

Fördern Begegnungszonen Arbeitsplätze?

Fachtagung 2022: Räume für Menschen

Die Begegnungszone wird 20 Jahre alt: Tendenzen und Herausforderungen

**- Präsentation mit punktuellen Ergänzungen für die Aufschaltung zu den
Tagungsunterlagen -**

22. Juni 2022, Zürich

Giesserei, Birchstrasse 108, 8050 Zürich

Forschungsauftrag

Analyse der ökonomischen Effekte von
Verkehrsberuhigungen anhand der Beschäftigung in
unterschiedlichen Zentrumstypen

IWSB (Lead) / EBP:

Beschäftigungseffekte der Verkehrsberuhigung von Zentren, Forschungsprojekt SVI
2015/005 auf Antrag der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und
Verkehrsexperten (SVI). Mai 2019

Download [RESEARCH+DATA-Shop - Mobilityplatform](#)

Untersuchungsgegenstand (1/2)

Verkehrsberuhigung

Signalisation

- Tempo-30-Zone
- Begegnungszone
- Fussgängerzone



Branchen

Zusammenzug ähnlicher Branchen
hinsichtlich Verkehrsnutzung,
Laufkundschaft etc. auf Basis NOGA-2-
Steller

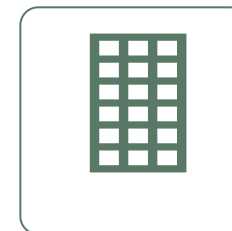
- Detailhandel
- Gastronomie
- Finanz-DL
- Sonst. Industrie
- Sonst. DL



Zentrum

Harmonisierte Bauzonen
nach ARE

- Zentrumszone
- Mischzone

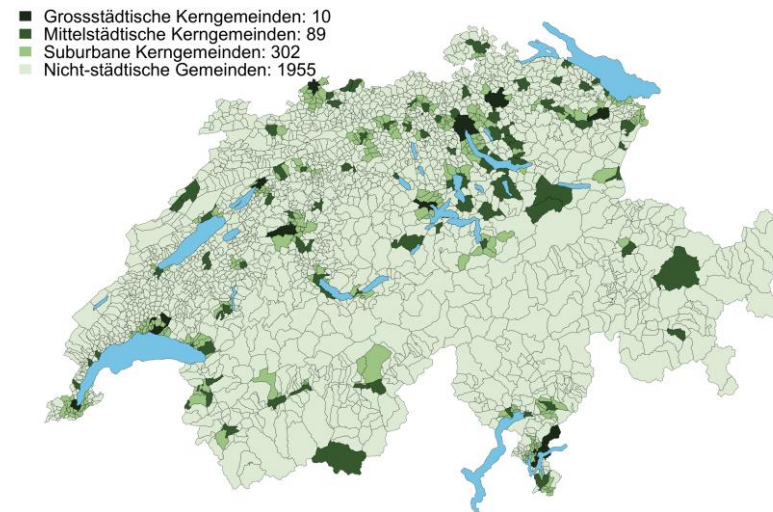


Untersuchungsgegenstand (2/2)

