



Begleitstudie «Bewegen, Begegnen, Beleben in Quartieren von Bern und Zürich»

Begleitstudie «Bewegen, Begegnen, Beleben in Quartieren von Bern und Zürich»

Begleitstudie zum Modellvorhaben nachhaltige Raumentwicklung: Projekt Bewegen, Begegnen, Beleben in Quartieren in Bern und Zürich

Forschungsbericht

Vertrags-ID (BAG).	142004395
Auftrag Nr. (BFH)	R.010349-10-83FE-01/02
Klassifizierung	öffentlich
Datum	5. Februar 2024
Auftraggeber	Fussverkehr Schweiz Jenny Leuba, Projektleiterin Klosbachstrasse 48, 8032 Zurich Tel. +41 (0)43 488 40 33 www.fussverkehr.ch/begegnen
Adresse der Forschungsstelle	Berner Fachhochschule Architektur, Holz und Bau Institut Siedlung, Architektur und Konstruktion Fachgruppe Urbane Transformationen Stadtlabor Biel-Bienne Aarbergstrasse 112, CH-2502 Biel Tel / Fax +41 (0)32 344 03 41/91 www.ahb.bfh.ch
Verfasser/in	Angela von Däniken, angela.vondaeniken@bfh.ch William Fuhrer, william.fuhrer@bfh.ch
Projektverantwortlicher	William Fuhrer, Prof. für Architektur und Urbane Transformationen
Institutsleitung	Dr. sc. Tobias Baitsch

Quelle Titelbild

Fotografie Camille Decrey: Bauaktion am Benteliweg, 2022

Zusammenfassung

Im Kontext der Verdichtung von Siedlungs- und Lebensräumen erhöht sich der Nutzungsdruck auf öffentliche Räume, insbesondere auch auf Quartierstrassen. Begegnungszonen (Tempolimit 20 km/h, Vortritt Zufussgehende) in Quartieren können für das Quartierleben in diesem Kontext eine wichtige Rolle einnehmen, dennoch findet heute in ihnen nur wenig Nutzung und Aufenthalt durch Anwohnende statt. Das Modellvorhaben "Bewegen, Begegnen und Beleben in Quartieren in Bern und Zürich" wurde initiiert von Fussverkehr Schweiz und dem Dachverband offene Kinder- und Jugendarbeit (DOJ). Es zielte darauf ab, das sozialräumliche Potenzial von Begegnungszonen für die Anwohnenden freizuspielen, indem es die Raumeignung des Strassenraumes für das Quartierleben und die Bewegung im Alltag fördert. In Zusammenarbeit mit dem Architekturbüro Atelier OLGa und durch einen transdisziplinären Prozess mit den Städten, wurden zwei Begegnungszonen in Quartieren in Bern und Zürich temporär und partizipativ umgestaltet, um Massnahmen zur besseren Nutzung des brachliegenden Potenzials zu erproben.

Das erste Ziel der Begleitstudie war, erstmals Daten zur Aufenthaltsqualität von Begegnungszonen in Wohnquartieren zu liefern. Die Veränderungen und Auswirkungen durch die Umgestaltungen der ausgewählten Begegnungszonen wurden in den Bereichen Bewegung, Begegnung und Belebung untersucht und bewertet.

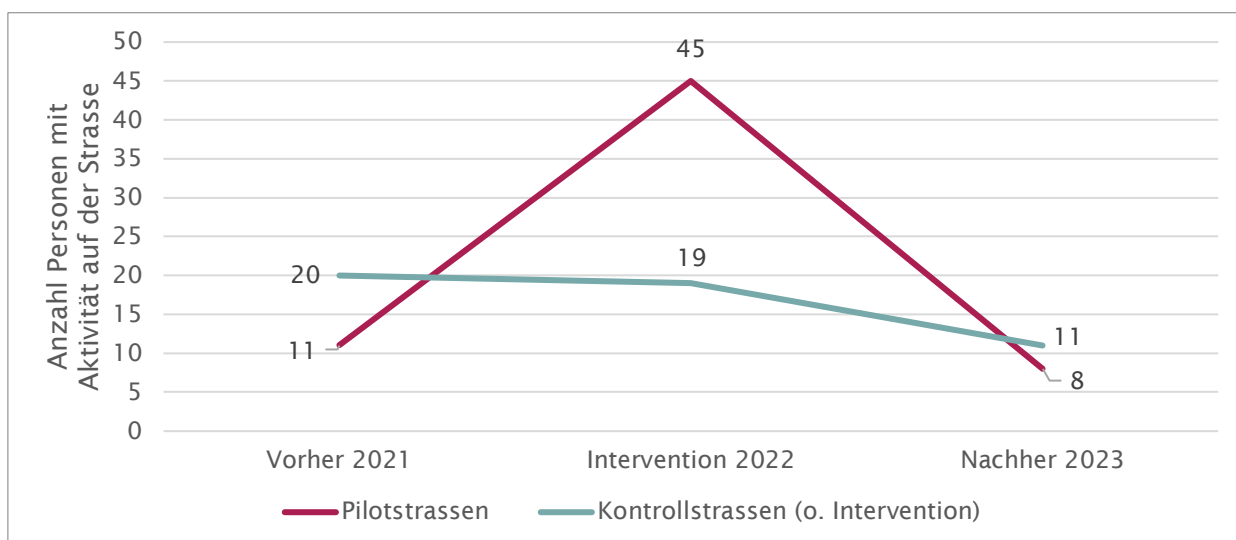
Das zweite Ziel der Studie war es, eine Methodik zu entwickeln, die es erlaubt, Erkenntnisse für die Untersuchung künftiger Umgestaltungsprojekte von Begegnungszonen zu gewinnen.

Mittels Längsschnittanalyse und einer Kontrollgruppe wurden die Auswirkungen der temporären Intervention auf die Aufenthaltsqualität der Begegnungszone untersucht. Zur Datenerhebung wendete die Studie qualitative und quantitative Forschungsmethoden an, wobei Aktivitäten und Interaktionen kartografiert, sichtbare Spuren dokumentiert, der motorisierte Verkehr¹ und die aktive Mobilität² gezählt sowie die Wahrnehmung und Einschätzung der Nachbarschaft zur temporären Umgestaltung mittels Befragung erfasst wurden.

Nach Auswertung der Daten kann eine positive Bilanz gezogen werden. In den Pilotstrassen konnte eine Steigerung der Anzahl Personen mit Aktivität auf der Strasse während der Intervention um das Vierfache (+34) im Vergleich zum Wert vor der Intervention (Grafik 1) festgestellt werden. Dem gegenüber bleibt in den Kontrollstrassen die Anzahl Personen mit Aktivitäten während dem Interventionszeitpunkt stabil (-1). Die Werte der Pilotstrassen sinken in der Nachher-Erhebung (ein Jahr nach Rückbau der Intervention) wieder in den Bereich des Ausgangswertes. Die beobachtete Halbierung der Aktivitäten in der Nachher-Erhebung in den Kontrollstrassen könnte durch externe Faktoren (bspw. eine Schulveranstaltung etc.) beeinflusst worden sein.

¹ Der motorisierte Verkehr umfasst alle Fahrzeuge, die ausschliesslich von einem Motor, resp. Elektroantrieb angetrieben werden.

² Zur aktiven Mobilität werden alle Verkehrsteilnehmenden gezählt, welche sich zur Fortbewegung entweder selbst bewegen oder von jemandem gestossen, resp. gezogen werden. Dazu gehören Zufussgehende, Fahrradfahrende, Personen mit E-Bikes, Skateboards, Inline-Skates, Trottinette, Kinderfahrzeuge, Rollstuhl, Kinderwagen usw.



Grafik 1: Aktivitäten auf den Pilot- und Kontrollstrassen vor der Intervention 2021, während der Intervention 2022 und nach der Intervention 2023. (Quelle BFH)

Definition: Aktivitäten = Summe von Anzahl Personen mit «Sitzen», «Stehen» und «Spielen».

Werden die verschiedenen Arten von Aktivitäten auf der Strasse betrachtet, nimmt während der Intervention die Aktivität «Sitzen» um das Vierfache auf 32 gezählte Aktivitäten zu und die Aktivität «Spielen» steigt von keiner gezählten Aktivität in der Vorher-Erhebung auf 9 Aktivitäten während der Intervention.

In den Pilotstrassen nahm die aktive Mobilität während der Intervention um 38 Prozentpunkte zu, während sie in den Kontrollstrassen stabil blieb. Nach der Intervention blieb die aktive Mobilität in den Pilotstrassen deutlich über dem Ausgangswert. Ebenfalls im Zusammenhang mit der Intervention in den Pilotstrassen könnte ein Rückgang des motorisierten Verkehrs gegenüber den Kontrollstrassen während der Intervention stehen. Da jedoch der motorisierte Verkehr in beiden Strassengruppen in der Nachher-Erhebung stark rückläufig ist, liegt die Vermutung nahe, dass es sich um eine allgemeine Tendenz weg vom motorisierten Individualverkehr handeln könnte.

Die qualitativen Befragungen zeigten auf, wie heterogen und divers Meinungen in einem Quartier ausfallen können. Speziell die Themen Verkehrssicherheit und mögliche Lärmbelastigungen sowie die Verfügbarkeit von Parkplätzen polarisierten.

Im Fall der beiden untersuchten Strassen konnte festgestellt werden, dass gezielte Gestaltungsinterventionen zur Förderung von Bewegung, Begegnung und Belebung in Quartieren funktionieren. Sie bieten ein grosses Potenzial für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und das Quartierleben. In der weiterführenden Forschung sollten Fragen zur Langzeitwirkung temporärer Gestaltungen betrachtet werden. Es gilt zu erforschen, wie temporäre Gestaltungen effektiv gefördert und umgesetzt werden können und welche Faktoren für anhaltende Effekte wichtig sind.

Keywords: Sozialraumforschung, Begleitstudie, Begegnungszonen, Quartierstrassen, Gesundheitsfördernde Umgebungen, Aussenraumqualitäten, temporäre partizipative Gestaltungen, Nutzungsintensität, Interaktionsintensität

Résumé

La pression sur l'espace public augmente dans un contexte de densification urbaine, en particulier pour les rues de quartier. Dans ce contexte, les zones de rencontre (vitesse limitée à 20km/h, priorité aux piétons) dans les quartiers peuvent jouer un rôle important pour la vie de quartier. Cependant, ces rues sont peu utilisées pour y séjourner aujourd'hui. Le projet modèle « Mouvement, rencontre et animation dans des quartiers de Berne et Zurich » a été mené par Mobilité piétonne Suisse et l'Association faitière pour l'animation socioculturelle enfance et jeunesse AFAJ. Il avait pour but de montrer le potentiel socio spatial des zones de rencontre pour les habitant·es, en favorisant l'appropriation de la rue pour la vie de quartier et le mouvement au quotidien. Deux zones de rencontre dans des quartiers de Berne et Zurich ont été réaménagées de façon temporaire et participative en collaboration avec l'atelier OLGa et via un processus transdisciplinaire avec les villes, afin de tester des mesures qui tirent profit du potentiel d'usage encore inépuisé des zones de rencontre.

Le premier objectif de l'étude d'accompagnement était de récolter des données sur la qualité de séjour dans les zones de rencontre de quartier. Elle s'est penchée sur la transformation et l'effet des réaménagements sur le mouvement, les interactions et l'animation dans les zones de rencontre étudiées.

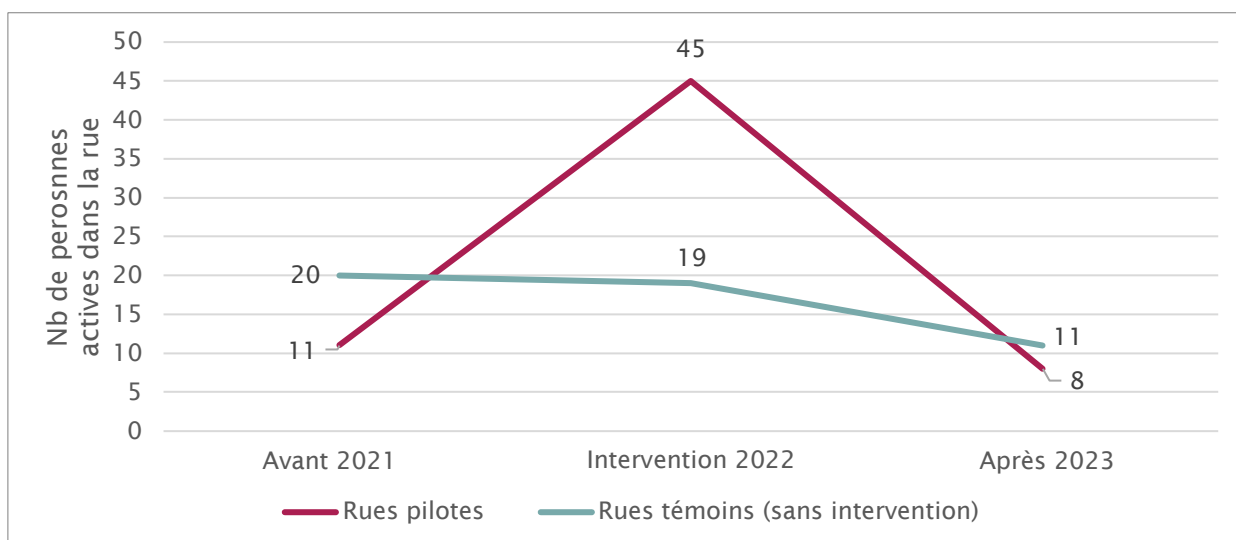
Le deuxième objectif de l'étude était de développer et tester une méthode qui permette d'acquérir des connaissances pour l'analyse de futurs projets de réaménagements dans des zones de rencontre.

L'impact des aménagements temporaires sur la qualité de séjour dans les zones de rencontre a été étudié au moyen d'analyses longitudinales et de groupes témoins. L'étude s'est appuyée sur des méthodes de recherche qualitatives et quantitatives pour récolter les données. Les activités et les interactions ont été cartographiées, les traces visibles documentées. Le trafic motorisé³ et la mobilité active⁴ ont fait l'objet de comptage et les habitant·es ont fait part de leur perception et de leur appréciation du réaménagement temporaire au travers d'une enquête.

Un bilan positif résulte de l'analyse des données. Dans les rues pilotes, le nombre de personnes actives dans la rue durant l'intervention a été multiplié par quatre (+34) en comparaison avec les valeurs d'avant l'intervention (Graphique 2). En comparaison, dans les rues témoins, le nombre de personnes actives pendant la durée de l'intervention reste stable (-1). Les valeurs des rues pilotes baissent et reviennent aux valeurs de départ lors de l'observation « Après » (une année après la déconstruction des aménagements). La division par deux des activités observées dans les rues témoins lors de l'observation « Après » pourrait s'expliquer par des facteurs externes (p. ex. une manifestation scolaire etc.).

³ Le trafic motorisé comprend tous les véhicules propulsés uniquement par un moteur, respectivement un moteur électrique.

⁴ Sont comptés dans la catégorie mobilité active tous les usagers·ères de la route, qui se déplacent par leur propre force, ou sont poussés ou tirés par quelqu'un. Cela comprend les personnes à pied, à vélo, en vélo électrique, en planche ou patin à roulettes, en trottinette, en vélo d'enfants, en chaise roulante, en poussette etc.



Graphique 2: Activités dans les rues pilotes et les rues témoins avant l'intervention 2021, pendant l'intervention 2022 et après l'intervention 2023. (Source BFH)

Définition : Activité = somme des personnes « assises », « debout » et « qui jouent ».

Si l'on considère les différentes activités dans la rue, l'activité « être assis » est multipliée par quatre durant l'intervention pour atteindre 32 activités et l'activité « jouer » passe de zéro occurrence lors de l'observation « Avant » à 9 occurrences pendant l'intervention.

La mobilité active a augmenté de 38 points de pourcent dans les rues pilotes durant l'intervention alors qu'elle est restée stable dans les rues témoins. La mobilité active est restée fortement au-dessus des valeurs de base après l'intervention dans les rues pilotes.

On a pu observer un recul du trafic motorisé par rapport aux rues témoins en lien dans les rues pilotes durant les interventions. Cependant, étant donné que le trafic motorisé recule fortement dans les deux catégories de rues lors de l'observation « Après », il est probable qu'il s'agisse d'une tendance générale d'abandon de la voiture individuelle.

L'enquête qualitative démontre à quel point les avis dans le quartier peuvent être hétérogènes. C'est le cas en particulier pour des thèmes qui polarisent, comme la sécurité routière, les possibles nuisances sonores ainsi que la disponibilité des places de parc.

Pour les deux rues étudiées, il a pu être constaté que des aménagements ciblés encouragent le mouvement, la rencontre et l'animation dans les quartiers. Ce type d'intervention représente un important potentiel pour améliorer la qualité de séjour et la vie de quartier. De futures études devraient interroger l'effet à long terme des aménagements temporaires. Elles pourraient étudier comment les aménagements temporaires peuvent être promus et mis en œuvre de façon efficace et identifier les facteurs qui permettent d'obtenir des effets durables.

Mots clé :

Recherche socio spatiale, étude d'accompagnement, zone de rencontre, rue de quartier, environnement favorable à la santé, qualité des espaces publics, aménagement participatif temporaire, intensité d'usage, intensité d'interaction

Summary

In view of the increasing density of urban development and living space, there is growing pressure on the use of public spaces, particularly streets in urban districts. Shared spaces (speed limit 20 km/h, priority for pedestrians) in urban districts can play a key role in neighbourhood life in this context, but residents are not currently using or spending much time in them. The 'Exercise, Encounter, Enliven (Bern and Zurich)' pilot scheme was launched by 'Pedestrian Mobility Switzerland' and the 'Dachverband offene Kinder- und Jugendarbeit (DOJ)' (Swiss federation of public youth work). This aimed to harness the potential of shared space for residents as social spaces by promoting the use of street space for neighbourhood life and exercise on a day-to-day basis. In collaboration with Atelier OLGa and through a transdisciplinary process with the cities, two shared spaces in urban districts in Bern and Zurich were temporarily redesigned, based on participation to trial measures aimed at improving use of redundant potential.

The study's primary objective was to collect data to, for the first time, measure the comfort of the shared spaces and their welcoming characters for neighbors to spend time in the residential districts. The changes and impact of the redesigned shared spaces were analysed to evaluate the 'Exercise, encounter, and enliven' project goals.

The study's second objective was to develop a method and to test whether it enabled findings to be obtained for the analysis of future redesign projects for shared spaces.

Using a longitudinal analysis method and a control group, the impact of the temporary measures on the meeting area's quality of environment was analysed. The study applied qualitative and quantitative research methods for data collection, mapping activities and interactions, documenting visible traces, counting levels of motorised traffic⁵ and active mobility⁶ and using surveys to record the neighbourhood's perception and views of the temporary redesign measures.

The data evaluation produced positive results. A four-fold increase in the number of people engaged in an activity on the pilot streets was recorded during the measures (+34) compared with the figure prior to their implementation (Figure 3). In contrast, the number of people engaged in an activity on the control streets remained stable (-1) during the period when the measures were implemented. In the follow-up survey – carried out a year after the measures were dismantled – the figures for the pilot streets fell back to the range of the initial values. The halving of activities observed on the control streets in the follow-up survey may have been influenced by external factors (e.g. a school event, etc.).

⁵ Motorised traffic refers to vehicles only powered by an engine or electric drive system.

⁶ Active mobility includes all road users who get around or travel by human-powered means or are pushed or pulled by somebody else. That includes pedestrians, cyclists and people using e-bikes, skateboards, inline skates, scooters, trailers for transporting children, wheelchairs and pushchairs, etc.

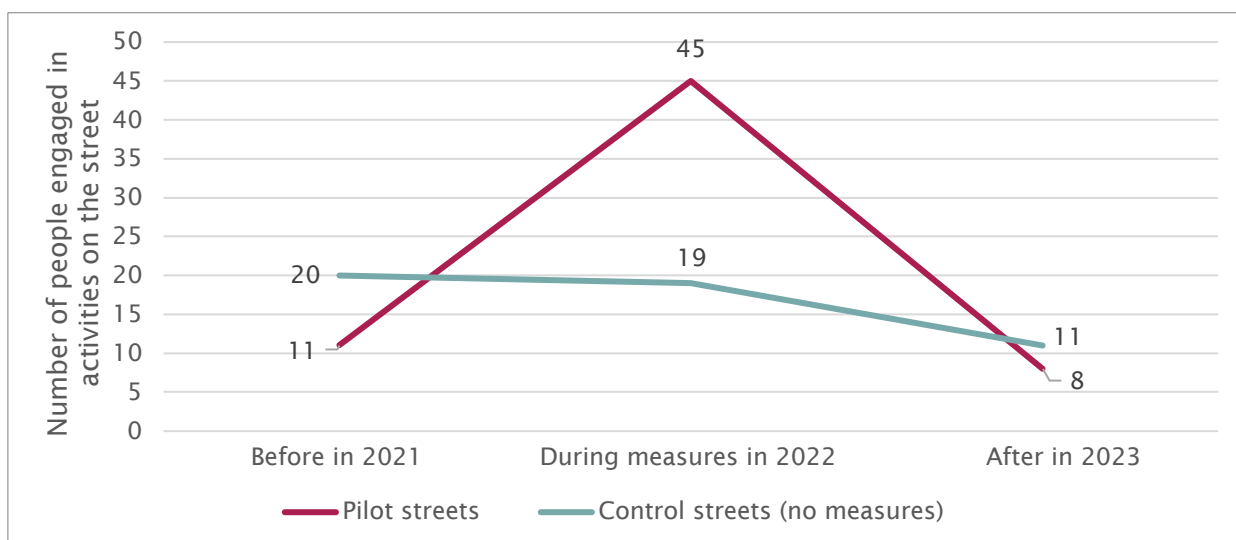


Figure 3: Activities on the pilot and control streets before the measures in 2021, during them in 2022 and after in 2023. (Source: BFH)

Definition: Activities = total number of people 'sitting', 'standing' and 'playing'.

Analysis of the various types of activity on the street shows that the activity of 'sitting' rose four-fold during the measures to 32 activities counted, while the activity of 'playing' increased from no activity recorded in the survey before the measures to 9 activities during their implementation.

Active mobility on the pilot streets went up by 38 percentage points during the measures, whereas it remained stable on the control streets. After the measures, active mobility on the pilot streets remained well above the initial results. Also in relation to the measures on the pilot streets, there was a decline in motorised traffic during the measures compared with the control streets. However, the fact that motorised traffic fell sharply in both street groups in the follow-up survey points to a general trend away from motorised private transport.

The qualitative surveys showed just how heterogeneous and diverse opinions in a district can be. In particular, opinion was divided over the issues of road safety, noise pollution and the availability of parking spaces.

The analysis of both street groups indicated that targeted design measures successfully promote the goals of 'exercise, encounter and enliven' in urban districts. They have great potential for improving the quality of the environment and life in such locations. Follow-up research will focus on aspects relating to the long-term impact of temporary design measures. This will explore how temporary design measures can be effectively promoted and implemented and aim to identify key factors in long-term impact.

Keywords: social space research, research study, shared space, urban district streets, health-enhancing environments, outdoor space quality, temporary participative design measures, usage intensity, interaction intensity

Inhalt

1	Einleitung	12
1.1	Projektbeschreibung Modellvorhaben	12
1.2	Untersuchte Begegnungszonen	14
1.2.1	Auswahl der Strassen	14
1.2.2	Analyse Pilotstrassen	15
1.2.3	Analyse Kontrollstrassen	17
1.3	Vergleich der Strassen	19
1.4	Kurzdokumentation Projektablauf	20
1.4.1	Teaser-Event	20
1.4.2	Intervention	22
2	Forschungsdesign	26
2.1	Forschungsziele und Fragestellungen	26
2.2	Theoretischer Rahmen	26
2.2.1	Aufenthaltsqualität	27
2.2.2	Freiwillige Aktivitäten	27
2.2.3	Verkehrsaufkommen	28
2.2.4	Wahrnehmung der Anwohnenden	29
2.3	Methodik	29
2.3.1	Längsschnittanalyse	29
2.3.2	Datenerhebungsmethoden	30
2.3.3	Übersicht Forschungsdesign	34
2.3.4	Datenanalyseverfahren	35
3	Ergebnisse	37
3.1	Freiwillige Aktivitäten	37
3.1.1	Aktivitäten auf der Strasse	37
3.1.2	Aktivitäten nach Art	39
3.1.3	Aktivität nach Altersgruppe	42
3.1.4	Aktivitäten mit Interaktion	45
3.1.5	Aktivitäten die länger als 15 Minuten dauerten	46
3.2	Spuren von Aktivitäten	48
3.2.1	Benteliweg Bern	48
3.2.2	Kyburgstrasse Zürich	50
3.2.3	Kontrollstrassen	51

3.3	Verkehrszählung	52
3.3.1	Aktive Mobilität	52
3.3.2	Motorisierter Verkehr	54
3.3.3	Verkehrszählung Stadt Bern am Benteliweg	56
3.3.4	Vergleich motorisierter Verkehr und aktive Mobilität	57
3.4	Online-Befragung	58
3.4.1	Rücklauf	58
3.4.2	Nutzung der Strasse als Aufenthaltsort	59
3.4.3	Sicherheitsempfinden für Zufussgehende und Kinder	61
3.4.4	Nachbarschaftliche Vernetzung	63
3.4.6	Resultate der qualitativen Befragung	65
4	Diskussion und Schlussfolgerungen	67
4.1	Auswirkungen in den Pilotstrassen	67
4.1.1	Freiwillige Aktivitäten	67
4.1.2	Verkehrsaufkommen	68
4.1.3	Fazit Aufenthaltsqualität	69
4.2	Eignung der Methodik	70
4.2.1	Quantitative Erhebungen	70
4.2.2	Qualitative Erhebung	71
4.3	Schlussfolgerungen	72
5	Verzeichnisse	74
5.1	Abbildungen	74
5.2	Tabellen	75
5.3	Grafiken	76
5.4	Literatur	79
6	Danksagung	81

7	Anhang	82
	7.1 Quartieranalyse	82
	7.1.1 Vergleich der Städte	82
	7.1.2 Benteliweg Bern	83
	7.1.3 Kyburgstrasse Zürich	87
	7.1.4 Werkgasse Bern	91
	7.1.5 Goldbrunnenstrasse Zürich	95
	7.2 Erhebungsvorlage	99
	7.3 Aktivitäten und Interaktionen	100
	7.3.1 Kartografie	100
	7.3.2 Weitere Analysen	106
	7.4 Dokumentation Spuren Kontrollstrassen	109
	7.4.1 Werkgasse Bern (KS)	109
	7.4.2 Goldbrunnenstrasse Zürich (KS)	110
	7.5 Verkehrszählung	112
	7.5.1 Perimeter	112
	7.5.2 Verkehrszählung einzelne Strassen	114
	7.5.3 Verkehrsteilnehmende aktive Mobilität	116
	7.6 Befragung	118
	7.6.1 Altersdemografie	118
	7.6.2 Autobesitz	120
	7.6.3 Haushaltstyp	121
	7.6.4 Wahrnehmung Verkehrssicherheit	123
	7.6.5 Nutzung der Strassen als Aufenthaltsort: einzelne Strassen	125
	7.6.6 Nachbarschaftlicher Zusammenhalt 1	127
	7.6.7 Nachbarschaftlicher Zusammenhalt 2	129
	7.6.8 Bemerkungen	131

1 Einleitung

1.1 Projektbeschrieb Modellvorhaben

Im Zuge der nachhaltigkeitsorientierten Entwicklung und deren räumlichen Ausformulierung im revidierten Raumplanungsgesetz wird eine Politik verfolgt, welche die Siedlungsentwicklung nach innen fördert. In der Folge dieser Verdichtung der Siedlungs- und Lebensräume erhöht sich der Nutzungsdruck auf städtische Freiräume. Der öffentliche Strassenraum nimmt hierbei eine Schlüsselrolle ein, insbesondere für das Leben im Quartier. Quartierstrassen, vor allem jene, die als Begegnungszonen gestaltet sind, bieten nicht nur eine erhöhte Sicherheit und tragen zu einer Reduktion von Lärm und Luftverschmutzung⁷ bei, sondern stellen in diesem Zusammenhang auch niederschwellige und unmittelbare Möglichkeiten für Freizeitaktivitäten und nachbarschaftliche Veranstaltungen dar.

Begegnungszonen, die auf ein harmonisches Miteinander der Verkehrsteilnehmer ausgerichtet sind, wobei Zufussgehende Vortritt geniessen und eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h für motorisierten Verkehr vorsehen, bieten ideale Voraussetzungen um kurze Wege, Bewegung und Begegnung in Siedlungen zu fördern. Trotz Verkehrsberuhigung wird von Fachleuten festgestellt, dass in der Regel wenig Aneignung⁸ der Begegnungszonen durch Anwohnende stattfindet. Daten dazu gibt es aber kaum, da bis heute in Begegnungszonen vor allem vom Standpunkt des rollenden Verkehrs evaluiert wird. Dabei gilt die Geschwindigkeit der vorbeifahrenden Autos und die Parkierung bei den Gemeinden als zu analysierenden Indikatoren für die Erfolgsmessung einer Begegnungszone.⁹ Die sozialräumlichen Aspekte des umliegenden Quartiers werden, wie auch die Aufenthaltsqualitäten im Aussenraum, die Nutzungs- und Interaktionsdichte oder die Aneignung der Begegnungszone durch die Nachbarschaft, bei der Bewertung nicht berücksichtigt. Dies sind jedoch wesentliche Merkmale für die Förderung von Lebensqualität in einer Nachbarschaft.

Das Potenzial von Begegnungszonen durch die Ermöglichung der Aneignung des Strassenraums vollständig auszunutzen war das Hauptziel des Projekts «Bewegen, Begegnen und Beleben in Quartieren in Bern und Zürich», das von Fussverkehr Schweiz und dem Dachverband offene Kinder- und Jugendarbeit (DOJ) initiiert wurde. Begegnungszonen sollten zunehmend so entwickelt werden, dass sie den vielfältigen Bedürfnissen der Quartiere gerecht werden. Planende sowie Akteure der soziokulturellen Arbeit sollen das Konzept der Begegnungszonen nicht nur als Mittel zur Verkehrsberuhigung sehen, sondern auch als ein wirkungsvolles sozialräumliches Instrument erkennen und dessen Potenzial vollständig nutzen.

In Zusammenarbeit mit dem Architekturbüro Atelier OLGa und durch einen transdisziplinären Prozess mit den Städten sowie den Quartierbewohnenden wurde die Idee der Begegnungszone weiterentwickelt. Dies geschah im Rahmen des Modellvorhabens 2020-2024 des Bundesamtes für Raumentwicklung.

⁷ Rechtliche und verkehrsplanerische Grundlagen für die Evaluation und Umsetzung von Begegnungszonen, Verkehrsteiner AG, Bern 2017

⁸ Mit Aneignung wird in diesem Kontext die Nutzung und in Besitznahme durch Anwohnende des Strassenraumes beschrieben.

⁹ [Begegnungszonen.ch/evaluation](https://www.begegnungszonen.ch/evaluation)

Zur Förderung der Begegnungszone als Raum für Begegnung und Bewegung wurden in Bern und Zürich im Sommer 2022 bereits bestehende Tempo 20 Zonen mittels partizipativer, soziokultureller und gestalterischer Interventionen für drei Monate umgestaltet. Diese Umgestaltung zielte darauf ab, eine vielfältigere Nutzung durch die Quartierbevölkerung zu ermöglichen. Der Grund für die befristete Dauer der Intervention brachte den Vorteil, dass das Projekt als ein Testlauf betrachtet werden konnte, wodurch administrative Hindernisse, insbesondere bei Bewilligungsverfahren, verringert wurden, was die Projektumsetzung überhaupt erst ermöglichte.

Das Modellvorhaben bot die Chance, eine ausführliche Begleitstudie mit dem Ziel durchzuführen, die Auswirkungen der Interventionen auf die Aufenthaltsqualität der Begegnungszone und im Vergleich mit zwei Kontrollstrassen (ohne Intervention) zu analysieren. Daten zur Nutzung und zur Wahrnehmung von Strassenräumen, insbesondere von Begegnungszonen in Quartieren gibt es noch kaum. Die Begleitstudie sollte deshalb Daten und Erkenntnisse liefern, um die Wirkung von Umgestaltungen zu dokumentieren. Gleichzeitig war es Ziel der Studie, eine Methodik zu entwickeln und diese auf ihre Eignung zu prüfen, um Erkenntnisse für die Evaluation künftiger Umgestaltungsprojekte von Begegnungszonen zu gewinnen.

1.2 Untersuchte Begegnungszonen

1.2.1 Auswahl der Strassen

Die Auswahl der Pilotstrassen wurde durch das Projektteam gemeinsam mit den städtischen Ansprechpersonen getroffen. Das Ziel der Wahl der Strassen war nicht primär, die Lage einer besonders bedürftigen Begegnungszone zu verbessern, sondern eine geeignete Ausgangslage zum Testen neuer Ideen und zum Sammeln von Erkenntnissen zu schaffen. Es sollte sich, im Sinne eines Modellvorhabens, um möglichst «gewöhnliche» Strassen mit Begegnungszone handeln, damit die Erkenntnisse auf möglichst viele andere Strassen übertragbar sind. Die Wahl der Kontrollstrassen folgte denselben Zielen und Ansprüchen.

Die Suche nach «Standardbegegnungszonen» gestaltete sich schwierig, denn städtische Strassenräume werden durch eine Konstellation aus einer Vielzahl von Themen geprägt, was dazu führt, dass jede Strasse, unabhängig von gemeinsamen Merkmalen, anders beschaffen ist. Die Strassen für das Projekt wurden nachfolgenden Kriterien ausgewählt:

- a) Der Strassenabschnitt ist bereits eine bestehende Begegnungszone in einem Wohnquartier und ist entsprechend beschildert.
- b) Der Strassenabschnitt wurde in den vergangenen zwei Jahren nicht umgestaltet.
- c) Im ausgewählten Abschnitt ist kein Strassenbauprojekt geplant, das in den kommenden 5 Jahren umgesetzt werden soll.
- d) Unmittelbar an der Strasse bzw. im Quartier wohnen Kinder.
- e) Anwohnende wünschen eine Aufwertung, wobei Potenzial für Interventionen besteht. Stark genutzte Begegnungszonen sind auszuschliessen.
- f) Personendichte, Wohnungsspiegel, Freiraumstruktur und -versorgung sowie Bautypologie geben Hinweise auf den Bedarf und den Nutzungsdruck.
- g) Lokale Akteure wie Schulen, Quartier- und Kulturvereine oder lokale Kleingewerbe wie Cafés sind bereit, während der Intervention unterstützend vor Ort zu sein.
- h) Es besteht Spielraum für Veränderungen bzw. die (Um-)Gestaltung des Standortes, beispielsweise durch die Aufhebung von Parkplätzen.
- i) Die ausgewählten Quartiere sind weder soziale Brennpunkte noch stark boomende Gebiete. Quartiere mit grösseren geplanten oder sich im Bau befindenden Neuüberbauungen sind für Interventionen weniger geeignet, da sich die Nutzung kurzfristig noch stark ändern könnte.
- j) Es gibt eine Präsenz und Bereitschaft zur Mitarbeit in der soziokulturellen Gemeinwesenarbeit.

Die zwei Quartierstrassen, welche für die Intervention ausgewählt wurden, sind der Benteliweg in Bern im Quartier Bümpliz Süd, und die Kyburgstrasse in Zürich im Quartier Wipkingen. Der Benteliweg wurde aufgrund mehrerer Anfragen der Anwohnenden für eine Verkehrsberuhigung und seiner Typologie mit Gehwegen und Parkplätzen ausgewählt. Zudem konnte der Quartierleist (Quartierverein) als Ansprechpartner gewonnen werden. Die Kyburgstrasse, obwohl sie an einen Park grenzt, wurde ausgewählt, da sie ähnlich wie der Benteliweg Gehwege und Parkplätze sowie einen aktiven Quartierverein aufweist. Als Kontrollstrassen wurden die Werkgasse in Bern, im Quartier Stöckacker, und die Goldbrunnenstrasse in Zürich, im Quartier Alt-Wiedikon, ausgewählt. Im Folgenden werden die Strassen vorgestellt und zum Zeitpunkt vor der Intervention miteinander verglichen.

1.2.2 Analyse Pilotstrassen

1.2.2.1 Benteliweg Bern

Der Benteliweg in Bern ist eine ca. 160 m lange Strasse in einem ruhigen Wohnquartier, umgeben von Reiheneinfamilienhäusern mit Gärten, einem Zweifamilienhaus in der Mitte, zwei Mehrfamilienhäusern und zwei Kindergärten mit grosszügigen Aussenbereichen (Abbildung 1). Im westlichen Teil ist die Strasse etwas breiter und verfügt über einen Gehweg, der jedoch vor den Reiheneinfamilienhäusern endet (Abbildung 2 links). Die Strasse wird im Bereich der Abzweigung zum Kirchackerweg enger und unübersichtlich, mit hohen Hecken auf einer Seite und den Vorbereichen der Reiheneinfamilienhäuser auf der anderen (siehe Abbildung 2 rechts). Die etablierte Begegnungszone erstreckt sich über die gesamte Länge der Strasse und schliesst die Kreuzung zum Bahnhöheweg sowie den Kirchackerweg mit ein.



Abbildung 1: Orthofoto Benteliweg (Foto: Swisstopo, 2022)



Abbildung 2: Benteliweg Blick Richtung Osten (linkes Bild); Abzweigung Kirchackerweg, Blick Richtung Osten

1.2.2.2 Kyburgstrasse Zürich

Die Kyburgstrasse in Zürich-Wipkingen zeichnet sich durch eine höhere bauliche Dichte und den Charakter eines ruhigen Innenstadtquartiers aus. Der etwa 60 m lange, als Begegnungszone ausgeschilderte Abschnitt der Kyburgstrasse, erstreckt sich von der Kreuzung zur Zeunerstrasse bis zur Kreuzung zur Landenbergstrasse (Abbildung 3). Die Kyburgstrasse grenzt direkt an den Landenbergpark, der ein beliebter Anziehungspunkt für Erholung, Begegnung und Spiel im Quartier ist (Abbildung 4 rechts). Die gegenüberliegende Strassenseite wird von einer sechsgeschossigen Blockrandbebauung mit kleinen Vorgärten gesäumt. Die Strasse verfügt auf beiden Seiten über Gehwege und Parkplatzreihen. Die mächtigen Bäume des Parks erstrecken sich über den Strassenraum und verleihen ihm ein grünes Erscheinungsbild (siehe Abbildung 4 links).



Abbildung 3: Orthofoto Kyburgstrasse und Landenbergpark (Foto: Swisstopo, 2022)



Abbildung 4: Kyburgstrasse mit beidseitigen Parkplätzen (linkes Bild); Blick in den Landenbergpark (rechtes Bild). (Fotos: BFH)

1.2.3 Analyse Kontrollstrassen

1.2.3.1 Werkgasse in Bern

Die Werkgasse in Bern liegt unweit vom Benteliweg. Es ist eine 260 m lange Strasse, die in einer Sackgasse für Autofahrende endet (Abbildung 5). Der erste Abschnitt der Begegnungszone zeichnet sich durch eine lockere Bebauung aus. Die meisten Gebäude sind klein, bestehend aus Einfamilien- und kleinen Mehrfamilienhäusern, mit kleinen Vorgärten und Gärten auf der strassenabgewandten Seite (siehe Abbildung 6 links). Der zweite Abschnitt der Strasse wird von grösseren Mehrfamilienhäusern geprägt, die giebelseitig zur Strasse stehen und einen Zwischenraum aufspannen, der durch Garagenbauten von der Strasse getrennt ist (Abbildung 6 rechts). Der Gehweg endet, sobald die Begegnungszone beginnt und setzt sich an der Strassenkreuzung fort. Die Strasse bleibt trotzdem übersichtlich.



Abbildung 5: Orthofoto Werkgasse in Bern (Foto: swisstopo, 2022)



Abbildung 6: Werkgasse mit dem Beginn der Begegnungszone im Westen (linkes Bild) und Strasse mit Blick in die Sackgasse (rechtes Bild). (Fotos: BFH)

1.2.3.2 Goldbrunnenstrasse in Zürich

Die Goldbrunnenstrasse in Zürich-Wiedikon ist von einer Blockrandbebauung umgeben, die einen grünen Innenhof mit Spielplatz einschliesst (Abbildung 7). Der Abschnitt mit Begegnungszone ist etwa 100 m lang. Die dreigeschossigen Gebäude entlang der Strasse haben kleine Grünstreifen, die teilweise von den Anwohnenden bepflanzt und als Sitzplätze genutzt werden. Die Nachbarschaft ist familiär, ruhig und man kennt sich untereinander (Abbildung 8). Die Strassen sind grösstenteils mit Parkplätzen und Gehwegen versehen. Am Meiliweg, gegenüber der Siedlung, befindet sich ein Kindergarten.



Abbildung 7: Orthofoto Goldbrunnenstrasse, Meiliweg, Berneggweg und Kirchbühlweg in Zürich. (Foto: swisstopo, 2022)



Abbildung 8: Blick in die Goldbrunnenstrasse in Zürich (linkes Bild) und Sitzgelegenheit im Vorbereich (rechtes Bild). (Fotos: BFH)

1.3 Vergleich der Strassen

Den vier untersuchten Strassen - Benteliweg und Werkgasse in Bern sowie Kyburgstrasse und Goldbrunnenstrasse in Zürich - ist gemeinsam, dass sie alle über ähnliche Merkmale wie Gehwege und Parkplätze entlang der Strasse verfügen. Zudem grenzen alle an nahegelegene Freiräume, die besonders für Kinder geeignet sind: Der öffentlich zugängliche Aussenbereich des Kindergartens am Benteliweg und in der Goldbrunnenstrasse, der Pausen- und Sportplatz beim Schulhaus in der Werkgasse sowie der grosszügige Landenbergpark neben der Kyburgstrasse. Die Anzahl der im Betrachtungsperimeter wohnhaften Kinder und Jugendlichen variiert zwischen 11 % (Werkgasse, Bern) und 21 % (Benteliweg, Bern). Der Anteil der Seniorinnen und Senioren liegt zwischen 9 % (Kyburgstrasse, Zürich) und 16 % (Benteliweg, Bern und Goldbrunnenstrasse, Zürich) liegt (Tabelle 1).

Die vier untersuchten Strassen unterscheiden sich erheblich in Bezug auf ihre Bebauungsdichte. Die Kyburgstrasse in Zürich hat mit 69 % Bodenbedeckung die dichteste Bebauung und mit 187.4 Anwohnenden/ha die höchste Bewohnerdichte, was zu einem deutlich höheren Nutzungsdruck auf diese Strasse führt (siehe Tabelle 1). Zum Vergleich liegen die tiefsten Werte in der Goldbrunnenstrasse bei 53 % Bodenbedeckung und 64.5 Anwohnenden/ha. Obwohl alle vier Strassen ein relativ grünes Erscheinungsbild haben, bietet nur die Kyburgstrasse durch die grossen Bäume des angrenzenden Parks ausreichend Beschattung im Strassenbereich. Eine detaillierte Analyse der vier Strassen findet sich im Anhang ab Seite 82.

Tabelle 1: Vergleich von Dichtekennzahlen und der Demografie in den untersuchten Begegnungszonen. Daten von vor der Intervention. (Quelle BFH)

	Pilotstrassen		Kontrollstrassen	
	Benteliweg Bern	Kyburgstrasse Zürich	Werkgasse Bern	Goldbrunnenstrasse Zürich
Dichte				
Bodenbedeckung - bebaut/befestigt*	55 %*	69 %***	56 %*	53 %***
Anzahl Anwohnende/ha**	64.9	187.4	92.5	64.5
Demografie***				
Unter 20 Jahre	21 %	17 %	11 %	19 %
20 - 64 Jahre	63 %	74 %	74 %	65 %
65 Jahre und älter	16 %	9 %	15 %	16 %

* Amtliche Vermessung Stadt Bern, 2020/Amtliche Vermessung Stadt Zürich, 2020

** BFS STATPOP 2017

*** Polizeiinspektorat Stadt Bern, Einwohnerdatenbank; 2019/Polizeiinspektorat Stadt Zürich, Einwohnerdatenbank; 2019

Alle Strassen waren zum Zeitpunkt der Studie bestehende Begegnungszone: Tempolimit 20 km/h, Vortritt Fussverkehr

1.4 Kurzdokumentation Projektablauf

1.4.1 Teaser-Event

Im Frühling 2021 sowie im Herbst 2021 wurde zunächst in Bern, danach in Zürich durch das Atelier OLGa ein Teaser-Event durchgeführt.

Anlässlich des Events wurden einerseits die Bedürfnisse der Anwohnenden erfragt, andererseits wurden sie darum gebeten die Strasse nach ihren Charakteristiken, Problemstellungen und Potenzialen einzuschätzen. Ebenfalls wurden den Anwesenden vor Ort aufgezeigt, wie eine belebte Begegnungszone aussehen könnte.

Dazu wurden in einem festlichen Rahmen verschiedene Spielmöglichkeiten für die Kinder angeboten und die Teilnehmenden konnten auf Stellwänden mit transparenten Plexiglasscheiben ihre Einschätzung der Strasse festhalten. Die Zeichnungen wurden durch das Projektteam fotografiert, Kommentare und Erklärungen wurden vor Ort nachgefragt und schriftlich festgehalten. Obwohl in Bern mit der Aufhebung der Coronamassnahmen damals soeben die Maskenpflicht bei öffentlichen Veranstaltungen aufgehoben wurde und es in Zürich regnerisch war, konnten an beiden Veranstaltungen insgesamt rund 60 Besuchende gezählt werden.

Die am Teaser-Event vom 5. Mai 2021 am Benteliweg in Bern gesammelten Zeichnungen und Kommentare (Abbildung 9) zeigen auf, dass der Benteliweg bezüglich des motorisierten Verkehrs als unsicher wahrgenommen wurde. Als Sicherheitsrisiken wurden hauptsächlich der dichte Durchgangsverkehr, die unübersichtliche Kreuzung zum Kirchackerweg sowie der fehlende Gehweg in diesem Bereich aufgeführt. In der Vergangenheit initiierten die Anwohnenden aus diesem Grund bereits verschiedene Vorstösse zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Bei der Kreuzung zum Kirchackerweg installierte die Stadt Bern in der Folge Schwellen und einen grossen Betonblock zur Bremsung des Verkehrs sowie eine Sitzbank. Trotz diesen Massnahmen wird als Aufenthaltsort der benachbarte Kirchackerweg bevorzugt.



Abbildung 9: Auswahl an Zeichnungen und Kommentaren auf Plexiglasscheiben vom Teaserevent am 5. Mai 2021 am Benteliweg in Bern. (Fotos: Atelier OLGa)

In der Kyburgstrasse in Zürich fand der Teaser am 15. September 2021 statt. Auf den Zeichnungen (Abbildung 10) und in den Kommentaren wurde der motorisierte Verkehr weniger thematisiert, dafür der an die Strasse angrenzende Park. Die Teilnehmenden zeigten auf verschiedene Weise, wie der Park mit der Kyburgstrasse verbunden werden könnte. So könnten ihrer Meinung nach die Parkplätze verschwinden, um Platz für Aktivitäten zu schaffen, die aus Platzgründen bislang nicht möglich waren.



Abbildung 10: Auswahl von Zeichnungen und Kommentaren auf Plexiglasscheiben am Teaserevent in der Kyburgstrasse in Zürich. (Fotos: Atelier OLGa)

1.4.2 Intervention

In einem nächsten Schritt wurden im Frühling 2022 der Benteliweg in Bern sowie die Kyburgstrasse in Zürich partizipativ mit interessierten Anwohnenden und unter Anleitung und Planung von Atelier OLGa partizipativ umgestaltet.

Die Aufhebung von Parkplätzen prägte die Durchführung der Umgestaltung stark. Um das Einsprache-Risiko zu minimieren, wurde ein vereinfachtes Bewilligungsverfahren durchgeführt, womit die Dauer der Intervention auf drei Monate begrenzt wurde.

Das Atelier OLGa hat aufbauend auf den Erkenntnissen des Teaser-Events einen Konzeptplan erstellt und in Zusammenarbeit mit den Behörden Flächen definiert, in denen die Umgestaltung stattfinden konnte. So entstand freier Spielraum, um vor Ort mit den Anwohnenden entscheiden zu können, wie die Holzmöbel oder die Bodenbemalung genau aussehen sollen.

Das Interesse und Engagement für die Umsetzung waren in beiden Pilotstrassen gross. Klein und Gross haben trotz zeitweise schlechten Witterungsbedingungen mit angepackt, tatkräftig gebaut und gepinselt (Abbildung 11). Am Benteliweg waren es an den drei Tagen insgesamt rund 60 Personen, in der Kyburgstrasse etwa 80 Personen.



Abbildung 11: Bautag am Benteliweg in Bern. (Fotos: Camille Decrey)

1.4.2.1 Intervention Benteliweg Bern

Am Benteliweg wurden vier Möbelinseln gebaut und drei Parkplätze aufgehoben (Abbildung 12). Eine Möbelinsel befand sich ganz am Ende des Benteliwegs auf der Kreuzung zum Bahnhöheweg und markierte den Beginn der Begegnungszone. Auf der Kreuzung zum Kirchackerweg wurde eine Bodenbemalung angebracht, die bestehende Sitzbank und das grosse Betonrohr mit Strassenschild blieben bestehen und wurden ebenfalls mit Farbe verziert. Die grosse Möbelinsel in der Mitte der Strasse erstreckte sich von einem Parkplatz, welcher aufgehoben wurde, über das Trottoir und markierte den Eingang des Kindergartens (Abbildung 13, links). Durch die Setzung standen die zu Fussgehenden vor der Wahl über das Möbel zu klettern oder auf die Strasse auszuweichen, was ein paar Meter weiter sowieso notwendig wurde, da hier das Trottoir endet. Zwei weitere kleine Möbelinseln befanden sich beim zweiten Kindergarten auf beiden Strassenseiten (Abbildung 13, rechts), damit der Übergang für die Kinder sicherer wurde. Die Begegnungszone wurde wiederum in der Kreuzung zur Burgunderstrasse mit einem Bodenfresko markiert.

Benutzte Objekte: Bodenfresko (pink), Steinquader (grau), Holzmöbel (orange), Blumenkisten (grün), drei aufgehobene Parkplätze (gelb)

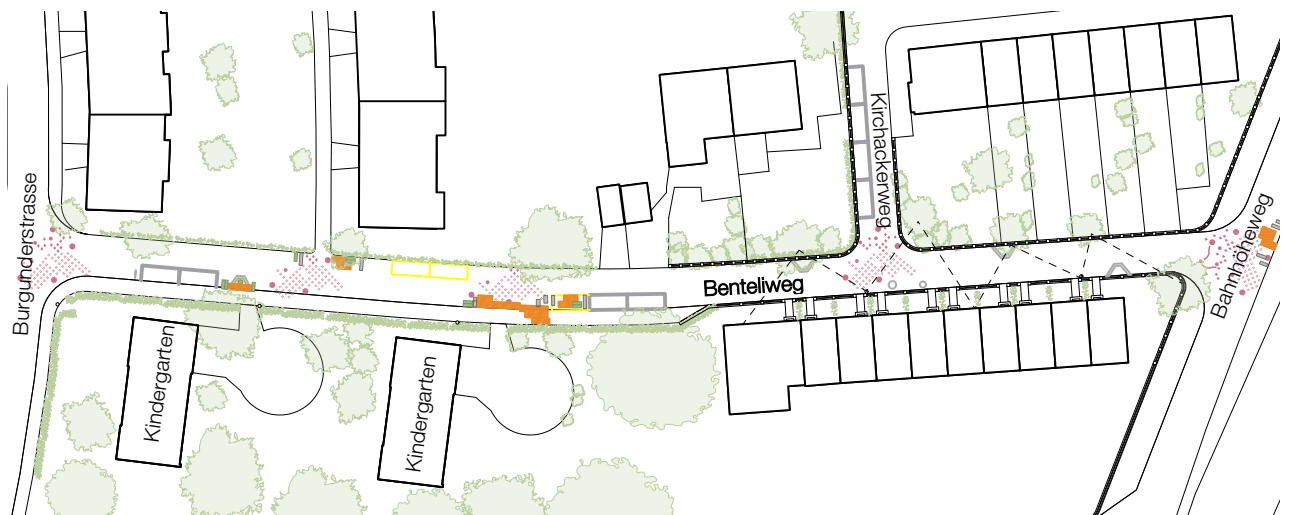


Abbildung 12: Geplante Intervention am Benteliweg Bern: Holzmöbel (orange), Bodenmarkierungen (rosarot), aufgehobene Parkplätze (gelb), Pflanzkisten (grün). Massstab 1 :1000 (Plandarstellung: BFH)



Abbildung 13: Intervention mit Holzmöbeln, Pflanzkisten und Bodenbemalung am Benteliweg in Bern. (Foto Camille Decrey)

1.4.2 Intervention Kyburgstrasse Zürich

In der Kyburgstrasse wurde eine ganze Reihe mit neun Parkplätzen und zwei weiteren auf der gegenüberliegenden Strassenseite für die Dauer der Intervention aufgehoben. Sieben Möbelinseln wurden platziert, fünf davon auf der Parkseite (Abbildung 14). Die grossen Bäume bilden ein schönes Blätterdach und spenden Schatten. Da der Park gleich neben der Strasse liegt, wurden keine Pflanzkisten installiert. Die Holzmöbel sind sehr unterschiedlich ausgestaltet, zwei davon weisen einen Tisch auf (Abbildung 15 Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.). Die neuen Bodenbemalungen markieren den Anfang und das Ende des Interventionsperimeters zwischen der Zeuner- und Landenbergstrasse. Durch die Setzung der Möbelinseln auf die aufgehobenen Parkplätze wird der Übergang vom Trottoir zur Strasse fließend. Die mächtigen Bäume unterstreichen diesen Ansatz und wirken im neuen Kontext noch stärker.

Benutzte Objekte: Bodenfresko (pink), Steinquader (grau), Holzmöbel (orange), acht aufgehobene Parkplätze (gelb)

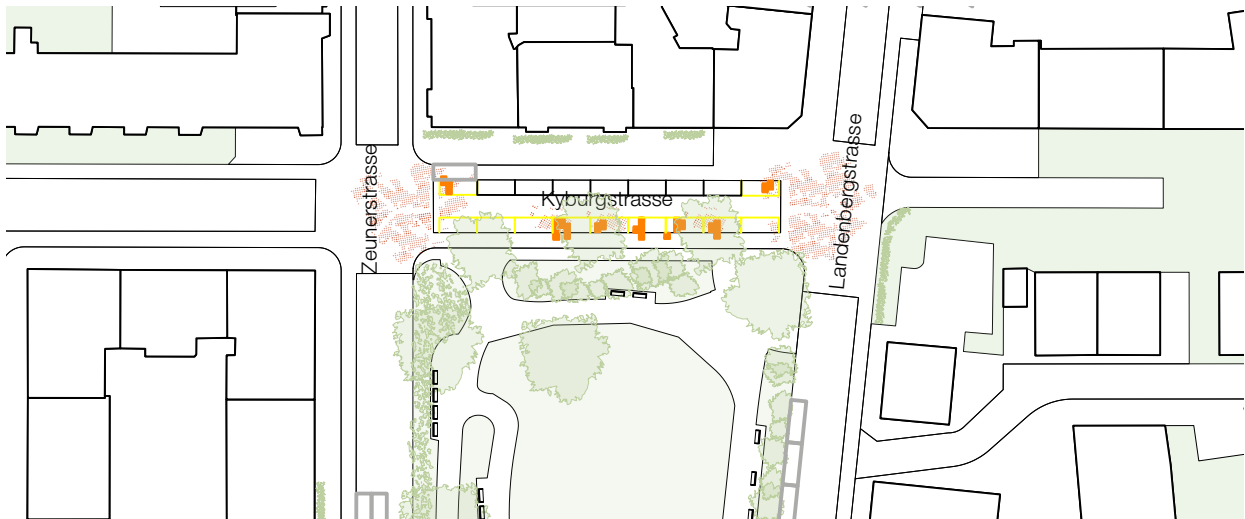


Abbildung 14: Geplante Intervention in der Kyburgstrasse in Zürich. Holzmöbel (orange), Bodenmarkierung (rot), aufgehobene Parkplätze (gelb). Massstab 1:1000 (Plandarstellung: BFH)

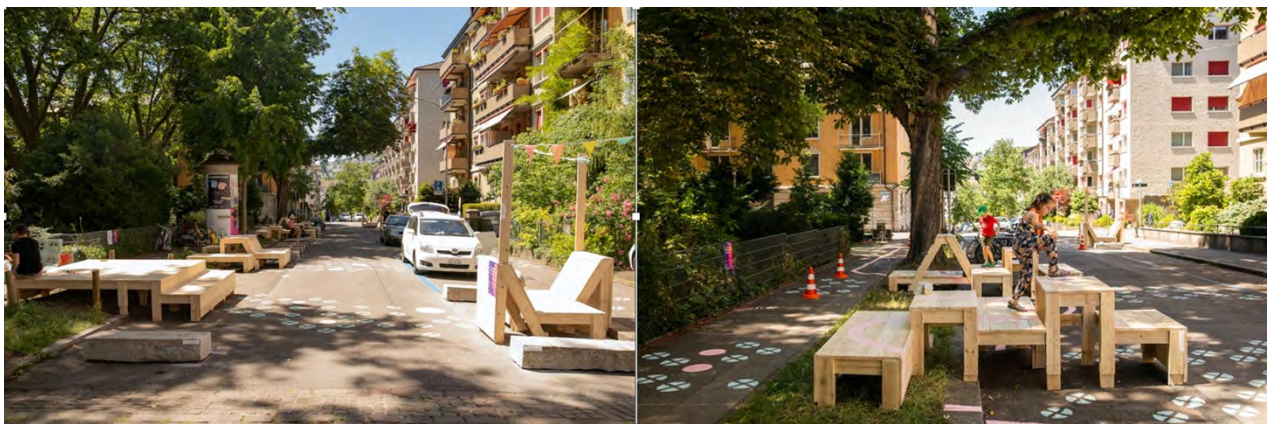


Abbildung 15: Intervention mit Holzmöblierung und Bodenbemalung in der Kyburgstrasse in Zürich. (Fotos: Camille Decrey)

1.4.2.3 Übersicht der Interventionen in den beiden Begegnungszonen

Die Tabelle 2 zeigt eine Übersicht der Massnahmen, welche während der Intervention in den beiden Strassen umgesetzt wurden.

Tabelle 2: Übersicht der Interventionen in den Pilotstrassen

Intervention	Benteliweg 160 m	Kyburgstrasse 60 m
Aufhebung Parkplätze	3 von 7	11 von 18
Möbelinseln	5	7
Pflanzkisten	Ja	Nein
Bodenbemalung	Ja	Ja
Steinblöcke	Ja	Ja

In den Kontrollstrassen fand keine der aufgelisteten Interventionen statt.

2 Forschungsdesign

2.1 Forschungsziele und Fragestellungen

Ziel 1 der Begleitstudie war die Veränderungen und Auswirkungen durch die Umgestaltungen der Begegnungszonen in Bern und Zürich auf die Aufenthaltsqualität dieser Strassen zu untersuchen und zu quantifizieren.

Ziel 2 der Begleitstudie war die eigens für das Modellvorhaben entwickelte und vorgeschlagene Methodik auf ihre Eignung zu prüfen und dadurch Erkenntnisse für die Evaluation künftiger Projekte zu gewinnen.

Die Begleitstudie beantwortet folgende Fragen:

1. Können gestalterische und partizipative Interventionen in einer Begegnungszone eines Wohnquartiers die Aufenthaltsqualität im Strassenraum erhöhen?
 - Wie viele Menschen üben vor, während und nach der Intervention im Strassenraum eine freiwillige Aktivität aus?
 - Welche Altersgruppen üben vor, während und nach der Intervention im Strassenraum eine freiwillige Aktivität¹⁰ aus?
 - Gibt es im Strassenraum vor, während und nach der Intervention Spuren von Nutzung und Gestaltung durch die Anwohnenden?
 - Wie bewegen sich die Menschen in dieser Strasse vor, während und nach der Intervention fort?
 - Wie nehmen die Menschen die Strasse vor, während und nach der Intervention wahr?
2. Eignet sich die verwendete Methode, um die Aufenthaltsqualität in einer Begegnungszone eines Wohnquartiers, also in einer weniger stark frequentierten Strasse, einzuschätzen?

2.2 Theoretischer Rahmen

Die Bestimmungsfaktoren für die Qualität des Aufenthalts in einem öffentlichen Raum sind vielschichtig. Zum einen wird sie durch den gebauten Raum und dessen Beschaffenheit definiert, zum anderen durch die Geschichten, Wahrnehmungen und sozialen Interaktionen der Menschen, die diesen Raum nutzen und prägen. Faktoren wie Verkehr, Parkmöglichkeiten, klimatische Bedingungen, Sicherheit vor Gewalt, Barrierefreiheit, Möglichkeiten zur Begegnung und Bewegung, Verbindungen für den aktiven Verkehr, vielfältige Nutzungen, visuelle Bezüge und Geräuschkulissen sind einige der Elemente, die die Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen beeinflussen. Wie sich die Aufenthaltsqualität messen und darstellen lassen könnte, wird nachfolgend anhand des aktuellen Forschungsstandes zur Erhebung von Aufenthaltsqualität dargelegt.

¹⁰ Freiwillige Aktivitäten sind jene Tätigkeiten, die Menschen ausführen, wenn sie Lust darauf haben und die Bedingungen, wie Zeit und Ort, günstig sind.

2.2.1 Aufenthaltsqualität

Methoden zur Quantifizierung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum wurden bereits seit den 1970er Jahren entwickelt und erforscht. Die Burano-Methode¹¹, entwickelt 1972 in Venedig, zeigt beispielsweise auf, wie Lebensqualität mithilfe von Beobachtungs- und Aufzeichnungsmethoden dargestellt und quantifiziert werden können. Auch Jan Gehl hat zahlreiche Methoden erprobt und konnte damit Erfolge von unterschiedlichen Projekten hinsichtlich der Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum bestätigen.¹²

In Datenerhebungen zur Qualität und Aufenthaltsdichte von öffentlichen Räumen werden immer wieder ähnliche Methoden, beispielsweise das Zählen von Verkehrsteilnehmenden, welche eine imaginierte Linie überqueren, das Kartografieren von Menschen in einem öffentlichen Raum während eines definierten Zeitausschnitts, das Aufzeichnen von Spuren sowie die Durchführung von Interviews genutzt und an die jeweilige Situation angepasst. Im Bericht von Fussverkehr Schweiz «Qualität von öffentlichen Räumen - Methoden zur Beurteilung der Aufenthaltsqualität» werden weitere Quellen und Abwandlungen von möglichen Methoden erläutert.¹³

Die besagten Methoden wurden nach heutigem Wissensstand hauptsächlich in öffentlichen Räumen mit viel Fussverkehr und vielfältigen publikumsintensiven Nutzungen (bspw. Läden, Gastronomie usw.) im Erdgeschoss angewandt. Inwiefern sich die Methoden in einer ruhigen Wohnstrasse ohne publikumsintensive Nutzungen eignen, ist Teil der Forschungsfrage dieser Studie.

2.2.2 Freiwillige Aktivitäten

Das Vorhandensein von freiwilligen Aktivitäten¹⁴ in öffentlichen Räumen ist gemäss Jan Gehl, dänischer Architekt und Städteplaner, ein Indikator von Aufenthaltsqualität: «Auf Strassen und in Stadträumen von geringer Qualität findet nur das absolute Minimum an Aktivität statt. Die Leute wollen nach Hause. Ist die Gestaltung des öffentlichen Raums dagegen attraktiv, ereignen sich dort notwendige Aktivitäten¹⁵ zwar gleich häufig, allerdings dauern diese meist länger, weil die physischen Bedingungen angenehmer sind. Darüber hinaus ergeben sich viele freiwillige Aktivitäten, weil Ort und Situation dazu einladen, stehen zu bleiben, sich hinzusetzen, zu essen, zu spielen usw.»¹⁶

Soziale Aktivitäten können aus notwendigen und freiwilligen Aktivitäten resultieren. Menschen interagieren, weil sie sich am selben Ort befinden, sich begegnen, aneinander vorbei gehen oder lediglich in Sichtweite sind. «Dies impliziert, dass soziale Aktivitäten

¹¹ Forschungsstelle Eisenheim (1976)

¹² Jan Gehl (2016)

¹³ Fussverkehr Schweiz (2015)

¹⁴ Freiwillige Aktivitäten sind jene Tätigkeiten, die Menschen ausführen, wenn sie Lust darauf haben und die Bedingungen, wie Zeit und Ort, günstig sind.

¹⁵ Notwendige Aktivitäten sind jene Tätigkeiten, die Menschen unabhängig von Bedingungen ausführen müssen.

¹⁶ Gehl (2018): 6ff

immer dann indirekt gefördert werden, sobald der öffentliche Raum den notwendigen und freiwilligen Aktivitäten bessere Bedingungen bietet.»¹⁷

Aktivitäten, vor allem freiwillige und soziale, unterliegen potenziell einem sich selbst verstärkenden Prozess. «Wenn jemand eine Aktion startet, so besteht die hohe Wahrscheinlichkeit, dass andere sich anschliessen, sei es als selbst Handelnde oder Beobachtende. Auf diese Weise beeinflussen und stimulieren sich Individuen und Ereignisse gegenseitig.»¹⁸ Aktivitäten sind also an und für sich attraktiv und ziehen Menschen aus der Umgebung an. So lässt sich beispielsweise in Kopenhagen belegen, dass ohne Bevölkerungszunahme jede Steigerung der Aussenraumqualität eine stärkere Frequentierung des öffentlichen Raums nach sich zog.¹⁹ Aktivitäten im öffentlichen Raum, ob notwendig, freiwillig und sozial, dienen folglich als Indikatoren für die Analyse der Auswirkungen der Intervention auf den Strassenraum.

These 1: In einem Raum mit hoher Qualität verbringen die Menschen mehr Zeit, d. h. sie absolvieren mehr optionale und soziale Aktivitäten. Je länger sie diese ausüben und je mehr Menschen den Raum nutzen, desto höher ist die Qualität sowie die Aneignung und die Nutzung des Aussenraumes durch diese Menschen.

Zur Erhebung von Aktivitäten im öffentlichen Raum eignen sich die Methoden der Kartografie (Seite 30) durch teilnehmende Beobachtung und Dokumentation der sichtbaren Spuren von freiwilligen Aktivitäten (Seite 30).

2.2.3 Verkehrsaufkommen

In der Studie von Appleyard und Lintell (1970/71)²⁰ wurde die Aufenthaltsqualität und Anzahl Interaktionen zwischen Menschen in drei Strassenzügen untersucht, in welchen während der Studie das Verkehrsaufkommen erhöht wurde. Es wurde deutlich, dass ein geringfügig höheres Verkehrsaufkommen von motorisierten Fahrzeugen eine ungleich stärkere negative Auswirkung auf das Ausmass an Aktivitäten im Freien und die Anzahl an Nachbarschaftskontakten hat.

Auch der Zeitreihenvergleich in der Studie von Daniel Sauter (2009) zeigt auf, dass sich die Zahl der Personen, die am Limmatquai in Zürich auf Sitzbänken, in Strassencafés, auf Mauern sitzend oder herumstehend verweilten, nach der Einführung des Fahrverbots für den motorisierten Individualverkehr mehr als verdoppelte.

These 2: Der motorisierte Verkehr beeinflusst die Aufenthaltsqualität negativ. Er kann als Gradmesser für das Potential von freiwilligen Aktivitäten gelesen werden – je weniger Verkehr, desto grösser ist das Potenzial des Aussenraumes. Auch stellt sich umgekehrt die Frage, inwiefern durch eine attraktive, fussgängerfreundliche und zum Aufenthalt auffordernde Gestaltung der Verkehrsfluss beeinflussen werden kann.

Zur Verkehrszählung siehe Seite 31.

¹⁷ Gehl (2018): 8

¹⁸ Gehl (2018): 69

¹⁹ Gehl (2018): 29

²⁰ Appleyard/Lintell (1972): 84-101

2.2.4 Wahrnehmung der Anwohnenden

Was braucht es, damit Veränderung geschieht? Wenn sich die Realität ändert, sich in unserem Fall also die Strassengestaltung verändert, bleibt die Frage, wie die Menschen auf diese Veränderung reagieren. Wie nehmen sie die Strasse wahr und wie verändert sich die Wahrnehmung der veränderten Realität? Dazu eignet sich ein Interventionsprojekt hervorragend, da sich dadurch – wenn auch nur für kurze Zeit – die reale Umgebung der Menschen ändert und gewohnte und alltägliche Bewegungsmuster unterbrochen oder hinterfragt werden müssen.

These 3: Erst wenn sich die Wahrnehmung des Strassenraumes in den Köpfen der Menschen hin zu einem Sozialraum - der nicht nur vom Verkehr genutzt werden kann, sondern sich auch als Begegnungs- und Spielort eignet - ändert, kann und wird die Strasse tatsächlich anders genutzt. Sie wird von den Anwohnenden in Besitz genommen und entsprechend den Bedürfnissen verändert.

Um die Wahrnehmung der Menschen aufzeichnen zu können, eignen sich Befragungen (Seite 33).

2.3 Methodik

2.3.1 Längsschnittanalyse

Die Auswirkungen der Intervention auf die Aufenthaltsqualität der Begegnungszone wurden mittels Längsschnittanalyse mit Datenerhebungen vor (2021), während (2022) und ein Jahr nach der Intervention (2023) untersucht (Abbildung 16). Mittels gleichzeitiger Datenerhebungen in den Kontrollstrassen ohne Intervention konnten die Daten anschliessend verglichen werden.

Der Zeitpunkt der Messungen wurde möglichst zeitgleich, unter Berücksichtigung von externen Bedingungen wie Wetter, Schulkalender und temporären Veranstaltungen durchgeführt.

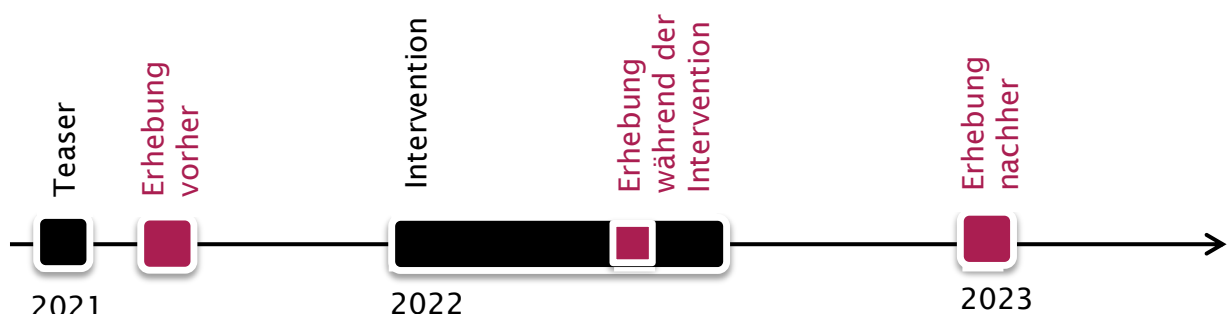


Abbildung 16: Timeline (Quelle BFH)

2.3.2 Datenerhebungsmethoden

Als Mess- und Erhebungsmethode wendete die Studie ein Mixed Methods Konzept²¹ an, die sowohl qualitative als auch quantitative Forschungsmethoden kombiniert, um eine umfassendere Perspektive auf die untersuchten Phänomene zu gewinnen. Dabei lieferten einerseits teilnehmende Beobachtungen vor Ort Daten zur Nutzung und zum Verkehrsaufkommen im Betrachtungsperimeter, andererseits konnte durch Online-Befragungen der Anwohnenden sowie durch Material aus Video-Interviews während der Intervention, Veränderungen in der Wahrnehmung des Strassenraumes erfragt werden.

2.3.2.1 Methodik I: Beobachtungen vor Ort

Für die direkten, passiven Beobachtungen²² vor Ort, wurde ein strukturierter Leitfaden und vorgefertigte Erhebungsbögen erarbeitet (Anhang, Seite 99). An den Erhebungstagen wurden folgende äussere Faktoren kontrolliert: Angenehme Wetterbedingungen, Temperaturen am Nachmittag über 15 Grad (besser 18-20 Grad) und kein Regen, keine Grossveranstaltungen, keine Feiertage und keine Schulferien.

Die Erhebungen vor Ort wurden an einem Mittwochnachmittag durchgeführt, da die Schülerinnen und Schüler der Primarstufe an diesem Nachmittag frei haben und dadurch über Zeit verfügen, draussen auf der Strasse zu spielen. Das Zeitfenster von ca. 11:45 – 19:15 Uhr wurde so ausgewählt, dass Schulkinder, die zum Mittagessen nach Hause gehen, sowie die Personen, welche am Abend von der Arbeit zurückkehren, erfasst wurden.

2.3.2.2 Methodik I.I: Kartografie

Als Indikator für die Quantifizierung von Aufenthaltsqualität eines Ortes, eignet sich das Kartografieren von freiwilligen und sozialen Aktivitäten (vgl. Seite 27). In einem definierten Perimeter wurden alle Personen, welche einer sitzenden, stehenden, ruhigen oder aktiven Aktivität (bspw. warten, ein Buch lesen, die Sonne geniessen, mit jemandem plaudern, spielen, Gartenarbeiten, Sport usw.) nachgingen, auf einer Karte aufgezeichnet. Ebenfalls vermerkt wurde, ob Interaktionen zwischen den Personen beobachtet werden konnten und ob die Aktivität länger als fünfzehn Minuten dauerte. Um Rückschlüsse über die Altersgruppen (Kinder, Jugendliche, Erwachsene und Pensionierte) zu bekommen, wurden auch diese dokumentiert. Aufgezeichnet wurden alle Aktivitäten im Strassenraum des Perimeters.

Die Beobachtungszeitfenster dauerten pro Stunde jeweils 15 Minuten und wurden acht Mal wiederholt. Folgende Indikatoren wurden kartografiert und anschliessend gezählt (Erhebungsschema im Anhang auf Seite 99):

- Wie viele Aktivitäten und Interaktionen gibt es im untersuchten Strassenraum und wie lange dauern diese?
 - Ort der Aktivitäten von Kindern, Jugendlichen, Erwachsenen und Pensionierten auf dem Strassenabschnitt und in den angrenzenden Gärten/Vorgärten:
 - a) Anzahl Personen mit sitzender Aktivität
 - b) Anzahl Personen mit stehender Aktivität

²¹ Kombination qualitativer und quantitativer Forschung nach Tashakkori/Teddlie (1998)

²² D.h., die Beobachtenden nehmen mittels ihrer Sinnesorgane den interessierten Sachverhalt wahr und halten ihn fest, nehmen aber nicht am Geschehen teil.

- c) Anzahl Personen, die einer bewegungsintensiven Aktivität/Spiel nachgehen
- o Jeder Person mit Aktivität wurde zudem kategorisiert in:
 - d) Aufenthaltsdauer lang (mehr als 15 Minuten)
 - e) Aufenthalt mit oder ohne Interaktion

2.3.2.3 Methodik I.II: Spuren von Aktivitäten

Viele Aktivitäten im öffentlichen Raum hinterlassen Spuren. Diese Spuren können ein Indikator sein für jeweilige freiwillige Aktivitäten und damit die Aufenthaltsqualität (vgl. Seite 27). Das sind einerseits «passive» Spuren, die durch Abnutzung entstehen, wie beispielsweise Trampelpfade im Gras oder Zigarettenstummel bei einer Parkbank. Andererseits sind das «aktive» Spuren, welche die Inbesitznahme von Raum durch Menschen dokumentieren. «Menschen machen sich Räume zu eigen, indem sie selbst etwas zur Gestaltung beitragen können, und ihre Spuren in den Raum einschreiben. Das 'sich-zu-eigen-Machen' von Räumen verstärkt die Beziehung zwischen den Nutzenden und fördert Identifikationsprozesse.»²³ Solche Spuren können beispielsweise herumliegende Spielgeräte, schön arrangierte Blumentöpfe, Wimpelketten oder sonstige Möblierungen sein. Diese Spuren dokumentieren Aktivitäten, die unter Umständen zum Beobachtungszeitpunkt nicht mehr ersichtlich sind. Somit geben sie Auskunft darüber, inwiefern der öffentliche Raum genutzt und von den Nutzenden angeeignet wird, unabhängig vom Beobachtungsfenster.

Folgende Spuren von Aktivitäten wurde an den Beobachtungstagen mittels Fotos und Text dokumentiert:

- a) Müll, Zigarettenstummel
- b) Kreide am Boden
- c) Dekorationen (Wimpelkette, Blumentöpfe)
- d) Kaputte Gegenstände, reparierte Gegenstände
- e) Gebrauchsspuren
- f) Neue Gegenstände
- g) Umfunktionierte Gegenstände
- h) Pflege der Umgebung, Pflege von Pflanzen usw.
- i) Herumliegende oder aufgeräumte Spielsachen
- j) Weitere Spuren....

2.3.2.4 Methodik I.III: Verkehrszählung

Eine Verkehrszählung (aktive Mobilität und motorisierter Verkehr) eignet sich als Indikator, um das Potenzial von Aufenthalt und verschiedenen Formen von Mobilität in einem Aussenraum aufzuzeigen, denn je mehr motorisierter Verkehr, desto höher die Aufenthaltsqualität in einem Strassenraum (vgl. Seite 28).

Quantitativ erhoben wurden alle Personen, die innerhalb eines Mittwochnachmittags (12:00 – 19:15 Uhr) während jeweils 15 Minuten pro Stunde, also acht Mal pro Nachmittag, eine definierte, imaginierte Zone betraten oder eine Linie überquerten. Die Linie wurde auf den Strassen verwendet, mit der Zone von ungefähr 8 x 8 m konnte der

²³ Kueng/Kretz (2016): 70

gesamte Verkehr der Kreuzungen aufgezeichnet werden (Perimeter der untersuchten Strassen im Anhang Seite 112).

Folgende Indikatoren wurden erhoben:

- Wie viele Personen sind im untersuchten Strassenraum unterwegs von A nach B und mit welchem Verkehrsmittel?
 - Kategorisiert nach: Kinder in Begleitung Erwachsener, Kinder ohne Begleitung Erwachsener, Jugendliche, Erwachsene und Pensionierte.
 - **Aktive Mobilität:**
 - a) Anzahl Personen zu Fuss (laufend, joggend)
 - b) Anzahl Personen unterstützt (Gehhilfe, Krücken, Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen)
 - c) Anzahl Personen rollend (Fahrzeugähnliche Geräte (FäG): Skateboard, Trottinett, Inlineskates, usw.)
 - d) Anzahl Personen fahrend (Fahrrad, Lastenfahrrad, E-Trottinett, E-Bike)
 - **Motorisierter Verkehr:**
 - e) Anzahl motorisierte Fahrzeuge – PWs und Motorräder
 - f) Anzahl motorisierte grosse Fahrzeuge – LKWs, Lieferwagen usw.

2.3.2.5 Methodik I.IV: Verkehrszählung Stadt Bern

Zusätzlich zur eigenen Verkehrszählung konnte die Begleitstudie auf eine Verkehrszählung von ausschliesslich motorisierten Fahrzeugen am Benteliweg zurückgreifen. Diese wurde unabhängig vom Projekt durchgeführt, da Anwohnende des Benteliwegs immer wieder bei der Stadt auf die Verkehrssituation in der Begegnungszonen aufmerksam machten. Aufgezeichnet wurden neben dem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) auch der Anteil des Schwerverkehrs sowie die jeweilige Fahrgeschwindigkeit. Da es sich um eine andere Zählmethodik handelt (automatische Zählung, während 24 Stunden pro Tag) können die Zahlen nicht direkt mit den eigenen Zahlen verglichen werden. Der sich abzeichnende Verlauf kann jedoch Tendenzen bestätigen. Aufgrund von unterschiedlichen Messinstrumenten und Software über die Jahre muss ausserdem mit Kalibrierungsfehlern gerechnet werden.

Die Aufzeichnung erfolgte in folgenden Zeiträumen:

Vor der Intervention:

- 03. Dezember bis 04. Dezember 2018 (2 Tage)
- 27. Februar – 06. März 2019 (7 Tage)

Während der Intervention:

- 13. Juni bis 20. Juni 2022 (7 Tage)

Nach der Intervention:

- 28. August bis 04. September 2023 (7 Tage)

2.3.2.6 Methodik II: Online-Befragung und Video-Interviews

Die Online-Befragung wurde durchgeführt mit dem Ziel aufzuzeigen wie der Strassenraum, die Nutzung dessen sowie die Vernetzung unter der Nachbarschaft durch die Quartierbewohnenden vor und während der Intervention wahrgenommen wurde (vgl. Seite 29). Dazu wurden Fragen zum Sicherheitsempfinden bezüglich Strassenverkehr, zur nachbarschaftlichen Vernetzung sowie zur Nutzung der Strasse gestellt. Die Befragung wurde online vor sowie während der Intervention durchgeführt. Aufgrund des geringen Rücklaufes und der dadurch geringen Erkenntnisdichte wurde im Jahr 2023, ein Jahr nach der Intervention, auf eine Befragung verzichtet.

Die Einladung zur Online-Befragung wurde an alle Haushalte in den betroffenen und unmittelbar angrenzenden Kontroll- und Pilotstrassen mittels Flyer in die Briefkästen verteilt und sollte jeweils durch eine erwachsene Person pro Haushalt beantwortet werden.

Weiter konnten wir auf einige Video-Interviews von Noémie Guignard von Jour Blanc Production Sàrl, welche das Video für das Modellvorhaben gedreht haben, zurückgreifen. Die Interviews wurden während der Umgestaltung mit Anwohnenden und Kindern in den Pilotstrassen durchgeführt.

Folgende Indikatoren wurden erhoben:

- Wie wird die Begegnungszone wahrgenommen und welche Menschen wohnen da?
 - a) Soziodemografie (Alter, Geschlecht, Wohnstrasse, Haushalt, Kinder)
 - b) Mobilität (Autobesitz, Bewegungsgewohnheiten)
 - c) Wahrnehmung der Verkehrssicherheit
 - d) Wahrnehmung der Strassennutzung als Aufenthaltsort
 - e) Nachbarschaftliche Vernetzung

2.3.3 Übersicht Forschungsdesign

In Abbildung 17 findet sich ein Überblick der Forschungsfragen, Methoden und Indikatoren.



Abbildung 17: Übersicht Forschungsdesign (Quelle BFH)

2.3.4 Datenanalyseverfahren

2.3.4.1 Vergleich Kontrollstrassen

Zusätzlich zu den Pilotstrassen wurden dieselben Methoden unter möglichst ähnlichen Witterungsbedingungen auf jeweils eine weitere Begegnungszone in Bern und Zürich angewendet, jedoch keine Intervention durchgeführt. Dadurch wird der Vergleich möglich, inwiefern sich das Strassenleben während einer Intervention ändert im Vergleich zum Strassenleben ohne Intervention und es kann für externe Faktoren (bspw. Einfluss Covid) kontrolliert werden.

2.3.4.2 Statistische Auswertung

Die Datensätze und Fallzahlen sind klein und nicht sehr belastbar. Durch die kleinen Fallzahlen entstehen teilweise grosse Wachstumsraten. Die quantitativen Erhebungen von Veränderungen vermögen daher in erster Linie Tendenzen aufzuzeigen.

Für die quantitative Auswertung wurden die Daten der zwei Pilot- respektive der zwei Kontrollstrassen in einem ersten Schritt jeweils gepoolt sowie in einem zweiten Schritt und bei interessanten Daten die einzelnen Strassen miteinander verglichen (vgl. Seite 35).

Gepoolt wurden in der Auswertung auch die Altersgruppen in «Kinder und Jugendliche» und «Erwachsene» (inkl. Pensionierte) sowie in der Verkehrszählung die Verkehrsmittel in die Kategorien «aktive Mobilität»²⁴ und «motorisierter Verkehr»²⁵.

Auch wurden zur Auswertung der Verkehrszählung die Zahlen indexiert, um sie besser in Relation setzen zu können.

Die Studie beschränkt sich aufgrund der kleinen Stichproben auf deskriptive Analysen. Analysiert werden die Anzahl Personen mit Aktivität, Art der Aktivität sowie die Altersgruppen, die Anzahl motorisierter Verkehrsmittel und die Anzahl Personen mit aktiver Mobilität.

Beim Fragebogen wurden einerseits die Fragen zur Nutzung der Strassen als Aufenthaltsort, Sicherheitsempfinden betreffend Verkehr und die nachbarschaftliche Vernetzung quantitativ ausgewertet. Für die Kommentare hingegen wurde aufgrund des geringen Rücklaufes (siehe Tabelle 4, Seite 58) eine qualitative Auswertung vorgenommen. Die Zusammenfassung spiegelt die Antworten ohne Gewichtung wider und hat zum Ziel aufzuzeigen, welche Themen vorhanden sind und der Frage nachzugehen, ob eine Veränderung der Wahrnehmung stattgefunden hat.

2.3.4.3 Einzelfallbetrachtung

Aufgrund der beschriebenen Unterschiedlichkeiten der Begegnungszonen ist neben der Gesamtbetrachtung der Interventionsstrassen die Einzelfallbetrachtung relevant. Die Effekte der Intervention sind in Folge der unterschiedlichen Rahmenbedingungen (bspw. Bewohnendendichte) am Benteliweg und in der Kyburgstrasse teilweise sehr

²⁴ Zur aktiven Mobilität werden alle Verkehrsteilnehmenden gezählt, welche sich zur Fortbewegung entweder hauptsächlich selbst bewegen oder von jemandem gestossen, resp. gezogen werden. Dazu gehören Zufussgehende, Fahrradfahrende, Personen mit E-Bikes, Skateboards, Inline-Skates, Trottinette, Kinderfahrzeuge, Rollstuhl, Kinderwagen usw.

²⁵ Der motorisierte Verkehr umfasst alle Fahrzeuge, die ausschliesslich von einem Motor, resp. Elektroantrieb angetrieben werden.

unterschiedlich ausgefallen. Die Betrachtung der einzelnen Strassen hilft zudem die jeweiligen Charakteristiken und Voraussetzungen und damit die Auswirkungen der Intervention auf die Aufenthaltsqualität besser zu verstehen.

2.3.4.4 COVID-19 Situation

Die COVID-19-Pandemie, die Ende 2019 begann und das öffentliche Leben teilweise stark beeinträchtigte, beeinflusste den zeitlichen Ablauf des Projekts und der zugehörigen Begleitstudie, die in diesen Zeitraum fielen. Teaser-Event, Intervention und auch die Erhebungen vor Ort wurden so terminiert, dass sie möglichst wenig von den Massnahmen des Bundes betroffen waren. Eine Bedingung für den Zeitpunkt der Aktionen war, dass sich Personengruppen im öffentlichen Raum treffen durften. Folgende COVID-Massnahmen waren zu den verschiedenen Zeitpunkten in Kraft:

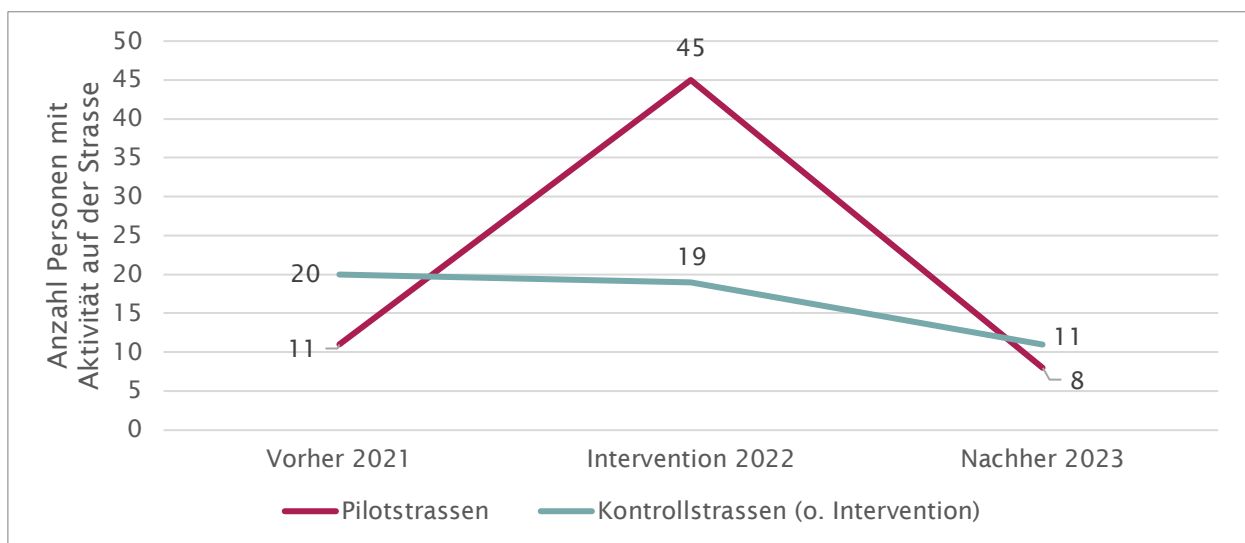
- Der Teaser-Event am Benteliweg in Bern im Frühling 2021 konnte nur mit Sondergenehmigung durchgeführt werden, es galt Maskenpflicht und ein Konzept musste gewährleisten, dass die Abstandsregelung eingehalten werden konnte.
- Am Teaser-Event im Herbst 2021 an der Kyburgstrasse in Zürich galten keine COVID-Massnahmen, die den öffentlichen Raum betrafen.
- Im Februar 2022 wurden alle COVID-Massnahmen in der Schweiz aufgehoben. Die Interventionen in beiden Städten konnten unter normalen Bedingungen stattfinden.

3 Ergebnisse

3.1 Freiwillige Aktivitäten

3.1.1 Aktivitäten auf der Strasse

Grafik 4 zeigt, dass in der Vorher-Erhebung der gepoolten Daten die Anzahl Personen mit Aktivität in den Pilotstrassen bei 11, in den Kontrollstrassen knapp doppelt so hoch (20 Pers.) lag. Während der Intervention im Jahr 2022 ist die Anzahl Personen mit Aktivität in den Pilotstrassen auf 45 Personen (+34 Pers.), also auf das Vierfache gestiegen, in den Kontrollstrassen ist die Anzahl Personen leicht rückläufig auf 19 Personen (-1 Pers.) gesunken. Während in der Nachher-Erhebung 2023 das Niveau der Kontrollstrassen weiter auf 11 Personen (-8 Pers.) abnimmt und sich im Vergleich zum Ausgangswert fast halbiert, sinkt auch der Wert der Pilotstrassen auf 8 Personen (-37 Pers.), d.h. fast auf den Ausgangswert.



Grafik 4: Anzahl Personen mit Aktivitäten (sitzen, stehen und spielen) in den Pilot- und Kontrollstrassen vor (2021), während (2022) und nach der Intervention (2023), resp. ohne Intervention in den Kontrollstrassen. (Quelle BFH)

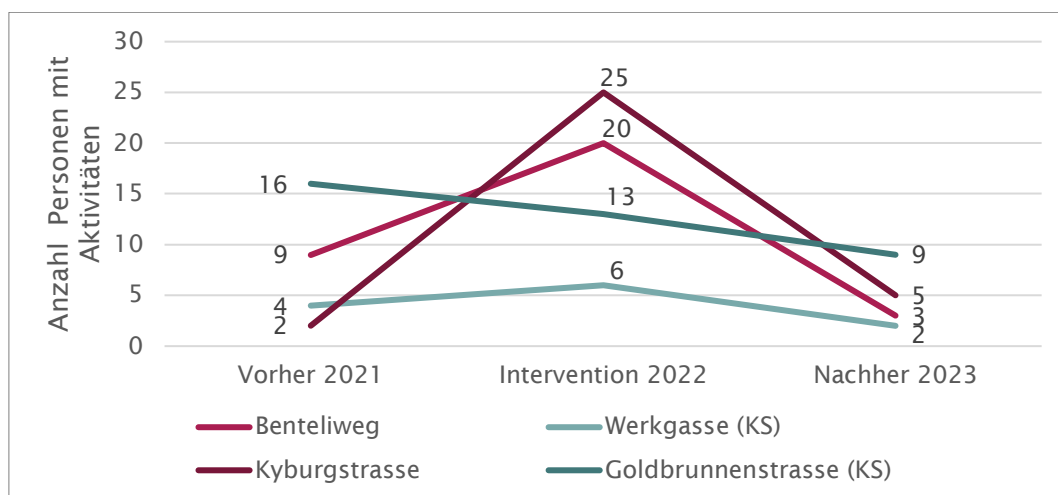
3.1.1.1 Einzelfallbetrachtung

Grafik 5 zeigt die Personen mit Aktivitäten auf den einzelnen Strassen. Dabei hat die Kyburgstrasse von allen Strassen den höchsten Wert während der Intervention. Sie weist in der Vorher-Erhebung mit 2 über die tiefste Anzahl Personen mit Aktivität auf und steigert den Wert auf 25 Personen (+23 Pers.) während der Intervention. In der Nachher-Erhebung fällt der Wert wieder auf 5 Personen (-20 Pers.).

Der Benteliweg weist ebenfalls einen deutlichen Peak während der Intervention auf. Der Benteliweg hat mit 9 Personen mit Aktivität einen etwas höheren Wert vor der in der Vorher-Erhebung, verdoppelt den Ausgangswert während der Intervention auf 20 Personen (+11 Pers.) und sinkt im Jahr 2023 wieder auf 3 Personen (-17 Pers.).

Die Kontrollstrasse Goldbrunnenstrasse zählt, trotz konstantem Rückgang über die drei Erhebungszeitpunkte, in der Vorher-Erhebung mit 16 Personen wie auch in der Nachher-Erhebung mit 9 Personen die meisten Aktivitäten im Vergleich zu den anderen Strassen auf.

Die Kontrollstrasse Werkgasse hat wenig Veränderung über die Zeit und schwankt zwischen 4 (2021), 6 (2022) und 2 Personen (2023).



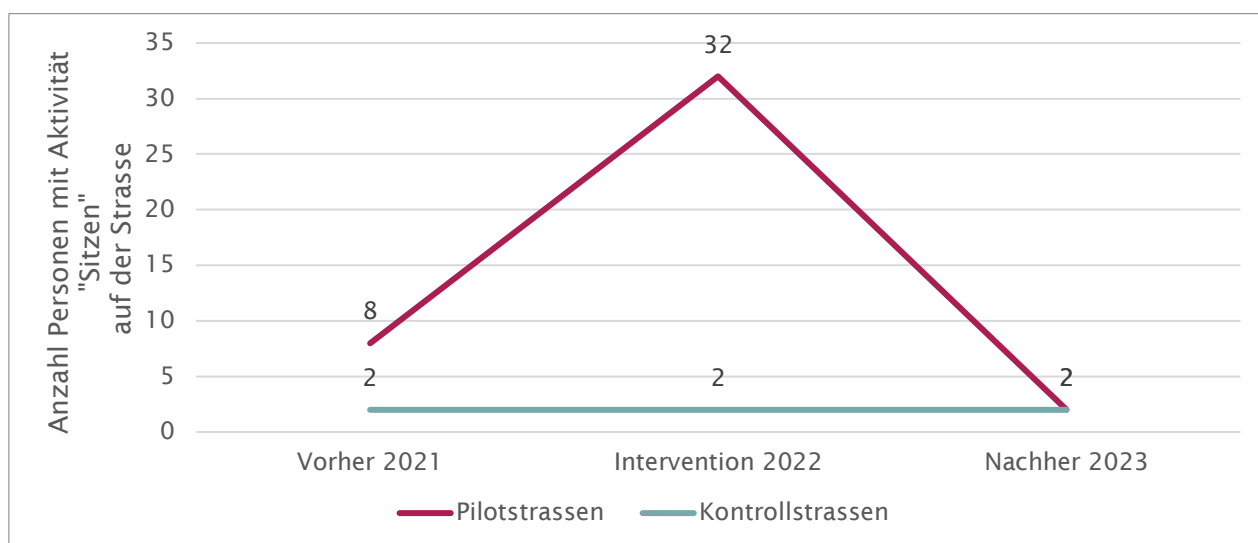
Grafik 5: Anzahl Personen mit Aktivitäten (sitzen, stehen und spielen) in den einzelnen Pilot- und Kontrollstrassen (KS) vor (2021), während (2022) und nach der Intervention (2023). (Quelle BFH)

3.1.2 Aktivitäten nach Art

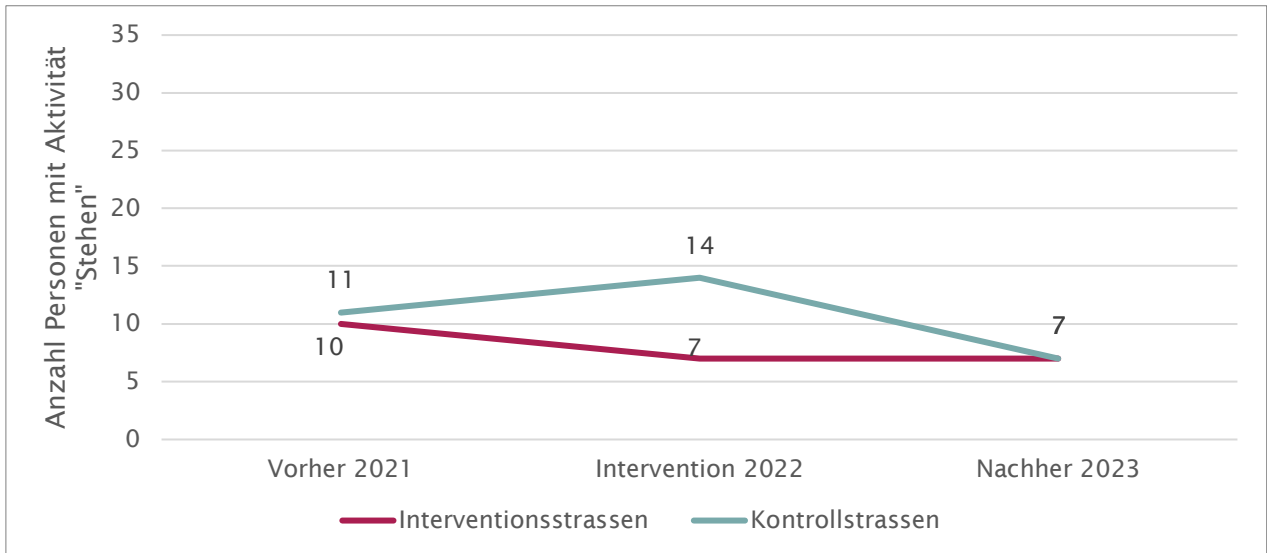
Die Intervention hat in der gepoolten Stichprobe den grössten Effekt bei der Aktivität «Sitzen» (Grafik 6) im Vergleich mit den anderen Aktivitätsarten «Stehen» und «Spielen». In den Pilotstrassen werden im Jahr 2021 8 Personen mit sitzender Tätigkeit gezählt. Dieser Wert vervierfacht sich auf 32 Personen (+24 Pers.) während der Intervention im Jahr 2022, um in der Nachher-Erhebung im Jahr 2023 wieder auf 2 Personen (-30 Pers.) zu sinken. Die Anzahl der sitzenden Personen in den Kontrollstrassen hingegen bleibt über die drei Erhebungszeitpunkt stabil tief mit jeweils 2 Personen.

Die Aktivität «Stehen» (Grafik 7) hingegen weist, wenn auch in abgemilderter Form, den gegenteiligen Effekt auf. Die Kontrollstrassen (11 Pers.) und die Pilotstrassen (10 Pers.) weisen eine ähnliche Anzahl stehender Personen in der Vorher-Erhebung auf. Während der Intervention sinkt dieser Wert in den Pilotstrassen auf 7 Personen (-3 Pers.), in den Kontrollstrassen steigt die Anzahl stehender Personen auf 14 Personen (+3 Pers.). In der Nachher-Erhebung sinken die Werte der Kontrollstrassen auf 7 Personen (-7 Pers.), die Pilotstrassen bleiben unverändert bei 7 Personen.

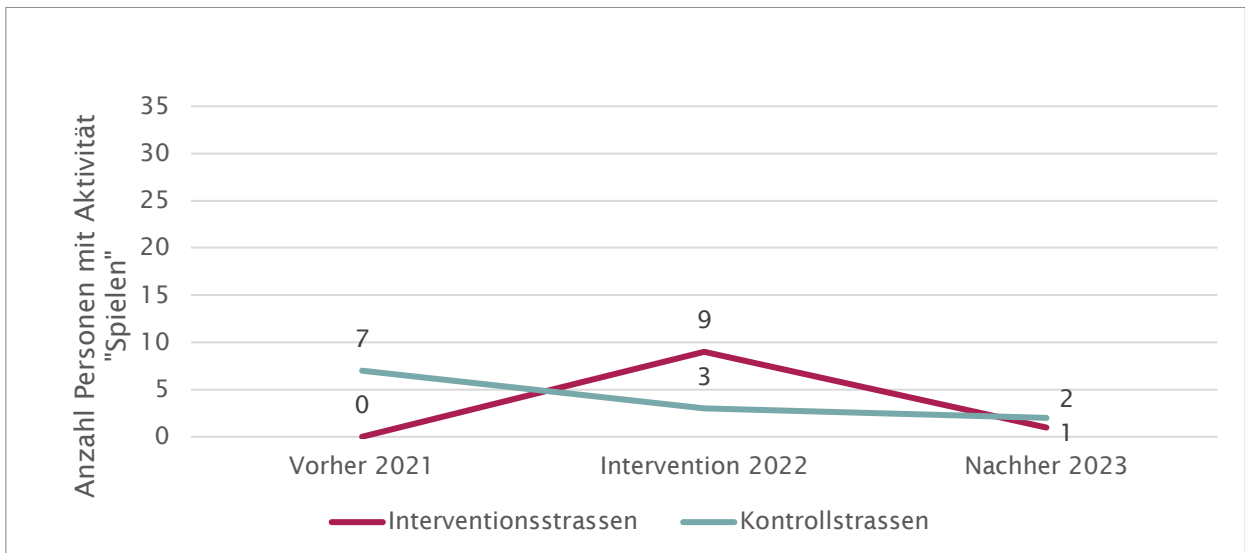
Die Anzahl Personen mit der Aktivität «Spielen» (Grafik 8) weist einen leichten Peak während der Intervention in den Pilotstrassen auf: die Anzahl spielender Personen liegt in der Vorher-Erhebung bei 0 Personen. Sie steigt während der Intervention auf 9 Personen (+9 Pers.) an und sinkt in der Nachher-Erhebung auf 1 Person (-8 Pers.). In den Kontrollstrassen hingegen sinkt die Anzahl der spielenden Personen über den ganzen Zeitraum: In diesen Strassen werden in der Vorher-Erhebung 7 spielende Personen gezählt, danach sinkt diese Zahl auf 3 Personen (-4 Pers.) im Jahr 2022 um dann in der Nachher-Erhebung weiter auf 2 Personen (-1 Pers.) zu sinken.



Grafik 6: Anzahl Personen mit Aktivität "Sitzen" in den Pilot- und Kontrollstrassen, vor (2021), während (2022) und nach der Intervention (2023). (Quelle BFH)



Grafik 7: Anzahl Personen mit Aktivität "Stehen" in den Interventions- und Kontrollstrassen. (Quelle BFH)



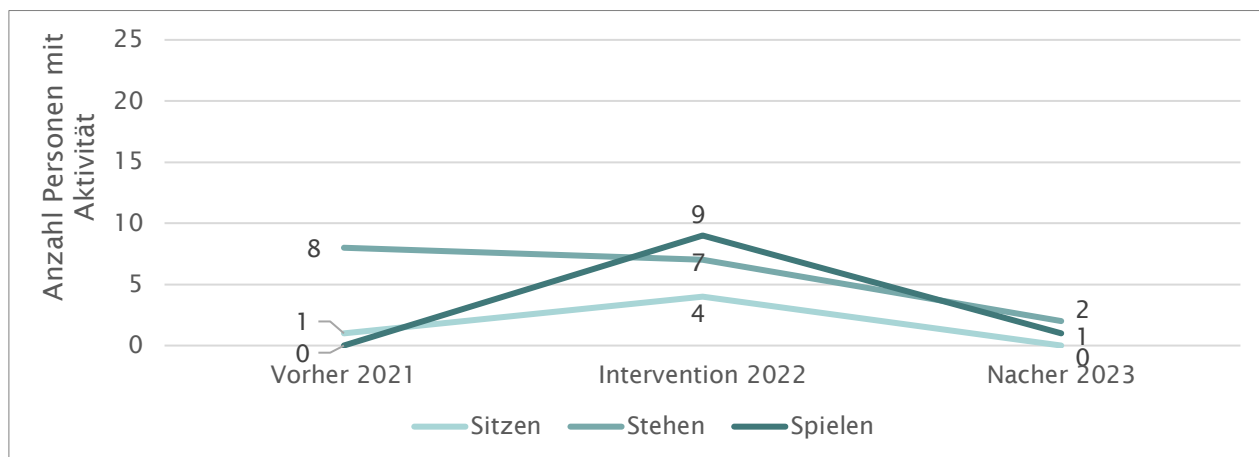
Grafik 8: Anzahl Personen mit Aktivität "Spielen" in den Interventions- und Kontrollstrassen. (Quelle BFH)

3.1.2.1 Einzelfallbetrachtung

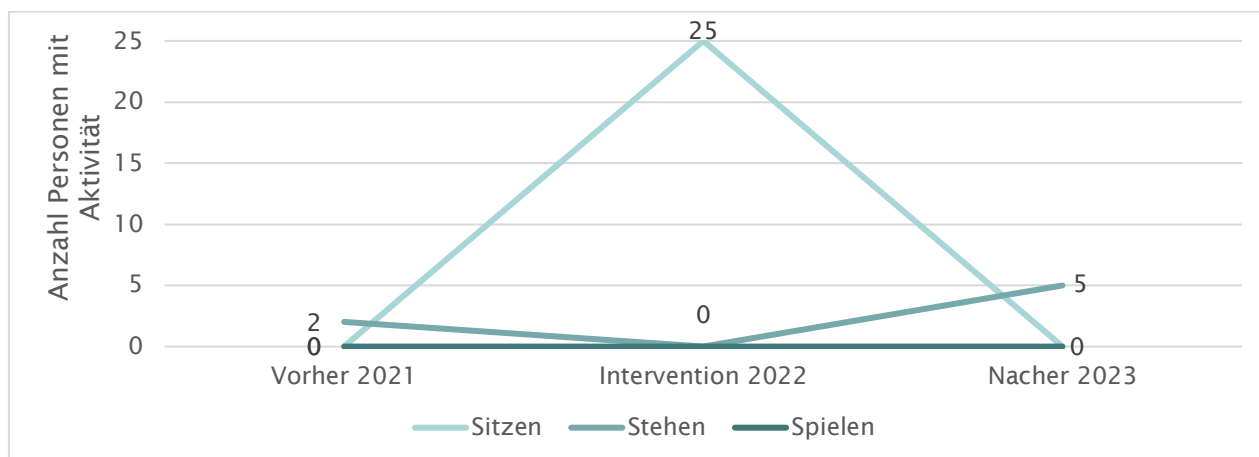
In der Analyse der Art der Aktivitäten der Personen auf den Strassen wird ersichtlich, dass die Intervention am Benteliweg und in der Kyburgstrasse jeweils unterschiedliche Auswirkungen auf die Art der Belebung hatte.

In Grafik 9 ist ersichtlich, dass die verschiedenen Aktivitäten am Benteliweg über alle drei Erhebungszeitpunkte in der Anzahl zwischen 0 und 9 liegen. In der Vorher-Erhebung liegt die Aktivität «Stehen» mit 8 Personen am höchsten, die Aktivitäten «Sitzen» und «Spielen» hingegen liegen bei 1, resp. 0 Personen. Während der Intervention steigt die Anzahl Personen mit Aktivität «Spielen» auf 8 (+8 Pers.), die Anzahl Personen mit Aktivität «Sitzen» steigt leicht auf 4 (+3 Pers.) und die Anzahl Personen mit der Aktivität «Stehen» sinkt minimal auf 7 (-1 Pers.). In der Nachher-Erhebung sinken die Werte aller Aktivitäten. Die Anzahl Personen mit Aktivität «Sitzen» sinkt auf 0 (-4 Pers.), «Stehen» sinkt auf 2 (-5 Pers.) und «Spielen» sinkt auf 1 (-8 Pers.).

In der Kyburgstrasse (Grafik 10) sieht der Verlauf in den drei Aktivitätskategorien anders aus. Die Anzahl Personen mit Aktivität «Spielen» liegt über alle drei Erhebungszeitpunkte bei null. Die Aktivität «Stehen» zählt in der Vorher-Erhebung 2 Personen, sinkt während der Intervention auf 0 Personen (-2 Pers.) und steigt in der Nachher-Erhebung auf 5 Personen (+5 Pers.). Die Anzahl Personen mit Aktivität «Sitzen» zählt in der Vorher-Erhebung 0 Personen, steigt während der Intervention auf ganze 25 Personen (+25 Pers.) und sinkt dann in der Nachher-Erhebung wieder auf 0 (-25 Pers.).



Grafik 9: Anzahl Personen mit Aktivität am Benteliweg Bern, nach Art der Aktivität, vor (2021), während (2022) und nach der Intervention (2023). (Quelle BFH)

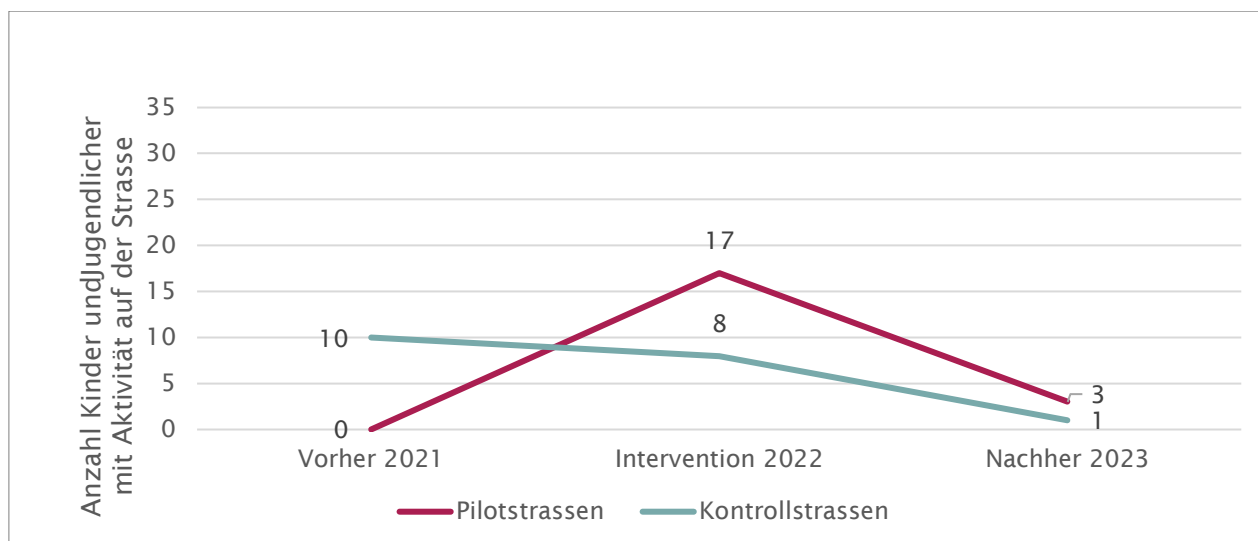


Grafik 10: Anzahl Personen mit Aktivitäten in der Kyburgstrasse Zürich, nach Art der Aktivität, vor (2021), während (2022) und nach der Intervention (2023). (Quelle BFH)

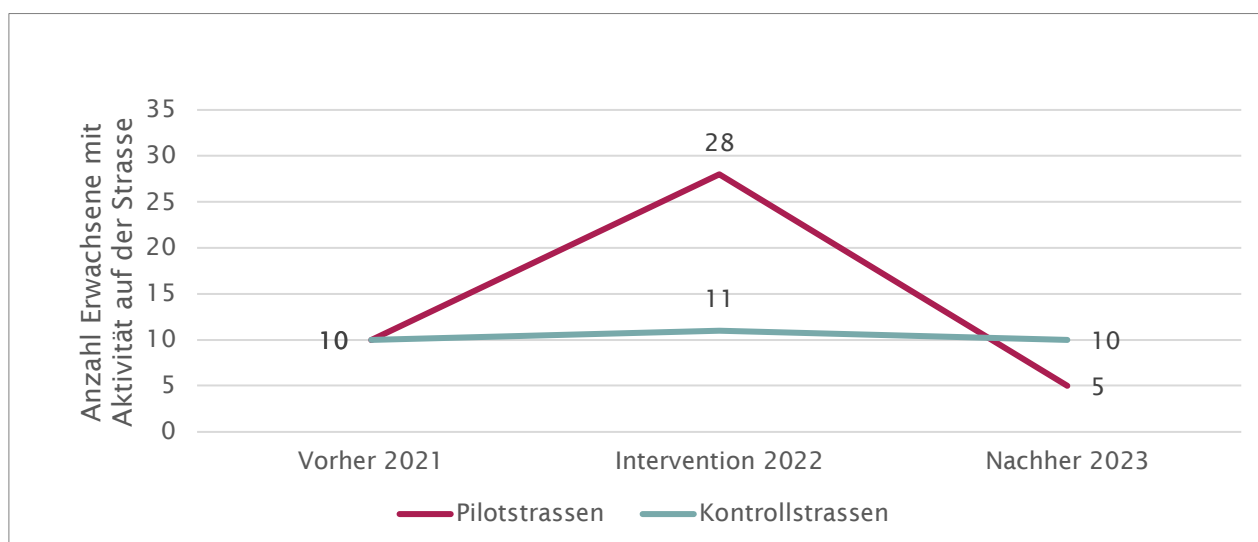
3.1.3 Aktivität nach Altersgruppe

Der Ausgangswert der Anzahl Kinder und Jugendlicher (Grafik 11) mit Aktivität im Strassenraum liegt in den Pilotstrassen bei Null, in den Kontrollstrassen bei 10 Personen. Während der Intervention steigt die Anzahl in den Pilotstrassen auf 17 Kinder und Jugendliche (+17 Pers.), in den Kontrollstrassen sinkt die Anzahl leicht auf 8 Personen (-2 Pers.). In der Nachher-Erhebung im Jahr 2023 sinkt die Anzahl in den Pilotstrassen auf 3 Personen (-14 Pers.) und in den Kontrollstrassen auf 1 Person (-7 Pers.).

Die Anzahl der erwachsenen Personen mit Aktivität im Strassenraum (Grafik 12) liegt in der gepoolten Stichprobe in beiden Strassengruppen in der Vorher-Erhebung bei 10 Personen. Während in den Kontrollstrassen die Entwicklung konstant bleibt und im Jahr 2022 nur auf 11 Personen (+1 Pers.) steigt, verdreifacht sich die Anzahl erwachsener Personen in den Pilotstrassen beinahe auf 28 Personen (+18 Pers.) während der Intervention. In der Nachher-Erhebung im Jahr 2023 sinkt dieser Wert in den Pilotstrassen auf 5 Personen (-23 Pers.), in den Kontrollstrassen bleibt er weiterhin tendenziell stabil und kehrt auf den Ausgangswert von 10 Personen (-1 Pers.) zurück.



Grafik 11: Anzahl Kinder und Jugendlicher mit Aktivität in Pilot- und Kontrollstrassen, vor (2021), während (2022) und nach der Intervention (2023). (Quelle BFH)



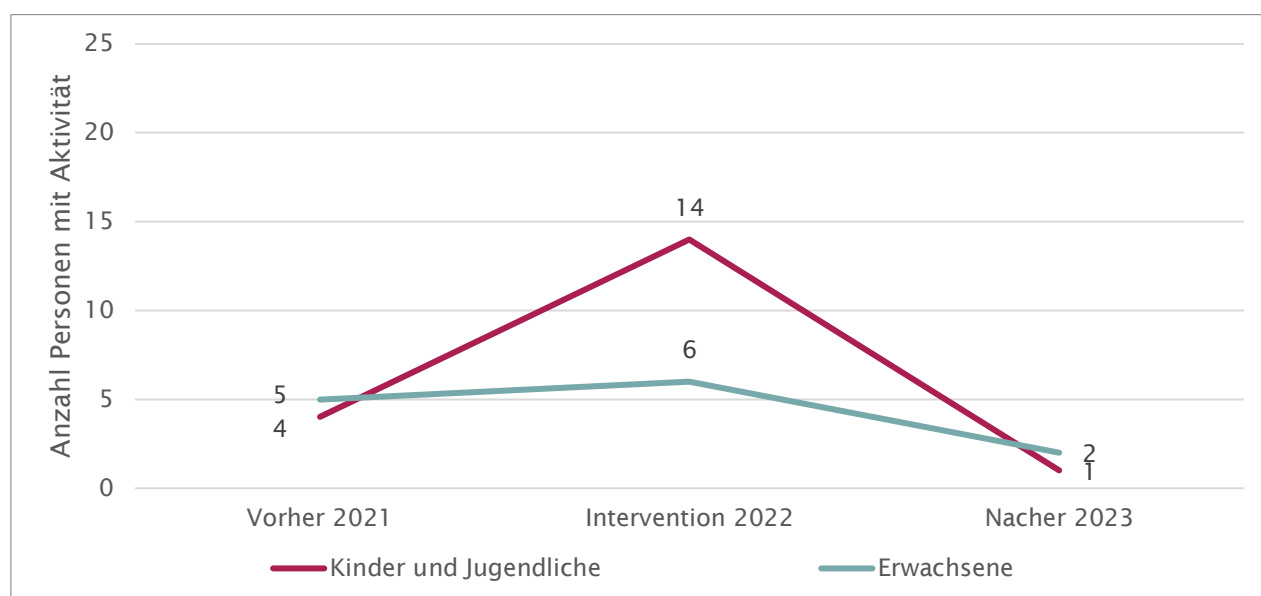
Grafik 12: Anzahl erwachsene Personen mit Aktivität in den Pilot- und Kontrollstrassen, vor (2021), während (2022) und nach der Intervention (2023). (Quelle BFH)

3.1.3.1 Einzelfallbetrachtung

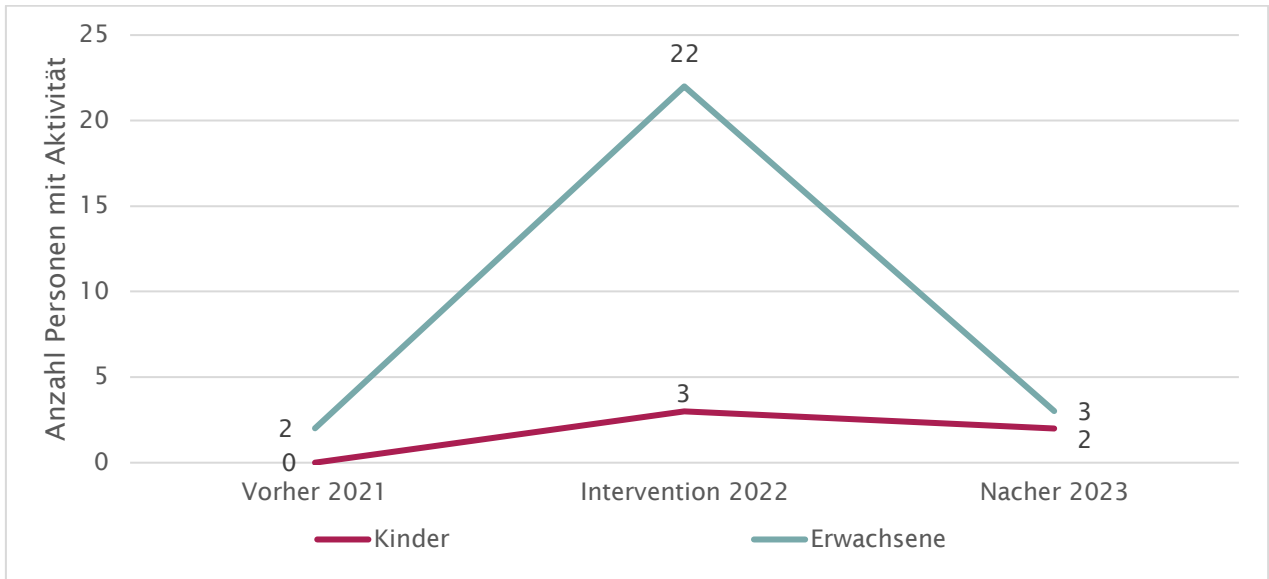
Während in den gepoolten Daten beide Altersgruppen in den Pilotstrassen während der Intervention einen Peak in der Summe aller Aktivitäten aufweisen, gibt es zwischen den beiden untersuchten Strassen erhebliche Unterschiede.

Am Benteliweg (Grafik 13) ist ein Peak während der Intervention nur in der Altersgruppe «Kinder und Jugendliche» festzustellen, die Anzahl Aktivitäten in der Gruppe der «Erwachsene» verändert sich über die drei Erhebungszeitpunkte nur minimal. So lag der Ausgangswert in beiden Altersgruppen in der Vorher-Erhebung bei 5 Personen, resp. 4 Personen. Die Anzahl «Kinder und Jugendliche» mit Aktivität steigt während der Intervention auf 14 Personen (+10 Pers.) und sinkt in der Nachher-Erhebung auf 1 Person (-13 Pers.). Die Anzahl «Erwachsene» bleibt im Jahr 2022 relativ stabil und steigt minimal auf 6 Personen (+1 Pers.) und sinkt in der Nachher-Erhebung auf 2 Personen (-4 Pers.).

In der Kyburgstrasse (Grafik 14) ist die Entwicklung genau umgekehrt: Während der Intervention ist ein Peak in der Altersgruppe «Erwachsene» mit einer Aktivität festzustellen, die Anzahl «Kinder und Jugendliche» mit Aktivität bleibt über alle drei Erhebungszeitpunkte relativ stabil. Die Anzahl «Erwachsene» mit Aktivität liegt in der Vorher-Erhebung bei 2 Personen und steigt während der Intervention auf 22 Personen (+20 Pers.). In der Nachher-Erhebung sinkt der Wert wieder auf 3 Personen. Die Anzahl «Kinder und Jugendliche» mit Aktivität liegt in der Vorher-Erhebung mit 0 Personen, steigt während der Intervention nur auf 3 Personen (+3 Pers.) und sinkt in der Nachher-Erhebung auf 2 Personen (-1 Pers.).



Grafik 13: Anzahl Personen mit Aktivität nach Altersgruppen am Benteliweg in Bern, vor (2021), während (2022) und nach der Intervention (2023). (Quelle BFH)

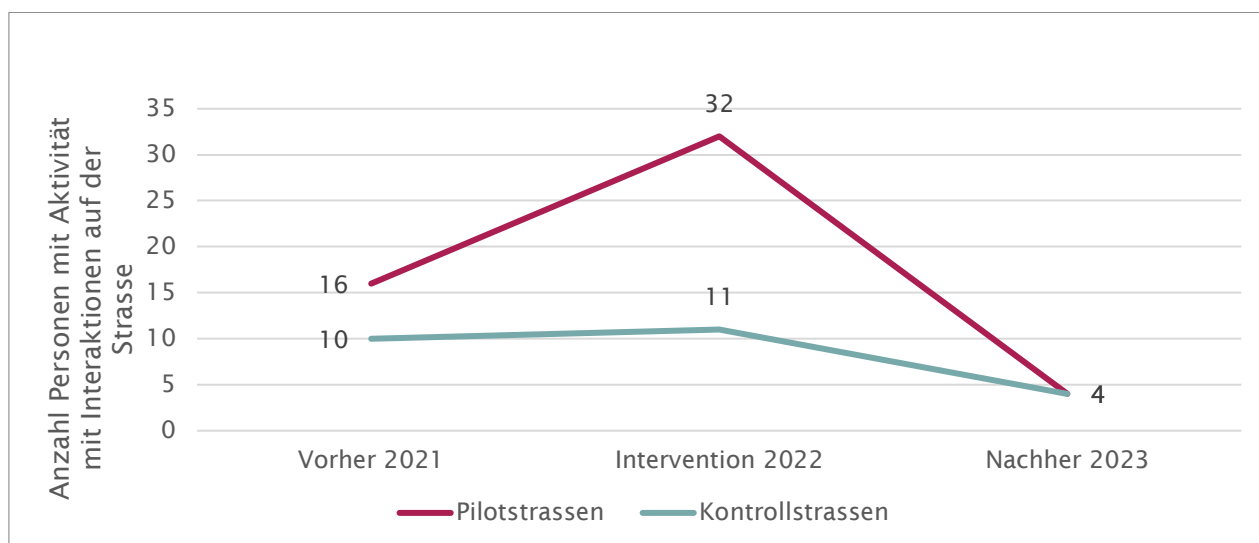


Grafik 14: Anzahl Personen mit Aktivität nach Altersgruppen in der Kyburgstrasse in Zürich, vor (2021), während (2022) und nach der Intervention (2023). (Quelle BFH)

3.1.4 Aktivitäten mit Interaktion

Während in den Pilotstrassen in der Vorher-Erhebung 16 Personen mit Aktivität und Interaktion gezählt wurden, waren es in den Kontrollstrassen 10 Personen mit Aktivität und Interaktion (Grafik 15). Der Wert verdoppelte sich in den Pilotstrassen während der Intervention im Jahr 2022 auf 32 Personen (+16 Pers.), in den Kontrollstrassen stieg der Wert minimal auf 11 (+1 Pers.). In der Nachher-Erhebung im Jahr 2023 sanken beide Werte auf 4 Personen mit Aktivität und Interaktion (Pilotstr.: -28 Pers.; Kontrollstr.: -7 Pers.).

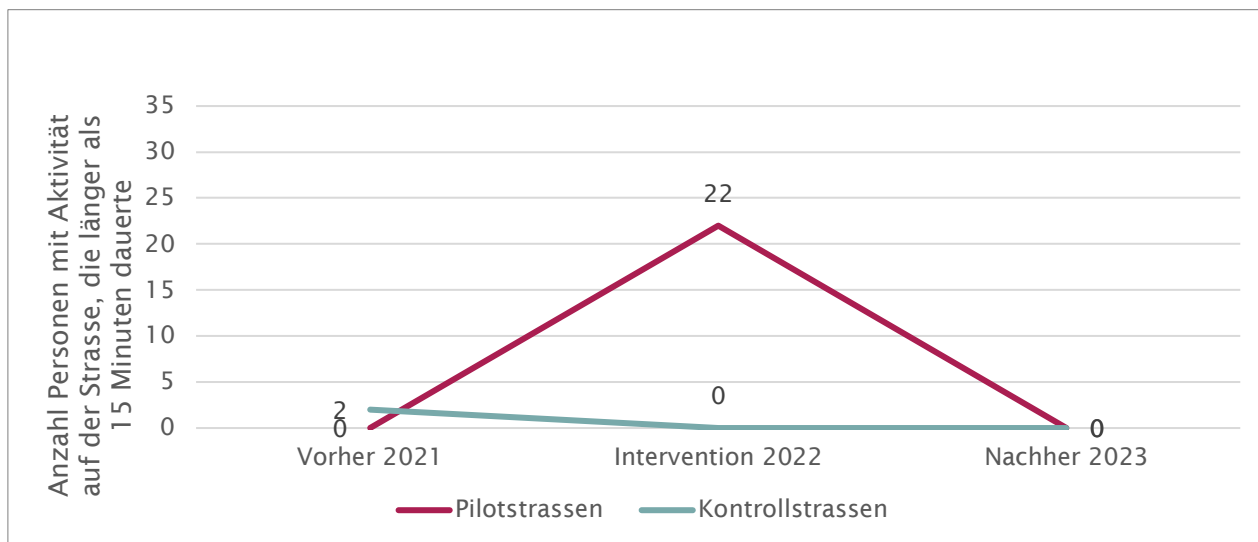
Die Ergebnisse der einzelnen Strassen bilden ähnliche Verläufe wieder, wie in Grafik 15 ersichtlich und finden sich im Anhang auf Seite 106.



Grafik 15: Die Anzahl Personen mit Aktivitäten in den Pilot- und Kontrollstrassen, die mit einer Interaktion stattgefunden haben, vor (2021), während (2022) und nach der Intervention (2023). (Quelle BFH)

3.1.5 Aktivitäten die länger als 15 Minuten dauerten

In beiden Strassengruppen konnte in der Vorher-Erhebung nur wenig (Kontrollstr.: 2 Pers.) bis keine (Pilotstr.: 0 Pers.) Aktivitäten die länger als 15 Minuten dauerten, gezählt werden (Grafik 16). In den Pilotstrassen steigt der Wert während der Intervention auf 22 (+22 Pers.), in den Kontrollstrassen konnte keine langdauernden Aktivitäten mehr registriert werden (-2 Pers.), auch in der Nachher-Erhebung nicht. Auch der Wert der Pilotstrassen sinkt in der Nachher-Erhebung auf 0 Personen (-22 Pers.).

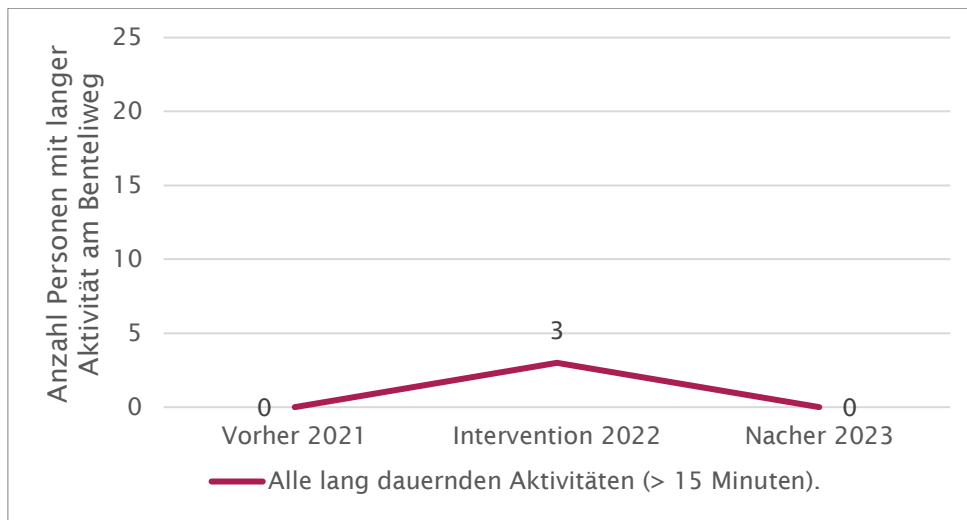


Grafik 16: Die Anzahl Personen mit Aktivität in den Pilot- und Kontrollstrassen, welche länger als 15 Minuten dauerten, vor (2021), während (2022) und nach der Intervention (2023). (Quelle BFH)

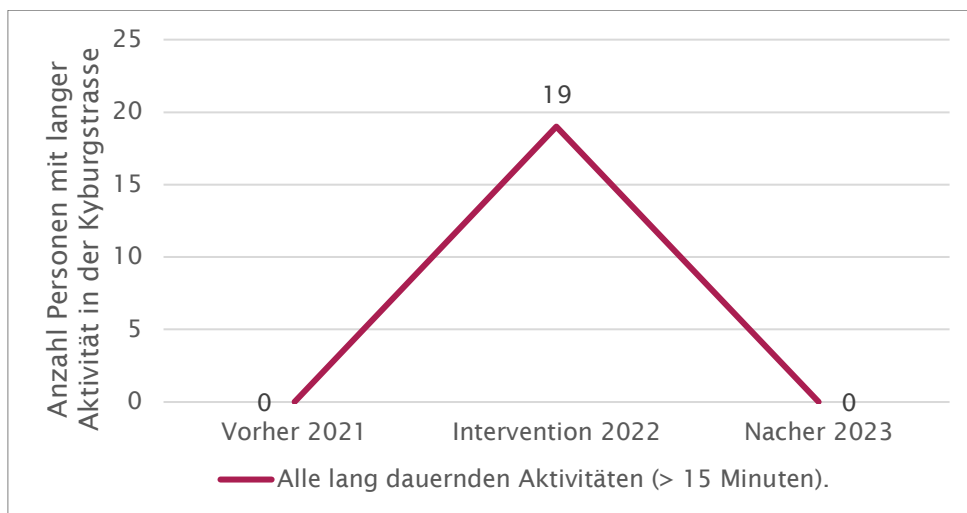
3.1.5.1 Einzelfallbetrachtung

In beiden Pilotstrassen gab es weder in der Vorher- noch in der Nachher-Erhebung eine über 15-Minuten dauernde Aktivität. Am Benteliweg (Grafik 17) stieg der Wert während der Intervention nur auf 3 Personen (+3 Pers.), in der Kyburgstrasse (Grafik 18) hingegen auf 19 Personen (+19 Pers.).

Der markante Anstieg von Personen mit einer Aktivität von über 15 Minuten Dauer in den Pilotstrassen (Grafik 16) wird also hauptsächlich von der Kyburgstrasse beeinflusst.



Grafik 17: Anzahl Personen mit Aktivität, die länger als 15 Minuten gedauert hat, am **Benteliweg**, vor (2021), während (2022) und nach der Intervention (2023). (Quelle BFH)



Grafik 18: Anzahl Personen mit Aktivität, die länger als 15 Minuten gedauert hat, in der **Kyburgstrasse**, vor (2021), während (2022) und nach der Intervention (2023). (Quelle BFH)

3.2 Spuren von Aktivitäten

3.2.1 Benteliweg Bern

3.2.1.1 Vor der Intervention 2021

Am Benteliweg konnten vor der Intervention einige wenige Spuren von Nutzung gefunden werden. So gab es ein Windrad bei einem Verkehrsschild und eine Sitzbank bei der Kreuzung Kirchackerweg/Benteliweg mit zwei Betonblöcken zur Verkehrsberuhigung (Abbildung 18).



Abbildung 18: Benteliweg vor der Intervention im Jahr 2021 mit Windrad. (Fotos: Fussverkehr Schweiz)

3.2.1.2 Während der Intervention 2022

Während der Intervention im Sommer 2022 konnten folgende Spuren von Aktivitäten und Nutzungen am Benteliweg gefunden werden:

- Nutzung eines Holzmöbels vor dem Kindergarten als Anschlagbrett (Abbildung 19, links)
- Pflanzen waren in voller Blüte und gut unterhalten (Abbildung 19, Mitte)
- Gebrauchsspuren und normale Abnutzungsspuren
- Graffiti/Tags auf dem Möbel am Bahnhöheweg (Abbildung 19, rechts)



Abbildung 19: Nutzungsspuren während der Intervention im Jahr 2022 am Benteliweg in Bern: Blumenkisten (linkes Bild) und Anschlagbrett (Bild in der Mitte), Graffiti (rechtes Bild). (Fotos: BFH)

3.2.1.3 Nach der Intervention 2023

In der Erhebung ein Jahr nach der Intervention sind noch Spuren der Pilotintervention sichtbar. So ist die Farbe an den Betonblöcken zur Verkehrsberuhigung immer noch deutlich zu erkennen. Die Anwohnenden haben zudem eine neue Blumenkiste sowie eine Sitzbank installiert und Wimpelketten aufgehängt (Abbildung 20).



Abbildung 20: Benteliweg nach der Intervention im Jahr 2023: links mit neuer Sitzbank und Wimpelketten, rechts mit bestehender Sitzbank, farbigen Betonblöcken und neuer Pflanzkiste. (Fotos: BFH)

3.2.2 Kyburgstrasse Zürich

3.2.2.1 Vor der Intervention 2021

Vor der Intervention im Jahr 2021 gab es in der Kyburgstrasse in Zürich keine nennenswerten Nutzungsspuren durch Anwohnende. Die Strasse war durch die parkierten Autos besetzt (Abbildung 21).



Abbildung 21: Parkierte Autos in der Kyburgstrasse in Zürich vor der Intervention im Jahr 2021. (Foto: BFH)

3.2.2.2 Während der Intervention 2022

Während der Intervention im Jahr 2022 konnten in der Kyburgstrasse in Zürich folgende Spuren aufgezeichnet werden (Abbildung 22, rechts):

- Mehrere Möbel waren stark mit Graffitis besprüht
- Gebrauchspuren und normale Abnutzungsspuren



Abbildung 22: Graffitis auf Holz Möbel in der Kyburgstrasse Zürich im Jahr 2022 während der Intervention. (Fotos: BFH)

3.2.2.3 Nach der Intervention 2023

In der Kyburgstrasse hat sich nach der Intervention nichts Auffallendes verändert. Auch neue Nutzungsspuren sind keine sichtbar. Einzig das Banner am Zaun zum Park fällt mit der Bitte für Nachtruhe auf (Abbildung 23).



Abbildung 23: Die Kyburgstrasse nach der Intervention im Jahr 2023: links ein Banner und rechts die Strasse, wie sie immer schon war. (Fotos: BFH)

3.2.3 Kontrollstrassen

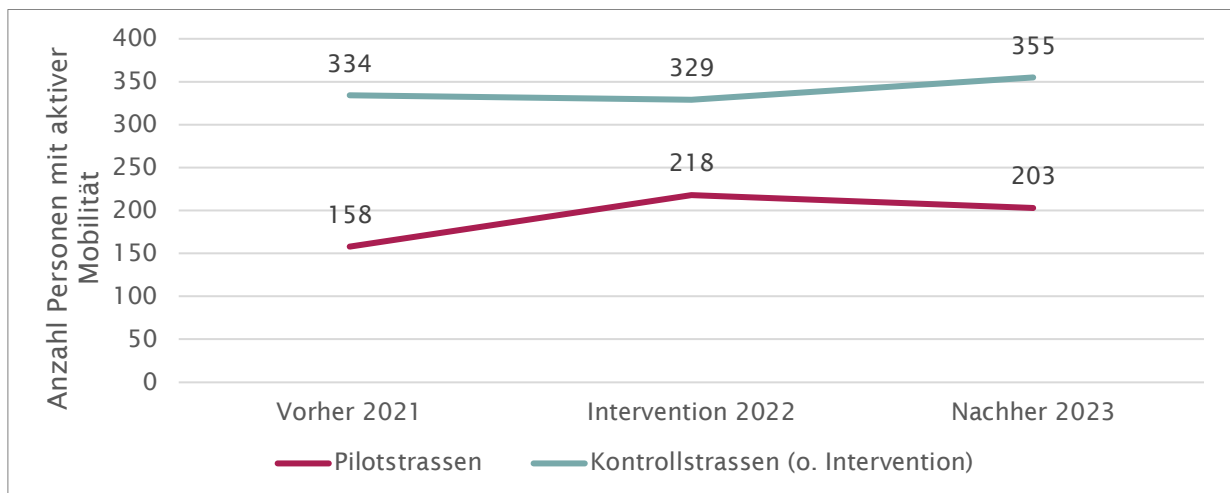
In der Werkgasse in Bern wurden zu allen Erhebungszeitpunkten nur wenig Nutzungsspuren gefunden (Anhang, Seite 109). In der Goldbrunnenstrasse in Zürich gab es viele Nutzungsspuren, besonders in den Vorgartenbereichen. Diese sind über alle drei Messzeitpunkte ähnlich geblieben (Anhang, Seite 110).

3.3 Verkehrszählung

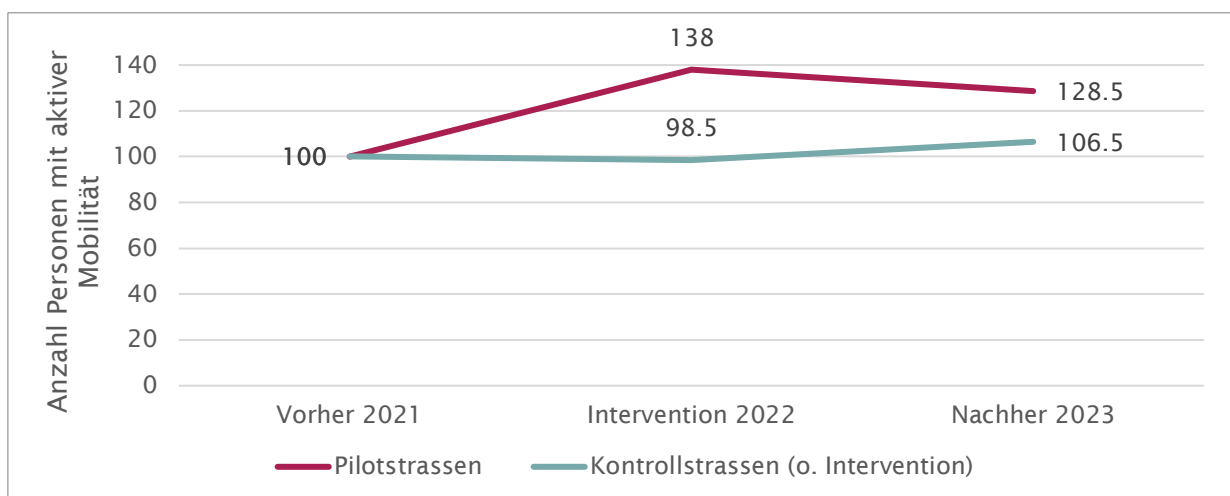
3.3.1 Aktive Mobilität

Die Zählung der aktiven Mobilität während acht Erhebungsfenster an einem Mittwochnachmittag fällt in beiden Strassengruppen sehr unterschiedlich aus (Grafik 19). Die Kontrollstrassen weisen in der Vorher-Erhebung mehr als doppelt so viele Verkehrsteilnehmende auf wie die Pilotstrassen.

Werden die Zahlen indiziert (Vorher-Erhebung 2021 = 100), lässt sich die Entwicklung der Strassen besser vergleichen (Grafik 20). In den Kontrollstrassen bleibt die Entwicklung der aktiven Mobilität relativ konstant über die drei Erhebungszeitpunkte. Im Jahr 2022 nimmt sie um 1.5 Prozentpunkte ab im Vergleich zum Vorjahr, in der Nachher-Erhebung nimmt sie um 8 Prozentpunkte zu im Vergleich zum Jahr 2022. Dagegen nimmt die aktive Mobilität in den Pilotstrassen während der Intervention im Jahr 2022 um 38 Prozentpunkte zu gegenüber der Vorher-Erhebung. In der Nachher-Erhebung nimmt sie wiederum leicht ab mit 9.5 Prozentpunkten, bleibt jedoch mit 28.5 Prozentpunkten deutlich über dem Ausgangswert vom Jahr 2021.



Grafik 19: Anzahl Personen mit aktiver Mobilität in den Pilot- und Kontrollstrasse vor (2021), während (2022) und nach der Intervention (2023). (Quelle BFH)

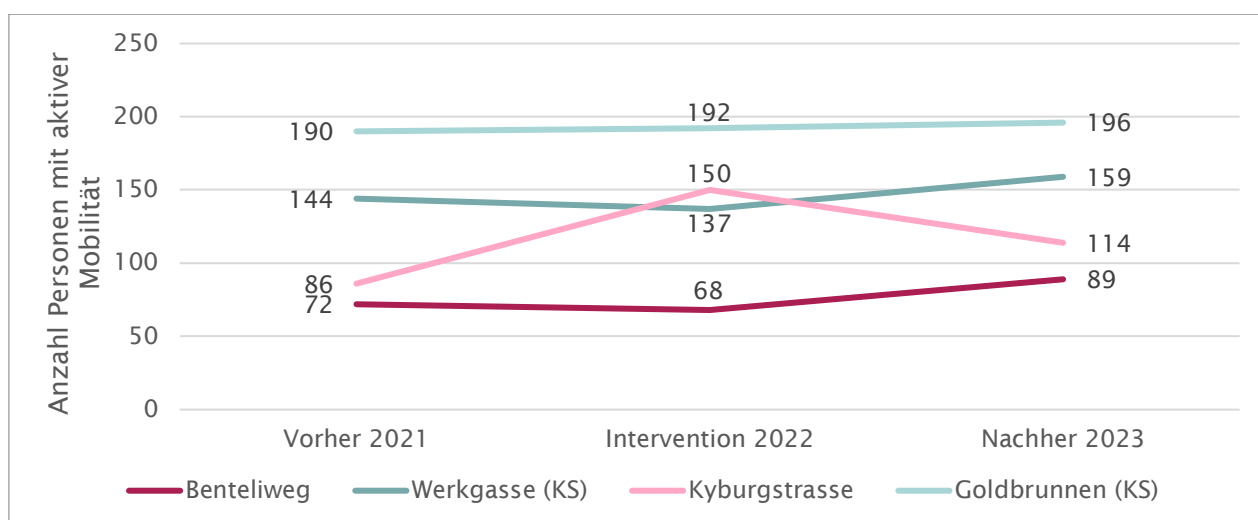


Grafik 20: Anzahl Personen mit aktiver Mobilität in den Pilot- und Kontrollstrasse vor (2021), während (2022) und nach der Intervention (2023); indiziert (Vorher-Erhebung 2021 = 100). (Quelle BFH)

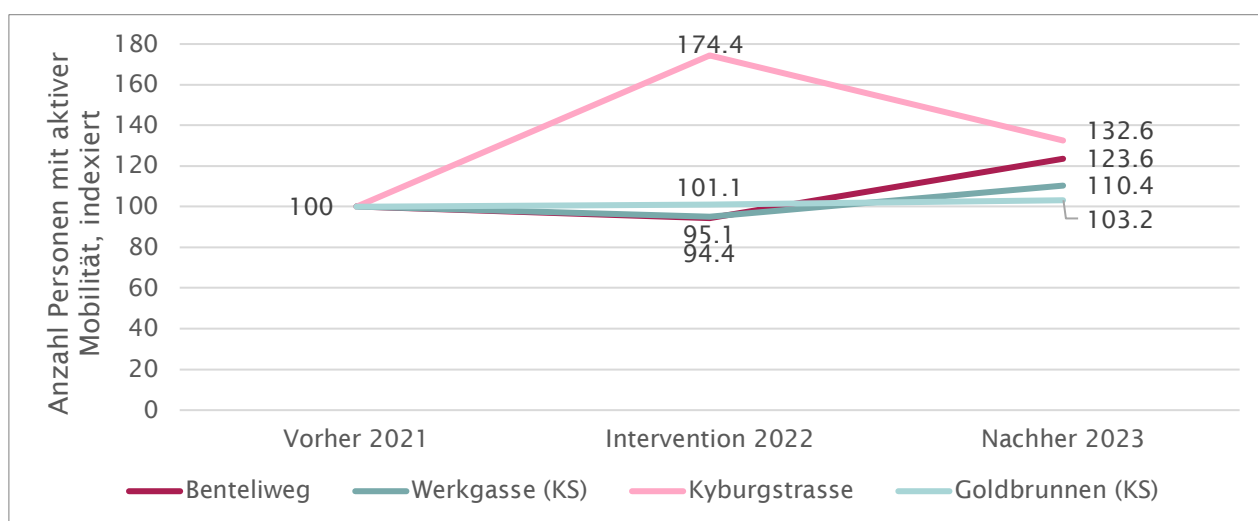
3.3.1.1 Einzelfallbetrachtung

Bei der Betrachtung der aktiven Mobilität in den einzelnen Strassen fällt ebenfalls die grosse Streuung auf (Grafik 21).

Werden die Werte indiziert (Grafik 22), kann der Verlauf besser verglichen werden. Die beiden Kontrollstrassen (KS) sowie der Benteliweg weisen am Anfang eine ähnliche Entwicklung auf. Im Jahr 2022 verändert sich die aktive Mobilität nur minimal im Vergleich zum Ausgangswert (Benteliweg: -5.6 %-Punkte; Werkgasse (KS): -4.9 %-Punkte; Goldbrunnenstr. (KS): +1.1 %-Punkte). Am Benteliweg nimmt die aktive Mobilität in der Nachher-Erhebung im Vergleich zur Erhebung während der Intervention um 29.2 Prozentpunkte zu, in der Werkgasse nimmt sie um 15.3 Prozentpunkte und in der Goldbrunnenstrasse nur um 2.1 Prozentpunkte zu. Die Kyburgstrasse zeigt als einzige Strasse während der Intervention einen markanten Anstieg der aktiven Mobilität um 74.4 Prozentpunkte gegenüber der Vorher-Erhebung. In der Nachher-Erhebung nimmt der Wert wiederum um 41.8 Prozentpunkte ab, gegenüber der Erhebung während der Intervention.



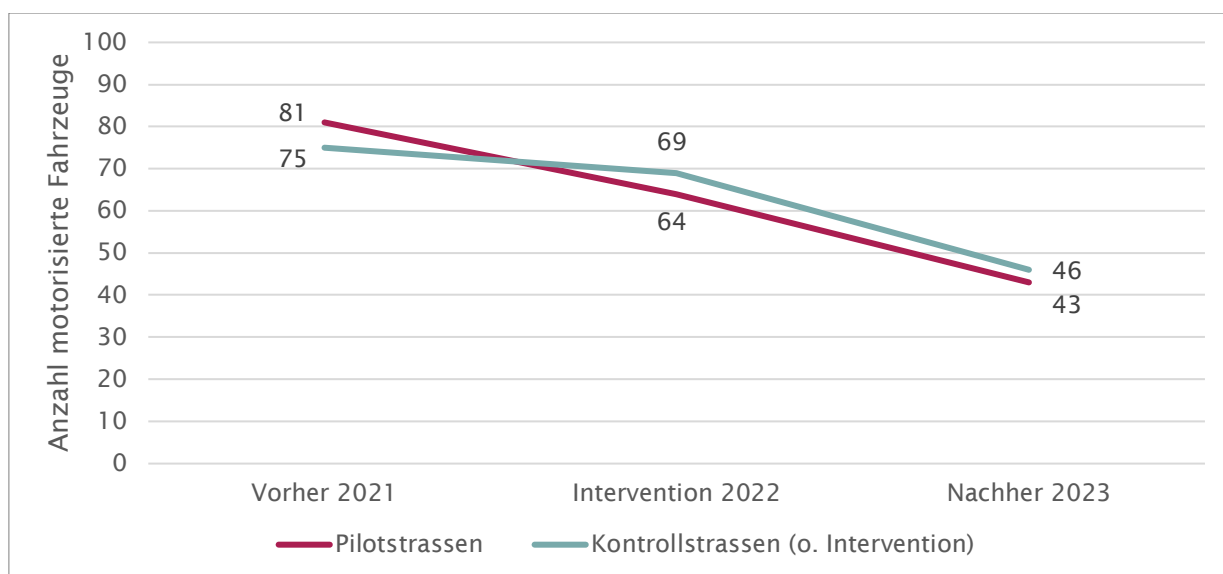
Grafik 21: Anzahl Personen mit aktiver Mobilität in den einzelnen Pilot- und Kontrollstrassen (KS) im Jahr 2021, 2022 und 2023. (Quelle BFH)



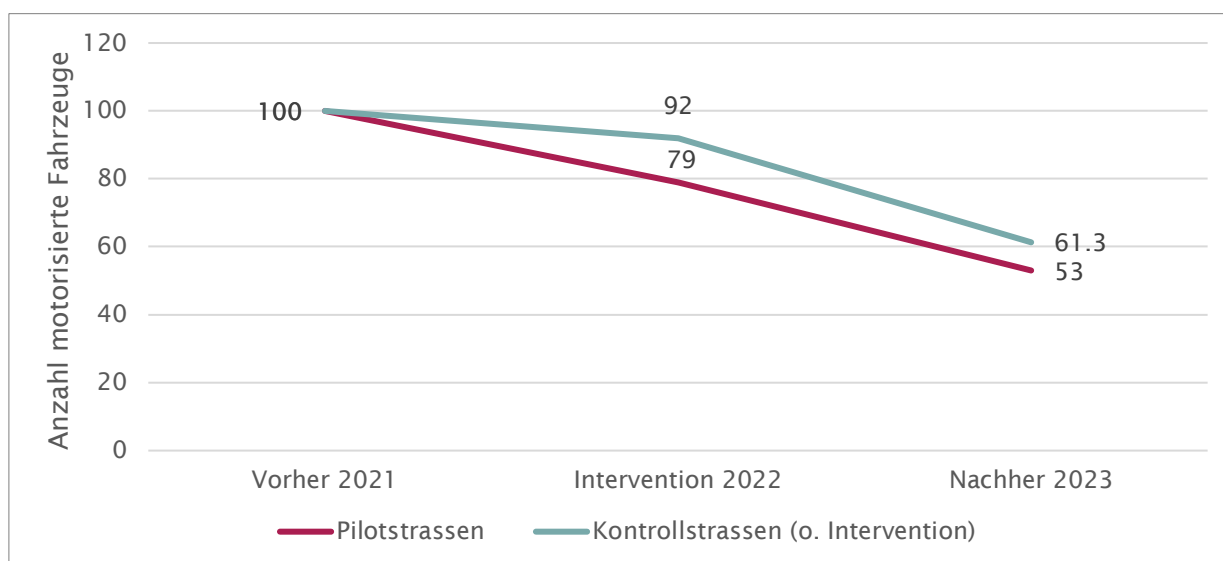
Grafik 22: Anzahl Personen mit aktiver Mobilität in den einzelnen Pilot- und Kontrollstrassen (KS) im Jahr 2021, 2022 und 2023, indiziert (Vorher-Erhebung 2021 = 100). (Quelle BFH)

3.3.2 Motorisierter Verkehr

Der motorisierte Verkehr nimmt in beiden Strassengruppen über die drei Erhebungszeitpunkte ab. In den Pilotstrassen fällt der Wert von 81 motorisierten Fahrzeugen in der Vorher-Erhebung auf 43 Fahrzeuge in der Nachher-Erhebung und halbiert sich damit fast. In den Kontrollstrassen fällt der Wert nur leicht von 75 motorisierten Fahrzeugen im Jahr 2021 auf 69 Fahrzeuge (-6 Fahrzeuge) im Jahr 2022. Doch wie in den Pilotstrassen sinkt auch hier der Wert markant auf 46 Fahrzeuge (-23 Fahrzeuge) im Jahr 2023. Bei den indexierten Werten (Grafik 24) ist ersichtlich, dass der motorisierte Verkehr in den Pilotstrassen besonders während der Intervention etwas stärker abnimmt als in den Kontrollstrassen und die Entwicklung danach parallel zu den Kontrollstrassen weiter abnimmt.



Grafik 23: Anzahl motorisierter Fahrzeuge in den Pilot- und Kontrollstrassen im Jahr 2021, 2022 und 2023. (Quelle BFH)

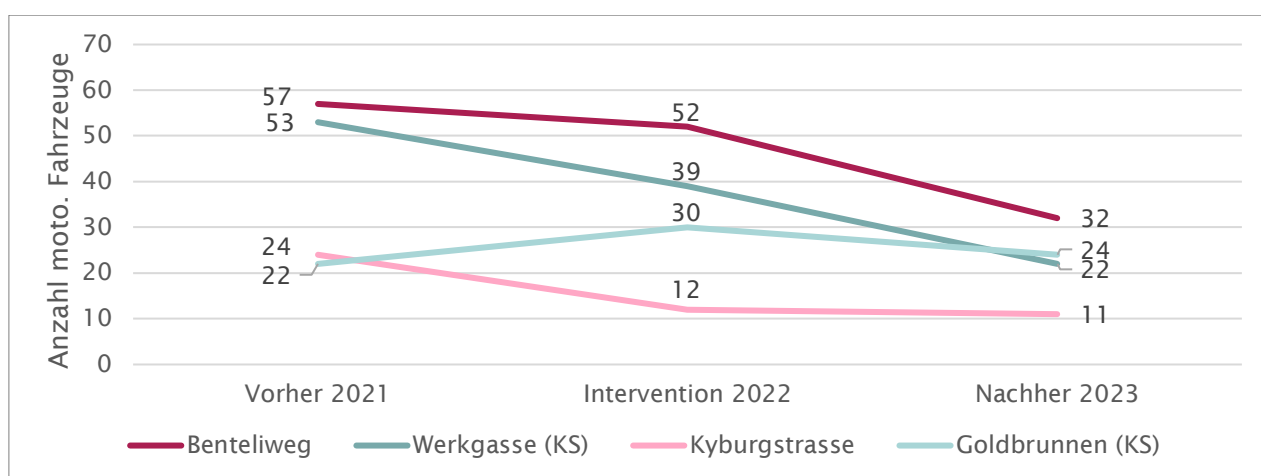


Grafik 24: Anzahl motorisierter Fahrzeuge in den Pilot- und Kontrollstrassen im Jahr 2021, 2022 und 2023; indexiert (Vorher-Erhebung 2021 = 100) (Quelle BFH)

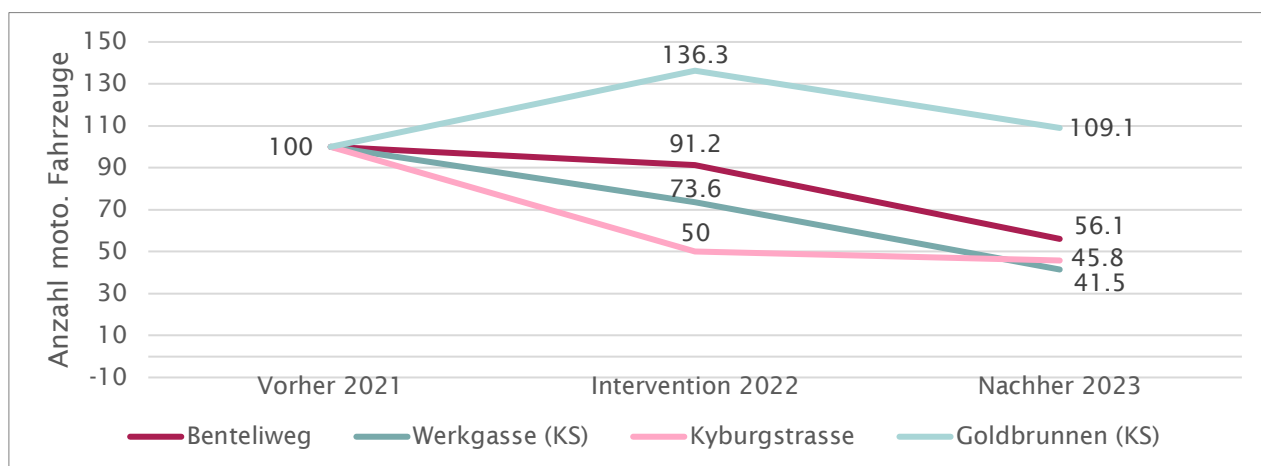
3.3.2.1 Einzelfallbetrachtung

In der Grafik 25 fällt auf, dass der Benteliweg und die Werkgasse (KS) mit über 50 motorisierten Fahrzeugen in der Vorher-Erhebung mehr als doppelt so viele Fahrzeuge aufweisen wie die beiden Strassen in Zürich.

Die indexierten Werte zeigen, dass in drei von vier Strassen die Anzahl motorisierter Fahrzeuge über die drei Erhebungszeitpunkte sinken (Grafik 26). Einzig in der Goldbrunnenstrasse (KS) steigt der Wert im Jahr 2022 um 36.3 Prozentpunkte und fällt in der Nachher-Erhebung wieder um -27.2 Prozentpunkte. In den drei anderen Strassen sinkt die Anzahl motorisierter Fahrzeuge während der Intervention im Jahr 2022 im Vergleich zum Ausgangswert unterschiedlich stark. Am Benteliweg nur um -8.8 Prozentpunkte, in der Werkgasse (KS) um -24.4 Prozentpunkte und in der Kyburgstrasse sogar um -50 Prozentpunkte. Auch in der Nachher-Erhebung sinken die Werte weiter: am Benteliweg um -35.1 Prozentpunkte, in der Werkgasse (KS) um 32.1%-Punkte und in der Kyburgstrasse um nur um 4.2 Prozentpunkte.



Grafik 25: Anzahl motorisierter Fahrzeuge in den einzelnen Pilot- und Kontrollstrassen (KS) im Jahr 2021, 2022 und 2023. (Quelle BFH)



Grafik 26: Anzahl motorisierter Fahrzeuge in den einzelnen Pilot- und Kontrollstrassen (KS) im Jahr 2021, 2022 und 2023; indexiert (Vorher-Erhebung 2021 = 100). (Quelle BFH)

3.3.3 Verkehrszählung Stadt Bern am Benteliweg

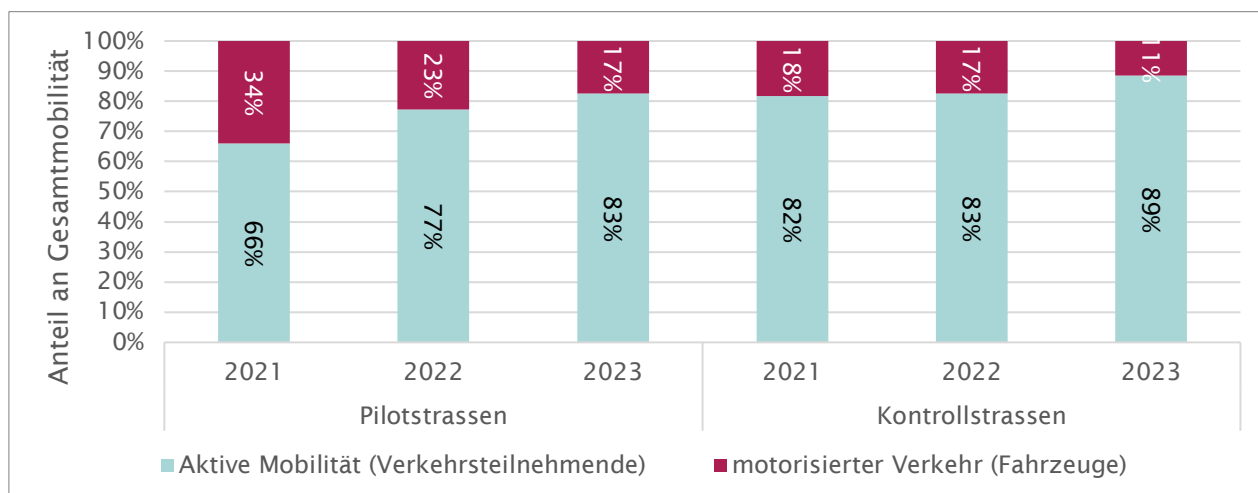
Auffallend ist, dass auch hier die Zahlen des motorisierten Verkehrs über alle Erhebungszeitpunkte rückläufig sind (Tabelle 3). Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) nimmt über die vier Jahre um 20 % von 502 auf 400 Fahrzeuge pro Tag ab. Auch der Schwerverkehrsanteil am Gesamtverkehr sinkt von 2018 auf 2023 von 5 % auf 1 %, das ist eine Abnahme von 84 % von 25.1 auf 4 Fahrzeugen pro Tag. Und zu guter Letzt sinkt auch der Anteil der Geschwindigkeitsübertretungen an allen Verkehrsdelikten kontinuierlich von 45 % im Jahr 2018 auf 27 % im Jahr 2022 und dann 2023 sogar auf nur 9 %.

Tabelle 3: Verkehrszählung Stadt Bern von den Jahren 2018, 2019, 2022 und 2023. (Quelle Tiefbauamt Stadt Bern)

	2018	2019	2022	2023
	Vor der Intervention	Vor der Intervention	Während der Intervention	Nach der Intervention
Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)	502	471	405	400
Schwerverkehrsanteil	5 %	6 %	4 %	1 %
Geschwindigkeitsübertretung (schneller als Tempo 20)	45 %	34 %	27 %	9 %

3.3.4 Vergleich motorisierter Verkehr und aktive Mobilität

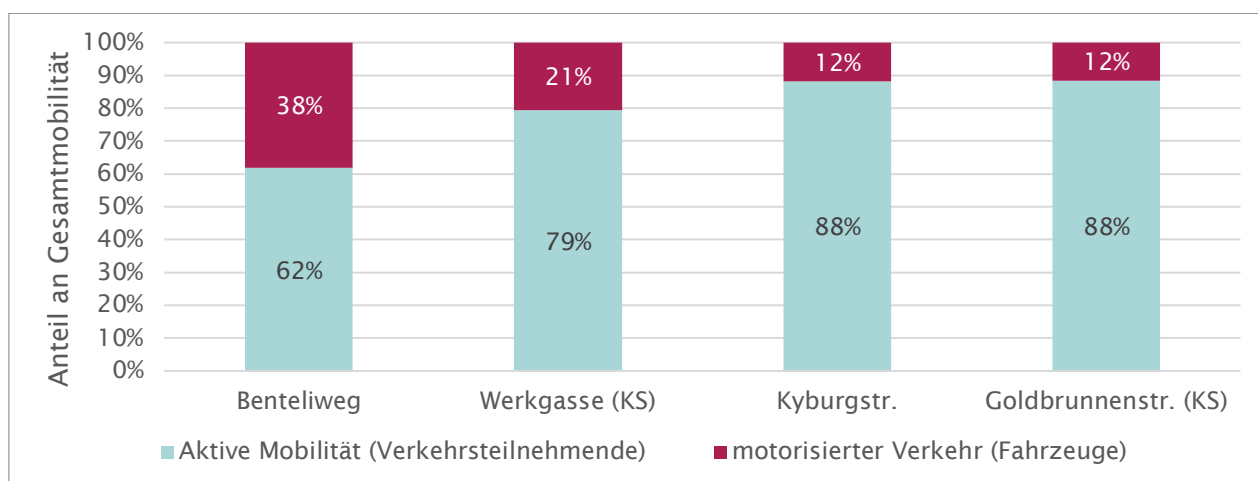
In allen Strassen sind mehr als 60 % und teilweise sogar fast 90 % der Verkehrsteilnehmenden aktiv zu Fuss oder mit dem Fahrrad unterwegs. Vergleicht man den Anteil «motorisierter Verkehr» mit dem Anteil «aktive Mobilität» (Grafik 27) fällt auf, dass in den Pilotstrassen der Anteil des motorisierten Verkehrs über die drei Jahre von 34 Prozent auf 17 Prozent kontinuierlich kleiner wird (-17 %-Punkte). Auch in den Kontrollstrassen sinkt der Anteil um 7 Prozentpunkte, jedoch nicht so stark, wie in den Pilotstrassen.



Grafik 27: Verhältnis von Personen mit aktiver Mobilität zu motorisierten Fahrzeugen in den Pilotstrassen (2021: n=120; 2022: n=141; 2023: n=123) und den Kontrollstrassen (2021: n=205; 2022: n=199; 2023: n=201). (Quelle BFH)

3.3.4.1 Einzelfallbetrachtung

Vergleicht man den Anteil motorisierter Verkehr mit dem Anteil mit aktiver Mobilität (Grafik 28) fällt auf, dass der Benteliweg im Durchschnitt der Jahre 2021-2023 den höchsten Anteil an motorisierten Fahrzeugen (38 %) aufweist. Die Kyburgstrasse und die Goldbrunnenstrasse (KS) weisen das gleiche Verhältnis zwischen motorisiertem Verkehr und aktiver Mobilität und gleichzeitig am wenigsten motorisierte Fahrzeuge (12 %) auf. Die Werkgasse (KS) liegt dazwischen und weist einen höheren Anteil motorisierte Fahrzeuge (21 %) im Verhältnis zur aktiven Mobilität auf (79 %).



Grafik 28: Verhältnis von Personen mit aktiver Mobilität zu motorisierten Fahrzeugen in den einzelnen Strassen, relativ, Durchschnitt der Jahre 2021-2023. Benteliweg n=123; Werkgasse (KS) n=185; Kyburgstrasse n=132; Goldbrunnenstr. (KS) n=218 (Quelle BFH)

3.4 Online-Befragung

3.4.1 Rücklauf

Der Rücklauf der Befragung war während der Intervention im Jahr 2022 in den meisten Strassen ähnlich wie im Jahr 2021 in der Vorher-Erhebung, einzig in der Kyburgstrasse in Zürich haben im Jahr 2022 deutlich mehr Menschen (+23) ihre Rückmeldung abgegeben (Tabelle 4).

Die unterschiedliche Anzahl der verteilten Flyer für die Einladung zur Online-Befragung kommt daher, dass die Bevölkerungsdichte in den Quartieren sehr unterschiedlich ist (vgl. Seite 19).

Die durchschnittliche Anzahl beantworteter Fragen sind im Fall vom Benteliweg und der Goldbrunnenstrasse (KS) mit +/- 20 Antworten gering.

Soziodemografische Angaben der Umfrageteilnehmenden finden sich im Anhang auf Seite 118.

Tabelle 4: Rücklauf der Online-Befragung 2021 und während der Intervention 2022. (Quelle: BFH)

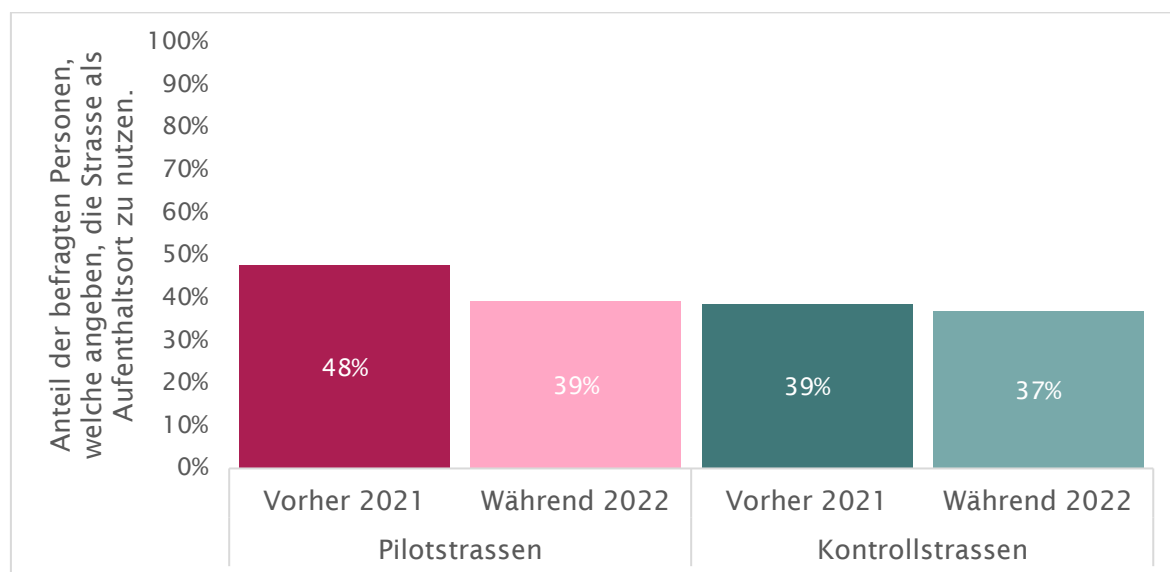
Rücklauf	Verteilte Flyer	Antworten 2021		Antworten 2022	
		Anzahl	%	Anzahl	%
Benteliweg	150	19	12.5 %	22	14.5 %
Kyburgstrasse	250	43	17.2 %	67	26.8 %
Werkgasse (KS)	250	33	13.2 %	29	11.6 %
Goldbrunnenstr. (KS)	150	17	11.3 %	15	10.0 %

3.4.2 Nutzung der Strasse als Aufenthaltsort

3.4.2.1 Allgemein

In der Online-Befragung wurde gefragt, ob der Strassenraum der Begegnungszone zum Aufenthalt genutzt wird. Beispielsweise zum Spielen, zum Treffen von Nachbarn, für Feste usw.

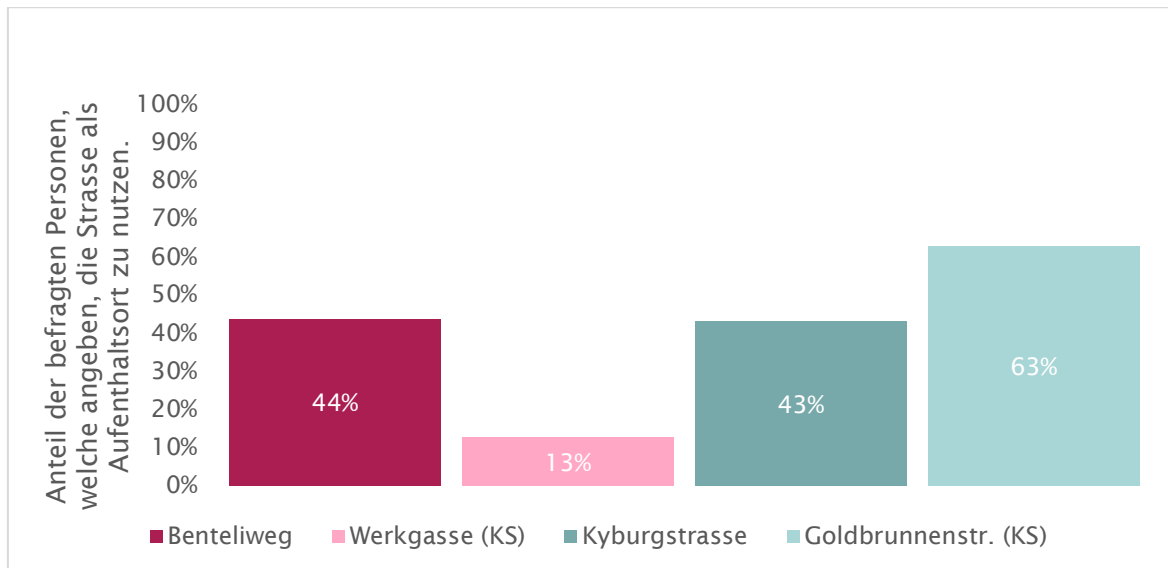
Während in den Pilotstrassen in der Vorher-Erhebung 48 % der befragten Personen die Nutzung der Strasse als Aufenthaltsort angegeben haben, sind es in der Erhebung während der Intervention nur noch 39 % und somit 9 Prozentpunkte weniger (Grafik 29). In den Kontrollstrassen hingegen bleibt der Wert ähnlich hoch: es geben 39 % (2021) resp. 37 % (2022) der befragten Personen die Nutzung der Strasse als Aufenthaltsort an.



Grafik 29: Anteil der befragten Personen, welche angeben, die Begegnungszone als Aufenthaltsort zu nutzen; in den Pilotstrassen (PS) und Kontrollstrassen (KS) vor (PS.: n=61; KS: n=50) und während (PS: n= 82; KS: n=43) der Intervention. (Quelle BFH)

3.4.2.2 Einzelfallbetrachtung

In der Grafik 30 fällt auf, dass im Durchschnitt über beide Erhebungszeitpunkte die Anteile der Befragten, die eine Nutzung der Strasse als Aufenthaltsort erwähnen in den Pilotstrassen Benteliweg und Kyburgstrasse ähnlich hoch sind (Benteliweg: 44 %; Kyburgstr. 43 %). Die beiden Kontrollstrassen unterscheiden sich jedoch stark. Die Werkgasse weist mit nur 13 % die geringste Nutzung der Strasse als Aufenthaltsort auf, die Goldbrunnenstrasse mit 63 % die höchste Nutzung.



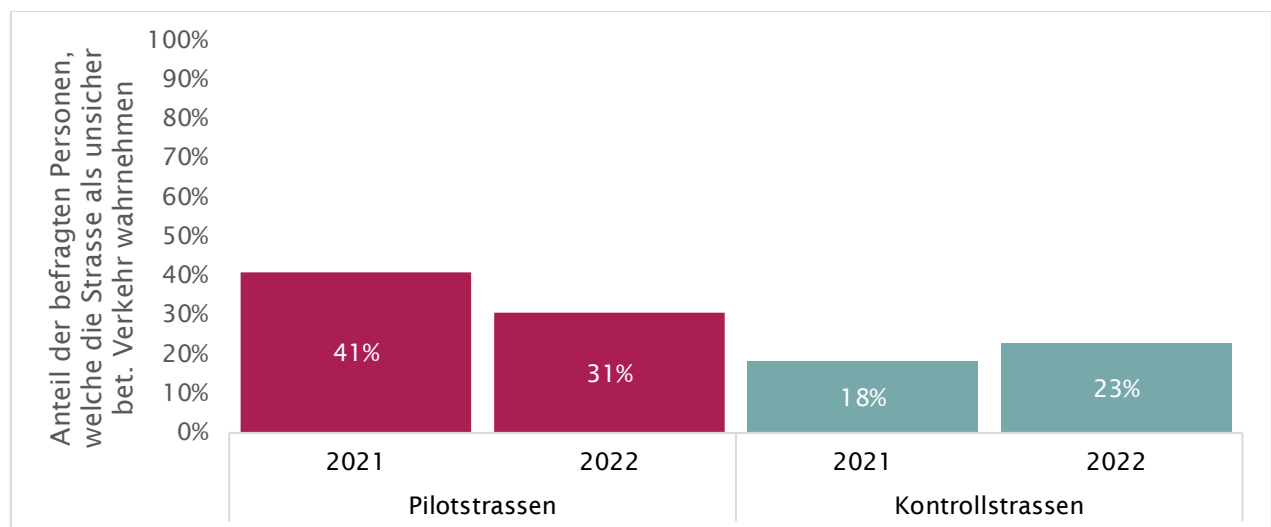
Grafik 30: Anzahl Nennungen der Nutzung der Strassen als Aufenthaltsort im Durchschnitt beider Erhebungszeitpunkte. Benteliweg n=19.5, Werkgasse (KS) n=30.5, Kyburgstrasse n=52, Goldbrunnenstr. n=16. (Quelle BFH)

3.4.3 Sicherheitsempfinden für Zufussgehende und Kinder

3.4.3.1 Allgemein

Die Teilnehmenden wurden gefragt, wie der Strassenraum für Zufussgehende oder für Personen mit spielenden Kindern hinsichtlich Verkehrssicherheit wahrgenommen wird (Grafik 31).

In den Pilotstrassen wurden die Strasse bereits in der Vorher-Erhebung im Jahr 2021 von 34 % der befragten Personen als unsicher eingestuft, gegenüber 22 % in den Kontrollstrassen. In den Pilotstrassen nimmt die Nennung als unsichere Strasse im Jahr 2022 während der Intervention um 13 Prozentpunkte ab auf 21 %, in den Kontrollstrassen hingegen mit 4 Prozentpunkten leicht zu auf 26 % im Vergleich zur Vorher-Erhebung 2021.



Grafik 31: Anteil der befragten Personen, welche die Strasse als unsicher betreffen Verkehr wahrnehmen; in den Pilotstrassen (PS) und Kontrollstrassen (KS) vor der Intervention im Jahr 2021 (PS: n=61; KS: n=50) und während der Intervention im Jahr 2022 (PS: n=82; KS: n=43) (Quelle BFH)

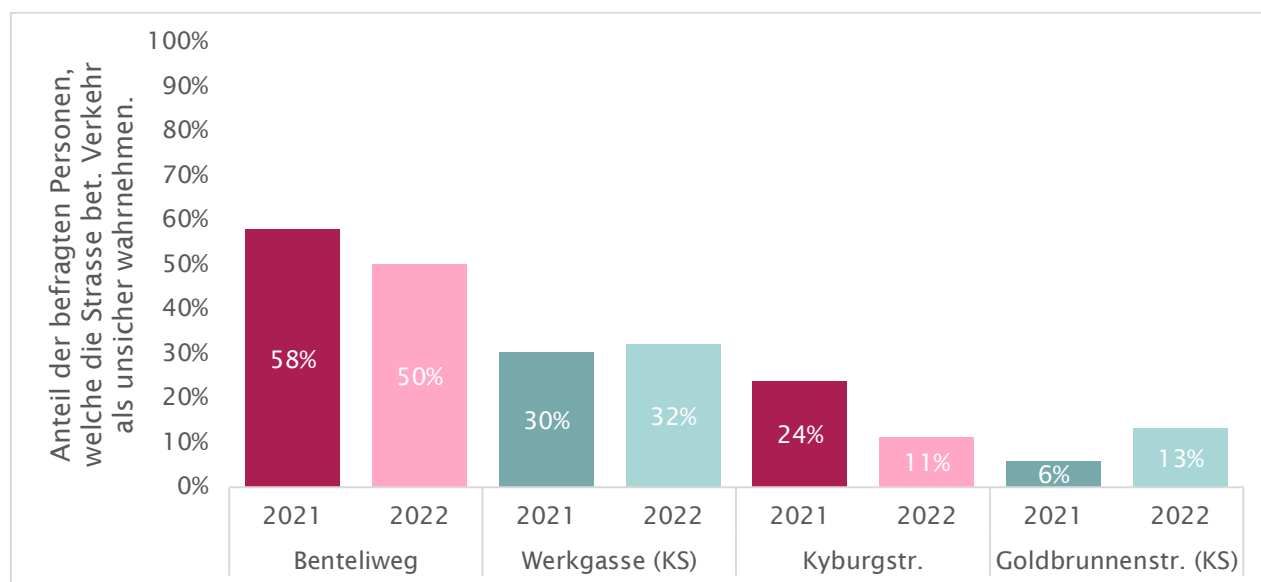
3.4.3.2 Einzelfallbetrachtung

Bei der Betrachtung der einzelnen Strassen fällt die grosse Bandbreite auf (Grafik 32). Der Benteliweg wird mit Abstand als unsicherste Strasse bezüglich des Verkehrs eingeschätzt, die Kontrollstrasse Goldbrunnenstrasse als sehr sicher.

Mehr als die Hälfte der Befragten nennen den Benteliweg als «unsicher». In der Vorher-Erhebung im Jahr 2021 sind es 58 %, im Jahr 2022 während der Intervention sinkt der Anteil der Befragten, die die Strasse als unsicher wahrnehmen um 8 Prozentpunkte auf 50 %.

Die Kyburgstrasse wird als deutlich sicherer als der Benteliweg eingeschätzt. So liegt der Anteil der Befragten mit Nennung «unsichere» Strasse im Jahr 2021 bei 24 % und sinkt während der Intervention im Jahr 2022 um 13 Prozentpunkte auf 11 %.

Die Kontrollstrasse Werkgasse gliedert sich bezüglich Wahrnehmung der Verkehrssicherheit zwischen dem Benteliweg und der Kyburgstrasse ein und liegt im Jahr 2021 bei 30 % der Befragten mit Nennungen «unsichere» Strasse. Im Jahr 2022 steigt dieser Anteil nur leicht um 2 Prozentpunkte auf 32 %.



Grafik 32: Wahrnehmung der Verkehrssicherheit als «unsicher» in den Pilotstrassen (PS) und Kontrollstrassen (KS) vor der Intervention im Jahr 2021 (Benteliweg: n= 19; Werkgasse (KS): n= 33; Kyburgstr.: n= 42; Goldbrunnenstr.: n=17) und während der Intervention im Jahr 2022 (Benteliweg: n= 20; Werkgasse (KS): n= 28; Kyburgstr.: n=62; Goldbrunnenstr.: n=15). (Quelle BFH)

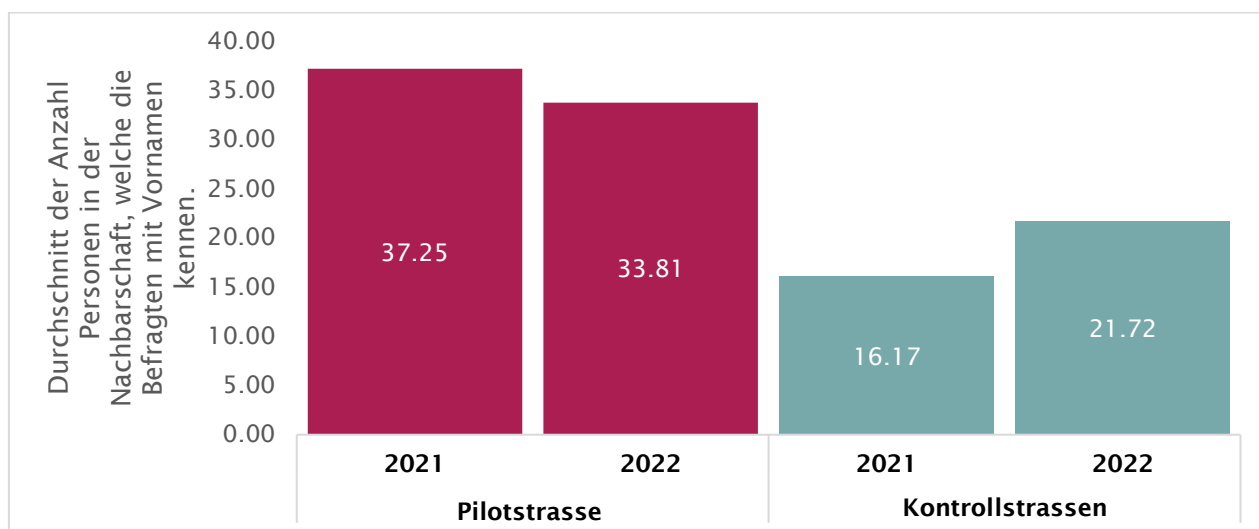
3.4.4 Nachbarschaftliche Vernetzung

Um abzuschätzen, inwiefern die Anwohnenden in der Nachbarschaft vernetzt sind, wurde gefragt, wie viele Personen die Befragten im Quartier mit Vornamen kennen.

