

# Bedeutung des Fussverkehrs

*Daniel Sauter, Urban Mobility Research, Zürich*



Informationsveranstaltung Fuss- und Veloverkehr  
11. Mai 2016, St. Gallen

Sehen wir die Welt  
beim Gehen anders  
als z.B. beim Autofahren?

Wenn ja, wie zeigt sich das?

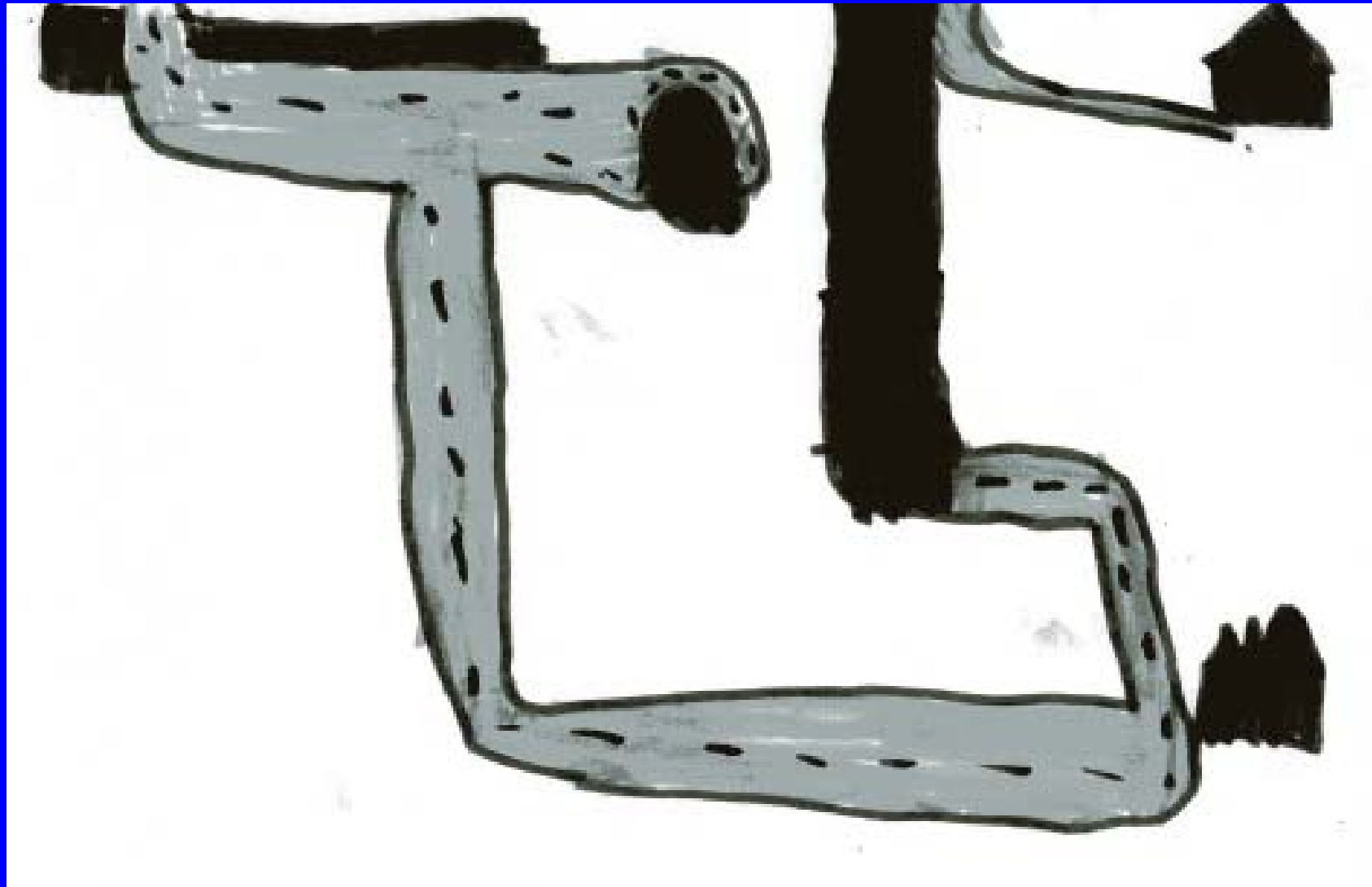
# William (7) geht zu Fuss zur Schule...



# Sandra (7) wird mit dem Auto zur Schule gefahren...



Samuel (7) wird ebenfalls mit dem Auto zur Schule  
gefahren ...



# Maria (10) geht auf eigenen Füßen zur Schule...



Was macht das Zufussgehen aus?

Ein paar Facetten seiner  
Charakteristika und Funktionen

# Gehen & Verweilen sind höchst soziale und kommunikative Aktivitäten





# Der Fussverkehr hält das Verkehrssystem zusammen



Wichtig als eigenes  
Verkehrsmittel & als Verbindung:  
„The glue of the transport system“