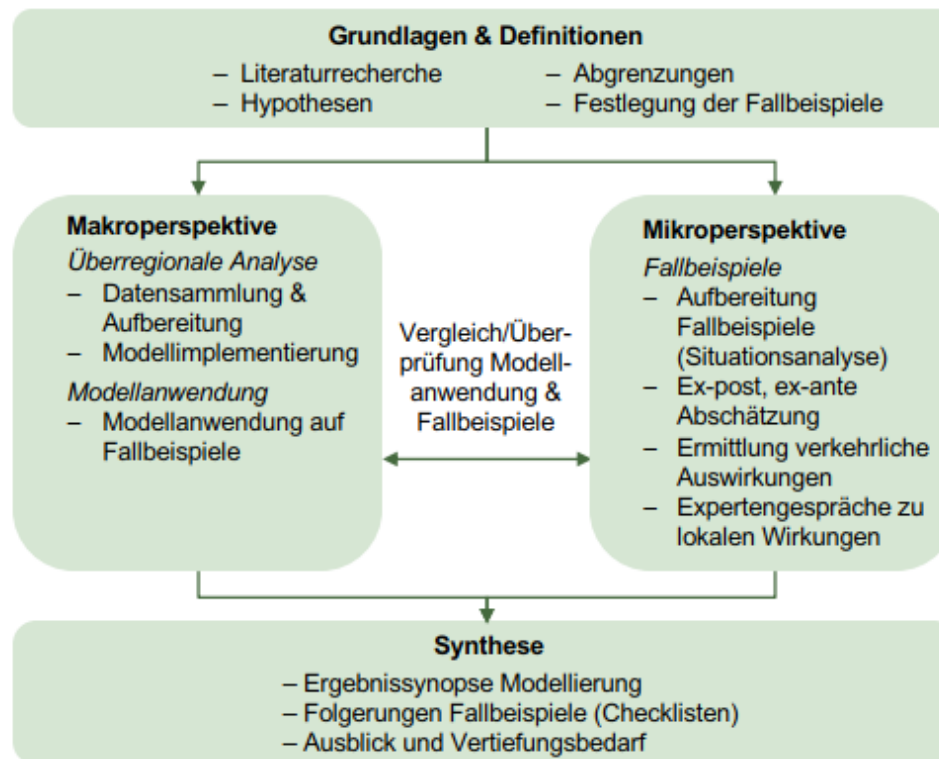
Gemeindetyp

Differenzierung auf Grundlage BFS-Agglomerationsdefinition & Stadtdefinition

- Grossstädtische Kerngemeinden
- Mittelstädtische Kerngemeinden
- Suburbane Kerngemeinden
- Nicht-städtische Gemeinden



Vorgehen



Anzahl Observationen 2001 bis 2014

Der Datensatz besteht aus den geocodierten Beschäftigten inklusive Brancheninformationen aus BZ/STATENT für die Jahre 2001, 2005, 2008, 2011, 2014.

	Keine Verkehrsb.	Tempo-30-Zone	Begegnungszone	Fussgängerzone	Total
Total	211'717	83'418	7'045	3'430	305'610
Grossstädtisch	79'266	65'999	4'590	3'430	153'285
Mittelstädtisch	19'896	2'007	717	0	22'620
Suburban	61'730	3'055	650	0	65'435
Nicht-städtisch	50'825	12'357	1'088	0	64'270
Zentrumszone	128'473	39'048	4'479	3'430	175'430
Mischzone	83'244	44'370	2'566	0	130'180

Makroperspektive: Beschäftigungseffekte von Begegnungszonen

	Industrie (prod. Gewerbe)	Detailhandel	Gastgewerbe	Finanz & Versich.	Sonstige DL	Total
Total	↘	→	↗	↗	↗	↗
Grossstädtisch	↘	→	↑	↗	↗	↗
Mittelstädtisch	→	→	→	→	↑	→
Suburban	→	↗	→	→	↗	→
Nicht-städtisch	↓	↗	↑	↑	→	↗
Zentrumszone	↓	→	↗	→	→	→
Mischzone	↘	→	↗	↑	↑	↑