In der Erhebung fällt auf (Grafik 33), dass die Anzahl Personen, welche die Befragten in ihrer Nachbarschaft mit Vornamen kennen in den Pilotstrassen mit über 30 Personen ein Drittel bis doppelt so hoch ausfällt, wie in den Kontrollstrassen.

In den Pilotstrassen nimmt der Durchschnitt der Anzahl Personen von der Vorher-Erhebung im Jahr 2021 mit 37.25 Personen zur Erhebung während der Intervention im Jahr 2022 mit 33.81 Personen um 3.44 Personen ab. In den Kontrollstrassen ist die Entwicklung umgekehrt, im Jahr 2021 wurden 16.71 Personen genannt, im Jahr 2022 21.72 Personen, was einer Zunahme von 5.55 Personen entspricht. Es ist demzufolge keinen Einfluss der Intervention auf die nachbarschaftliche Vernetzung festzustellen.

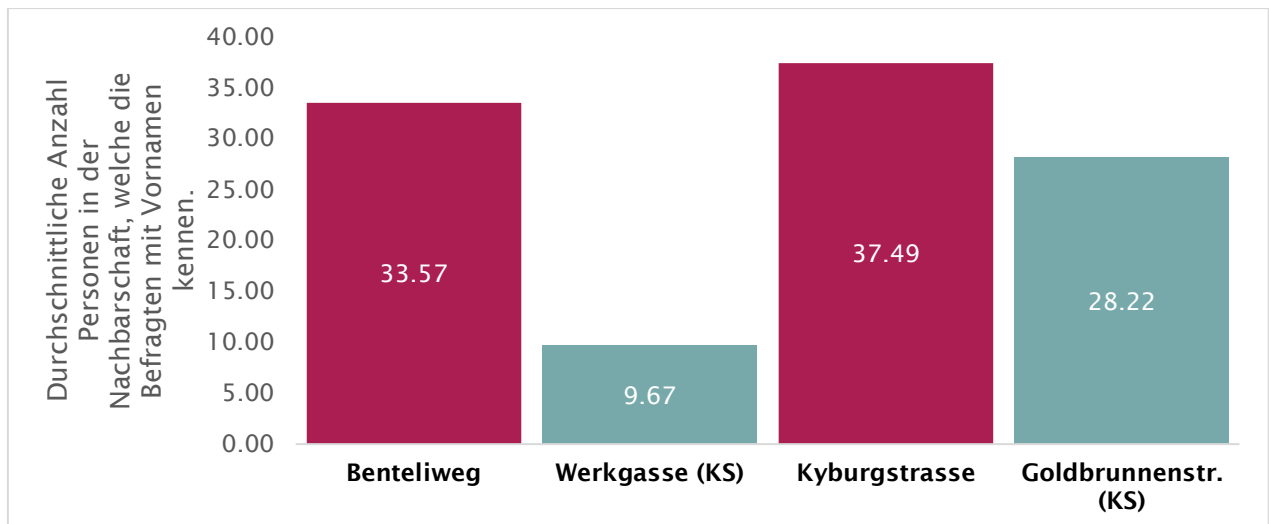
Die detaillierten Zahlen finden sich im Anhang auf Seite 125 und 129.



Grafik 33: Durchschnittliche Anzahl Personen in der Nachbarschaft, die man mit Vornamen kennt, in den Pilotstrassen (PS) und Kontrollstrassen (KS) in der Erhebung vor der Intervention im Jahr 2021 (PS: n=61; KS: n=47) und während der Intervention im Jahr 2022 (PS: n=81; KS: n=42). (Quelle BFH)

3.4.4.1 Einzelfallbetrachtung

In der Analyse der Durchschnittswerte über beide Erhebungszeitpunkte der einzelnen Strassen (Grafik 34) fällt auf, dass der Benteliweg und die Kyburgstrasse deutlich über 30 Personen zählen. Auch die Goldbrunnenstrasse liegt nahe mit 28.22 Personen. Die Werkgasse hingegen fällt mit nur 9.67 deutlich ab.



Grafik 34: Durchschnittliche Anzahl Personen in der Nachbarschaft, welche die befragten Personen mit Vornamen kennen, im Durchschnitt über beide Erhebungszeitpunkte (Benteliweg: n=19,5; Werkgasse (KS): n=29; Kyburgstr.: n=51,5; Goldbrunnenstr. (KS): n=15,5). (Quelle BFH)

3.4.6 Resultate der qualitativen Befragung

Im Folgenden werden die qualitativ erhobenen Kommentare der Online-Umfragen (vgl. Anhang Seite 131) sowie der durchgeführten Video-Interviews zusammengefasst. Die folgende Zusammenfassung hat zum Ziel aufzuzeigen, wie die Intervention wahrgenommen wurde, was sich verändert hat und welche Themen noch vorhanden sind. Zudem wird der Frage nachgegangen, ob eine Veränderung der Wahrnehmung stattgefunden hat.

3.4.6.1 Benteliweg

Viele Anwohnende freuten sich über die Umgestaltung und betonten den entstandenen Mehrwert. So wurde darauf hingewiesen, dass die Intervention unter anderem dazu geführt hat, dass neue Menschen, die eine Strasse weiter weg wohnen oder neu zugezogen sind, kennengelernt wurden. Der nachbarschaftliche Zusammenhalt, welcher am Benteliweg bereits stark war, wurde durch das Projekt weiter gestärkt und erweitert, so die Aussage einiger Nachbarn. Auch war der Fokus des Strassenlebens bisher auf die Kirchackerstrasse beschränkt. Die gefühlte Erweiterung am Benteliweg wurde daher sehr begrüsst, da sie mehr Farbe, mehr Leben und mehr Gemütlichkeit ins Quartier bringt. «Es hat Spass gemacht die Strasse zu bemalen, was man ja sonst nicht einfach darf», fasst ein Kind das Erlebnis der Intervention zusammen.

Einige Stimmen in der Online-Umfrage weisen jedoch auf ein hohes Frustrationspotenzial hin. So äussern einige ein grosses Unverständnis über das Projekt: «Strassen sind nicht zum Spielen da, dafür gibt es genügend Orte im Quartier.» Von einer Person wurde Unverständnis und Bedenken bezüglich Verkehrssicherheit gegenüber dem grossen Holzmöbel, welches auf dem Trottoir stand und so den sicheren Weg übers Trottoir versperrt, geäussert. Generell bestehen grosse Bedenken hinsichtlich Verkehrssicherheit und Übersichtlichkeit. Ebenfalls ein kritisches Thema ist die Aufhebung von Parkplätzen, welche von verschiedenen Personen in der Online-Umfrage klar abgelehnt wurde.

3.4.6.2 Kyburgstrasse Zürich

«Da, wo die Leute sind, muss es einen Lebensraum haben. Nicht irgendwo sonst» resümiert ein Anwohner in der Kyburgstrasse. Auch hier waren die Resonanz und der Enthusiasmus an den Tagen der Umgestaltung der Strasse gross. In der Online-Befragung gab es Stimmen, die überrascht das sichtbare Potenzial der Strasse begrüsst und sich gleich die Aufhebung aller Parkplätze und ein Fahrverbot wünschten.

Wie am Benteliweg gab es auch in der Kyburgstrasse kritische Stimmen – hier sogar mehr als in den anderen Strassen. Es lässt sich vermuten, dass der Anstieg der Beantwortungen von 43 im Jahr 2021 zu 67 im Jahr 2022 Folge einer politischen Mobilisierung in der Strasse war. Mehrere Stimmen lehnten Animationen – und damit meinten sie die Belebung der Strasse – klar ab. Ihrer Meinung nach gibt es bereits genügend attraktive Angebote in der Nähe. Die Lärmbelastung durch den Park ist scheinbar bereits hoch und die Angst vor noch mehr Lärm steigt durch das Projekt. (Bei der Polizei sind jedoch nicht mehr Lärmklagen eingegangen als in den Monaten/Jahren davor). In der Online-Befragung wird auch in Frage gestellt, inwiefern das Angebot von Anwohnenden genutzt wird, oder hauptsächlich von «Auswärtigen». Diesen Aspekt konnten wir nicht überprüfen. Ebenfalls zu Kritik geführt hat die Aufhebung der Parkplätze.

3.4.6.3 Kontrollstrasse Werkgasse Bern

Das Bewusstsein, dass es sich um eine Begegnungszone handelt, ist klein. Die Menschen scheinen die Strasse nicht als Aufenthaltsraum wahrzunehmen. Schnell fahrende Autos und insbesondere die Mofas vom Pizzalieferdienst werden mehrmals erwähnt. Als Potenzial wird die Neugestaltung der «ungenutzten» Grünflächen genannt, die aufgewertet für mehr Biodiversität sorgen könnten.

3.4.6.4 Kontrollstrasse Goldbrunnenstrasse Zürich

Die Strasse wird einerseits als ruhig und schön beschrieben und als geeignet für spielende Kinder. Die Ruhe scheint wichtig zu sein, mehr Belebung ist daher für manche ein Dorn im Auge. Auch wird die generelle Reduktion der Parkplätze durch die Stadt mehrfach kritisiert.

4 Diskussion und Schlussfolgerungen

4.1 Auswirkungen in den Pilotstrassen

Insgesamt kann eine positive Bilanz hinsichtlich der Veränderungen in Bezug auf die Aufenthaltsqualität in den Pilotstrassen gezogen werden. Das Hauptziel der Interventionen, durch partizipative Strassenraumgestaltungen die Aufenthaltsqualität in den Begegnungszonen zu fördern, wurde erreicht, wenn auch je nach Strasse und Intervention in unterschiedlicher Art und Weise.

4.1.1 Freiwillige Aktivitäten

Die freiwilligen Aktivitäten («Sitzen», «Stehen», «Spielen») haben während der Intervention insgesamt zugenommen. Darauf schliessen lassen folgende Outcomes: In den Pilotstrassen haben sich während der Zeit der Intervention die Aktivitäten im Strassenraum mehr als vervierfacht, im Gegensatz zu den Kontrollstrassen, in denen die Entwicklung während der Intervention stabil geblieben ist. Dabei hat die Aktivität «Sitzen» stark zugenommen. Zudem sind während der Intervention die Aufenthalte deutlich länger geworden. Rund die Hälfte der gezählten Aktivitäten im Strassenraum dauerten während der Intervention länger als 15 Minuten. Grund dafür könnte das zusätzlich aufgestellte Mobiliar sein, wie in den Kartografien ersichtlich ist. Die beobachtete Halbierung der Aktivitäten in der Nachher-Erhebung in den Kontrollstrassen könnte durch externe Faktoren (bspw. eine Schulveranstaltung etc.) beeinflusst worden sein.

Insbesondere in der Kyburgstrasse konnte ein markanter Anstieg der sitzenden und langen Aufenthalte von erwachsenen Personen während der Intervention am neuen Mobiliar beobachtet werden. Die Aktivität «Stehen» hingegen nahm ab, wohl aufgrund des attraktiven Angebotes an Sitzmöglichkeiten. Hier arbeiteten Menschen im Schatten der Bäume, spielten Schach oder trafen sich mit Freunden. Die grossen mächtigen Bäume, welche nun im Strassenraum ihre volle Wirkung entfalten konnten, spendeten ein angenehmes Klima in der Strasse. Zudem wurde der Park neben der Kyburgstrasse gefühlt grösser und die vormals harte Grenze zwischen Trottoir und Park wurde aufgeweicht. Die Holzmöbel und insbesondere die Tische waren eine willkommene Erweiterung des bestehenden Angebotes im Park mit Bänken und Spielplatz.

Die Aktivität «Spielen» nahm im Vergleich zu «Sitzen» gesamthaft nur moderat zu. Auf diese Zunahme hatte hauptsächlich der Benteliweg einen Einfluss. Am Benteliweg, der einen geringeren Nutzungsdruck aufweist als die Kyburgstrasse und wo alle direkt Anwohnenden über einen eigenen Garten verfügen, wurde die Intervention gemäss Beobachtungen eher beim Vorbeigehen und während einer kurzen Dauer genutzt und hat insbesondere die Aktivitäten der Kinder gefördert: diese nutzten die Holzmöbel mit sichtlicher Begeisterung zum Klettern und Spielen. Die Nutzungsdauer wie auch die Aktivität «Sitzen» nahm am Benteliweg hingegen während der Intervention nur leicht zu. Grund dafür könnte der fehlende Schatten im Bereich der Holzmöbel gewesen sein.

Eine Tendenz für eine höhere Aufenthaltsqualität zeigt auch die Verdoppelung der Anzahl der Aktivitäten, welche mit einer Interaktion einhergingen.

Die Analyse der Altersgruppen, welche eine Aktivität im Strassenraum ausübten, zeigt bei den Erwachsenen wie auch bei den Kindern und Jugendlichen eine ähnliche Zunahme während der Intervention. Während aber die Erwachsenen vor den Interventionen schon gewisse Aktivitäten im Strassenraum ausübten, wurden bei den Kindern in der Vorher-Erhebung keinerlei Aktivitäten auf der Strasse festgestellt. Dies

weist darauf hin, dass der Wert der Intervention speziell auch in der grundsätzlichen Aktivierung der Kinder liegt. Darauf hatte wiederum vor allem die Steigerung der Aktivitäten während der Intervention am Benteliweg Einfluss, wo die neuen Infrastrukturen hauptsächlich zum Spielen genutzt wurden. In der Kyburgstrasse konnten nur wenige spielenden Kinder während der Intervention im Strassenraum beobachtet werden. Jugendliche haben sich die Holzmöbel aber durchaus angeeignet, wie die dokumentierten Spuren gezeigt haben.

Die Angaben in der Befragung zur Nutzung der Strasse als Aufenthaltsort sind in den Pilotstrassen über die zwei Erhebungszeitpunkte rückläufig, was der Zunahme der gezählten Aktivitäten im Strassenraum widerspricht. Dies könnte einerseits bedeuten, dass die Wahrnehmung der Nutzung schwierig zu erheben ist und schwanken kann. Andererseits könnten die Gestaltungselemente der Intervention nicht durch Anwohnende genutzt worden sein, sondern von Auswärtigen. Speziell in der Kyburgstrasse ist dies gut vorstellbar, da der Park eine hohe Frequentierung aufweist und beispielsweise viele Arbeitende hier ihre Mittagspause verbringen. Dafür spricht auch, dass nach der Intervention keine Spuren von Aufenthalt im Strassenraum mehr sichtbar waren. Auch haben einige Anwohnende Bedenken über mögliche Lärmbelästigungen durch Jugendliche, welche sich die Holzmöbel aneigneten, geäußert und es waren hier mehr Anwohnende nicht begeistert von der Intervention als am Benteliweg. Auch der starke Anstieg der Rücklaufquote in der zweiten Erhebung der Befragung unterstützt diese These, da sich ein Teil der Menschen hier gegen das Projekt aussprachen. Speziell zu bemerken ist auch, dass einige Menschen in Zürich gemäss Befragung der Animationen im öffentlichen Raum müde sind. Ausserdem scheint die nachbarschaftliche Vernetzung in den Pilotstrassen bereits zu Beginn sehr hoch zu sein, sodass das Interesse an zusätzlichen Kontakten dadurch eher gering sein dürfte. Für zukünftige Studien müsste man sich wohl überlegen, wie man der Nutzung durch Externe begegnen soll und ob allenfalls mehrere Iterationen der Raumgestaltung benötigt werden.

In der Nachher-Erhebung am Benteliweg wurde hingegen eine neu installierte Sitzbank und eine Blumenkiste festgestellt. Es hatte auch wieder neue Wimpelketten, wie bereits in den Jahren zuvor. Dies lässt darauf schliessen, dass die Motivation, die Strasse selbst oder mit der Stadt zusammen zu gestalten, zugenommen hat.

4.1.2 Verkehrsaufkommen

Die Erhebung zeigen auch hinsichtlich der zweiten These einen Zusammenhang von Verkehrsaufkommen und Aufenthaltsqualität, resp. Nutzung des Strassenraums zum Aufenthalt in den Pilotstrassen, trotz der kurzen Projektdauer. Die aktive Mobilität nimmt während der Intervention klar zu (+38 %-Punkte), in den Kontrollstrassen bleibt die Entwicklung stabil (-1.5 %-Punkte). Die Zahlen legen sogar einen leichten langfristigen Effekt in den Pilotstrassen nahe, da die Anzahl Personen mit aktiver Mobilität in der Nachher-Erhebung nur um 10 Prozentpunkte sinken und damit deutlich über dem Ausgangswert zu liegen kommen. Hauptsächlich scheint hier die Intervention in der Kyburgstrasse die aktive Mobilität gefördert zu haben.

Am Benteliweg hingegen nimmt die Anzahl Personen mit aktiver Mobilität ähnlich wie in den Kontrollstrassen während der Intervention nur leicht zu, steigt jedoch in der Nachher-Erhebung stärker als in diesen. Dies könnte auf einen Langzeiteffekt der Intervention hindeuten aber auch von externen Faktoren beeinflusst werden.

Beim motorisierten Verkehr lässt sich in den Pilotstrassen eine Abnahme um 21 Prozentpunkte während der Intervention erkennen, wobei das Resultat besonders von der Kyburgstrasse beeinflusst wurde. Hier hat sich der motorisierte Verkehr während

der Intervention halbiert gegenüber der Vorher-Erhebung. Der Effekt war am Benteliweg geringer, wo der motorisierte Verkehr während der Intervention weniger stark sank.

Der Benteliweg sticht insgesamt als Spezialfall aller Strassen heraus, da hier das Verhältnis von aktiver Mobilität zu motorisiertem Verkehr über alle drei Erhebungszeitpunkte den höchsten Anteil an motorisiertem Verkehr verglichen zur aktiven Mobilität aufweist. Dies wurde auch in der Befragung bestätigt: der motorisierte Verkehr wurde am Benteliweg öfters als störender Faktor genannt als in den anderen Strassen. Auch zeigt die Auswertung der Wahrnehmung der Verkehrssicherheit, dass der Benteliweg von den Anwohnenden mit über 50 % Nennungen (2021 und 2022) generell am unsichersten wahrgenommen wird im Vergleich zu den anderen Strassen. Zwar sank das Unsicherheitsgefühl, blieb aber auch während der Intervention auf höherem Niveau als in den anderen Strassen. Die Zunahme der aktiven Mobilität am Benteliweg im letzten Erhebungszeitpunkt ist daher umso wertvoller einzustufen.

In den Kontrollstrassen sinkt der motorisierte Verkehr im Jahr 2022 nur um 8 Prozentpunkte gegenüber der Vorher-Erhebung. Auffallend ist jedoch, dass in beiden Strassengruppen der motorisierte Verkehr in der Nachher-Erhebung weiter sinkt, in den Pilotstrassen um 26 Prozentpunkte, in den Kontrollstrassen um 30 Prozentpunkte. Die Anzahl motorisierter Fahrzeuge ist in den Pilot- wie auch in den Kontrollstrassen über alle drei Erhebungszeitpunkte insgesamt rückläufig. Diese Tendenz wird auch von der Verkehrszählung der Stadt Bern, die ausschliesslich am Benteliweg durchgeführt wurde, bestätigt. Dies könnte ein Hinweis auf eine allgemeine Tendenz sein, weg vom Individualverkehr als Folgen der schon länger existierenden Bestrebungen und Aktivitäten hinsichtlich Verkehrsreduzierung der beiden Städte.

Das Empfinden der Unsicherheit im Strassenverkehr hat in den Pilotstrassen während der Intervention abgenommen, in den Kontrollstrassen ist sie hingegen relativ stabil geblieben. Das könnte somit auf den Effekt der Intervention hinweisen, die dazu führte, dass die Befragten währenddessen die Strassen als sicherer wahrgenommen haben. Die Verkehrssicherheit wurde beim Benteliweg in der Befragung durch die Intervention noch verstärkter zum Diskussionsthema. Vielleicht weil ein Holzmöbel die Passanten dazu auffordert, früher das Trottoir zu verlassen, wenn sie nicht über das Möbel klettern wollten. Das Trottoir endet jedoch ein paar Meter weiter sowieso. Dies bestätigt, dass die am Benteliweg zugrundeliegende Problematik der Verkehrs(un)sicherheit während der Intervention bestehen blieb.

4.1.3 Fazit Aufenthaltsqualität

Als Rückschluss auf die These, dass die Aufenthaltsqualität die Aneignung des Strassenraumes beeinflusst, lässt sich sagen, dass die Aufenthaltsqualität im Strassenraum durch die Intervention zugenommen zu haben scheint: Die aktive Mobilität nahm zu, der motorisierte Verkehr nahm leicht ab. Die Aktivitäten auf der Strasse nahmen zu und die Wahrnehmung der Sicherheit auf der Strasse erhöhte sich.

Die Intervention in den Begegnungszonen trug dazu bei, die Aktivitäten auf den Strassen zu steigern. Jedoch hing es von der Beschattung und dem Zusammenspiel der Intervention mit der vorhandenen äusseren Umgebung ab (Strasse am Park oder Quartierstrasse), welche Art der Aktivitäten (sitzen oder spielen) gefördert worden ist und welche Altersgruppe erreicht werden konnte. Bei bereits belebten Quartierstrassen besteht bei Elementen, die das Sitzen fördern, die Chance oder das Risiko, dass sich auch externe Personen vermehrt aufhalten, was allenfalls eine längerfristige Umgestaltung schwieriger machen kann, da einige Anwohnende die daraus entstehenden zusätzlichen Aktivitäten als negativ wahrnehmen können.

Die Wahrnehmung der Sicherheit des Strassenraums nahm aufgrund der Intervention zu. Die Intervention hatte eine Zunahme der aktiven Mobilität und eine kleine Abnahme des motorisierten Verkehrs während der Intervention zu Folge. Ein langfristiger Effekt, also über die temporäre Umgestaltungsphase hinaus, konnte bei der aktiven Mobilität beobachtet werden, nicht aber bei den auf der Strasse ausgeführten Aktivitäten («sitzen», «stehen», «spielen»). In der Nachher-Erhebung der Pilotstrassen (1 Jahr nach Rückbau der Intervention) waren letztere Werte wieder ähnlich tief wie in der Vorher-Erhebung und vergleichbar mit den Kontrollstrassen. Dies könnte darauf hinweisen, dass eine temporäre Umgestaltung langfristige positive Effekte auf die aktive Mobilität haben könnte, jedoch nur kurzfristige positive Effekte auf Aktivitäten auf der Strasse. Soll eine langfristige Änderung im Nutzungsverhalten erzielt werden, muss eine Intervention für einen längeren Zeitraum geplant werden. Denkbar ist hier eine regelmässige Wiederholung der Intervention oder eine Begleitung der Quartierbewohnenden oder der Stadt bei der Umwandlung der temporären Umgestaltungen in eine langfristige Lösung. Erste Anzeichen für eine Aneignung und Nutzung wurden am Benteliweg gesehen, wo vermutlich vor allem die Anwohnenden erreicht worden sind. Dies lässt darauf schliessen, dass die Motivation und Ermutigung, die Strasse selbst oder mit der Stadt zusammen zu gestalten, zugenommen hat.

4.2 Eignung der Methodik

Das zweite Ziel dieser Studie war es, die entwickelte Methodik zur Bewertung der Auswirkungen der Interventionen auf die Aufenthaltsqualität auf ihre Eignung zu prüfen. Im Folgenden wird die Eignung der vorgeschlagenen Methodik diskutiert und wie sich diese ausserhalb der Rahmenbedingungen des Modellvorhabens für künftige Begleitstudien nutzen und weiterentwickeln lässt.

Vorweg sollte in Bezug auf die Methodik und die Interpretation der Ergebnisse auf die Eigenheit von räumlichen Interventionen hingewiesen werden. Aus den Analysen der Projektperimeter ging hervor, dass sich Strassenräume und Begegnungszonen in ihrer Charakteristik unterscheiden, auch bei vermeintlicher äusserlicher Ähnlichkeit. Dasselbe gilt für die Umgestaltungen selbst. Auch wenn die Praxis gewisse vereinheitlichte Massnahmen kennt und anwendet, so sind deren bauliche und räumliche Umsetzungen in den Strassen selbst immer spezifisch und unterschiedlich.

Die Kombination verschiedener Methoden der quantitativen und qualitativen Forschung hat sich rückblickend bewährt. So konnte dadurch hinsichtlich der Bewertung der Auswirkungen bei der Interpretation der Daten auf unterschiedliche Quellen zurückgegriffen werden, was den Erkenntnisgewinn erweiterte und die Betrachtung der ortsspezifischen Charakteristik unterstützte. Das war insbesondere wertvoll da die quantitativen Erhebungen nur während einer kurzen Beobachtungsdauer durchgeführt wurden und entsprechend kleine Fallzahlen zusammenkamen. Die qualitativen Erhebungen konnten hingegen die Erkenntnisse in einen grösseren zeitlichen Zusammenhang stellen und die Wahrnehmung der Anwohnenden in die Beurteilung mit einbeziehen.

4.2.1 Quantitative Erhebungen

Trotz der wenigen Stichtage konnte mittels der Methodik der Kartografie der freiwilligen Aktivitäten und durch direkte, passive Beobachtungen vor Ort die Veränderungen der Intervention in den untersuchten Begegnungszonen dokumentiert und Tendenzen in

den Auswirkungen aufgezeigt werden. Die Methodik der Kartografie und das Aufzeichnen der Spuren von Nutzung beurteilt das Forschungsteam als effektiv und einfach in der Umsetzung.

Die mit geringem Aufwand durchgeführte Verkehrszählung gibt einen Überblick über die Verhältnisse der Verkehrsteilnehmenden. Diese Daten, speziell die aktive Mobilität, sind bis jetzt für Begegnungszonen kaum vorhanden. Die Frage, inwiefern die Intervention Auswirkungen auf den Verkehrsfluss hatte, konnte im Kontext dieser Studie nur unter Berücksichtigung der ortsspezifischen Gegebenheiten beantwortet werden. Die zugrundeliegende Situation war in den beiden Pilotstrassen hinsichtlich des Verkehrs bereits zu Beginn sehr unterschiedlich: der Benteliweg litt unter dem gefühlt hohen Verkehrsaufkommen, in der Kyburgstrasse hingegen stellte der Verkehr kein nennenswertes Problem dar.

Baustellen wurden während den Erhebungszeitpunkten in der unmittelbaren Umgebung der untersuchten Strassen keine festgestellt. Inwiefern jedoch frühere Baustellen und solche die etwas weiter weg liegen auf den Verkehrsfluss der Strasse während der Untersuchungszeit einwirkten, könnte in einer weiteren Studie zusätzlich sorgfältig erhoben werden.

Es ist erwähnenswert, mit wie wenig Mitteln und Aufwand die Auswirkung einer Intervention, insbesondere durch die Kartografie der freiwilligen Aktivitäten, abgeschätzt werden konnte. Eine umfangreichere Erhebung, d.h. mehr Stichtage, hätte die Aussagekraft dieser Studie klar bestärken können. Unter der Berücksichtigung der meist knappen Ressourcen für insbesondere temporäre Interventionen aber auch für Begleitforschungen, kann aufgrund der Erfahrungen dieser Begleitstudie folgendes empfohlen werden: die Erhebung von gezielten und allenfalls weniger Indikatoren, dafür über einen längeren Zeitraum hinweg.

Weiter könnte eine digitale Zählung, wie in dieser Studie zu Beginn erwogen wurde, eine kostengünstige Möglichkeit darstellen, es würden aber beispielsweise Gespräche auf der Strasse oder sinnliche Eindrücke wegfallen, was den Erkenntnisschatz deutlich verkleinert hätte.

4.2.2 Qualitative Erhebung

Durch die qualitative Erhebung in Form einer Befragung sowie Videointerviews konnten wertvolle Eindrücke und Wahrnehmungen der Anwohnenden gewonnen werden, welche die Ergebnisse zu kontextualisieren vermögen. Speziell die zahlreichen Kommentare der Befragung unterstreichen die Charakteristik der einzelnen Strassen. Die Kommentare können als Stimmungsbarometer verstanden werden, wodurch in jeder Strasse die jeweils wichtigen Themen zum Vorschein gebracht wurden.

Die Frage zur Wahrnehmung der Verkehrssicherheit kann einen Einfluss durch die Intervention aufzeigen. Die Fragen zur Wahrnehmung der Nutzung der Strasse als Aufenthaltsort sowie die Wahrnehmung der Vernetzung innerhalb der Nachbarschaft konnten jedoch keine Veränderung der Wahrnehmung durch die Intervention festhalten, was teilweise im Widerspruch steht mit der Kartografie der freiwilligen Aktivitäten. Dafür gibt es wohl mehrere Gründe.

Einerseits ist davon auszugehen, dass sich zu den zwei Erhebungszeitpunkten nicht dieselben Personen an der Umfrage beteiligten, was bei der geringen Fallzahl ein Vergleich der beiden Erhebungszeitpunkten erschwert.

Andererseits ist zu bedenken, dass die Umfrage sowie die Intervention auf der Strasse selbst, zu einer Sensibilisierung in der Thematik geführt haben könnten, wodurch sich positive wie auch negative Haltungen über die Erhebungszeiträume verstärkt haben. Auf

Grund der Kommentare ist zudem anzunehmen, dass speziell die Befürworter und die Gegner des Projektes an der Umfrage teilgenommen haben.

Gleichzeitig scheint uns die kurze Dauer der Intervention von drei Monaten (wobei die Sommerferien ebenfalls dazwischen lagen) sehr kurz, um eine grundlegende Veränderung der Wahrnehmung des Strassenraums hin zu einem Begegnungsort herbeizuführen.

Bei kleinen Fallzahlen erscheint es daher sinnvoller, Interviews mit weniger, dafür zu allen Erhebungszeitpunkte denselben Personen durchzuführen, um die Erhebungszeitpunkte besser miteinander vergleichen zu können. Dabei müsste berücksichtigt werden, dass ein möglichst diverses Personenfeld befragt wird, welches eine gewisse Repräsentativität gewährleistet und zwingend auch Menschen beinhaltet, die solchen Projekten gegenüber grundsätzlich negativ eingestellt sind.

Vielversprechend erscheint uns, den grossen Fächer an qualitativen Methoden, wie Beobachtungen vor Ort, direkter Austausch mit den Anwohnenden, Interviews und Video-Analysen, auszunutzen und projektspezifisch die geeigneten Methoden oder Kombinationen anzuwenden.

4.3 Schlussfolgerungen

Erstmals wurden in dieser Studie Nutzungsdaten von Begegnungszonen erhoben. Die Studie zeigt dadurch, dass die Aufenthaltsqualität in Begegnungszonen mit einer temporären Umgestaltung gesteigert werden kann, und somit als Sozialraum wichtig sind und funktionieren können. So nahm die aktive Mobilität zu, der motorisierte Verkehr nahm leicht ab. Die Aktivitäten auf der Strasse nahmen zu und die Wahrnehmung der Sicherheit auf der Strasse erhöhte sich.

Die klein angelegte Studie mit einer minimalen Anzahl von Stichtagen konnte aufzeigen, dass auch mit wenig Aufwand eine grobe Aussage zur Wirkung einer Intervention in einem Wohnquartier gemacht werden kann.

Auf Grund der durchgeführten Intervention in den zwei Begegnungszonen konnten insgesamt mehr und längere Aktivitäten, mehr Interaktionen und bei moderatem motorisiertem Verkehr auch mehr aktive Mobilität festgestellt werden. Eine Umgestaltung hat also grosses Potenzial, sowohl in einer Strasse an einem Park wie der Kyburgstrasse als auch wenn es sich um ein ruhiges Wohnquartier wie den Benteliweg handelt.

Der motorisierte Verkehr scheint ein limitierender Faktor hinsichtlich Sicherheitsgefühl, Aufenthaltsqualität und auch aktiver Mobilität zu sein, das zeigt die Einzelfallbetrachtung der Begegnungszone Benteliweg, wo das Gefühl der Unsicherheit zwar sank, aber auf immer noch hohem Niveau blieb. Vor diesem Hintergrund ist die Zunahme der aktiven Mobilität nach dem Projekt umso wertvoller einzuschätzen. Dies zeigt, dass die Einrichtung einer Begegnungszone nicht immer ausreichend ist, um alle Aspekte der Aufenthaltsqualität in vollem Umfang zu verbessern, aber doch bei einzelnen Aspekten Wirkung zeigt. Dabei gilt es, die Einrichtung der Begegnungszone sorgfältig, ortsspezifisch und falls möglich partizipativ aufzugleisen sowie die Wirkung auf die Aufenthaltsqualität mittels geeigneter Methodik zu prüfen.

Weiter lässt die Studie den Schluss zu, dass eine temporäre Umgestaltung von drei Monaten nicht ausreichend ist, die Veränderungen hinsichtlich Aufenthaltsqualität auch längerfristig in den Strassen zu implementieren. Es bräuchte längerfristige Interventionen, um die Nutzungsentwicklung während einer längeren Zeitspanne beobachten zu können.

Das Vorgehen mittels verschiedener Methoden der Beantwortung der Fragestellung näher zu kommen, gewährleistete einen grossen Erkenntnisgewinn. Die Verbindung von qualitativen sowie beschreibenden Methoden und die quantitativ erhobenen Daten zeichnen gemeinsam ein differenziertes Bild der Auswirkungen einer temporären Gestaltung. Die Aussagekomplexität nimmt zu und wird dadurch auch der Einzelfallbetrachtung gerecht. Gleichzeitig sollte für zukünftige Forschung jeweils gut überlegt sein, in welchem Kontext welche Methoden und Komplexitätsstufen sinnvoll sind. So könnte es beispielsweise für eine einfache Analyse einer temporären Umgestaltung ausreichend sein, eine Kartografie von freiwilligen Aktivitäten mit Interviews von Anwohnenden zu verbinden und beispielsweise auf Online-Befragungen und Verkehrszählungen zu verzichten.

In der weiterführenden Forschung sollten Fragen zur Langzeitwirkung temporärer Gestaltungen und deren Umsetzung betrachtet werden. Es gilt zu erforschen, wie temporäre Gestaltungen effektiv gefördert und umgesetzt werden können und welche Faktoren für anhaltende Effekte wichtig sind. Hierbei wären Untersuchungen zu Prozessveränderungen und deren Gewinne auf Seiten der in der Planung involvierten Ämter zu verfolgen. Zudem sind Fragen zur Eignung, Normierung und Zonierung von Gestaltungsmassnahmen in Strassenräumen von Interesse und der Übergang von temporären zu dauerhaften Lösungen.

Um den Effekt des Projektes zu skalieren, könnten die Anwohnenden als Amateurforschende (citizen scientists) noch stärker partizipativ in die Prozesse der Begleitung und Bewertung von Umgestaltungen von Begegnungszonen einbezogen werden, als dies in diesem Projekt der Fall war. Dadurch liessen sich nicht nur viel breitenwirksamere Erkenntnisse und Wissen sammeln, sondern die Bevölkerung würde auch mit Kenntnissen, Fertigkeiten und Kompetenzen ausgestattet, die es ihnen ermöglichen würde, zu einer Reihe von Herausforderungen unserer gebauten Umwelt beizutragen.

Schliesslich ist jedes Projekt, jede Strasse und damit jede gestalterische Intervention in einem Strassenraum individuell und anders. Dies ist der Komplexität raumwirksamer Interventionen und Planungen im Allgemeinen geschuldet. In der Design- und Planungstheorie spricht Horst Rittel hierbei von «wicked problems», die keine allgemein- und endgültigen Lösungen zulassen, aber in kleinen Schritten ständig verbessert werden können.²⁶ Provisorische Gestaltungen wie im Projekt Modellvorhaben «Bewegen, Begegnen, Beleben» scheinen eine Dynamik eben dieser ständigen Verbesserung zu haben und offenbaren als Werkzeug zur Weiterentwicklung von Begegnungszonen ein grosses Potenzial.²⁷

²⁶ Rittel (H.) 1973

²⁷ Vgl. Fussverkehr Schweiz: Temporäre Gestaltungen 2023

5 Verzeichnisse

5.1 Abbildungen

Abbildung 1: Orthofoto Benteliweg (Foto: Swisstopo, 2022)	15
Abbildung 2: Benteliweg Blick Richtung Osten (linkes Bild); Abzweigung Kirchackerweg, Blick Richtung Osten	15
Abbildung 3: Orthofoto Kyburgstrasse und Landenbergpark (Foto: Swisstopo, 2022) ..	16
Abbildung 4: Kyburgstrasse mit beidseitigen Parkplätzen (linkes Bild); Blick in den Landenbergpark (rechtes Bild). (Fotos: BFH).....	16
Abbildung 5: Orthofoto Werkgasse in Bern (Foto: swisstopo, 2022).....	17
Abbildung 6: Werkgasse mit dem Beginn der Begegnungszone im Westen (linkes Bild) und Strasse mit Blick in die Sackgasse (rechtes Bild). (Fotos: BFH)	17
Abbildung 7: Orthofoto Goldbrunnenstrasse, Meiliweg, Berneggweg und Kirchbühlweg in Zürich. (Foto: swisstopo, 2022)	18
Abbildung 8: Blick in die Goldbrunnenstrasse in Zürich (linkes Bild) und Sitzgelegenheit im Vorbereich (rechtes Bild). (Fotos: BFH)	18
Abbildung 9: Auswahl an Zeichnungen und Kommentaren auf Plexiglasscheiben vom Teaserevent am 5.Mai 2021 am Benteliweg in Bern. (Fotos: Atelier OLGa).....	20
Abbildung 10: Auswahl von Zeichnungen und Kommentaren auf Plexiglasscheiben am Teaserevent in der Kyburgstrasse in Zürich. (Fotos: Atelier OLGa)	21
Abbildung 11: Bautag am Benteliweg in Bern. (Fotos: Camille Decrey)	22
Abbildung 12: Geplante Intervention am Benteliweg Bern: Holzmöbel (orange), Bodenmarkierungen (rosarot), aufgehobene Parkplätze (gelb), Pflanzkisten (grün). Masstab 1 :1000 (Plandarstellung: BFH)	23
Abbildung 13: Intervention mit Holzmöbeln, Pflanzkisten und Bodenbemalung am Benteliweg in Bern. (Foto Camille Decrey).....	23
Abbildung 14: Geplante Intervention in der Kyburgstrasse in Zürich. Holzmöbel (orange), Bodenmarkierung (rot), aufgehobene Parkplätze (gelb). Masstab 1:1000 (Plandarstellung: BFH)	24
Abbildung 15: Intervention mit Holzmöblierung und Bodenbemalung in der Kyburgstrasse in Zürich. (Fotos: Camille Decrey)	24
Abbildung 16: Timeline (Quelle BFH)	29
Abbildung 17: Übersicht Forschungsdesign (Quelle BFH).....	34
Abbildung 18: Benteliweg vor der Intervention im Jahr 2021 mit Windrad. (Fotos: Fussverkehr Schweiz)	48
Abbildung 19: Nutzungsspuren während der Intervention im Jahr 2022 am Benteliweg in Bern: Blumenkisten (linkes Bild) und Anschlagbrett (Bild in der Mitte), Graffiti (rechtes Bild). (Fotos: BFH).....	49

Abbildung 20: Benteliweg nach der Intervention im Jahr 2023: links mit neuer Sitzbank und Wimpelketten, rechts mit bestehender Sitzbank, farbigen Betonblöcken und neuer Pflanzkiste. (Fotos: BFH).....	49
Abbildung 21: Parkierte Autos in der Kyburgstrasse in Zürich vor der Intervention im Jahr 2021. (Foto: BFH)	50
Abbildung 22: Graffitis auf Holzmöbel in der Kyburgstrasse Zürich im Jahr 2022 während der Intervention. (Fotos: BFH).....	51
Abbildung 23: Die Kyburgstrasse nach der Intervention im Jahr 2023: links ein Banner und rechts die Strasse, wie sie immer schon war. (Fotos: BFH).....	51
Abbildung 24: Bilder von der Werkgasse in Bern 2021 und 2022 (Fotos BFH).	109
Abbildung 25: Bilder von der Goldbrunnenstrasse 2021 (Fotos BFH).....	110
Abbildung 26: Bilder von der Goldbrunnenstrasse 2022 (Fotos BFH).....	110
Abbildung 27: Bilder von der Goldbrunnenstrasse 2023 (Fotos BFH).....	111

5.2 Tabellen

Tabelle 1: Vergleich von Dichtekennzahlen und der Demografie in den untersuchten Begegnungszonen. Daten von vor der Intervention. (Quelle BFH).....	19
Tabelle 2: Übersicht der Interventionen in den Pilotstrassen.....	25
Tabelle 3: Verkehrszählung Stadt Bern von den Jahren 2018, 2019, 2022 und 2023. (Quelle Tiefbauamt Stadt Bern).....	56
Tabelle 4: Rücklauf der Online-Befragung 2021 und während der Intervention 2022. (Quelle: BFH)	58

5.3 Grafiken

Grafik 1: Aktivitäten auf den Pilot- und Kontrollstrassen vor der Intervention 2021, während der Intervention 2022 und nach der Intervention 2023. (Quelle BFH).....	4
Graphique 2: Activités dans les rues pilotes et les rues témoins avant l'intervention 2021, pendant l'intervention 2022 et après l'intervention 2023. (Source BFH).....	6
Figure 3: Activities on the pilot and control streets before the measures in 2021, during them in 2022 and after in 2023. (Source: BFH)	8
Grafik 4: Anzahl Personen mit Aktivitäten (sitzen, stehen und spielen) in den Pilot- und Kontrollstrassen vor (2021), während (2022) und nach der Intervention (2023), resp. ohne Intervention in den Kontrollstrassen. (Quelle BFH)	37
Grafik 5: Anzahl Personen mit Aktivitäten (sitzen, stehen und spielen) in den einzelnen Pilot- und Kontrollstrassen (KS) vor (2021), während (2022) und nach der Intervention (2023). (Quelle BFH)	38
Grafik 6: Anzahl Personen mit Aktivität "Sitzen" in den Pilot- und Kontrollstrassen, vor (2021), während (2022) und nach der Intervention (2023). (Quelle BFH)	39
Grafik 7: Anzahl Personen mit Aktivität "Stehen" in den Interventions- und Kontrollstrassen. (Quelle BFH)	40
Grafik 8: Anzahl Personen mit Aktivität "Spielen" in den Interventions- und Kontrollstrassen. (Quelle BFH)	40
Grafik 9: Anzahl Personen mit Aktivität am Benteliweg Bern, nach Art der Aktivität, vor (2021), während (2022) und nach der Intervention (2023). (Quelle BFH)	41
Grafik 10: Anzahl Personen mit Aktivitäten in der Kyburgstrasse Zürich, nach Art der Aktivität, vor (2021), während (2022) und nach der Intervention (2023). (Quelle BFH) .	41
Grafik 11: Anzahl Kinder und Jugendlicher mit Aktivität in Pilot- und Kontrollstrassen, vor (2021), während (2022) und nach der Intervention (2023). (Quelle BFH)	42
Grafik 12: Anzahl erwachsene Personen mit Aktivität in den Pilot- und Kontrollstrassen, vor (2021), während (2022) und nach der Intervention (2023). (Quelle BFH)	42
Grafik 13: Anzahl Personen mit Aktivität nach Altersgruppen am Benteliweg in Bern, vor (2021), während (2022) und nach der Intervention (2023). (Quelle BFH)	43
Grafik 14: Anzahl Personen mit Aktivität nach Altersgruppen in der Kyburgstrasse in Zürich, vor (2021), während (2022) und nach der Intervention (2023). (Quelle BFH).....	44
Grafik 15: Die Anzahl Personen mit Aktivitäten in den Pilot- und Kontrollstrassen, die mit einer Interaktion stattgefunden haben, vor (2021), während (2022) und nach der Intervention (2023). (Quelle BFH).....	45
Grafik 16: Die Anzahl Personen mit Aktivität in den Pilot- und Kontrollstrassen, welche länger als 15 Minuten dauerten, vor (2021), während (2022) und nach der Intervention (2023). (Quelle BFH)	46
Grafik 17: Anzahl Personen mit Aktivität, die länger als 15 Minuten gedauert hat, am Benteliweg , vor (2021), während (2022) und nach der Intervention (2023). (Quelle BFH)	47

Grafik 18: Anzahl Personen mit Aktivität, die länger als 15 Minuten gedauert hat, in der Kyburgstrasse , vor (2021), während (2022) und nach der Intervention (2023). (Quelle BFH)	47
Grafik 19: Anzahl Personen mit aktiver Mobilität in den Pilot- und Kontrollstrasse vor (2021), während (2022) und nach der Intervention (2023). (Quelle BFH)	52
Grafik 20: Anzahl Personen mit aktiver Mobilität in den Pilot- und Kontrollstrasse vor (2021), während (2022) und nach der Intervention (2023); indexiert (Vorher-Erhebung 2021 = 100). (Quelle BFH)	52
Grafik 21: Anzahl Personen mit aktiver Mobilität in den einzelnen Pilot- und Kontrollstrassen (KS) im Jahr 2021, 2022 und 2023. (Quelle BFH).....	53
Grafik 22: Anzahl Personen mit aktiver Mobilität in den einzelnen Pilot- und Kontrollstrassen (KS) im Jahr 2021, 2022 und 2023, indexiert (Vorher-Erhebung 2021 = 100). (Quelle BFH)	53
Grafik 23: Anzahl motorisierter Fahrzeuge in den Pilot- und Kontrollstrassen im Jahr 2021, 2022 und 2023. (Quelle BFH)	54
Grafik 24: Anzahl motorisierter Fahrzeuge in den Pilot- und Kontrollstrassen im Jahr 2021, 2022 und 2023; indexiert (Vorher-Erhebung 2021 = 100) (Quelle BFH)	54
Grafik 25: Anzahl motorisierter Fahrzeuge in den einzelnen Pilot- und Kontrollstrassen (KS) im Jahr 2021, 2022 und 2023. (Quelle BFH).....	55
Grafik 26: Anzahl motorisierter Fahrzeuge in den einzelnen Pilot- und Kontrollstrassen (KS) im Jahr 2021, 2022 und 2023; indexiert (Vorher-Erhebung 2021 = 100). (Quelle BFH)	55
Grafik 27: Verhältnis von Personen mit aktiver Mobilität zu motorisierten Fahrzeugen in den Pilotstrassen (2021: n=120; 2022: n=141; 2023: n=123) und den Kontrollstrassen (2021: n=205; 2022: n=199; 2023: n=201). (Quelle BFH)	57
Grafik 28: Verhältnis von Personen mit aktiver Mobilität zu motorisierten Fahrzeugen in den einzelnen Strassen, relativ, Durchschnitt der Jahre 2021-2023. Benteliweg n=123; Werkgasse (KS) n=185; Kyburgstrasse n=132; Goldbrunnestr. (KS n=218) (Quelle BFH).....	57
Grafik 29: Anteil der befragten Personen, welche angeben, die Begegnungszone als Aufenthaltsort zu nutzen; in den Pilotstrassen (PS) und Kontrollstrassen (KS) vor (PS.: n=61; KS: n=50) und während (PS: n= 82; KS: n=43) der Intervention. (Quelle BFH).....	59
Grafik 30: Anzahl Nennungen der Nutzung der Strassen als Aufenthaltsort im Durchschnitt beider Erhebungszeitpunkte. Benteliweg n=19.5, Werkgasse (KS) n=30.5, Kyburgstrasse n=52, Goldbrunnestr. n=16. (Quelle BFH)	60
Grafik 31: Anteil der befragten Personen, welche die Strasse als unsicher betreffen Verkehr wahrnehmen; in den Pilotstrassen (PS) und Kontrollstrassen (KS) vor der Intervention im Jahr 2021 (PS: n=61; KS: n=50) und während der Intervention im Jahr 2022 (PS: n=82; KS: n=43) (Quelle BFH)	61
Grafik 32: Wahrnehmung der Verkehrssicherheit als «unsicher» in den Pilotstrassen (PS) und Kontrollstrassen (KS) vor der Intervention im Jahr 2021 (Benteliweg: n= 19; Werkgasse (KS): n= 33; Kyburgstr.: n= 42; Goldbrunnestr.: n=17) und während der Intervention im Jahr 2022 (Benteliweg: n= 20; Werkgasse (KS): n= 28; Kyburgstr.: n=62; Goldbrunnestr.: n=15). (Quelle BFH)	62

Grafik 33: Durchschnittliche Anzahl Personen in der Nachbarschaft, die man mit Vornamen kennt, in den Pilotstrassen (PS) und Kontrollstrassen (KS) in der Erhebung vor der Intervention im Jahr 2021 (PS: n=61; KS: n=47) und während der Intervention im Jahr 2022 (PS: n=81; KS: n=42). (Quelle BFH)	63
Grafik 34: Durchschnittliche Anzahl Personen in der Nachbarschaft, welche die befragten Personen mit Vornamen kennen, im Durchschnitt über beide Erhebungszeitpunkte (Benteliweg: n=19,5; Werkgasse (KS): n=29; Kyburgstr.: n=51.5; Goldbrunnenstr. (KS): n=15.5). (Quelle BFH)	64
Grafik 35: Alle Aktivitäten am Benteliweg, die mit einer Interaktion stattgefunden haben. (BFH)	106
Grafik 36: Alle Aktivitäten in der Kyburgstrasse, die mit einer Interaktion stattgefunden haben. (BFH)	106
Grafik 37: Alle Aktivitäten in der Werkgasse (KS), nach Art der Aktivität. (BFH).....	106
Grafik 38: Alle Aktivitäten in der Werkgasse (KS), nach Altersgruppen. (BFH)	107
Grafik 39: Alle Aktivitäten mit Interaktionen und alle Aktivitäten, welche länger dauerten als 15 Minuten in der Werkgasse (KS). (BFH)	107
Grafik 40: Alle Aktivitäten in der Goldbrunnenstrasse (KS), nach Art der Aktivität. (BFH)	108
Grafik 41: Alle Aktivitäten in der Goldbrunnenstrasse (KS), nach Altersgruppen. (BFH)	108
Grafik 42: Alle Aktivitäten mit Interaktionen und alle Aktivitäten, welche länger dauerten als 15 Minuten in der Goldbrunnenstrasse (KS). (BFH).....	108
Grafik 43: Anzahl Verkehrsteilnehmende mit aktiver Mobilität und Anzahl motorisierte Fahrzeuge am Benteliweg. (BFH).....	114
Grafik 44: Anzahl Verkehrsteilnehmende mit aktiver Mobilität und Anzahl motorisierte Fahrzeuge in der Kyburgstrasse. (BFH)	114
Grafik 45: Anzahl Verkehrsteilnehmende mit aktiver Mobilität und Anzahl motorisierte Fahrzeuge in der Werkgasse (KS) im Jahr 2021, 2022 und 2023. (BFH)	115
Grafik 46: Anzahl Verkehrsteilnehmende mit aktiver Mobilität und Anzahl motorisierte Fahrzeuge in der Goldbrunnenstrasse (KS) im Jahr 2021, 2022 und 2023. (BFH).....	115
Grafik 47: Anzahl Verkehrsteilnehmende mit aktiver Mobilität nach Altersgruppen im Benteliweg vor (2021), während (2022) und nach der Intervention. (BFH).....	116
Grafik 48: Anzahl Verkehrsteilnehmende mit aktiver Mobilität nach Altersgruppen in der Kyburgstrasse vor (2021), während (2022) und nach der Intervention. (BFH)	116
Grafik 49: Anzahl Verkehrsteilnehmende mit aktiver Mobilität nach Altersgruppen in der Werkgasse (KS) im Jahr 2021, 2022, 2023. (BFH).....	117
Grafik 50: Anzahl Verkehrsteilnehmende mit aktiver Mobilität nach Altersgruppen in der Goldbrunnenstrasse (KS) im Jahr 2021, 2022, 2023. (BFH)	117
Grafik 51: Wahrnehmung der Verkehrssicherheit am Benteliweg im Jahr 2021 und während der Intervention 2022. Anzahl Beantwortungen 19 (2021) und 20 (2022). (BFH)	123

Grafik 52: Wahrnehmung der Verkehrssicherheit in der Kyburgstrasse im Jahr 2021 und während der Intervention 2022. Anzahl Beantwortungen 42 (2012) und 62 (2022). (BFH)	123
Grafik 53: Wahrnehmung der Verkehrssicherheit in der Werkgasse (KS) im Jahr 2021 und 2022. Anzahl Beantwortungen 33 (2012) und 28 (2022). (BFH)	124
Grafik 54: Wahrnehmung der Verkehrssicherheit in der Goldbrunnenstrasse (KS) im Jahr 2021 und 2022. Anzahl Beantwortungen 17 (2012) und 15 (2022). (BFH)	124
Grafik 55: Anzahl Nennungen der Nutzung der Begegnungszone Benteliweg als Aufenthaltsort vor und während der Intervention. Anzahl Antworten 19 (2021) und 20 (2022). (BFH).....	125
Grafik 56: Anzahl Nennungen der Nutzung der Begegnungszone Kyburgstrasse als Aufenthaltsort vor und während der Intervention. Anzahl Antworten 42 (2021) und 62 (2022). (BFH).....	125
Grafik 57: Anzahl Nennungen der Nutzung der Begegnungszone Werkgasse (KS) als Aufenthaltsort im Jahr 2021 und 2022. Anzahl Antworten 33 (2021) und 28 (2022). (BFH).....	126
Grafik 58: Anzahl Nennungen der Nutzung der Begegnungszone Goldbrunnenstrasse (KS) als Aufenthaltsort im Jahr 2021 und 2022. Anzahl Antworten 17 (2021) und 15 (2022). (BFH).....	126

5.4 Literatur

- Appleyard, D. und Lintell, M. (März 1972): The Environmental Quality of City Streets. In: Journal of the American Institute of Planners. Jahrgang 38, Nr. 2
- Burzan, Nicole (2007): Quantitative Forschung in der Sozialstrukturanalyse. Wiesbaden: VS Verlag
- Collin, Hans-Jürgen (1994): Erhebungen zur Verkehrsnachfrage. In: Gerd Steierwald, Hans-Dieter Künne (Hrsg.): Stadtverkehrsplanung. [Springer](#), Berlin/Heidelberg
- Daniel Sauter (2009): Das Limmatquai vor und nach der Neugestaltung. Aufenthaltsnutzung, Fuss – und Veloverkehrsaufkommen im Vergleich der Jahre 2004-2005-2008; Zürich
- Deinet, Ulrich und Krisch, Richard (2021): Subjektive Landkarten. In: sozialraum.de (1) Ausgabe 1/2009. URL: <https://www.sozialraum.de/subjektive-landkarten.php>, Datum des Zugriffs: 27.04.2021
- Döring, Nicola/Bortz, Jürgen (2016): Forschungsmethoden und Evaluation in den Sozial und Humanwissenschaften. Berlin, Heidelberg: Springer
- Gehl, Jan (2018): Leben zwischen Häusern. Jovis Verlag, Berlin
- Gehl, Jan und Svarre, Birgitte (2016): Leben in Städten - wie man den öffentlichen Raum untersucht; Birkhäuser Verlag, Basel
- Forschungsstelle Eisenheim (1976): Burano – eine Stadtbeobachtungsmethode zur Beurteilung der Lebensqualität. Oberhausen

Fussverkehr Schweiz (2015): Qualität von öffentlichen Räumen. Methoden zur Beurteilung der Aufenthaltsqualität, Zürich

Fussverkehr Schweiz, ASTRA (2023): Temporäre Gestaltungen: Neue Wege die Stadt zu entdecken. Zürich

Rittel, H., & Webber, M. (1973): Dilemmas in a General Theory of Planning. Policy Sciences, 4(2)

Webseite von Fussverkehr Schweiz: Rubrik ‚Evaluation‘:
<https://begegnungszonen.ch/evaluation/>, Zugriff am 25.03.2021

Kretz, Simon und Kueng, Lukas (2016): Urbane Qualitäten – Ein Handbuch am Beispiel der Metropolitanregion Zürich. Hochparterre, Zürich

Mika, Tatjana/Stegmann, Michael (2019): Längsschnittanalyse; in: Hrsg. Bauer/Blasius: Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung. Wiesbaden, Springer

Stadt Bern (2017): STEK 2016 – Stadtentwicklungskonzept Bern.

Tashakkori, Abbas/Teddlie, Charles (1998): Mixed Methodology. Combining qualitative and quantitative approaches. Thousand Oaks, CA: Sage

6 Danksagung

Wir möchten unseren Dank an all jene aussprechen, die zum Gelingen dieser Forschungsarbeit beigetragen haben. Unser Dank gilt den Teilnehmern dieser Studie, die uns wertvolle Daten und Einsichten bereitgestellt haben. Ausserdem bedanken wir uns beim gesamten Projektteam, bestehend aus Fussverkehr Schweiz, Dachverband für offene Kinder und Jugendarbeit, Pro Juventute, Atelier OLGa sowie bei den involvierten Stellen der Städte Bern und Zürich. Besonders gebührt unser Dank dem Bundesamt für Gesundheit und dem Bundesamt für Strassen, deren Expertise und wertvolle Unterstützung entscheidend für die Konzeption und Realisierung dieser Studie waren.

Zuletzt möchten wir uns für die Unterstützung durch das Modellvorhaben nachhaltige Raumentwicklung 2020-2024, die Kantone Bern und Zürich-sowie Swiss Prime Site und die Stiftung 3FO bedanken, deren Förderung es uns ermöglicht hat, dieses Projekt durchzuführen.

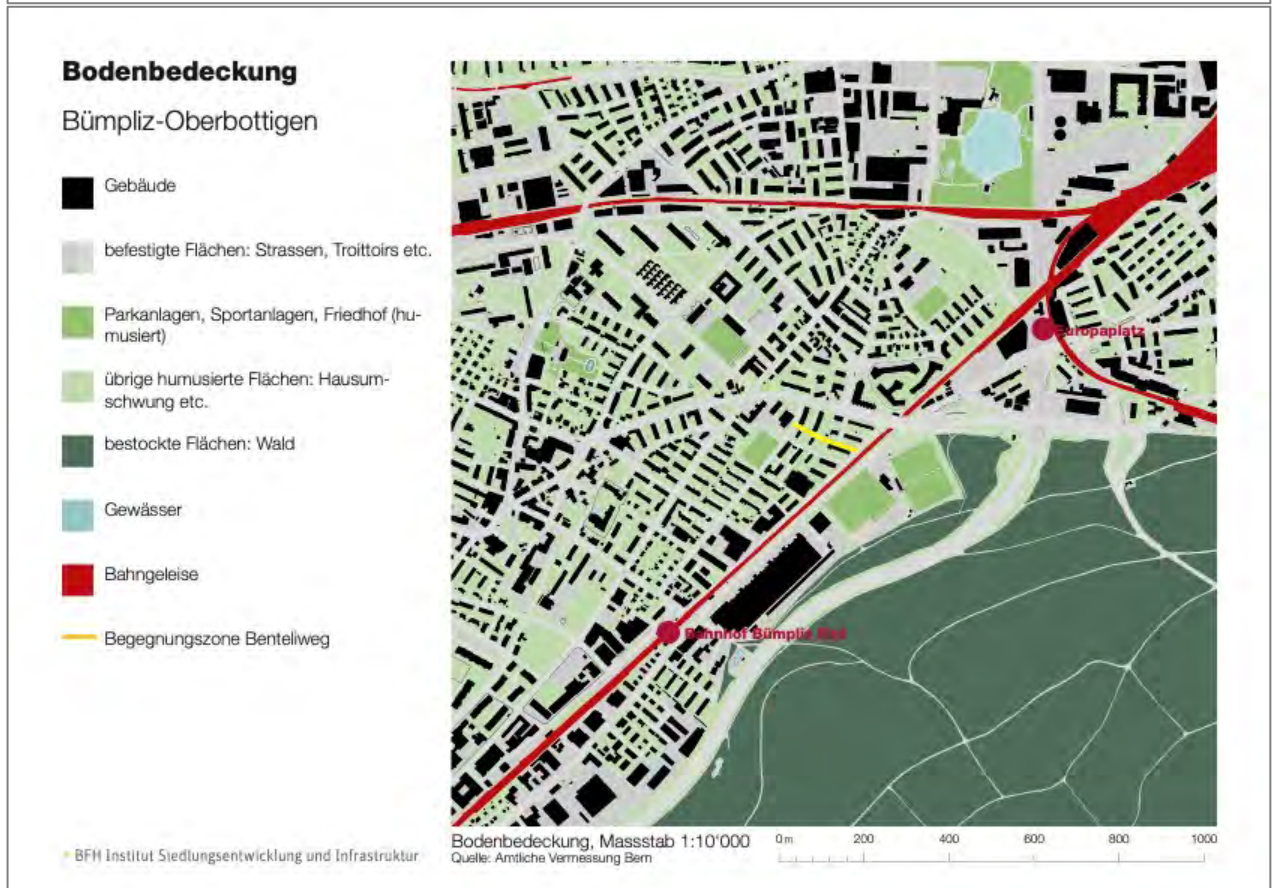
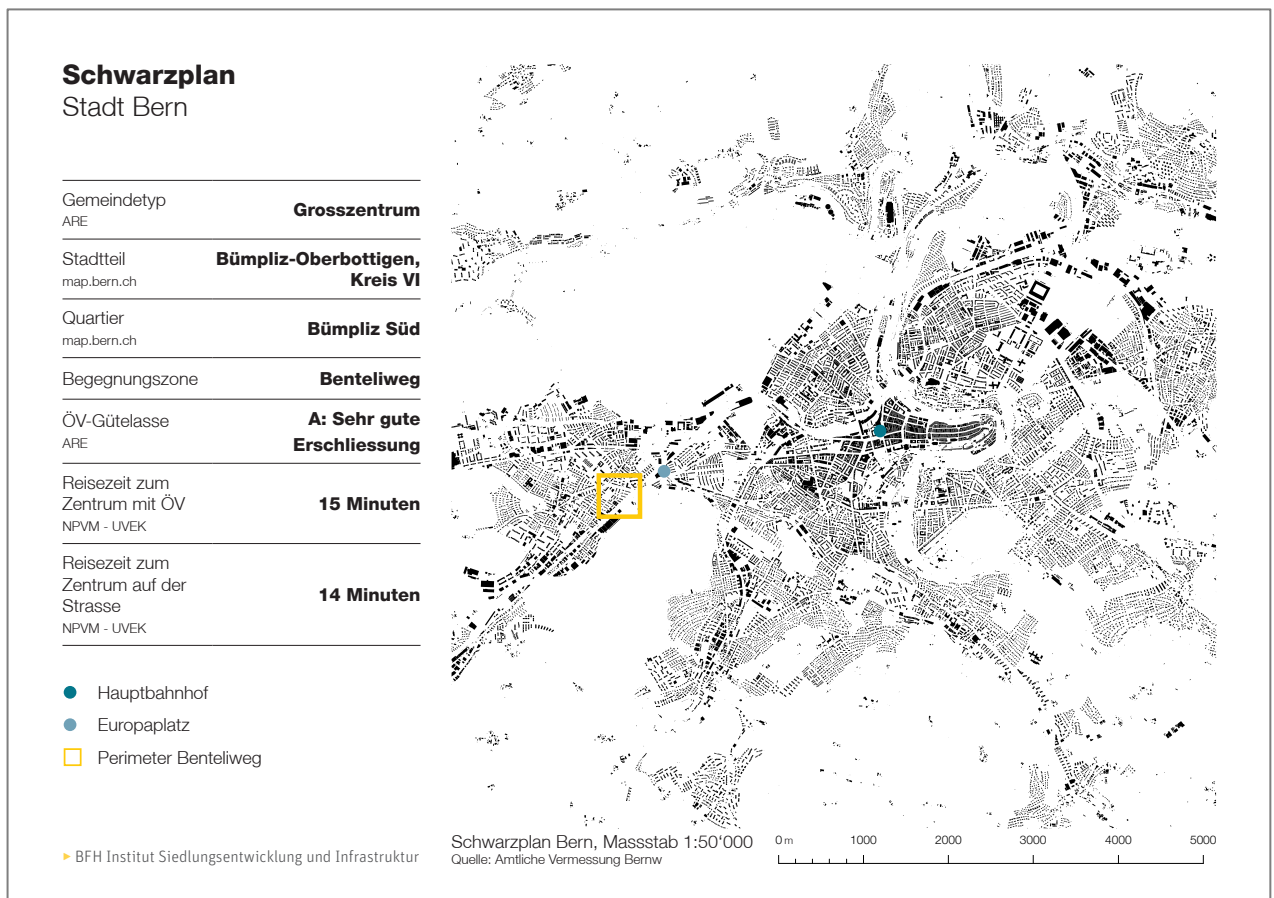
7 Anhang

7.1 Quartieranalyse

7.1.1 Vergleich der Städte

Ständige Wohnbevölkerung		
Statistik der Bevölkerung und der Haushalte		%
BFS 2019		
Stadt Zürich	0 - 19 Jahre	17.5
	20 - 44 Jahre	44.0
	45 - 64 Jahre	23.7
	65 und älter	14.8
	Ausländeranteil	32.2
	Stadt Bern	0 - 19 Jahre
20 - 44 Jahre		41.5
45 - 64 Jahre		24.6
65 und älter		17.2
Ausländeranteil		24.1
Gesamte Schweiz		0 - 19 Jahre
	20 - 44 Jahre	33.3
	45 - 64 Jahre	28.1
	65 und älter	18.7
	Ausländeranteil	25.3

7.1.2 Benteliweg Bern



Points of Interest Bümpliz Süd

Points of Interest im Umkreis von 500m

- Dienstleistungen
- Einkaufen Grundversorgung
- Einkaufen weiters
- Gastronomisches Angebot
- Herberge, Hotel
- Kita
- Kindergarten
- Schule
- Kultur
- öV Haltestelle
- öV-Linie
- Sitzbank
- Parkanlage
- Sportanlage
- Spielplatz
- Begegnungszone Benteliweg

► BFH Institut Siedlungsentwicklung und Infrastruktur



Points of Interest, Massstab 1:5'000
Quelle: OSM

Demografie und Wirtschaft Benteliweg

Demografie

Häuser in Schwarz

Anzahl Anwohnende	232
Polizeiinspektorat Stadt Bern	
0 - 19 Jahre	20.7%
20 - 34 Jahre	19.8%
Bevölkerungsalter	
Polizeiinspektorat Stadt Bern, Einwohnerdatenbank, 2019	
35 - 49 Jahre	25.4%
50 - 64 Jahre	18.5%
65 und älter	15.5%

Anzahl Wohnungen
BIS: GWS 2020 **124**

Ausländeranteil in %
Polizeiinspektorat Stadt Bern, Einwohnerdatenbank, 2019

Quartier
Bümpliz Süd
23.9 %

Wirtschaft

Durchschnitt pro Hektare
(Sichtbarer Kartenausschnitt)

Anzahl Beschäftigte (VZÄ) FS STATENT 2016	10.6
Anzahl Arbeitsstätten BFS STATENT 2016	2

► BFH Institut Siedlungsentwicklung und Infrastruktur



Bodenbedeckung, Massstab 1:2'500
Quelle: Amtliche Vermessung Bern

Bevölkerungs- und Bebauungsdichte Benteliweg

Perimeter: 202'500m²

Bodenbedeckung Amtliche Vermessung Stadt Bern, 2020	humusiert	45%
	befestigt	28%
	Gebäude	27%

Durchschnitt pro Hektare (100m x 100m)

Anzahl Anwohnende BFS STATPOP 2017	64.9
Anzahl Wohnungen BFS GWS 2017	38.6
Anzahl Gebäude BFS GWS 2017	7.6
Personen pro Wohnung im Durchschnitt Anz. Einwohnende / Anz. Wohnungen	1.7



BFH Institut Siedlungsentwicklung und Infrastruktur

Gebäudehöhe
Massstab 1:2'500; Gebäude und Wohnregister 2017

Verkehrsregime Quartier Bümpliz Süd

Höchstgeschwindigkeit km/h

60		
50		
30		
20		Begegnungszone

Veloroute Nr. 74



BFH Institut Siedlungsentwicklung und Infrastruktur

Strasstypen, Massstab 1:2'500
Quelle: Amtliche Vermessung Bern, Tiefbauamt Bern

Anhang - Anzahl Wohnbevölkerung nach Alterskategorie

Anzahl Wohnbevölkerung nach Alterskategorie und Anzahl Wohnungen Ende 2020				
Altersklasse	Wohnbevölkerung			
	Benteliweg	Kirchackerweg	Burgunderstr. & Bahnhöheweg ¹	Bernstr. ²
00-19	7	6	18	17
20-34	3	4	24	15
35-49	10	7	27	15
50-64	5	2	24	12
65 und mehr	3	5	16	12
Total	28	24	109	71
Anzahl Wohnungen	12	10	72	30

¹ Burgunderstrasse: 1, 3, 5, 7,9,11,13,17,15 & Bahnhöheweg: 22,24,26

² Bernstrasse: 1,3,5,7,9,11,13,15,17,19,21,23,25,27,29

Datenquellen: Statistik Stadt Bern Polizeiinspektorat Stadt Bern, Einwohnerdatenbank; Eidg. Departement für auswärtige Angelegenheiten, Ordipro
Anmerkung: Wohnbevölkerung: in Bern registrierte Personen, inkl. diplomatisches Personal, internationale Funktionär/innen, deren Familienangehörige (alle mit EDA-Ausweis) sowie Asylsuchende

► BFH Institut Siedlungsentwicklung und Infrastruktur

7.1.3 Kyburgstrasse Zürich

Schwarzplan Stadt Zürich

Gemeindetyp ARE	Grosszentrum
Stadtteil	Stadtkreis 10
Quartier	Wipkingen
Begegnungszone	Landenbergstrasse, Kyburgstrasse
ÖV-Gütelasse ARE	A: Sehr gute Erschliessung
Reisezeit zum Zentrum mit ÖV NPVM - UVEK	13 Minuten
Reisezeit zum Zentrum auf der Strasse NPVM - UVEK	13 Minuten

- Hauptbahnhof
- Perimeter Landenbergpark

► BFH Institut Siedlungsentwicklung und Infrastruktur



Schwarzplan, Massstab 1:50'000
Quelle: Amtliche Vermessung Zürich



Bodenbedeckung Wipkingen

- Gebäude
- befestigte Flächen: Strassen, Trottoirs etc.
- Parkanlagen, Sportanlagen, Friedhof (humusiert)
- übrige humusierte Flächen: Hausumschwung etc.
- bestockte Flächen: Wald
- Gewässer
- Bahngelände
- Begegnungszone Landenberg-, Kyburg, und Zeunerstrasse

► BFH Institut Siedlungsentwicklung und Infrastruktur



Bodenbedeckung, Massstab 1:10'000
Quelle: Amtliche Vermessung Zürich



Points of Interest Wipkingen

Points of Interest im Umkreis von 500m

- Dienstleistungen
- Einkaufen Grundversorgung
- Einkaufen weiters
- Gastronomisches Angebot
- Herberge, Hotel
- Kita
- Kindergarten
- Schule
- Kultur
- öV Haltestelle
- öV-Linie
- Sitzbank
- Parkanlage
- Sportanlage
- Spielplatz
- Begegnungszone Landenbergpark

BFH Institut Siedlungsentwicklung und Infrastruktur



Points of Interest, Massstab 1:5'000
Quelle: OSM

Demografie und Wirtschaft Landenbergpark

Demografie

Häuser in Schwarz

Anzahl Anwohnende	351
Polizeiinspektorat Stadt Zürich	
0 - 19 Jahre	16.8%
20 - 44 Jahre	39.0%
45 - 64 Jahre	35.3%
65 und älter	8.9%

Anzahl Wohnungen **188**
BFS: GWS 2020

Sichtbarer Kartenausschnitt: 202500m²

Ausländeranteil in % **27.3 %**
Polizeiinspektorat Stadt Bern,
Einwohnerdatenbank; 2019

Wirtschaft

Durchschnitt pro Hektare
(Sichtbarer Kartenausschnitt)

Anzahl Beschäftigte (VZÄ) FS STATENT 2016	36.2
Anzahl Arbeitsstätten BFS STATENT 2016	14.7

BFH Institut Siedlungsentwicklung und Infrastruktur



Bodenbedeckung, Massstab 1:2'500
Quelle: Amtliche Vermessung Zürich

Bevölkerungs- und Bebauungsdichte Wipkingen

Perimeter: 202'500m²

Bodenbedeckung Amtliche Vermessung Stadt Zürich, 2020	humusiert	25.4%
	befestigt	43.6%
	Gebäude	26.8%

(ca. 4% Gewässer)

Durchschnitt pro Hektare (100m x 100m)

Anzahl Anwohnende BFS STATPOP 2017	187.4
Anzahl Wohnungen BFS GWS 2017	108.6
Anzahl Gebäude BFS GWS 2017	12.8
Personen pro Wohnung im Durchschnitt Anz. Einwohnende / Anz. Wohnungen	1.7



BFH Institut Siedlungsentwicklung und Infrastruktur

Verkehrsregime Quartier Wipkingen

Höchstgeschwindigkeit km/h

60	
50	
30	
20	

Keine Veloroute

Durchschnittlicher täglicher Verkehr
keine Messungen

Durchschnittliche Geschwindigkeit
Kyburgstrasse
2018: 85% fahren 30km/h



BFH Institut Siedlungsentwicklung und Infrastruktur

Anhang - Wohnbevölkerung nach Alterskategorie

Anzahl Wohnbevölkerung nach Alterskategorie und Anzahl Wohnungen September 2021				
Altersklasse	Wohnbevölkerung			
	Zeunerstr.	Kyburgstr.	Landenbergstr.	Habsburgstr.
00-06	5	4	6	7
07-15	4	11	2	14
16-19	2	1	1	2
20-24	4	8	0	0
25-44	39	20	45	21
45-64	39	32	20	33
65-79	10	1	7	11
80+	3	0	0	0
Total	106	77	80	88
Anzahl Wohnungen	63	40	48	32

¹ Zeunerstrasse Nr. 1,3,5,7,9,11

² Kyburgstrasse Nr. 18, 12, 10,11

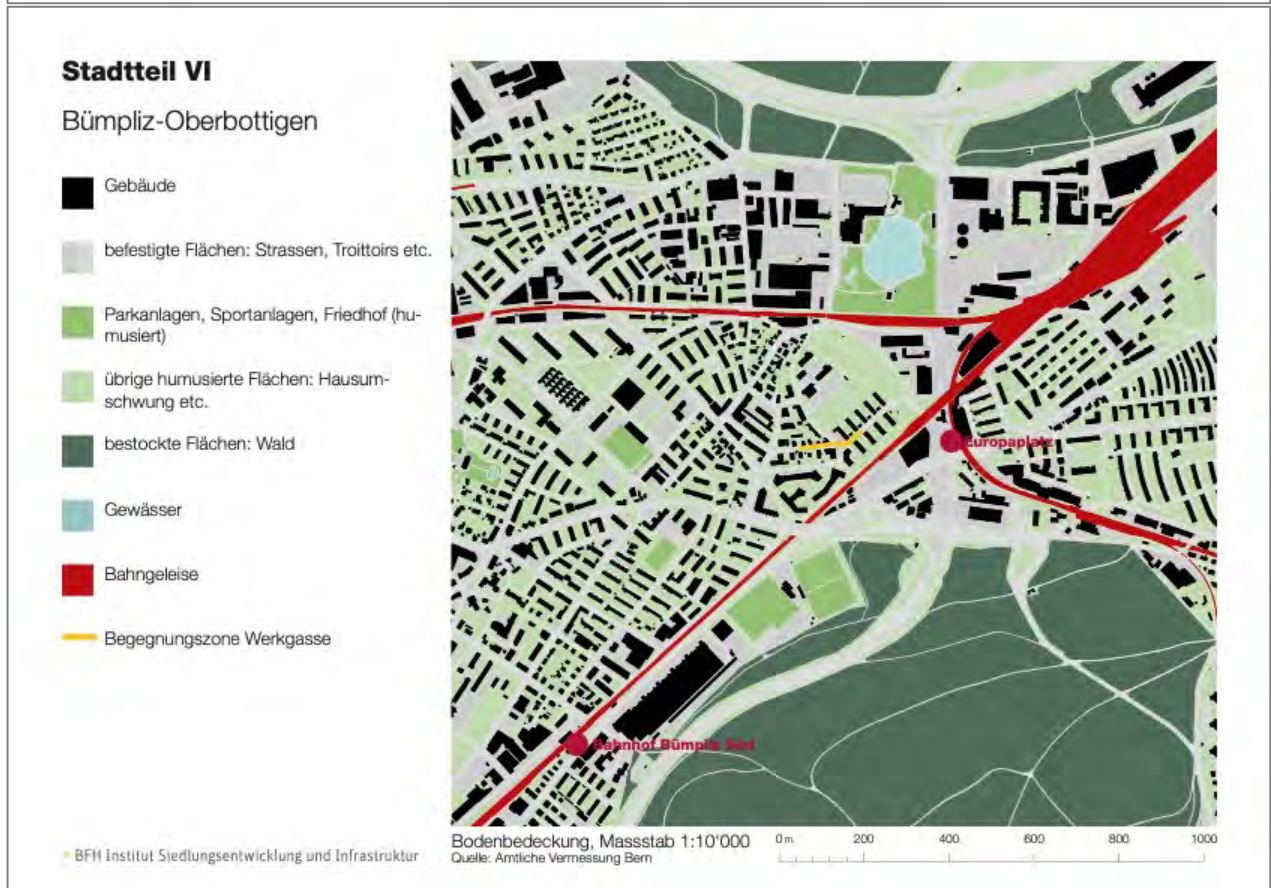
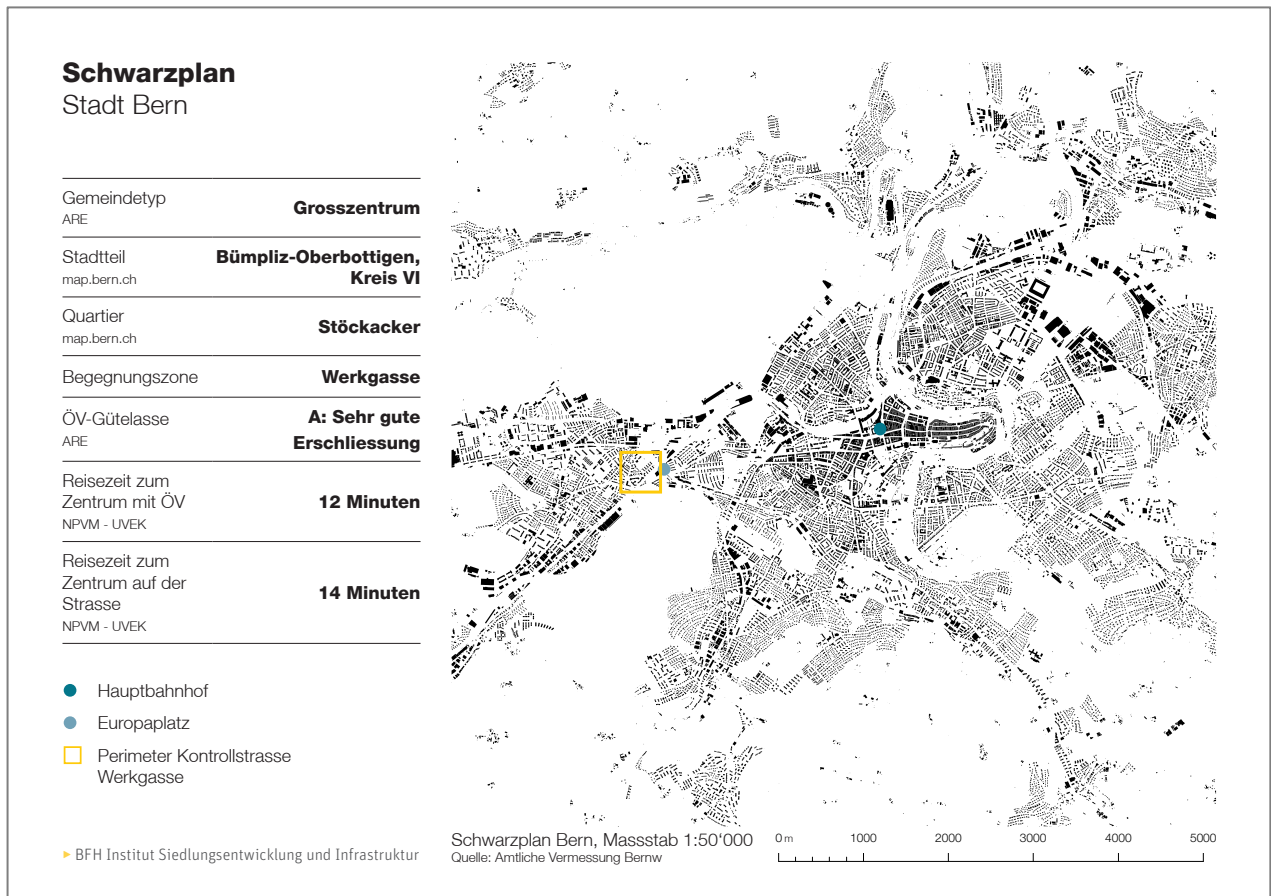
³ Landenbergstrasse Nr. 2,4,6,8,14

⁴ Habsburgstrasse Nr. 9,15,17

Datenquellen: Statistisches Amt Kanton Zürich, Einwohnerregister (EWR) und Gebäude- und Wohnungsregister (GWR) 22.09.2021

► BFH Institut Siedlungsentwicklung und Infrastruktur

7.1.4 Werkgasse Bern



Points of Interest Stöckacker

Points of Interest im Umkreis von 500m

- Dienstleistungen
- Einkaufen Grundversorgung
- Einkaufen weiters
- Gastronomisches Angebot
- Herberge, Hotel
- Kita
- Kindergarten
- Schule
- Kultur
- öV Haltestelle
- öV-Linie
- Sitzbank
- Parkanlage
- Sportanlage
- Spielplatz
- Begegnungszone Benteliweg

BFH Institut Siedlungsentwicklung und Infrastruktur



Points of Interest, Massstab 1:5'000
Quelle: OSM



Demografie und Wirtschaft Werkgasse

Demografie

Häuser in Schwarz

Anzahl Anwohnende	434
Polizeiinspektorat Stadt Bern	
0 - 19 Jahre	10.6%
20 - 34 Jahre	42.4%
Bevölkerungsalter	
Polizeiinspektorat Stadt Bern, Einwohnerdatenbank; 2019	
35 - 49 Jahre	15.9%
50 - 64 Jahre	15.9%
65 und älter	15.2%

Anzahl Wohnungen
BIS: GWS 2020 **251**

Ausländeranteil in %
Polizeiinspektorat Stadt Bern, Einwohnerdatenbank; 2019

Quartier Bümpliz Süd	23.9 %
----------------------	--------

Wirtschaft

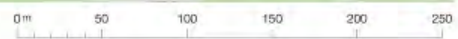
Durchschnitt pro Hektare
(Sichtbarer Kartenausschnitt)

Anzahl Beschäftigte (VZÄ) FS STATENT 2016	6.7
Anzahl Arbeitsstätten BFS STATENT 2016	3.1

BFH Institut Siedlungsentwicklung und Infrastruktur



Bodenbedeckung, Massstab 1:2'500
Quelle: Amtliche Vermessung Bern



Bevölkerungs- und Bebauungsdichte Stöckacker

Perimeter: 202'500m²

Bodenbedeckung Amtliche Vermessung Stadt Bern, 2020	humusiert	44%
	befestigt	38%
	Gebäude	18%

Durchschnitt pro Hektare (100m x 100m)

Anzahl Anwohnende BFS STATPOP 2017	92.5
Anzahl Wohnungen BFS GWS 2017	56
Anzahl Gebäude BFS GWS 2017	7.4
Personen pro Wohnung im Durchschnitt Anz. Einwohnende / Anz. Wohnungen	1.7



BFH Institut Siedlungsentwicklung und Infrastruktur

Gebäudehöhe
Massstab 1:2'500; Gebäude und Wohnregister 2017

Verkehrsregime Quartier Stöckacker

Höchstgeschwindigkeit km/h

60	
50	
30	
20	

Begegnungszone

Fussgänger Verbindung



BFH Institut Siedlungsentwicklung und Infrastruktur

Strassentypen, Massstab 1:2'500
Quelle: Amtliche Vermessung Bern, Tiefbauamt Bern

Anhang - Anzahl Wohnbevölkerung nach Alterskategorie

Anzahl Wohnbevölkerung nach Alterskategorie und Anzahl Wohnungen Ende 2020		
Altersklasse	Wohnbevölkerung	
	Werkgasse¹	Bienenstrasse²
00-19	43	3
20-34	178	6
35-49	67	2
50-64	59	10
65 und mehr	63	3
Total	410	24
Anzahl Wohnungen	228	23

¹ Werkgasse: 16, 17, 17a, 17b, 19, 19a, 20, 20a, 21

² Bienenstrasse: 8, 10, 12, 14, 16, 18

Datenquellen: Statistik Stadt Bern Polizeiinspektorat Stadt Bern, Einwohnerdatenbank; Eidg. Departement für auswärtige Angelegenheiten, Ordipro
Anmerkung: Wohnbevölkerung: in Bern registrierte Personen, inkl. diplomatisches Personal, internationale Funktionär/innen, deren Familienangehörige (alle mit EDA-Ausweis) sowie Asylsuchende

► BFH Institut Siedlungsentwicklung und Infrastruktur

7.1.5 Goldbrunnenstrasse Zürich

Schwarzplan Stadt Zürich

Gemeindetyp ARE	Grosszentrum
Stadtteil	Stadtkreis 3
Quartier	Alt-Wiedikon
Begegnungszone	Goldbrunnenstrasse
ÖV-Gütelasse ARE	B: Gute Erschliessung
Reisezeit zum Zentrum mit ÖV NPVM - UVEK	11 Minuten
Reisezeit zum Zentrum auf der Strasse NPVM - UVEK	18 Minuten

- Hauptbahnhof
- Perimeter Kontrollstrasse
Goldbrunnenstrasse

► BFH Institut Siedlungsentwicklung und Infrastruktur



Schwarzplan, Massstab 1:50'000
Quelle: Amtliche Vermessung Zürich

Stadtteil III Alt-Wiedikon

- Gebäude
 - befestigte Flächen: Strassen, Trottoirs etc.
 - Parkanlagen, Sportanlagen, Friedhof (humusiert)
 - übrige humusierte Flächen: Hausumschwung etc.
 - bestockte Flächen: Wald
 - Gewässer
 - Bahngelände
 - Begegnungszone Goldbrunnenstrasse
- BFH Institut Siedlungsentwicklung und Infrastruktur



Bodenbedeckung, Massstab 1:10'000
Quelle: Amtliche Vermessung Zürich

Points of Interest Alt-Wiedikon

Points of Interest im Umkreis von 500m

- Dienstleistungen
- Einkaufen Grundversorgung
- Einkaufen weiters
- Gastronomisches Angebot
- Herberge, Hotel
- Kita
- Kindergarten
- Schule
- Kultur
- öV Haltestelle
- öV-Linie
- Sitzbank
- Parkanlage
- Sportanlage
- Spielplatz
- Begegnungszone Goldbrunnenstrasse



Points of Interest, Massstab 1:5'000
Quelle: OSM

Demografie und Wirtschaft Goldbrunnenstrasse

Demografie

Häuser in Schwarz

Anzahl Anwohnende	533	
Polizeiinspektorat Stadt Bern		
	0 - 19 Jahre	19.3%
Bevölkerungsalter	20 - 44 Jahre	31.4%
Polizeiinspektorat Stadt Bern, Einwohnerdatenbank; 2019		
	45 - 64 Jahre	33.0%
	65 und älter	16.3%

Anzahl Wohnungen
BFS: GWS 2020

251

Sichtbarer Kartenausschnitt: 202500m²

Ausländeranteil in %
Statistisches Amt Kanton Zürich, Einwohnerregister (EWR)

32.2 %

Wirtschaft

Durchschnitt pro Hektare
(Sichtbarer Kartenausschnitt)

Anzahl Beschäftigte (VZÄ) FS STATENT 2016	6
Anzahl Arbeitsstätten BFS STATENT 2016	3

BFH Institut Siedlungsentwicklung und Infrastruktur



Bodenbedeckung, Massstab 1:2'500
Quelle: Amtliche Vermessung Zürich

Bevölkerungs- und Bebauungsdichte Alt-Wiedikon

Sichtbarer Kartenausschnitt Perimeter: 202'500m ²	
Bodenbedeckung Amtliche Vermessung Stadt Zürich, 2020	humusiert 47%
	befestigt 33%
	Gebäude 20%
Durchschnitt pro Hektare (Sichtbarer Kartenausschnitt)	
Anzahl Anwohner BFS STATPOP 2017	64.5
Anzahl Wohnungen BFS GWS 2017	30.2
Anzahl Gebäude BFS GWS 2017	8.3
Personen pro Wohnung im Durchschnitt Anz. Einwohnende / Anz. Wohnungen	2.1



BFH Institut Siedlungsentwicklung und Infrastruktur

Verkehrsregime Quartier Alt-Wiedikon

Höchstgeschwindigkeit km/h	
60	
50	
30	
20	

Keine Veloroute

Durchschnittlicher täglicher Verkehr
Goldbrunnenstrasse: keine Messungen

Durchschnittliche Geschwindigkeit
keine Messungen



BFH Institut Siedlungsentwicklung und Infrastruktur

Anhang - Wohnbevölkerung nach Alterskategorie

Anzahl Wohnbevölkerung nach Alterskategorie und Anzahl Wohnungen Juni 2020							
Altersklasse	Wohnbevölkerung						
	Bühlstr.	Haldenstr.	Meiliweg	Goldbrunnenstr.	Berneggweg	Kirchbühlweg	Wiedingstr.
00-06	0	10	10	3	0	3	9
07-15	3	7	8	13	2	5	11
16-19	0	2	4	7	0	7	2
20-24	0	6	8	7	3	6	1
25-44	8	48	29	10	7	6	36
45-64	7	27	22	38	28	13	40
65-79	0	13	5	11	7	5	20
80+	0	6	3	0	6	3	7
Total	18	119	89	89	53	48	130
Anzahl Wohnungen	12	66	40	34	40	18	53

¹ Bühlstrasse Nr. 9, 11, 19, 21

² Haldenstrasse Nr. 67, 69, 75, 77, 79, 81, 83, 85, 8, 89, 90, 92 - 95, 97, 99, 101 - 103, 105, 107, 109

³ Meiliweg Nr. 7, 9, 11, 19, 21 - 24

⁴ Goldbrunnenstrasse Nr. 38 - 47, 49, 51

⁵ Berneggweg Nr. 3, 8, 10, 12, 20, 22, 26

⁶ Kirchbühlweg Nr. 1, 3, 5, 7, 9

⁷ Wiedingstrasse Nr. 14, 18, 26, 28, 30, 34, 38, 40, 42, 44, 46, 56

Datenquellen: Statistik

► BFH Institut Siedlungsentwicklung und Infrastruktur

7.2 Erhebungsvorlage

Ort:

Datum:

Zeitfenster:

Wetter:

1. Kartografie: Aktivitäten und Interaktionen

Kinder Jugendliche Erwachsene Senioren:innen Stehende Aktivität Sitzende Aktivität Interaktion Aufenthalt > 15 Minuten

Bewegungsintensive Aktivität (Spiel, Sport, usw.)

Karte mit Betrachtungsperimeter (Kartografie) und Zähllinie (Verkehrszählung).

2. Verkehrszählung
 Alle Personen, welche die rote Linie überschreiten/-rollen.

	... zu Fuss	... unterstützt	... rollend	... fahrend	... motorisiert MIV	... motorisiert
Kinder ohne Begleitung von Erwachsenen						
Kinder mit Begleitung von Erwachsenen						
Jugendliche	OH					
	FO					
Erwachsene	OH					
	FO					
Senioren	OH					
	FO					

3. Spuren dokumentieren

✕ Ort der dokumentierten (Foto) Spur

► BFH Institut Siedlungsentwicklung und Infrastruktur

7.3 Aktivitäten und Interaktionen

7.3.1 Kartografie

Legende

Alterskategorie:

 Kinder  Jugendliche  Erwachsene  Senioren:innen

Art der Aktivität:

 Stehende Aktivität  Sitzende Aktivität  Bewegungsintensive Aktivität (Spiel, Sport, usw.)

Zusatzinformationen:

 Interaktion  Aufenthalt > 15 Minuten

7.3.1.1 Kartografie Benteliweg

Vor der Intervention 2021



Während der Intervention 2022



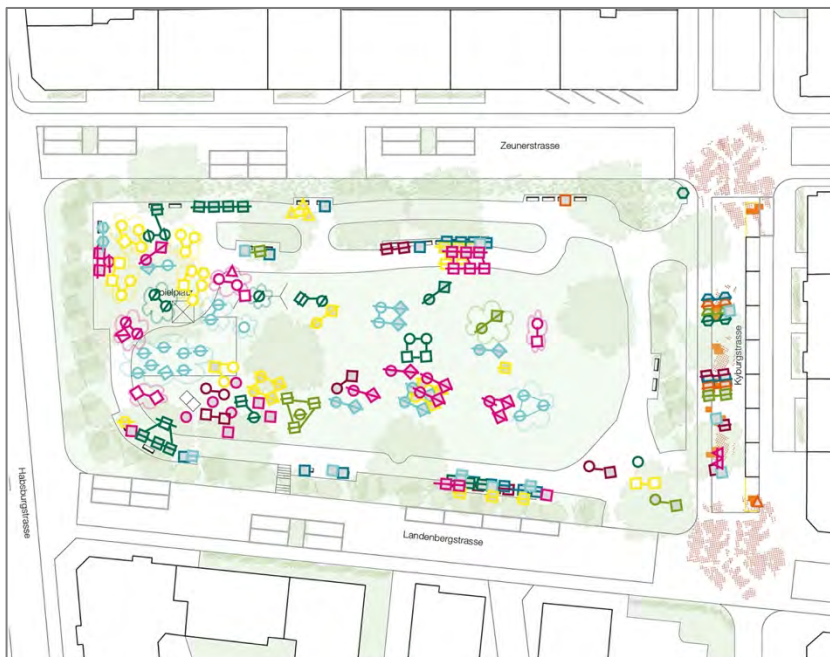
Nach der Intervention 2023



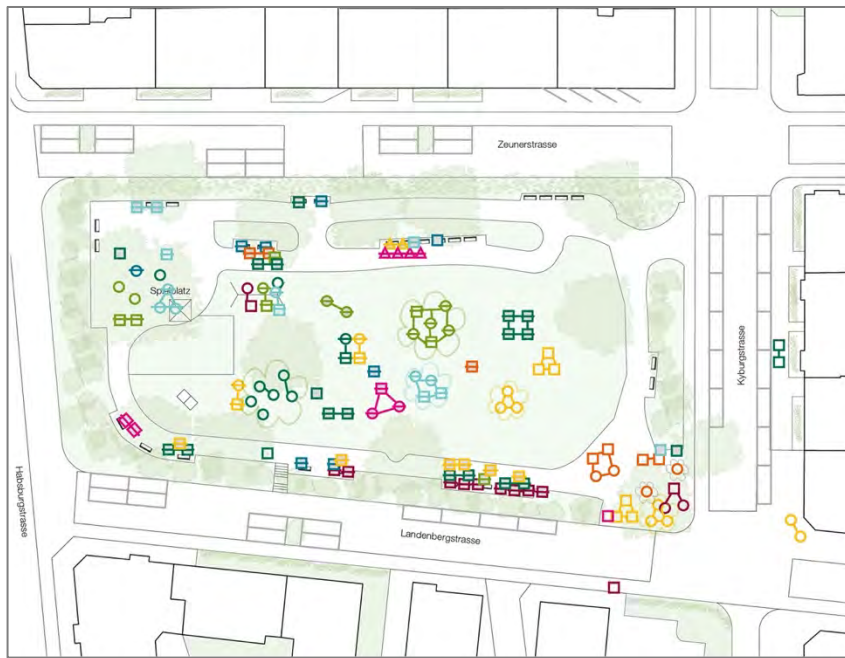
7.3.1.2 Kartografie Landenbergpark/Kyburgstrasse Vor der Intervention 2021



Während der Intervention 2022

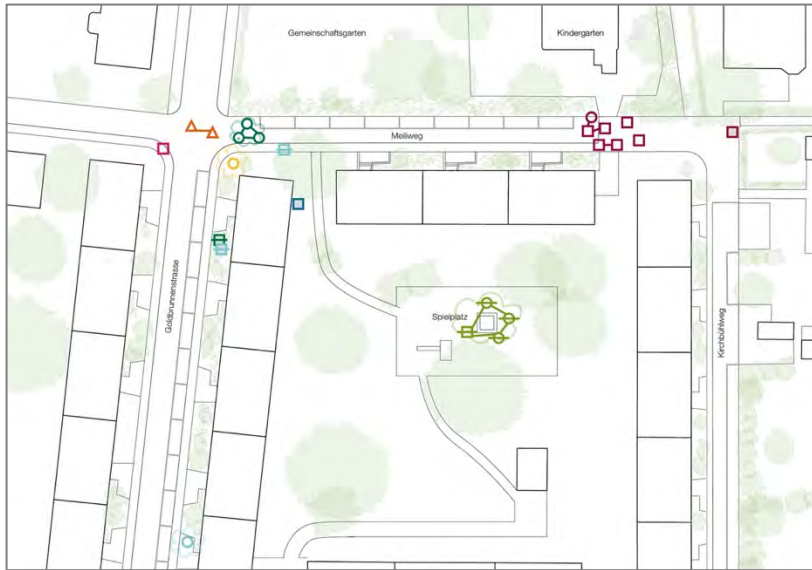


Nach der Intervention 2023



7.3.1.4 Kartografie Goldbrunnenstrasse (KS)

2021



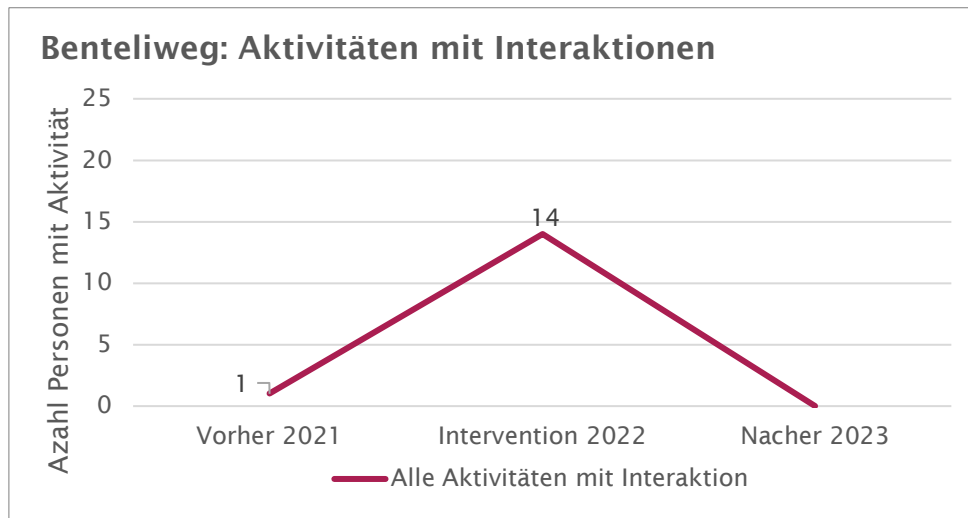
2022



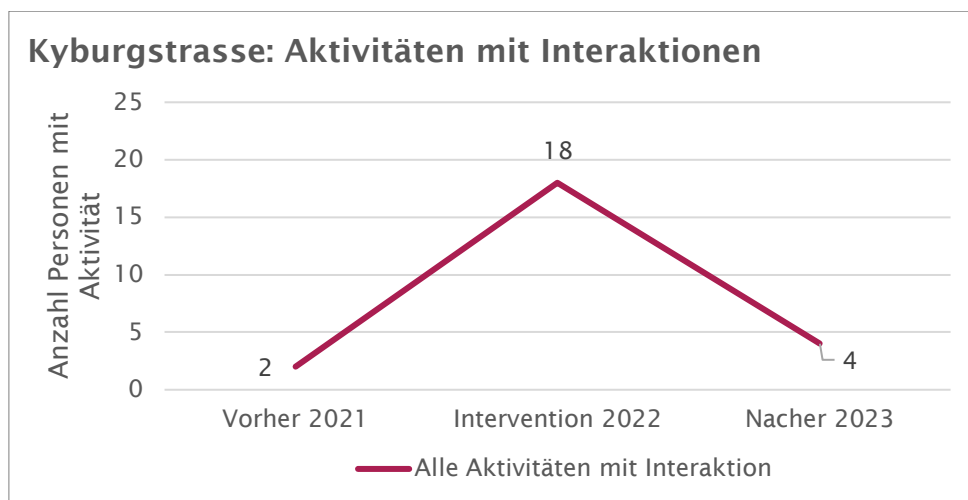
2023



7.3.2 Weitere Analysen

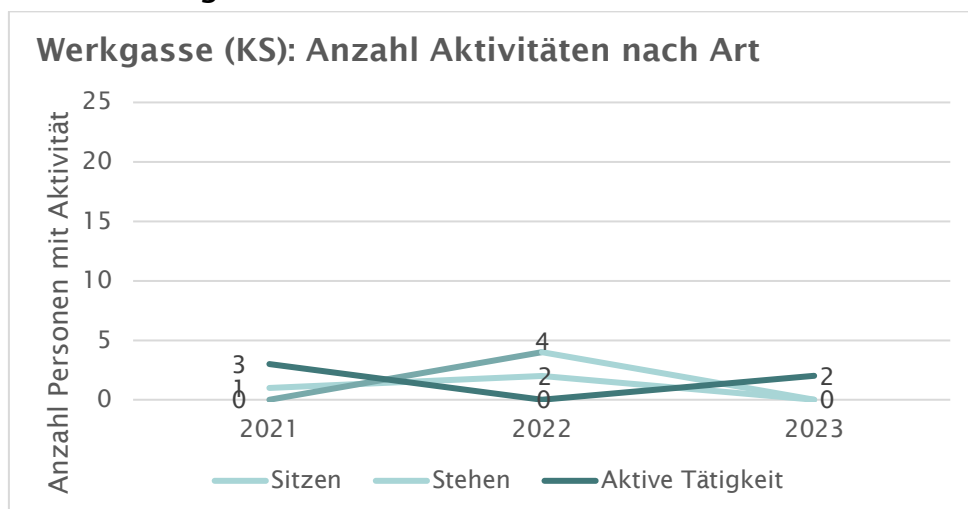


Grafik 35: Alle Aktivitäten am Benteliweg, die mit einer Interaktion stattgefunden haben. (BFH)



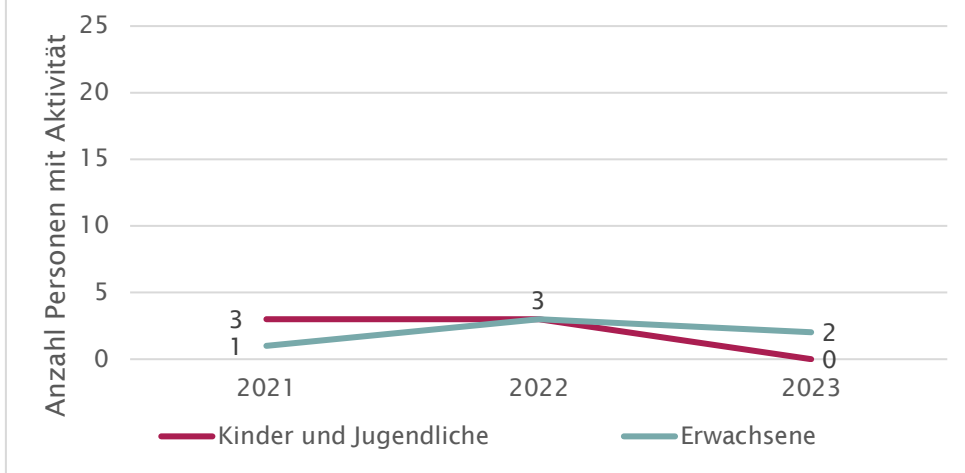
Grafik 36: Alle Aktivitäten in der Kyburgstrasse, die mit einer Interaktion stattgefunden haben. (BFH)

7.3.2.1 Werkgasse



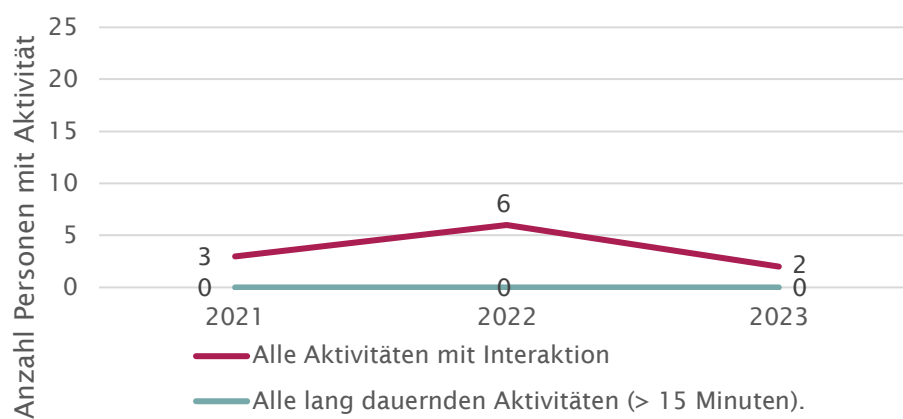
Grafik 37: Alle Aktivitäten in der Werkgasse (KS), nach Art der Aktivität. (BFH)

Werkgasse (KS): Anzahl Aktivitäten nach Altersgruppen



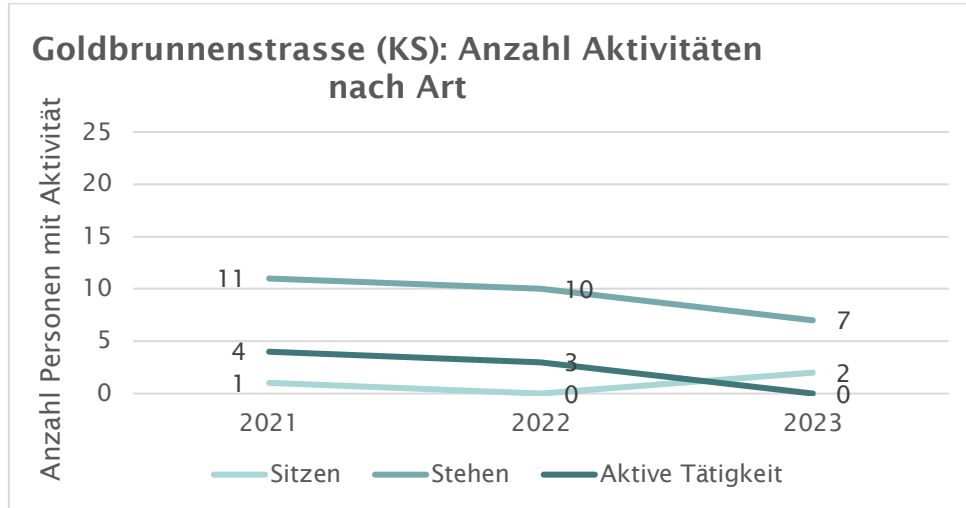
Grafik 38: Alle Aktivitäten in der Werkgasse (KS), nach Altersgruppen. (BFH)

Werkgasse: Anzahl Aktivitäten nach Qualität

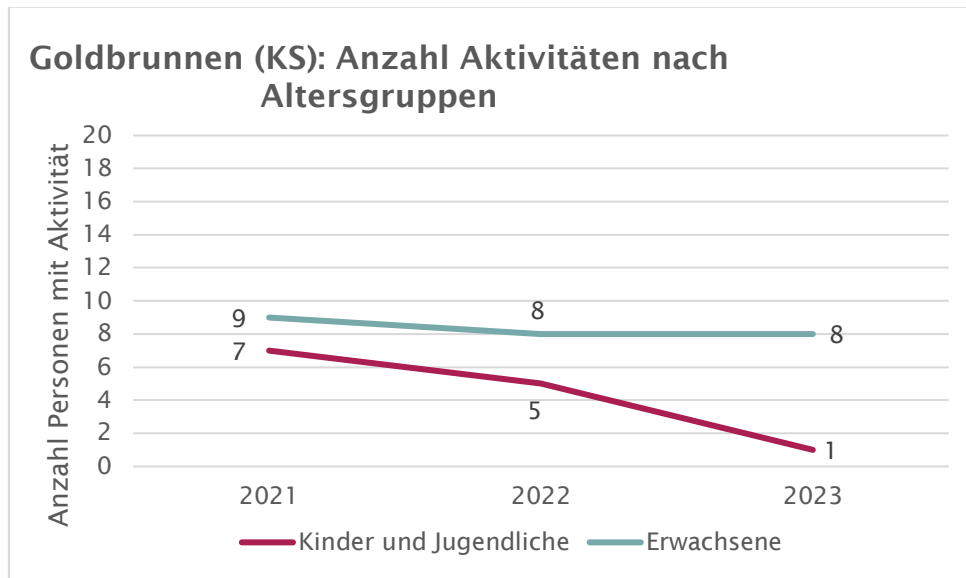


Grafik 39: Alle Aktivitäten mit Interaktionen und alle Aktivitäten, welche länger dauerten als 15 Minuten in der Werkgasse (KS). (BFH)

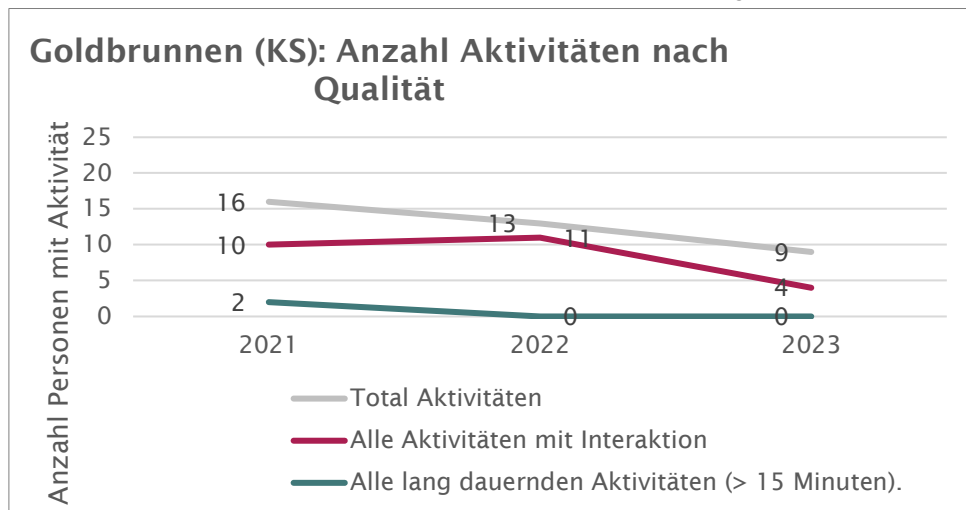
7.3.2.2 Goldbrunnenstrasse



Grafik 40: Alle Aktivitäten in der Goldbrunnenstrasse (KS), nach Art der Aktivität. (BFH)



Grafik 41: Alle Aktivitäten in der Goldbrunnenstrasse (KS), nach Altersgruppen. (BFH)



Grafik 42: Alle Aktivitäten mit Interaktionen und alle Aktivitäten, welche länger dauerten als 15 Minuten in der Goldbrunnenstrasse (KS). (BFH)

7.4 Dokumentation Spuren Kontrollstrassen

7.4.1 Werkgasse Bern (KS)

In der Werkgasse in Bern konnten in den drei Erhebungsjahren nur wenig Spuren von Nutzung gefunden werden, dazu zählen hauptsächlich Graffitis an Wänden. Weiter wurde vereinzelt Abfall am Strassenrand gefunden.



Abbildung 24: Bilder von der Werkgasse in Bern 2021 und 2022 (Fotos BFH).

7.4.2 Goldbrunnenstrasse Zürich (KS)

In der Goldbrunnenstrassen gab es in allen drei Erhebungsjahren viele unterschiedliche Spuren von Nutzung. Besonders der Vorbereich bei den Hauseingängen wurde auf sehr unterschiedliche weise genutzt. Teilweise als kleiner Garten, als Sitzplatz, als Veloabstellplatz oder als grüne Wiese.



Abbildung 25: Bilder von der Goldbrunnenstrasse 2021 (Fotos BFH).



Abbildung 26: Bilder von der Goldbrunnenstrasse 2022 (Fotos BFH).



Abbildung 27: Bilder von der Goldbrunnenstrasse 2023 (Fotos BFH).

7.5 Verkehrszählung

7.5.1 Perimeter

7.5.1.1 Benteliweg Bern

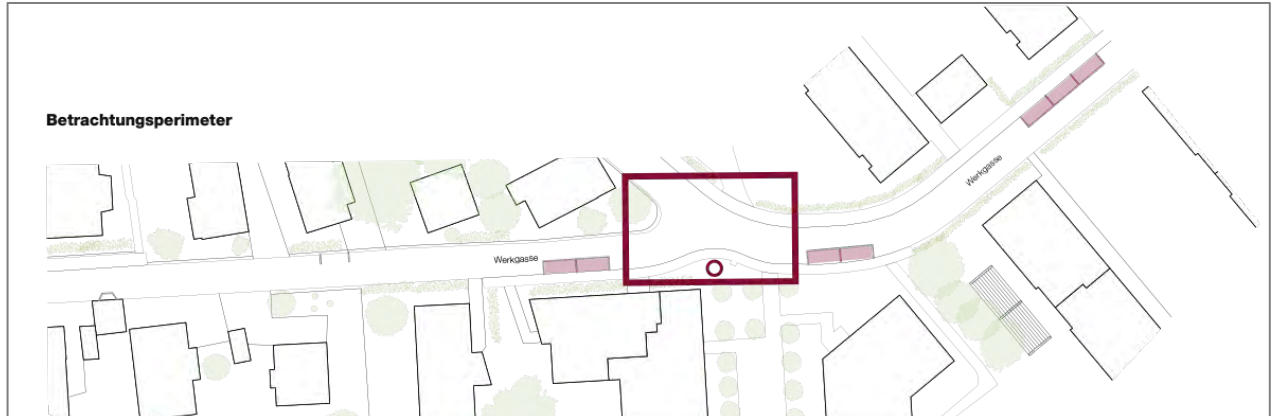


7.5.1.2 Kyburgstrasse Zürich



 Zähllinie/zone  Beobachtungsstandort

7.5.1.3 Werkgasse Bern



7.5.1.4 Goldbrunnenstrasse Zürich



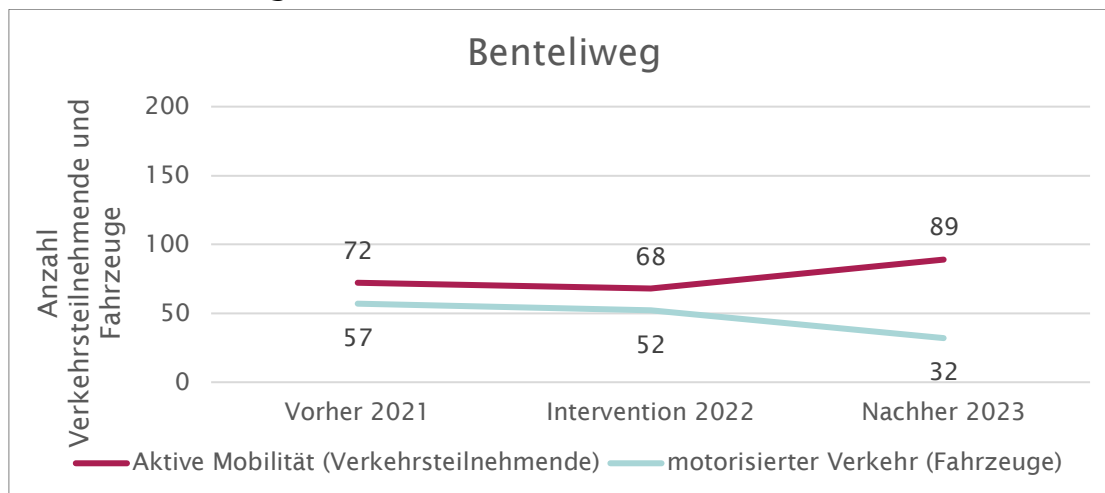
Zähllinie/zone



Beobachtungsstandort

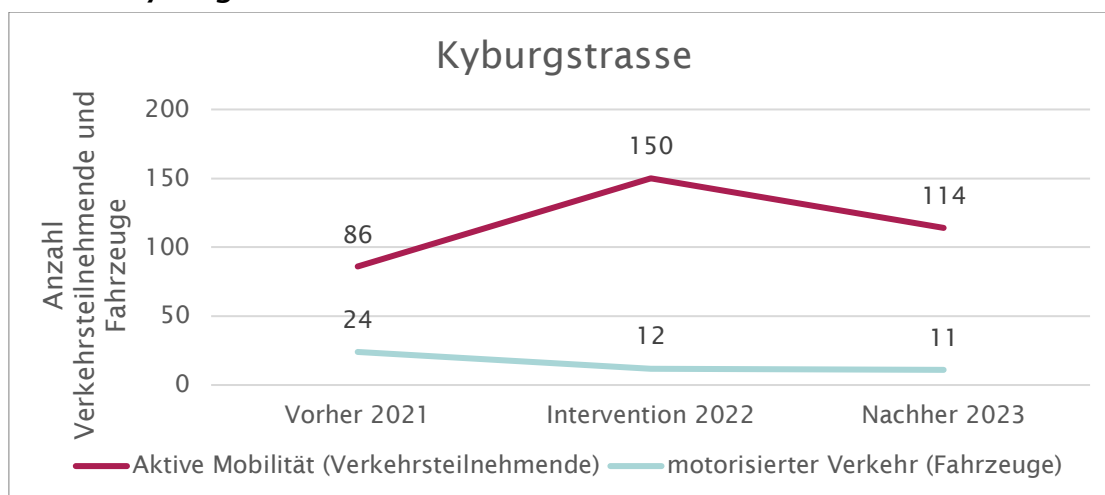
7.5.2 Verkehrszählung einzelne Strassen

7.5.2.1 Benteliweg



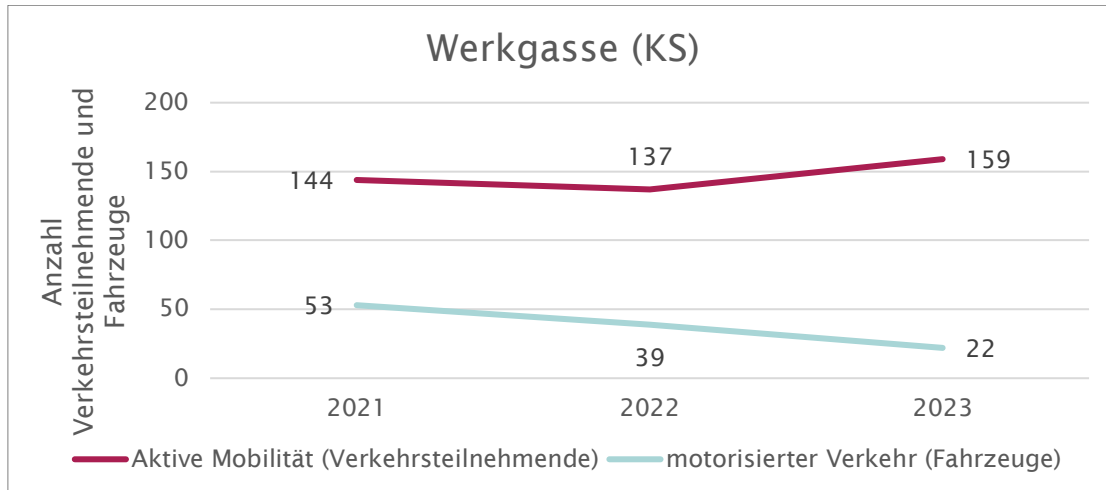
Grafik 43: Anzahl Verkehrsteilnehmende mit aktiver Mobilität und Anzahl motorisierte Fahrzeuge am Benteliweg. (BFH)

7.5.2.2 Kyburgstrasse

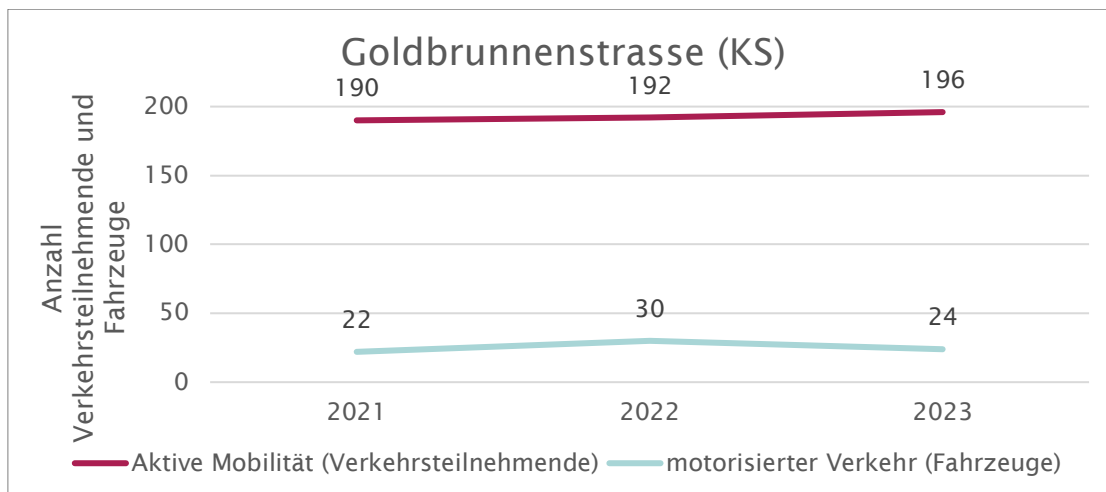


Grafik 44: Anzahl Verkehrsteilnehmende mit aktiver Mobilität und Anzahl motorisierte Fahrzeuge in der Kyburgstrasse. (BFH)

7.5.2.3 Kontrollstrassen

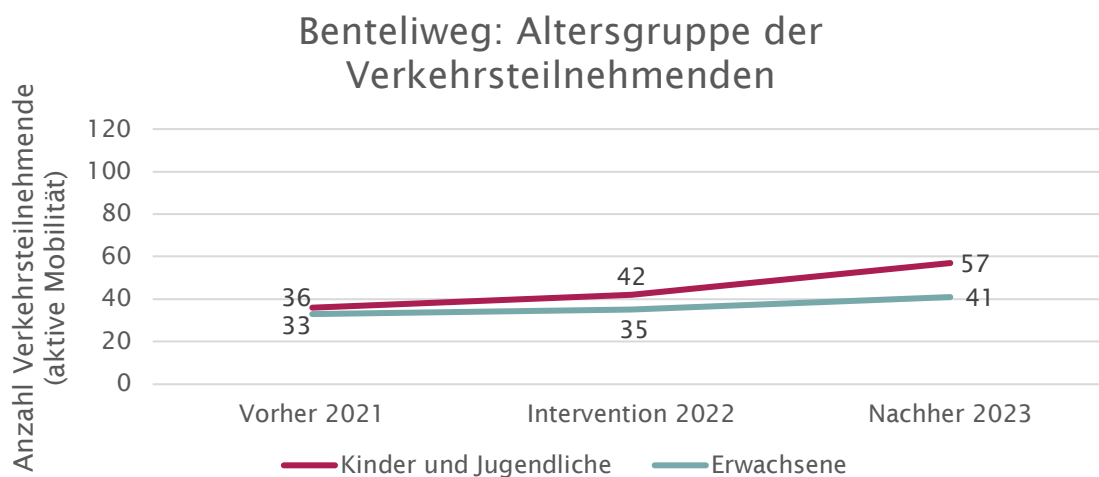


Grafik 45: Anzahl Verkehrsteilnehmende mit aktiver Mobilität und Anzahl motorisierte Fahrzeuge in der Werkgasse (KS) im Jahr 2021, 2022 und 2023. (BFH)

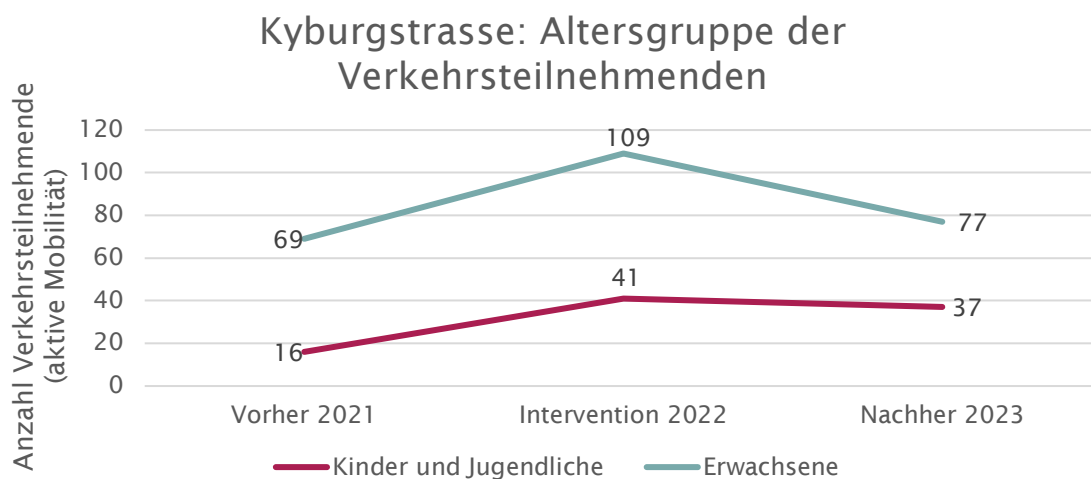


Grafik 46: Anzahl Verkehrsteilnehmende mit aktiver Mobilität und Anzahl motorisierte Fahrzeuge in der Goldbrunnenstrasse (KS) im Jahr 2021, 2022 und 2023. (BFH)

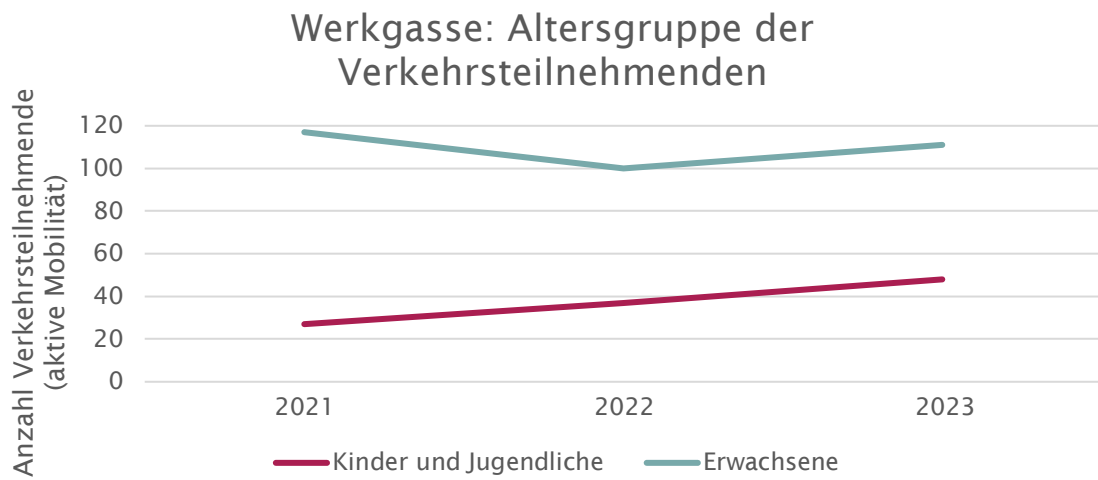
7.5.3 Verkehrsteilnehmende aktive Mobilität



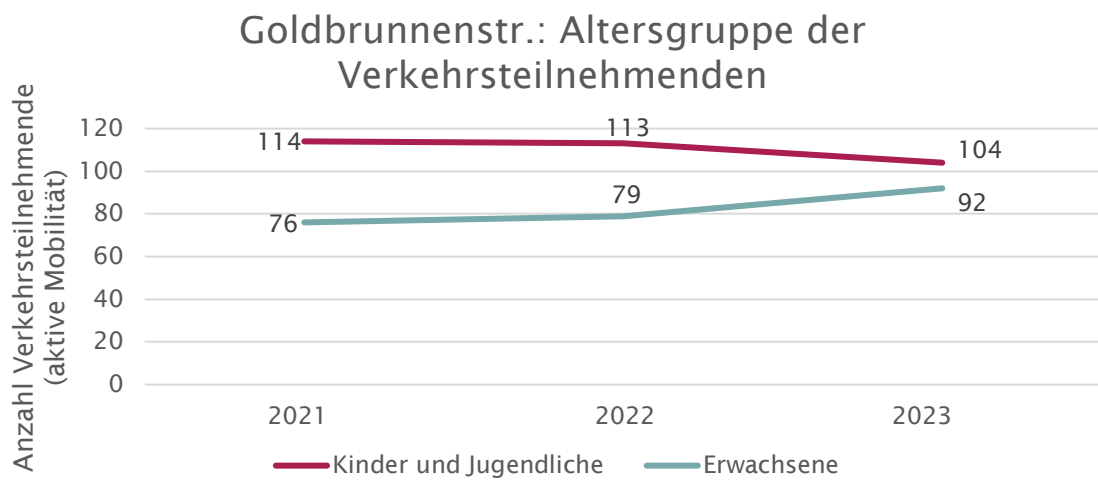
Grafik 47: Anzahl Verkehrsteilnehmende mit aktiver Mobilität nach Altersgruppen im Benteliweg vor (2021), während (2022) und nach der Intervention. (BFH)



Grafik 48: Anzahl Verkehrsteilnehmende mit aktiver Mobilität nach Altersgruppen in der Kyburgstrasse vor (2021), während (2022) und nach der Intervention. (BFH)



Grafik 49: Anzahl Verkehrsteilnehmende mit aktiver Mobilität nach Altersgruppen in der Werkgasse (KS) im Jahr 2021, 2022, 2023. (BFH)



Grafik 50: Anzahl Verkehrsteilnehmende mit aktiver Mobilität nach Altersgruppen in der Goldbrunnenstrasse (KS) im Jahr 2021, 2022, 2023. (BFH)

7.6 Befragung

7.6.1 Altersdemografie

Benteliweg		
Altersdemografie der Umfrageteilnehmenden	Vorher 2021	Intervention 2022
18 - 24 Jahre	5%	9%
25 - 44 Jahre	58%	32%
45 - 64 Jahre	26%	36%
65 - 79 Jahre	11%	18%
80 Jahre oder älter	0%	5%
Anzahl Antworten	19	22

Kyburgstrasse		
Altersdemografie der Umfrageteilnehmenden	Vorher 2021	Intervention 2022
18 - 24 Jahre	11%	3%
25 - 44 Jahre	25%	29%
45 - 64 Jahre	52%	51%
65 - 79 Jahre	11%	15%
80 Jahre oder älter	0%	2%
Anzahl Antworten	44	65

Werkgasse (KS)		
Altersdemografie der Umfrageteilnehmenden	Vorher 2021	Intervention 2022
18 - 24 Jahre	14%	28%
25 - 44 Jahre	54%	41%
45 - 64 Jahre	14%	21%
65 - 79 Jahre	16%	10%
80 Jahre oder älter	3%	0%
Anzahl Antworten	37	29

Goldbrunnenstrasse (KS)

Altersdemografie der Umfrageteilnehmenden	Vorher 2021	Intervention 2022
18 - 24 Jahre	24%	7%
25 - 44 Jahre	24%	13%
45 - 64 Jahre	47%	67%
65 - 79 Jahre	6%	13%
80 Jahre oder älter	0%	0%
Anzahl Antworten	17	15

7.6.2 Autobesitz

Benteliweg		
	Vorher 2021	Intervention 2022
Autobesitz		
Autobesitz	63%	50%
Kein Autobesitz	37%	50%
Anzahl Antworten	5	22

Kyburgstrasse		
	Vorher 2021	Intervention 2022
Autobesitz		
Autobesitz	47%	40%
Kein Autobesitz	53%	60%
Anzahl Antworten	43	63

Werkgasse (KS)		
	Vorher 2021	Intervention 2022
Autobesitz		
Autobesitz	26%	38%
Kein Autobesitz	74%	62%
Anzahl Antworten	34	29

Goldbrunnenstrasse (KS)		
	Vorher 2021	Intervention 2022
Autobesitz		
Autobesitz	41%	67%
Kein Autobesitz	59%	33%
Anzahl Antworten	8	15

7.6.3 Haushaltstyp

Benteliweg		
Haushaltsform der Umfrageteilnehmenden	Vorher 2021	Intervention 2022
Paar ohne Kind im Haushalt	21%	25%
Paar mit Kind(ern) im Haushalt	32%	45%
Einelternhaushalt mit Kind(ern) im Haushalt	11%	0%
Erwachsene Person, die mit einem Elternteil lebt	5%	10%
Erwachsene Person, die mit beiden Eltern lebt	0%	5%
einen Nichtfamilienhaushalt (z.B. Wohngemeinschaft usw.)	21%	10%
Einpersonenhaushalt (alleinlebende Person)	11%	5%
Anzahl Antworten	19	20

Kyburgstrasse		
Haushaltsform der Umfrageteilnehmenden	Vorher 2021	Intervention 2022
Paar ohne Kind im Haushalt	36%	34%
Paar mit Kind(ern) im Haushalt	31%	24%
Einelternhaushalt mit Kind(ern) im Haushalt	2%	6%
Erwachsene Person, die mit einem Elternteil lebt	2%	0%
Erwachsene Person, die mit beiden Eltern lebt	0%	0%
einen Nichtfamilienhaushalt (z.B. Wohngemeinschaft usw.)	5%	0%
Einpersonenhaushalt (alleinlebende Person)	24%	35%
Anzahl Antworten	42	62

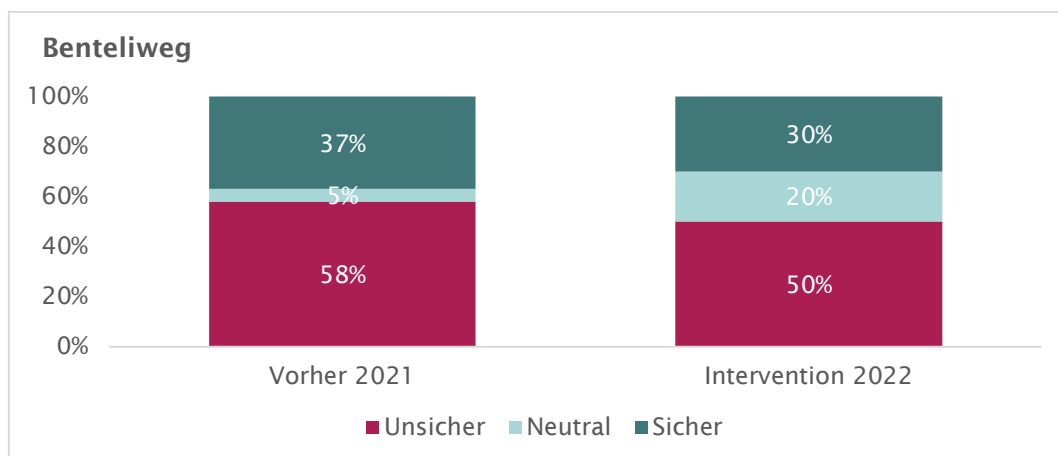
7.6.3.1.1 Werkgasse (KS)

Haushaltsform der Umfrageteilnehmenden	Vorher 2021	Intervention 2022
Paar ohne Kind im Haushalt	33%	32%
Paar mit Kind(ern) im Haushalt	6%	7%
Einelternhaushalt mit Kind(ern) im Haushalt	0%	0%
Erwachsene Person, die mit einem Elternteil lebt	0%	0%
Erwachsene Person, die mit beiden Eltern lebt	0%	0%
einen Nichtfamilienhaushalt (z.B. Wohngemeinschaft usw.)	30%	39%
Einpersonenhaushalt (alleinlebende Person)	30%	21%
Anzahl Antworten	33	28

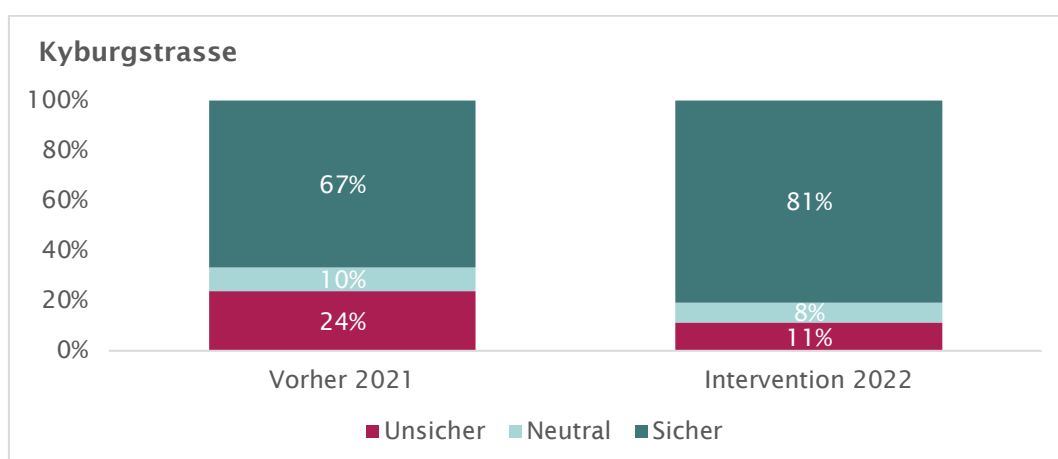
7.6.3.1.2 Goldbrunnenstrasse (KS)