# Das Fusswegnetz ist das grösste Fitnesszentrum



Gehen ist gesund – für Körper und Geist

# Leichtes Wechseln zwischen Gehen und Verweilen



# Gehende & Verweilende sind sensibel gegenüber ihrem unmittelbarem Umfeld & Wetter



# Gehen & Verweilen: eine Vielfalt an Motivationen, Zwecken & Bewegungsformen



# Gehen ist flexibel, braucht wenig Platz, aber...



# Fussverkehr ist gut fürs Geschäft; Nutzen übersteigt Kosten



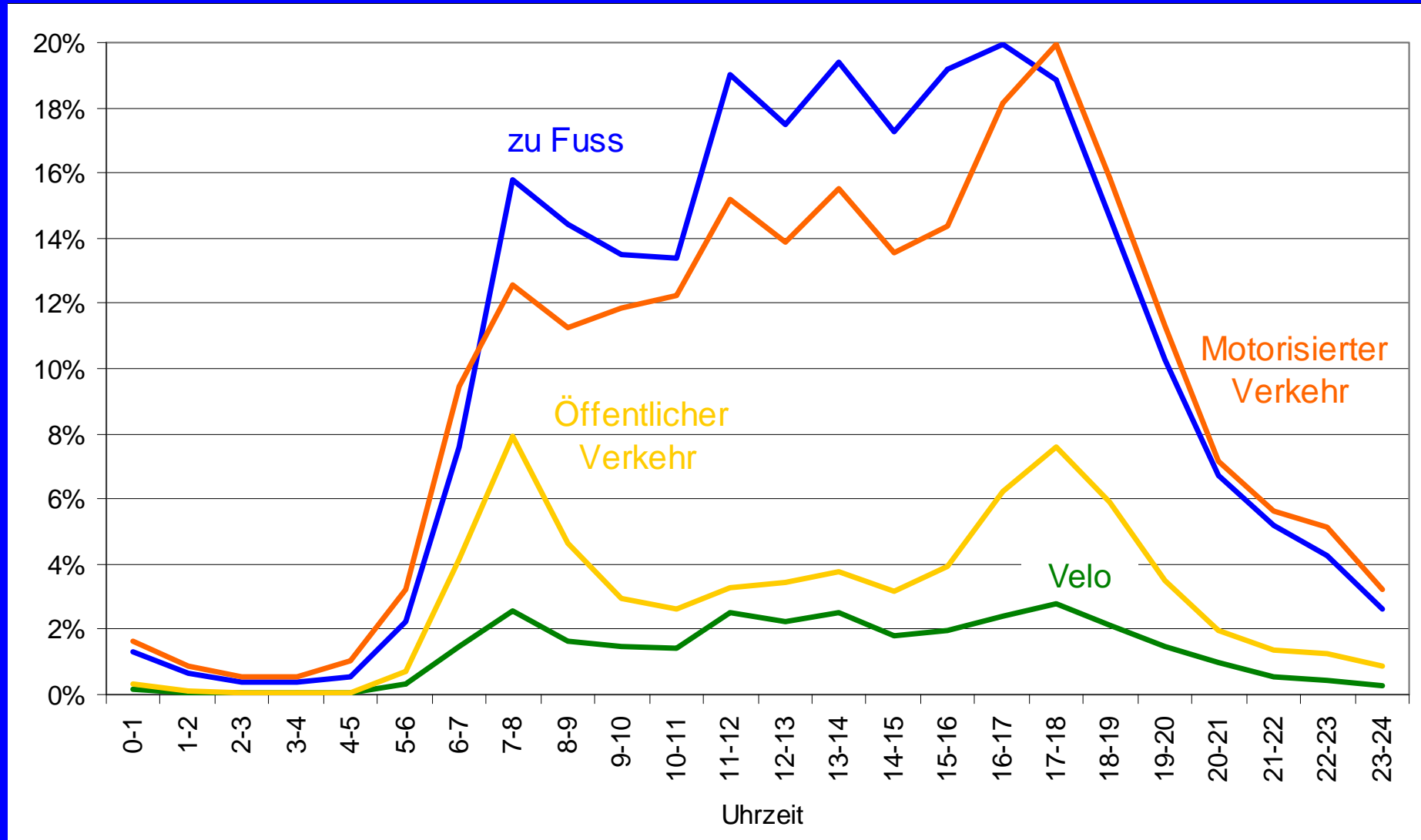
# Die Bedeutung des Fussverkehrs

## Ein kurzer Blick in die Zahlen



# Verkehr im Tagesablauf nach Verkehrsmitteln

Anteil der Schweizer Bevölkerung unterwegs 2010

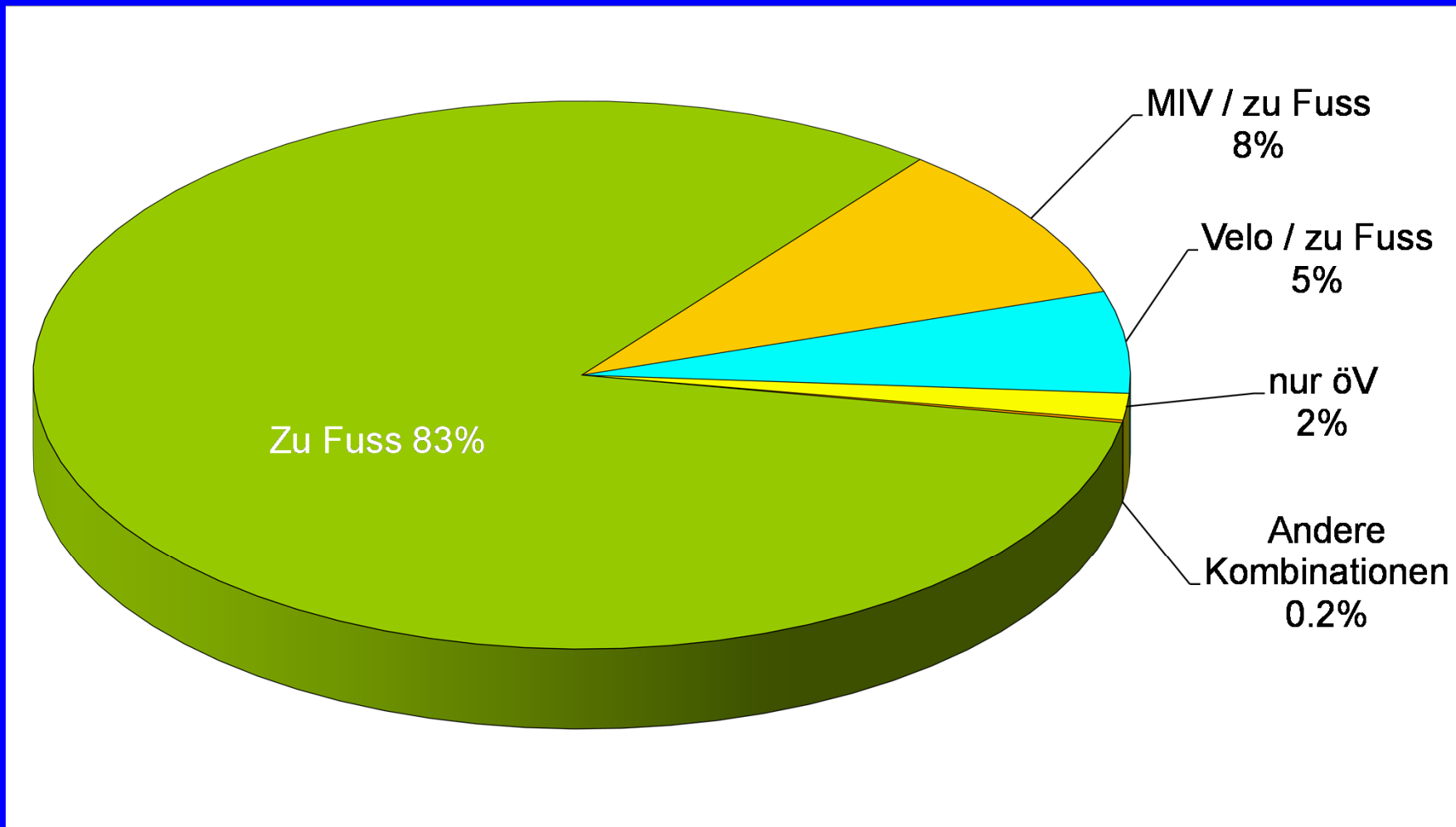


Quelle: BFS, ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Daniel Sauter, Urban Mobility Research, Zürich

