

März 2023

Zu Fuss in der Pandemie



Wie die Covid-Pandemie den
Fussverkehr beeinflusste

Dominik Bucheli

www.fussverkehr.ch



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Inhaltsverzeichnis

1	Einfluss der Pandemie auf das Mobilitätsverhalten	3
2	Weniger Fussverkehr, aber	3
3	Gehen: in der Freizeit zugenommen	4
4	Gehen ist pandemieresistent	5
5	Gehen für die Zukunft fit machen	6
6	Literatur und Quellen	7

Impressum

Zu Fuss in der Pandemie

Wie die Covid-Pandemie den
Fussverkehr beeinflusste

Fussverkehr Schweiz
Klosbachstrasse 48
8032 Zürich
Telefon +41 (0)43 488 40 30
info@fussverkehr.ch
www.fussverkehr.ch

Autor: Dominik Bucheli

Titelfoto: Zürich Flurin Bertschinger

Abbildungen: Fussverkehr Schweiz
(sofern nicht anders angegeben)

Zürich, März 2023

1 Einfluss der Pandemie auf das Mobilitätsverhalten

Die Massnahmen zur Eindämmung des Coronavirus haben das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung stark beeinflusst. In der Schweiz hat sich gezeigt, dass während der Pandemie im öffentlichen Verkehr sowohl die Zahl der zurückgelegten Wege als auch die bewältigten Distanzen deutlich abgenommen haben. Beim motorisierten Individualverkehr MIV waren die Effekte während im Zeitraum der einschränkenden Massnahmen ähnlich: die zurückgelegten Wege und Distanzen waren ebenfalls reduziert. Sobald die Massnahmen aber gelockert wurden, nahmen sie wieder zu. (Bundesamt für Statistik (BFS), 2021; Etter, 2021). Beim Fuss- und Veloverkehr sind die Daten hingegen nicht so eindeutig. In Abhängigkeit der örtlichen Voraussetzungen und der eingesetzten Erhebungsmethoden variieren sie stark.

2 Weniger Fussverkehr, aber ...

In der Stadt Zürich wurden 2019 (im Jahr vor der Corona-Pandemie) an automatischen Fussverkehrsanzahlstellen 18'642'946 Zufussgehende gezählt. Im «Coronajahr» 2020 (mit den einschneidenden Lockdowns) waren es mit 14'272'585 deutlich weniger. Die Stadt Zürich eignet sich für diese Analyse, weil sie als einzige Stadt Open-Data-Datensätze von Fussverkehrsanzahlungen vom Jahr 2019 hat.

Eine detailliertere Betrachtung zeigt aber, dass die Entwicklung nicht einheitlich war (Abb. 1). Am deutlichsten haben die Frequenzen des Fussverkehrs an klassischen Pendler Routen (Weinbergfussweg), an Umsteigepunkten des ÖV (Zehntenhausplatz Unterführung) oder an den Hotspots des Nachtlebens und des Tourismus (Limmatquai) abgenommen. Strecken, die während des Lockdowns gesperrt waren (Seeuferpromenade, Lettenweg) haben im Coronajahr nur eine leichte Abnahme der Frequenzen zu verzeichnen, oder es waren im Jahresverlauf sogar gar keine Veränderungen zu beobachten. Hingegen nahmen an beliebten Spazierwegen wie am Hardeggsteg, am Katzenbach oder am Kloster-Fahr-Weg im Jahr 2020 die Fussverkehrsfrequenzen sogar deutlich zu.

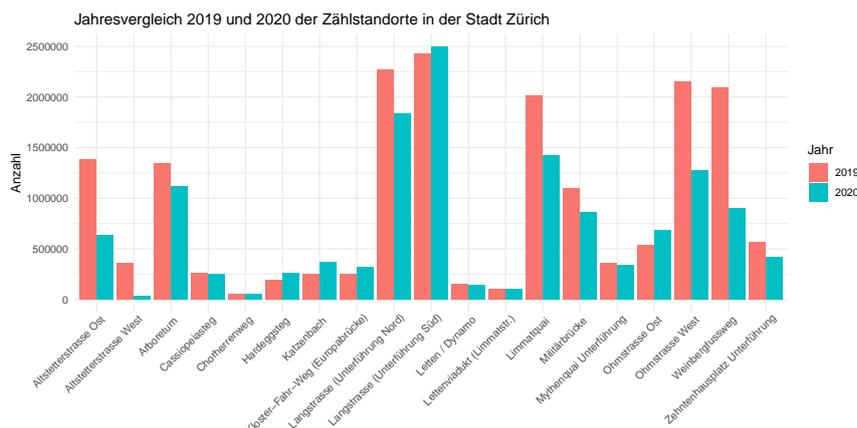


Abb. 1 – Auswertung der permanenten Fussverkehrszählstellen der Stadt Zürich. Daten: Stadt Zürich, 2021.