Haushaltsform der Umfrageteilnehmenden	Vorher 2021	Intervention 2022
Paar ohne Kind im Haushalt	29%	33%
Paar mit Kind(ern) im Haushalt	29%	33%
Einelternhaushalt mit Kind(ern) im Haushalt	0%	13%
Erwachsene Person, die mit einem Elternteil lebt	6%	0%
Erwachsene Person, die mit beiden Eltern lebt	6%	0%
einen Nichtfamilienhaushalt (z.B. Wohngemeinschaft usw.)	18%	7%
Einpersonenhaushalt (alleinlebende Person)	12%	13%
Anzahl Antworten	17	15

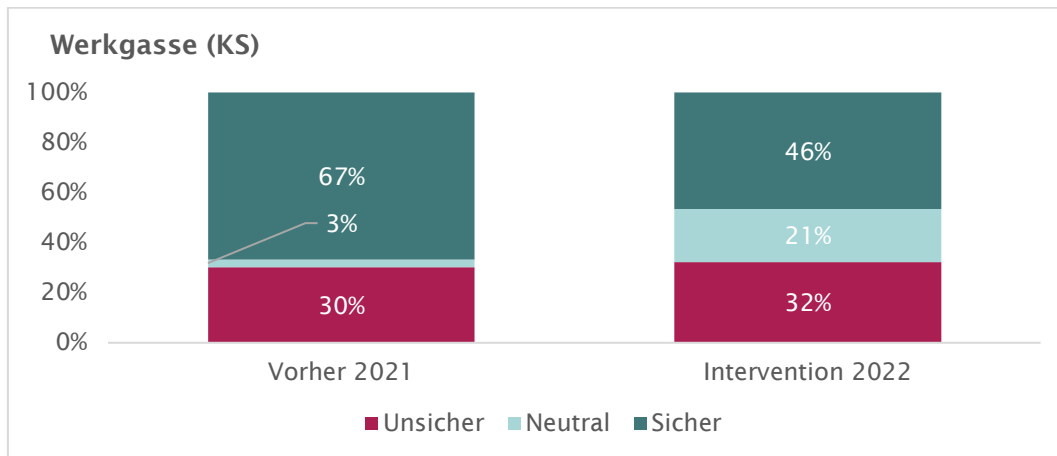
7.6.4 Wahrnehmung Verkehrssicherheit



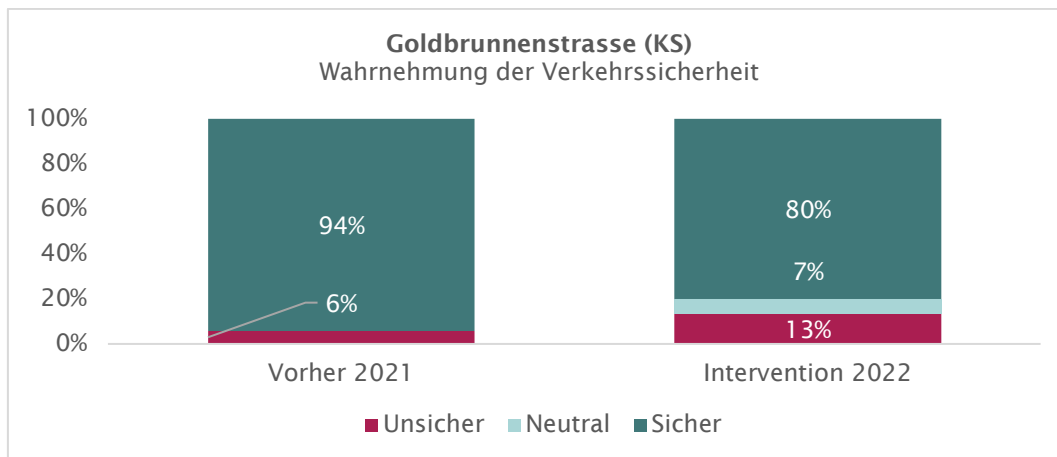
Grafik 51: Wahrnehmung der Verkehrssicherheit am Benteliweg im Jahr 2021 und während der Intervention 2022. Anzahl Beantwortungen 19 (2021) und 20 (2022). (BFH)



Grafik 52: Wahrnehmung der Verkehrssicherheit in der Kyburgstrasse im Jahr 2021 und während der Intervention 2022. Anzahl Beantwortungen 42 (2021) und 62 (2022). (BFH)

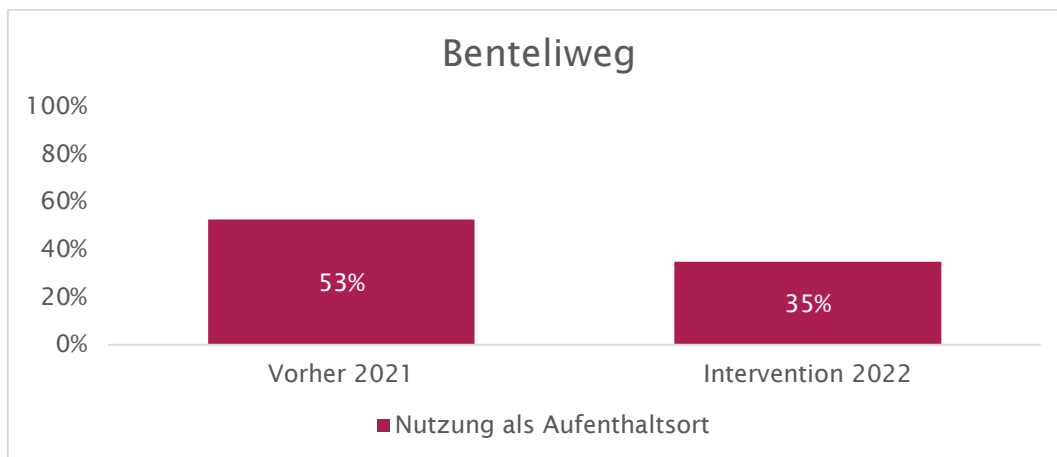


Grafik 53: Wahrnehmung der Verkehrssicherheit in der Werkgasse (KS) im Jahr 2021 und 2022. Anzahl Beantwortungen 33 (2012) und 28 (2022). (BFH)

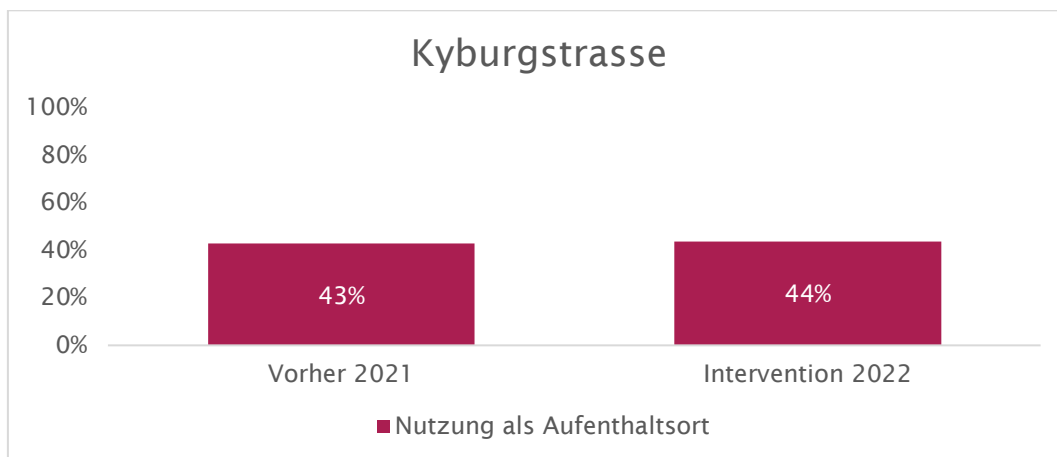


Grafik 54: Wahrnehmung der Verkehrssicherheit in der Goldbrunnenstrasse (KS) im Jahr 2021 und 2022. Anzahl Beantwortungen 17 (2012) und 15 (2022). (BFH)

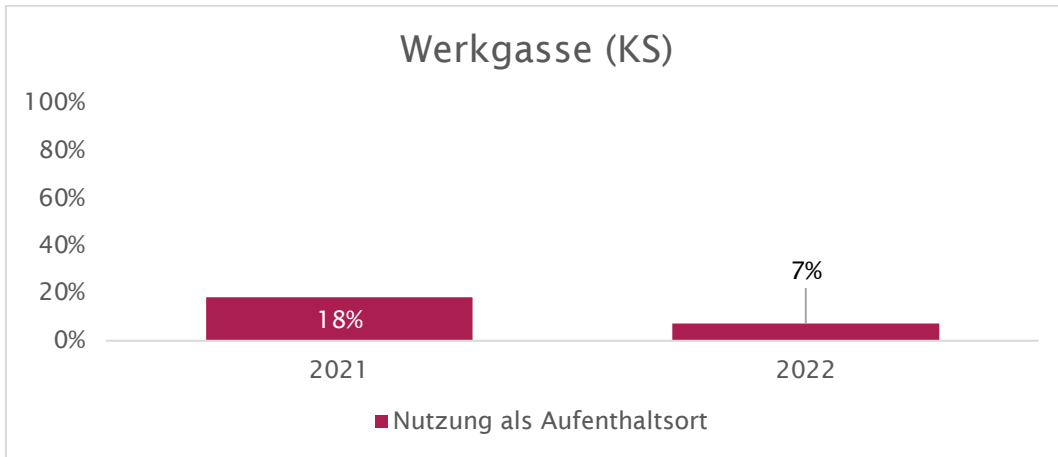
7.6.5 Nutzung der Strassen als Aufenthaltsort: einzelne Strassen



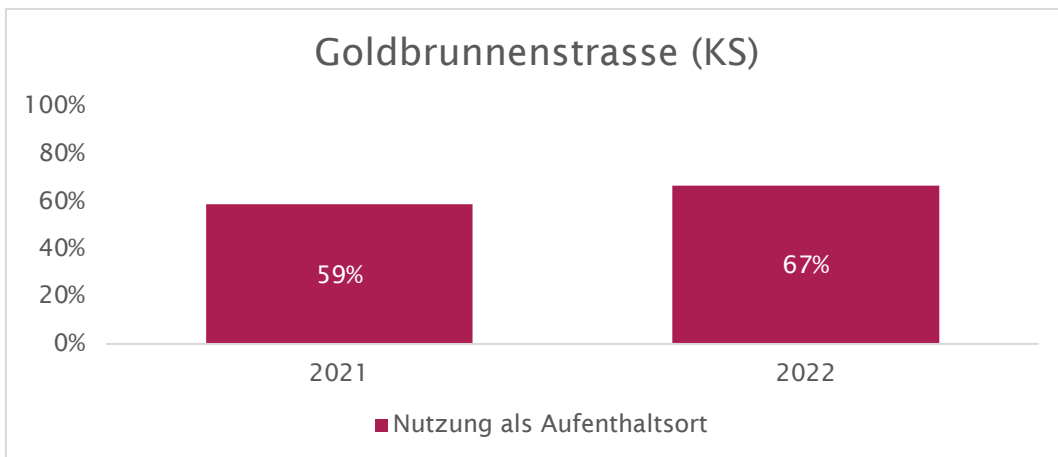
Grafik 55: Anzahl Nennungen der Nutzung der Begegnungszone Benteliweg als Aufenthaltsort vor und während der Intervention. Anzahl Antworten 19 (2021) und 20 (2022). (BFH)



Grafik 56: Anzahl Nennungen der Nutzung der Begegnungszone Kyburgstrasse als Aufenthaltsort vor und während der Intervention. Anzahl Antworten 42 (2021) und 62 (2022). (BFH)



Grafik 57: Anzahl Nennungen der Nutzung der Begegnungszone Werkgasse (KS) als Aufenthaltsort im Jahr 2021 und 2022. Anzahl Antworten 33 (2021) und 28 (2022). (BFH)



Grafik 58: Anzahl Nennungen der Nutzung der Begegnungszone Goldbrunnenstrasse (KS) als Aufenthaltsort im Jahr 2021 und 2022. Anzahl Antworten 17 (2021) und 15 (2022). (BFH)

7.6.6 Nachbarschaftlicher Zusammenhalt 1

Benteliweg

Wie wahrscheinlich ist es, dass Nachbarn einem weinenden Kinder auf der Strasse helfen werden.

	Vorher 2021	Intervention 2022
sehr wahrscheinlich	63%	60%
eher wahrscheinlich	21%	20%
ab und zu	5%	15%
eher unwahrscheinlich	0%	5%
sehr unwahrscheinlich	11%	0%
Anzahl Antworten	19	20

Kyburgstrasse

Wie wahrscheinlich ist es, dass Nachbarn einem weinenden Kinder auf der Strasse helfen werden.

	Vorher 2021	Intervention 2022
sehr wahrscheinlich	43%	45%
eher wahrscheinlich	40%	40%
ab und zu	12%	8%
eher unwahrscheinlich	5%	2%
sehr unwahrscheinlich	0%	5%
Anzahl Antworten	42	62

Werkgasse

Wie wahrscheinlich ist es, dass
Nachbarn einem weinenden Kinder
auf der Strasse helfen werden.

	Vorher 2021	Intervention 2022
sehr wahrscheinlich	15%	11%
eher wahrscheinlich	45%	39%
ab und zu	24%	25%
eher unwahrscheinlich	12%	25%
sehr unwahrscheinlich	3%	0%
Anzahl Antworten	33	28

Goldbrunnenstrasse (KS)

Wie wahrscheinlich ist es, dass
Nachbarn einem weinenden Kinder
auf der Strasse helfen werden.

	Vorher 2021	Intervention 2022
sehr wahrscheinlich	65%	60%
eher wahrscheinlich	24%	40%
ab und zu	0%	0%
eher unwahrscheinlich	12%	0%
sehr unwahrscheinlich	0%	0%
Anzahl Antworten	17	15

7.6.7 Nachbarschaftlicher Zusammenhalt 2

Benteliweg

Anzahl Menschen in der Nachbarschaft die man mit Vornamen kennt.	Vorher 2021	Intervention 2022
Null	0%	5%
Bis 10	11%	10%
Bis 20	21%	25%
Bis 30	26%	15%
Bis 40	16%	15%
Bis 50	0%	0%
Bis 60	0%	20%
Bis 70	5%	0%
Bis 80	11%	5%
Bis 90	11%	0%
Bis 100	0%	5%
Mehr als 100	0%	0%
Anzahl Antworten	19	20

Kyburgstrasse

Anzahl Menschen in der Nachbarschaft die man mit Vornamen kennt.	Vorher 2021	Intervention 2022
Null	0%	3%
Bis 10	12%	12%
Bis 20	12%	19%
Bis 30	14%	17%
Bis 40	12%	8%
Bis 50	10%	8%
Bis 60	21%	15%
Bis 70	5%	3%
Bis 80	10%	8%
Bis 90	2%	3%
Bis 100	2%	2%
Mehr als 100	0%	0%
Anzahl Antworten	42	61

Werkgasse (KS)

Anzahl Menschen in der Nachbarschaft die man mit Vornamen kennt.	Vorher 2021	Intervention 2022
Null	3%	0%
Bis 10	48%	70%
Bis 20	32%	15%
Bis 30	13%	11%
Bis 40	3%	4%
Bis 50	0%	0%
Bis 60	0%	0%
Bis 70	0%	0%
Bis 80	0%	0%
Bis 90	0%	0%
Bis 100	0%	0%
Mehr als 100	0%	0%
Anzahl Antworten	31	27

Goldbrunnenstrasse (KS)

Anzahl Menschen in der Nachbarschaft die man mit Vornamen kennt.	Vorher 2021	Intervention 2022
Null	0%	0%
Bis 10	19%	20%
Bis 20	50%	20%
Bis 30	6%	0%
Bis 40	0%	0%
Bis 50	13%	20%
Bis 60	6%	7%
Bis 70	0%	13%
Bis 80	0%	0%
Bis 90	6%	13%
Bis 100	0%	0%
Mehr als 100	0%	0%
Anzahl Antworten	16	15

7.6.8 Bemerkungen

7.6.8.1 Benteliweg

2021 - Benteliweg

für Kinder hat es hier genügend Plätze (Spielplatz, Kindergarten, Schulhausplatz) zum draussen spielen, zudem hat jeder Anwohner hier einen eigenen Garten! Es gäbe sicher andere Strassen, wo solche "Projekte" sinnvoller wären, als ausgerechnet am Benteliweg.

sehr viel Durchgangsverkehr zu Industriezone mit Anhänger und diese fahren schnell. Auch schnell über die Bodenwelle vor unserer Garage was einen grossen Lärm verursacht. Sehr eng, man kann den Autos fast nicht ausweichen.

Es wäre schön wenn die Föhnli über die Strasse wieder hängen würden. Eine Girlande.

Ich bin offen für eine moderne, vielfältige Gestaltung. Jedoch möchte ich gerne auch in Zukunft mit dem Auto ungeschränkt zu meinem Haus fahren können zum umladen. Ich benötige das Auto 1x in der Woche. Oft sind die Parkplätze von auswärtigen belegt.

ich möchte nicht das blaue zonen parkplätze aufgehoben werden. ich habe kein verständnis dafür, dass sämtlicher quartierverkehr durch den benteliweg geleitet wird. das ist in meinen augen das hauptproblem.

Ich möchte nicht, dass die Strasse als Spielplatz oder als anderweitig behindert wird!

Wir wünschen uns einen Senkpoller als Unterbruch des Bahnhöhenweges, der nur von Anwohnern bedient werden kann. Wir werden vom Gewerbe und den Mitarbeitern des Gewerbes, von Ausgewilligen der Bodenweide, von Sportbesuchern der Bodenweide und von Bewohnern des Bahnhofgebietes täglich als Durchras-Abkürzung missbraucht, weil die Hauptachse beim Schulhaus unterbrochen ist. Seither halten wir für hunderte Autos den Kopf hin, mit einer Spielstrasse mit zwei Kindergarten und einem Schulweg, der eng ist und kein Trottoir hat. Wir wissen genau, dass man uns erst helfen wird, wenn das erste Kind verletzt werden wird.

Strasse sollte komplett gesperrt werden. Für Autos!

Persönlich haben wir gekämpft um die Bodenwellen installiert zu bekommen, trägt einwenig mehr zur Beruhigung bei. Ich möchte NICHT dass diese mit dieser Aktion hier wieder entfernt werden! Eine Koordination mit bereits durchgeführten Aktionen scheint mir wichtig!

Um den Benteliweg bespielen zu können sind einschneidendere Verkehrsberuhigungsmassnahmen nötig. Das ganze Gewerbegebiet Bahnhöheweg erschliesst sich über den Benteliweg z.t. inkl. LKW's. Das Quartierleben findet aktuell auf dem Kirchackerweg statt, da der Benteliweg zu gefährlich und ungemütlich ist. Konflikte zwischen Anwohnern, Arbeitende Bahnhöheweg und Anwohner Benteliweg bestehen. Wer die Strasse "besetzt" muss mit Anfeindungen seitens Autofahrer rechnen (Einzelfälle, Wiederholungstäter).

Es hat viele kleine Kinder, die rumziehen und viel Lärm machen (positiv). Es bräuchte ansprechenden Treffpunkt, wo sich Kinder in allen Altersstufen und Erwachsene wohlfühlen, verweilen, spielen und laut sein können.

2022 - Benteliweg

Bitte auch mal etwas machen, was dann bleibt!

Macht eure Aktionen dort, wo sie etwas bewirken und sinnvoll sind, aber nicht am Benteliweg!

Ja: ich wohne an der Burgunderstrasse und brauche einen Parkplatz für mein „Geschäft Auto“, leider sind unsere Parkplätze oft mit Besucher der Restaurant/Pizzeria Venezia besetzt, dann muss ich durch den Benteliweg fahren um einen Platz zu finden. Leider werden immer mehr Parkplätze aufgehoben.

Ich fand die Aktion gut, aber keinen Ersatz für eine grundsätzliche Reevaluation der Verkehrsführung im Quartier

Aus meiner Sicht ist die Strasse für Kinder nur sicher und für das Quartier ein Gewinn, wenn die Strassen ohne Trottoir für den Autoverkehr gesperrt werden

nein

Weiter so

Solange der Benteliweg ein Durchgang zum Bahnhöweg ist und auch Autos vom Fussballplatz an der Freiburgstrasse hier Parkieren ist die Parkplatzssituation für die Anwohner prekär. Jeder Haushalt sollte ein Auto haben dürfen und dies auch parkieren können.

Wie bereits erwähnt, da die Begegnungszone hier nichts zu suchen, hat genügend möglichkeiten

Bitte keine Parkplätze fort tun und die Kinder sollen in Sicherheit spielen können und nicht in die strasse!

Es hat genügend spiel möglichkeiten für die Kinder (Kindergarten/Schulhaus) wenn nur die Eltern mehr Verantwortung übernehmen würden und die kleine Kinder nicht einfach ohne Aufsicht z. B mit dem Fahrrad durch das Quartier flitzen lassen. Wie gesagt die Kinder gehören nicht auf die Strasse!!!

7.6.8.2 Kyburgstrasse

2021 Kyburgstrasse

Hunde im Park sind grässlich

Weniger Action, Lärm, Abfall und Siff wäre schön. Das verstehe ich unter Wohnen und Erholung daheim, also im Quartier. Das wäre echte Qualität!

Animierte Aktivitäten mag ich nicht. Warum muss immer etwas "organisiert" werden? Dieses Wohnquartier braucht das nicht.

Das Landenbergfest kann man von mir aus streichen, der Rasen war jeweils für Monate komplett kaputt, der Park somit unbrauchbar - wer legt sich oder spielt schon gerne auf die trockenen oder nassen Erde?

Es wäre schön, wenn mehr Anstand und Rücksicht von allen BesucherInnen, NutzerInnen der Umgebung an den Tag gelegt würde (Abfall liegt rum, Lärm/Schreien/Musik bis tief in die Nacht, Konsum diverser Substanzen, Urinieren an allen möglichen Orten - alle Altersgruppen). Die SIP musste mehrmals intervenieren. Die sind die Grössten für mich. Wenn wieder mal ein Event stattfinden muss, könnte man die vielleicht einladen und die Leute für angebrachtes Verhalten im sozialen Raum sensibilisieren? Das fände ich toll!

eine strasse ist eine strasse und kein begegnungsort. der park ist ein begegnungsort. wir in der nachbarschaft des parks wären froh, wenn weniger aktivismus zugange wäre. der park und der platz oben ziehen publikum an, welches sich vor allem nachts unter anderem in unseren höfen verlustiert. es ist oft zu laut! wir wollen hier wohnen. wir wollen hier keine soziokultur auf der strasse. die soll in den park, wenn überhaupt. das ist alles ziemlich frustrierend! sorry!

Die kiffenden Jugendlichen im Park, den Abfall den sie neben dem Mülleimer liegen lassen. Lärmende Leute in der Nacht, nerviges Hundegebell. Im Moment Baulärm.

Ich mag das Quartier und die Stimmung rund um den Landenbergpark. Sehr störend sind die unnötig lauten Autos und Töffs von Leuten, die den Wohnquartier Charakter und die vielen Anwohner/innen an diesen Strassen nicht respektieren.

Danke für die Mitmachaktion und ihr Engagement.

Es wäre schön, wenn weniger bis keine Leute und auch Kinder mehr in die Büsche und auf die Strasse / in die Gärten usw. urinieren würden. Leider fordern die Eltern u.a. Begleitpersonen schon kleiner Kinder diese dazu auf (selber gesehen).

Abfall selber entsorgen wäre auch angenehm.

Weniger organisierte Aktivierung, die Leute leben lassen.

Dies ist ein Wohnquartier und keine Ausgehmeile.

Weniger kiffen und Alkoholkonsum bzw. damit zusammenhängende Lärmimissionen.

Die Strassen sollten einheitlich der Begegnungszone zugeordnet werden. Der Wechsel der Tempo und Vortrittsregeln wird offenbar von vielen Verkehrsteilnehmern nicht wahrgenommen / verstanden / akzeptiert. Die Einbahnregelungen könnten damit aufgehoben werden.

Seit ab der Hsbsburgstrasse der Fussgängerstreifen weg ist (Ecke Landenbergstrasse) wird immer wilder parkiert. Das Überqueren der Strasse ist so gefährlich für kleine Kinder., da sehr unübersichtlich.

Lärmbelästigung durch Nachtschwärmer an Wochenenden, primär durch Fussgänger, weniger durch Verkehr auf Parkplatzsuche

Der Landenbergpark selbst ist bestens geeignet als Begegnungszone und fast nie völlig ausgelastet. Kinder haben in den Quartierstrassen (Zone 20) bereits ausreichend Möglichkeiten (inkl. Landenbergpark, Lettenbäder, GZ Wipkingen). Der Privatverkehr muss auch möglich sein. Für Anwohner UND Besucher (inkl. Parkplätze)

Leider ist es am Wochenende immer lauter geworden im Park. Das geht manchmal bis um 3 Uhr morgens. Vor allem Jugendliche. Man sollte ihnen irgendwo anders was bieten können. Und vielleicht die versteckten Bereiche im Park öffnen.

Es wäre schön, wenn ich in der Bepflanzung mitarbeiten könnte. Zum einen wäre es gut den Rasen besser zu pflegen: Eventuell mehr sähen?

Ich würde mir einen Gemeinschaftsgarten wünschen, in welchem wir die Quartierbewohner gemeinsam arbeiten könnten.

Danke, dass meine Meinung gefragt wurde.

Die Parkanlage wird nachts oft als Party- und/oder Drogendeal-Platz genutzt. Dies verursacht Nachtruhestörungen. Polizeipräsenz bzw. -kontrollgänge half nur bedingt. Hier müsste eine Lösung gefunden werden.

Weniger Parkplätze, mehr Platz zum spielen

Die Platanen sind unterdessen so gross, dass der Platz zu schattig ist und die Wiese in normalen Jahren nicht mehr gut wachsen kann. Es ist schade, dass die Büsche so kurz gestutzt wurden und die Kinder nicht mehr klettern können. Dass die Polizei ab und zu vorbeischauf finde ich gut, aber meistens ist es friedlich. Es sollen bitte nicht mehr Veranstaltungen stattfinden - wir Quartierbewohner beleben den Park genug. Es hat ausserdem viel zu viele Hundehaufen! Danke!

Die Eiben auch unten wachsen lassen (im Park). Sieht sonst nicht so schön aus und die Kinder können nicht mehr so gut verstecken spielen.

Ein Parkleit-System

Aus meiner Sicht gibt es keine Verbesserungsmöglichkeiten. Wir haben alles in der Nähe:

- Transport (Zug, Fahrzeug)
- Aufenthaltsort (Park)
- Parkplätze
- Flucht- und Evakuationsmöglichkeiten (Strasse)

ich hoffe dieses projekt zieht nicht noch mehr leute an. es ist in der warmen jahreszeit fast nicht mehr möglich in ruhe auf dem balkon zu sitzen oder mit jemandem zu essen. man versteht sich nicht vor lauter lärm. es war früher ein park der umgebung. jetzt kommen die leute mit autos von weiss ich woher. die wohnqualität hat sich sehr verschlechtert. und warum wipkingen? schon das dämliche projekt an der nordstrasse...macht doch bitte eure versuche an einem anderen ort in der stadt!

mehr kontrollen am abend im landenbergpark nach drogen & alkohol

Zu wenig Motorrad Abstellplätze an allen Ecken des Parks.

Die Strasse rund um den Park empfinde ich nicht als sicher. Die Autos fahren immer wieder mit überhöhter Geschwindigkeit durch das Quartier.

Man könnte das Zivilschutz-Museum umgestalten in Bandräume. Die Jugendlichen haben wenig vom Park!

2022 - Kyburgstrasse

Ich finde wir wohnen in einem ruhigen Quartier und so soll es bleiben.

Wir wohnen seit 1979 im gleichen Haus und sind sehr wohl als alte «Pioniere» von Parkaktivitäten (Mitbegründer Landenbergfest) und Planer unserer bestehenden (Wohnstrasse) Begegnungszonen.

Wieso wir die Idee nicht gut finden: wir haben bereits unsere Wohnstrasse (Begegnungszone). Wir waren die ersten Initianten + Planer. Diese werden wenig genutzt da Park bevorzugt wird.

Mit der Umgestaltung zur Belebung wurde die Strasse unsicherer. Es kommen Leute von aussen, machen Lärm, und die Kinder wollen nicht mehr raus. Der Park und die Strassen darum herum sollten auch den Bedürfnissen der Anwohner:innen entsprechen. Wer mehr Belebung sucht, findet diese ein paar Meter weiter auf dem Röschibachplatz. Vor dem Umbau war das Quartier sehr schön, man begegnete sich ganz selbstverständlich. Der Park besticht durch seine einfache, natürlich gewachsene Schönheit und seine Übereinstimmung mit den Häusern um ihn herum. Nun hat der Lärm zugenommen, wir ärgern uns.

Es ist ein dringender Wunsch von uns (und auch von unseren Nachbarn), dass die Installation von Holzgeräten und Steinen wieder entfernt wird. Die Kontakte im Quartier kamen vorher auf "natürliche" Weise zustande. Das Quartier ist ruhig, man kennt und trifft sich. Jetzt ist es eine Partyzone für junge Leute von auswärts. Unsere Kinder fürchten sich, am Abend ist es lärmig, am Tag treffen sich die Leute, die hier eigentlich wohnen, weniger.

Die Atmosphäre rund um den schönen Park hat sich deutlich verschlechtert, seit die "Installationen zur Begegnung" (Steine, Holzgestelle) auf die Kyburgstrasse gestellt wurden. Die Menschen im Quartier begegneten sich vorher ohne Probleme. Jetzt sind des Teenager von auswärts mit Musikboxen, die den Raum in Anspruch nehmen. Spät am Abend / in der Nacht ziehen sie dann lärmend nach Hause. Ich bitte Sie sehr, die Anlage rasch wieder abzubauen und die Gegend in ihrem ursprünglichen (schönen) Zustand zu lassen. Die Leute, die hier wohnen, haben keine Mühe, Hemmnisse, sich zu begegnen. Es wurde mit der Aktion aber schwieriger.

Die Strasse und der (geschützte) Park bilden bzw. bildeten vor der "Belebungsaktion" ein schönes Ensemble, in dem man / frau sich wohl fühlte.

Als unmittelbare Anwohnerinnen der Kyburgstrasse haben wir seit der möbilierung deutlich mehr unter Nachtruhestörung gelitten wie vorher. Die Polizei wird regelmässig gerufen, was auch wieder Lärm verursacht.

Einbahn für den Veloverkehr ist nicht sinnvoll in der quartierstrasse

Inklusion bedeutet, dass man ALLE Nachnar:innen berücksichtigt, nicht nur jene, die in der Gesinnung zu 100% matchen.

Grundsätzlich mehr Platz auf den Trottoirs (und auf den Strassen) für Fussgänger*innen. Weniger Behinderung durch Schilder, die eigentlich für den

motorisierten Verkehr gelten auf dem Trottoir. Keine Mietfahrzeuge (E-Trottis, E-Bikes) wild auf dem Trottoir.

Autos fahren eher zu schnell durch diese Strassen. Kinder springen oft zwischen den Autos hervor. Mit unserem behinderten Sohn müssen wir oft abrupt ausweichen, obwohl das mit seiner körperlichen Behinderung schwierig ist.

Die Lärmbelastung ist oft sehr hoch auch noch spät in der Nacht

Warum nur müssen Fahrräder in diesem verkehrsberuhigten Quartier immer noch dauernd auf dem Trottoir fahren. Das ist gefährlich für alle und zeigt ein weiteres, akutes Problem.

Der einladende Raum, der mit diesem Projekt angestrebt wurde wurde durch die einseitige Aufhebung der Parkplätze wieder zunichte gemacht. Tagsüber waren kaum Kinder auf der Strasse zu sehen. Wenn schon mehr Raum für Kinder geschaffen werden soll dann doch am besten durch die völlige Stilllegung der Strasse.

Zu wenig Parkplätze

Lassen Sie diese seit langem bestehende Tempo 20 -Zone in Ruhe. Sie diente vorher Bewohnern und Lieferanten zur Mobiltät und zur Versorgung mit Dienstleistungen (Post, Lieferungen, Abfuhrwesen. Als Folge ihres Projektes nahm die Missachtung von Verkehrsregeln massiv zu . Das gilt in erster Linie für Velofahrer, E-Trottinets die nachts zu 70-80% ohne Licht durch die Kyburgstrasse sausten. Es ist an der Zeit, Einhaltung zu gebieten. Unfallrisiko!

Kyburgstrasse für den Durchgangsverkehr sperren?

Weniger Parkplätze?

nein

Wir schätzen die Strasse und den Park so wie sie sind.

Siehe oben

Landenbergstrasse klarer als Begegnungszone sichtbar machen, Parkplätze entfernen oder reduzieren

Unsere wohnung ist auf die begegnungszone und den park ausgerichtet, wir schlafen normalerweise mit offenen fenstern. Die bänke der begegnungszone werden täglich ab 22.00uhr von personen genutzt welche nicht hier wohnen, gespräche und musik sind laut und zwingen uns den ganzen simmer mit geschlossenen fenstern zu schlafen. Da der park nachts auch genützt wird, zum trinken und musik hören finde ich den standort dieser begegnungszone eine zumutung. Warum wählen sie nicht einen standort der von autos häufig genutzt wird , und die verkehrssituation da beruhigt? Bitte nicht mehr hier!

Grundsätzlich ist der Landenbergpark ein sehr schöner Park, der entsprechend gerne genutzt wird. Die Installation auf der Kyburgstr. war eine gute Ergänzung dazu und wurde auch gerne genutzt.

Ich schätze sehr den Ausblick ins Grüne und die beruhigende Wohnstrassensituation.

Eine sehr schöne, sichere Umgebung für Menschen aus allen Altersgruppen

Die geringe Nutzung des Parks ist klasse. Es sind primär unmittelbare Anwohner und niemand aus dem weiteren Umfeld wird angelockt. Man trifft bekannte Personen und nicht irgendwelche Teenager oder Hipster oder Alkoholiker oder ...

die temporären Holzelemente sind eine Bereicherung! Es wäre toll sie würden bleiben oder jedes Jahr im

Frühling wiederkommen.

Grundsätzlich ist hier ein Wohnquartier. Es ist alles schon so schnelllebig, ist es wirklich notwendig, dass man noch mehr Aktivismus an Tag gelegt werden muss. Ich finde in einem Wohnquartier sollte man auch mal wohnen können - mit offenem Fenster, ohne dass der Lärmpegel immer noch grösser wird.

bessere parkplatzkontrollen auch am abend, nicht nur tagsüber (v.a. parkierte autos vor eingang habsburgstrasse 9)

Können Sie bitte das Transparente "Rücksicht bitte..." nachher bei den Bänken im Park gegenüber der Landenbergstr. 8 aufstellen? Das wäre sehr hilfreich!

Der Lärmpegel nachts ist gestiegen, es gab mehr Zusammenkünfte von Jugendlichen, was ich eigentlich gut finde, aber leider auch mehr Alkohol, Drogen etc. Besonders am Wochenende gibt es viel Abfall

Alles Begegnungszone machen (wenns nicht schon ist, weiss ich grad nicht). Und das kopflose und höchst umweltbewusste Motorlaufenlassen (stehende Fahrzeuge, Fahrer am Handy..) endlich abstellen, büssen, Auto verschrotten, verboten wärs ja eigentlich...

Dass es jetzt ein Kompost-Klo gibt finde ich sehr gut (ich weiss nicht, ob das auch mit dieser Aktion zu tun hat). Ich finde, der Platz beim Brunnen eignet sich am besten für Sitzgelegenheiten.

Mehr Parkplätze

Aufhebung von Parkplätzen der blauen Zone sollte zurückhaltend vorgenommen werden. Auch für Handwerker und Besucher braucht es diese Parkplätze.

Die Strassen um den Landenbergpark brauchen keine Vermüllung durch irgendwelche Aktionen von Leuten von ausserhalb. Wir haben den Park und die Leute hier sind toll und aktiv genug. Nachts aber möchten wir Anwohner unsere Ruhe. Die momentane Aktion ist hier total unnötig, überflüssig und ärgerlich!!

Die Belebung an der Kyburgstrasse ist nett, aber m.M. am total falschen Ort und im falschen Quartier. Der Landenbergpark und Röschibachplatz bieten genug Platz. Da die Strasse trotzdem befahrbar bleibt, ist die Situation eher gefährlich, da Kinder denken, die Strasse sei ebenfalls ein Spielplatz.

Problematisch erachte ich den Lastwagenverkehr durch die Anlieferung zu Schuster. Die Baustelle am Röschibachplatz hat mit dem neuen

Mittelstreifen/Kreuzungsregime an der Nordstrasse eine sehr gefährliche Situation erzeugt, da Fussgänger die Autos beim Kreuzen nach der Bauabschränkung nicht sehen.

Die Einbahnstrasse beim Caffè Nordbrücke wird sehr oft nicht respektiert - Autos nehmen oft die Abkürzung. Die Signaletik ist unzureichend.

Es fehlt eine richtige Toilette im Quartier. Kein WC am Bahnhof Wipkingen vorhanden. Die Komptoi Toiletten sind leider schlecht gewartet und sehr schmutzig. Es braucht beim Bhf wie früher ein WC.

Der Rasen auf dem Landenbergpark ist ziemlich ruiniert und wurde in den letzten 10 Jahren vernachlässigt.

7.6.8.3 Werkgasse (KS)

2021 - Werkgasse

Mir war nicht bewusst, dass das eine Begegnungszone sein soll... Da ist doch niemals wer... und es hat ja auch nichts was mich dazu bringen würde auf der Strasse rumzustehen oder zu sitzen (vgl. Containerbars an der Aare oder auf der Schanze oder im Liebefeldpark in Köniz). Der Europaplatz ist wohl das was ich am ehesten noch als "Begegnungszone" benutze...

(Telefoninterview) gute Strasse, sonst ich wäre nicht so lange hier (70 Jahre), Kinder können spielen zwischen den Häusern (Spielplatz). es ist ruhig da keine Durchgangsstrasse, wenig Verkehr.

Schade, dass der Garten vor den Häusern Werkgasse 8-14 überhaupt nicht genutzt wird (zB Community-Project, Brätlistelle oder so was)

Cooler Projektidee aus Luzern: im Sommer einzelne Parkplätze für Pop-up-Bars freigeben

Schön finde ich,, dass man sich noch grüsst,

1. Autos, die zu den Häusern nahe Ladewandweg fahren halten sich häufig nicht an die 30 bzw. 20 km/h Regel

2. viele, teilweise falsch abgestellte, gewerbliche Lieferwagen belasten die Anwohner und erschweren die Ausfahrt aus unserer Einstellhalle.

Nur noch Zubringer für Anwohner (ohne Gärteler) die Tagelang Parkkarten nachstellen!

Kein Velo Durchgangsverkehr (E-Bike mit 60kmh ihr Begegnungszone auf Trottoir)!!!

Werkgasse scheint im Aufschwung zu sein. INSBESONDERE durch die aufkommenden WG's und jungen Menschen, welche auch die Grünflächen nutzen. Sterile Grünflächen zwischen den Immobilien könnten aufgewertet werden.

Es ist sehr anonym in unserem Block und Niemand spricht miteinander oder geht auf den Anderen zu. Ich würde mir stark wünschen, dass es einen Austausch gäbe oder einen klaren Begegnungsort auch für Leute, die nicht bspw. in einem heimischen Verein sind etc.

Ja und zwar würden sich viele Möglichkeiten anbieten die Biodiversität in der Werkgasse zu fördern. Z.B. öffentliche Grünflächen weniger regelmässig mähen, damit die Bienen und andere Insekten auch etwas von den Wiesenblumen haben. Auch Kästen mit Bäumen, Blumen oder Kräutern würde den Ort aufwerten. Auch ein Trinkwasserbrunnen wäre wunderbar vorallem für die Kinder und Tiere.

Ich finde den Aufenthalt an der Strasse nicht wirklich praktisch. Ich denke, wenn es Bänke gäbe würde ich schon eher raus sitzen. Ich muss aber auch sagen dass wir im 3. Stock wohnen und wir sitzen selten raus weil es einfach immer einen relativ "langen" weg mit sich bringt. Und wir haben sobald es die Temperaturen zulassen alle Fenster offen und geniessen die Natur und den Durchzug in unserer Wohnung.

Störend sind die Elektromofas des Pizza Kuriers die immer zu schnell fahren

Ich wurde einmal sexuell belästigt und mit dem Lieferwagen verfolgt

Mangel an Parkplätzen für Anwohner und Besucher.

Autofrei einmal pro Monat

Bei der Bethlehemstrasse (der Teil der in die Quartiere führt bzw. den langen Bogen um das neue Stöckacker-Quartier macht) wäre ein Zubringerdienst-Schild sinnvoll. Sehr viele Autos fahren nach hinten und wenden da wegen der Poller.

Strassen sind zum Fahren da, nicht damit eine Horde Blagen darauf spielt!

2022 Werkgasse

die diversen Lieferdienste fahren sehr schnell durch die Zone

Man sollte die Strassen ruhiger machen mit Sackgassen oder Einbahnstrassen

Sehr rücksichtslose Velofahrer im absoluten Fahrverbot - teilweise mit Kindern im Anhänger.

Das nervt nicht nur, sondern ist auch gefährlich!

Dass diverse "Leute" meistens Nachts, aber auch öfters mal am Tag viel zu schnell fahren

Bitte den Verkehr auf die Werkgasse und Bienenstrasse limitieren, damit wir unsere Kinder sicher draussen spielen lassen und auch mal alleine zu Schule schicken können. Danke!

Nicht immer wieder Müllentsorgung via Gratis zum mitnehmen.

Die Begegnungszone könnte etwas mehr genützt werden.

Wenn bei der H. Räss GmbH Waren geliefert werden, ist die Werkgasse über öffentlichen Grund nicht mehr befahrbar.

Nicht fachgerechte Entsorgung von Möbel und Haushaltsgeräten an immer den selben Stellen (Auf Höhe W49 und bei Abzweigung Bienenstrasse)

Parkieren ausserhalb von Parkfeldern und in der Kreuzung Werkgasse/Kehrgasse

Es ist wirklich bedauerlich, dass die Migros Stöckacker zugeht. Trotz ihres begrenzten Angebotes war es super, einen Laden für kleinere Einkäufe direkt nebenan zu haben.

Es parkieren sehr sehr oft Lieferwagen von Handwerkern, der Post etc. auf den blauen Parkplätzen. Wenn dann jemand zu Besuch kommt, hat es keinen Platz, da regelmässig ca. 3 Lieferwagen im Durchschnitt dort parkieren.

Werkgasse geht noch so. Aber die Zweigen Kehrgasse / Werkgasse finde ich gar nicht befriedigend, Tempo zu hoch von Auto, Entschleunigung oder Hindernisse einbauen, oder Einbahnverkehr einführen, somit ergibt es auch eine Beruhigung

7.6.8.4 Goldbrunnenstrasse (KS)

7.6.8.4.1 2021 - Goldbrunnenstrasse

Das beste Quartier in Zürich ❤️

Jetzt schon viel Lärm von der Strasse da bereits Begegnungszone.

Als ruheliebende Person ist der Asphaltplatz gegenüber des Hauses extrem nervig. Den ganzen Tag höre ich das Aufschlagen von Bällen. Am Wochenende wird der Platz oft von lauten Jugendlichen bis weit in die Nacht genutzt.

Es ist sehr schön hier und ich lasse die Kinder (3&5) ohne Bedenken alleine raus. Allerdings sind nicht alle Autofahrer:innen sehr aufmerksam und rücksichtsvoll.

Es könnten Autoparkplätze aufgehoben, und dafür Veloparkplätze gebaut werden!

Es fehlen leider Veloständer, sehr viele Personen in der Nachbarschaft sind mit dem Velo unterwegs.

2022 - Goldbrunnenstrasse

Stärkere Einschränkung bei der Durchfahrt. Sitzgelegenheiten

Das Tempo-Limit 30 an der Binz/Haldenstrasse wird oft überschritten. Annahme: diese Fahrer sind bestimmt keine Anwohner!!

Ich finde die Entwicklung mit der Reduktion der Blauen Zone sehr bedenklich. Ich brauche mein Auto für die Arbeit und habe das Gefühl, dass immer weniger Parkplätze zur Verfügung stehen. Ich bitte dies ernsthaft zu berücksichtigen. Wenn Parkplätze verschwinden heisst das nicht, dass dadurch weniger Autos vorhanden sind.

Hat mehr als genug Platz zur Begegnung und Spiel im Quartier - die Strassen sind Verkehrsachsen fürs Gewerbe und door Anwohner.

G, M und K sind in erster Linie Verkehrswege und sollen es auch bleiben. Auch für Autos. Es gibt im Quartier Freiraum, Spielraum und Begegnungszonen genug: Fussbalwiese und Schulhausplätze des Rebhügel-Schulhauses, Kirchgarten der Kirche Bühl.

Ich finde Ihre Umfrage etwas tendenziös.

Es ist schade wenn hier bis zum Rebhügel weiter überbaut wird. Es hat zur Zeit zwei Baustellen. In der binz hat die Bevölkerung massiv zugenommen, ich hoffe nixht, dass es bis rauf kommt. Die beiden Neubauten und unten Haldenstrasse /binz sind jetzt genug.

Es fahren noch immer viele Autos durch trotz Fahrverbot

Nacht für Nacht versammeln sich Gangs von Jugendlichen an der Wiedingstrasse, alkoholisiert, schreiend, johlend und dealend. Dies in einer Lautstärke, dass man in der Wohnung die Fenster konstant geschlossen halten muss!