# Fussverkehr als wichtigste Verbindung zum öV

Verkehrsmittelanteile auf Wegen von und zum öV im Kanton St. Gallen 2010

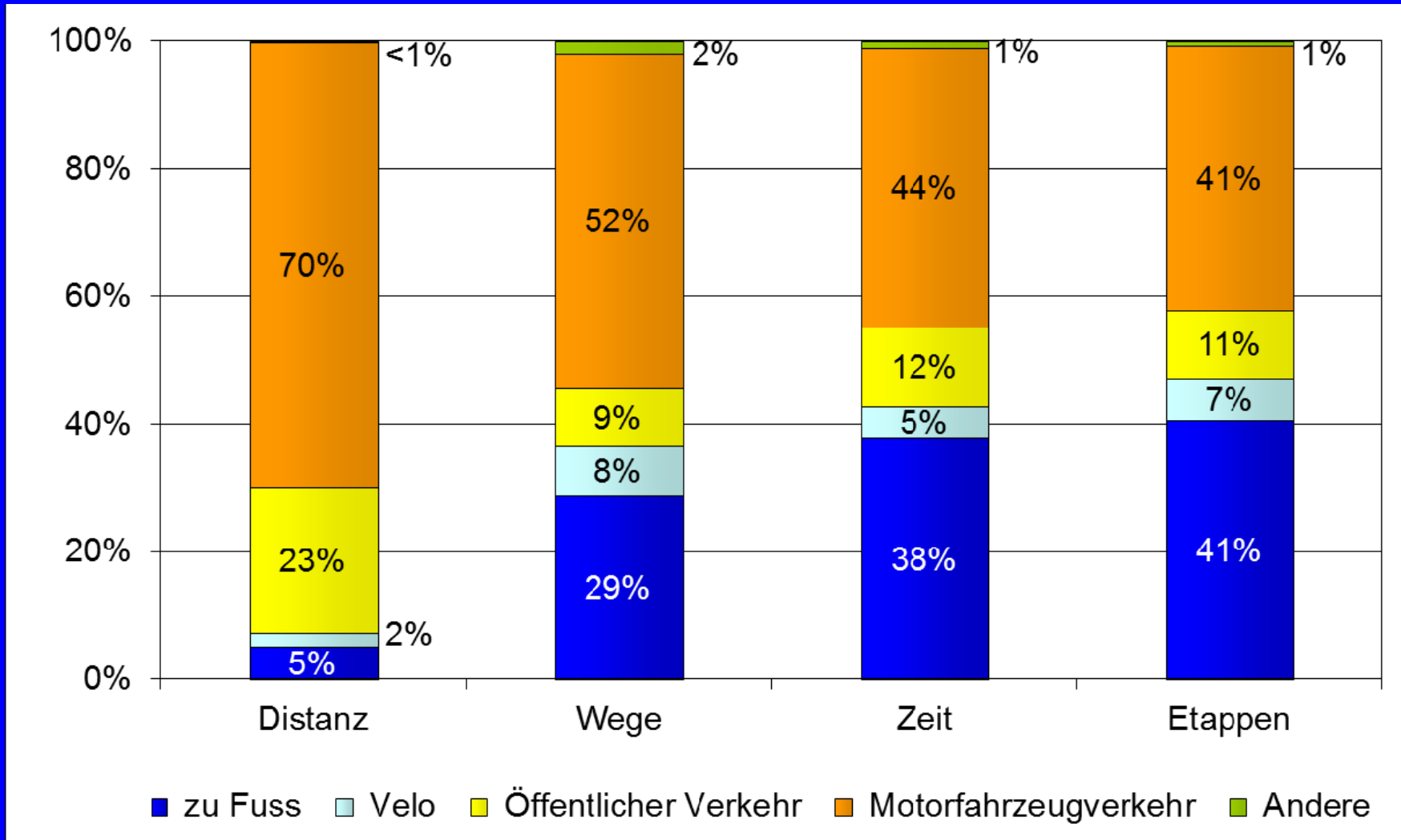


Datenquelle: BFS, ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Quelle: Eigene Berechnungen auf Datenbasis BFS/ARE

# Modalsplit-Anteile im Kanton St. Gallen

Welches ist die richtige Kenngrösse? Antwort: alle vier sind wichtig!



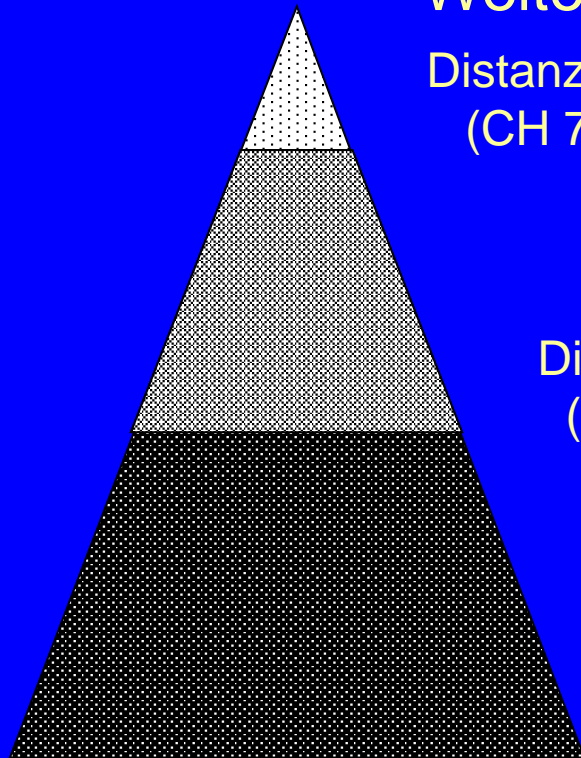
Datenquelle: BFS, ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Quelle: Eigene Berechnungen auf Datenbasis BFS/ARE

# Unser Alltag ist grösstenteils Nahmobilität

Bei welcher Mobilität liegen unsere Prioritäten?