3 Gehen: in der Freizeit zugenommen

Die Fortbewegung zu Fuss findet nicht nur im Alltag (Arbeitswege, Besorgungen machen, Einkaufen etc.) sondern auch in der Freizeit statt. In der Freizeit ist das Gehen oft teil von Bewegungsaktivitäten oder sportlichen Aktivitäten. Auswertungen der Sport-App Strava.com zeigen, dass im «Coronajahr» 2020 die sportlichen Aktivitäten im Vergleich zu den Vorjahren deutlich zugenommen haben. Besonders deutlich zugelegt haben dem Fussverkehr zuzurechnende Sportarten wie Spazieren, Wandern und Laufen (Abb. 2). Diese Beobachtungen passen zu den Trends bei den permanenten Fussgängerzählstandorten in der Stadt Zürich, welche auf beliebten Spazier- und Joggingrouten im Jahr 2020 mehr Fussgänger:innen gezählt haben, als im Jahr 2019.

Abb. 2 – Unterschiede der geloggen Sportaktivitäten im Vergleich der Jahre 2019 und 2020 auf Strava.com. Strava erfasst die Aktivitäten von Weltweit 73 Mio. Sportler:innen und im Jahr 2020 wurden wöchentlich 21.5 mio. Aktivitäten hochgeladen. Abbildung: Strava, 2021

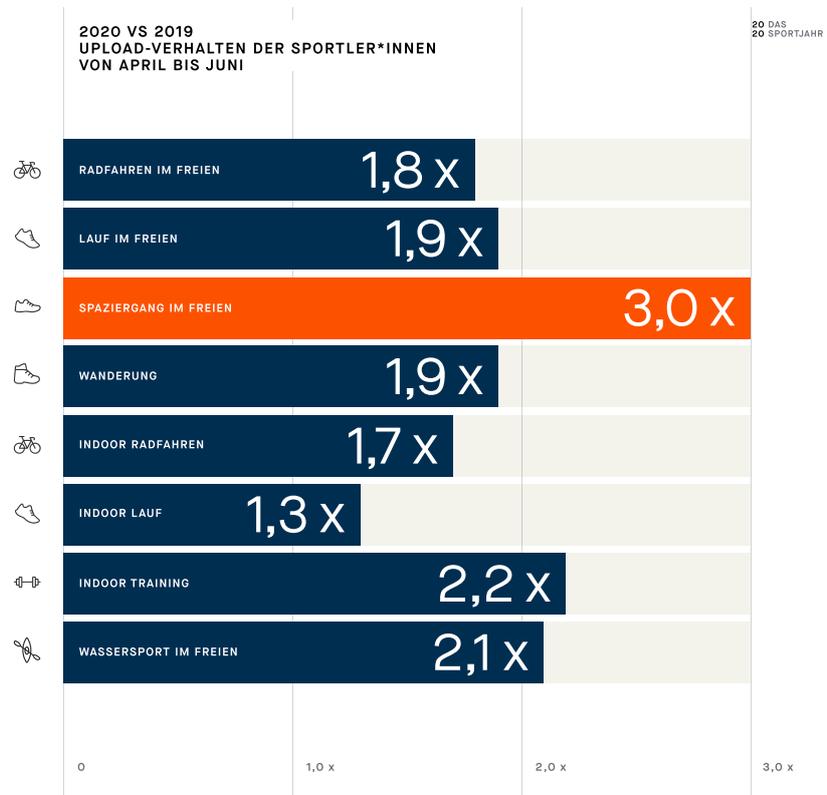
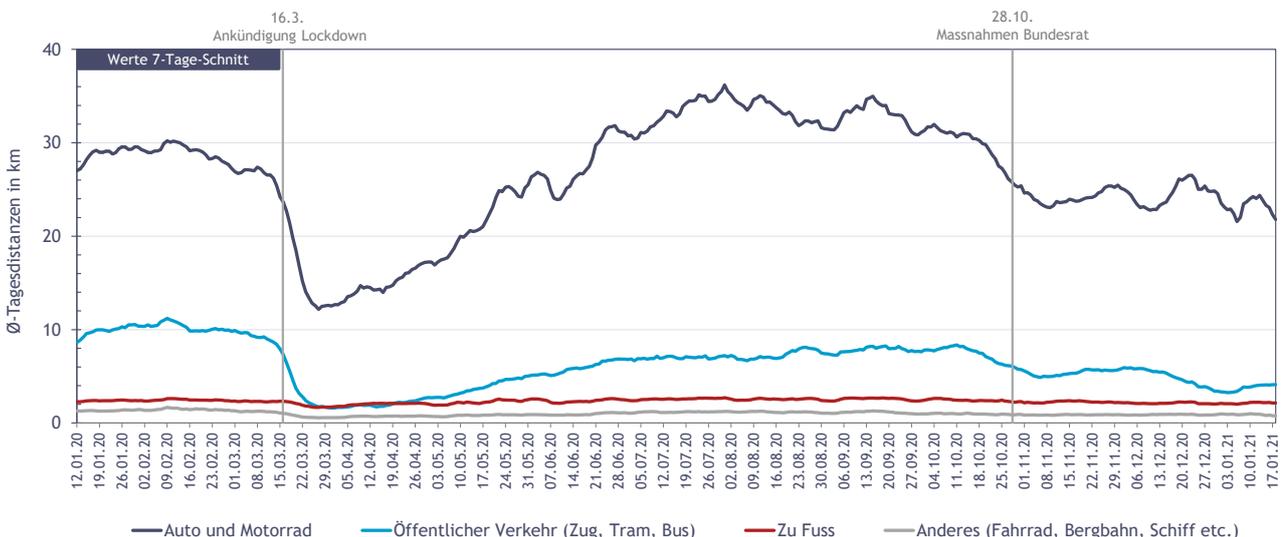