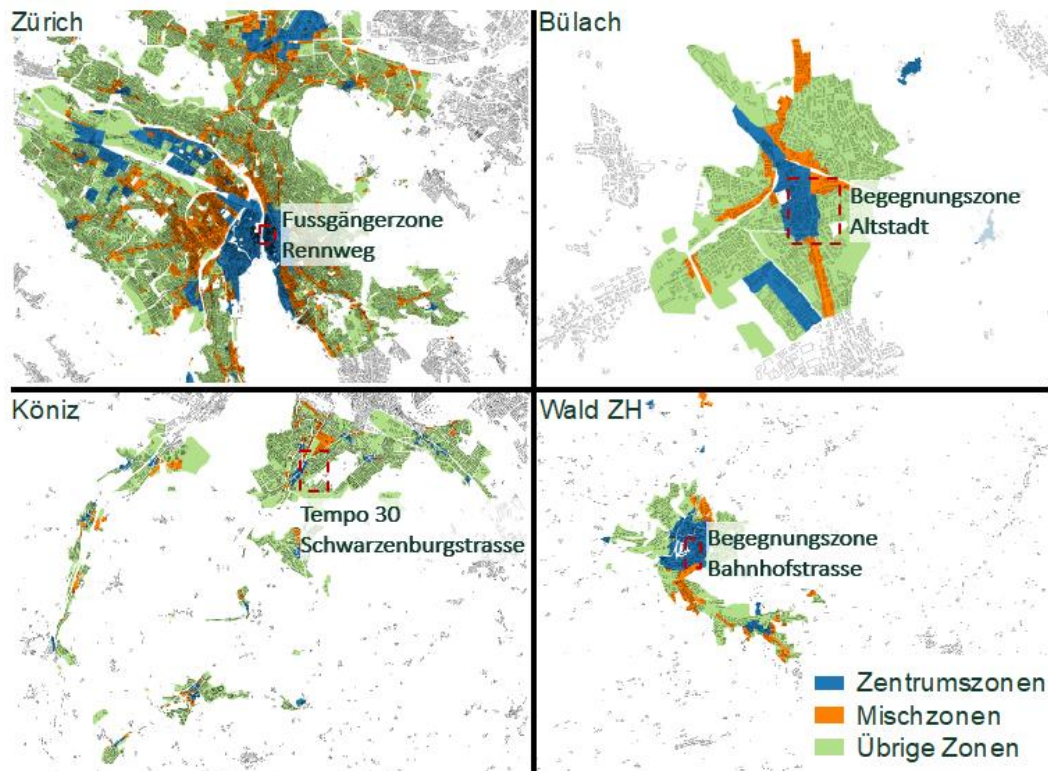
Legende

→ wenig relative Veränderung, ↗/↑ leichte/starke relative Zunahme, ↘/↓ leichte/starke relative Abnahme





Anmerkung: Die Totale sind nach Beschäftigten gewichtet.

Die Makroperspektive ermöglicht einen guten Orientierungsrahmen zur Einordnung von Beschäftigungseffekten als Folge verkehrsberuhigender Massnahmen. Es kann gesamthaft über alle Gemeinden bzw. für grössere Städte eine Vorhersage treffen und auf Basis der Branchengruppen plausible Aussagen machen. Es gilt aber nicht für jeden Einzelfall.

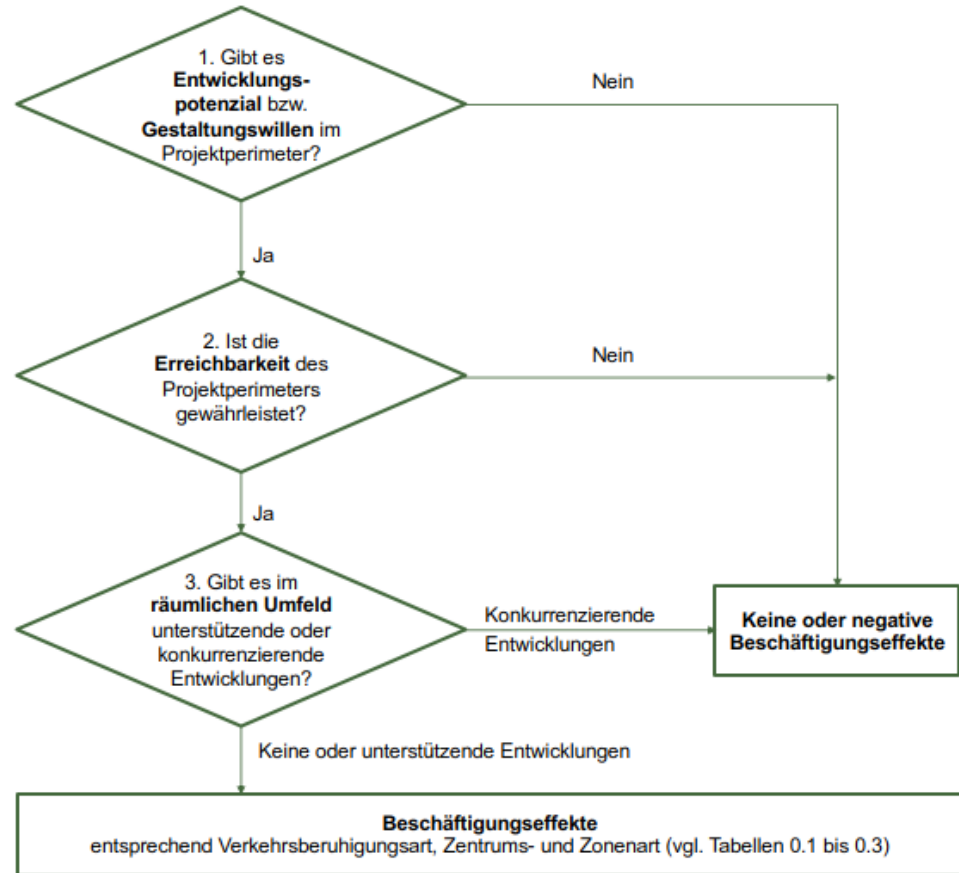
Und was ist im konkreten Einzelfall? Fallbeispiele



Beschäftigungseffekte in zwei Fallbeispielen mit Begegnungszone

Perimeter	Bülach Altstadt	Wald Bahnhofsstrasse
Untersuchungsperimeter.		
Gemeinde		

Und was ist im konkreten Einzelfall?