## Verteilung der Distanzen



### Weite Wege

Distanzen über 30 km  
(CH 7%; SG 10%)

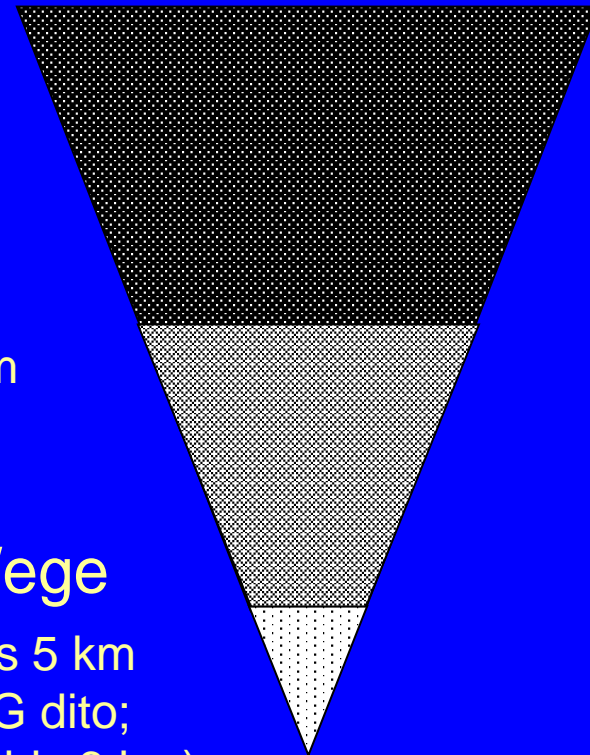
### Mittlere Wege

Distanzen 5 bis 30 km  
(CH 30%; SG 27%)

### Kurze Wege

Distanzen bis 5 km  
(CH 63%; SG dito;  
davon 52% nur bis 3 km)

## Verteilung der Ressourcen



Durchschnittliche MIV-Distanz pro Tag: 27 km, aber: 70% darunter; 50% gar unter 5 km

# Wie lassen sich weitere Verbesserungen im Fussverkehr erreichen?



3 Ansätze

# 1. Gehen verstehen

Eine notwendige  
Voraussetzung für eine  
gute Fussverkehrspolitik,  
-planung, -gestaltung

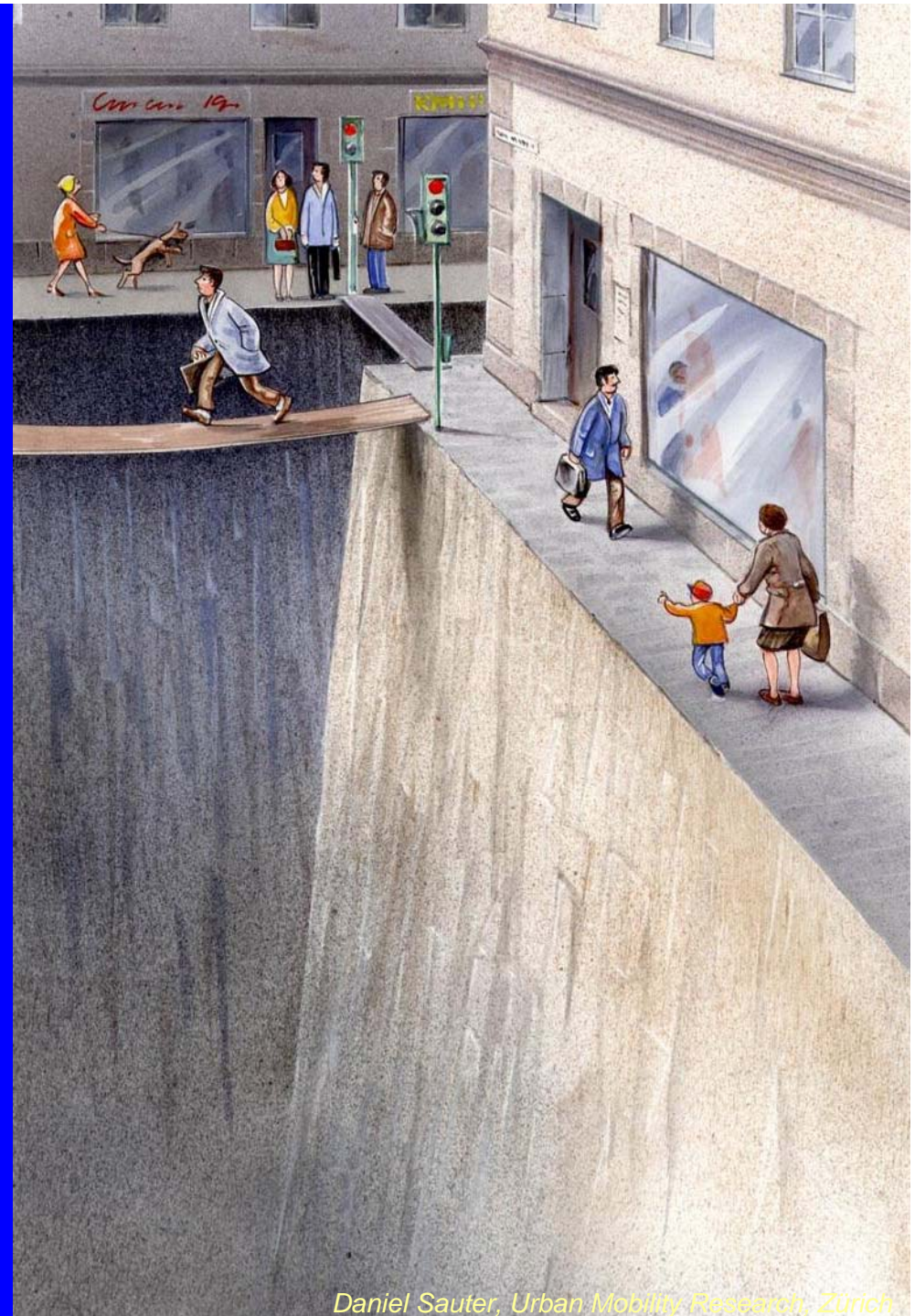
Alberto Giacometti  
L'Homme qui marche II, 1960  
Photo: Sabine Weiss