Abb. 3 – Tagesdistanzen nach Verkehrsmittelnutzung von 2'561 Personen. Abbildung: Etter, 2021)

Tagesdistanzen nach Verkehrsmittelnutzung



4 Gehen ist pandemieresistent

Mit Befragungen kann das Mobilitätsverhalten systematischer erfasst werden als mit Zählstationen und Sportapps. Für die Schweiz gibt es dazu zwei Studien:

- Bundesamt für Statistik (BFS), 2021. Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten. Bundesamt für Statistik (BFS), Neuenburg.
- Etter, G., 2021. Mobilitäts-Monitoring COVID-19 31.

Beide Auswertungen zeigen, dass das Gehen im Vergleich zu anderen Mobilitätsmodi weder durch die Pandemie, noch durch die Massnahmen der Behörden eingeschränkt wurde (Abb. 3 und 4). Im Gegenteil konnte das Gehen sogar im Vergleich zu den anderen Mobilitätsmodi an Bedeutung gewinnen. In der Bilanz über alle Phasen der Pandemie wurde sogar mehr gegangen. Weitergehende Aussagen sind nicht möglich, da es, im Gegensatz zu den anderen Verkehrsmitteln, zum Fussverkehr keine Spezialauswertung des BFS (2021) gibt.

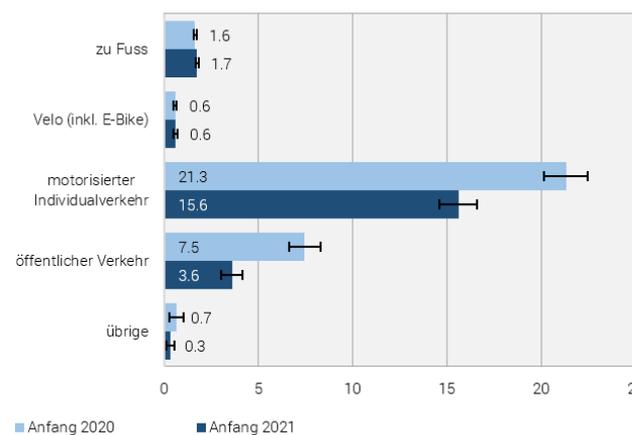
Abb. 4 – Tagesdistanz und Unterwegszeit nach Verkehrsmittel ein Vergleich des Jahresbeginns 2020 mit dem Jahresbeginn 2021. Abbildung: Bundesamt für Statistik (BFS), 2021