Checklisten zum Anwenden!

Tab. 36: Checkliste Gestaltungswille und Entwicklungspotenzial im direktem Projektperimeter einer Verkehrsberuhigung

Prüfkriterium	Erfüllt?
1. Auch ohne Verkehrsberuhigung besteht entlang der zu beruhigenden Strasse ein Grundangebot mit Dienstleistungen bzw. Detailhandel und/oder bereits eine hohe Aufenthaltsqualität: z.B. hohe Attraktivität für Flanieren und Verweilen, guter Mix aus Geschäften mit Gütern für den täglichen Bedarf, Gastronomie sowie weiteren Angeboten.	Ja/Nein
2. Es gibt ein städtebauliches "Nutzungskonzept" bzw. Gestaltungskonzept für den Fall einer Verkehrsberuhigung, mit dem eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität erreicht wird und welches zeitgleich mit der Verkehrsberuhigung umgesetzt werden soll.	Ja/Nein
3. Mit der Verkehrsberuhigung steht mehr Fläche für neue Nutzungen zur Verfügung, z.B. a. Vorplätze für Retailauslage; b. zentrale Fläche für Gastronomie, Kultur, Wochenmarkt u.ä.	Ja/Nein

Tab. 37: Checkliste Erreichbarkeit im direkten Projektperimeter einer Verkehrsberuhigung

Prüfkriterium	Erreichbarkeit verkehrsmittelübergreifend gewährleistet?
1. MIV: Es bestehen ausreichend Parkmöglichkeiten in Gehdistanz zum Projektperimeter.	Über alle Verkehrsmittel: Ja/Nein
2. ÖV: Es besteht ein attraktives Angebot im öffentlichen Verkehr (Distanz/Lage Haltestellen, Takt, Verbindungen).	
3. Velo: Es bestehen genügend und jeweils nahe bei den Zielen gelegene Abstellmöglichkeiten für Velos im Projektperimeter. Die Zugänglichkeit zum Perimeter ist gut (z.B. Velorouten, Topographie) und das Einzugsgebiet weist ein genügend hohes Potenzial für den Veloverkehr auf.	
4. Fussgänger: Der Perimeter bietet gute Zugangsmöglichkeiten. Gute Querungsmöglichkeiten innerhalb des Perimeters erlauben kurze und direkte Wege.	

Tab. 38: Checkliste weiteres Umfeld

Prüfkriterium	Erfüllt?
1. In unmittelbarer Nähe bestehen (oder entstehen neue) Wohnungen/Unternehmen, deren Bewohner/Beschäftigte als Kundschaft in Frage kommen.	Ja/Nein
2. Die nächsten städtischen Entwicklungsschwerpunkte vergrössern das Kundenpotenzial im Einzugsgebiet.	Ja/Nein
3. Die nächsten grösseren Entwicklungen im weiteren räumlichen Umfeld stehen in keiner Konkurrenz zur Entwicklung im Projektperimeter (z.B. bezüglich Angebotsmix, Zielgruppen, Image, Zentrumsbildung).	Ja/Nein
4. Möglichkeiten Detailhandel nach Bedarfskategorien:	
a. Täglicher Bedarf: Ist die Lage der Geschäfte mit Gütern für den täglichen Bedarf gut bezüglich intermodaler Erreichbarkeit?	Ja/Nein
b. Periodischer Bedarf: Ist das Markteinzugsgebiet ausreichend (Regionalzentrum ja/nein)? Kann ein Flanieren entlang den Fachgeschäften erwartet werden und ist somit ein Potenzial für Laufkundschaft vorhanden?	Ja/Nein
c. Episodischer Bedarf: Ist das Markteinzugsgebiet ausreichend (Regionalzentrum ja/nein)? In welchem Verhältnis stehen die Angebote zu benachbarten Dienstleistungen und zu den umliegenden Arbeitsplätzen?	Ja/Nein

Fazit

- Begegnungszonen haben gesamthaft über alle Gemeinden per Saldo positive Beschäftigungseffekte.
- Fallbeispiele zeigen, dass Beschäftigungseffekte auch von im Modell nicht erfassten bzw. nicht erfassbaren Variablen abhängen:
 - Entwicklungspotenzial bzw. Gestaltungswille einer Gemeinde
 - intermodale Erreichbarkeit
 - Entwicklungen im Umfeld der Verkehrsberuhigung

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit



Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich

Frank.Bruns@ebp.ch