zielbefragung bei 625 Zufussgehenden und 500 Velofahrenden) in der ländlichen Kleinstadt Burgdorf/BE (Regionalzentrum) und der Nachbargemeinde Kirchberg. In der Befragung wurden tatsächlich zurückgelegte Strecken zu den Aktivitäten Einkauf, Sport und Arbeiten erhoben und auf diesen basierend die Bereitschaft abgeklärt, längere Strecken zurückzulegen. Die Befragten beurteilten auch die Qualität der zurückgelegten Strecken. Mit acht Trägern von Massnahmen wurden persönliche Gespräche über den Prozess bei der Schaffung guter räumlicher Voraussetzungen und über die Vermarktung räumlicher Angebote geführt.

Die Forschungsarbeit führt zu folgenden generellen Schlüssen:

- Gute räumliche Voraussetzungen für das Zufussgehen und Velofahren können nur unter Einbezug des an die Verkehrsfläche angrenzenden Raumes geschaffen werden, wobei dieser für die Qualität des Zufussgehens eine grössere Rolle spielt als für die Qualität des Velofahrens.
- Wegen der geforderten gesamtheitlichen Betrachtung sind Strassenräume von interdisziplinären Teams von Fachleuten zu planen.
- Der Einbezug des meist privaten angrenzenden Raumes setzt zusätzlich zum Engagement der öffentlichen Hand auch dasjenige Privater (Grundeigentümer, Pächter etc.) voraus.
- Fördernd für eine erhöhte Bereitschaft zur Verkehrsteilnahme zu Fuss und per Velo ist die Einbindung der Bevölkerung in einen gut durchdachten Planungs- und Realisierungsprozess.
- Die interdisziplinäre Facharbeit und das Engagement von Behörde- und Verwaltungsmitgliedern auf allen Ebenen sowie von Laien ruft nach Aus- und Weiterbildungsangeboten für alle Beteiligten.
- Übergeordnete Randbedingungen (Gesetze, Subventionen) sind so festzulegen, dass auch Massnahmen im Bereich Marketing/Kommunikation gefördert werden können.
- Ein Engagement nicht nur von Gemeinden, sondern auch von Bund und Kantonen ist eine wesentliche Voraussetzung für die Förderung des Zufussgehens und Velofahrens.

Für die Praxis resultieren aus der Arbeit diverse Tabellen mit z.T. sehr detaillierten Angaben über die Ansprüche der Zufussgehenden und Velofahrenden sowie über fuss- und veloverkehrsfreundliche räumliche Merkmale. Die Tabellen können als Checklisten von allen Personen, welche Strassenräume (mit)gestalten, verwendet werden, d.h. von Fachleuten aus den Bereichen Verkehr, Nutzungsplanung, Architektur/Städtebau, Freiraumplanung und solchen, die für die künstlerische Ausgestaltung, den Betrieb/Unterhalt sowie für die Aufrechterhaltung der Sicherheit zuständig sind.

Bestimmungsgrößen der Akzeptanz längerer Fuss- und Velostrecken



Version abrégée

Le présent travail de recherche est un outil permettant de promouvoir, sur le plan pratique, les déplacements à pied et à vélo. Il repose sur les prémisses suivantes:

- les aménagements appropriés du territoire sont les conditions de base des déplacements plus importants à pied ou à vélo;
- néanmoins, les aménagements de qualité ne suffisent pas, il importe de motiver les usagers de la route à en bénéficier;
- il convient non seulement de créer des aménagements de qualité, mais aussi d'en encourager l'utilisation dans le cadre d'un processus bien étudié de planification et de réalisation.

Les facteurs, déterminant l'acceptation de parcours plus importants à pied et à vélo, sont multiples. Ils sont exposés dans le schéma qui figure à la page suivante et sur laquelle repose la présente étude. Celle-ci se concentre principalement sur les aménagements de qualité et ne traite que dans les grandes lignes les mesures à prendre dans le domaine du marketing et de la communication, ainsi que les questions relatives au processus de planification et de réalisation.