*Daniel Sauter, Urban Mobility Research, Zürich*

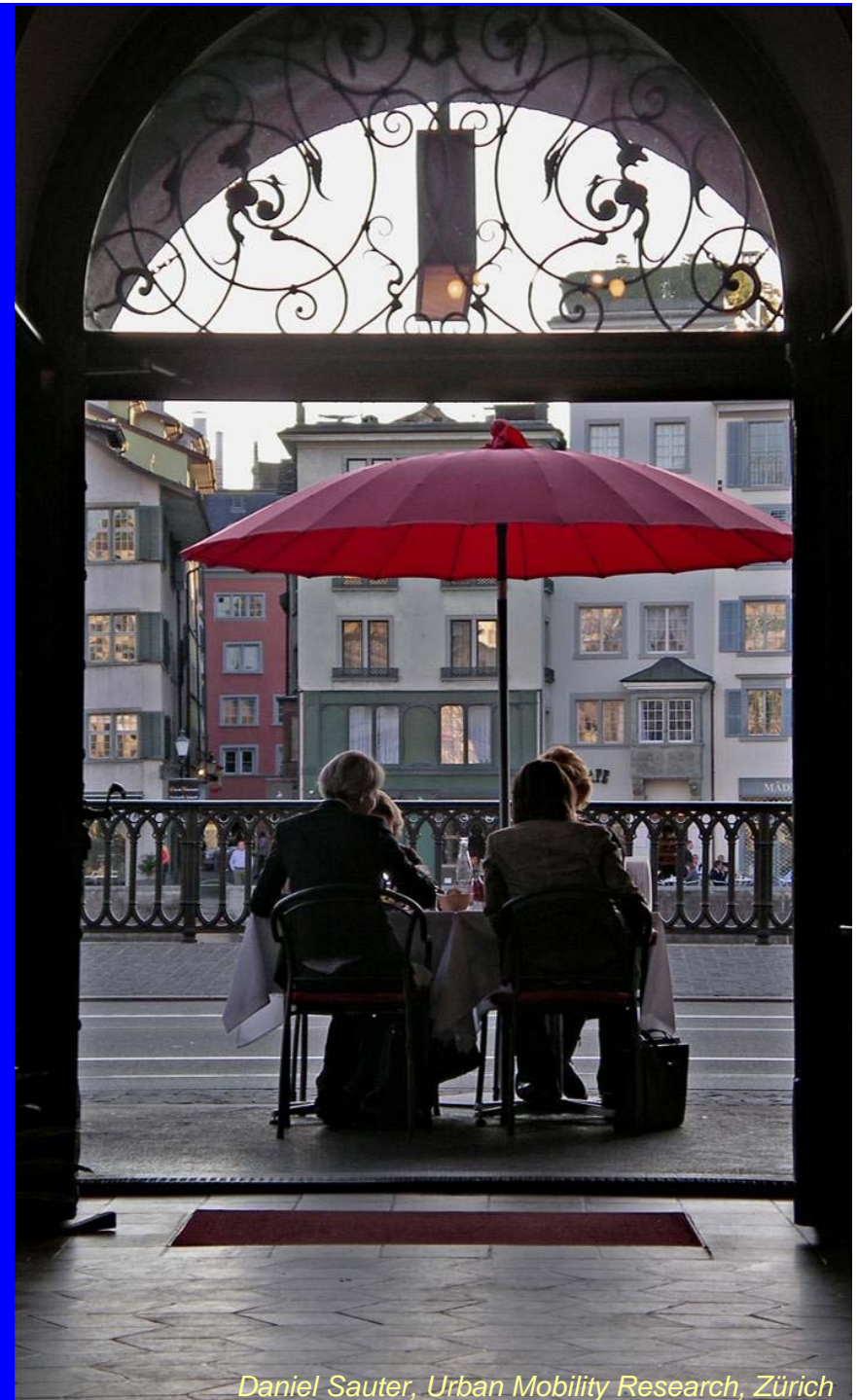
## 2. Verkehrsstrukturen den menschlichen Fähigkeiten anpassen

Wo müssen wir  
Strukturen, wo  
Prozesse & wo das  
Verhalten verändern?



### 3. Gute institutionelle Rahmenbedingungen schaffen

- **Datengrundlagen erheben**  
(z.B. Zählungen des Fussverkehrs)
- **Ins effizienteste Verkehrsmittel investieren** (Nutzen übersteigt Kosten)
- **Mit Füßen im Kopf planen**  
7x geringere Mobilitätskosten in kompakten ggü. dispersen Strukturen (vgl. Boesch/Schmid-Keller, NFP41, 1999)
- **Neue Ansätze prüfen**  
z.B. Dorf-/Regionalbüros ergänzen „Home Office“







Schlüsselprojekte können als Inspiration dienen...



# Ziel: Sorgenfreie Mobilität & angenehmer Aufenthalt in lebenswerten Dörfern, Agglomerationen und Städten

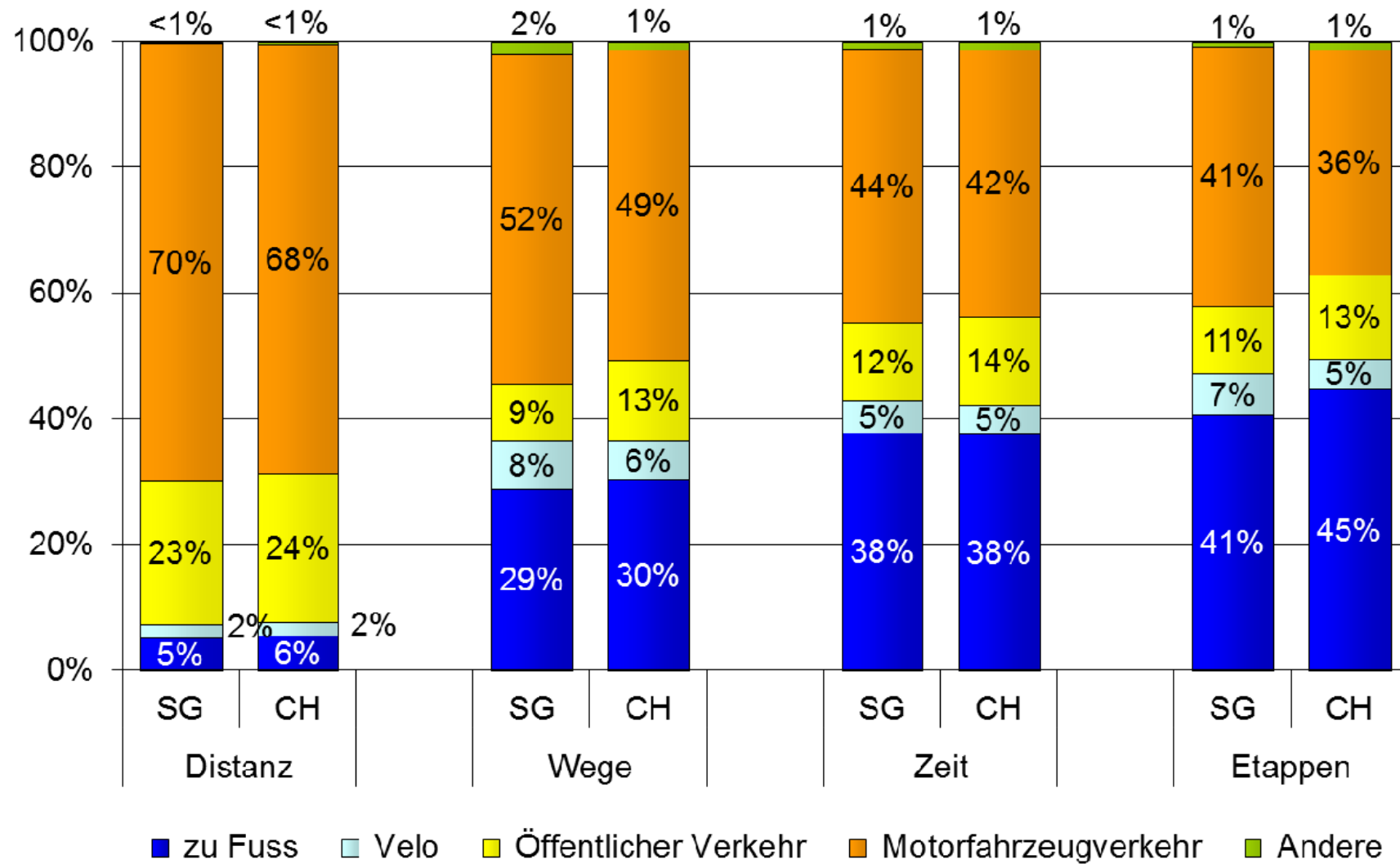


Vielen Dank!

Daniel Sauter, Urban Mobility Research, Zürich  
daniel.sauter@urban-mobility.ch

# Anhang

# Anteil Fussverkehr: Kanton St. Gallen und Schweiz

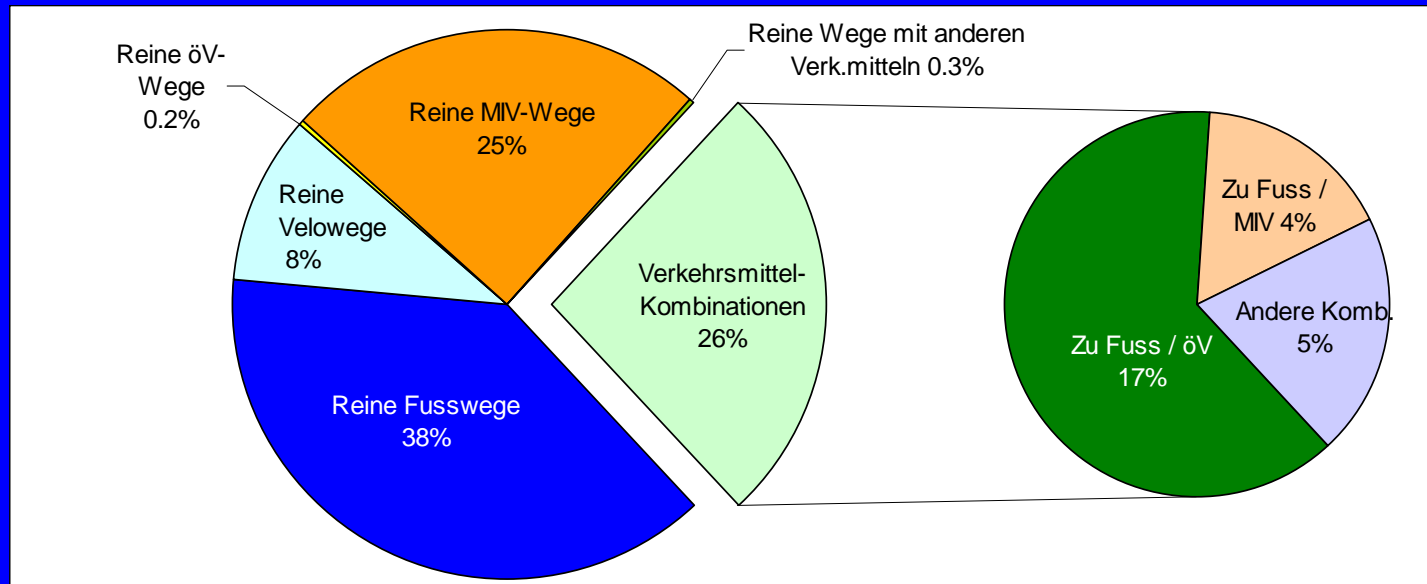


Datenquelle: BFS, ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

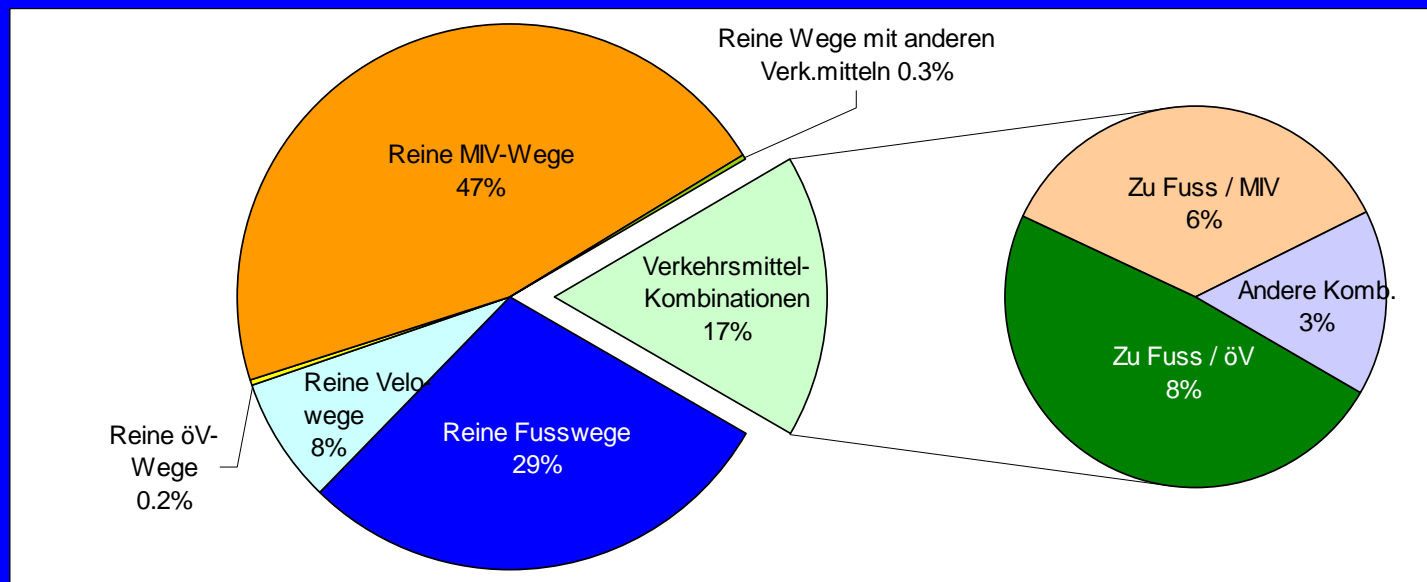
Quelle: Eigene Berechnungen auf Datenbasis BFS/ARE