Tagesdistanz nach Verkehrsmittel, Anfang 2020 und 2021¹

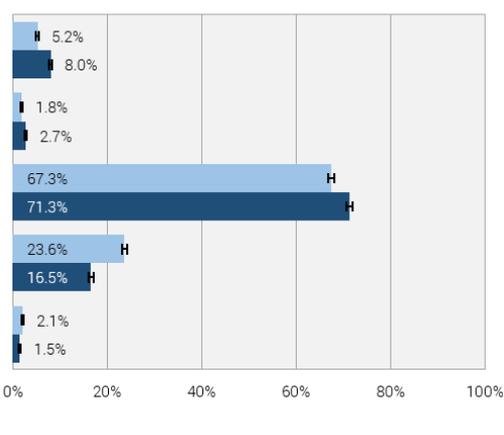
G 4

Strecken im Inland

Mittlere Tagesdistanz pro Person



Anteile



¹ 12.1.–7.3. 2020 und 10.1.–6.3. 2021

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV), experimentelle Sonderauswertung ohne Gewichtungen

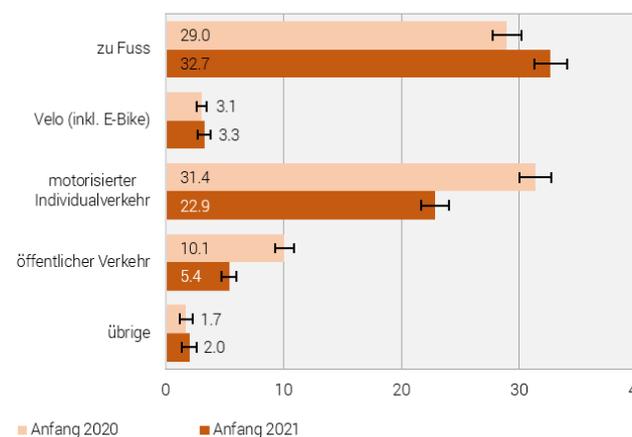
©BFS 2021

Tagesunterwegszeit nach Verkehrsmittel, Anfang 2020 und 2021¹

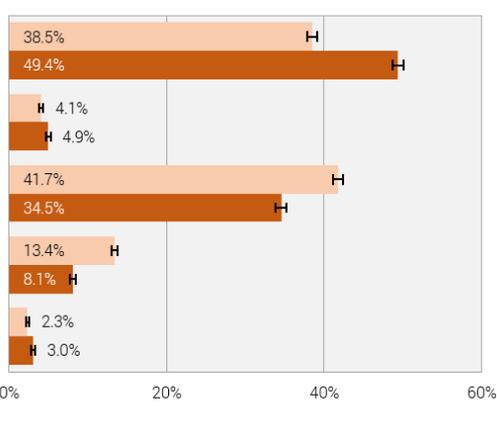
G 5

Ohne Warte- und Umsteigezeiten; Strecken im Inland

Mittlere Tagesunterwegszeit pro Person



Anteile



¹ 12.1.–7.3. 2020 und 10.1.–6.3. 2021

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV), experimentelle Sonderauswertung ohne Gewichtungen