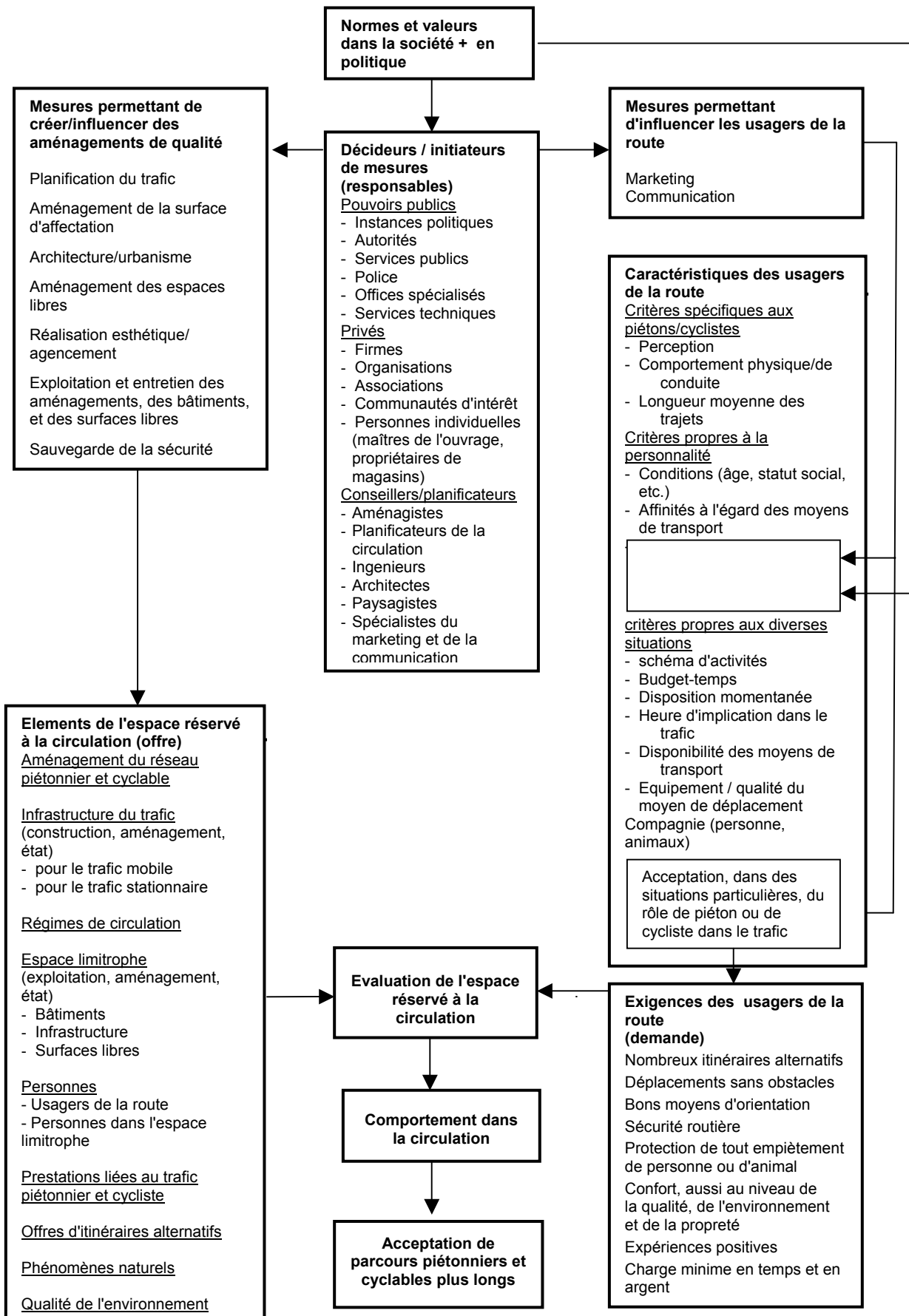
Le travail de recherche se fonde sur des documents existants, de même que sur une analyse empirique personnelle (enquête orale ciblée auprès de 625 piétons et 500 cyclistes), menée dans la bourgade rurale de Berthoud/BE (centre régional) et dans la commune voisine de Kirchberg. L'enquête a relevé les distances effectivement parcourues pour faire les courses, pour se rendre au travail ou dans le cadre d'activités sportives. Sur la base de ces données, la disposition des gens à parcourir des distances plus longues à pied ou à vélo a été examiné. Les personnes interrogées ont également évalué la qualité des trajets effectués. Des entretiens personnels ont eu lieu avec huit décideurs. Ils ont porté sur le processus lié à la création d'aménagements appropriés du territoire et sur la commercialisation de ces offres.

Le travail de recherche a tiré les conclusions générales suivantes:

- Les aménagements du territoire favorables aux déplacements à pied et à vélo ne peuvent être créés qu'en intégrant l'espace attenant à celui réservé à la circulation, tout en sachant que cet espace limitrophe détermine davantage la qualité des déplacements à pied que celle des parcours à vélos.
- Etant donné que les espaces routiers doivent être considérés dans leur globalité, il importe de faire planifier leur aménagement par des groupes interdisciplinaires, composés de spécialistes divers.
- L'intégration de l'espace limitrophe le plus souvent privé présuppose, outre l'engagement des pouvoirs publics, celui de privés (propriétaires, locataires, etc).
- L'implication de la population dans un processus de planification et de réalisation bien étudié favorise une meilleure disposition des gens à se déplacer à pied ou à vélo.
- Pour pouvoir garantir un engagement et un travail interdisciplinaire spécialisé aussi bien de la part des profanes que de la part des membres des pouvoirs publics et administratifs, tous les participants devraient pouvoir suivre une formation initiale et continue.
- Les conditions générales (lois, subventions) devraient être établies de façon à pouvoir favoriser également des mesures dans le domaine du marketing et de la communication.
- La promotion des déplacements à pied et à vélo nécessite non seulement un engagement de la part des communes, mais également de la Confédération et des cantons.

Tenant compte des applications pratiques, le présent travail de recherche contient divers tableaux, donnant des indications en partie très détaillées sur les exigences des piétons et des cyclistes, ainsi que sur les caractéristiques des aménagements qui leur sont favorables. Ces tableaux peuvent être utilisés comme listes de contrôle par toute personne chargée de l'aménagement d'espaces routiers ou impliquée dans ce domaine, à savoir par les spécialistes des domaines des transports, de l'aménagement de la surface d'affectation, de l'architecture/l'urbanisme, de l'aménagement des espaces libres et par les responsables de la réalisation esthétique, de l'exploitation/l'entretien ainsi que de la sauvegarde de la sécurité.

Valeurs déterminant l'acceptation d'itinéraires piétonniers et cyclistes plus longs



Traduction: Isabelle Montavon-Gasser, Neuchâtel

Riassunto

Con il mandato di ricerca si è creato uno strumento per la promozione degli spostamenti a piedi e in bicicletta. Esso si basa sulle premesse che:

- la condizione primaria per indurre a compiere percorsi più lunghi a piedi o in bicicletta è l'offerta di percorsi con buona qualità spaziale;
- la qualità spaziale dei percorsi da sola non basta, è necessario che gli utenti siano motivati ad usarli;
- la creazione di percorsi di buona qualità e la spinta ad usarli devono avvenire all'interno di un appropriato processo di pianificazione e di realizzazione.

I molteplici elementi che determinano il grado di accettazione di percorsi più lunghi da parte dei pedoni e dei ciclisti sono esposti nello schema delle pagine seguenti. Il presente lavoro si orienta su quello schema. Approfondisce specialmente gli aspetti legati alla qualità spaziale dei percorsi, mentre le misure nel campo della comunicazione e del marketing e le questioni di pianificazione e di realizzazione sono invece trattate sommariamente.

Alla base dello studio, accanto a cognizioni note, sta una specifica inchiesta orale condotta dai ricercatori presso 625 pedoni e 500 ciclisti nella cittadina di Burgdorf (centro regionale della campagna bernese) e nel vicino comune di Kirchberg.

Nell'inchiesta furono rilevati i percorsi effettivamente compiuti per raggiungere i punti di acquisto, i posti di lavoro e i centri sportivi e, sulla base di questi rilievi, si è indagata la disponibilità degli intervistati a compiere percorsi più lunghi. Gli intervistati hanno anche giudicato la qualità del percorso compiuto. Con otto promotori di interventi si sono poi approfondite le questioni riguardanti il processo di formazione di buone condizioni spaziali e la promozione dell'offerta spaziale.

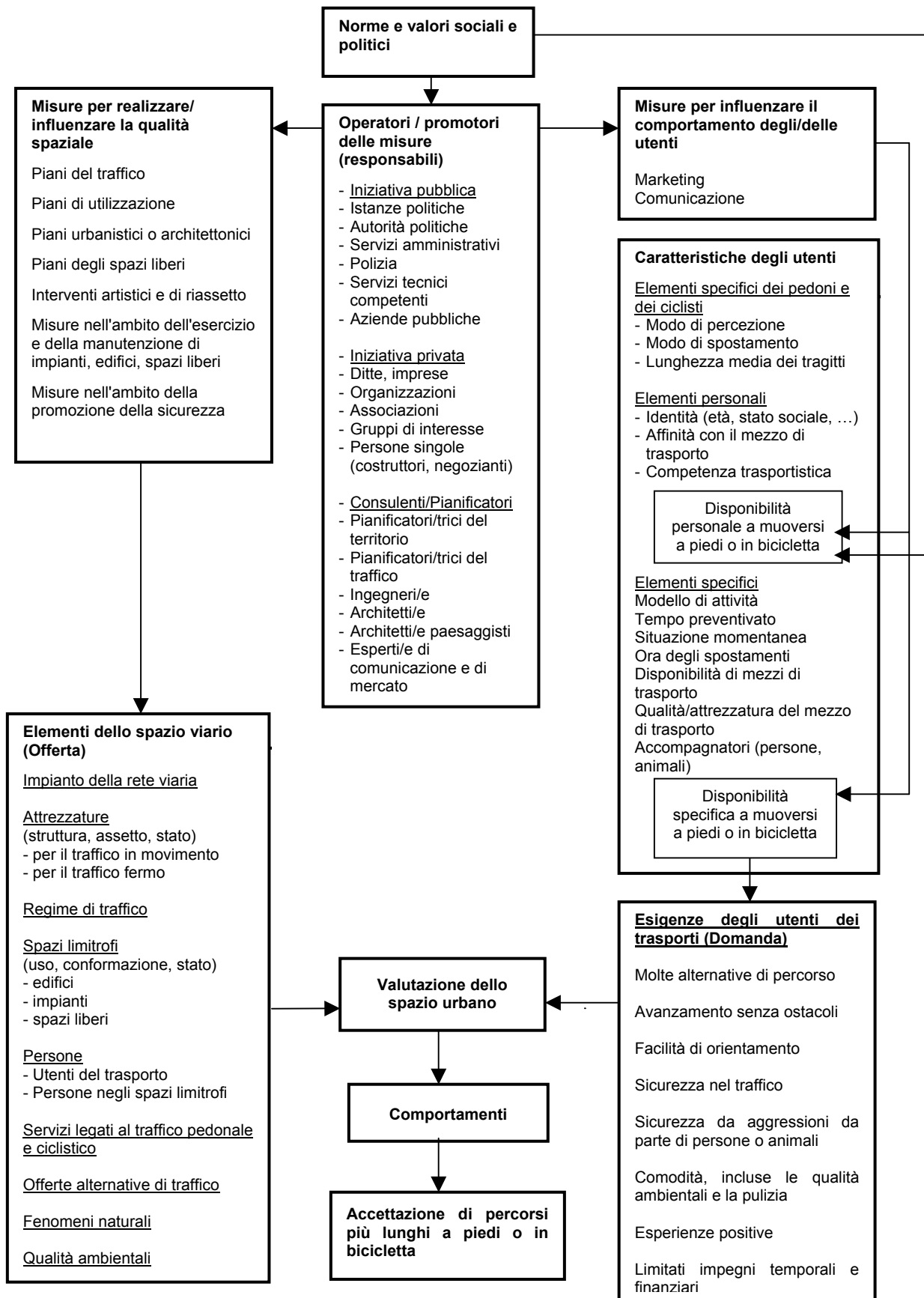
Il lavoro di ricerca ha raggiunto le seguenti conclusioni generali:

- buone premesse spaziali per gli spostamenti a piedi o in bicicletta possono essere ottenute solo integrando gli spazi contigui al percorso. Buone premesse spaziali del percorso hanno più influenza sulla qualità dello spostamento pedonale che su quella dello spostamento in bicicletta;
- per ottenere un trattamento d'insieme, gli spazi viari devono essere pianificati da gruppi interdisciplinari di esperti;
- per coinvolgere gli spazi confinanti, di regola privati, oltre all'iniziativa pubblica deve essere attivata anche l'iniziativa privata (proprietari immobiliari, affittuari, ecc.);
- per accrescere la disponibilità della popolazione a compiere percorsi a piedi e in bicicletta più lunghi si deve coinvolgerla in processi di pianificazione e di realizzazione appositamente predisposti;
- la pianificazione interdisciplinare e il coinvolgimento, a tutti i livelli, di istanze politiche e amministrative e di cittadini interessati rende opportuni l'allestimento, per loro, di corsi di formazione specifici;
- le condizioni quadro superiori (Leggi, sussidi) devono essere così fissate da permettere anche la promozione di azioni nei campi della comunicazione e del mercato;
- non solo l'impegno dei Comuni ma anche quello della Confederazione e dei Cantoni è una premessa importante per la promozione degli spostamenti a piedi e in bicicletta.

Per l'applicazione pratica, il lavoro di ricerca mette a disposizione diverse tabelle, in certi casi con indicazioni molto dettagliate, riguardanti le attività pedonali e ciclistiche e le caratteristiche necessarie per rendere attraenti tali spostamenti.

Le tabelle possono essere usate come liste di controllo da tutti coloro che si pongono il compito di conformare lo spazio viario, cioè esperti nei campi della pianificazione dell'uso territoriale, del traffico, dell'urbanistica, dell'architettura e i responsabili dell'esercizio, della manutenzione o della sicurezza nonché di coloro che sono competenti per abbellire artisticamente gli spazi.

Elementi per determinare il grado di accettazione di percorsi più lunghi a piedi o in bicicletta



Traduzione: Marco Sailer, Massagno

Summary

The research is conceived as an aid for the promotion of longer trips on foot and by bicycle in practice. It is based on the following premises:

- Attractive environmental conditions are a primary requirement for longer trips on foot and by bicycle
- Attractive environmental conditions alone are insufficient, road users must be motivated to use them
- Implementing attractive environmental conditions and the motivation to use them must be part of a well organised planning process

Various factors determine the acceptance of longer trips on foot and by bicycle. They are displayed on the following table and served as basis for research work. The research emphasizes on environmental qualities and examines only roughly the subject of marketing/communication and planning/implementation.

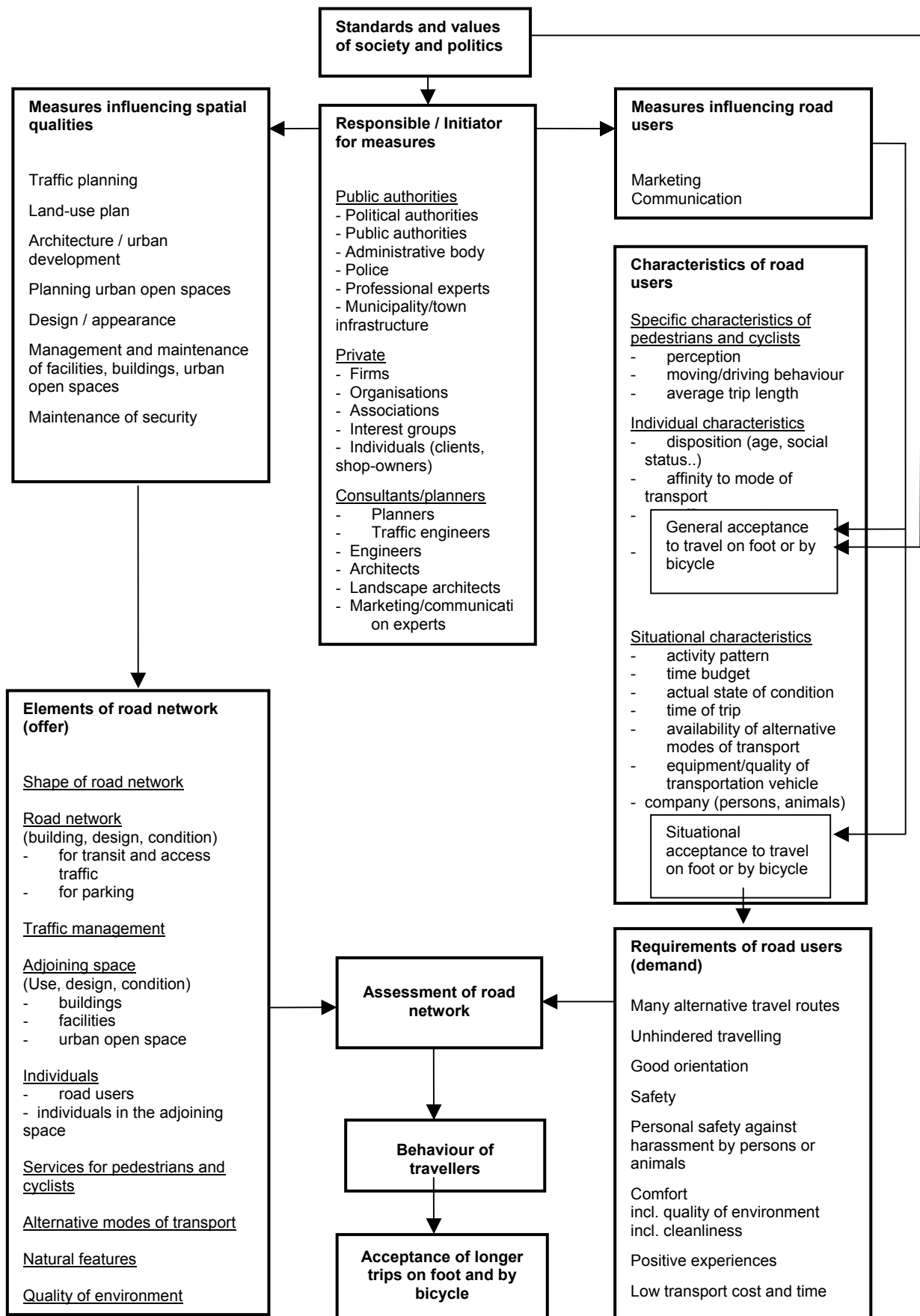
Basis of the research is besides to existing documents an empirical travel survey (interviews with 625 pedestrians and 500 cyclists in the rural small towns of Burgdorf/BE (regional centre) and Kirchberg in the neighbourhood. The interviews are about the actual distances covered for shopping, sports and work. From these the acceptance to make longer trips on foot or by bicycle are tested. The interviewed also make statements on the environmental quality of their trip. Eight persons, responsible for interventions, give an interview on the process of implementing good environmental conditions and marketing of spatial supply.

Summary of findings and recommendations:

- Attractive environmental conditions for walking and cycling must include the space adjoining to the road network. This space is more important for the quality of walking than for the quality of cycling.
- Road network considered as an ensemble can only be planned by an interdisciplinary team of professionals.
- Including the adjoining private space requires the engagement of private owners or leaseholders in addition to the engagement of public authorities
- Involving the population into the development project promotes furthermore the acceptance of longer trips on foot and by bicycle.
- All people involved, professionals, the municipal team and laymen need further education.
- Higher conditions like laws and subsidies have to enable the promotion of marketing/communication measures.
- An essential requirement for the promotion of walking and cycling is the engagement of municipalities as well as the engagement of the Federal Government and the Cantons.

From the research result various tables with very detailed requirements for pedestrians and cyclists as well as pedestrian and cycling friendly spatial characteristics that can be used in practice. The tables can be used as check lists for all persons involved in traffic development projects: traffic engineers, land-use planners, architects, urban planners, landscape architects, people responsible for design, maintenance and security.

Requirements for the acceptance of longer trips on foot and by bicycle



Translation: Pamela Amman, Zurich