# „Reine“ und kombinierte Verkehrsmittelwege

CH



SG



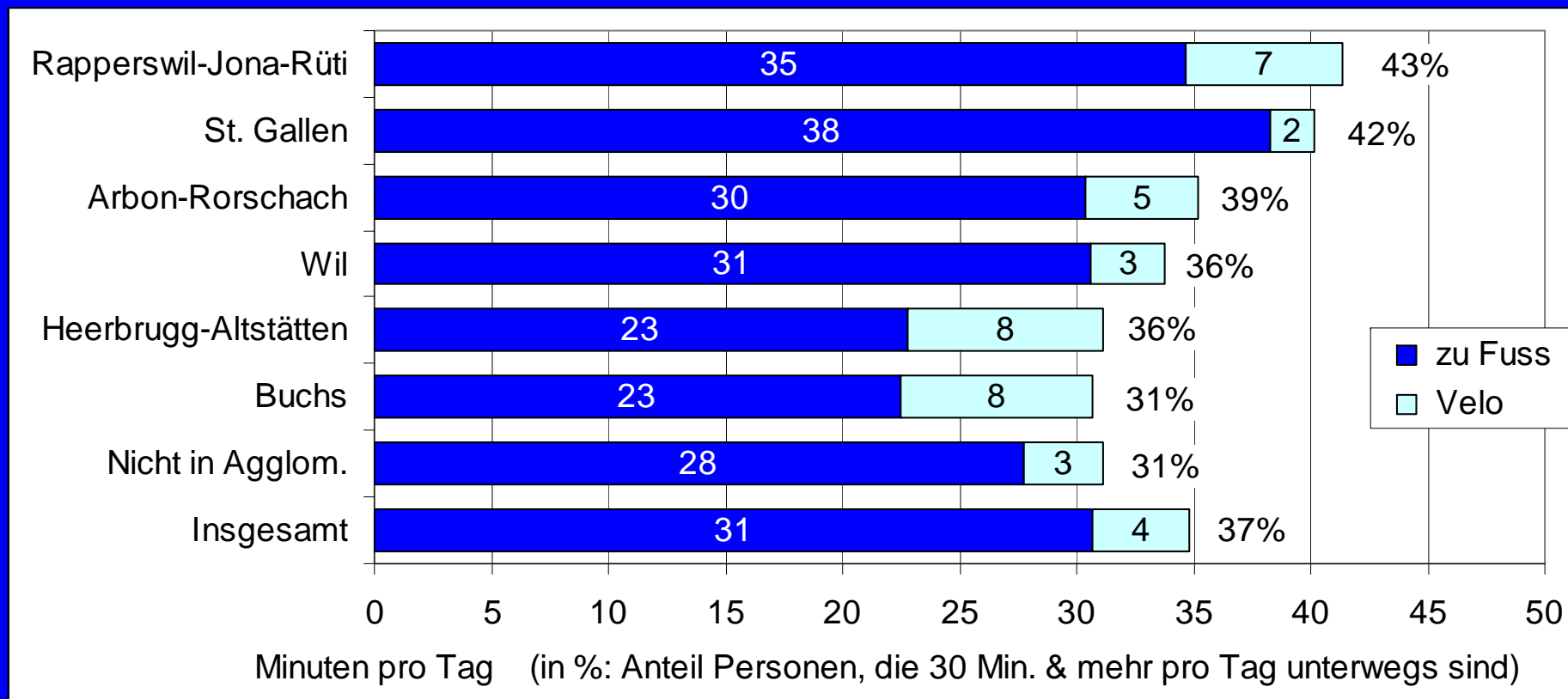
Quelle: Eigene Berechnungen auf Datenbasis BFS/ARE

Daniel Sauter, Urban Mobility Research, Zürich

Datenquelle: BFS, ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

# Unterwegszeit pro Tag zu Fuss und mit dem Velo

Gesundheitsrelevanter Bewegungsanteil in St. Galler Agglomerationen 2010

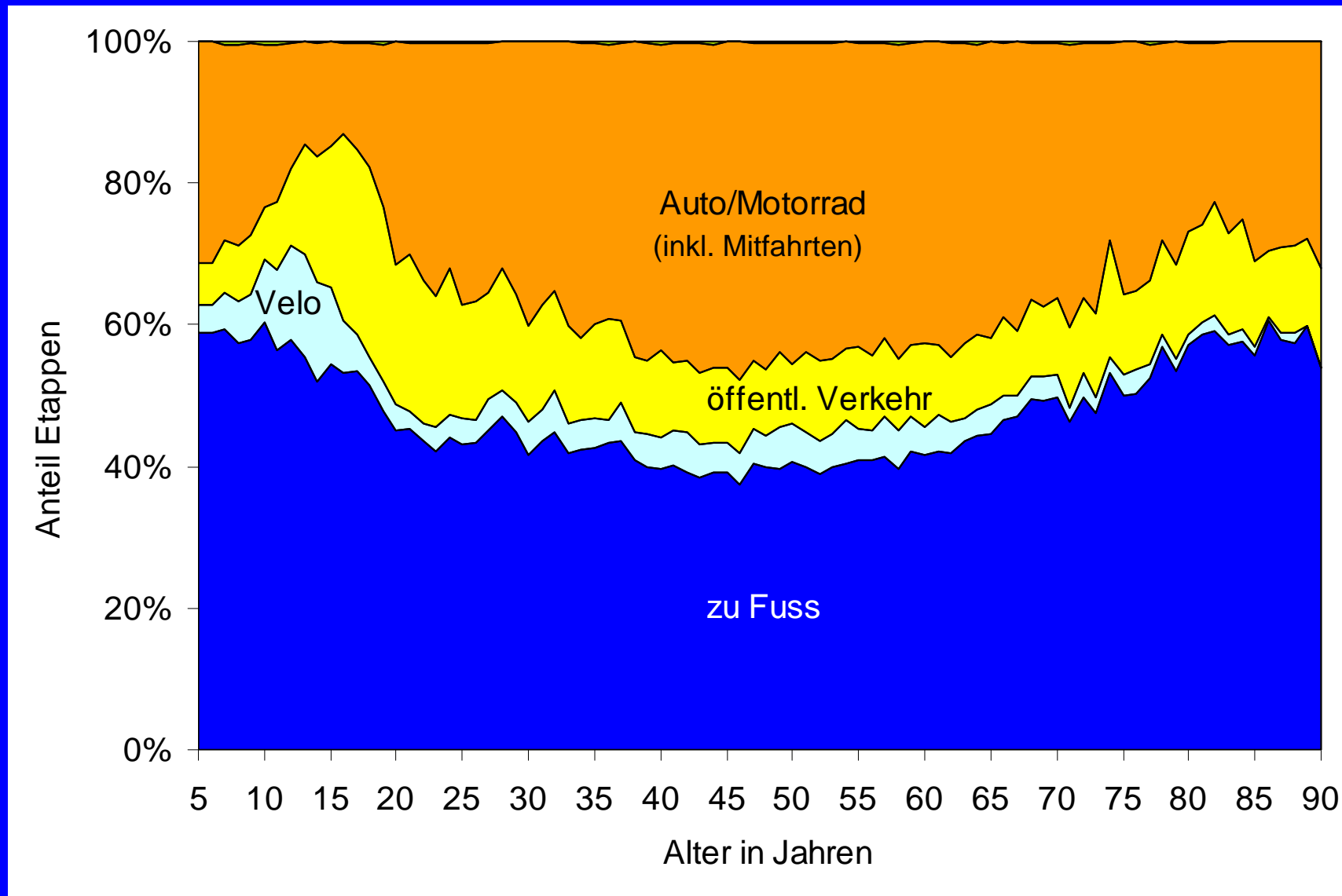


## Plus 30-60 Minuten Aufenthaltszeit im öffentlichen Raum\*

\* gemäss Erhebungen in Barcelona, London, Kopenhagen und den Niederlanden (siehe Making Walking Count, Walk21), leider keine Daten für die Schweiz

# Verkehrsmittelwahl nach Alter

Anteil der Etappen gesamtschweizerisch 2010



Datenquelle: BFS, ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

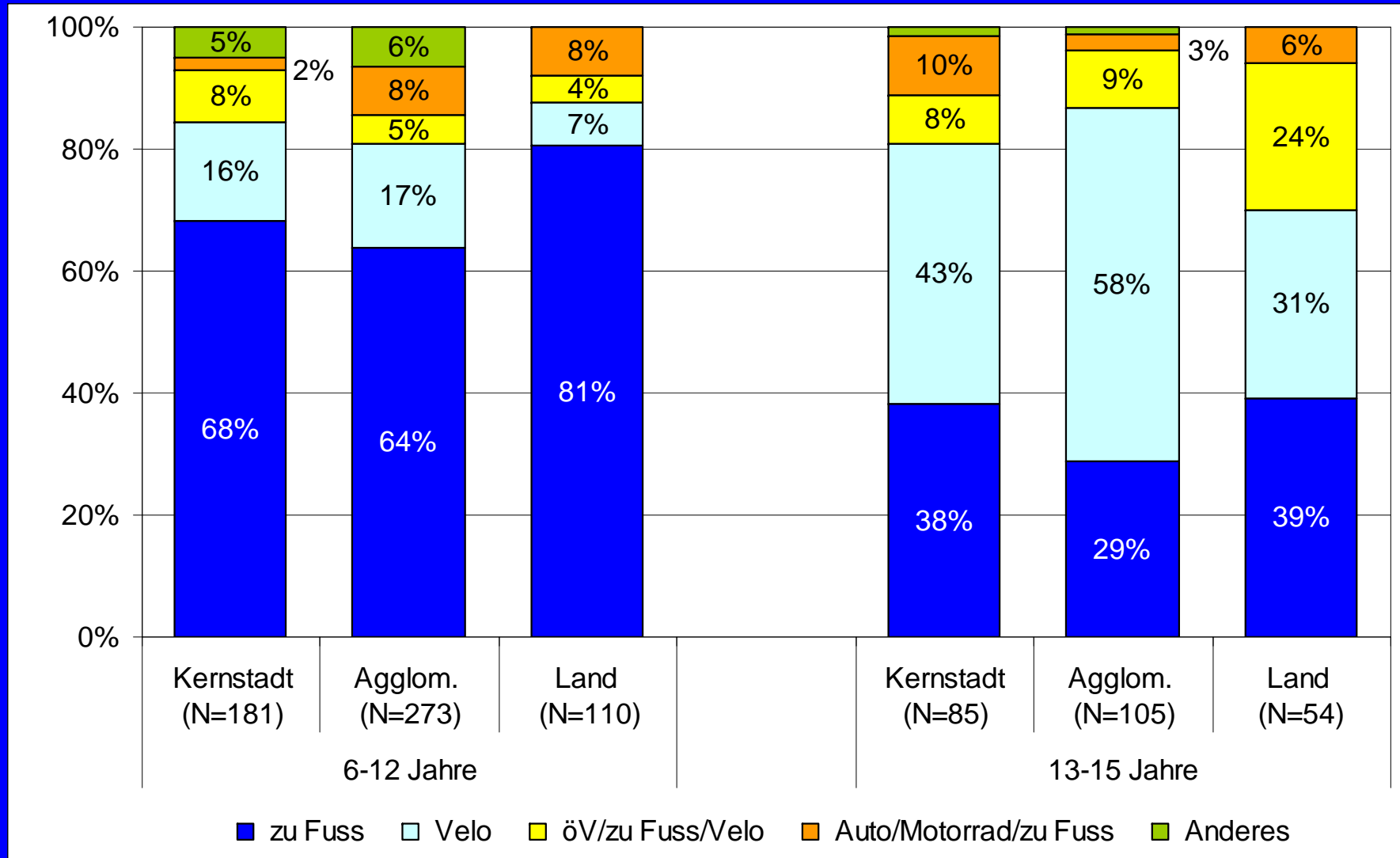
Quelle: Eigene Berechnungen auf Datenbasis BFS/ARE

Daniel Sauter, Urban Mobility Research, Zürich



# Verkehrsmittelwahl auf Schulwegen

nach Altersgruppen im Kanton St. Gallen 2010 (Achtung: geringe N)



Datenquelle: BFS, ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Quelle: Eigene Berechnungen auf Datenbasis BFS/ARE

Basis N = Anzahl Wege