©BFS 2021

5 Gehen für die Zukunft fit machen

Die Veränderungen des Mobilitätsverhaltens im Fussverkehr während der Pandemie sind interessant. Sie haben sich ja nach Standorten und spezifischen Aktivitäten unterschiedlich entwickelt. Bei punktuellen Zählungen könnte mancherorts abgeleitet werden, dass das Gehen während der Pandemie weniger wichtig war. Das Gegenteil ist der Fall. Der Fussverkehr ist wichtiger geworden, obwohl er nicht spezifisch gefördert wurde. Während in der Romandie während der Pandemie teilweise Fördermassnahmen für die aktive Mobilität umgesetzt wurden (z.B. Pop-Up-Radwege), wurden in der Deutschschweiz praktisch keine vergleichbaren Massnahmen realisiert. Massnahmen zur Förderung des Fussverkehrs gab es schweizweit keine. Der Fussverkehr wurde nicht aktiv gefördert, sondern zu Beginn der Pandemie wegen der Sperrung beliebter Parkanlagen und Spazierwege sogar eher behindert. Damit solche Entwicklungen in Zukunft nicht mehr geschehen, ist es wichtig, dass die Einsicht vermittelt werden kann, dass es sich beim Zufussgehen um ein Grundbedürfnis der Menschen handelt, das nicht grundlos reduziert werden. Gerade wenn während der Lockdown-Massnahmen vielfältige Aktivitäten eingeschränkt sind, ist es umso wichtiger, den Menschen das Gehen als Basismobilität zu ermöglichen. Aus diesem Grund sind die im folgenden aufgeführten Massnahmen notwendig.

A) Fussverkehr als gleichwertige Mobilität behandeln

Es ist bezeichnend: In der Spezialauswertung des Mikrozensus des BFS werden dem MIV, dem ÖV und dem Veloverkehr eigene Kapitel gewidmet. Dem Fussverkehr, der einzigen Fortbewegungsart, die während der Pandemie sowohl bei den zurückgelegten Distanzen als auch bei der Unterwegszeit zugelegt hat, wurde hingegen kein separates Kapitel gewidmet. Diese Ungleichbehandlung ist störend und erschwert die Analyse unnötig.

B) Normgerechte Fussverkehrsinfrastrukturen etablieren und Begegnungszonen fördern

Untersuchungen zur Ausstattung von Fussverkehrsinfrastrukturen zeigen, dass insbesondere Trottoirs, aber auch separate Fusswege die angestrebten und empfohlenen Normbreiten häufig nicht erreichen (Killer et al., 2022:31). Wären diese Fussverkehrsinfrastrukturen normgerecht erstellt, könnten auch im Krisenfall die empfohlenen Mindestabstände zwischen den Personen und Personengruppen besser eingehalten werden. Zudem sind im siedlungsorientierten öffentlichen Strassenraum, vor allem in den Wohnquartieren, vermehrt Regimes anzustreben, die ein besseres Nebeneinander verschiedener Fortbewegungsarten ermöglichen. Bei den Begegnungszonen handelt es sich um ein solches Regime, wo die Fahrbahn von Menschen zu Fuss mitbenutzt werden kann.

C) Mehr Raum zum Bewegen schaffen

Als es während des Lockdowns in Grünanlagen und an beliebten Spazierwegen eng wurde, haben die Behörden solche Fussverkehrsinfrastrukturen gesperrt. Das Beispiel Wien zeigt, dass auch anders reagiert werden kann. Während dieser Zeit wurden dem Fussverkehr zusätzliche Flächen zur Verfügung gestellt, indem MIV-Fahrbahnen gesperrt wurden. Wir lernen daraus: Wenn genügend Bewegungsraum zum Gehen vorhanden ist, wird es auch weniger eng und die Basismobilität ermöglicht.

6 Literatur und Quellen

Bundesamt für Statistik (BFS), 2021. Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten. Bundesamt für Statistik (BFS), Neuenburg.

Etter, G., 2021. Mobilitäts-Monitoring COVID-19 31.

Killer, V., Bucheli, D., Zweibrücken, K., 2022. GEHsund Städtevergleich Fussverkehr Schlussbericht: Fussgängerfreundlichkeit in 15 Gemeinden. Zürich.

Stadt Zürich, 2021. Daten der automatischen Fussgänger- und Velozählung - Viertelstundenwerte [WWW Document]. URL https://data.stadt-zuerich.ch/dataset/ted_taz_verkehrszaehlungen_werte_fussgaenger_velo (accessed 10.3.22).

Stadt Zürich. Standorte der automatischen Fuss- und Velozählungen [WWW Document]. URL https://data.stadt-zuerich.ch/dataset/geo_standorte_der_automatischen_fuss_und_velozaehlungen (accessed 10.3.22).

Strava, 2021. Das Sportjahr 2020. URL https://1n4rcn88bk4ziht713dla5ub-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2020/12/Germany_YIS_2020.pdf





Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera