TIEFBAUAMT DER STADT ZÜRICH (TAZ)

AUFENTHALTSQUALITÄT UND NUTZUNG VON ÖFFENTLICHEN RÄUMEN IN DER STADT ZÜRICH

BEFRAGUNGEN ZUM LIMMATQUAI, CELLA-PLATZ UND BAHNHOF HARDBRÜCKE

Schlussbericht
Zürich, 21. Januar 2009

Sonja Gehrig, Christian Marti, Thomas von Stokar

1845-EVALUATION PLATZGESTALTUNG-090121.DOC

INFRAS

BINZSTRASSE 23
POSTFACH
CH-8045 ZÜRICH
t **+41 44 205 95 95**
f **+41 44 205 95 99**
ZUERICH@INFRAS.CH

MÜHLEMATTSTRASSE 45
CH-3007 BERN

WWW.INFRAS.CH

INHALT

ZUSAMMENFASSUNG 5
1. AUSGANGSLAGE 11
2. ZIEL 11
3. METHODISCHES KONZEPT 13
3.1. VORBEREITUNG 13
3.2. BEFRAGUNGEN 13
3.2.1. Befragungsmethodik 13
3.2.2. Inhalt 13
3.2.3. Persönliche Befragungen der PassantInnen 14
3.3. ERFAHRUNGEN AUS DER BEFRAGUNG 17
3.3.1. Methodisches Vorgehen 18
4. ERGEBNISSE 19
4.1. MERKMALE DER BEFRAGUNGEN 19
4.1.1. Anzahl Befragte 19
4.1.2. Übersicht über die Soziodemografischen Merkmale der Befragten 19
4.2. BEFRAGUNGSERGEBNISSE ZUM MITTLEREN LIMMATQUAI 24
4.2.1. Beschreibung des Limmatquais 24
4.2.2. Typisierung der befragten Personen 26
4.2.3. Nutzung des mittleren Limmatquais 27
4.2.4. Zufriedenheit mit dem Limmatquai 31
4.3. BEFRAGUNGSERGEBNISSE ZUM CELLA-PLATZ (ECKE LANGSTRASSE/DIENERSTRASSE) 41
4.3.1. Beschreibung des Cella-Platzes 41
4.3.2. Typisierung der befragten Personen 42
4.3.3. Nutzung des Cella-Platzes 43
4.3.4. Zufriedenheit mit dem Cella-Platz 46
4.4. BEFRAGUNGSERGEBNISSE ZUM BAHNHOF HARDBRÜCKE 55
4.4.1. Beschreibung des Bahnhofs Hardbrücke 55
4.4.2. Typisierung der befragten Personen 56
4.4.3. Nutzung des Bahnhofs Hardbrücke 57
4.4.4. Zufriedenheit mit dem Bahnhof Hardbrücke 61
4.5. AUFENTHALTSQUALITÄT ÖFFENTLICHER PLÄTZE 71
5. INTERPRETATION DER RESULTATE 75
5.1. VERGLEICH DER DREI ÖFFENTLICHEN RÄUME 75
5.2. MITTLERES LIMMATQUAI 75
5.3. CELLA-PLATZ 77
5.4. BAHNHOF HARDBRÜCKE 79
5.5. AUFENTHALTSQUALITÄT ANDERER ÖFFENTLICHER PLÄTZE 81
6. SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN 83
ANNEX N 89
A. FRAGEBOGEN
A1. FRAGEBOGEN ZUM MITTLEREN LIMMATQUAI
A2. FRAGEBOGEN ZUM CELLA-PLATZ (ECKE LANGSTRASSE/DIENERSTRASSE)
A3. FRAGEBOGEN ZUM BAHNHOF HARDBRÜCKE
B. FOTODOKUMENTATION VOR UND NACH DER NEUGESTALTUNG
B1. FOTODOKUMENTATION ZUM MITTLEREN LIMMATQUAI
B2. FOTODOKUMENTATION ZUM CELLA-PLATZ (ECKE LANGSTRASSE/DIENERSTRASSE)
B3. FOTODOKUMENTATION ZUM BAHNHOF HARDBRÜCKE

ZUSAMMENFASSUNG

Öffentliche Plätze bilden einen wichtigen Bestandteil des Stadtraums. Sie haben vielfältige Funktionen zu erfüllen und verschiedenen Ansprüchen unterschiedlicher Nutzergruppen gerecht zu werden. Von Quartier zu Quartier, von Platz zu Platz können die Bedürfnisse und Ansprüche der Nutzergruppen stark variieren. Die Stadt Zürich hat sich in der Strategie Stadträume 2010 zum Ziel gesetzt, den öffentlichen Raum aufzuwerten: Er soll klar hierarchisiert, kohärent gestaltet und für die Bevölkerung eine hohe Aufenthaltsqualität bieten. Um in Erfahrung zu bringen, wie die Bevölkerung neu gestaltete Räume in der Stadt Zürich wahrnimmt, beauftragte das Tiefbauamt der Stadt Zürich (TAZ) INFRAS eine Bevölkerungsbefragung zur Nutzung und Beurteilung von drei kürzlich neu gestalteten Räumen – dem mittleren Limmatquai, dem Platz bei der Ecke Langstrasse/Dienerstrasse und dem Bahnhof Hardbrücke – durchzuführen.

Die Befragung beinhaltete eine PassantInnenbefragung direkt auf den Plätzen. Für das Limmatquai wurden Antworten von 201 PassantInnen ausgewertet. Für den Cella-Platz an der Ecke Langstrasse/Dienerstrasse liegen 182 persönliche Befragungen vor. Am Bahnhof Hardbrücke wurden 210 Personen befragt.

Die befragten PassantInnen äusserten sich oft sehr positiv darüber, dass die Stadt die Bevölkerung über ihre Meinung zur Neugestaltung von Plätzen befragt. Das relativ grosse Interesse der Bevölkerung am Thema zeigt, dass es durchaus geschätzt wird und erwünscht ist, wenn Evaluationen zu neu gestalteten Plätzen durchgeführt werden.

Analog zu den letztjährigen Befragungen[1] war die Mehrheit der befragten PassantInnen der Befragung gegenüber wohlwollend eingestellt. Das wiederum grosse Interesse der Bevölkerung am Thema zeigt, dass es durchaus geschätzt wird und erwünscht ist, wenn Evaluationen zu neu gestalteten Plätzen durchgeführt werden.

Typologie und Nutzung der Plätze

Die Befragungen bestätigten, dass sich die drei öffentlichen Räume bezüglich Funktion und Nutzung stark unterscheiden. Die Neugestaltung war entsprechend gut auf die Bedürfnisse und Funktion der Plätze ausgerichtet.

Das **Limmatquai** ist einer der zentralen Räume der Zürcher Altstadt und hat die Funktion eines Raumes von überregionaler Bedeutung. Das Limmatquai gilt als urbaner Repräsentationsraum und wichtige Flanierzone. Es wurde mit modernen und noblen, stilistisch jedoch einfachen Elementen erneuert. Aber auch alte, der Innenstadt verbundene Elemente wie die Pflastersteinbeläge wurden in das moderne Erscheinungsbild integriert. Das Limmatquai wird von verschiedenen Nutzergruppen zu allen Tageszeiten und an allen Wochentagen gut besucht. Genutzt wird es primär zum Verweilen, zum Flanieren, als Ausgangspunkt für Einkäufe, Treffen mit anderen Leuten oder touristische Aktivitäten. Auch finden dort periodisch am Samstag Morgen der Frischwarenmarkt und unregelmässig Aktivitäten (z.B. Festanlässe, Sport- und Plauschaktivitäten) statt, die eine grosse Anzahl BesucherInnen anziehen. Für viele ist das Limmatquai noch mehr ein Aufenthalts- als ein Durchgangsort: zwei Drittel der Befragten verbringen pro Besuch durchschnittlich mindestens 20 Minuten dort, über ein Fünftel sogar über eine Stunde.

1 ebenfalls im Auftrag des Tiefbauamtes der Stadt Zürich (TAZ) im Jahr 2007 durch INFRAS durchgeführte mündliche und schriftliche Befragungen zum Marktplatz Oerlikon und dem Tessinerplatz

Der **Cella-Platz** an der Ecke Langstrasse/Dienerstrasse (zum Zeitpunkt der Befragungen hatte der Platz noch keinen Namen) ist ein lokal bedeutender Aufenthalts- und Kontaktraum in einem Quartier von regionaler Bedeutung. Der Cella-Platz ist einer der wenigen öffentlichen Orte im Langstrassenquartier wo man sich auch verweilen und hinsetzen kann, ohne dem „Zwang" ausgesetzt zu sein, etwas konsumieren zu müssen. Der kleine Platz ist in Relation zu seiner Grösse recht gut frequentiert, auch wenn die Anzahl Platzbesuche weit hinter derjenigen des Limmatquais zurückliegt. Etwa zwei Drittel der Befragten sind PendlerInnen oder Arbeitende. Die stärkste Frequentierung ist jedoch erwartungsgemäss am Abend festzustellen. Der Platz ist sowohl Aufenthalts- als auch Durchgangsraum. Die Hälfte der Befragten hält sich über 20 Minuten dort auf, während über zwei Fünftel sich weniger als 10 Minuten dort aufhalten und den Platz meistens lediglich durchqueren.

Der **Bahnhof Hardbrücke** ist ein regional bedeutender Verkehrsraum. Er ist ein typischer Durchgangsraum mit einem sehr hohen Anteil an PendlerInnen. Am stärksten frequentiert wird der Bahnhof von Personen, die in der Nähe arbeiten oder zur Schule gehen, und zwar an Werktagen während einer kurzen morgendlichen und einer etwas längeren abendlichen Spitze im Berufsverkehr. Über vier Fünftel der Befragten halten sich pro Besuch weniger als zehn Minuten am Bahnhof auf. Einzig zur Mittagszeit steht nicht das Durchqueren des Raumes im Vordergrund. Dann überwiegen Tätigkeiten wie Picknicken, im Bistro einkehren oder ausruhen/verweilen.

Aufenthaltsqualität insgesamt und Vergleich zwischen den Plätzen

Die übergeordnete Frage zur Aufenthaltsqualität der Plätze (Cockpit-Frage) gibt Hinweise darauf, wie gut diese öffentlichen Räume der Bevölkerung insgesamt gefallen bzw. von der Bevölkerung geschätzt werden. Das Limmatquai wird von 90% der Befragten positiv beurteilt und erhält damit die beste Bewertung zur Aufenthaltsqualität von den drei untersuchten Räumen. Zwei Drittel der Befragten sind mit der Aufenthaltsqualität des Cella-Platzes an der Langstrasse zufrieden und beurteilt diese positiv. Der Bahnhof Hardbrücke wird ebenfalls von zwei Dritteln der Befragten positiv (eher gut bis sehr gut) beurteilt.

Vergleicht man die Aufenthaltsqualität aus den mündlichen Befragungen zum Marktplatz Oerlikon und dem Tessinerplatz im Jahr 2007[2] mit den diesjährigen mündlichen Befragungen zum Limmatquai, dem Cella-Platz an der Langstrasse und dem Bahnhof Hardbrücke kommt man zu dem Ergebnis, dass den Leuten von allen neu gestalteten und untersuchten Plätzen das Limmatquai am besten gefällt. Es ist gleichzeitig aus allen Befragungen der am meisten frequentierte Raum und der einzige Ort von überregionaler Bedeutung. Am zweitbesten schneidet der Marktplatz Oerlikon ab. Mit diesen beiden Plätzen sind über 90% der Befragten zufrieden. Auch die Aufenthaltsqualität des Tessinerplatzes kommt mit einer knapp 90%-igen Zufriedenheit sehr gut an. Demgegenüber sind mit dem bedeutend kleineren Cella-Platz oder dem insgesamt weniger grosszügig und offen wirkenden Bahnhof Hardbrücke noch rund zwei Drittel der Befragten zufrieden. Die Anzahl Personen, die mit dem Platz sehr zufrieden sind, sind am Bahnhof Hardbrücke am geringsten und am Limmatquai am höchsten. Demgegenüber gibt es am Limmatquai und am Tessinerplatz keine und an den anderen Plätzen weniger als 3% Personen, denen der Platz überhaupt nicht gefällt.

Diese Beurteilungen sind in den städtebaulichen Kontext der untersuchten Räume zu stellen. Somit ist die Beurteilung eines Platzes durch die Benutzenden auch von der städtebaulichen Gesamtsituation abhängig. So haben die unterschiedlichen Plätze verschiedene Funktionen und für die

2 ebenfalls im Auftrag des Tiefbauamtes der Stadt Zürich (TAZ) durch INFRAS durchgeführte Befragungen

Grundzufriedenheit zentrale Faktoren wie Verkehr oder Grösse des Platzes können durch eine gelungene Gestaltung nur teilweise beeinflusst werden. Die Gestaltungselemente der Neugestaltung können also nur einen Teil der Zufriedenheit beeinflussen und erklären.

Aufenthalts- und Gestaltungsqualität: Resultate aus den Befragungen

Die Befragung zu den Plätzen und einzelner Elemente davon fand – wie auch bei den letztjährigen Befragungen zum Marktplatz Oerlikon und dem Tessinerplatz – wiederum gestaffelt statt: i) spontane Nennungen was gut und weniger gut gefällt, ii) Vergleich vor und nach der Neugestaltung und iii) Fokus auf einzelne Elemente der Plätze. Dies ermöglichte wiederum eine differenzierte Betrachtung zur Wahrnehmung der Bevölkerung.

Am **Limmatquai** gefallen den PassantInnen spontan die Verkehrssituation, die Neugestaltung generell sowie auch die Fassaden der Häuser rund um das Limmatquai. Auch die Offenheit und Grosszügigkeit sowie die Lebendigkeit und die Stimmung dieses Aufenthaltsortes wurden spontan von vielen positiv hervorgehoben. Rund einem Fünftel der Befragten gefällt hingegen insbesondere die Verkehrssituaiton spontan weniger gut, da immer noch zu viele nicht dazu berechtigte Autofahrende das Limmatquai befahren würden.

Die Leute mögen sich in der grossen Mehrheit sehr gut an das Limmatquai vor der Neugestaltung erinnern. Die zusätzlichen Sitzgelegenheiten, der breitere Zugang zur Limmat unterhalb des Rathauscafés, die verbreiterte Fussgängerzone, die gute öV-Zugänglichkeit, vor allem aber die verkehrsberuhigten Strassen werden sehr geschätzt und tragen der Funktion des Limmatquais als Raum für Begegnungen und Festivitäten Rechnung. Rund ein Drittel hält sich seit der Neugestaltung häufiger dort auf. Der Raum hat also klar an Attraktivität gewonnen. Es gibt nichts, das über zehn Prozent der PassantInnen weniger gut gefallen würde als vor der Neugestaltung. Somit ist es gelungen, am Limmatquai einen urbanen Raum zu gestalten und die Anbindung der Altstadt an die Limmat zu verbessern.

Auf das konkrete Nachfragen erhalten fast alle neuen Gestaltungselemente von der grossen Mehrheit (i.d.R. über 80%) der Befragten positive Beurteilungen, wobei viele Personen zur neuen Schiffsanlegestelle und zur versetzten, neu gestalteten Tramhaltestelle Rudolf-Brun-Brücke keine Antwort wussten. Neben der zum Teil als noch ungenügend angesehenen Verkehrssituation werden von den neuen Gestaltungselementen nur noch die Sitzbänke kontrovers beurteilt. Insgesamt erhalten die Sitzbänke mit Lehnen (Platz beim Rathauscafé und entlang der Limmat) bessere Bewertungen als die breiten Sitzbänke ohne Lehnen (bei der Münsterbrücke). Mit der Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr sind neun Zehntel der Befragten am mittleren Limmatquai zufrieden oder sehr zufrieden. Dies spricht für die Verbesserungen zu Gunsten von ebenerdigen Einstiegsmöglichkeiten bei den Trams. Sicherheit und Wohlbefinden in der Nacht scheinen am Limmatquai wenig problematisch zu sein. Als Wunsch an die Gestaltung des Limmatquais, wurde von knapp einem Drittel der befragten PassantInnen vor allem das Bedürfnis nach mehr Bäumen und/oder Vegetation genannt, obwohl dies traditionell nicht typische innerstädtische Gestaltungselemente sind. Einige Personen wünschten sich eine konsequentere Durchsetzung des Fahrverbots, mehr direkten Zugang zur Limmat sowie mehr Sitzgelegenheiten bzw. mehr Bänke mit Lehnen. Fast ein Viertel der Befragten hat jedoch keinen spezifischen zusätzlichen Gestaltungswunsch angegeben.

Die mit geringem Aufwand projektierte und ausgeführte Neugestaltung bewirkte am **Cella-Platz** an der Ecke Langstrasse/Dienerstrasse insgesamt viel. Die Versetzung der Taxistände an die Dienerstrasse – der am meisten genannte positive Aspekt – und die Unmöglichkeit, den Platz von der Langstrasse her befahren zu können, ermöglichten erst, dass der Platz vermehrt zum Ausruhen, Verweilen

und sich Treffen genutzt werden konnte. Die neu aufgestellten Sitzbänke, der Brunnen und die Offenheit und Lebendigkeit des Platzes und seine Funktion als Treffpunkt werden insgesamt spontan sehr geschätzt. Es ist gelungen, im Umfeld der Langstrasse einen Platz zu schaffen und zu beleben sowie die Erdgeschoss-Nutzungen der angrenzenden Bauten an diesen Platz anzubinden. Demgegenüber waren die Kargheit des Platzes und das Fehlen von Bäumen die spontan am häufigsten genannten negativen Punkte. Auch verschiedene Aspekte der Sicherheit (Alkohol-/Drogenprobleme, Schlägereien) und Sauberkeit sowie der Verkehr bzw. Verkehrslärm werden von einigen Personen als problematisch empfunden.

Über ein Viertel der Personen, die sich an den Platz vor der Neugestaltung erinnern mögen, halten sich seither häufiger dort auf. Knapp die Hälfte der Personen, die sich an den Platz vor der Neugestaltung erinnern, fällt nichts ein, was heute weniger gut wäre als früher. Rund zwei Fünftel der Befragten empfinden jedoch das Fehlen von zwei der ursprünglich drei Bäume als Verschlechterung der Aufenthaltsqualität gegenüber früher.

Die Zufriedenheit mit einzelnen Neugestaltungselementen am Cella-Platz fällt insgesamt positiv aus. Vergleichsweise kontrovers beurteilt wurden nur die Sitzbänke und die Abgrenzung zur Langstrasse mittels Stufen. Moniert wurde besonders, dass die Stufen ein Sicherheitsrisiko für Rollstuhlfahrer und dort häufig anzutreffende Betrunkene darstellten. Gut die Hälfte der Befragten fühlen sich am Cella-Platz in der Nacht wohl, 15% fühlen sich unwohl oder eher unwohl. Auffallend ist, dass sich viele Personen in der Nacht offensichtlich gar nicht am Cella-Platz aufhalten. Schönere, modernere Bänke, eine farbenfrohere Gestaltung (z.B. der Fassaden), ein anderer Bodenbelag, die Beseitigung der Stufe zur Langstrasse hin und insbesondere wieder mehr Bäume sind oft genannte weitere Wünsche an den Platz.

Auch die Neugestaltung des **Bahnhofs Hardbrücke** kommt insgesamt bei den Benutzenden sehr gut an. Spontan positiv vermerkt werden vor allem die zentrale Lage mit den guten ÖV-Verbindungen, die Überschaubarkeit und gute Funktionalität des Bahnhofs, die neuen Farben und die neue Signaletik. Bemängelt wurden spontan die mangelnde Sauberkeit und Ordnung, die Kargheit bzw. die drückende Atmosphäre und Architektur.

Bei der relativ aufwendigen Neugestaltung am Bahnhof Hardbrücke wurden die Schwerpunkte auf eine bessere Orientierung und der Erhöhung des Sicherheitsgefühls gelegt. Über neunzig Prozent der Personen, die sich an den früheren Zustand erinnern, konnten keinen einzigen Aspekt nennen, der sich verschlechtert hätte. Überhaupt wurden zu allen neu gestalteten Elementen nur jeweils vereinzelte negative Bemerkungen geäussert.

Das Öffnen der Eingangsrampe mit integriertem Bistro, die bessere Zugänglichkeit über den neuen seitlichen Treppeneinstieg, die Gestaltung des Aussenraums inkl. die weissen Führungslinien, die neuen Bildschirme und der rote Leuchtbalken, das Farbkonzept und die neue Beleuchtung in der Unterführung wurden von der Mehrheit der Befragten positiv aufgenommen. Die Bahnhofshalle hingegen wird oft noch als zu düster, grau oder schmutzig wahrgenommen. Eine etwas hellere und farbigere Gestaltung wird gewünscht. Einige Personen sehen noch Verbesserungspotenzial in der Anzahl, Grösse und Positionierung der Bildschirme. Auch längere Öffnungszeiten des Kiosks oder des Bistros, weitere Sitz- und Einkaufsmöglichkeiten, weniger beengte Platzverhältnisse und eine verbesserte Sicherheit und Sauberkeit wurden gewünscht. Die Antworten bezeugen klar, dass alle wichtigen Elemente der Neugestaltung bei gezielter Nachfrage auch als solche erkannt und wahrgenommen werden und insgesamt einen klar positiven Eindruck hinterlassen.

Die Neugestaltung der drei öffentlichen Räume kann grundsätzlich als gelungen bezeichnet werden. Verbesserungsmöglichkeiten bestehen bei einzelnen Elementen, welche die Plätze für den Aufenthalt noch attraktiver machen könnten.

Anforderungen an die Aufenthaltsqualität von öffentlichen Räumen in Zürich

Auf Basis der schriftlichen und mündlichen Befragungen zum Marktplatz Oerlikon und dem Tessinerplatz im Jahr 2007, der diesjährigen mündlichen Befragungen zum Limmatquai, zum Platz an der Ecke Langstrasse/Dienerstrasse und zum Bahnhof Hardbrücke sowie der diesjährigen Befragungen zur Aufenthaltsqualität weiterer Plätze können gewisse Übereinstimmungen von Tätigkeits- und Gestaltungspräferenzen bei öffentlichen Plätzen ungeachtet ihrer Funktionalität abgeleitet werden. Öffentliche Plätze sollten aus Sicht der Befragten den Bedürfnissen a) nach Bewegung und Aktivität, b) nach Ruhe und Entspannung sowie c) nach Einkaufs- und Konsummöglichkeiten entsprechen (siehe die Figuren auf Seite 73ff.). Die Gewichtung dieser Bedürfnisse ist je nach Umfeld des Platzes verschieden. Für eine qualitativ hochstehende Gestaltung ist es entscheidend, situativ auf dieses Umfeld und die spezifischen Bedürfnisse zu reagieren und entsprechende Gestaltungselemente einzusetzen.

Als zentrale Gestaltungselemente zum Erreichen einer aus Sicht der Befragten hohen Aufenthaltsqualität gelten Bäume/Vegetation, Schatten/Witterungsschutz, bequeme Sitzgelegenheiten (Bänke mit Lehnen), die Nähe zu Wasser (Brunnen, See, Fluss) sowie eine freundliche, helle Atmosphäre und eine Umgebung, die ruhig auch etwas farbenfroh sein darf. Je nach Platz kommt noch der Wunsch nach Spielgelegenheiten (für Erwachsene oder Kinder) auf. Grundsätzlich werden verkehrsarme oder verkehrsberuhigte Plätze bevorzugt.

Die Evaluation zeigt, dass die Stadt Zürich mit der Strategie Stadträume 2010 auf dem richtigen Weg ist. Die Stossrichtungen werden von der Bevölkerung wahrgenommen und mehrheitlich begrüsst. Sie tragen dazu bei, den städtischen Raum lesbarer und attraktiver zu machen.

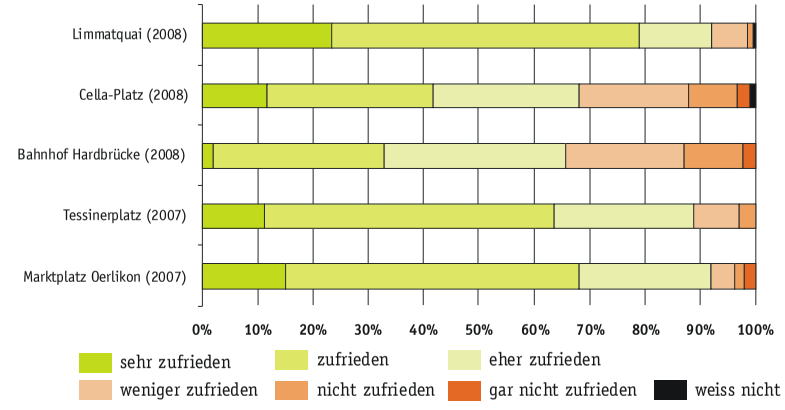
Stadtstruktur attraktiv und nachhaltig gestalten (TAZ Cockpit-Frage)

W2.2 Bevölkerungsbefragung zur Aufenthaltsqualität

Stammdaten

Verantw.	**C. Bräm**	Zielwert 2010	**steigend**
Quelle	**TAZ interne Erhebung**	$K_{W2.2} = \frac{\#\text{ pos. Rückmeldungen}}{\#\text{ Rückmeldungen}}$	
Periodizität	**jährlich**		

Informationen zur Berichtsperiode



Plätze im Vergleich - Unterschiedliche Funktionen und Nutzung

Stadtplatz_Limmatquai: hohe Frequentierung an allen Tagen, zu allen Tageszeiten von verschiedenen Besuchsgruppen, auch ein Aufenthaltsort (69% im Schnitt über 20 min)

Quartierplatz_Cella-Platz: viele Pendelnde/Arbeitende, auswärtige Besucher, v.a. abends gut besucht (15-60 Pers.), häufigere + längere Aufenthalte seit Neugestaltung, auch ein Platz zum länger Verweilen: Kurz - und Langzeitbesucher, 50% > 20 min Aufenthalt

Verkehrsplatz_Bahnhof Hardbrücke: Peaks zu Stosszeiten (ca. 100 Pers.), abends, 83% im Schnitt < 10 Min. am Bahnhof

Neugestaltungen sind gut auf die Bedürfnisse und Funktionen ausgerichtet

FAZIT: Über 90% mit **Limmatquai** zufrieden

Spontan gefallen
Verkehrssituation, Neugestaltung allgemein, Fassaden, Häuser, Treffpunkt, Lebendigkeit, Offenheit, Grosszügigkeit

Spontan weniger gut gefallen
Immer noch zu viel Verkehr, Velofahrer als Ärgernis, Vegetation: Wunsch nach mehr Bäumen/Vegetation, Anzahl Bänke: Wunsch nach mehr Sitzgelegenheiten (mit Lehnen)

Neugestaltung
Sehr positives Feedback, Besser gefällt: Verkehrssituation, Offenheit/Grosszügigkeit,
Weniger gefällt: nur wenig Nennungen, Kargheit

Weitere Wünsche
Bäume/Vegetation

FAZIT: über 2/3 der Passanten mit **Cella-Platz** zufrieden

Spontan gefallen
Sitzbänke, Brunnen, Verlegung Taxiplätze, Treffpunkt, Lebendigkeit

Spontan weniger gut gefallen
Wunsch nach mehr Bäumen, Kargheit, Sauberkeit, Abfall, Unordnung

Neugestaltung
Grundsätzlich positives Feedback,
Besser gefällt insbesondere das Verlegen der Taxiplätze

Weitere Wünsche
mehr Bäume/Vegetation

FAZIT: 2/3 der Passanten mit **Bahnhof Hardbrücke** zufrieden

Spontan gefallen
Zentrale Lage, gute öV-Verbindungen, Funktionalität, Überschaubarkeit, Neugestaltung generell

Spontan weniger gut gefallen
Sauberkeit, Abfall, Ordnung, Kargheit

Neugestaltung
Grundsätzlich positives Feedback, Besser gefällt vieles: Farben, Aussenbereich/ Öffnung, Passage, Bistro, Beleuchtung, Offenheit/Grosszügigkeit, Nur einzelne Nennungen, was weniger gut gefällt

Weitere Wünsche
noch hellere, farbigere, freundlichere Gestaltung
(weniger grau in der Bahnhofshalle, 20%)

1. AUSGANGSLAGE

Die Stadt Zürich unterliegt einem steten Wandel. Verbesserungen der Wohn- und Arbeitsqualität können – bedingt durch die schon bestehenden Überbauungen – oft nicht durch eine Ausdehnung der Parkanlagen und öffentlichen Plätzen erlangt werden. Verdichtetes Bauen nach Innen bedeutet insbesondere für die Gestaltung öffentlicher Räume eine Herausforderung. Öffentliche Plätze bilden einen wichtigen Bestandteil des Stadtraums. Sie haben vielfältige Funktionen zu erfüllen und verschiedenen Ansprüchen unterschiedlicher Nutzergruppen gerecht zu werden. Von Quartier zu Quartier, von Platz zu Platz können die Bedürfnisse und Ansprüche der Nutzergruppen stark variieren, je nachdem welche Funktion dem Platz zukommt und welche Bevölkerungsgruppen in der Umgebung wohnen oder arbeiten.

Im Rahmen des strategischen Controllings wollte das Tiefbauamt der Stadt Zürich (TAZ) in Erfahrung bringen, wie die Bevölkerung neu gestaltete Plätze in der Stadt Zürich nutzt und wie zufrieden sie mit der Neugestaltung der Plätze ist. Zu diesem Zweck hatte das TAZ im Jahr 2007 eine Bevölkerungsbefragung zur Nutzung und Beurteilung von zwei neu gestalteten Plätzen – dem Tessinerplatz und dem Marktplatz Oerlikon – durchgeführt. Das TAZ hatte INFRAS im Sommer 2007 mit der Befragung beauftragt.

Im Sommer/Herbst 2008 sollten wiederum drei in den letzten Jahren neu gestaltete öffentliche Räume – das mittlere Limmatquai, der damals noch namenlose Cella-Platz an der Ecke Langstrasse/Dienerstrasse und der Bahnhof Hardbrücke – evaluiert werden. INFRAS wurde wiederum beauftragt, die Umfragen durchzuführen. Das TAZ äusserte dabei den Wunsch, sich methodisch am bewährten Vorgehen der Platzevaluationen im Jahr 2007 zu orientieren mit dem Ziel, möglichst vergleichbare Resultate zu schaffen. Allerdings konnte aus Sicht des TAZ – im Gegensatz zu den letztjährigen Befragungen – auf schriftliche Befragungen verzichtet werden.

2. ZIEL

Ziel des Projekts war, die Aufenthaltsqualität und die Nutzungen der drei neu gestalteten öffentlichen Räume mittleres Limmatquai, Cella-Platz und Bahnhof Hardbrücke mittels einer persönlichen Befragung zu evaluieren. Im Weiteren sollten die Bedürfnisse der Nutzergruppen und der umliegenden Wohn- und Arbeitsbevölkerung herausgearbeitet und die Gestaltungs- und Nutzungsmerkmale der drei Räume anhand eines Kriterienrasters vergleichend dargestellt werden. Im Zentrum der Befragungen standen einerseits die Aufenthaltsqualität, d.h. die Zufriedenheit der Bevölkerung/PlatzbenützerInnen mit den (neu gestalteten) Plätzen, und andererseits die Gestaltung der Elemente, die den Platz charakterisieren. Die Befragung der PassantInnen auf den drei neu gestalteten Plätzen sollte alle Tageszeiten, d.h. von morgens bis abends, sowie Werktage und das Wochenende einschliessen.

3. METHODISCHES KONZEPT

3.1. VORBEREITUNG

Funktion und Typologie der Plätze

Die Bevölkerungsbefragung sollte Hinweise liefern zur Zufriedenheit der PlatzbenützerInnen mit den bereits durchgeführten Neugestaltungen und für die zukünftige Neugestaltung von weiteren Plätzen. Da die Befragung somit verallgemeinerbare Aussagen liefern sollte, war es für die Konzeption der Befragung und für die Interpretation der Ergebnisse wichtig, die Eigenheiten und Funktionen der drei Räume sowie die planerischen Ziele, welche die Stadt Zürich mit der Neugestaltung verfolgte, zu verstehen. Um was für Plätze handelt es sich? Welche Bedeutung haben sie und welche Funktion üben Sie im städtischen Raum aus? Sind die Gestaltungsabsichten erreicht worden und werden diese von der Bevölkerung verstanden?

Es galt nun mit den Befragungen herauszufinden, wie und von wem diese Räume primär genutzt werden und wie sie im Vergleich zu den anderen Plätzen in ihren Nutzungsmustern einzuordnen sind.

3.2. BEFRAGUNGEN

3.2.1. BEFRAGUNGSMETHODIK

Priorität wird auf die Befragung der PlatzbenützerInnen gelegt. Aus diesem Grund und weil die AnwohnerInnen mit den Befragungen auch erfasst werden, konnte auf die relativ aufwändigen schriftlichen Anwohnerbefragungen verzichtet werden. Sämtliche Nutzergruppen können mit persönlichen Befragungen erreicht werden. Mündliche Befragungen haben zudem den Vorteil, dass sie die Meinungen von verschiedenen Benutzergruppen im Verhältnis zu ihren Platzfrequentierungen besser abbilden als schriftliche Befragungen.

3.2.2. INHALT

Um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten und den Auswertungsaufwand zu begrenzen, ist es zweckmässig, wenn die Befragungen zu den Plätzen im Inhalt und Aufbau soweit wie möglich deckungsgleich bzw. auf die bereits im Jahr 2007 durchgeführten Befragungen abgestimmt sind. Spezifische Fragen zu einzelnen Gestaltungselementen oder Besonderheiten der Lage und des Platzes sind jedoch unerlässlich um ein ganzheitliches Bild der Zufriedenheit der PassantInnen und zur Aufenthaltsqualität ermitteln zu können.

Die Befragungen wurden so konzipiert, dass der Bezug zu den inhaltlichen Zielen aus der Strategie Stadträume 2010 (Aufenthaltsqualität, Funktionalität, Sinnlichkeit, Ästhetik) und zu den entsprechenden Beurteilungskriterien zur Aufenthaltsqualität gemäss „Checkliste“ der Strategie 2010 gewährleistet war.

Inhaltlich standen – analog zu den Platzbefragungen im letzten Jahr – folgende Fragen im Vordergrund:

a) Nutzungsgruppe und -muster: Wer nutzt den Platz? Zu welchem Zweck? Zu welcher Zeit? Wie lange? Wie häufig?
b) Beurteilung der Aufenthaltsqualität des Platzes: Was gefällt, was gefällt weniger? Wurde die Neugestaltung wahrgenommen und wie wird sie beurteilt? Erfüllt der Platz seinen Zweck?
c) Bedürfnisse und Ansprüche: Wie könnte die Qualität des Platzes verbessert werden? Was wünschen sich die NutzerInnen?

Die Frage c) soll sich primär auf den betreffenden Platz beziehen. Es hat sich im Rahmen der Befragungen 2007 gezeigt, dass viele Leute mit generellen Aussagen zu anderen Plätzen überfordert sind. Die Antworten zur generellen Aufenthaltsqualität waren denn auch eher als Prioritäten- und Wunschliste der Befragten zu interpretieren und es war schwierig, einen direkten Bezug zur bestehenden Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität von Plätzen abzuleiten.

Um trotzdem die Präferenz von Leuten für bestimmte öffentliche Räume und Gestaltungselemente erfassen zu können, wurden die PassantInnen zusätzlich zu den Platz spezifischen Fragen generell befragt, an welchen Plätzen sie sich bevorzugt aufhalten, zu welchem Zweck und weshalb. Daraus konnten Bedürfnisse an einen Platz und ansatzweise auch Kriterien zur Aufenthaltsqualität der Plätze aus Sicht der Benützenden abgeleitet werden.

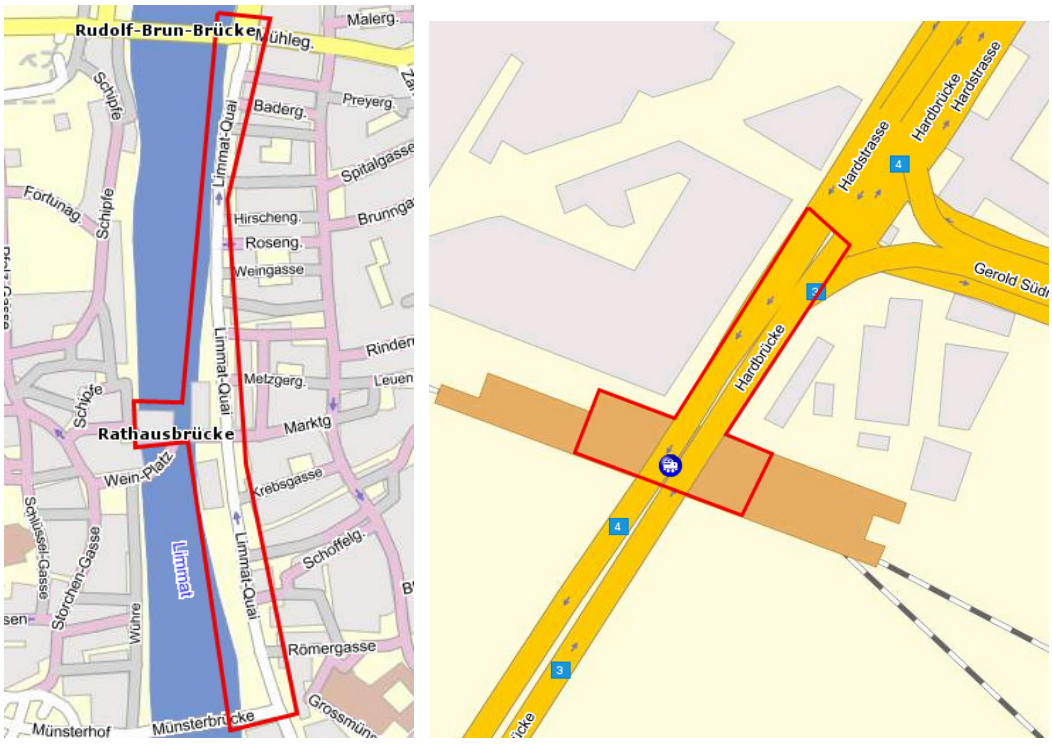
Nachfolgend wird das Konzept für die persönlichen Befragungen näher vorgestellt.

3.2.3. PERSÖNLICHE BEFRAGUNGEN DER PASSANTINNEN

Perimeter

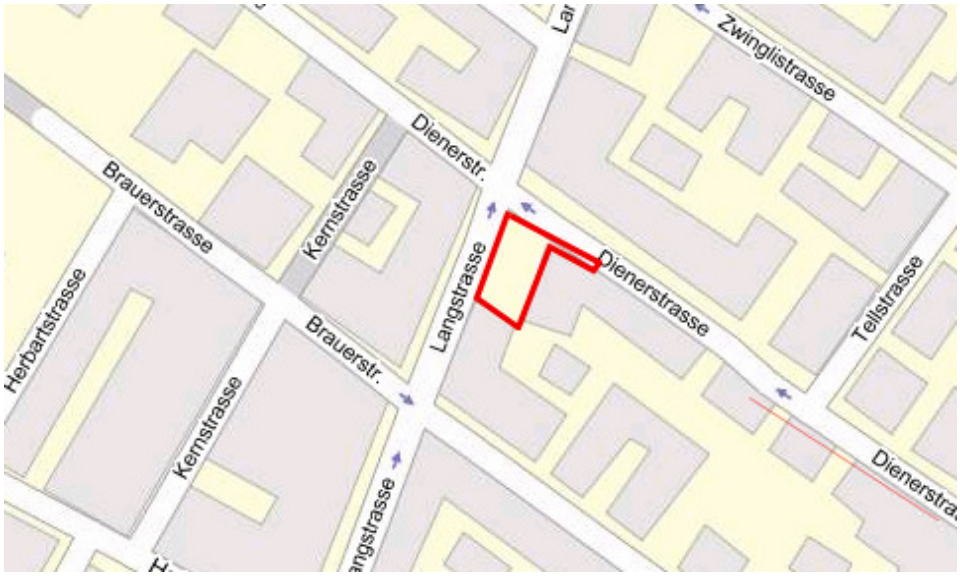
Die persönlichen Befragungen fanden auf den „Plätzen" selber statt. Unter einem „Platz" wird im Rahmen dieser Evaluation der zu evaluierende öffentlich zugängliche Raum der Neugestaltung verstanden.

BEFRAGUNGSPERIMETER MITTLERES LIMMATQUAI UND BAHNHOF HARDBRÜCKE



Figur 1 Befragungsperimeter beim Limmatquai (links) und am Bahnhof Hardbrücke (rechts). Der Bahnhof selbst befindet sich unter der eingezeichneten Strassenbrücke. Die dargestellten Ausschnitte weisen unterschiedliche Massstäbe auf.

BEFRAGUNGSPERIMETER CELLA-PLATZ (ECKE LANGSTRASSE/DIENERSTRASSE)



Figur 2 Befragungsperimeter am Cella-Platz (Ecke Langstrasse/Dienerstrasse).

Zielgruppen

Die Befragungen hatten zum Ziel, möglichst viele PassantInnen/Nutzende einzuschliessen, um möglichst alle Nutzungsarten abzudecken. Die PassantInnen sollten nach verschiedenen Nutzergruppen typisiert werden können.

Die Befragungen wurden primär in deutscher Sprache durchgeführt. Ergänzend halfen jedoch Kenntnisse in Englisch, Französisch oder Italienisch den Zugang zu einer breiteren Bevölkerungsschicht zu finden.

Das Limmatquai wird von relativ vielen TouristInnen besucht. Ziel war es, möglichst viele einheimische PassantInnen und nicht primär die Touristen zu befragen, da letztere mit hoher Wahrscheinlichkeit den Neugestaltungsprozess nicht oder nicht ausreichend beurteilen können. Touristen wurden zwar ebenfalls in die Befragung einbezogen, hatten aber eine niedrigere Priorität bei der Befragung und wurden somit unterproportional zu ihrer Präsenz befragt.

Form der Fragen

Die Befragung basierte auf einem Fragebogen, der sowohl geschlossene Fragen, bei denen mögliche Antworten vorgegeben sind, als auch offene Fragen enthielt. Die Auswertung erfolgte damit sowohl quantitativ als auch qualitativ.

Pretest

Um zu überprüfen, ob die Fragen verständlich waren und den Kontext bzw. die speziellen Gegebenheiten jeden Platzes umfassend abdeckten, wurde im Vorlauf ein Pretest durchgeführt. Es stellte sich heraus, dass die Fragen gut verständlich und zweckmässig waren, die Auswahl an möglichen vordefinierten Antworten konnte jedoch auf Basis der Pretest-Ergebnisse für einzelne Fragen noch ergänzt werden.

Anzahl Befragungen

Basierend auf den Erfahrungen aus den letztjährigen PassantInnen-Befragungen und den damaligen Vorgaben durch den Auftraggeber sollten mindestens 150 PassantInnen je Platz befragt werden (gewichtet je nach Grösse des Projekts, d.h. am Limmatquai eher mehr, am Cella-Platz an der Langstrasse weniger). Die Vorgabe von 150 befragten Personen wurde an allen Plätzen übertroffen: Insgesamt konnten am Limmatquai Antworten von 201 PassantInnen, am Cella-Platz 182 PassantInnen und beim Bahnhof Hardbrücke 210 PassantInnen ausgewertet werden.

Durchführung der Befragungen

Für die persönliche Befragung der PassantInnen wurden vier motivierte Studierende eingesetzt. Sie wurden von INFRAS rekrutiert und instruiert. Dieses Vorgehen hat sich bei den Befragungen im Jahr 2007 sehr bewährt. Während und nach den Befragungsperioden konnte eine enge Zusammenarbeit zwischen den Studierenden und INFRAS und somit eine hohe Qualitätssicherung bei der Durchführung der Befragungen und Auswertung der Antworten sichergestellt werden.

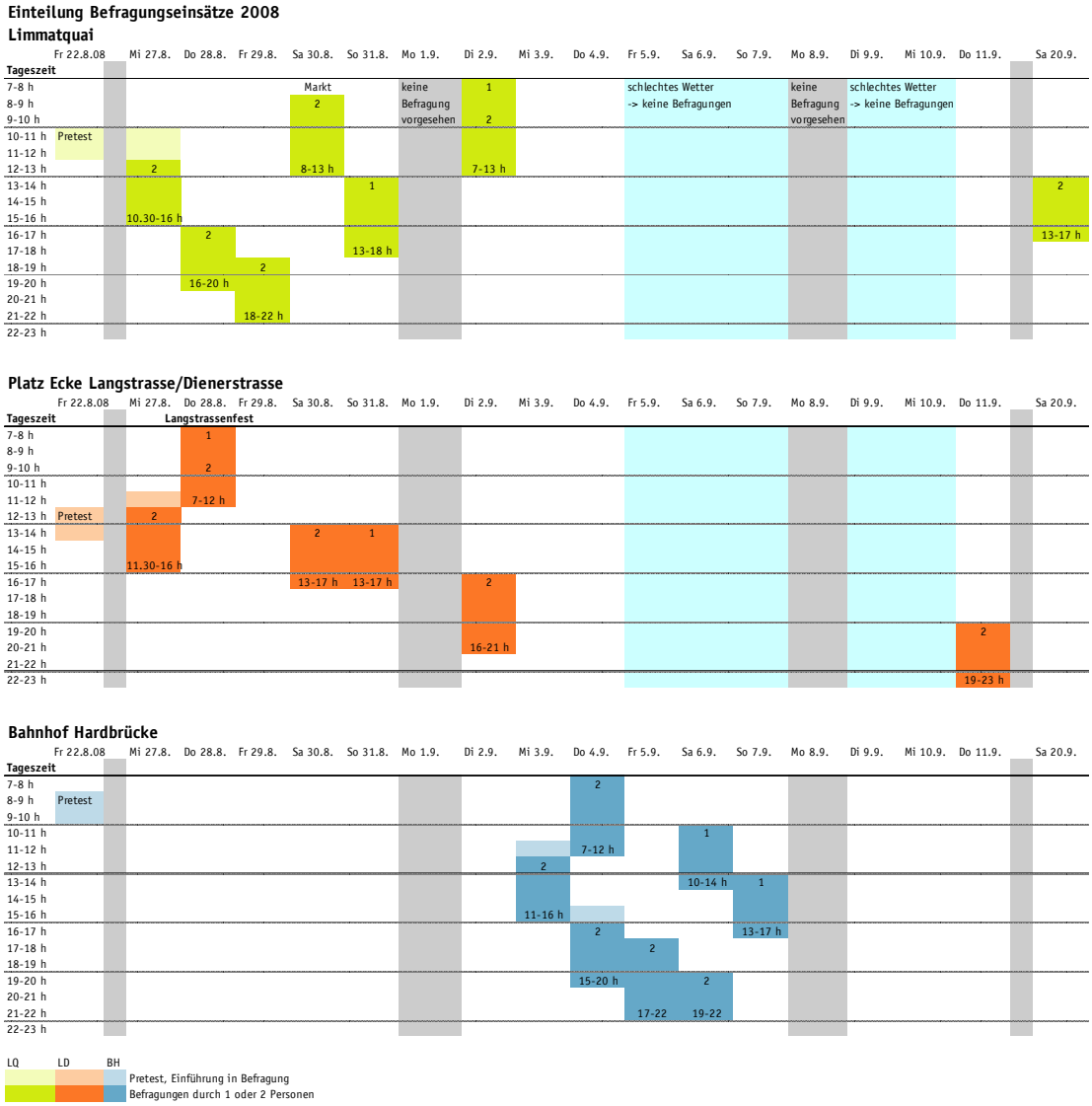
Befragungszeitpunkt

Die Befragung wurde so konzipiert, dass sie möglichst repräsentativ die verschiedenen Tages- und Wochenaktivitäten der Passanten wiedergab: [3] Z.B. Befragung an Arbeitstagen, am Wochenende, zu allen Tageszeiten (auch abends/nachts) und zu Zeiten mit und ohne spezielle Anlässe. Auf der Gemüsebrücke (Limmatquai) war jeweils am Samstag Vormittag Wochenmarkt. Es war wichtig, diese spezielle Nutzergruppe ebenfalls zu erfassen. Glücklicherweise fand während der Befragungszeit auch das Langstrassenfest mit Festzelt und Unterhaltung am Cella-Platz statt (29./30.8.2008), so dass während dieser Zeit vermutlich noch zusätzliche Bevölkerungsgruppen befragt werden konnten. Falls der Platz an einigen Tagen oder zu bestimmten Tageszeiten weniger belebt war als sonst üblich, konnten für diese Zeitspannen eher weniger PassantInnen befragt werden. Die Befragungen konnten zu einem optimalen Befragungszeitpunkt (z.B. ausserhalb der Hauptschulferienzeit, nur bei guter Witterung) durchgeführt werden. Am Bahnhof Hardbrücke war eine witterungsunabhängige Befragung möglich.

Der genaue Befragungszeitpunkt wurde auf dem Befragungsraster festgehalten. Die Befragungen wurden im Rahmen des Zeitplans wie in Figur 3 dargestellt, durchgeführt.

3 Z.B. keine Befragungen am Montag (Vormittag) und Freitag Nachmittag, da dies für Arbeitende/PendlerInnen gemäss befragungstheoretischen Grundsätzen im Durchschnitt als weniger repräsentative Arbeitstage gelten (FBefragungen am Freitagabend wurden den Wochenenden zugeordnet).

BEFRAGUNGSZEITPUNKTE DER PERSÖNLICHEN BEFRAGUNGEN



Figur 3 Darstellung der Wochentage und Tageszeiten, an denen eine (1) oder zwei (2) Personen am mittleren Limmatquai (oben dargestellt in grün), am Cella-Platz (Ecke Langstrasse/Dienerstrasse) (in der Mitte dargestellt in orange) und am Bahnhof Hardbrücke (unten dargestellt in blau) PassantInnen persönlich befragt hatten.

3.3. ERFAHRUNGEN AUS DER BEFRAGUNG

Die befragten PassantInnen äusserten sich oft sehr positiv darüber, dass die Stadt die Bevölkerung über ihre Meinung zur Neugestaltung von Plätzen befragt. Das relativ grosse Interesse der Bevölkerung am Thema zeigt, dass es durchaus geschätzt wird und erwünscht ist, wenn Evaluationen zu neu gestalteten Plätzen durchgeführt werden.

3.3.1. METHODISCHES VORGEHEN

Persönliche Befragungen

Der Einsatzplan der persönlichen Befragungen hat sich als gut und praktikabel erwiesen. Wie erwähnt, wurde das Soll an Befragungen wiederum übertroffen. Die Zusammenarbeit mit vier beauftragten Studierenden hat sich bewährt.

Gestaltung des Fragebogens

Die Mischung aus offenen und geschlossenen Fragen hat sich wiederum als geeignet erwiesen. Die Länge des Fragebogens wurde offenbar als „zumutbar" empfunden: jedenfalls gab es keine negativen Bemerkungen dazu.

Der Ersatz der Frage zur generellen Aufenthaltsqualität auf öffentlichen Plätzen in Zürich (letzte Frage des letztjährigen Fragebogens, deren Beantwortung sich im Jahr 2007 als schwierig erwies), durch die Frage nach bevorzugten Aufenthaltsorten unter Angabe der Gründe war berechtigt. Die Frage konnte besser beantwortet werden.

4. ERGEBNISSE

4.1. MERKMALE DER BEFRAGUNGEN

4.1.1. ANZAHL BEFRAGTE

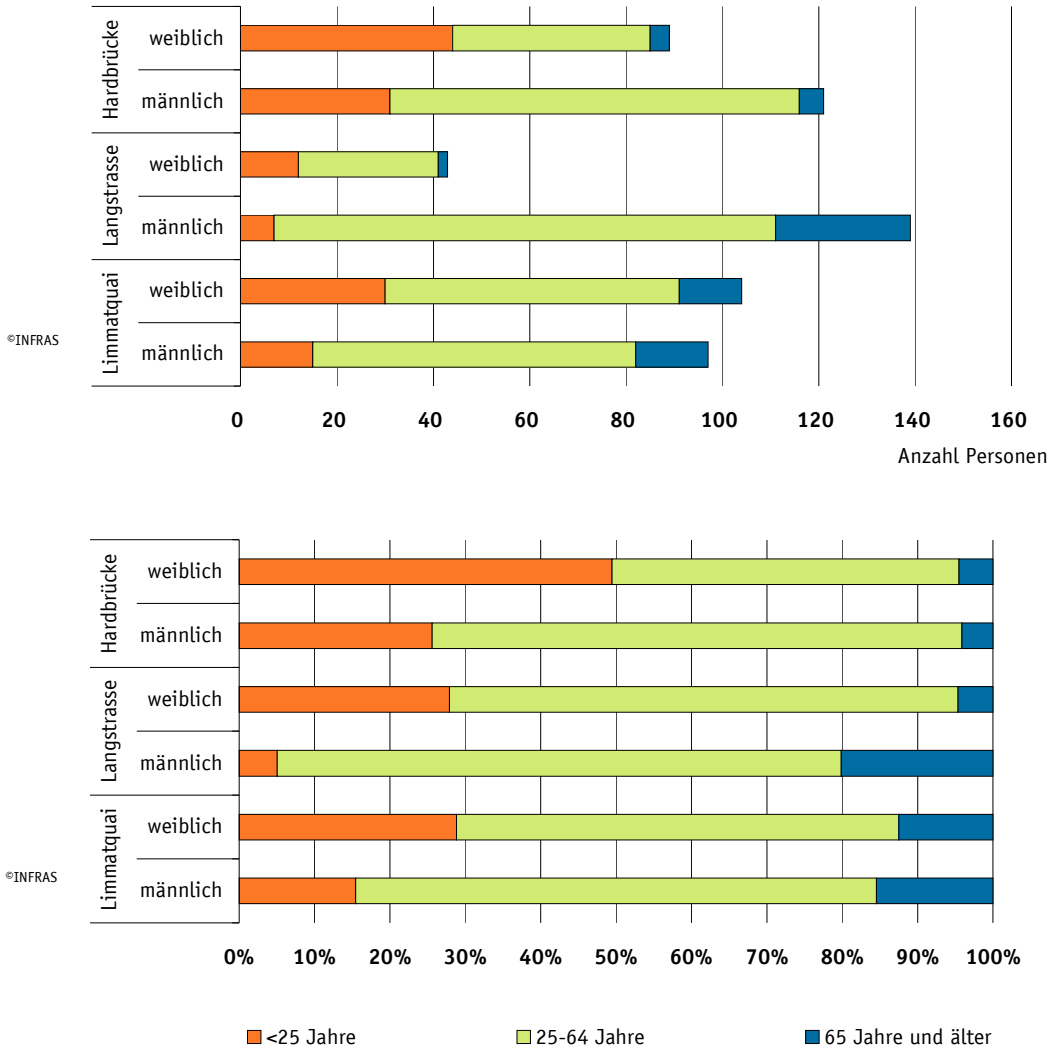
Im Rahmen der persönlichen PassantInnenbefragung wurden am Limmatquai 201, am Cella-Platz (Ecke Langstrasse/Dienerstrasse) 182 und am Bahnhof Hardbrücke 210 PassantInnen interviewt. Dadurch wurden die Ziele von je 150 Interviews deutlich übertroffen.

Die PassantInnen wurden am Limmatquai während 57 Personenstunden, am Cella-Platz während 46 Stunden und am Bahnhof Hardbrücke während 50 Stunden befragt (ohne Pretest und Einführung in die Befragung). Eine persönliche Befragung dauerte ca. zwischen 7 und 20 Minuten, je nach Auskunftsbereitschaft, Sprachengeläufigkeit, Kommunikationsfreudigkeit oder Interesse der PassantInnen. Im Durchschnitt konnten pro Stunde am Limmatquai 3.5, am Cella-Platz 4.0 und am Bahnhof Hardbrücke 4.2 Personen befragt werden. Zu Randstunden (z.B. Frühmorgens an der Langstrasse) oder am Wochenende am Bahnhof Hardbrücke waren nur wenige Personen in den öffentlichen Räumen anzutreffen.

4.1.2. ÜBERSICHT ÜBER DIE SOZIODEMOGRAFISCHEN MERKMALE DER BEFRAGTEN

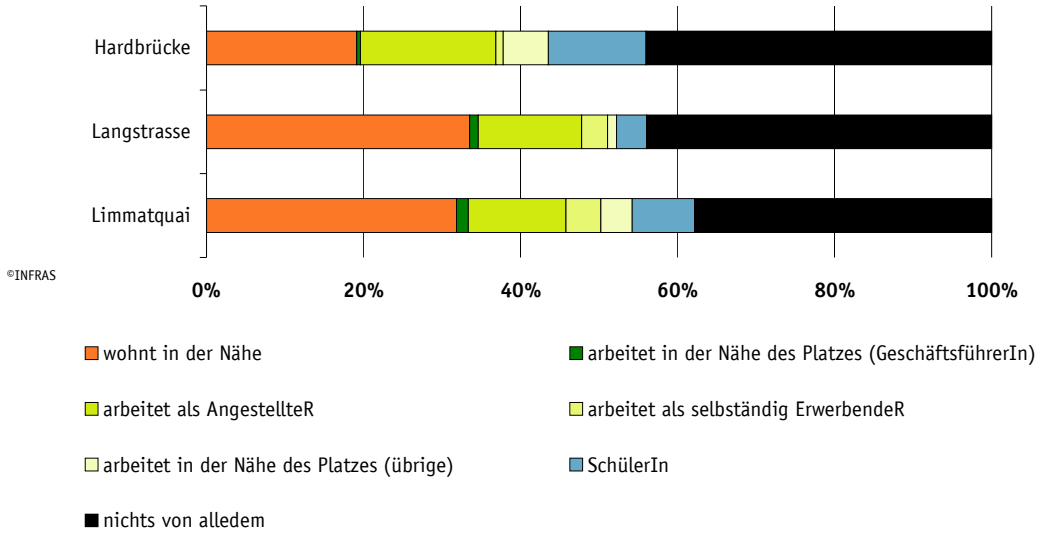
Eine grobe Einteilung der befragten Personen in Wohn- oder Arbeitsbevölkerung, SchülerInnen oder weitere Kategorien kann der Figur 5 entnommen werden. Figur 4 zeigt die Durchmischung nach Alter und Geschlecht. Figur 6 zeigt den Anteil deutsch- und fremdsprachiger Personen und Figur 7 erläutert die Zusammensetzung der Fremdsprachigkeit nach Sprachen. Insgesamt besitzt ein ansehnlicher Anteil (knapp 15% am Limmatquai und am Bahnhof Hardbrücke und 17% an der Langstrasse) der befragten Personen eine nicht-deutsche Muttersprache. Eine feinere Typisierung der befragten Gruppen kann den jeweiligen Abschnitten zu den einzelnen Plätzen entnommen werden (Kapitel 4.2.2 und 4.2.3 für das Limmatquai, Kapitel 4.3.2 und 4.3.3 für den Cella-Platz an der Langstrasse und Kapitel 4.4.2 und 4.4.3 für den Bahnhof Hardbrücke).

BEFRAGTE PERSONEN NACH ALTER UND GESCHLECHT



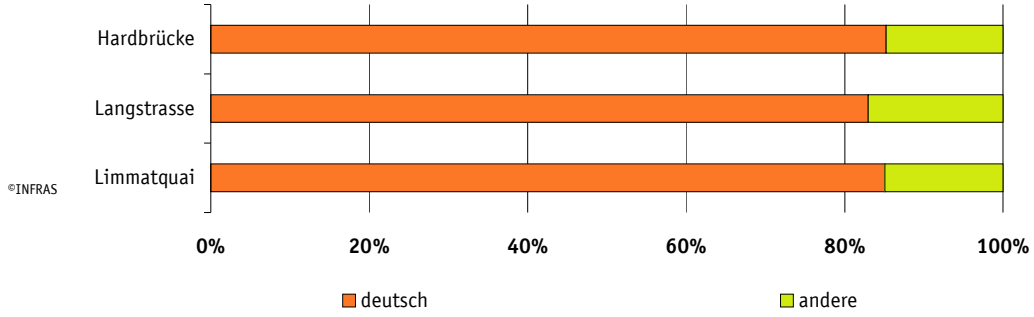
Figur 4 Durchmischung der befragten Personen nach Alter und Geschlecht.

TYPISIERUNG DER BEFRAGTEN PERSONEN



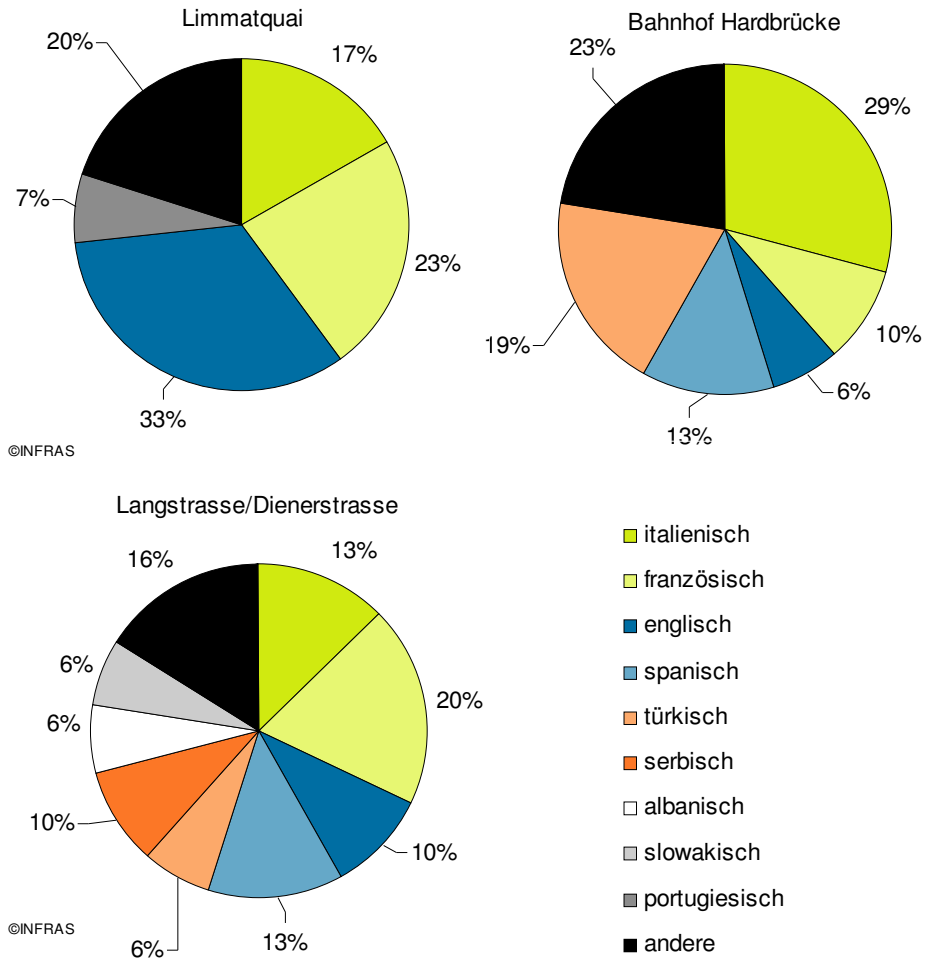
Figur 5 Unterteilung der befragten Personen in Wohn- oder Arbeitsbevölkerung, SchülerInnen oder weitere Kategorien.

SPRACHKENNTNISSE DER BEFRAGTEN PERSONEN



Figur 6 Unterteilung der befragten Personen in Deutsch- und Fremdsprachige.

VERTEILUNG DER NICHTDEUTSCHEN MUTTERPSRACHEN



Figur 7 Verteilung der nichtdeutschen Muttersprachen der Befragten an den verschiedenen Plätzen. Es muss beachtet werden, dass bei diesen Darstellungen von Personen, die nicht fliessend deutsch sprachen, nur geringe Fallzahlen dargestellt sind (n= 30 für das Limmatquai bzw. n=31 für den Bahnhof Hardbrücke und den Cella-Platz an der Ecke Langstrasse/Dienerstrasse). Für die Zuteilung, ob ein Befragter eine andere Muttersprache als die deutsche besitzt, beurteilten die Befragenden die effektiven deutschen Sprachkenntnisse aufgrund der Ausdrucksfähigkeit des Befragten. Personen, die perfekt Schweizerdeutsch gesprochen haben, wurden nicht in diese Kategorie gezählt, unabhängig davon welche Sprache ihre Mutter wirklich spricht. Beurteilungsbasis bildet also vielmehr die Sprachfähigkeit als die eigentliche Muttersprache.

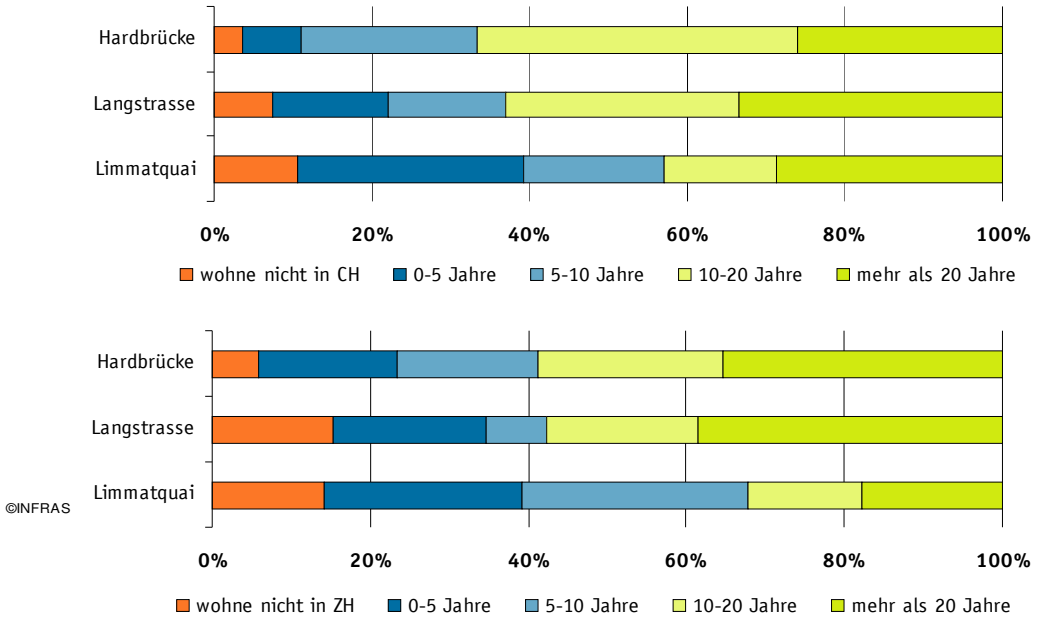
Von den PassantInnen mit nicht-deutscher Muttersprache gaben am Limmatquai 33% (zehn Personen) an englisch, 23% französisch, 17% italienisch und 7% portugiesisch als Muttersprache zu haben. Zahlreiche weitere Nationalitäten[4] halten sich an diesem stark touristisch geprägten Platz auf. Die fremdsprachigen PassantInnen an der Langstrasse setzen sich zu 20% (6 Personen) aus Personen mit französischer Muttersprache zusammen, gefolgt von je 13% italienisch und spanisch sprechenden.[5] Am Bahnhof Hardbrücke gaben 29% (9 Personen) der Befragten mit nichtdeutscher Muttersprache an,

4 z.B. Türken, Serben, Niederländer, Pakistaner, Vietnamesen, Griechen

5 Als weitere Muttersprachen wurden an der Langstrasse serbisch, englisch, albanisch, slowakisch, türkisch, portugiesisch, hindi, tamil, polnisch und griechisch angegeben.

italienisch als Muttersprache zu haben, 19% türkisch, 13% spanisch, 10% französisch und 6% englisch[6]. Wegen der relativ kleinen Stichprobe zu Personen mit Nichtdeutscher Muttersprache, sind die Grafiken in Figur 7 als Momentaufnahmen und nicht als durchschnittliche repräsentative Zusammensetzung der fremdsprachigen PassantInnen zu verstehen.

DAUER DES WOHNSITZES DER BEFRAGTEN MIT NICHTDEUTSCHER MUTTERSPRACHE IN DER SCHWEIZ BZW. ZÜRICH



Figur 8 Dauer des Wohnsitzes der Befragten mit nichtdeutscher Muttersprache in der Schweiz bzw. in Zürich. Für die Zuteilung, ob ein Befragter eine andere Muttersprache als die deutsche besitzt, beurteilten die Befragenden die effektiven deutschen Sprachkenntnisse aufgrund der Ausdrucksfähigkeit des Befragten. Personen, die perfekt Schweizerdeutsch gesprochen haben, wurden nicht in diese Kategorie gezählt, unabhängig davon welche Sprache ihre Mutter wirklich spricht. Beurteilungsbasis bildet also vielmehr die Sprachfähigkeit als die eigentliche Muttersprache (n= 30 für das Limmatquai bzw. n=31 für den Bahnhof Hardbrücke und den Cella-Platz an der Ecke Langstrasse/Dienerstrasse).

Figur 8 zeigt, dass der Anteil der nicht in der Schweiz wohnhaften Befragten wie erwartet am Limmatquai am höchsten ist. Die Grafik veranschaulicht jedoch nicht der Anteil der fremdsprachigen und nicht ansässigen Personen am Limmatquai sondern nur der Anteil der dort Befragten. Der wahre Anteil der TouristInnen am Limmatquai dürfte weit höher liegen als dies die Umfrageresultate zeigen, da bei der Befragung die Touristen bewusst weniger oft befragt wurden. An der Langstrasse wurden anteilsmässig am meisten Personen mit nicht deutscher Muttersprache, die ausserhalb von Zürich wohnen, befragt (z.B. fremdsprachige Tagestouristen). Generell ist die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der fremdsprachigen Befragten in der Schweiz und in Zürich am Limmatquai am kürzesten.

6 Als weitere Muttersprachen wurden am Bahnhof Hardbrücke portugiesisch, arabisch, albanisch, serbisch, slowakisch, holländisch und chinesisch angegeben.

4.2. BEFRAGUNGSERGEBNISSE ZUM MITTLEREN LIMMATQUAI

4.2.1. BESCHREIBUNG DES LIMMATQUAIS

Das neue Limmatquai wurde als moderne, innerstädtische, noble und zurückhaltende Flaniermeile gestaltet. Es ist – im Gegensatz zur offenen Seepromenade – vielmehr als urbaner Repräsentationsraum denn als ein Raum für Erholungssuchende zu verstehen.

Das Limmatquai – früher auch Sonnenquai genannt – war schon im 20. Jahrhunderts eine der wichtigsten Verkehrsadern in der Innenstadt. Bis im Jahr 2004 wurde es, abgesehen von zwei Tramlinien, täglich von rund 19'000 Autos benützt. Die Verkehrsberuhigung des Limmatquais war jahrelang ein städtisches Politikum. Schliesslich wurde 2004 das Limmatquai verkehrsberuhigt und bis 2006 zu einer Flanierzone umgebaut. Seit dem 26. September 2004 ist das Limmatquai für den Durchgangsverkehr gesperrt. Nach neunmonatiger Bauzeit wurde das neue Limmatquai am Einweihungsfest vom 2. und 3. Dezember 2006 der Bevölkerung von Zürich übergeben.

Die Aufwertung und die Neugestaltung des mittleren Limmatquais (vgl. Perimeter dargestellt in Figur 1) haben auf den Verkehrsablauf in der Innenstadt auch in den Verkehrsspitzenstunden (16 bis 18 Uhr) keinen negativen Einfluss. Zu diesem Schluss kommt eine Verkehrsstudie, die den Verkehrsablauf vor und zwei Jahre nach der Sperrung vergleicht. Der einst dem Limmatquai entlang fahrende Autoverkehr konnte erfolgreich auf die benachbarten Umfahrungsrouten umgelagert werden.[7] Anstelle des Auto-Durchgangsverkehrs entstanden grosszügige gepflasterte Fussgängerzonen auf beiden Seiten der zentralen Velo- und Tramspur. Ein neuer Platz direkt am Wasser mit 600 m^2 Fläche und einem Café steht seitdem für verschiedene Aktivitäten bereit. Ein Baum musste dem Platz weichen. Neu zieren jedoch 19 Chinesische Schnurbäume den Abschnitt zwischen Rudolf-Brun-Brücke und Central (diese liegen ausserhalb des Befragungsperimeters). Neu ist auch die Schiffanlegestelle „Limmatquai“, die seit April 2007 von den Limmatschiffen bedient wird. Das Kunstgussgeländer an der Limmat zwischen Rathaus und Utoquai erscheint frisch saniert und frei von Rost. Darin integriert sind auch die neuen Tramelektrizitätssockel und -masten. An der Strassenbeleuchtung wurde nichts geändert. Die Ufergestaltung – durch wasserbauliche Vorgaben eingeschränkt – besticht durch eine klare, harte Ufermauer. Ebenfalls steht ein neuer, robuster und kostengünstiger Sitzbanktyp (Kombination aus Metall und Hartgummi) am Limmatquai. Insgesamt findet man 15 Stück davon verteilt auf dem neuen Platz beim Rathauscafé, bei der Münsterbrücke sowie an den beiden Tramhaltestellen. Die Tramhaltestelle ist nun überdacht und liegt oberhalb der Rudolf-Brun-Brücke (früher war sie weiter flussabwärts platziert). Zum Teil wurde der Asphalt- mit einem Natursteinbelag ersetzt. Die Pflasterung fügt sich harmonisch ins Stadtbild ein, ist zugleich flacher als der vorherige Belag und somit auch mit Rollstühlen und Kinderwagen komfortabel befahrbar. Die Zonen der Tramhaltestelle wurden hingegen erhöht um einen ebenerdigen Einstieg zu ermöglichen. Erneuert wurden auch die Infrastrukturleitungen und das Entwässerungssystem im Boden (Medienmitteilung Tiefbauamt der Stadt Zürich vom 29.11.06). Tabelle 1 gibt einen Überblick über die alten und neuen Elemente des Limmatquais. Fotos, die das Limmatquai vor und nach der Neugestaltung zeigen, sind im Anhang platziert.

Auf der Gemüsebrücke (Rathausbrücke) werden seit September 2004 jeden Samstag zwischen 6.00 und 12.00 h Blumen, Früchte, Gemüse und andere Frischwaren verkauft. Zudem habe die Gemüsebrücke eine grosse Bedeutung als Versammlungsort und Treffpunkt für die Anwohnenden im Quartier. Geplant ist eine Sanierung dieser Brücke (evtl. mit überdachter Nutzung).

[7] Auf diesen Alternativrouten wiederum wird der Verkehr mehrheitlich flüssig abgewickelt. Die Verkehrsbelastung ist sogar etwas geringer als vorausgesagt. Mehr Verkehr als prognostiziert zirkuliert hingegen über die Rudolf-Brun-Brücke.

VERGLEICH VON ELEMENTEN DES LIMMATQUAIS VOR UND NACH DER NEUGESTALTUNG

Gestalterisches Ziel

› Zurückhaltende noble Flanierachse mit punktuellen Aufenthaltsmöglichkeiten (bewusst nicht wie Seeuferpromenade -> Erholungsnutzung)
› Urbaner, innerstädtischer Repräsentations- und Aufenthaltsraum
› Moderne und noble, stilistisch jedoch einfache, geradlinige Elemente
› Kernnutzung ist das „Promenieren"

Element	vorher / früher	nachher / heute
Hauptaufenthaltsorte	› Passagen und Boulevardcafés entlang der Häuser › Auf Treppe des Platzes	› Rathausplatz › Tramhaltestelle › Bänke entlang Promenade › Schiffanlegestelle › Passagen und Boulevardcafés entlang der Häuser (eher mehr Cafés zu Strasse/Tram hin als früher)
Platz bei Rathausbrücke	› Gärtli zum Café › Abschluss zur Limmat und Aufenthaltsmöglichkeiten zerstückelt › Keine Bänke (nur Tische/Stühle bei Café) › 4 Bäume (und Grünzeugs in Kisten) › Breite Treppe zur Limmat mit Erweiterung/Plattform unten an der Limmat › Platzaufteilung 1/3 Café, 1/3 Treppe zur Limmat, 1/3 Platz mit 2 Bäumen	› Grosszügiger neuer Platz › Offen, wenig zerstückelt › Cafe ist nicht durch Mauer separiert von Platz, freier Raum zwischen Aussenbestuhlung Rathauscafé und öffentlichem Platz › Gerader Abschluss zur Limmat hin › Neue Bänke (Lehne) › Keine Bäume mehr beim Platz (neue Bäume entlang Limmat unterhalb Rudolf-Brun-Brücke) › Schmaler Treppendurchgang, dafür „Balkon" als Vorgespann zum Platz auf ganzer Platzbreite, auch mit Bänken und Abfalleimern
Rathausbrücke (Gemüsebrücke)	› Holzbänke auf beiden Seiten entlang der Brücke mit auf beide Seiten kippbare Lehnen › Quader auf der Brücke › Lampenkandelaber und Tragkonstruktion Essstände/Pavion leuchtend blau	› Sitzbalken (ohne Lehne) auf beiden Seiten entlang der Brücke › Brücke wurde in der Mitte „ausgeräumt" (Beseitigung von Hindernissen wie die Quader) › Lampenkandelaber und Tragkonstruktion Essstände/Pavion neutral/schwarz
Bänke	› Keine Bänke, Sitzgelegenheiten nur auf Treppen zur Limmat herunter (bei Platz unterhalb Rathausbrücke und Zugänge zw. Rathaus- und Münsterbrücke	› Neue Bänke (mit Lehne) bei Rathausplatz/-café › Neu Bänke (ohne Lehne) bei Platz unterhalb Münsterbrücke › Rathausbrücke: andere Bänke (ohne Lehne)
Bäume	› Vier Bäume beim Rathauscafé	› Bäume beim Rathauscafé gefällt › Neue Baumreihe unterhalb Rudolf-Brun-Brücke bis Bahnhofbrücke
Tramhaltestelle	› Unterhalb Rudolf-Brun-Brücke › Ohne Dach	› Oberhalb Rudolf-Brun-Brücke › Mit Dach
Schiffanlegestelle	› Keine Anlegestelle für das Limmatschiff am Limmatquai zwischen Rathaus- und Rudolf-Brun-Brücke	› Neue Anlegestelle „Limmatquai" für das Limmatschiff zwischen Rathaus- und Rudolf-Brun-Brücke
Bodenbelag	› Promenade/Trottoir: Asphalt › Hoher Randstein/Absatz zur Strasse hin	› Promenade/Trottoir: Natursteinbelag › Tram-/Veloverkehrsfläche: Asphalt
Beleuchtung		› Keine Änderung bzw. kein Neues Licht

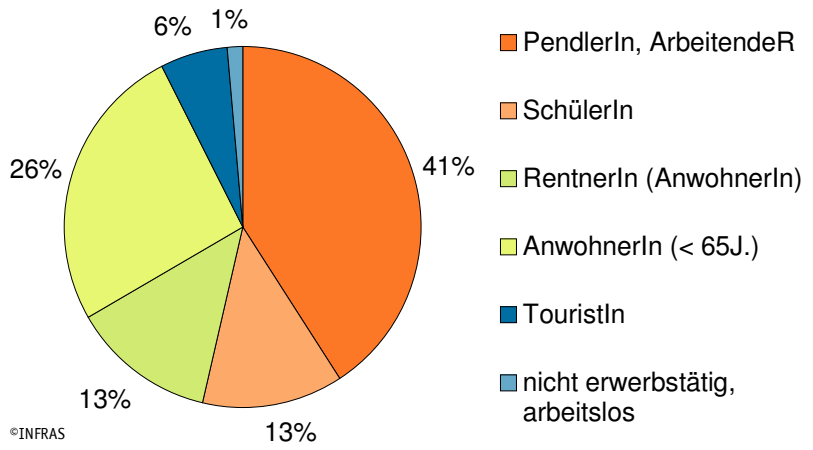
VERGLEICH VON ELEMENTEN DES LIMMATQUAIS VOR UND NACH DER NEUGESTALTUNG		
Verkehr	› Separate Autospur › Autos entlang ganzes Limmatquai, Durchgangsverkehr in beide Richtungen › Velos auf Strasse, kein separater Veloweg	› Tram und Autos heute auf gleicher Spur › Autos nur von Rudolf-Brun-Brücke das Limmatquai abwärts, zwischen Münsterbrücke und Rathausbrücke und zwischen Rathaus- und Rudolf-Brun-Brücke nur in eine Richtung flussabwärts (zur Rudolf-Brun-Brücke hin) › Velos grundsätzlich auf/neben Tramgleisen, mit Ausweichmöglichkeiten, kein separater Veloweg
Quaiabschluss zwischen Rathaus- und Rudolf-Brun-Brücke	› Abschluss: über Wasser hängende Kragplatte (aus den 50er Jahren) › Altes Geländer mit vorgelagerten, frei stehenden Strommasten (Tramelektrizität)	› Neue Natursteinmauer als Abschluss bis zum Wasser hinunter › Etwas weniger Fläche, da nicht mehr überhängend (wasserbauliche Auflagen vom AWEL) › Neues Gusseisengeländer mit neuen integrierten Sockeln für Strommasten (Tramelektrizität)
Quaiabschnitt zwischen Münster- und Rathausbrücke	› Quaiabschluss: Steinmauer bis zum Wasser › In Geländer integrierte Strommasten › Kleines Trottoir, asphaltiert › Keine Bänke	› Keine Änderungen an Geländer und Quaiabschluss › Verbreiterung Trottoir, Öffnung bis zu Tramschienen, Natursteinbelag › Neue Bänke (ohne Lehnen, breit)

Tabelle 1 Beschreibung der Elemente des mittleren Limmatquais vor und nach der Neugestaltung.

4.2.2. TYPISIERUNG DER BEFRAGTEN PERSONEN

Figur 9 gibt einen Überblick über die Funktion der befragten PassantInnen. Die Mehrheit der befragten Personen kann demnach der Kategorie der Pendler bzw. Arbeitenden (41%), der AnwohnerInnen (26%), der SchülerInnen (13%) oder den RentnerInnen (13%) zugeordnet werden. Die übrigen 7% der Befragten sind entweder TouristInnen oder nicht erwerbstätige unter 65-jährige.

FUNKTION DER AM LIMMATQUAI BEFRAGTEN PERSONEN



Figur 9 Einteilung der befragten PassantInnen des mittleren Limmatquais in verschiedene Funktions-/Nutzungsgruppen (n=201).

4.2.3. NUTZUNG DES MITTLEREN LIMMATQUAIS

Die Hauptaufenthalts- und somit auch Befragungsorte am mittleren Limmatquai sind:

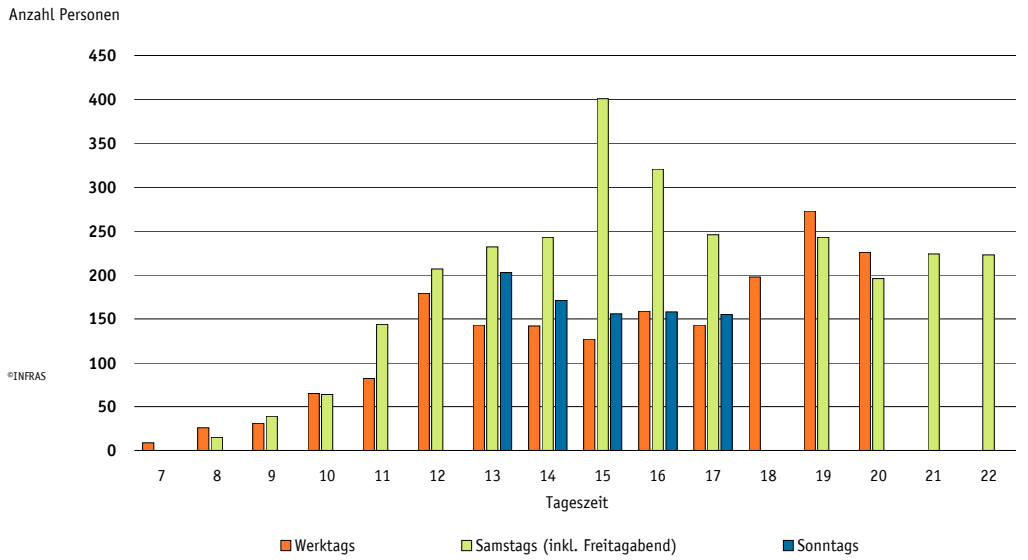
› die Tramhaltestelle oberhalb der Rudolf-Brun-Brücke, mit Bänken,
› die Schiffanlegestelle „Limmatquai“,
› der neu gestaltete Platz mit Rathauscafé,
› die Passagen und Boulevardcafés entlang der Häuser,
› der Platz bei der Rathausbrücke (Gemüsebrücke).

Die Figur 10 zeigt die Frequentierung des mittleren Limmatquais im Tagesverlauf auf und zwar

a) werktags
b) an einem Freitagabend und Samstag (Markt, Einkaufen) und
c) an einem Sonntag (ohne Markt oder andere Aktivitäten).

Der Perimeter für die Frequenzzählungen am mittleren Limmatquai wurde aus praktischen Gründen kleiner gehalten als der Befragungsperimeter. In die Frequenzzählungen eingeschlossen wurde das Limmatquai von Höhe des Rathauses bis zur Schiffsanlegestelle Limmatquai (nur gut sichtbare Personen, ohne Personen in Restaurants auf der der Limmat gegenüberliegenden Seite), der Platz beim Rathauscafé, inkl. dem zur Limmat ausgerichteten Steg und die Rathausbrücke. Die Zählungen beinhalten also nur einen Bruchteil aller sich am Limmatquai gleichzeitig aufhaltenden Personen.

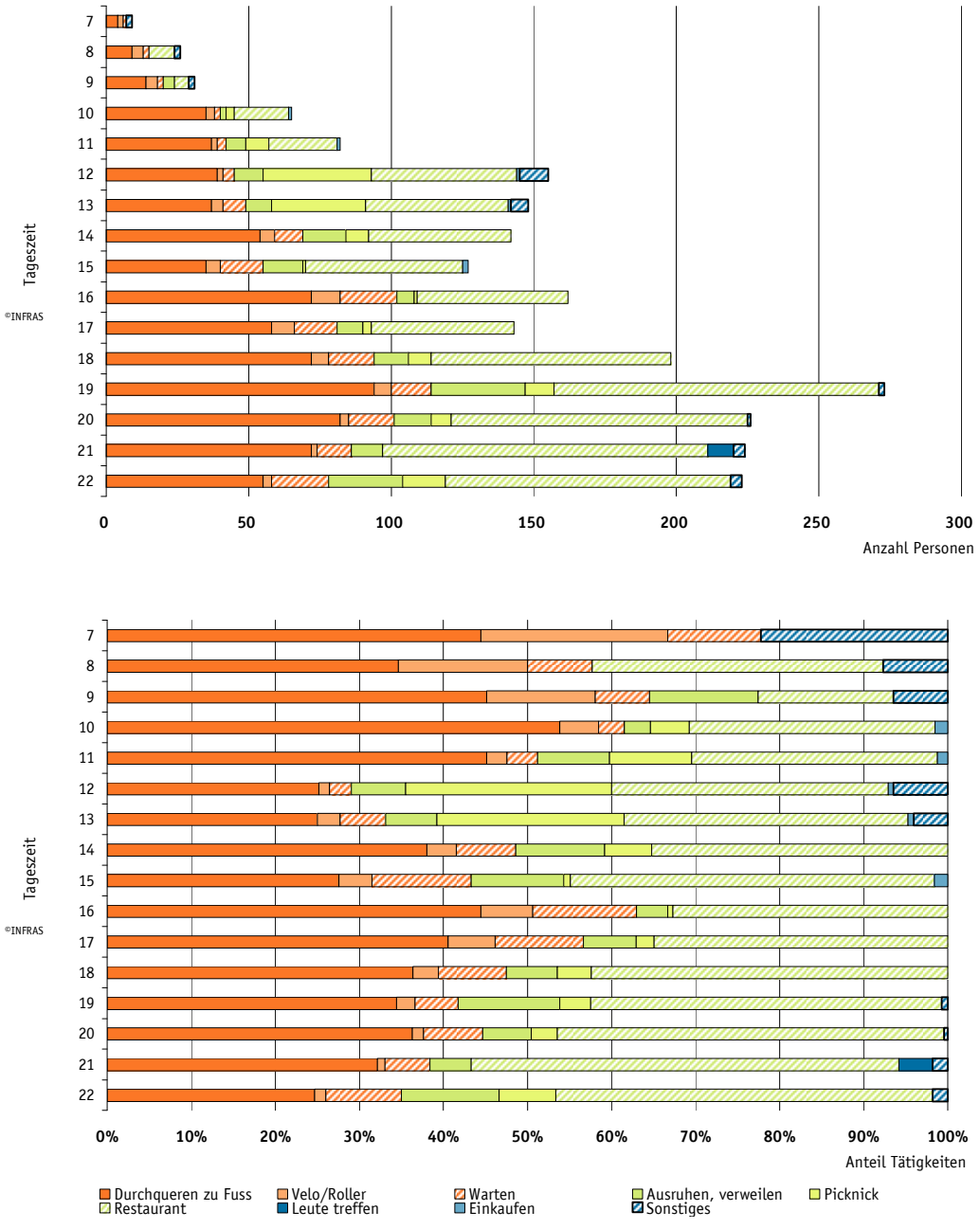
ANZAHL PASSANTINNEN AM LIMMATQUAI IM TAGESVERLAUF



Figur 10 Frequentierung des mittleren Limmatquais im Tagesverlauf a) werktags b) an einem Freitagabend und Samstag (Markt, Einkaufen) und c) an einem Sonntag (ohne Markt oder andere Aktivitäten) zu den Befragungszeitpunkten

Die Figur 11 zeigt die Beschäftigungen/Aktivitäten der PassantInnen im Tagesverlauf auf. Als Basis für diese Darstellung dient ein durchschnittlicher Wochentag ohne besondere Aktivitäten.

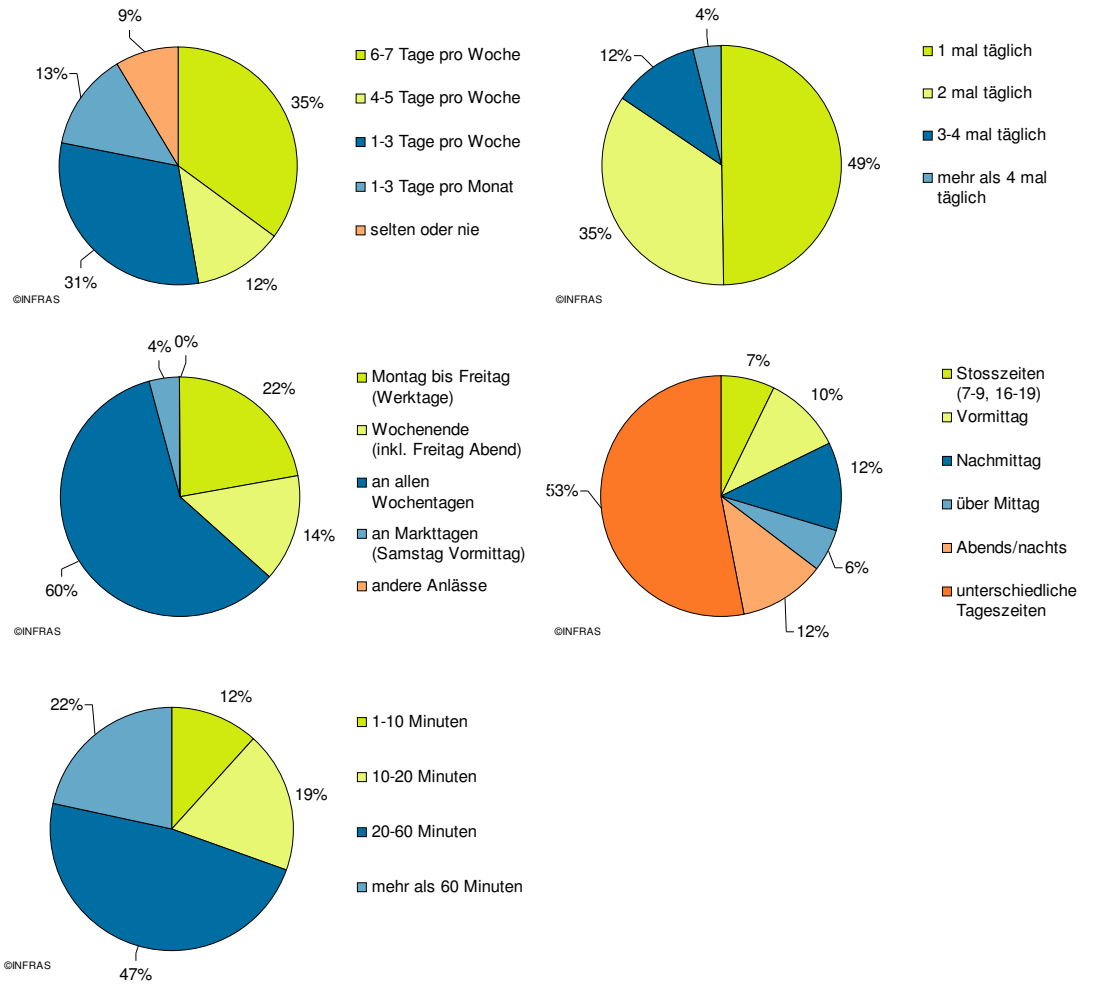
TÄTIGKEITEN AM LIMMATQUAI IM TAGESVERLAUF



Figur 11 Beschäftigungen/Aktivitäten der PassantInnen im Tagesverlauf. Dargestellt sind die absolute Anzahl der aktuellen Tätigkeiten (obere Grafik) und die Verteilung der Aktivitäten im Verlaufe eines Tages (untere Grafik). Als Basis für dient ein durchschnittlicher Wochentag ohne besondere Aktivitäten. Wenn Leute sowohl assen als auch sich mit anderen unterhielten (sich treffen) wurde dies der Kategorie „Essen" zugeteilt. Unter die Kategorie „Sonstiges" fallen Aktivitäten wie Bankomat bedienen, arbeiten bzw. umliegende Läden einrichten oder abräumen, Tauben füttern, oder fotografieren.

Figur 12 zeigt, an welchen Tagen das mittlere Limmatquai wie lange und wie oft besucht wird. Fast die Hälfte der Befragten hält sich mindestens 4 Tage pro Woche am mittleren Limmatquai auf, ebenfalls die Hälfte besucht den Platz an diesen Tagen lediglich einmal. Drei Fünftel der Befragten kommen an allen Wochentagen gemischt zum Limmatquai, 53% zu unterschiedlichen Tageszeiten. Mit 47% halten sich fast die Hälfte zwischen 20 und 60 Minuten am Limmatquai auf, 31% weniger als 20 Minuten, 22% über eine Stunde.

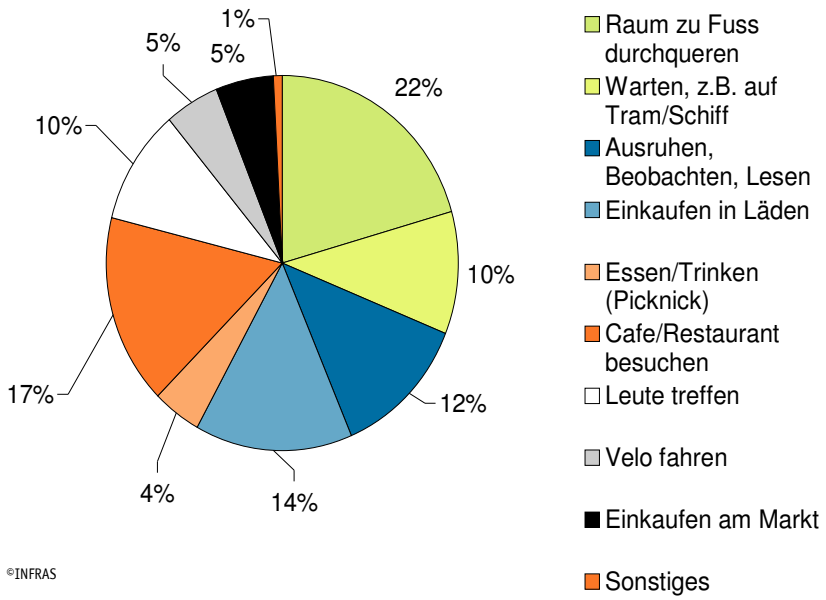
BESUCHSVERHALTEN AM LIMMATQUAI



Figur 12 Besuchsverhalten am mittleren Limmatquai (n= 197 bzw. 180).

In Figur 13 ist ersichtlich, dass die Besuchenden des Limmatquais dieses vor allem zu Fuss durchqueren (22% der Nennungen) und Cafés und Restaurants besuchen (17%). Ebenfalls häufige Nutzungen sind Einkaufen (14%), Verweilen (12%), Leute treffen und auf öffentliche Verkehrsmittel warten (je 10%). Auffallend ist zudem, dass viele Befragte sich relativ lange am Limmatquai aufhalten.

TÄTIGKEITEN DER BESUCHENDEN DES LIMMATQUAIS



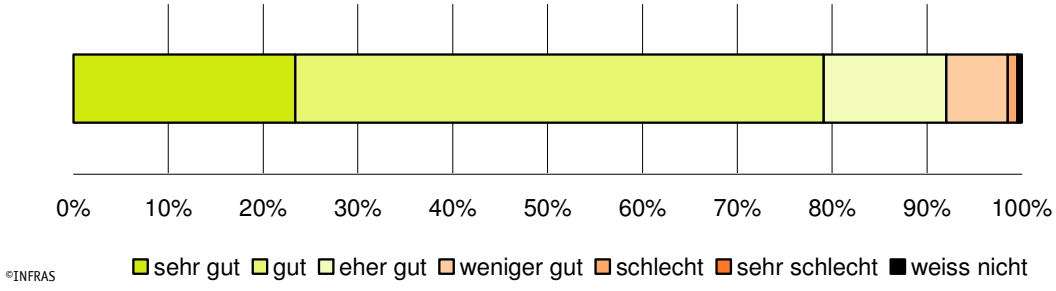
Figur 13 Tätigkeiten der Besuchenden des mittleren Limmatquais (Antwort auf die Frage: „Was machen Sie in der Regel am Limmatquai?"). Mehrfachnennungen möglich.

4.2.4. ZUFRIEDENHEIT MIT DEM LIMMATQUAI

Die generelle Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume wird mit einer Frage zur grundsätzlichen Zufriedenheit mit einem Raum erfasst. Die Antworten zu dieser Frage stehen übergeordnet zu den folgenden Fragen und repräsentieren die Aufenthaltsqualität eines öffentlichen Raumes insgesamt (Cockpit-Frage).

Das Limmatquai wird von über 90% der befragten Personen insgesamt positiv wahrgenommen, beinahe 80% der Personen geben sogar an, dass ihnen dieser Raum gut oder sehr gut gefällt. Nur zwei befragte PassantInnen gaben spontan an, dass ihnen das Limmatquai insgesamt schlecht gefällt, sehr schlecht gefiel es niemandem (vgl. Figur 14).

GEFALLEN AM LIMMATQUAI INSGESAMT (COCKPIT-FRAGE)



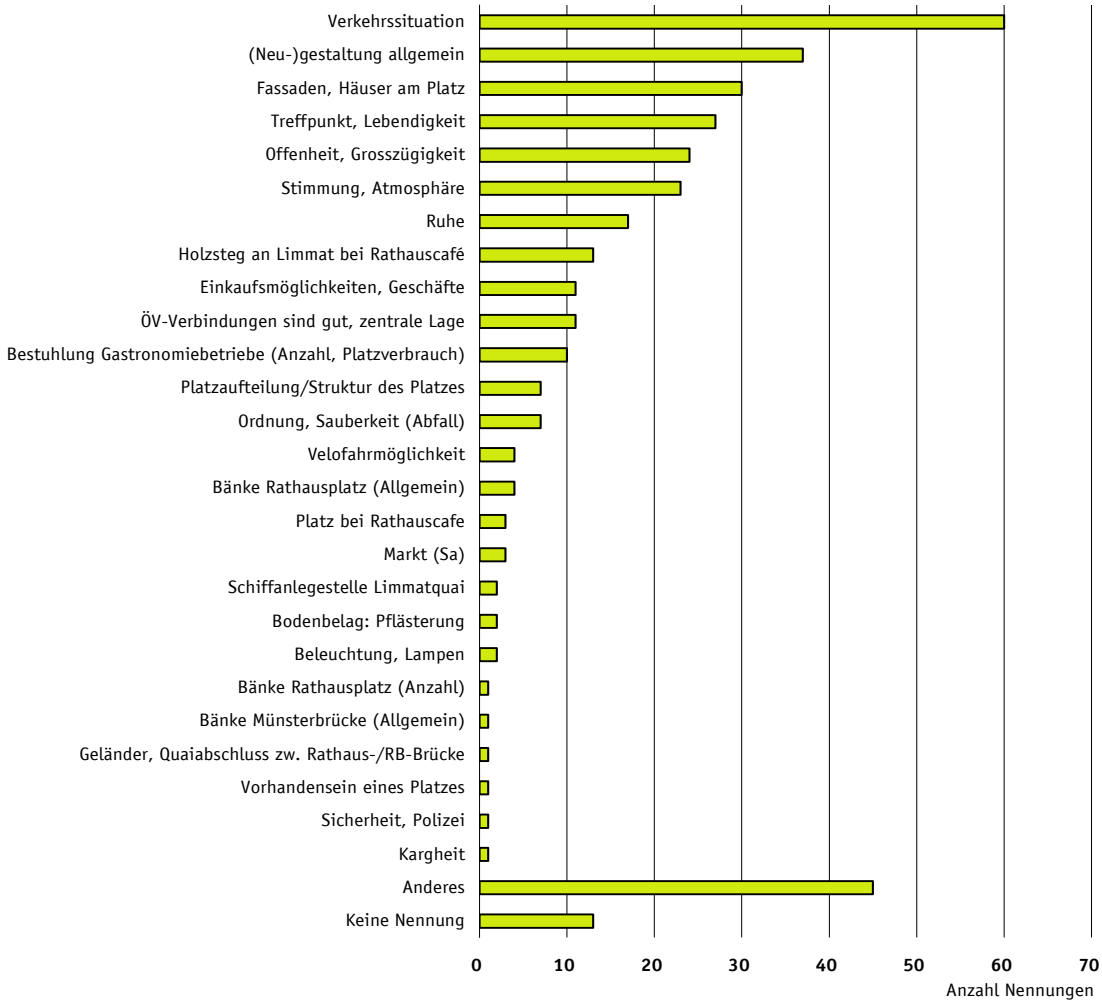
Figur 14 Antworten zur Frage: „Wie gut gefällt Ihnen das Limmatquai insgesamt?" (n = 201)

Spontanes Gefallen und Nichtgefallen

Gefragt wurde im Weiteren, was den Leuten am Platz spontan gut (vlg. Figur 15) bzw. weniger gut gefällt (vgl. Figur 16).

Als positiv werden insbesondere die jetzige Verkehrssituation (60 Nennungen), die Neugestaltung allgemein, die Häuser rund um den Platz, die Lebendigkeit und die Grosszügigkeit des Platzes sowie die am Limmatquai herrschende Stimmung wahrgenommen (vgl. Figur 15).

SPONTANES GEFALLEN AM LIMMATQUAI

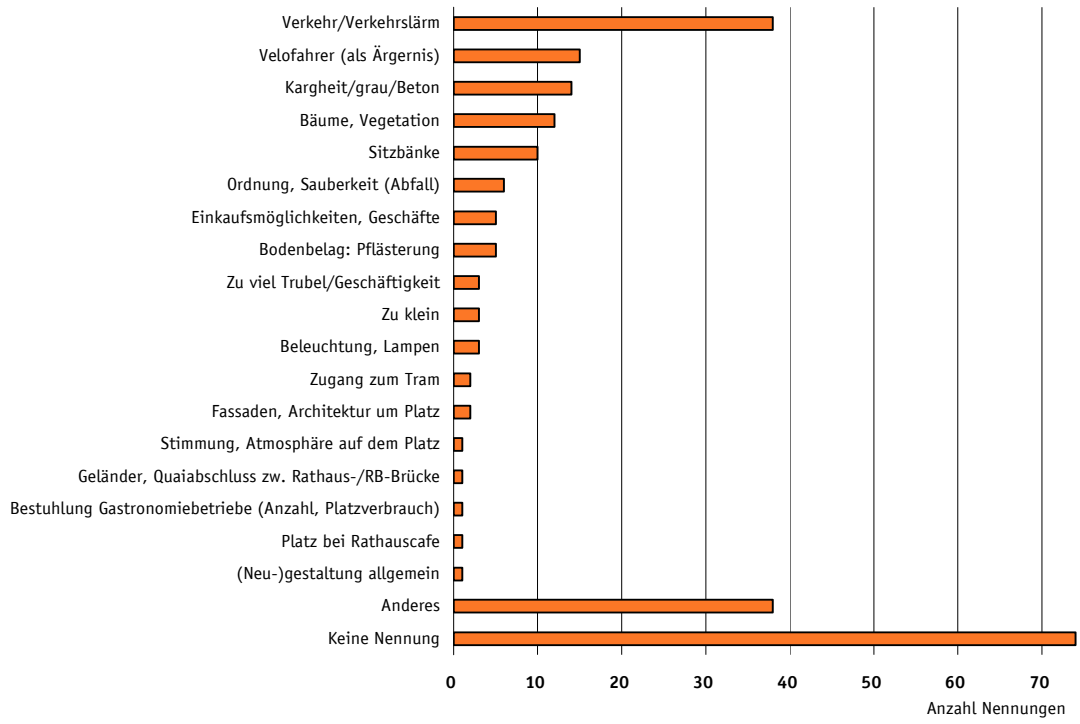


Figur 15 Antwort auf die offene Frage: „Was gefällt Ihnen gut?" n = 201, Mehrfachnennungen waren möglich, d.h. 361 Antworten wurden ausgewertet.

Der am mittleren Limmatquai am häufigsten negativ beurteilte Aspekt (38 Nennungen) ist der Verkehr. Es wurde vor allem bemängelt, dass zu viele nicht dazu berechtigte Fahrzeuge das Limmatquai befahren. Weitere oft negativ wahrgenommene Aspekte sind das Verhalten von Velofahrern, eine

karge Gestaltung und das Fehlen von Bäumen und Vegetation. 74 Befragte (37%) machten spontan keine negative Nennung.

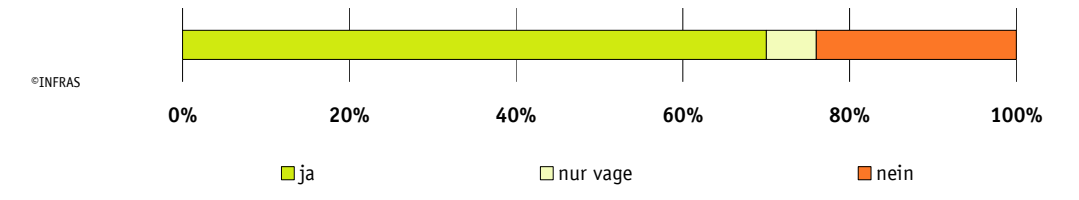
SPONTANES NICHT-GEFALLEN AM LIMMATQUAI



Figur 16 Antwort auf die offene Frage: „Was gefällt Ihnen weniger gut?“ n=201, Mehrfachnennungen waren möglich, d.h. 235 Antworten wurden ausgewertet.

Vergleiche vor und nach der Neugestaltung

ERINNERUNG AN DAS LIMMATQUAI VOR DER NEUGESTALTUNG

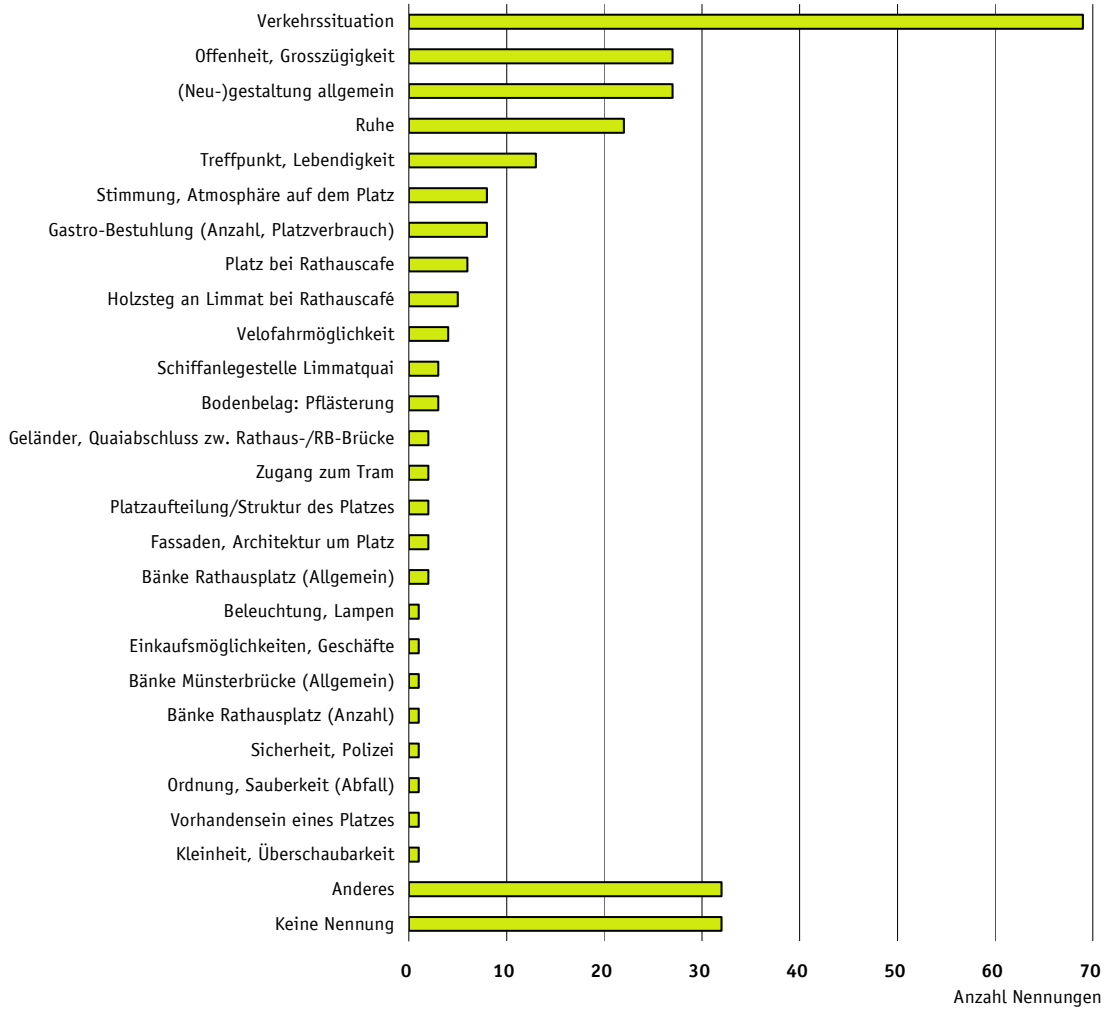


Figur 17 Antwort auf die Frage: Mögen Sie sich noch an das Limmatquai vor der Neugestaltung (vor 2004) erinnern?

Siebzig Prozent der befragten Personen mögen sich noch an das Limmatquai vor der Neugestaltung (vor 2004) erinnern, zusätzliche 6% der befragten Personen erinnern sich nur noch vage daran. Der

Rest der befragten Personen (24% der Befragten) gibt an, nicht (mehr) zu wissen, wie der Platz vor der Neugestaltung ausgesehen hat (vgl. Figur 17). Bei diesen Personen wurden keine Fragen zu einem Vergleich des Platzes vor und nach der Neugestaltung gestellt bzw. ausgewertet, d.h. die Auswertungen zu einem Vorher-Nachher-Vergleich beziehen sich nur auf eine Teilmenge der befragen Personen: Insgesamt erinnern sich 152 befragte Personen (76%) gut oder vage an den Platz vor der Neugestaltung.

BESSERES GEFALLEN AM LIMMATQUAI NACH DER NEUGESTALTUNG

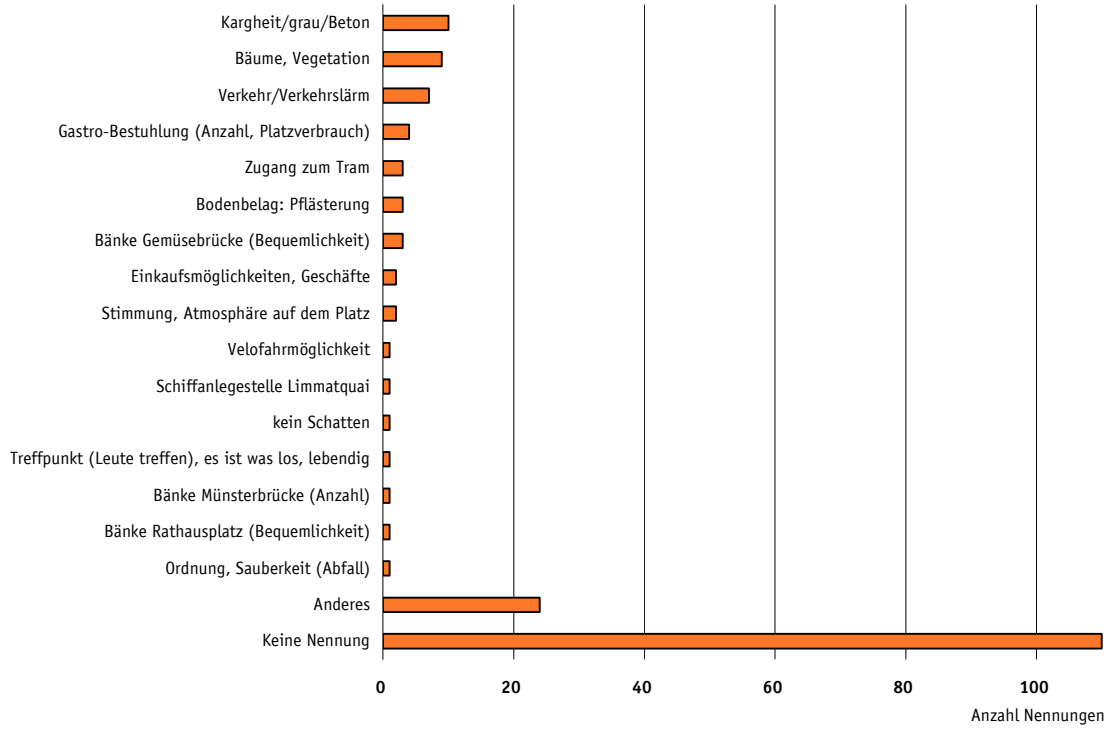


Figur 18 Antwort auf die offene Frage: Was gefällt Ihnen heute besser als früher? n=152 (nur Personen, die sich gut oder vage an den Platz vor der Neugestaltung erinnern), Mehrfachnennungen waren möglich, d.h. 277 Antworten wurden ausgewertet.

Beinahe 70 der befragten Personen, die sich an den Platz vor der Neugestaltung erinnern können, gaben spontan an, dass ihnen die Verkehrssituation besser gefällt als früher (Figur 18). Auch die neu gewonnene Grosszügigkeit sowie die Neugestaltung allgemein kamen gut an. Positiv hervorgehoben wurden auch die grössere Ruhe, die Lebendigkeit und die Atmosphäre am heutigen mittleren Lim-

matquai. Auch die neue Gastronomiebestuhlung, der Platz sowie der Holzsteg beim Rathauscafe, die Möglichkeit, Velo zu fahren sowie die neue Schiffsanlegestelle Limmatquai wurden positiv erwähnt.

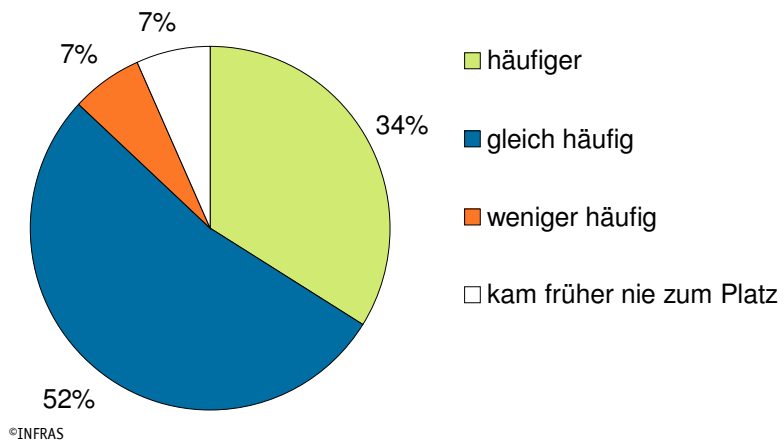
WENIGER GUTES GEFALLEN AM LIMMATQUAI NACH DER NEUGESTALTUNG



Figur 19 Antwort auf die offene Frage: Was gefällt Ihnen heute weniger gut als früher? Persönliche Befragung: n=152 (nur Personen, die sich gut oder vage an den Platz vor der Neugestaltung erinnern), Mehrfachnennungen waren möglich, d.h. 184 Antworten wurden ausgewertet.

Über 70% der Personen, die sich an den Platz vor der Neugestaltung erinnern mögen (110 von 152), fällt spontan nichts ein, was ihnen weniger gut gefallen könnte als früher (Figur 19). Am ehesten umstritten sind die Kargheit der Gestaltung, das Fehlen von Bäumen sowie die Verkehrssituation. Die Zahl der entsprechenden Nennungen ist jedoch vergleichsweise klein.

AUFENTHALTSHÄUFIGKEIT AM LIMMATQUAI VOR UND NACH DER NEUGESTALTUNG



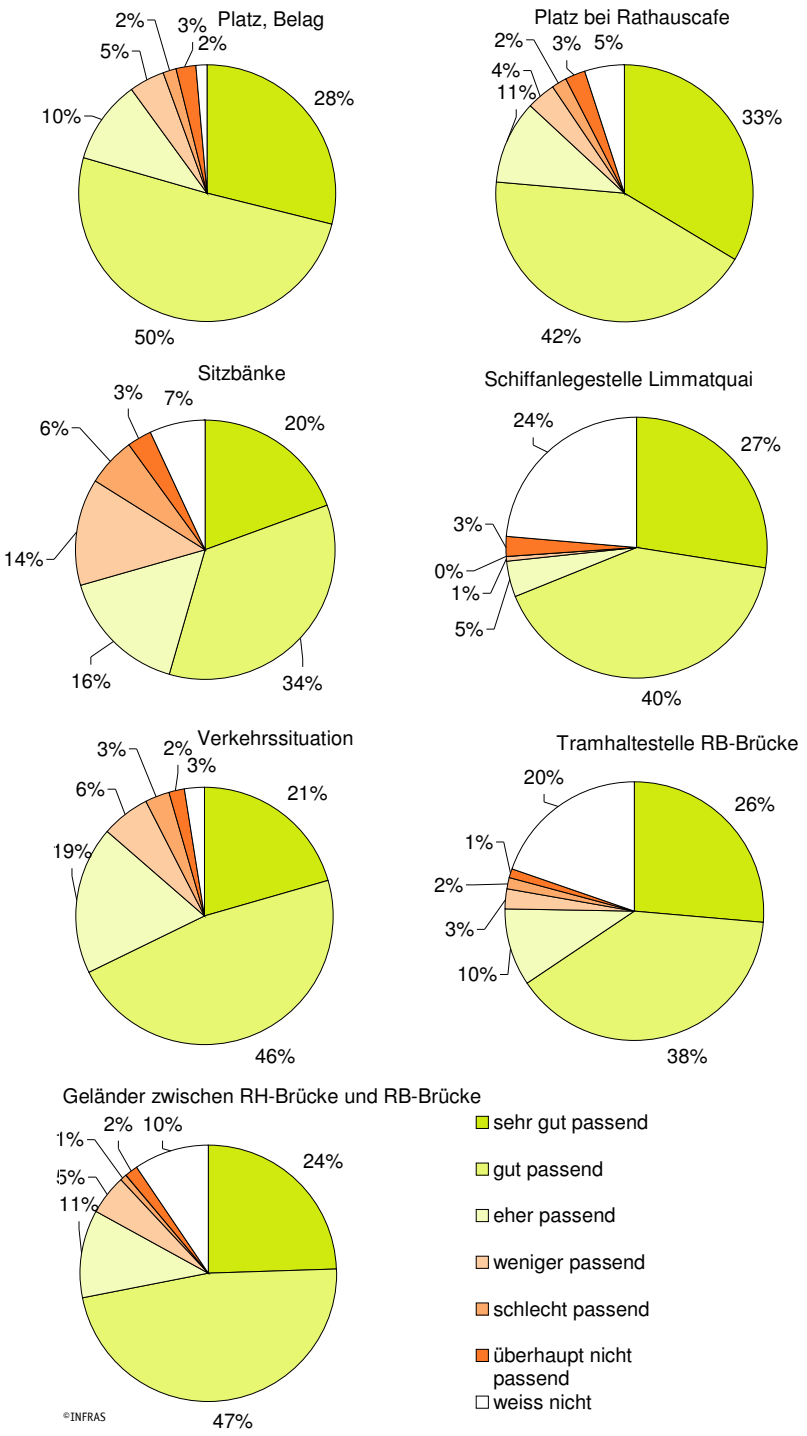
Figur 20 Vergleich der Aufenthaltshäufigkeit vor und nach der Neugestaltung des mittleren Limmatquais.

Zur Frage, ob man sich nach der Neugestaltung des Limmatquais häufiger oder weniger häufig dort aufhält, gaben gut die Hälfte (52%) der Befragten an, sich gleich häufig in diesem Raum aufzuhalten (vgl. Figur 20). Ein Drittel der Befragten hält sich nun häufiger am Limmatquai auf, während 7% weniger häufig anwesend sind. Dies bestätigt, dass das Ziel, am Limmatquai einen attraktiven städtischen Raum zu schaffen, erreicht wurde.

Zufriedenheit mit einzelnen Elementen des Limmatquais

Figur 21 fasst die Zufriedenheit der befragten PassantInnen mit einzelnen Elementen der Limmatquai-Neugestaltung zusammen. Die Farbskala bewegt sich von dunkelgrün (sehr zufrieden = Note 6), mittelgrün (zufrieden = Note 5) hellgrün (knapp noch zufrieden = Note 4) über hellorange (leicht unzufrieden = Note 3), mittelorange (unzufrieden = Note 2) zu dunkelorange (sehr unzufrieden = Note 1). Weiss dargestellt sind die Antworten von Personen, die keine Meinung zu den befragten Elementen hatten oder sich zu den Elementen nicht äussern wollten.

ZUFRIEDENHEIT MIT EINZELNEN ELEMENTEN AM LIMMATQUAI

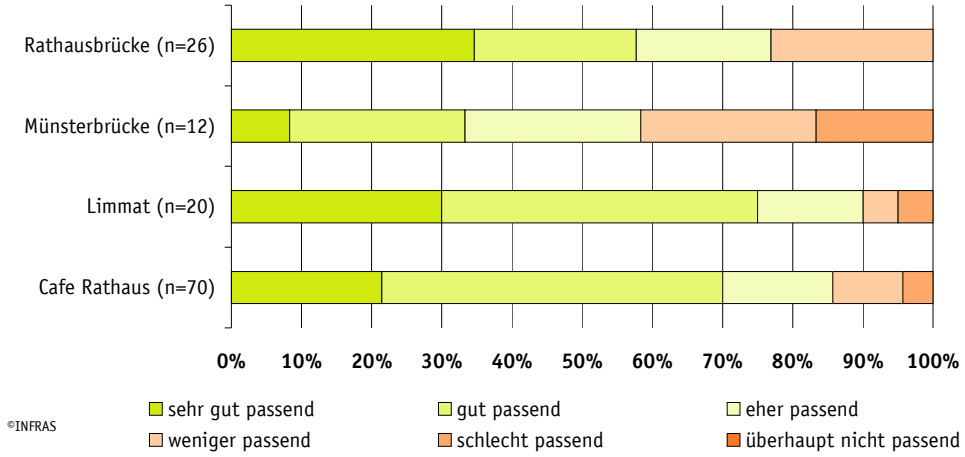


Figur 21 Zufriedenheit mit einzelnen Elementen am mittleren Limmatquai, n= 201. RH=Rathaus, RB=Rudof-Brun-Brücke.

Eine grosse Mehrheit von mindestens 70% der Befragten ist zufrieden[8] mit dem Bodenbelag des mittleren Limmatquais, dem Platz beim Rathauscafé, den Sitzbänken, der neuen Schiffanlegestelle Limmatquai, der Verkehrssituation, der versetzten und erneuerten Tramhaltestelle Rudolf-Brun-Brücke und dem neuen Geländer/Quaiabschluss zwischen Rathausbrücke und Rudolf-Brun-Brücke. Der Anteil der Unzufriedenen[9] bewegt sich bei allen Elementen unterhalb von 10%, mit Ausnahme der Verkehrssituation, mit der 11% der Befragten unzufrieden sind, und der Sitzbänke, die bei 23% keinen Gefallen finden.

Die Sitzbänke werden somit von den ansonsten sehr positiv aufgenommenen neuen Elementen am kontroversesten beurteilt. Da am mittleren Limmatquai verschiedene Typen von Sitzbänken anzutreffen sind, wird in Figur 22 noch eine genauere Analyse der Zufriedenheit mit einzelnen Sitzbanktypen vorgenommen.

ZUFRIEDENHEIT MIT VERSCHIEDENEN SITZBÄNKEN



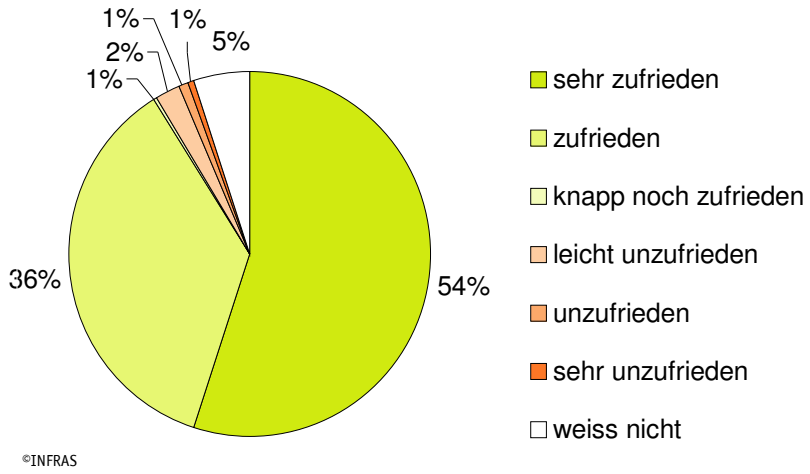
Figur 22 Zufriedenheit mit verschiedenen Sitzbänken am mittleren Limmatquai (unter Ausschluss der Antworten „weiss nicht").

Figur 22 zeigt, dass sich die Zufriedenheit mit den Sitzbanktypen an den verschiedenen Orten beträchtlich unterscheidet. Am Besten beurteilt werden die Bänke mit Lehnen an der unteren Hälfte des mittleren Limmatquais zwischen Rathaus- und Rudolf-Brun-Brücke (Platz beim Rathauscafé und entlang der Limmat). Diese werden von 85-90% der Befragten als „eher passend" bis „sehr gut passend" empfunden. Eine immer noch gute, aber doch vergleichsweise schlechtere Beurteilung erhalten die langen Bänke ohne Lehnen auf der Rathausbrücke (77% „eher" bis „sehr gut passend"). In diesem Vergleich am schlechtesten beurteilt werden die Bänke ohne Lehnen am oberen Ende des mittleren Limmatquais bei der Münsterbrücke, die von 58% als „eher" bis „sehr passend" eingeschätzt werden. Auffallend ist bei diesen Bänken auch, dass sie relativ oft als „schlecht passend" beschrieben wurden (17%). Allerdings stützt sich die Beurteilung dieses Bankstandorts auf lediglich 12 Befragungen.

8 d.h. „sehr passend" bis „eher passend"
9 d.h. „weniger passend" bis „überhaupt nicht passend"

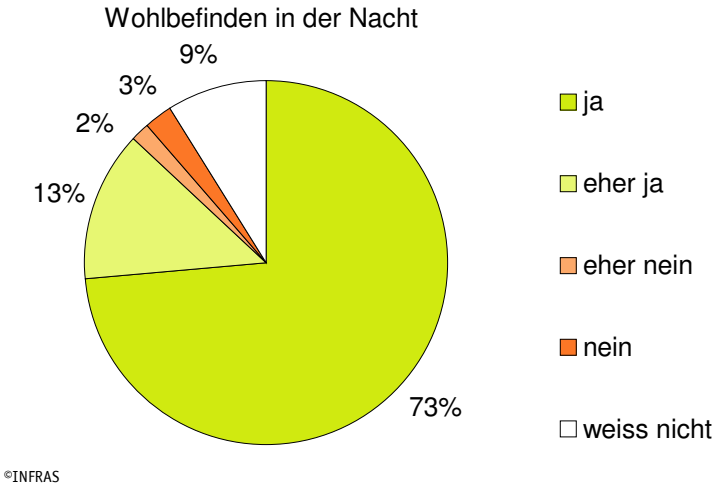
Die Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs (Tram/Schiff) am mittleren Limmatquai wird sehr positiv beurteilt. Über die Hälfte der Befragten sind sehr zufrieden, nur 4% sind leicht bis sehr unzufrieden, wie Figur 23 zeigt.

ZUFRIEDENHEIT MIT DER ZUGÄNGLICHKEIT ZUM ÖFFENTLICHEN VERKEHR



Figur 23 Antworten auf die Frage: „Wie zufrieden sind Sie mit der Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr (Tram, Schiff)?"

WOHLBEFINDEN UND SICHERHEITSEMPFINDEN IN DER NACHT AM LIMMATQUAI



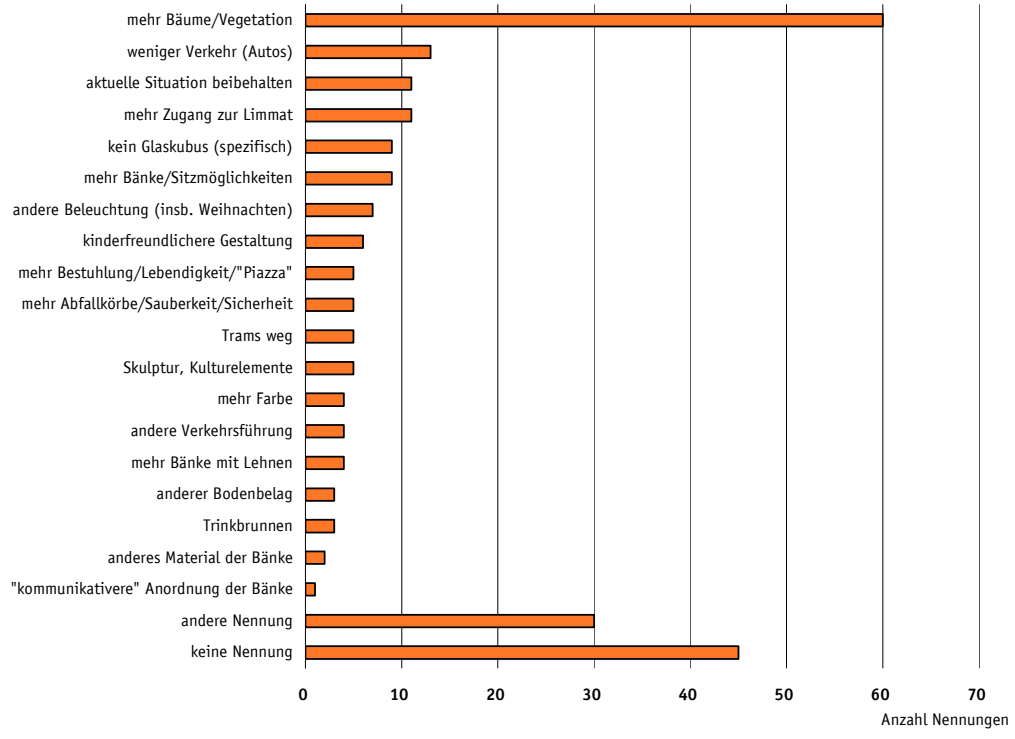
Figur 24 Antworten auf die Frage: „Fühlen Sie sich in der Nacht wohl am Limmatquai?"

Auch das Wohlbefinden und Sicherheitsgefühl in der Nacht wird von den Befragten mehrheitlich positiv beurteilt (Figur 24). Fast drei Viertel fühlen sich in der Nacht klar wohl am Limmatquai, nur 5% fühlen sich unwohl oder eher unwohl. Auch der Anteil der Befragten, welche keine Beurteilung vornehmen konnte, ist mit 9% recht klein, was anzeigt, dass das mittlere Limmatquai von den meisten Befragten auch am späteren Abend und in der Nacht frequentiert wird.

Wünsche an die Platzgestaltung

Obwohl Bäume oder andere Vegetation für die Altstadt nicht typische Elemente sind, wünschten sich etwa 30% der Befragten vor allem mehr Bäume und/oder Vegetation (60 Nennungen). Daneben war auch der Wunsch nach weniger Verkehr und mehr Zugang zur Limmat verbreitet, aber auch der Wunsch, die Situation so zu belassen, wie sie sich heute präsentiert. Ferner wurden ein Verzicht auf den Glaskubus, mehr Sitzmöglichkeiten und eine andere Beleuchtung (insbesondere Weihnachtsbeleuchtung) gewünscht. Etwa ein Fünftel der Befragten (45 Personen) nannten spontan keinen Wunsch (vgl. Figur 25).

WÜNSCHE AN DIE GESTALTUNG DES LIMMATQUAIS



Figur 25 Wünsche an die Gestaltung des mittleren Limmatquais.

4.3. BEFRAGUNGSERGEBNISSE ZUM CELLA-PLATZ (ECKE LANGSTRASSE/DIENERSTRASSE)

4.3.1. BESCHREIBUNG DES CELLA-PLATZES

Die platzartige Aufweitung der ansonsten recht engen Langstrasse an der Ecke Dienerstrasse, der heutige Cella-Platz, entstand durch den zurückversetzten Neubau der Liegenschaft Langstrasse 94 („Piranha-Bar") aufgrund der damaligen, heute revidierten Baulinien. Die Neugestaltung des kleinen Cella-Platzes (vgl. Perimeter dargestellt in Figur 2) wurde innerhalb kurzer Zeit umgesetzt. Das Projekt wurde ohne Wettbewerbsausschreibung vom TAZ selber entwickelt, da die Aufwertungsmassnahmen möglichst schnell erfolgen sollten. Es ist der erste realisierte Platz von insgesamt fünf Platzsituationen mit Aufwertungspotenzial entlang der Langstrasse. Der Planungsprozess begann Ende 2006, im September bis Oktober 2007 wurde die Neugestaltung realisiert, so dass der Platz schon im November 2007 eröffnet werden konnte. Zur Zeit der Befragungen hatte der Platz noch keinen Namen. Dieser wurde ihm erst im November 2008 verliehen.

Die Taxiplätze, früher mitten auf dem Platz, wurden seitlich in die Dienerstrasse verlegt. Zwei von drei Rosskastanien mussten krankheitshalber gefällt werden. Neue Bäume sind keine vorgesehen worden, da es einerseits ausreichend Schatten gibt und es andererseits kein geeigneter Baumstandort ist. Früher war der Platz ebenerdig (und für Taxis/Autos befahrbar), heute liegt er leicht erhöht, durch zwei Stufen und von der Strasse abgetrennt. Dies ermöglicht eine gezielte Raumabgrenzung, ein Fernhalten von parkierten Autos und eine Aufenthaltszone mit acht neuen Bänken. Neu ist auch ein Trinkbrunnen. Der EWZ-Kasten am Rande des Platzes blieb als Kompromiss einer schnellen Aufwertung als Überbleibsel des früheren Platzes bestehen. Er veranschaulicht mit seiner Aufschrift die informelle Bezeichnung des Platzes als „Piazza del Angelo".[10] Die Longstreet-Bar grenzt direkt an den Platz an und war früher ein Striplokal, welches heute als „normales" Partylokal bezeichnet werden kann. Tabelle 2 gibt einen Überblick über die Elemente des Platzes vor und nach der Neugestaltung.

[10] Der frühere Türvorsteher der Longstreet Bar, der erschossen wurde, hiess „Angelo".

VERGLEICH VON ELEMENTEN DES CELLA-PLATZES VOR UND NACH DER NEUGESTALTUNG

Gestalterisches Ziel

› Aufwertung des Platzes (kurze Planungs- und Realisierungszeit)
› Schaffung einer grösseren Platzfläche als Aufenthaltsraum
› Erhöhung der Aufenthaltsqualität dank Verlegung der Taxiplätze weg vom Platz

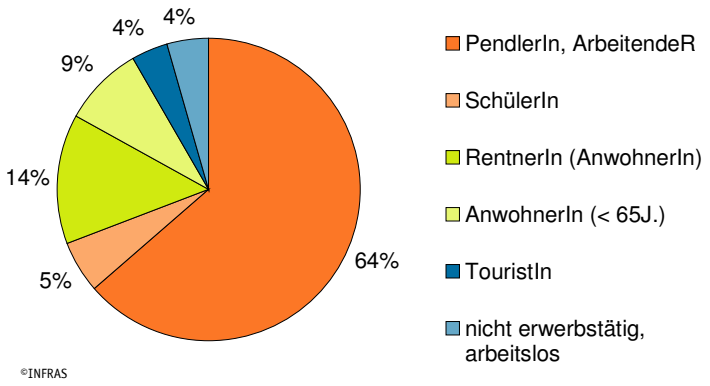
Element	vorher / früher	nachher / heute
Abgrenzung zur Strasse	› Keine Abgrenzung	› Stufen zur Strasse (Ecke Langstrasse/Dienerstrasse) hin › Stufen können auch als Sitzgelegenheit dienen
Bäume	› Drei Bäume über den Platz verteilt	› Krankheitsbedingte Fällung zweier Bäume, Baum am Südrand des Platzes (vor Longstreet Bar) bleibt erhalten
Brunnen	› Kein Brunnen	› Trinkbrunnen zur Strasse (Ecke Langstrasse/Dienerstrasse) hin
Taxistände	› Taxistände belegen Grossteil des Platzes	› Taxistände in Dienerstrasse verlegt
Bänke	› Abgesehen von der Aussenbestuhlung der Lokale am Platz keine Bänke	› Einige neue öffentliche Bänke auf dem Platz

Tabelle 2 Beschreibung der Elemente des Cella-Platzes an der Langstrasse vor und nach der Neugestaltung.

4.3.2. TYPISIERUNG DER BEFRAGTEN PERSONEN

Figur 26 gibt einen Überblick über die Funktion der befragten PassantInnen. Die Mehrheit der befragten Personen kann demnach der Kategorie der PendlerInnen bzw. Arbeitenden (64%), den SchülerInnen (5%), den RentnerInnen (14%) oder den AnwohnerInnen (9%) zugeordnet werden. Die übrigen 8% der Befragten sind entweder TouristInnen oder nicht Erwerbstätige unter 65-jährige. In der Kategorie RentnerInnen (d.h. AnwohnerInnen, die nicht mehr im Erwerbsalter sind) gibt es sehr viele männliche und nur wenige weibliche RentnerInnen (vgl. Figur 4).

FUNKTION DER AUF DEM CELLA-PLATZ BEFRAGTEN PERSONEN



Figur 26 Einteilung der befragten PassantInnen auf dem Cella-Platz in verschiedene Funktions-/Nutzungsgruppen (n=182).

4.3.3. NUTZUNG DES CELLA-PLATZES

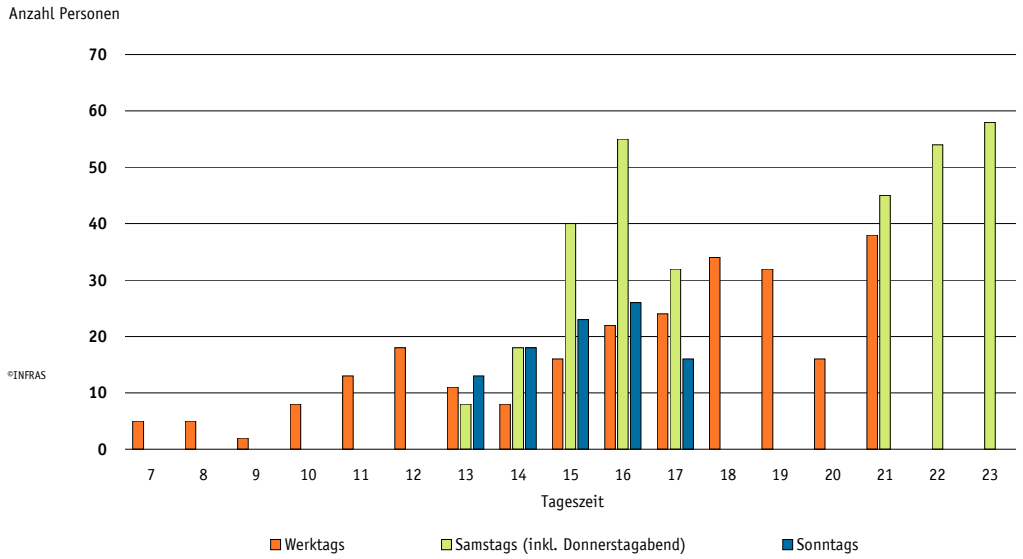
Figur 27 zeigt die Frequentierung des Cella-Platzes an der Langstrasse im Tagesverlauf auf und zwar

a) werktags,

b) am verlängerten Wochenende (Samstags sowie Donnerstagabend) und

c) am Sonntag.

ANZAHL PASSANTINNEN AUF DEM CELLA-PLATZ IM TAGESVERLAUF

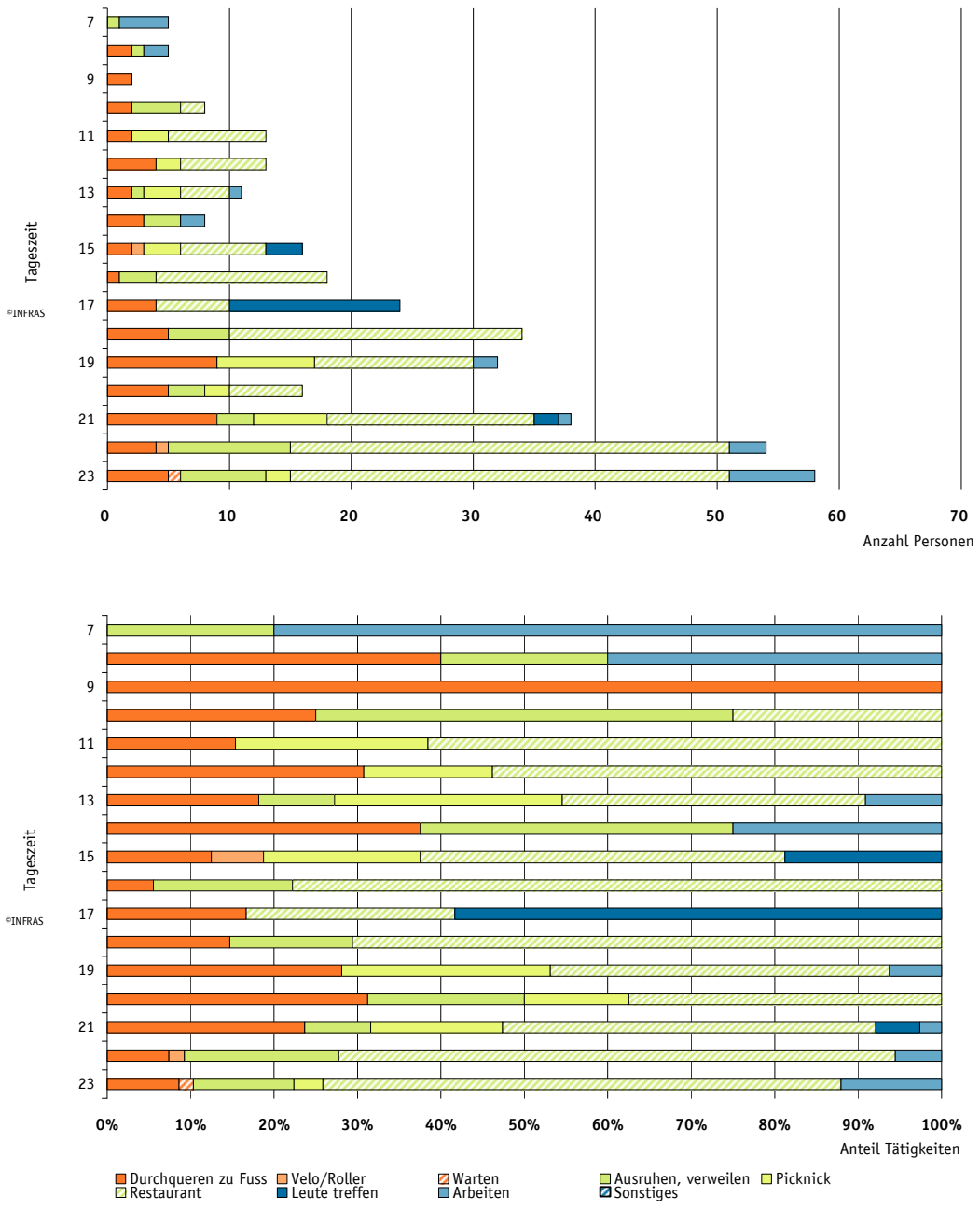


Figur 27 Frequentierung des Cella-Platzes an der Langstrasse im Tagesverlauf a) werktags, b) am verlängerten Wochenende (Samstag sowie Donnerstag Abend) und c) am Sonntag.

Die intensivste Nutzung des Platzes erfolgt auch Werktags am Abend. Am morgen und am frühen Nachmittag ist der Platz nur wenig belebt. Am Samstag wird der Platz vermutlich auch stark genutzt. Die hohe Frequentierung am Samstag Nachmittag ist jedoch darauf zurückzuführen, dass am Samstag Nachmittag, an dem die Befragungen durchgeführt wurden, das Langstrassenfest stattfand. Ob an einem normalen Samstag Nachmittag vergleichsweise mehr Personen den Platz aufsuchen als an Werktagen, z.B. wegen den am Samstag möglicherweise vermehrt stattfindenden Shoppingaktivitäten, kann jedoch nicht beurteilt werden.

Figur 28 zeigt die Beschäftigungen/Aktivitäten der PassantInnen im Tagesverlauf auf. Als Basis für diese Darstellung dient ein durchschnittlicher Wochentag ohne besondere Aktivitäten (d.h. ohne Langstrassenfest).

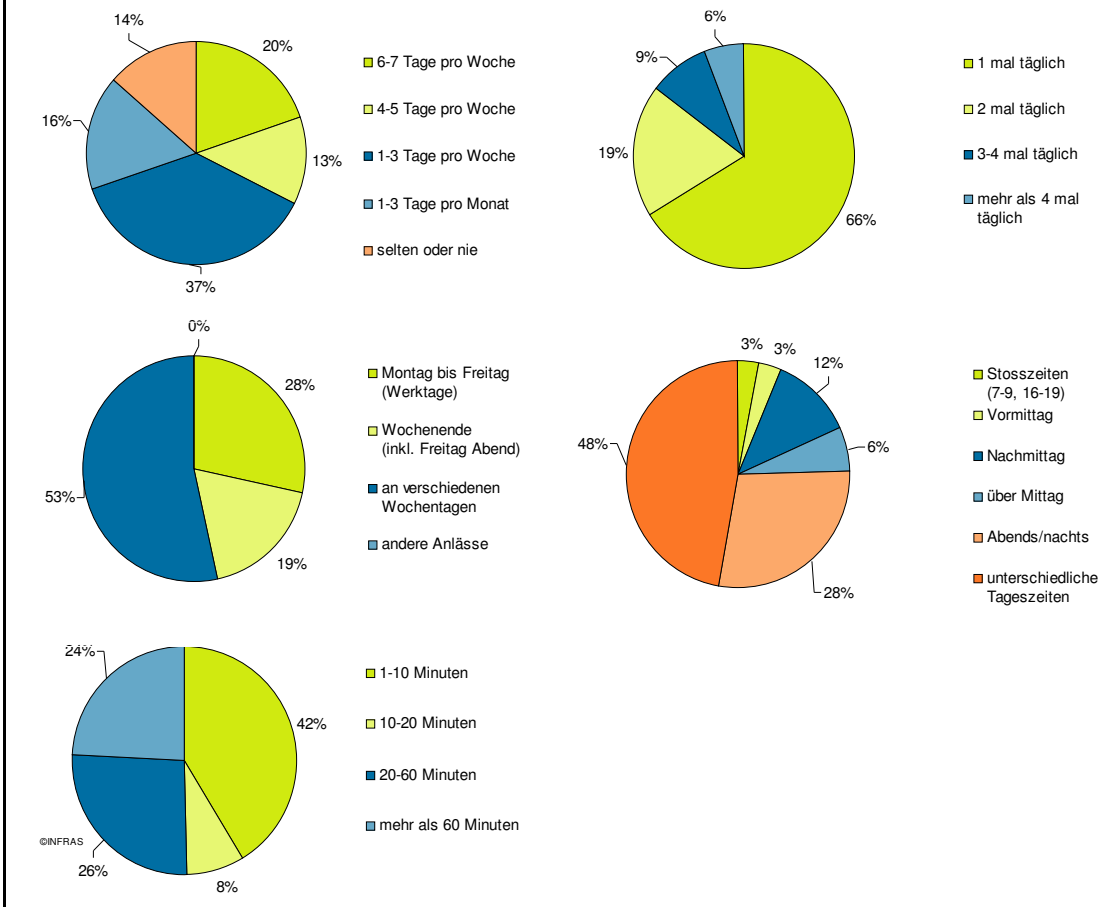
TÄTIGKEITEN AUF DEM CELLA-PLATZ IM TAGESVERLAUF



Figur 28 Beschäftigungen/Aktivitäten der PassantInnen im Tagesverlauf. Dargestellt sind die absolute Anzahl der aktuellen Tätigkeiten (obere Grafik) und die Verteilung der Aktivitäten im Verlaufe eines Tages (untere Grafik). Als Basis dient ein durchschnittlicher Wochentag ohne besondere Aktivitäten (d.h. ohne Langstrassenfest). Wenn Leute sowohl assen als auch sich mit anderen unterhielten (sich treffen) wurde dies der Kategorie „Essen" zugeteilt. Unter die Kategorie „Sonstiges" fallen Aktivitäten wie einkaufen.

Figur 29 zeigt, an welchen Tagen der Cella-Platz an der Langstrasse wie lange und wie oft besucht wird. Knapp ein Drittel (30%) der Befragten besucht den Platz seltener als wöchentlich, während ein weiteres Drittel vier Mal wöchentlich oder häufiger zum Platz kommt. An diesen Besuchstagen kommen zwei Drittel der Befragten nur je einmal zum Platz. Über die Hälfte der Befragten besucht den Platz an verschiedenen Wochentagen, knapp die Hälfte auch zu unterschiedlichen Tageszeiten. Die durchschnittliche Besuchsdauer beträgt ungefähr 20 Minuten.

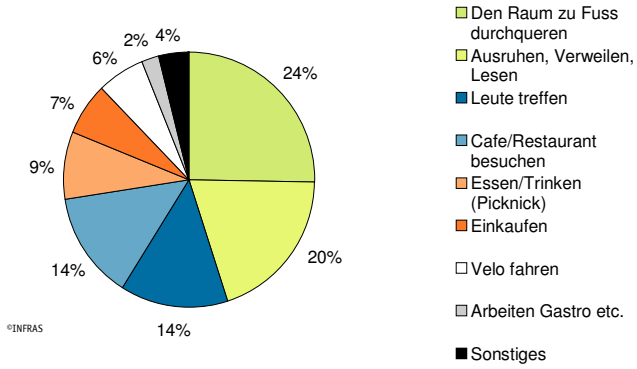
BESUCHSVERHALTEN AUF DEM CELLA-PLATZ



Figur 29 Besuchsverhalten am Cella-Platz an der Langstrasse.

In Figur 30 ist ersichtlich, dass die Besucher des Cella-Platzes an der Langstrasse den Platz vor allem zu Fuss durchqueren (24%) sowie dort ausruhen (20%). Weitere häufig genannte Tätigkeiten sind Leute treffen sowie Cafés besuchen (je 14%), picknicken (9%) und einkaufen (7%).

TÄTIGKEITEN DER BESUCHER AN DER LANGSTRASSE

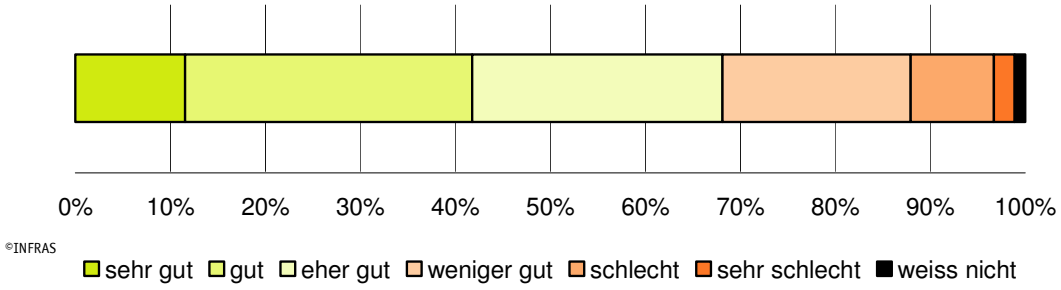


Figur 30 Tätigkeiten der Besucher des Cella-Platzes an der Ecke Langstrasse/Dienerstrasse (Antwort auf die Frage: „Was machen Sie in der Regel am Platz an der Ecke Langstrasse/Dienerstrasse?"). Mehrfachnennungen möglich.

4.3.4. ZUFRIEDENHEIT MIT DEM CELLA-PLATZ

Der Cella-Platz an der Ecke Langstrasse/Dienerstrasse wird von über zwei Dritteln der befragten Personen positiv wahrgenommen, mehr als 40% der Personen geben sogar an, dass ihnen der Platz gut oder sehr gut gefällt. Ein Drittel ist jedoch wenig oder nicht zufrieden mit dem Platz, 2% (4 Personen) geben an, dass ihnen der Platz sehr schlecht gefällt (vgl. Figur 31).

GEFALLEN AM CELLA-PLATZ INSGESAMT



Figur 31 Antworten zur Frage: „Wie gut gefällt Ihnen der Platz an der Ecke Langstrasse/Dienerstrasse insgesamt?" n=182.

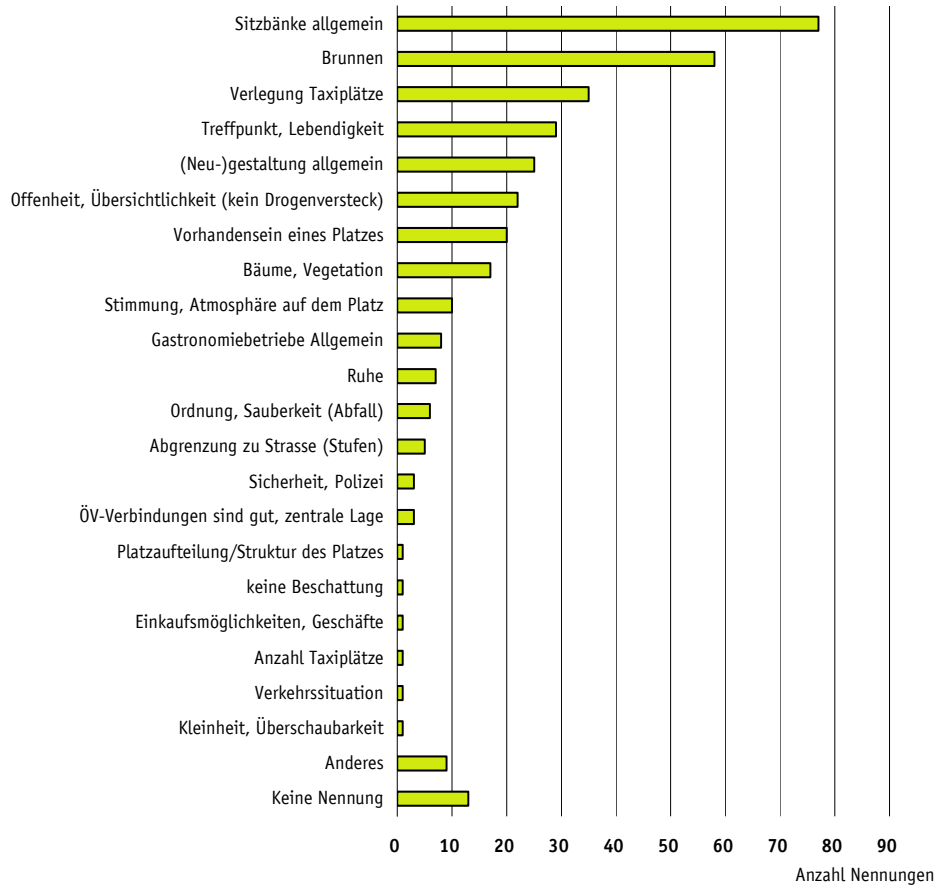
Spontanes Gefallen und Nichtgefallen

Gefragt wurde im Weiteren, was den Leuten am Platz spontan gut (vgl. Figur 32) bzw. weniger gut gefällt (vgl. Figur 33).

Als positiv werden insbesondere die Sitzbänke (77 Nennungen) und der Brunnen wahrgenommen. Auch die Verlegung der Taxiplätze, die Lebendigkeit des Platzes und seine Neugestaltung allge-

mein werden häufig positiv vermerkt. Auch die Offenheit des Platzes, speziell auch seine fehlende Eignung als Drogenversteck, wurden von den Befragten oft positiv erwähnt (vgl. Figur 32)

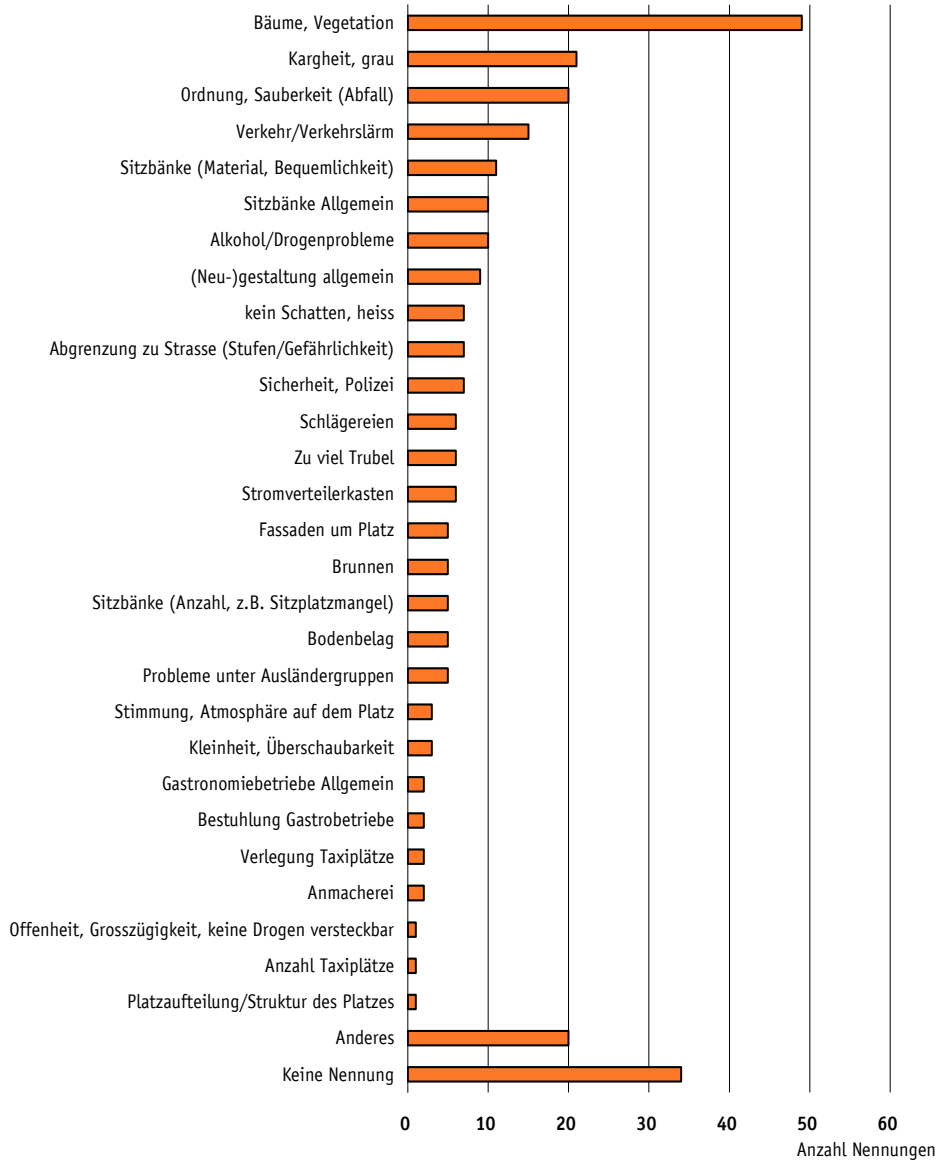
SPONTANES GEFALLEN AM CELLA-PLATZ



Figur 32 Antwort auf die offene Frage: „Was gefällt Ihnen gut?" n=182, Mehrfachnennungen waren möglich, d.h. 353 Antworten wurden ausgewertet.

Spontan von rund der Hälfte der Befragten negativ bewertet wird die Situation im Bereich Bäume/Vegetation (49 Nennungen), wobei damit insgesamt der Wunsch nach mehr Bäumen ausgedrückt wird. Daneben wird relativ häufig genannt, der Platz sei karg. Auch die Sauberkeit und der Verkehrslärm werden mitunter als Problem betrachtet. Kumuliert man die einzelnen Nennungen im Bereich Drogen/Kriminalität/Sicherheit, so wird auch dieser Problemkreis häufig negativ mit dem Platz in Bezug gebracht. Die Verlegung und die Anzahl der Taxistandplätze hingegen werden nur von einer Minderheit als schlechte Lösung empfunden.

SPONTANES NICHT-GEFALLEN AM CELLA-PLATZ



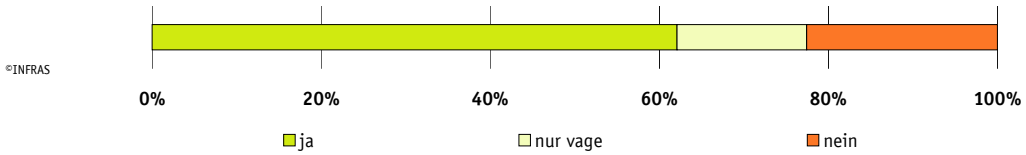
Figur 33 Antwort auf die offene Frage: „Was gefällt Ihnen weniger gut?“ n=182, Mehrfachnennungen waren möglich, d.h. 280 Antworten wurden ausgewertet.

Vergleich vor und nach der Neugestaltung

Über drei Viertel der befragten Personen mögen sich noch an den Cella-Platz an der Ecke Langstrasse/Dienerstrasse vor der Neugestaltung erinnern. Der Rest der befragten Personen gibt an, nicht (mehr) zu wissen, wie der Platz vor der Neugestaltung ausgesehen hat (vgl. Figur 34). Bei diesen Personen wurden keine Fragen zu einem Vergleich des Platzes vor und nach der Neugestaltung ge-

stellt bzw. ausgewertet, d.h. die Auswertungen zu einem Vorher-Nachher-Vergleich beziehen sich nur auf jene Teilmenge (141) der befragen Personen, die sich gut oder vage an den Platz vor der Neugestaltung erinnern mögen.

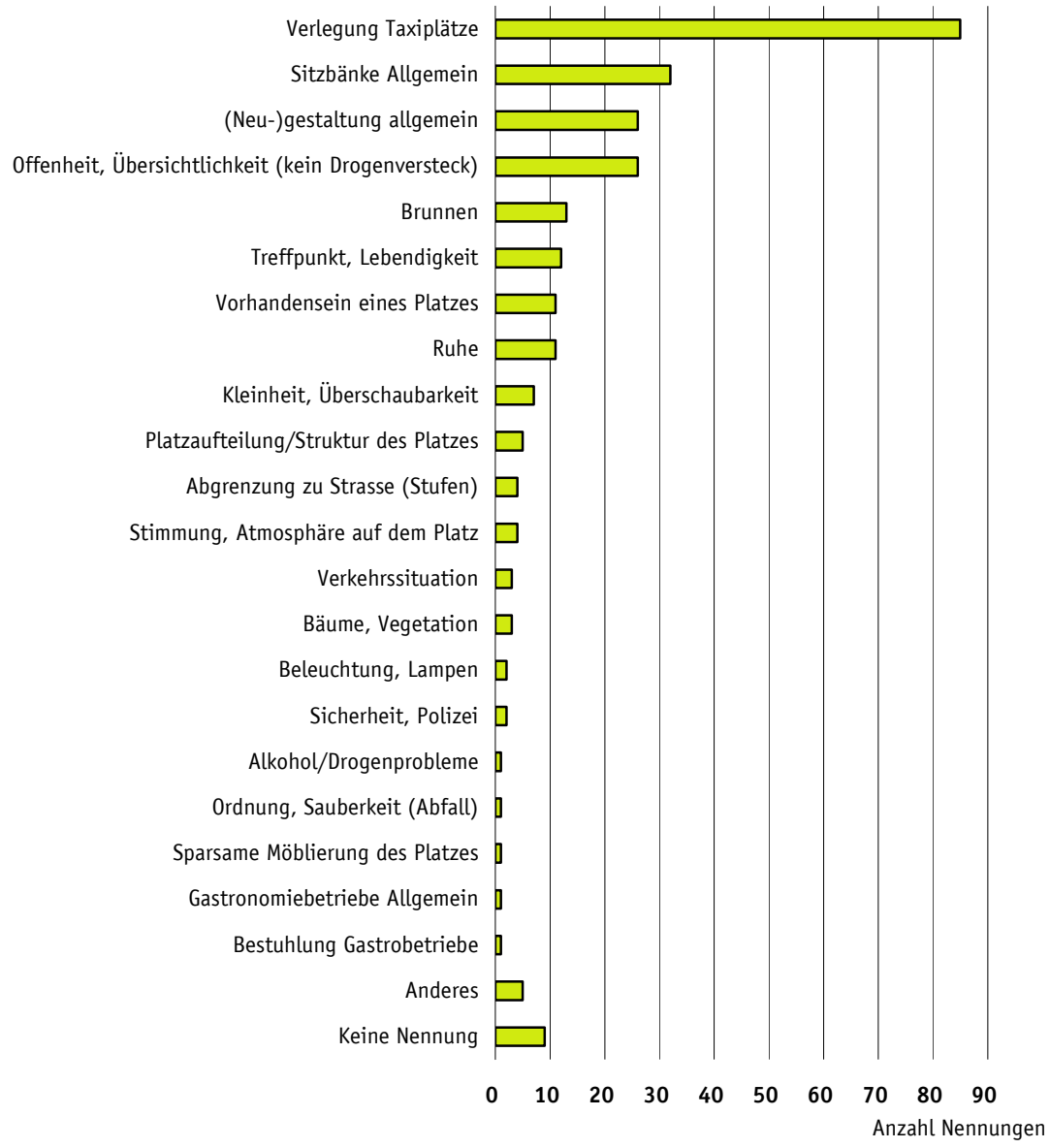
ERINNERUNG AN DEN CELLA-PLATZ VOR DER NEUGESTALTUNG



Figur 34 Antwort auf die Frage: „Mögen Sie sich noch an den Platz Ecke Langstrasse/Dienerstrasse vor der der Neugestaltung (Herbst 2007) erinnern?"

Von den Personen, die sich noch an den Zustand vor der Neugestaltung zu erinnern vermochten, sehr häufig positiv genannt wurde die Verlegung der Taxistandplätze (85 Nennungen = 43%). Auch die Sitzbänke, die Neugestaltung allgemein sowie die grössere Übersichtlichkeit wurden von vielen Personen häufig als positive Veränderung angeführt.

BESSERES GEFALLEN AM CELLA-PLATZ NACH DER NEUGESTALTUNG

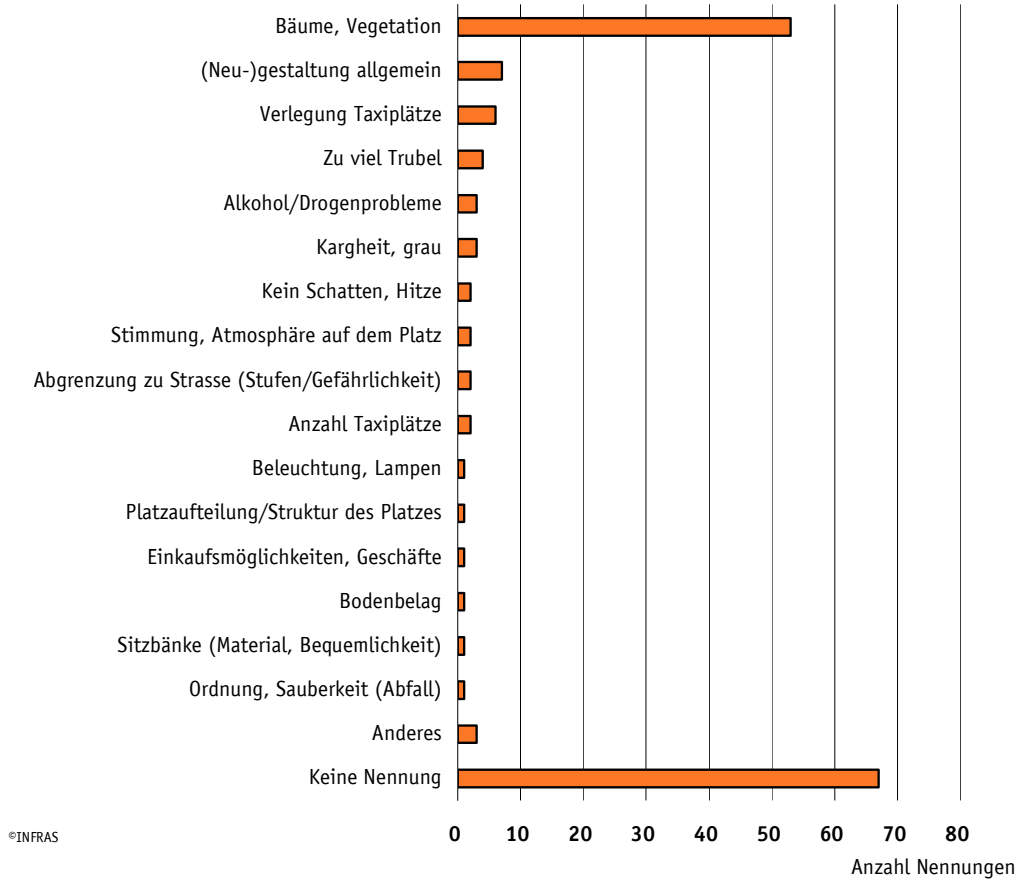


Figur 35 Antwort auf die offene Frage: „Was gefällt Ihnen heute besser als früher?" n=141 (nur Personen, die sich gut oder vage an den Platz vor der Neugestaltung erinnern), Mehrfachnennungen waren möglich, d.h. 265 Antworten wurden ausgewertet.

Beinahe der Hälfte (47%) der Personen, die sich an den Platz vor der Neugestaltung erinnern mögen fällt spontan nichts ein, was ihnen weniger gut gefallen würde als früher. Am ehesten umstritten sind die Bäume, von denen einige gefällt werden mussten. Diese Veränderung wird von 53 Befragten negativ erwähnt. Unter den wenigen anderen negativen Nennungen fallen die Kritik an der Neuges-

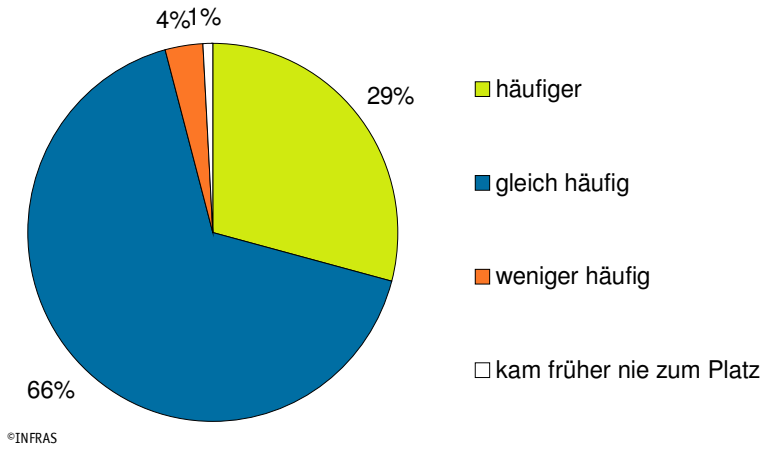
taltung allgemein und an der Verlegung der Taxistandplätze (6 Nennungen) auf, die allerdings im Vergleich zur Zahl der befürwortenden Nennungen dazu wenig auftreten.

WENIGER GUTES GEFALLEN AM CELLA-PLATZ NACH DER NEUGESTALTUNG



Figur 36 Antwort auf die offene Frage: „Was gefällt Ihnen heute weniger gut als früher?“ n=141 (nur Personen, die sich gut oder vage an den Platz vor der Neugestaltung erinnern), Mehrfachnennungen waren möglich, d.h. 160 Antworten wurden ausgewertet.

AUFENTHALTSHÄUFIGKEIT AM CELLA-PLATZ VOR UND NACH DER NEUGESTALTUNG



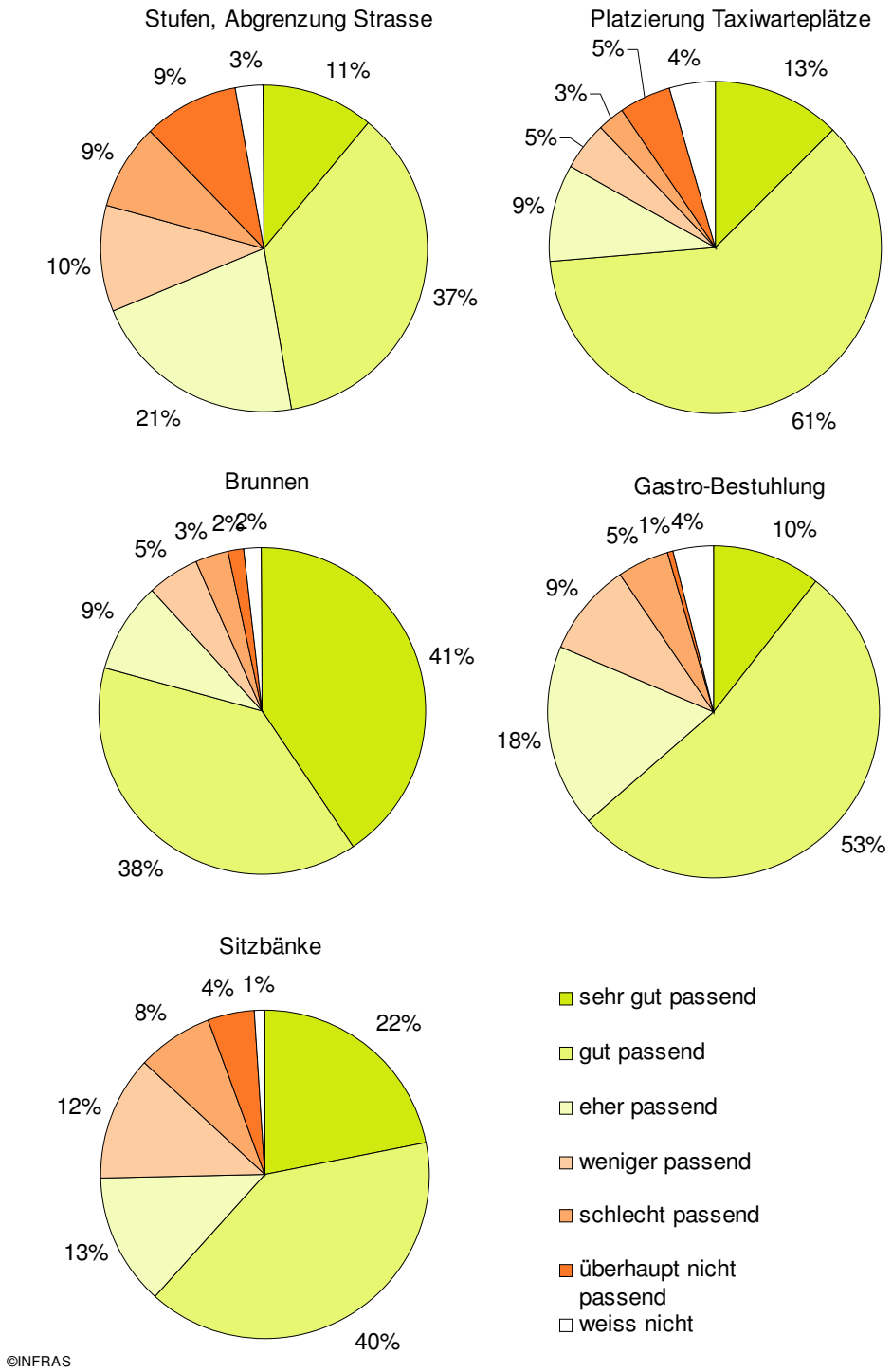
Figur 37 Vergleich der Aufenthaltshäufigkeit vor und nach der Neugestaltung des Cella-Platzes an der Ecke Langstrasse/Dienerstrasse (n= 141).

Zur Frage, ob man sich nach der Neugestaltung des Cella-Platzes häufiger oder weniger häufig dort aufhält, gaben zwei Drittel der Befragten an, sich gleich häufig auf dem Platz aufzuhalten wie früher (Figur 37). Ein Viertel kommt seit der Neugestaltung häufiger zum Platz.

Zufriedenheit mit einzelnen Elementen des Cella-Platzes

Figur 38 fasst die Zufriedenheit der befragten PassantInnen und AnrainerInnen mit einzelnen Elementen des Cella-Platzes zusammen.

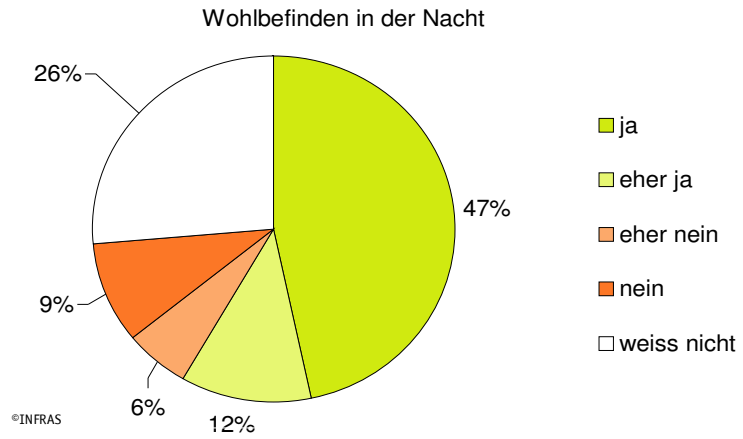
ZUFRIEDENHEIT MIT EINZELNEN ELEMENTEN AM CELLA-PLATZ



Figur 38 Zufriedenheit mit einzelnen Elementen am Cella-Platz an der Ecke Langstrasse/Dienerstrasse.

Eine grosse Mehrheit von mindestens zwei Dritteln der Befragten ist zufrieden[11] mit den verschiedenen Elementen der Neugestaltung. Als besonders passend betrachten die befragten Personen den Brunnen, vor der Platzierung der Taxiwarteplätze und der Bestuhlung der Gastronomiebetriebe. Vergleichsweise kontrovers beurteilt werden die Sitzbänke und besonders die Abgrenzung des Platzes von der Strasse mittels Stufen.

WOHLBEFINDEN UND SICHERHEITSEMPFINDEN IN DER NACHT AM CELLA-PLATZ



Figur 39 Antworten auf die Frage: „Fühlen Sie sich in der Nacht wohl am Platz Ecke Langstrasse/Dienerstrasse?"

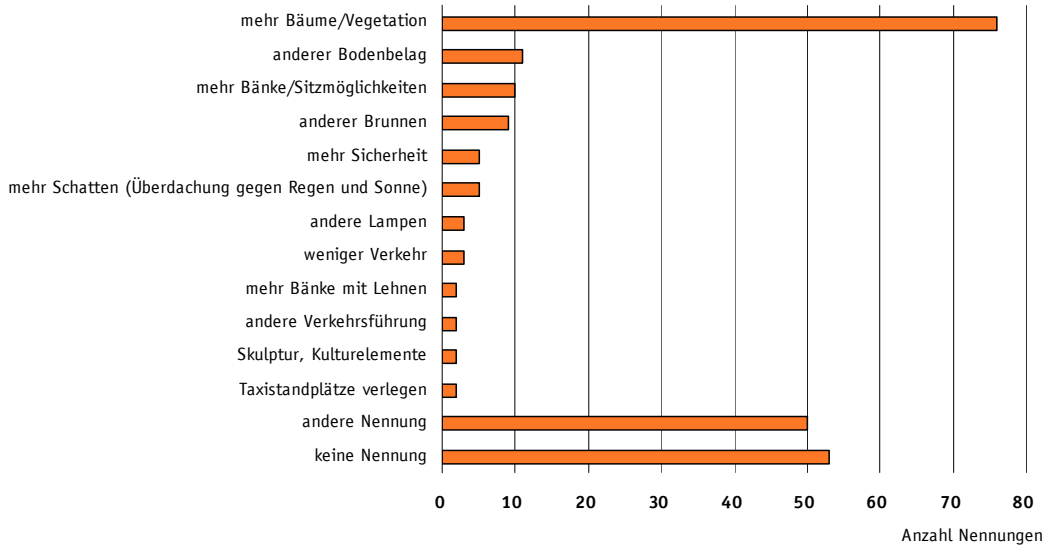
Figur 39 zeigt, dass sich über die Hälfte der Befragten in der Nacht auf dem Cella-Platz an der Ecke Langstrasse/Dienerstrasse wohl fühlt. 15% der Befragten fühlen sich hingegen unwohl oder eher unwohl. Über ein Viertel der Befragten konnte keine Auskunft geben, was darauf hindeutet, dass viele Personen diesen Ort in der Nacht nicht aufsuchen.

Wünsche an die Platzgestaltung

Gewünscht werden von mehr als zwei Fünfteln der Befragten für die weitere Gestaltung des Cella-Platzes mehr Bäume oder andere Vegetation (76 Nennungen, 42%). Daneben wurde auch der Wunsch nach einem anderen Bodenbelag (11 Nennungen, 6%), nach mehr Sitzbänken (10 Nennungen, 5%), einem anderen Brunnen (9 Nennungen, 5%) bzw. nach mehr Sicherheit und mehr Schatten/Überdachung (je 5 Nennungen) geäussert. 29% der Befragten hatten spontan keinen Wunsch offen. Unter der Kategorie „andere Nennung" wurden eine andere Abgrenzung zur Strasse hin ohne die Stufe (8 Antworten), mehr Farben, insbesondere bei den Fassaden (7 Nennungen) oder andere Bänke (6 Nennungen) als wichtigste genannt (vgl. Figur 40).

11 d.h. „sehr zufrieden" bis „knapp noch zufrieden"

WÜNSCHE AN DIE GESTALTUNG DES CELLA-PLATZES



Figur 40 Wünsche an die Gestaltung des Cella-Platzes an der Ecke Langstrasse/Dienerstrasse (n= 182, Mehrfachnennungen möglich).

4.4. BEFRAGUNGSERGEBNISSE ZUM BAHNHOF HARDBRÜCKE

4.4.1. BESCHREIBUNG DES BAHNHOFS HARDBRÜCKE

Für die Neugestaltung des Bahnhofs Hardbrücke (vgl. Perimeter dargestellt in Figur 1) wurde 2003 ein Wettbewerb unter drei Architekturbüros ausgeschrieben. Hauptziele waren eine verbesserte Orientierung und die Reduktion der Angsträume im unteren Eingangsbereich des Bahnhofs. Bau und Eröffnung des Bahnhofs Hardbrücke erfolgten im Jahr 2007.

Die frühere Kanalwirkung zum Loch des Bahnhofeingangs herunter wurde aufgelöst, indem die linke Wand nach aussen geöffnet wurde (Winkel- anstelle Parallelführung der Mauern) und neu ein Bistro mit transparenten Scheiben integriert wurde. Wichtige Hauptelemente sind die Orientierung und Signaletik: im Eingangsbereich wurden weisse Streifen zur Lockerung des Asphalts gezeichnet und zusätzlich auch eine Blindenführung. Die Tafeln sind neu, grosse Ziffern an den Wänden weisen auf die Gleisnummern hin und die Signalisation ist klarer. Mit dem neuen Farbkonzept – horizontale Mauern rot, vertikale Mauern weiss, Beschriftungen und Decken blau – und einer neuen Beleuchtung im Untergeschoss wurde versucht das Engegefühl aufzulockern und das Sicherheitsgefühl zusätzlich zu erhöhen. Tabelle 3 gibt eine Übersicht zu den Elementen des Bahnhofs Hardbrücke vor und nach der Neugestaltung.

VERGLEICH VON ELEMENTEN DES BAHNHOFS HARDBRÜCKE VOR UND NACH DER NEUGESTALTUNG		
Gestalterisches Ziel		
› Orientierung und Signaletik verbessern › Angsträume reduzieren, Sicherheitsgefühl erhöhen › Sauberkeit › Grosszügigere Platzverhältnisse		
Element	**vorher / früher**	**nachher / heute**
Farben/Farbkonzept	› Keine Farben, grauer Beton dominierend › In Unterführung (vor der Bahnhofshalle): hellgrüne Wand (links) und unschönes Gespraye an Wand rechts	› Rot: horizontale Quermauern (Perron) › Weiss: Vertikale Mauern › Blau: Decken › Wirkt insgesamt heller und freundlicher
Signaletik	› Orientierung schwierig	› Weisse Streifen am Boden, Blindenführung › An Decke am Anfang der Fussgängerpassage grosses rotes Bahnhofsignet (leuchtend) › Neue Tafeln, klare Signalisation › Grosse Ziffern an Wänden innerhalb Bahnhof zur Markierung der Gleise
Beleuchtung		› In Unterführung neu/ergänzt
Untere Eingangsrampe zum Bahnhof, Parkingvorfahrt und Fussgängerpassage	› Kanalwirkung zum Loch hinunter, relativ enger Fussweg › Relativ beidseitig abgeschlossen mit parallelen Mauern › Mauern grau › Vorne und seitlich der Passage Betonsockel-Allee zur Abgrenzung in Richtung Strasse › Velo-Parkplätze westlich direkt am Fussweg vor der Strasse, östlich erst nach der Strasse zwischen den quer parkierten Autos (Autos wirken bedrängend) › Bustafeln vorne frontal zum Eingang › Keine Abfalleimer entlang Passage	› Seitliche Öffnung (östliche Mauer nach aussen versetzt, so dass Winkel zum Loch hin), breiterer Fussweg › Mauern hell/weiss › Unterbrochene weisse Streifen am Boden in Längsrichtung zur Auflockerung, inkl. Blindenführung (feine weisse Streifen) › Optisch schlanke Metallstangen vorne, seitlich keine Begrenzung durch Pflöcke/ Stangen › Velo-Parkplätze beidseitig direkt an Fussweg angrenzend (vor der Strasse), östliche Autoparkplätze verschoben nach aussen › Neue Sitzgelegenheiten (Betonbänke) auf dem Vorplatz › Bustafeln seitlich (links) und Orientierungsleuchttafel mit Stadtplan (rechts) › Im vorderen Bereich der Passage seitlich je ein Abfalleimer
Bahnhofshalle im Untergeschoss	› Orientierung schwierig, grosse Anzeigetafel › Beengende Platzverhältnisse › Schmuddeliger Eindruck, gekachelte Wände	› Neue Anzeigetafeln › Entfernung von beengenden Elementen › Entfernung der Kacheln, neue Toiletten › Sitzgelegenheiten
Bistro/Verpflegung	› Nur Kiosk in der Bahnhofshalle › Hot-dog Stand	› Neu geschaffen, zur Belebung des Raumes und Erhöhung Sicherheitsgefühl

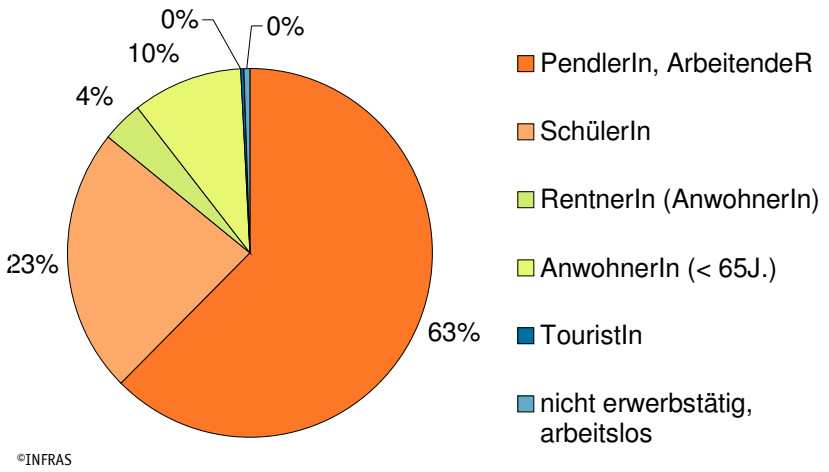
Tabelle 3 Beschreibung der Elemente des Bahnhofs Hardbrücke vor und nach der Neugestaltung

4.4.2. TYPISIERUNG DER BEFRAGTEN PERSONEN

Figur 41 gibt einen Überblick über die Funktion der befragten PassantInnen. Die Mehrheit der befragten Personen kann demnach der Kategorie der PendlerInnen bzw. Arbeitenden (63%) zugeordnet werden. Auch die SchülerInnen sind mit einem Anteil von 23% gut vertreten. Die übrigen 14% der

Befragten sind entweder AnwohnerInnen (10%) oder RentnerInnen (4%). TouristInnen oder nicht erwerbstätige Personen wurden am Bahnhof Hardbrücke keine befragt.

FUNKTION DER AM BAHNHOF HARDBRÜCKE BEFRAGTEN PERSONEN



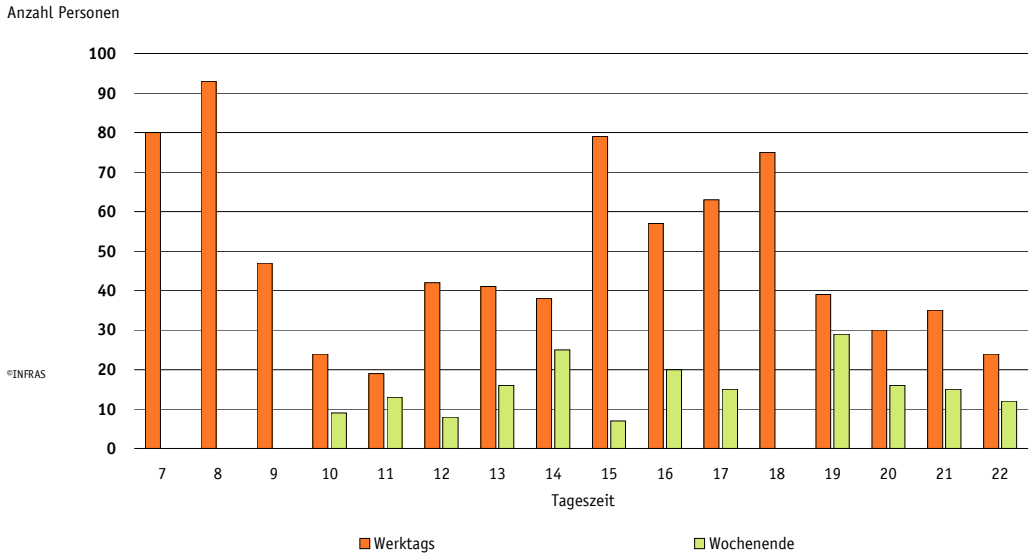
Figur 41 Einteilung der befragten PassantInnen am Bahnhof Hardbrücke in verschiedene Funktions-/Nutzungsgruppen (n=210).

4.4.3. NUTZUNG DES BAHNHOFS HARDBRÜCKE

Die Figur 42 zeigt die Frequentierung des Bahnhofs Hardbrücke an einem durchschnittlichen Werktag und an einem Wochenendtag im Tagesverlauf. Basis für die Frequenzzählungen bildeten stündliche Stichproben von Personen, die sich gerade dann gleichzeitig beim Bahnhof aufhalten. Der Frequenzzählungsperimeter umfasst den Aussenbereich vom roten Leuchtbalken bis zur unterirdischen Passage und die Bahnhofshalle. Nicht mitgezählt wurden Personen auf den Perrons, auf den Treppen zu den Geleisen bzw. Bussen und Personen oben auf der Hardbrücke bei den Bushaltestellen.

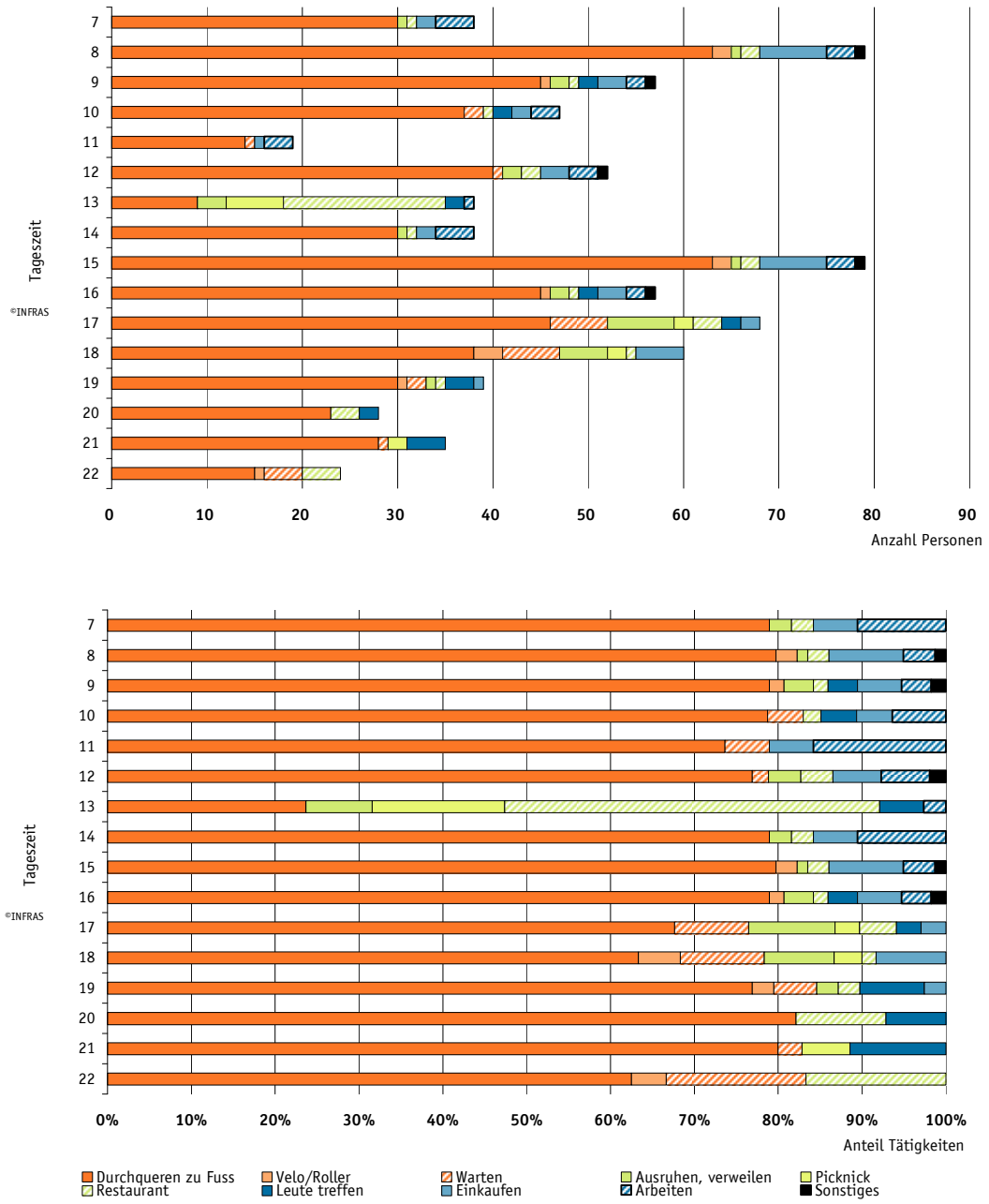
Die Figur 43 zeigt die Beschäftigungen/Aktivitäten der PassantInnen im Tagesverlauf für einen durchschnittlichen Werktag auf. Insbesondere die Anzahl wartender oder den Platz querender Personen kann stark schwanken je nachdem, ob gerade ein oder mehrere Züge angekommen oder gerade abgefahren sind. Diese Schwankungen konnten zu allen Tageszeiten festgestellt werden, weshalb die Anzahl Personen auf dem Platz unter Umständen verzerrt dargestellt ist. Grundsätzlich zeigen sich aber Morgen- und Abendspitzen im Pendlerverkehr unter der Woche sowie abgeschwächte nachmittägliche und abendliche Spitzen am Wochenende.

ANZAHL PASSANTINNEN AM BAHNHOF HARDBRÜCKE IM TAGESVERLAUF



Figur 42 Frequentierung des Bahnhofs Hardbrücke im Tagesverlauf a) an einem durchschnittlichen Werktag und b) an einem Wochenende.

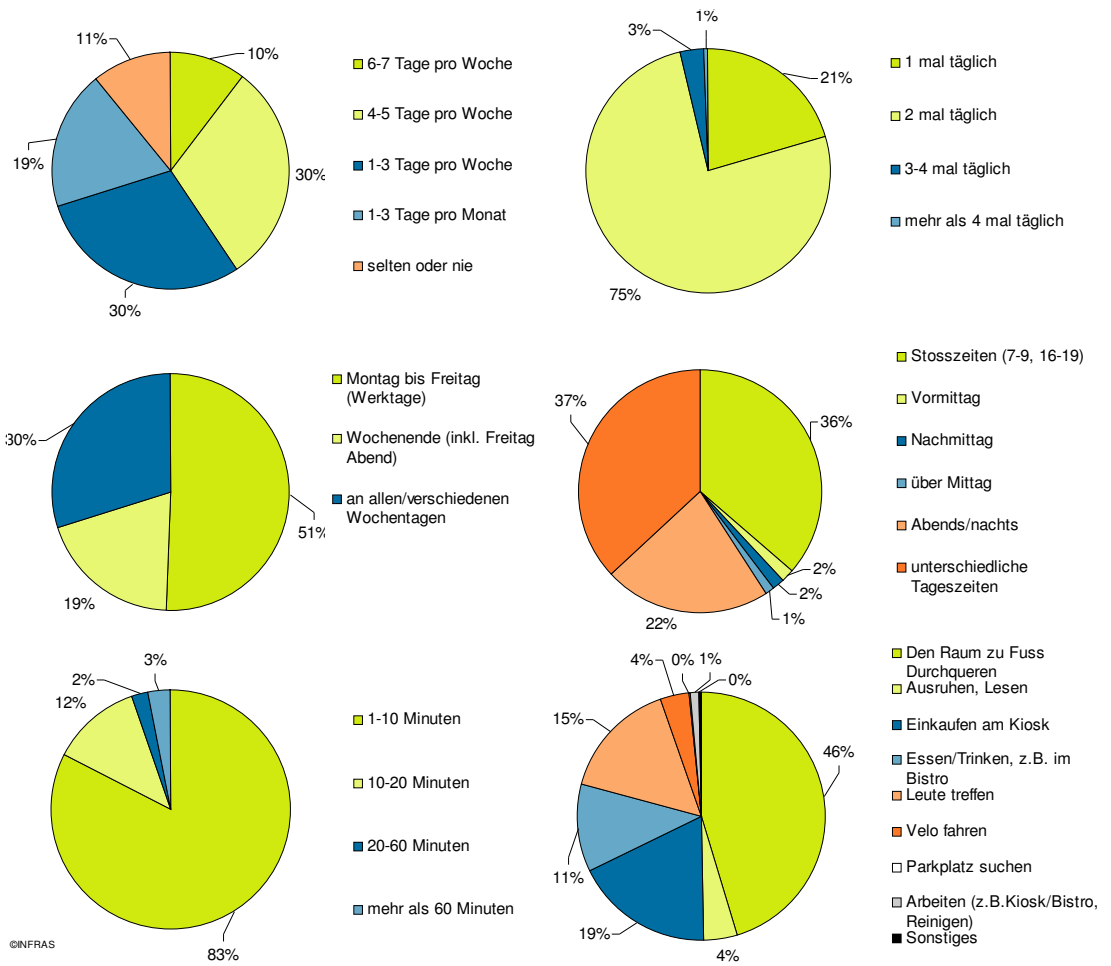
TÄTIGKEITEN AM BAHNHOF HARDBRÜCKE IM TAGESVERLAUF



Figur 43 Beschäftigungen/Aktivitäten der PassantInnen im Tagesverlauf. Dargestellt sind die absolute Anzahl der aktuellen Tätigkeiten (obere Grafik) und die Verteilung der Aktivitäten im Verlaufe eines Tages (untere Grafik) am Bahnhof Hardbrücke. Als Basis dient ein durchschnittlicher Wochentag ohne besondere Aktivitäten. Wenn Leute sowohl assen als auch sich mit anderen unterhielten (sich treffen) wurde dies der Kategorie „Essen" zugeteilt. Unter die Kategorie „Sonstiges" fallen Aktivitäten wie das WC benutzen.

Figur 44 zeigt, wann (Wochentage, Tageszeiten) sich die befragten Personen wie häufig und im Durchschnitt wie lange am Bahnhof Hardbrücke aufhalten. Die starke Bedeutung des Pendlerverkehrs am Bahnhof Hardbrücke wird an den Resultaten deutlich: Drei Viertel der Befragten kommen an den Besuchstragen zweimal am Bahnhof Hardbrücke vorbei, die Hälfte der Befragten nur unter der Woche, ein Drittel nur zu Stosszeiten. Entsprechend wird der Bahnhof vor allem zu Fuss durchquert (46% der Nennungen), daneben ist auch das Einkaufen am Kiosk beliebt (19% der Nennungen). Über vier Fünftel halten sich weniger als 10 Minuten am Bahnhof auf. Eine gewisse Bedeutung hat der Bahnhof Hardbrücke auch für den Freizeitverkehr. 22% der Befragten kommen nur abends vorbei, und der Bahnhof wird auch oft als Treffpunkt benutzt (15% der Nennungen).

BESUCHSVERHALTEN BAHNHOF HARDBRÜCKE

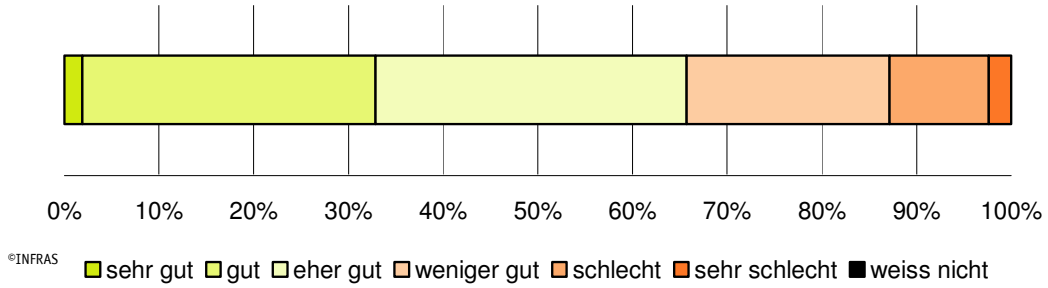


Figur 44 Besuchsverhalten am Bahnhof Hardbrücke (n= 210). Diagramm unten rechts: Tätigkeiten der Besucher des Bahnhofs Hardbrücke (Antwort auf die Frage: „Was machen Sie in der Regel am Bahnhof Hardbrücke?"). Mehrfachnennungen möglich.

4.4.4. ZUFRIEDENHEIT MIT DEM BAHNHOF HARDBRÜCKE

Der Bahnhof Hardbrücke wird von zwei Dritteln der Befragten positiv beurteilt, ein Drittel der Befragten gibt sogar an, dass ihnen der Platz gut oder sehr gut gefällt. 27 Befragte (12%) gaben hingegen spontan an, dass ihnen der Bahnhof Hardbrücke insgesamt schlecht oder sehr schlecht gefällt (vgl. Figur 45).

GEFALLEN AM BAHNHOF HARDBRÜCKE INSGESAMT

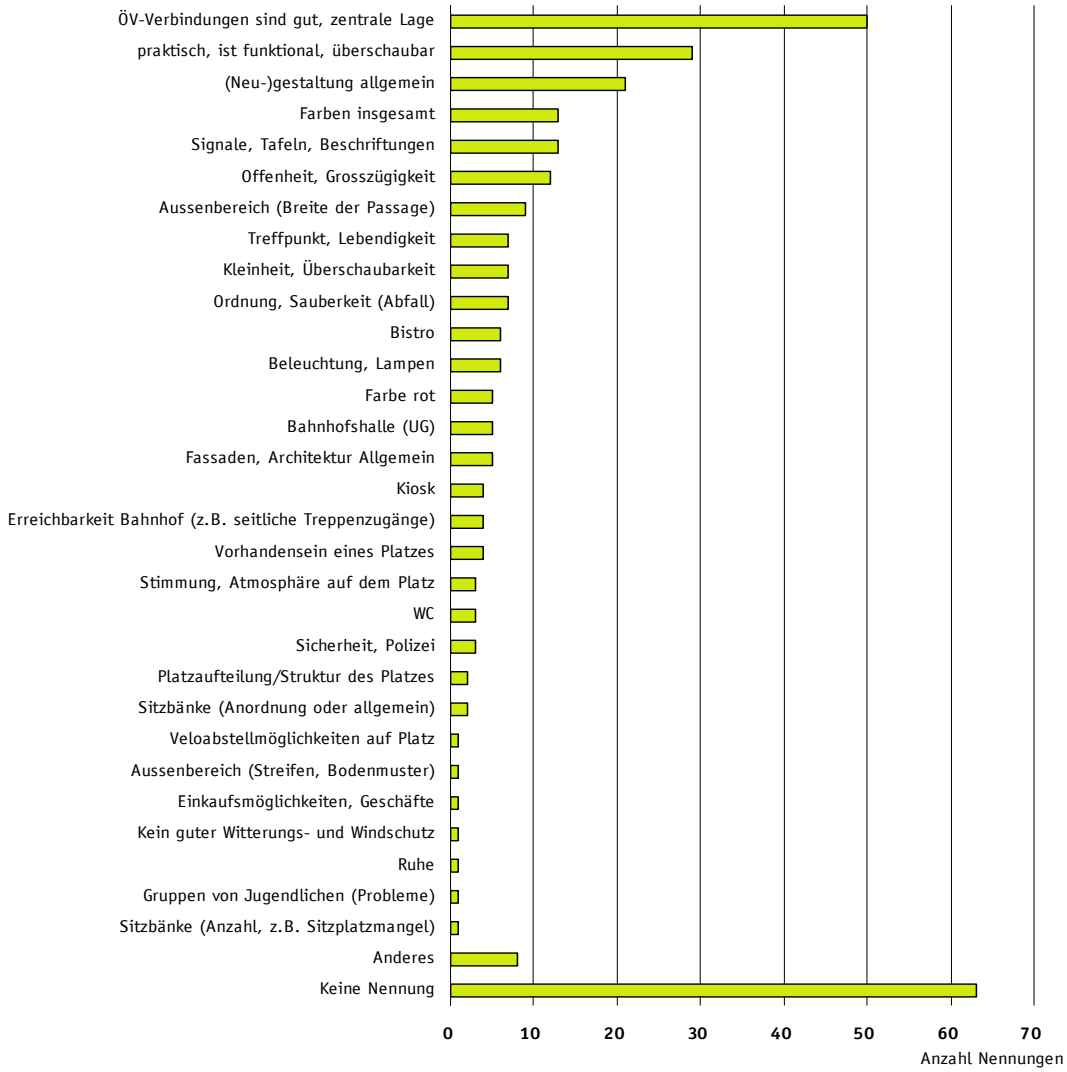


Figur 45 Antworten zur Frage: „Wie gut gefällt Ihnen der Bahnhof Hardbrücke insgesamt?“ (n=210).

Spontanes Gefallen und Nichtgefallen

Auf die Frage, was den Leuten am Platz spontan gut (vgl. Figur 46) gefällt, werden als positive Nennungen insbesondere die guten Verbindungen zum öffentlichen Verkehr (50 Nennungen), die Funktionalität und Überschaubarkeit, die Neugestaltung allgemein und das Farbkonzept erwähnt. Positiv hervorgehoben wurden auch die Signaletik, die Offenheit und der verbreiterte Aussenbereich. 30% der Befragten (63 Personen) konnten allerdings spontan keine positive Nennung machen.

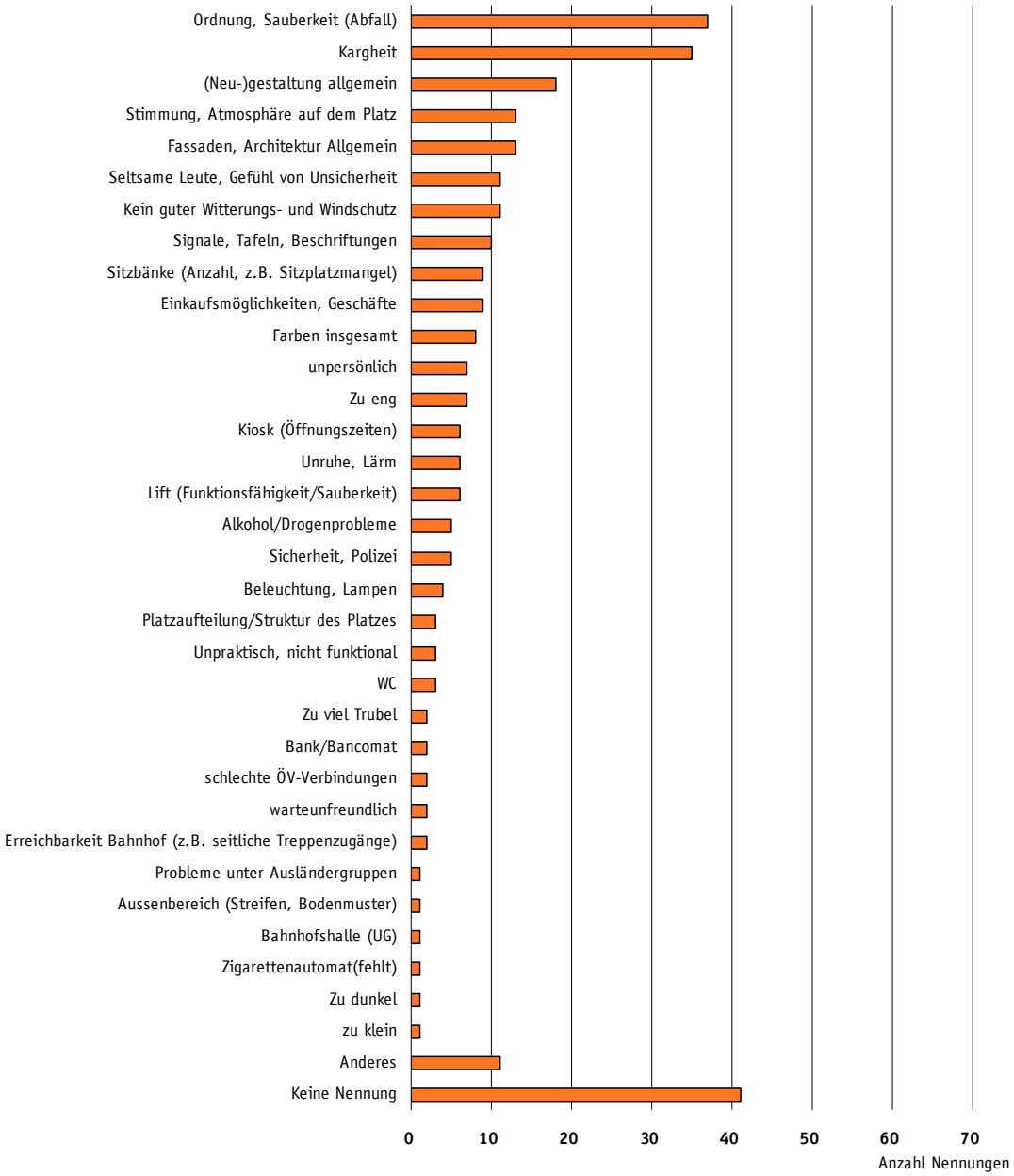
SPONTANES GEFALLEN AM BAHNHOF HARDBRÜCKE



Figur 46 Antwort auf die offene Frage: „Was gefällt Ihnen gut?“ n=210, Mehrfachnennungen waren möglich, d.h. 298 Antworten wurden ausgewertet.

Auf die offene Frage, was am Bahnhof Hardbrücke weniger gut gefalle (vgl. Figur 47), fiel 20% der Befragten spontan nichts ein. Am meisten bemängelt werden die Sauberkeit und Kargheit des Bahnhofs. Bei 18 Personen kommt die Neugestaltung des Bahnhofs allgemein schlecht an (dies im Gegensatz zu den 21 Personen, die sich gerade dazu positiv äussern). Negativ vermerkt wurden auch die Stimmung am Bahnhof, die Architektur als ganzes (auch die Enge des Bahnhofs) und ein Gefühl von Unsicherheit vor allem am Abend.

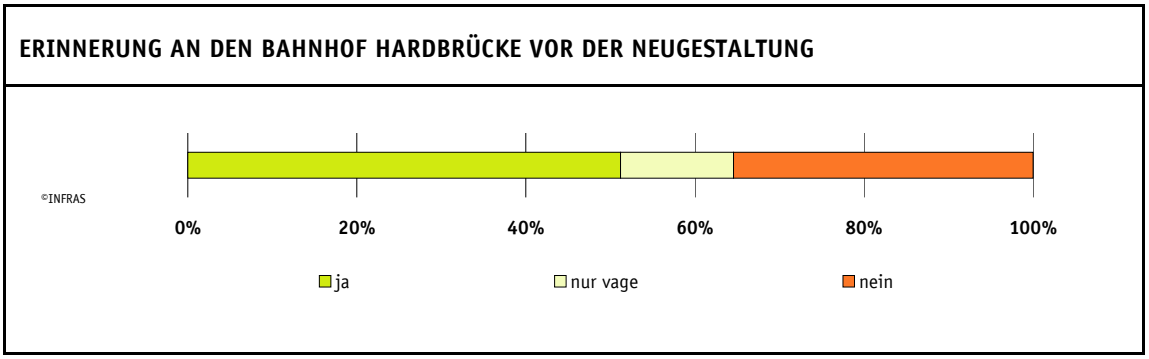
SPONTANES NICHT-GEFALLEN AM BAHNHOF HARDBRÜCKE



Figur 47 Antwort auf die offene Frage: Was gefällt Ihnen weniger gut? n=210, Mehrfachnennungen waren möglich, d.h. 297 Antworten wurden ausgewertet.

Vergleich vor und nach der Neugestaltung

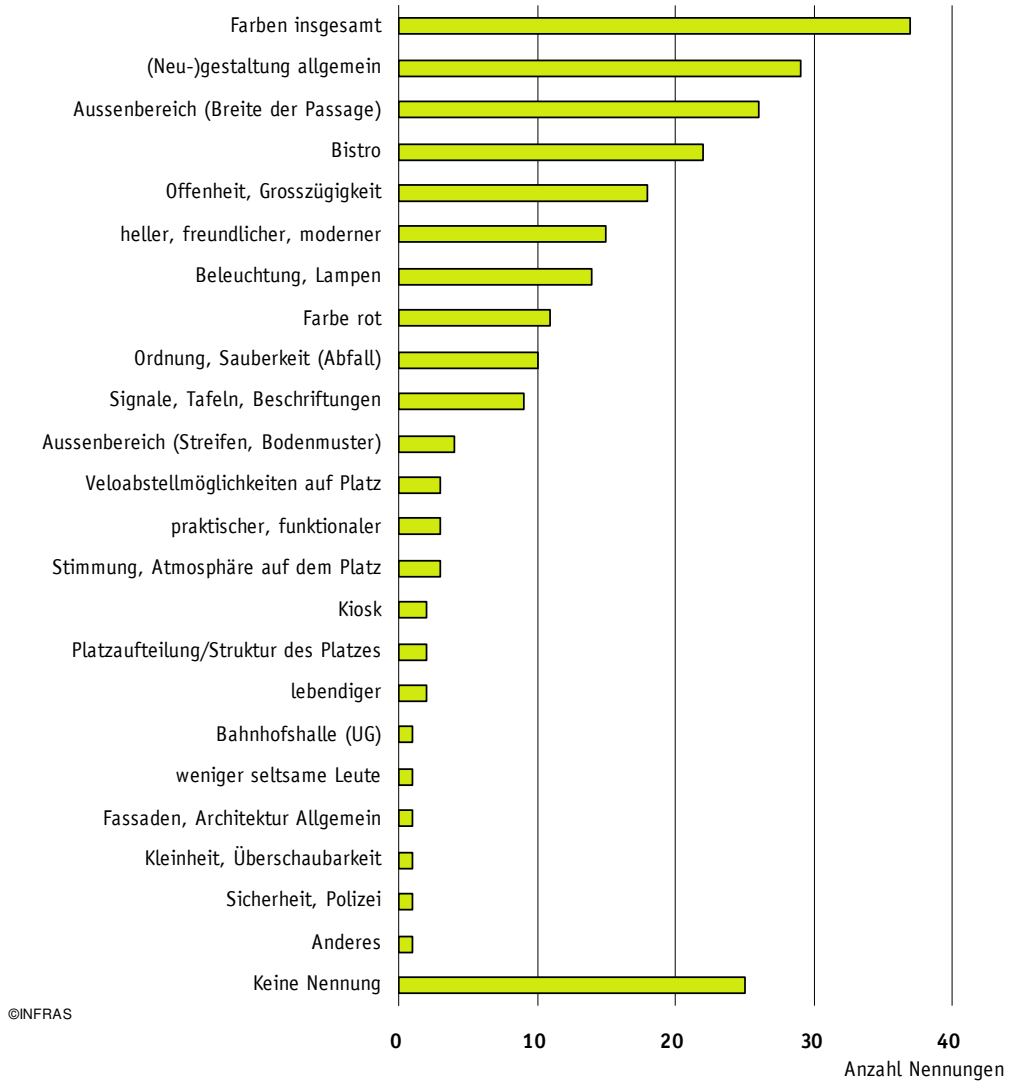
51 Prozent der befragten Personen mögen sich noch an den Bahnhof Hardbrücke vor der Neugestaltung (vor 2007) erinnern, zusätzliche 13% erinnern sich nur noch vage daran (Figur 48). Der Rest der befragten Personen (36%) gibt an, nicht (mehr) zu wissen, wie der Platz vor der Neugestaltung ausgesehen hat. Bei diesen Personen wurden die weiteren Fragen zu einem Vergleich des Platzes vor und nach der Neugestaltung übersprungen.



Figur 48 Antwort auf die Frage: Mögen Sie sich noch an den Bahnhof Hardbrücke vor der vor der Neugestaltung (vor 2007) erinnern?

Von den Personen, die sich an den Bahnhof vor der Neugestaltung erinnern können, gaben 29 an, dass ihnen die Neugestaltung allgemein, d.h. der Bahnhof als Ganzes besser gefalle als früher (Figur 49). Im Detail besser gefallen insbesondere das neue Farbkonzept (37 Nennungen), der verbreiterte Aussenbereich, das Bistro und die offenere, hellere und freundlichere Gestaltung. Auch die Beleuchtung, besonders der rote Leuchtbalken, die verbesserte Sauberkeit und Signaletik wurden häufig positiv genannt. 19% der Befragten nannten hingegen spontan keine Verbesserung gegenüber früher.

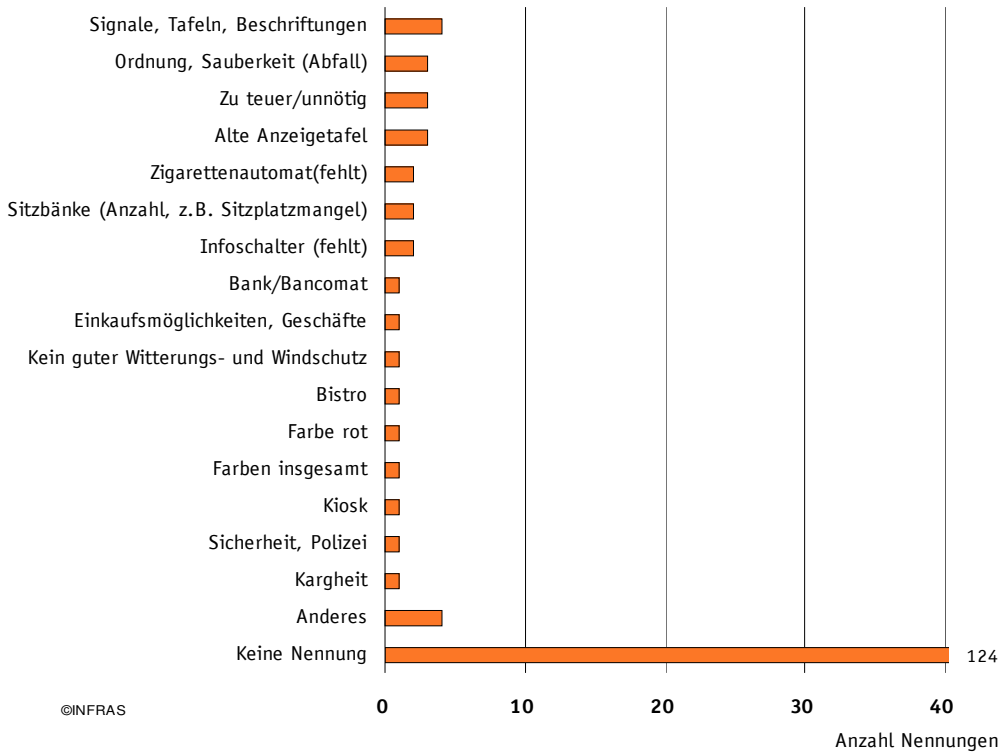
BESSERES GEFALLEN AM BAHNHOF HARDBRÜCKE NACH DER NEUGESTALTUNG



Figur 49 Antwort auf die offene Frage: „Was gefällt Ihnen heute besser als früher?" n=135 (nur Personen, die sich gut oder vage an den Platz vor der Neugestaltung erinnern), Mehrfachnennungen waren möglich, d.h. 241 Antworten wurden ausgewertet.

Der grossen Mehrheit (92%) der Personen, die sich an den Platz vor der Neugestaltung erinnern mögen fällt spontan nichts ein, was ihnen weniger gut gefallen würde als früher – dies etwas im Widerspruch zur spontanen negativen Nennung der Neugestaltung allgemein in Figur 47. In wenigen Fällen bemängelt wurde eine verschlechterte Signaletik. 3 Personen wünschen sich die alte Abfahrts-Anzeigetafel mit Fallzifferblättern zurück. Daneben wurde auch vereinzelt eine verschlechterte Sauberkeit oder ein schlechtes Kosten-Nutzen Verhältnis gerügt (vgl. Figur 50).

WENIGER GUTES GEFALLEN AM BAHNHOF HARDBRÜCKE NACH DER NEUGESTALTUNG

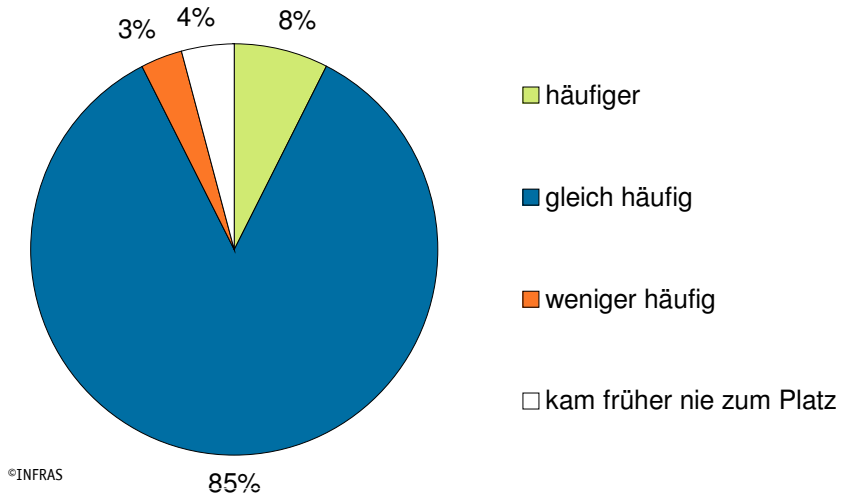


Figur 50 Antwort auf die offene Frage: „Was gefällt Ihnen heute weniger gut als früher?“ n=135 (nur Personen, die sich gut oder vage an den Platz vor der Neugestaltung erinnern), Mehrfachnennungen waren möglich, d.h. 156 Antworten wurden ausgewertet.

Es gibt kein Gestaltungselement des Bahnhofs Hardbrücke, das von mehr als 3% der Befragten als weniger schön oder praktisch eingeschätzt wird als früher.

Zur Frage, ob man sich nach der Neugestaltung des Bahnhofs Hardbrücke häufiger oder weniger häufig am Platz aufhält, gaben mehr als vier Fünftel (85%) der Befragten an, sich gleich häufig auf dem Platz aufzuhalten wie früher (vgl. Figur 51). 8% gaben an, dass sie sich seit der Neugestaltung häufiger am Bahnhof aufhalten als früher, 3% dagegen weniger häufig.

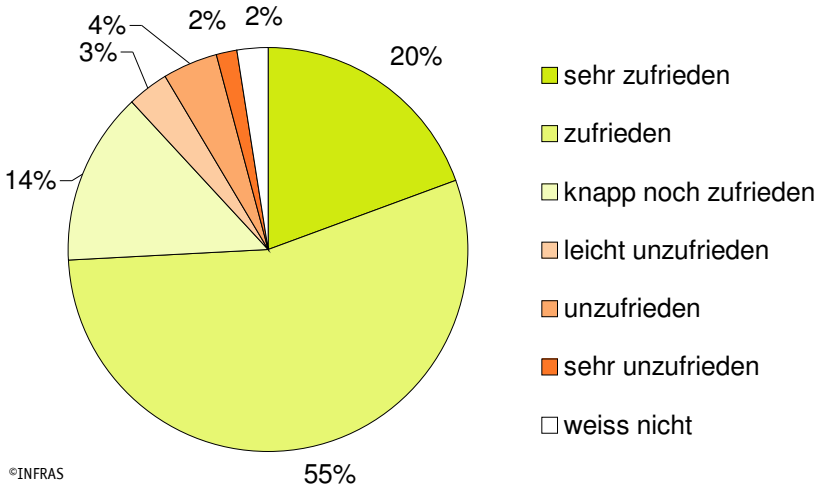
AUFENTHALTSHÄUFIGKEIT AM BAHNHOF HARDBRÜCKE VOR UND NACH DER NEUGESTALTUNG



Figur 51 Vergleich der Aufenthaltshäufigkeit vor und nach der Neugestaltung des Bahnhofs Hardbrücke.

Figur 52 zeigt, dass sich 89% positiv zur Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr (S-Bahn, Bus) am Bahnhof Hardbrücke äussern. Drei Viertel der Befragten zeigen sich sogar „zufrieden" oder „sehr zufrieden". Knapp ein Zehntel der Befragten ist mit der Zugänglichkeit jedoch nicht zufrieden.

ZUFRIEDENHEIT MIT DER ZUGÄNGLICHKEIT ZUM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

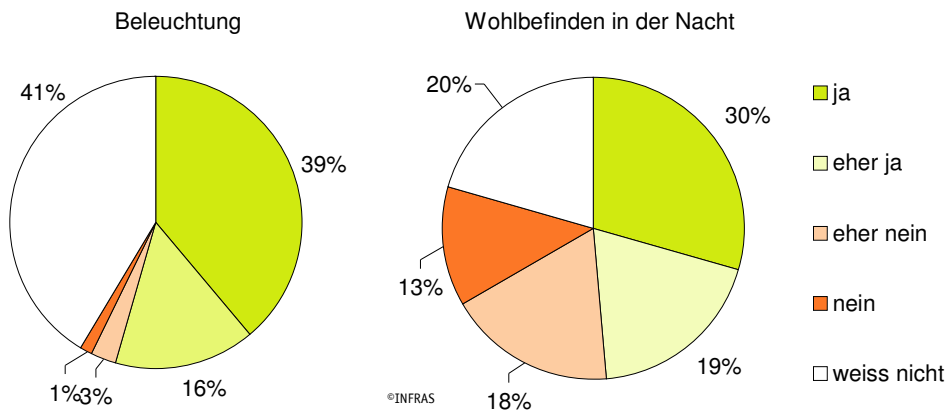


Figur 52 Antworten auf die Frage: Wie zufrieden sind Sie mit der Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr (Zug, Tram, Bus)?

55% der Befragten, welche sich noch an die vorherige Situation erinnern konnten, empfinden die Beleuchtung am Bahnhof Hardbrücke besser als früher. Positiv hervorgehoben wurde häufig der rote

Leuchtbalken am Bahnhofseingang. Nur 4% finden, die Beleuchtung habe sich verschlechtert. Auffällig ist hier, dass 41% keine Angaben machen konnten (vgl. Figur 53). Knapp die Hälfte der Befragten fühlt sich in der Nacht wohl am Bahnhof Hardbrücke. Knapp ein Drittel teilt diese Einschätzung hingegen nicht. 20% der Befragten konnten keine Angaben machen, auch weil sich viele Befragte nie in der Nacht am Bahnhof Hardbrücke aufhalten.

VERBESSERUNG DER BELEUCHTUNG GEGENÜBER FRÜHER UND WOHLBEFINDEN IN DER NACHT



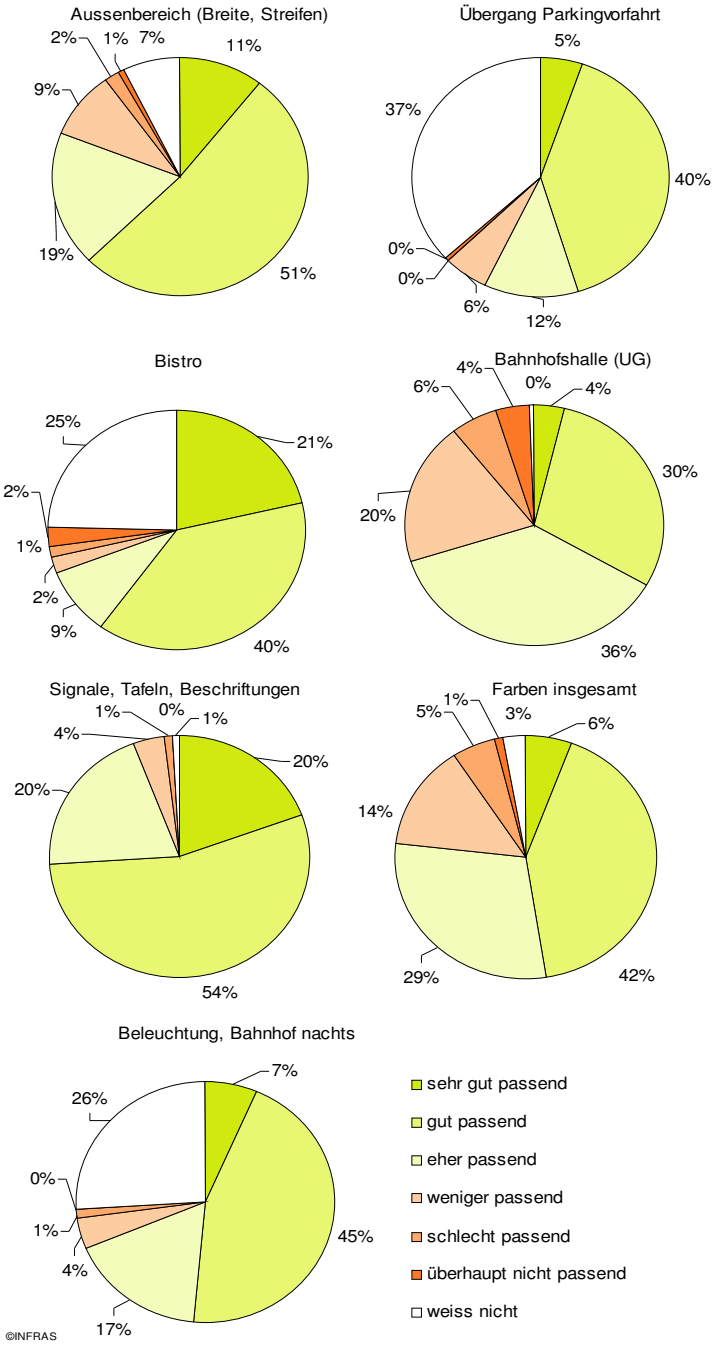
Figur 53 Antworten auf die Fragen „Gefällt Ihnen die Beleuchtung in der Nacht besser als früher?“ und „Fühlen Sie sich in der Nacht wohl am Bahnhof Hardbrücke?“. n= 147 (Beleuchtung im Vergleich zu früher) bzw. 210 (Wohlbefinden in der Nacht).

Zufriedenheit mit einzelnen Elementen des Bahnhofs Hardbrücke

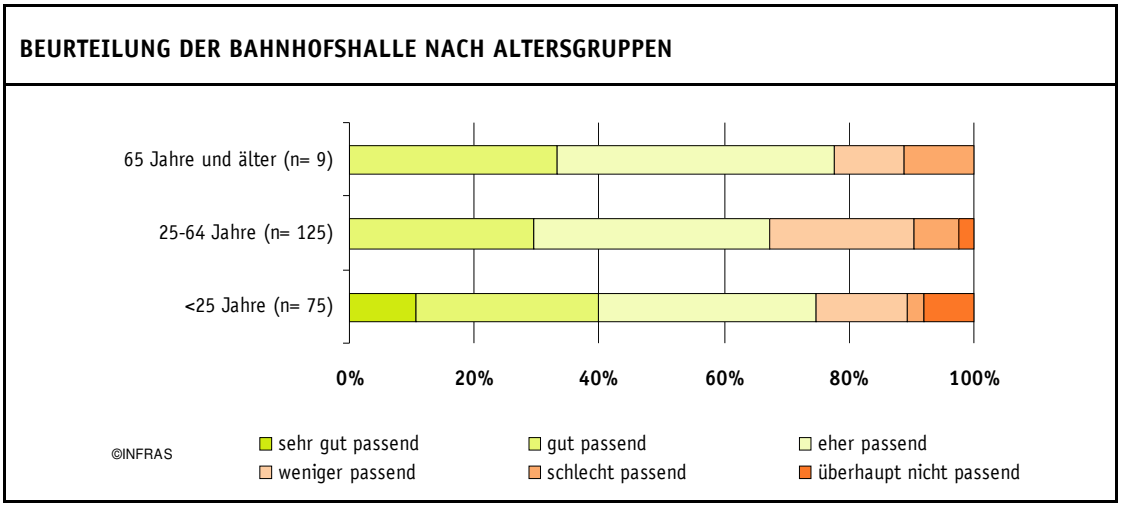
Die folgenden Grafiken in Figur 54 fassen die Zufriedenheit der befragten PassantInnen mit einzelnen Elementen des Bahnhofs Hardbrücke zusammen (grün = zufrieden, orange = unzufrieden, weiss = keine Nennung).

Eine grosse Mehrheit von 94% ist zufrieden mit der Signaletik am Bahnhof Hardbrücke. Ebenfalls über drei Viertel der Befragten sind zufrieden mit der Breite des Aussenbereichs und den neuen Streifen dort sowie mit dem Farbkonzept insgesamt, wobei sich hier auch einige Gegenstimmen finden. Ebenfalls hohe Zufriedenheitswerte erreichen das Bistro, der Übergang (Abgrenzung) zur Parkingvorfahrt und die Beleuchtung in der Nacht, wobei hier der Anteil der Befragten, die keine Angaben machen können, relativ hoch ist. Am kontroversesten beurteilt wird die Bahnhofhalle im Untergeschoss. Diese wird von 70% der Befragten positiv beurteilt, von 30% hingegen negativ. Eine genauere Analyse der Beurteilung dieses polarisierenden Elements durch verschiedene Gruppen (Geschlecht, Nationalität) brachte keine Auffälligkeiten zutage. Lediglich beim Alter lässt sich feststellen, dass die Halle von Personen zwischen 25 und 64 Jahren leicht schlechter beurteilt wurde als von den anderen Altersgruppen (vgl. Figur 55).

ZUFRIEDENHEIT MIT EINZELNEN ELEMENTEN AM BAHNHOF HARDBRÜCKE



Figur 54 Zufriedenheit mit einzelnen Elementen am Bahnhof Hardbrücke (n= 210).

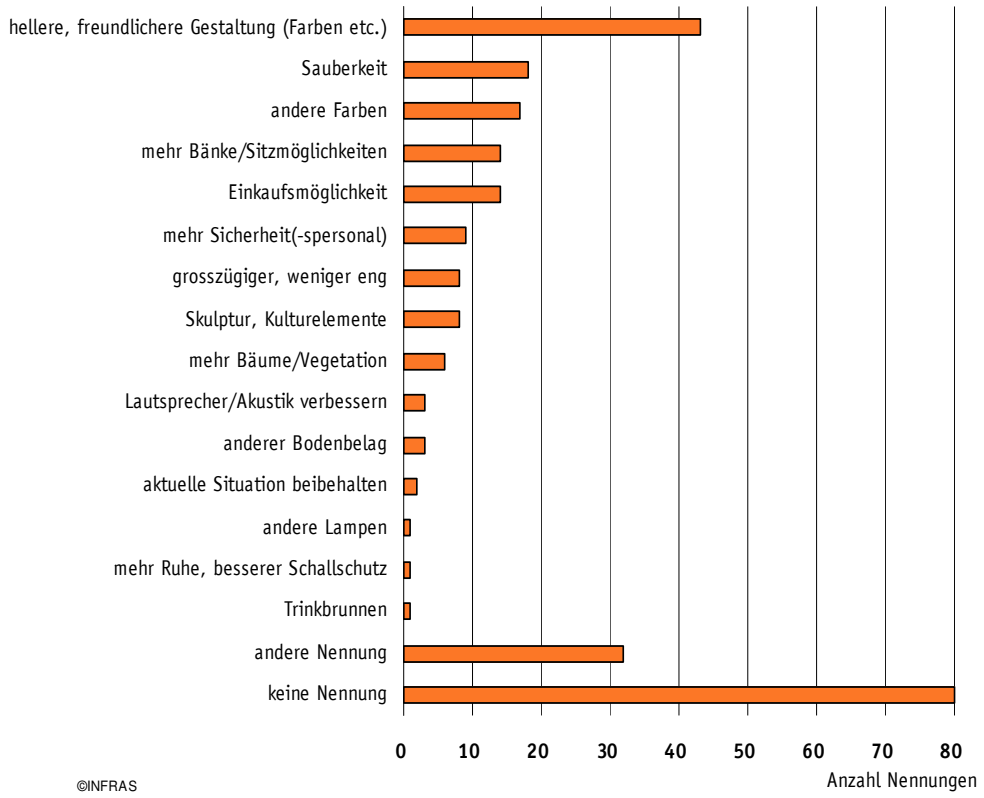


Figur 55 Beurteilung der Bahnhofshalle am Bahnhof Hardbrücke nach Altersgruppen (n= 210).

Wünsche an die Platzgestaltung

Knapp zwei Fünftel der Befragten (80 Nennungen) hatten keine Wünsche an die Gestaltung des Bahnhofs Hardbrücke. Am häufigsten geäussert wurde von den 210 befragten Personen der Wunsch nach einer helleren, freundlicheren Gestaltung (43 Nennungen, 20%), insbesondere der Bahnhofshalle, mehr Sauberkeit (18 Nennungen, 9%) und anderen Farben (17 Nennungen, 8%). Daneben wurden mehr Sitzmöglichkeiten (14 Nennungen), auch auf den Perrons, gewünscht sowie verbesserte Sauberkeit und Einkaufsmöglichkeiten wie z.B. erweiterte Kiosköffnungszeiten. Schliesslich wurde auch mehr Platz auf Treppen und Perrons und weitere Massnahmen zur Verbesserung des Sicherheitsgefühls gewünscht (vgl. Figur 56)

WÜNSCHE AN DIE GESTALTUNG DES BAHNHOFS HARDBRÜCKE



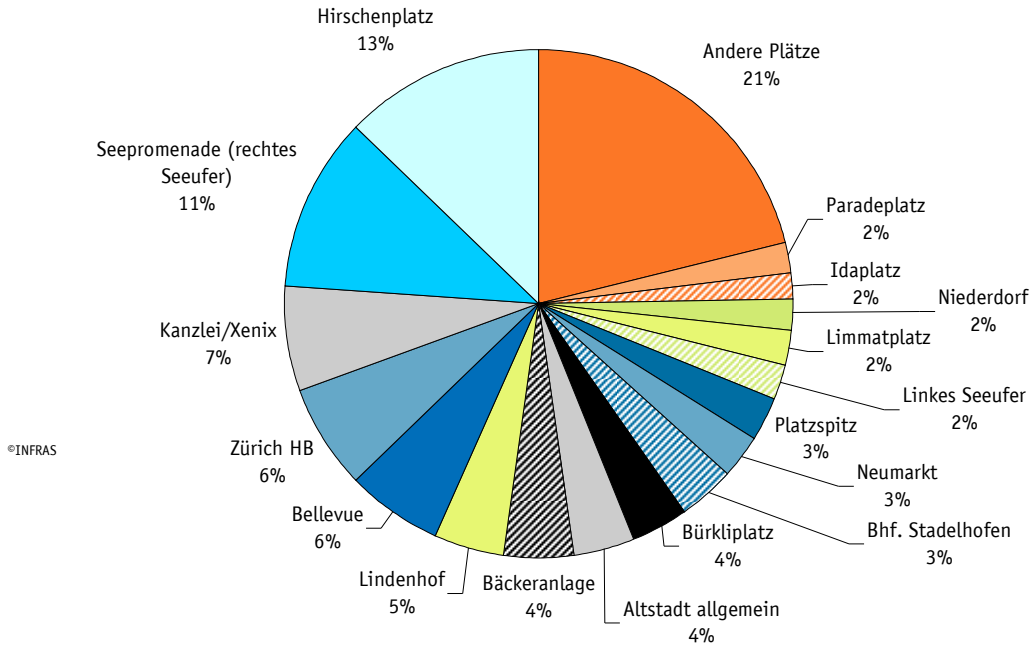
Figur 56 Wünsche an die Gestaltung des Bahnhofs Hardbrücke (n=210, Mehrfachnennungen waren möglich, insgesamt liegen 260 Antworten vor).

4.5. AUFENTHALTSQUALITÄT ÖFFENTLICHER PLÄTZE

Am Schluss des Fragebogens wurden die Befragten gebeten, Plätze in Zürich zu nennen, auf denen sie sich bevorzugt aufhalten. Ziel war es, unabhängig von der Situation auf dem Platz, an dem die Befragung stattfand, herauszufinden, was die Benutzer dieser Plätze an Plätzen in Zürich allgemein schätzen und zu welchen Zwecken sie Plätze aufsuchen.

Die Befragten nannten naturgemäss eine Vielfalt von Plätzen als bevorzugte Aufenthaltsorte. Die 593 Befragten PassantInnen auf allen drei Plätzen machten insgesamt 1009 Nennungen zu bevorzugten Plätzen. In Figur 57 einzeln aufgeführt sind davon diejenigen Plätze, die mindestens 2% Anteil an diesen Nennungen erreichten. Häufig genannt wurden generell Plätze in der Nähe der Befragungsorte (Altstadt, Kreis 4) und zentraler Orte wie der Hauptbahnhof oder der Bahnhof Stadelhofen. Die drei am häufigsten genannten öffentlichen Räume, an denen sich die Befragten bevorzugt aufhalten, sind der Hirschenplatz in der Altstadt, die Promenade am rechten Seeufer und das Areal des Kanzleischulhauses beim Helvetiaplatz.

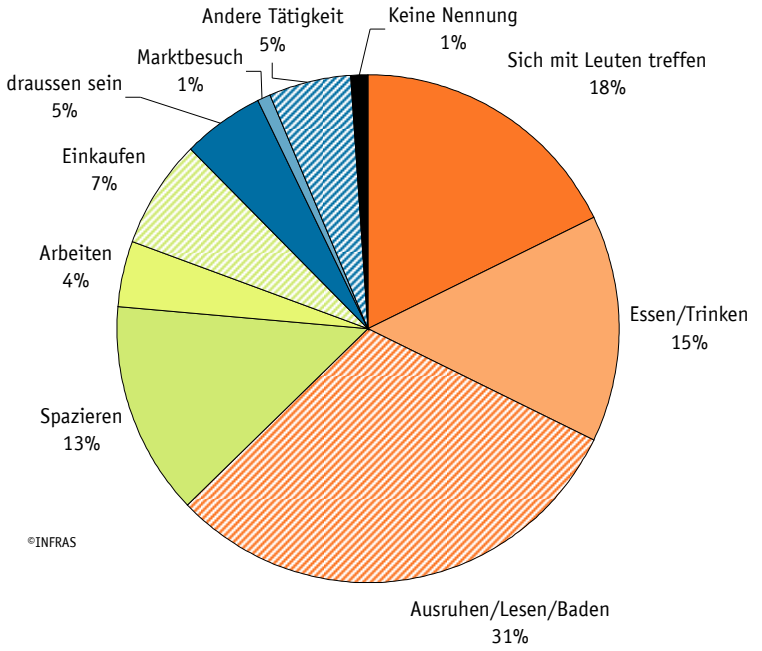
BEVORZUGTER AUFENTHALT AUF PLÄTZEN IN ZÜRICH



Figur 57 Antworten auf die Frage „Auf welchen öffentlichen Plätzen bzw. an welchen Orten in Zürich halten Sie sich bevorzugt auf?" n=593, Mehrfachnennungen waren möglich.

In Figur 58 sind die beim Aufenthalt auf den von den Befragten genannten Plätzen ausgeübten Tätigkeiten aufgeführt. Beliebteste Tätigkeit ist das Ausruhen, Lesen und Baden. Die genannten Plätze sind auch häufig Treffpunkte und sie eignen sich zum Essen und Trinken sowie zum Spazieren.

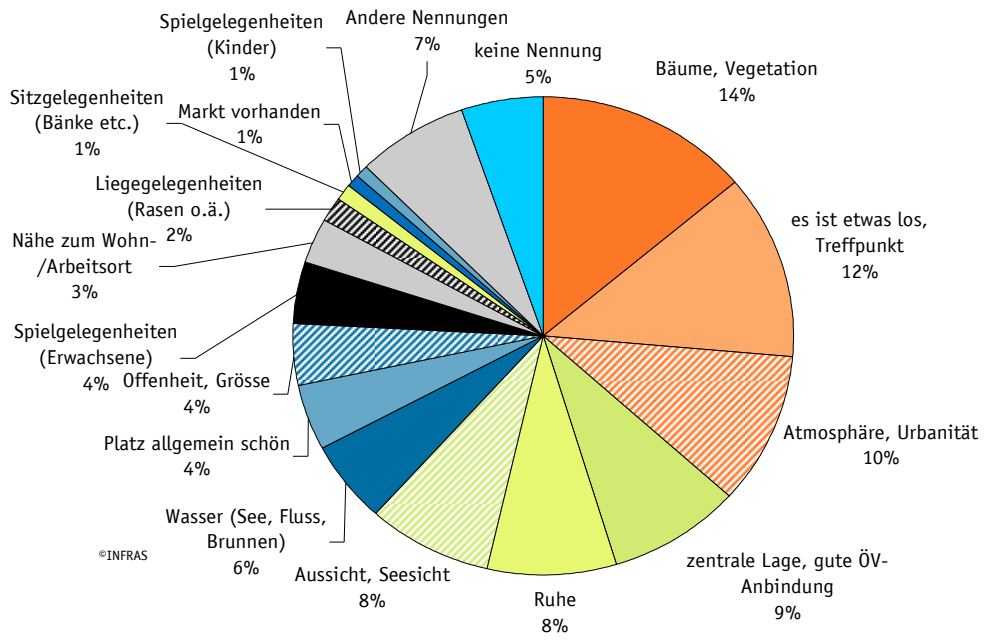
TÄTIGKEITEN BEIM AUFENTHALT AUF PLÄTZEN IN ZÜRICH



Figur 58 Antworten auf die Frage, zu welchem Zweck man sich auf den in Figur 57 genannten Plätzen aufhält. n=593, Mehrfachnennungen waren zu jedem genannten Platz möglich.

Figur 59 zeigt die Vorzüge der von den Befragten genannten Plätze gegenüber anderen. Die Grafik ist ein Abbild aller genannten Anforderungen an einen Platz. Je nach gewünschter Tätigkeit werden unterschiedliche Merkmale eines Platzes nachgefragt. Alle Anforderungen zugleich sind schwerlich zu erfüllen. Besonders geschätzt werden Bäume und andere Vegetation auf einem Platz, Lebendigkeit und urbane Atmosphäre, eine gute ÖV-Erschliessung sowie Ruhe, Aussicht und Zugang zu Wasser auf dem Platz, sei es über den See- oder Flussanstoss oder über das Vorhandensein eines Brunnens.

BESONDERER GEFALLEN AN PLÄTZEN IN ZÜRICH



Figur 59 Antworten auf die Frage „Was gefällt Ihnen an diesen Plätzen besonders gut? Weshalb gerade dieser Platz?“.

5. INTERPRETATION DER RESULTATE

5.1. VERGLEICH DER DREI ÖFFENTLICHEN RÄUME

Die drei Stadträume sind bezüglich Funktion und Nutzung sehr unterschiedlich. Die Art der Neugestaltung unterscheidet sich entsprechend ebenfalls je nach Platz.

Das Limmatquai ist einer der zentralen Räume der Zürcher Altstadt. So erstaunt es nicht, dass es als städtischer Repräsentationsraum auch mit modernen und noblen, stilistisch jedoch einfachen, geradlinigen Elementen ausgestattet wurde. Aber auch alte, der Innenstadt verbundene Elemente wie die Pflastersteinbeläge wurden in das moderne Erscheinungsbild integriert. Das Limmatquai wird von verschiedenen Besuchsgruppen zu allen Tageszeiten gut besucht. Es halten sich dort im Durchschnitt deutlich mehr PassantInnen auf als an den anderen untersuchten Plätzen. Das Limmatquai ist noch mehr ein Aufenthalts- als ein Durchgangsort.

Der kleine Cella-Platz an der Ecke Langstrasse/Dienerstrasse wird ebenfalls von unterschiedlichen Personengruppen besucht. Etwa zwei Drittel der Befragten sind PendlerInnen oder Arbeitende. Gegenüber dem Limmatquai ist der Anteil der AnwohnerInnen leicht höher und derjenige der in der Nähe Arbeitenden etwas tiefer. Es kommen auch weniger Touristen an die Langstrasse als an das Limmatquai. Aufgrund des historischen Hintergrunds des Langstrassenquartiers standen bei der Neugestaltung auch nicht topmoderne sondern vielmehr zweckmässige Elemente im Vordergrund, die der Bevölkerung einen häufigeren und bequemeren Aufenthalt ermöglichen sollten. Obwohl die Aufenthaltshäufigkeit der befragten PassantInnen im Schnitt höher liegt als vor der Neugestaltung, halten sich selten über 30-50 Personen gleichzeitig auf dem kleinen Platz auf.

Der Bahnhof Hardbrücke ist ein typischer Durchgangsraum mit einem sehr hohen Anteil an PendlerInnen. Er wird vor allem von Personen frequentiert, welche in der Nähe arbeiten oder zur Schule gehen. Der Anteil der AnwohnerInnen ist gegenüber den anderen beiden Räumen tiefer. Touristen sind am Bahnhof Hardbrücke selten anzutreffen. Am stärksten frequentiert ist der Bahnhof an Werktagen während einer kurzen morgendlichen und einer etwas längeren abendlichen Spitze im Berufsverkehr.

5.2. MITTLERES LIMMATQUAI

Das Limmatquai ist ein öffentlicher Raum Zürichs mit überregionaler, gemessen an den touristischen Aktivitäten sogar mit internationaler Bedeutung und Bekanntheit. Das Limmatquai wird insgesamt stark frequentiert, sowohl von AnwohnerInnen und in der Nähe Arbeitenden als auch von TouristInnen und KundInnen der umliegenden Geschäfte. Am Samstag Nachmittag waren dort die meisten Personen anzutreffen. Allerdings unterscheiden sich die Frequenzen am Wochenende nicht gross von denjenigen der Werktage. Es bestehen auch kaum tageszeitliche Besuchsspitzen. Auch am Abend ist das Limmatquai belebt.

Für viele ist das Limmatquai noch mehr ein Aufenthalts- als ein Durchgangsort: zwei Drittel der Befragten verbringen pro Besuch durchschnittlich mindestens 20 Minuten dort, über ein Fünftel sogar über eine Stunde und viele befragte BesucherInnen gehen am Limmatquai gerne eher räumlich-statischen Beschäftigungen nach (rund die Hälfte der Nennungen betreffen Tätigkeiten wie ausruhen, lesen, essen, trinken, Leute treffen). Aber es gibt auch viele PassantInnen, die das Limmatquai einfach nur durchqueren oder dort einkaufen gehen und im Durchschnitt eine kurze bis mittlere Aufenthaltsdauer am Limmatquai haben.

Das Limmatquai wird von 90% der 201 Befragten positiv beurteilt und erhält damit die beste Bewertung zur Aufenthaltsqualität von den drei untersuchten Räumen. Beinahe 80% der Befragten gefällt das Limmatquai sogar „gut" oder „sehr gut". Dies deutet darauf hin, dass die jetzige Situation nach der Neugestaltung sehr gut ankommt. Spontan gefällt den PassantInnen am Limmatquai insbesondere die Verkehrssituation (30% der spontanen Nennungen), die Neugestaltung allgemein (19%) sowie auch die Fassaden der Häuser rund um das Limmatquai (15%). Auch die Offenheit und Grosszügigkeit sowie die Lebendigkeit und die Stimmung dieses Aufenthaltsortes wurden spontan von vielen positiv hervorgehoben. Für eine grössere Zahl der Befragten (19%) gefällt spontan insbesondere die Verkehrssituation weniger gut. Diese lasse nach wie vor zu wünschen übrig, da viele nicht dazu berechtigte Autofahrende das Limmatquai befahren würden. Daneben werden mitunter auch Velofahrende als Ärgernis empfunden, was als klassischen Nutzungskonflikt in räumlich nicht immer klar abgegrenzten Zonen zwischen Velofahrenden und FussgängerInnen interpretiert wird. Ebenfalls zu einigen spontan negativen Beurteilungen Anlass gaben die „karge" Neugestaltung des Limmatquais und das Fehlen von Bäumen (< 10%). Jedoch fiel über einem Drittel spontan nichts ein, was weniger gut gefallen könnte.

70% der Befragten erinnern sich an das Limmatquai vor der Neugestaltung, was seine bedeutende Stellung im Gedächtnis der Stadt unterstreicht. Rund ein Drittel der Befragten hält sich seit der Neugestaltung des Limmatquais sogar häufiger dort auf. Der Raum hat also klar an Attraktivität gewonnen. Auf die Frage, was seit der Neugestaltung besser gefalle, nannten 45% der Personen die verbesserte Verkehrssituation, je 18% erwähnten die Offenheit und Grosszügigkeit bzw. die Neugestaltung insgesamt und 15% sind mit der grösseren Ruhe sehr zufrieden. Es gibt jedoch nichts, das über 10% der PassantInnen weniger gut gefallen würde als vor der Neugestaltung. Am ehesten umstritten sind noch die Kargheit des Raumes bzw. das Fehlen von Bäumen. Zentrale Elemente der Neugestaltung wie der Pflastersteinbelag, die neue Schiffanlegestelle, das Verlegen der Tramhaltestelle Rudolf-Brun-Brücke, die neuen Bänke oder der Quaiabschluss mit dem neuen Geländer wurden spontan nur von wenigen als besser oder nur vereinzelt als schlechter seit der Neugestaltung erwähnt. Ebenfalls nur einige der Befragten – weniger als 5%, die sich an die Neugestaltung erinnern können – erwähnten spontan, dass ihnen der Platz beim Rathauscafé sowie der neue Holzsteg davor an der Limmat besser gefallen.

Auf das konkrete Nachfragen kommen die neuen Elemente am mittleren Limmatquai bei den Befragten jedoch überwiegend sehr gut an. Fast alle neuen Elemente erhalten von der grossen Mehrheit (i.d.R. über 80%) der Befragten positive Beurteilungen, wobei viele Personen zur neuen **Schiffsanlegestelle** und zur versetzten, neu gestalteten **Tramhaltestelle** Rudolf-Brun-Brücke keine Antwort wussten. Neben der zum Teil als noch ungenügend angesehenen **Verkehrssituation** werden von den neuen Gestaltungselementen nur noch die **Sitzbänke** kontrovers beurteilt. Insgesamt erhalten die Sitzbänke mit Lehnen unterhalb der Rathausbrücke (Platz beim Rathauscafé und entlang der Limmat) bessere Bewertungen als die breiten Sitzbänke ohne Lehnen bei der Münsterbrücke. Die langen Sitzbänke ohne Lehnen auf der Rathausbrücke stehen zwischen diesen Beurteilungen, werden aber immer noch zu 77% positiv bewertet.

Mit der **Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr** sind die Befragten am mittleren Limmatquai zu 90% zufrieden oder sehr zufrieden. Dies spricht für die Verbesserungen zu Gunsten von ebenerdigen Einstiegsmöglichkeiten bei den Trams. Sicherheit und Wohlbefinden in der **Nacht** scheinen am

Limmatquai wenig problematisch zu sein. Nur 5% der Befragten fühlen sich in der Nacht unwohl oder eher unwohl.

Als Wunsch an die Gestaltung des Limmatquais, wurde von 30% der befragten PassantInnen vor allem das Bedürfnis nach mehr Bäumen und/oder Vegetation genannt. Fast ein Viertel der Befragten hat keinen spezifischen Gestaltungswunsch angegeben. Für die Qualität der Neugestaltung spricht weiter, dass der Wunsch, die aktuelle Situation beizubehalten, von 5% der Befragten am dritthäufigsten genannt wurde. 13 Befragte (6%) wünschten sich eine konsequentere Durchsetzung des Fahrverbots. Dafür wurde neben einer klaren Signalisation und häufigeren Kontrollen auch das Erstellen von Barrieren angeregt. Weiter wurden von einigen Befragten mehr direkten Zugang zur Limmat sowie mehr Sitzgelegenheiten – bzw. mehr Bänke mit Lehnen – gewünscht.

5.3. CELLA-PLATZ

Der Cella-Platz an der Ecke Langstrasse/Dienerstrasse ist ein Aufenthaltsraum von lokaler Bedeutung. Gleichwohl zieht das Langstrassenquartier auswärtige regelmässig dort einkehrende Besucher aus der Agglomeration Zürich an. Der Cella-Platz ist einer der wenigen öffentlichen Orte im Langstrassenquartier wo man sich auch verweilen und hinsetzen kann, ohne dem „Zwang" ausgesetzt zu sein, etwas konsumieren zu müssen. Der kleine Platz ist in Relation zu seiner Grösse recht gut frequentiert, auch wenn die Anzahl Platzbesuche weit hinter derjenigen des Limmatquais zurückliegt. Die Frequenzen am Wochenende sind mit Ausnahme des Samstag Nachmittags, an dem deutlich mehr PassantInnen gezählt wurden, mit denjenigen an Werktagen vergleichbar. Die Befragungen vom Samstag Nachmittag wurden jedoch zur Zeit des Langstrassenfestes – mit einer Vielzahl von sich sonst nicht auf dem Platz aufhaltenden Personen – durchgeführt um dadurch auch eine breitere Nutzungsgruppe erfassen zu können. Inwiefern das Langstrassenquartier an normalen Samstagen vermehrt auch als Ort zum Einkaufen besucht und dadurch von einer Nutzergruppe frequentiert wird, die an Werktagen weniger stark vertreten ist, können wir deshalb nicht abschliessend beurteilen. An Werktagen halten sich über Mittag etwas mehr Personen am Platz auf als in den Stunden davor und danach. Die stärkste Frequentierung ist jedoch auch an Werktagen erwartungsgemäss am Abend festzustellen.

Der Platz ist sowohl Aufenthalts- als auch Durchgangsraum. Die Hälfte der Befragten hält sich über 20 Minuten dort auf, während über zwei Fünftel sich weniger als 10 Minuten dort aufhalten und den Platz meistens lediglich durchqueren.

Zwei Drittel der insgesamt 182 Befragten sind mit der Aufenthaltsqualität des Cella-Platzes an der Ecke Langstrasse/Dienerstrasse zufrieden und beurteilt diese positiv. Insgesamt gefällt der Cella-Platz über zwei Fünfteln der Befragten gut oder sehr gut. Der Platz wird damit nicht so sehr positiv beurteilt wie das Limmatquai; die Aufenthaltsqualität wird insgesamt ähnlich hoch beurteilt wie diejenige des Bahnhofs Hardbrücke.

Spontan finden die Sitzbänke (mit 42%) und der Brunnen (32%) bei den Befragten grossen Gefallen, aber auch die Lebendigkeit des Platzes und seine Funktion als Treffpunkt (16%). Die Verlegung der Taxistandplätze wurde von knapp einem Fünftel der Befragten (35 Nennungen) spontan als positiv erwähnt, allerdings gefiel diese Verlegung vereinzelten Taxifahrern nicht. Neben der Neugestaltung allgemein und der Tatsache, dass nun überhaupt erst ein Platz besteht, wurde relativ häufig auch spontan positiv erwähnt, dass sich der Platz aufgrund seiner Überschaubarkeit schlecht als Drogenversteck eigne. Demgegenüber waren das Fehlen von Bäumen (49% der Befragten) und die

Kargheit des Platzes (21%) die spontan am häufigsten genannten negativen Punkte. Auch verschiedene Aspekte der Sicherheit (Alkohol-/Drogenprobleme mit 5%, Schlägereien mit 3% Nennungen) und Sauberkeit (11%) sowie der Verkehr bzw. Verkehrslärm (8%) werden offensichtlich von einigen Personen als problematisch empfunden.

Über drei Viertel der Befragten mögen sich an die Situation des Cella-Platzes an der Ecke Langstrasse/Dienerstrasse vor der Neugestaltung erinnern. Über ein Viertel der Personen, die sich erinnern mögen, halten sich seit der Neugestaltung häufiger dort auf.

Die Verlegung der Taxistände vom Platz weg an die Dienerstrasse ist der spontan von 85 PassantInnen – bzw. 60% der Befragten, die sich an den Platz vor der Neugestaltung erinnern – am meisten genannte positive Aspekt seit der Neugestaltung. Demgegenüber findet diese Verlegung bei nur 6 Personen keinen Gefallen. Knapp ein Viertel der 141 Personen, die sich an den Platz vor der Neugestaltung erinnern, finden einen Gefallen an den neu erstellten Sitzbänken. Die Neugestaltung insgesamt und die Offenheit und Übersichtlichkeit des Platzes gefallen je knapp einem Fünftel besser. Noch über zehn Personen (8%) nennen das Vorhandensein des Brunnens, die Lebendigkeit des Platzes bzw. die Möglichkeit den Platz als Treffpunkt nutzen zu können, die Ruhe oder einfach nur das Vorhandensein des Platzes als besser gegenüber früher. Nur gerade neun Personen, von denjenigen, die sich an die Zeit vor der Neugestaltung erinnern können, fällt nichts ein, das ihnen heute besser gefallen würde. Knapp die Hälfte (67 Personen) kann jedoch nichts nennen, das ihnen heute weniger gut gefallen würde. Vereinzelte Personen stehen dem Fällen von zwei der drei Bäume positiv gegenüber. Hingegen werden die fehlenden Bäume bzw. die Vegetation insgesamt von 53 Personen bzw. von 38% der Befragten mit Erinnerung an früher als Verschlechterung der Aufenthaltsqualität gegenüber früher wahrgenommen. Es gibt kein weiteres Element, das von mehr als zehn Personen weniger gut beurteilt wird als vor der Neugestaltung. Beinahe der Hälfte (47%) der Befragten fällt spontan keine Verschlechterung seit der Neugestaltung ein. Die Aufwertung wird von den Befragten mehrheitlich begrüsst.

Die Zufriedenheit mit einzelnen Neugestaltungselementen am Cella-Platz fällt insgesamt positiv aus. Von beinahe neun Zehnteln der Befragten wird der **Brunnen** als positiver Beitrag zum Platz empfunden. Auch die Bestuhlung des Platzes durch die **Gastronomiebetriebe** und die Verlegung der **Taxistandplätze** werden von über vier Fünfteln der Befragten positiv beurteilt, jedoch gibt es hierzu, besonders zur Verlegung der Taxistandplätze, auch vereinzelte, prononciert kritische Stimmen (insbesondere von den Taxifahrern selber). Insbesondere in der Nacht kann es manchmal auch Engpässe bei der Anzahl Taxiparkplätze geben. Vergleichsweise kontrovers beurteilt wurden die **Sitzbänke** und die **Abgrenzung** zur Strasse mittels Stufen. Moniert wurde besonders, dass die Stufen ein Sicherheitsrisiko für Rollstuhlfahrer und dort häufig anzutreffende Betrunkene darstellten. Einige besinnen sich, dass sich schon einmal ein Rollstuhlfahrer durch Umfallen über die zuvor übersehene Stufe verletzt habe.

Gut die Hälfte der Befragten (59%) fühlte sich auf dem Cella-Platz an der Ecke Langstrasse/Dienerstrasse in der **Nacht** wohl. Dies sind deutlich weniger Personen als am Limmatquai, jedoch mehr als am Bahnhof Hardbrücke. 15% der Befragten fühlen sich unwohl oder eher unwohl. Auffallend ist, dass sich viele Personen in der Nacht offensichtlich gar nicht am Cella-Platz aufhalten, da über ein Viertel der Befragten zu dieser Frage keine Antwort wusste. Aus diesen Antworten zum Sicherheits- und Wohlbefinden in der Nacht und durch spontane Aussagen einzelner PassantInnen,

dass es weniger Möglichkeiten für Drogenverstecke gebe als früher kann abgeleitet werden, dass die Neugestaltung des Platzes nicht etwa seine Attraktivität als Drogenumschlagplatz erhöhte, sondern durch die gewonnene Offenheit reduzieren konnte.

Vor allem das Bedürfnis nach mehr Bäumen und/oder Vegetation wird als spontaner Wunsch an den Cella-Platz genannt. Weitere Wünsche, wie ein anderer Bodenbelag, eine andere Abgrenzung zur Strasse hin, mehr Sitzmöglichkeiten, andere Bänke, ein anderer Brunnen sowie auch das Bedürfnis nach mehr Sicherheit wurden gegenüber diesem besonders starken Anliegen je von weniger als einem Dutzend Personen geäussert. Offenbar fühlen sich vereinzelte Personen durch die Anwesenheit von Hunden gestört und wünschten sich einen hundefreien Platz. Beim Brunnen gab es jedoch einige Stimmen, die sich eine zusätzliche Hundetränke oder einen grösseren Brunnen wünschten und jemand würde es begrüssen, wenn deklariert würde, ob es sich um trinkbares oder nicht trinkbares Wasser handle. Offenbar wissen nicht alle Personen, die sich in Zürich aufhalten, dass das Wasser aus allen Brunnen – sofern nicht anderweitig deklariert – qualitativ hochwertiges Trinkwasser ist.

5.4. BAHNHOF HARDBRÜCKE

Der Bahnhof Hardbrücke ist ein Verkehrsraum von regionaler Bedeutung. Als solcher wird er auch von den Leuten wahrgenommen. Für die meisten Leute ist er ein Durchgangsplatz, der einzig als Mittel zum Zweck des sich Fortbewegens dient. Über vier Fünftel der Befragten halten sich pro Besuch weniger als 10 Minuten am Bahnhof auf. Rund vier Fünftel der Antworten zu den aktuellen Tätigkeiten der Befragten betrafen das Durchqueren des Bahnhofs oder Warten auf Zug oder Bus. Als weitere Tätigkeiten wurden etwa hälftig das Einkaufen am Kiosk und Arbeiten vor Ort oder das Picknicken, im Bistro einkehren und Leute treffen, genannt. Einzig zur Mittagszeit ändert sich das Bild: dann überwiegen Tätigkeiten wie Picknicken, im Bistro einkehren oder ausruhen/verweilen mit rund 70% der Antworten.

Am stärksten frequentiert wird der Bahnhof Hardbrücke naturgemäss unter der Woche in den Stosszeiten. Die Frequenzen sind am Wochenende um einiges tiefer als an Werktagen. Am Wochenende ergaben die stündlichen Stichprobenzählungen, dass sich manchmal weniger als zehn Personen, jedoch nie mehr als dreissig Personen gleichzeitig in der Bahnhofshalle, Unterführung oder im Aussenbereich (inkl. Rampe und Übergang zur Parkingvorfahrt) aufhielten. Zu den Hauptpendlerzeiten war die Zählung schwierig: es konnten gegen hundert Personen gleichzeitig im unteren Bahnhofsbereich gezählt werden, bei einem kontinuierlichen Menschenstrom. Am Abend sind die Frequenzunterschiede weniger ausgeprägt, wenn auch die Anzahl der WochenendpassantInnen zu keiner Zeit der Stichprobenzählungen die Anzahl WerktagbesucherInnen übertraf. In der Nacht (nach 22 Uhr) ändert sich dies möglicherweise zu Gunsten der Wochenende.

Grundsätzlich wird der Bahnhof Hardbrücke von zwei Dritteln der Befragten positiv (eher gut bis sehr gut) beurteilt. Es fällt aber auf, dass Extrembewertungen sowohl im positiven als auch im negativen Bereich der Bewertungsskalen selten sind. Die beste Bewertung „sehr gut“ wurde für den Bahnhof Hardbrücke seltener gegeben als für die anderen Plätze. Das kann auch daran liegen, dass ein Bahnhof insgesamt eher als Durchgangsort und weniger als Aufenthaltsraum wahrgenommen wird. Zudem gab es während der Zeit der Befragungen intensiver Baulärm von dem unmittelbar an den Bahnhof-Aussenraum angrenzenden Maag-Areal. Solche Lärmbelästigungen können möglicherweise das Wohlbefinden am Ort der Befragung und evtl. auch die diesbezüglichen Antworten beeinträchtigen.

Spontan positiv vermerkt werden vor allem die zentrale Lage mit den guten ÖV-Verbindungen (24% der Befragten), die Überschaubarkeit und gute Funktionalität des Bahnhofs (14%) und auch die neuen Farben und die neue Signaletik (je 6%). Bemängelt wurden spontan die mangelnde Sauberkeit und Ordnung (18%), die Kargheit (17%) bzw. die drückende Atmosphäre und Architektur (je 6%). Spontan gaben 21 der befragten Personen (1%) an, dass ihnen die Neugestaltung insgesamt gefalle, hingegen gefiel diese andererseits 18 Personen spontan nicht.

Viele der befragten Personen mögen sich nicht oder nur vage an den Bahnhof Hardbrücke vor der Neugestaltung erinnern. Dies und zum Teil auch die Aussagen der Befragten selbst deuten darauf hin, dass sich viele Personen noch nie gross Gedanken über die Gestaltung dieses Raums gemacht haben. Der Bahnhof Hardbrücke ist ein Durchgangsort und wird als solchen wahrgenommen. Ausser am Mittag, wo viele Personen das Bistro frequentieren, wird der Bahnhof von den meisten PassantInnen lediglich durchquert. Entsprechend sind die Sensibilität für und die Ansprüche an eine ästhetische Gestaltung bei vielen Personen tiefer als an anderen Orten. 85% der Befragten halten sich gleich häufig am Bahnhof Hardbrücke auf wie vor der Neugestaltung.

Die Neugestaltung des Bahnhofs Hardbrücke kommt insgesamt bei den Benutzenden sehr gut an. 92% der Personen, die sich an den früheren Zustand erinnern, konnten spontan keinen einzigen Aspekt nennen, der sich verschlechtert hätte. Überhaupt wurden zu allen neu gestalteten Elementen nur jeweils vereinzelte negative Bemerkungen geäussert: Die Signale, Tafeln und Beschriftungen waren mit lediglich vier Stimmen das am meisten genannte Neugestaltungselement, das weniger gut gefällt als früher. Besser gefällt, neben der Neugestaltung allgemein vor allem das neue Farbkonzept, das von 27% der über die Neugestaltung Befragten positiv hervorgehoben wurde. Ebenfalls beurteilen mehr als 10% der Personen die Verbreiterung der Passage, das Bistro, die Offenheit und Grosszügigkeit, der insgesamt heller, freundlicher und moderner wirkende Bahnhof und die neue Beleuchtung als Verbesserung. Mehr als 5% der zur Neugestaltung befragten Personen gaben noch an, dass ihnen die rote Farbe, die Ordnung und Sauberkeit sowie die Signale, Tafeln und Beschriftungen besser gefallen als früher. Die Antworten bezeugen klar, dass alle wichtigen Elemente der Neugestaltung bei gezielter Nachfrage auch als solche erkannt und wahrgenommen werden und insgesamt einen klar positiven Eindruck hinterlassen.

Beim gezielten Nachfragen nach der Zufriedenheit mit einzelnen neu gestalteten Elementen erhält die **Signaletik** mit einer Zufriedenheit von 94% die beste Bewertung. Gut kommt insbesondere der rote Leuchtbalken an. Von einigen Personen wird die alte blaue Fallzifferblatt-Abfahrtstafel gegenüber den neuen Bildschirmen als übersichtlicher beurteilt, vielen gefallen die Monitore jedoch besser. Andere finden, dass es noch mehr Bildschirme mit den Abfahrtszeiten braucht oder diese noch nicht optimal platziert seien, so dass man die Angaben nicht einfach beim Vorbeilaufen aufschnappen könne. Es wurde auch erwähnt, dass der Stadtplan am „falschen" Ort sei oder es insbesondere von aussen her schwierig sei, die Busstationen zu finden. Im Bistro oder am Kiosk kämen häufig Leute herein, die nach Geleisen fragen oder Tickets kaufen möchten. Mit dem **Farbkonzept** sind fast vier Fünftel der dazu Befragten zufrieden. Insbesondere die allgemein hellere Gestaltung oder die rote Farbe werden von vielen Befragten positiv hervorgehoben. Von den unzufriedeneren Personen gibt es einige, die den Bahnhof immer noch sehr düster und zu grau finden. Viele wünschten sich noch mehr farbige oder bunte Akzente. Es wurde nie erwähnt, dass es zu viel Farbe hätte, auch wenn dem einen oder anderen ein bestimmter Farbton nicht optimal gefiel. Auch der neu gestaltete **Aussenbereich** kam insgesamt gut an. Die Verbreiterung der Fussgängerpassage, aber auch die weissen

Führungslinien finden bei über vier Fünfteln der Befragten Gefallen. Ähnlich positiv wird auch der Übergang zur Parkingvorfahrt beurteilt, auch wenn sich viele Personen dazu nicht äussern konnten. Das neue **Bistro** wird gleichfalls von vielen Befragten als Verbesserung empfunden, mit einem hohen Anteil an Personen, die es sehr schätzen. Nur 5% der Befragten äussern sich dazu auf Nachfrage negativ. Von einigen Befragten werden zu kurze Öffnungszeiten des Bistros und des Kiosks kritisiert. Gerade während der Randstunden fehle dann eine Belebung des Bahnhofs, die eine Verbesserung des Sicherheitsgefühls mit sich bringen würde. Zur **Beleuchtung** des Bahnhofs äussern sich auf Nachfrage ebenfalls nur 5% negativ, und nur 4% finden sie schlechter als früher. Dagegen stellten 55% der Befragten eine Verbesserung der Beleuchtung fest. Trotzdem geben fast vier Fünftel der Befragten, welche eine Antwort wussten, an, dass sie sich in der **Nacht** beim Bahnhof Hardbrücke nicht oder eher nicht wohl fühlten. Entsprechend oft wurde auch ein Gefühl von Unsicherheit oder eine seltsame Stimmung vermerkt. Auffällig ist auch hier der hohe Anteil der Personen, welche keine Antwort wussten, wohl weil sie als Pendler den Bahnhof in der Nacht nicht benutzen. Relativ kontrovers beurteilt wird die **Bahnhofshalle** im Untergeschoss. Einer Mehrheit von 70% der Befragten, welche mit der Halle grundsätzlich zufrieden sind, stehen 30% unzufriedene Bewertungen gegenüber. Ursache dafür scheint vor allem eine relativ häufig genannte Kargheit und Düsterkeit sowie auch mangelnde Sauberkeit zu sein. Von der Altersgruppe der 25- bis 64-jährigen wird die Bahnhofshalle leicht schlechter beurteilt als von jüngeren und älteren Befragten, einen Unterschied in der Bewertung von Männern oder Frauen konnte jedoch nicht festgestellt werden.

Für die zukünftige Gestaltung des Bahnhofs Hardbrücke werden vor allem eine noch hellere, freundlichere Gestaltung mit noch mehr Farben (weniger grau), mehr Sitz- und Einkaufsmöglichkeiten, weniger beengte Platzverhältnisse und eine verbesserte Sicherheit und Sauberkeit gewünscht.

5.5. AUFENTHALTSQUALITÄT ANDERER ÖFFENTLICHER PLÄTZE

In der letzten Frage des Fragebogens wurde nach weiteren bevorzugten Aufenthaltsorten in Zürich gefragt. Naturgemäss wurde von den insgesamt fast 600 Befragten in den drei untersuchten Stadträumen eine Vielzahl von Plätzen genannt, die ihren unterschiedlichen Vorlieben entsprechen. Das Gesamtbild zeigt, dass vor allem die Altstadt mit ihren vielen verschiedenen Plätzen und Winkeln sowie Orte am See (linkes und rechtes Seeufer, Bellevue, Bürkliplatz) von vielen Personen geschätzt und regelmässig aufgesucht werden. Dieser Befund hängt wohl auch damit zusammen, dass einer der drei untersuchten Räume (das Limmatquai) mitten in der Altstadt gelegen ist und sich dort viele Personen aufhalten, welche in der Altstadt wohnen oder arbeiten oder sich dort besonders wohl fühlen. In der Altstadt speziell häufig genannt werden der Hirschenplatz und der Lindenhof als beliebte Aufenthaltsorte.

Ausserhalb der Altstadt werden das Kanzleiareal, die Bäckeranlage, der Platzspitz sowie der Limmatplatz und Idaplatz häufig und gerne besucht. Einige Personen gaben jedoch bevorzugt Plätze an, die in der Nähe ihres Wohn- oder Arbeitsortes liegen. Aus diesem Grund ist anzunehmen, dass die öffentlichen Räume in der Nähe der befragten drei Lokalitäten überdurchschnittlich oft genannt wurden und solche die weiter weg oder in einem anderen Stadtteil liegen, weniger oft Erwähnung fanden.

Es fällt auf, dass die am liebsten besuchten öffentlichen Räume bis auf den Limmatplatz weitgehend verkehrsfrei oder verkehrsarm sind und über viele Bäume verfügen oder sogar wie die Bäckeranlage und der Platzspitz eigentliche Pärke sind.

Am häufigsten genutzt werden diese bevorzugten Plätze zum Ausruhen und als Treffpunkt. Auch Essen und Trinken sowie Spazieren sind oft ausgeübte Tätigkeiten. Die Gründe für den besonderen Gefallen an diesen Plätzen sind je nach Platz sehr verschieden und schliessen sich untereinander zum Teil auch weitgehend aus. Die unterschiedlichen genannten Merkmale eines Platzes hängen stark von den gewünschten Tätigkeiten der Personen ab. Es können jedoch kaum alle Anforderungen an einen Platz gleichzeitig erfüllt werden. Als einzelne Elemente besonders geschätzt werden Bäume und andere Vegetation, Lebendigkeit und urbane Atmosphäre, eine gute ÖV-Erschliessung sowie Ruhe, Aussicht und Zugang zu Wasser auf dem Platz (Brunnen, See- oder Flussanstoss).

6. SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

Befragung wurde geschätzt

Analog zum letzten Jahr war die Mehrheit der befragten PassantInnen der Befragung gegenüber wohlwollend eingestellt. Sie empfanden die Umfrage weniger als Belästigung als vielmehr eine willkommene Chance, ihre Wünsche und Bedürfnisse zur Platzgestaltung mitteilen zu können. Dies widerspiegelt das Interesse der Bevölkerung an der Mitwirkung bei Platzgestaltungen und an der Durchführung von Evaluationen nach Neugestaltungen von Plätzen.

Bestätigung zur Strategie Stadträume 2010

Die Ergebnisse der Evaluation lässt die Schlussfolgerung zu, dass die Stadt Zürich mit der Strategie Stadträume 2010 auf dem richtigen Weg ist. Die beim Limmatquai erzielte Verkehrsberuhigung, aber auch die dort angestrebte Modernisierung und die Schaffung von mehr Aufenthaltsraum für die funktional und hierarchisch wichtige Flanierzone von überregionaler (oder gar internationaler) Bedeutung wird von der Bevölkerung wahrgenommen und grossmehrheitlich geschätzt. Aber auch die Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Schaffung von Sitz- und Verweilmöglichkeiten am Platz Ecke Langstrasse/Dienerstrasse oder die optische und physische Vergrösserung des Bahnhofs Hardbrücke durch eine zweckmässigere Raumaufteilung und -gestaltung wurden von den Befragten grundsätzlich geschätzt. Dadurch, dass sich die Platzgestaltung an einer primären Funktion eines Platzes orientiert, wird der öffentliche Raum in der Stadt strukturierter und lesbarer. Den Aussagen der befragten Personen folgend, wird eine solche Strategie von der Bevölkerung verstanden und im Grossen und Ganzen auch positiv wahrgenommen. Auch die Offenheit der Plätze wird von einer Mehrheit begrüsst. Fazit: die drei Platzneugestaltungen können grundsätzlich als gelungen bezeichnet werden.

Die Evaluation liefert aber auch Hinweise, in welche Richtung in Zukunft noch Verbesserungen möglich sind. Es hat sich gezeigt, dass die Bevölkerung der Aufenthaltsqualität auf dem Platz eine grosse Bedeutung beimisst. Die Bevölkerung möchte auf einem Platz verweilen, beobachten, sich ausruhen, mit anderen Leuten kommunizieren. Sie möchte aber auch, dass dort etwas läuft, allenfalls noch Aktivitäten angeboten werden. Besonders hingezogen fühlen sich Personen zu verkehrsarmen oder verkehrsberuhigten Räumen. Bei den Bedürfnissen der Befragten zeichnet sich ein interessanter Kontrast an Wunschaktivitäten bei einem Platz ab. Einerseits suchen die Leute einen Ausgleich zur Alltagshektik: Sie möchten sich erholen, entspannen, etwas lesen oder sich unterhalten. Dazu werden Elemente wie Sitzgelegenheiten – bevorzugt mit Lehnen –, Bäume/Vegetation oder die Nähe zu Wasser gesucht. Zweitens wünschen viele Leute auch einen bewegten Raum, Platz für Aktivitäten und Bewegung oder einfach ein Ort, an dem etwas los ist. Dieser Ort soll anregend, lebendig und modern sein. Wichtige Elemente sind da wohl freundliche Farben, Helligkeit, genügend Offenheit, ein modern-urbaner Freiraum und eine Infrastruktur, die dafür sorgt, dass der Platz nie entvölkert wirkt. Als drittes Element, das sich zum Teil mit dem Wunsch nach Infrastruktur überschneidet, wünschen sich viele Leute insbesondere an typischen Durchgangszonen, wie z.B. Bahnhöfen, eine Grundinfrastruktur zum Einkaufen oder etwas Konsumieren. Zu dieser soll – nach Wunsch einiger der Befragten – über die üblichen Geschäftsöffnungszeiten hinaus Zugang gewährt werden.

Dies sind Elemente, die einer Stadt eine lebenswerte Urbanität verleihen und einen interessanten Kontrast zwischen Bewegung/Aktivität, der Ruhe/Entspannung oder dem Einkaufs- und Konsumbedürfnis bilden. Besonders wichtige Elemente für die Aufenthaltsqualität bilden aus Sicht der Benüt-

zenden aus den letztjährigen sowie aus den diesjährigen Befragungen Sitzgelegenheiten, Bäume, der Zugang zu Wasser (zum Trinken oder Ansehen) und zum Teil auch Spielgelegenheiten.

Nutzung und Gestaltungsqualität der drei Räume

Die Funktionen und die Nutzungen der drei untersuchten, öffentlichen Räume widerspiegeln die Absichten des Planungsteams bzw. wurden durch die Neugestaltung der Plätze noch unterstützt.

Das **Limmatquai** hat die Funktion eines Raumes von überregionaler Bedeutung, der von verschiedenen Nutzergruppen, an allen Wochentagen gut besucht wird. Entsprechend war die Neugestaltung mit einer langen Vorbereitungs-, Planungs- und Bauphase verbunden. Das Limmatquai wird primär genutzt zum Verweilen, zum Flanieren, als Ausgangspunkt für Einkäufe, Treffen mit anderen Leuten oder touristische Aktivitäten. Auch finden dort periodisch am Samstag Morgen der Frischwarenmarkt und unregelmässig Aktivitäten (z.B. Festanlässe, Sport- und Plauschaktivitäten) statt, die eine grosse Anzahl BesucherInnen anziehen. Die zusätzlichen Sitzgelegenheiten, der breitere Zugang zur Limmat unterhalb des Rathauscafés, die verbreiterte Fussgängerzone, die gute ÖV-Zugänglichkeit, vor allem aber die verkehrsberuhigten Strassen werden sehr geschätzt und tragen der Funktion des Limmatquais als Raum für Begegnungen und Festivitäten Rechnung. Die Bänke mit Lehnen fanden insgesamt mehr Lob und Anerkennung als jene ohne Lehnen.

Der zum Zeitpunkt der Befragung noch namenlose **Cella-Platz** an der Ecke Langstrasse/Dienerstrasse ist ein lokal bedeutender Aufenthalts- und Kontaktraum in einem Quartier von regionaler Bedeutung. Die mit geringem Aufwand projektierte und ausgeführte Neugestaltung bewirkte insgesamt viel. Die Versetzung der Taxistände an die Dienerstrasse und die Unmöglichkeit, den Platz von der Langstrasse her befahren zu können, ermöglichte erst, dass der Platz vermehrt zum Ausruhen, Verweilen und sich Treffen genutzt werden konnte. Die neu aufgestellten Sitzbänke, der Brunnen und die Offenheit des Platzes werden insgesamt sehr geschätzt und verleihen dem Platz eine neue, autofreie Atmosphäre. Schönere, modernere Bänke, eine farbenfrohere Gestaltung (z.B. der Fassaden), ein anderer Bodenbelag, die Beseitigung der Stufe zur Langstrasse hin und insbesondere wieder mehr Bäume sind oft genannte weitere Wünsche an den Platz.

Es gibt zwar kleine Reibereien und Belästigungen, aber offenbar wenig oder keine gravierenden Probleme zwischen verschiedenen Nutzergruppen. Es gibt nach unseren Einschätzungen und Befragungen keine Gruppierung, die den Platz auf dominierende Art für sich beanspruchen würde. Ein Nebeneinander von verschiedenen Nutzergruppen scheint hier auf kleinem Raum möglich zu sein.

Der **Bahnhof Hardbrücke** ist ein regional bedeutender Verkehrsraum. Bei der relativ aufwendigen Neugestaltung wurden die Schwerpunkte auf eine bessere Signaletik und der Erhöhung des Sicherheitsgefühls gelegt. Das Öffnen der Eingangsrampe mit integriertem Bistro, die bessere Zugänglichkeit über den neuen seitlichen Treppeneinstieg, die Gestaltung des Aussenraums inkl. die weissen Führungslinien, die neuen Bildschirme und der rote Leuchtbalken, das Farbkonzept und die neue Beleuchtung in der Unterführung wurden von der Mehrheit der Befragten positiv aufgenommen. Die Bahnhofshalle hingegen wird oft noch als zu düster, grau oder schmutzig wahrgenommen. Eine etwas hellere und farbigere Gestaltung wird gewünscht. Wenig wahrgenommen wurden die grossen blauen Ziffern an den Ausgängen von der Halle zu den Geleisen. Viele der täglich vom und zum Bahnhof pendelnden Befragten, haben diese Ziffern noch nie vorher bemerkt. Wir vermuten, dass ihre Grösse evtl. zu überdimensioniert ist um vom Auge als eine Ziffer erkannt zu werden. Einige Personen sehen noch Verbesserungspotenzial in der Anzahl, Grösse und Positionierung der Bildschirme. Auch längere Öffnungszeiten des Kiosks oder des Bistros oder weitere Einkaufsmöglichkeiten wurden gewünscht.

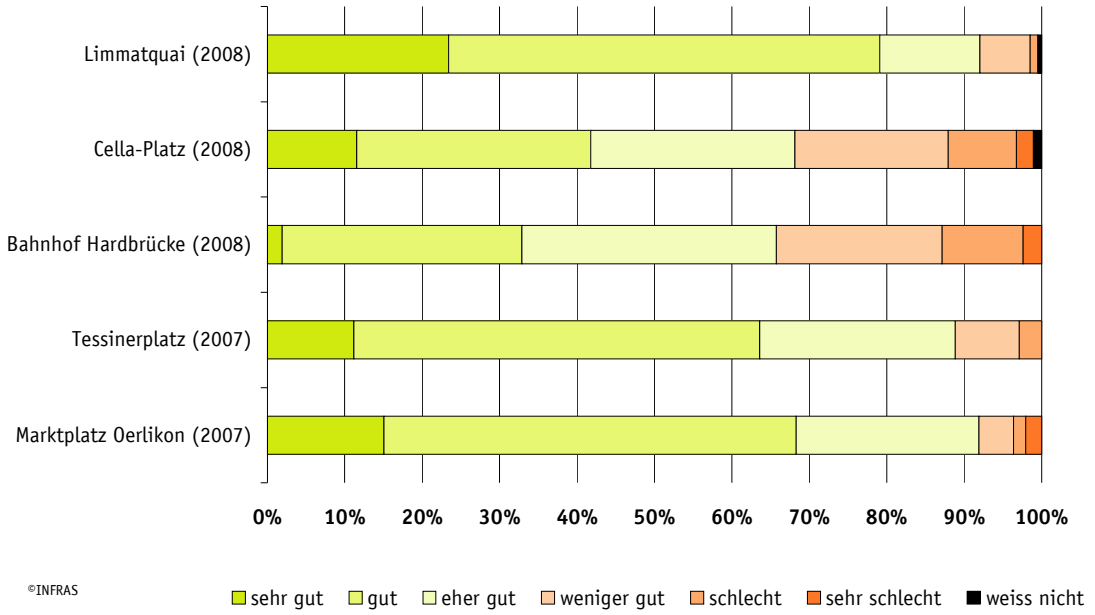
Die Platzverhältnisse sind zu Zeiten von Verkehrsspitzen mit hohen PendlerInnenströmen recht eng. Bezüglich der Menschenmenge gibt es einzelne Befragte, die der Ansicht sind, der Bahnhof sei in Bezug auf seine Frequentierung und seine regionale Bedeutung, insgesamt zu klein dimensioniert. Wünschenswert wäre für diese Personen ein erweitertes Angebot an Bahnhofsnebengewerbe – z.B. für die Möglichkeit, auf dem Heimweg noch schnell einzukaufen – im Stil eines Mini-Shop-Villes oder einer Stadelhofen-Passage. Die Menschenmasse kann jedoch zur Zeit noch bewältigt werden, da insbesondere nach Ankommen einer voll besetzten S-Bahn viele Leute zielgerichtet in dieselbe Richtung streben, entweder zu den Treppen oder Liften, die zu den Busverbindungen führen oder – wie die Mehrheit der Ankommenden – in Richtung Haupthalle und Passage. Aufgrund der Stichprobenzählungen schätzen wir das durchschnittliche Fassungsvermögen einer sich fortbewegenden Menge im unteren Bahnhofsbereich (Bahnhofshalle, Unterführung, Aussenbereich inkl. Rampe und Übergang zur Parkingvorfahrt) auf mindestens 100 Personen. Trotz der vielen Leute wirkt der Bahnhof jedoch nicht als „unorganisierter Ameisenhaufen" sondern eher als gut kanalisierte „Ameisenstrasse". Dazu beigetragen hat sicherlich die Neugestaltung, insbesondere mit der Öffnung des Passageneingangs und dem Integrieren einer neuen seitlichen Treppe zwischen der Unterführung und der Rampe.

Vergleiche und Parallelen zu den Befragungen aus dem Jahr 2007

Vergleicht man die Aufenthaltsqualität aus den mündlichen Befragungen zum Marktplatz Oerlikon und dem Tessinerplatz im Jahr 2007 mit den diesjährigen mündlichen Befragungen zum Limmatquai, dem Cella-Platz und dem Bahnhof Hardbrücke kommt man zu folgendem Ergebnis (vgl. Figur 60): Am besten gefällt den Leuten von allen neu gestalteten und untersuchten Plätzen das Limmatquai. Es ist gleichzeitig aus allen Befragungen der am meisten frequentierte Raum und der einzige Ort von überregionaler Bedeutung. Am zweitbesten schneidet der Marktplatz Oerlikon ab. Mit diesen beiden Plätzen sind über 90% der Befragten zufrieden. Auch die Aufenthaltsqualität des Tessinerplatzes kommt mit einer knapp 90%-igen Zufriedenheit sehr gut an. Demgegenüber sind mit dem bedeutend kleineren Cella-Platz an der Ecke Langstrasse/Dienerstrasse oder dem insgesamt weniger grosszügig und offen wirkenden Bahnhof Hardbrücke noch rund zwei Drittel der Befragten zufrieden. Die Anzahl Personen, die mit dem Platz sehr zufrieden sind, sind am Bahnhof Hardbrücke am geringsten und am Limmatquai am höchsten. Demgegenüber gibt es am Limmatquai und am Tessinerplatz keine und an den anderen Plätzen weniger als 3% Personen, denen der Platz überhaupt nicht gefällt.

Diese Beurteilungen sind in den städtebaulichen Kontext der untersuchten Räume zu stellen. Somit ist die Beurteilung eines Platzes durch die Benutzenden auch von der städtebaulichen Gesamtsituation abhängig. So haben die unterschiedlichen Plätze verschiedene Funktionen und für die Grundzufriedenheit zentrale Lagefaktoren (wie Verkehr, Nähe zu Gewässer, Grösse des Platzes) können durch eine gelungene Gestaltung nur teilweise beeinflusst werden. Die Gestaltungselemente der Neugestaltung können also nur einen Teil der Zufriedenheit beeinflussen und erklären.

VERGLEICH DER AUFENTHALTSQUALITÄT VERSCHIEDENER ÖFFENTLICHER RÄUME



Figur 60 Vergleich der Einschätzungen zur Aufenthaltsqualität von öffentlichen Räumen auf Basis der mündlichen Befragungen zu fünf Plätzen Zürichs in den Jahren 2007 und 2008. Antwort auf die Frage: „Wie gut gefällt Ihnen der Platz insgesamt?" (Anzahl befragte Personen am Limmatquai: n=201, am Platz an der Ecke Langstrasse/Dienerstrasse: n=182, am Bahnhof Hardbrücke: n=210, am Tessinerplatz: n=206 und am Marktplatz Oerlikon: n=246)

Auf Basis der schriftlichen und mündlichen Befragungen zum Marktplatz Oerlikon und dem Tessinerplatz im Jahr 2007, der diesjährigen mündlichen Befragungen zum Limmatquai, Cella-Platz und Bahnhof Hardbrücke sowie der diesjährigen Befragungen zur Aufenthaltsqualität weiterer Plätze können gewisse Übereinstimmungen von Tätigkeits- und Gestaltungspräferenzen bei öffentlichen Plätzen ungeachtet ihrer Funktionalität abgeleitet werden. Öffentliche Plätze sollten aus Sicht der Befragten den Bedürfnissen a) nach Ruhe und Entspannung, b) nach Bewegung und Aktivität sowie c) nach Einkaufs- und Konsummöglichkeiten entsprechen.

Als zentrale Gestaltungselemente zum Erreichen einer aus Sicht der Befragten hohen Aufenthaltsqualität gelten

› Bäume/Vegetation,
› Schatten/Witterungsschutz,
› bequeme Sitzgelegenheiten (Bänke mit Lehnen),
› die Nähe zu Wasser und
› eine freundliche, helle Atmosphäre und eine Umgebung, die ruhig auch etwas farbenfroh sein darf.

Je nach Platz kommt noch der Wunsch nach Spielgelegenheiten (für Erwachsene oder Kinder) auf. Grundsätzlich werden verkehrsarme oder verkehrsberuhigte Plätze bevorzugt.

Empfehlungen zum Limmatquai

Auf Basis der Antworten aus den mündlichen Befragungen am mittleren Limmatquai können wir folgende Empfehlungen und Schlussfolgerungen ableiten:

- Die Befragten wünschen tendenziell mehr Sitzgelegenheiten.
- Sitzgelegenheiten mit Lehnen (z.B. Bänke neben dem Rathauscafé) werden Sitzgelegenheiten ohne Lehnen (z.B. unterhalb der Münsterbrücke oder auf der Rathausbrücke) vorgezogen. Dies zeigt sich sowohl aus den Befragungsergebnissen als auch aus der effektiven Benützung der jeweiligen Bänke. Zudem wünschen die Befragten tendenziell mehr bequeme Sitzgelegenheiten.
- Es könnte insbesondere geprüft werden, ob die lehnenlosen Bänke am Limmatquai unterhalb der Münsterbrücke durch einige Bänke mit Lehnen ersetzt werden könnten oder zusätzliche Bänke mit Lehnen dort bereitgestellt werden sollten.
- Es wird vermutet, dass eine nicht zu vernachlässigende Anzahl der dem mittleren Limmatquai entlang fahrenden Fahrzeuge keine Fahrberechtigung besitzt (d.h. keine Anwohner oder Anlieferer sind).
  - Zur Verbesserung dieser Situation sind folgende Möglichkeiten grundsätzlich möglich:
    i) eine verbesserte Signalisation,
    ii) verstärkte polizeiliche Kontrollen oder
    iii) das Einrichten von Barriereelementen, die das Tram nicht behindern und von zutrittsberechtigten Motorfahrzeuglenkern ein Decodiergerät, einen Code oder Schlüssel als Voraussetzung für eine Weiterfahrt benötigen.
  - Das Anbringen weiterer Verbotsschilder (Option i) steht zur angestrebten Offenheit und Ästhetik der Gestaltung im Widerspruch und ist aus gestalterischer Sicht nicht wünschenswert.
- Klärenswert scheint uns auch die Frage, ob es Möglichkeiten gibt, entlang dem mittleren Limmatquai Bäume zu pflanzen, die die strukturelle Öffnung des Raumes nicht beeinträchtigen und trotzdem dem Wunsch der Befragten nach mehr Bäumen/Vegetation gerecht werden könnten, obwohl diese nicht dem Altstadtcharakter entsprechen.

Empfehlungen zum Cella-Platz

Aufgrund der Antworten aus den persönlichen Befragungen ziehen wir folgende Schlüsse für den Cella-Platz an der Ecke Langstrasse/Dienerstrasse.

- Die Restaurantbestuhlung (Anordnung und Menge der Tische und Stühle) am Rande des Platzes wird von den meisten Leuten positiv oder zumindest nicht negativ beurteilt. Hingegen goutieren es die Leute nicht, wenn Bistrotische direkt an einen Teil der öffentlichen Sitzbänke geschoben werden und so die konsumfreien Sitzgelegenheiten reduzieren. Dies kann Nutzungskonflikte verursachen.
- Das Verschieben der Taxiparkplätze an die Dienerstrasse und die dadurch entstandene Möglichkeit den Platz zum Verweilen zu nutzen, wird grossmehrheitlich begrüsst.
- Insbesondere in der Nacht kommt es derweilen zu Engpässen bei der Anzahl Taxiparkplätzen. Der Vorschlag könnte geprüft werden, ob der für Lieferwagen freigehaltene Parkplatz in der Nacht evtl. auch als zusätzlichen Taxistand mitbenutzt werden darf.
- Die Stufe, die den Platz von der Langstrasse trennt, kann besonders für alkoholisierte Personen und offenbar auch für Rollstuhlfahrende, insbesondere in der Nacht, ein übersehenes oder unterschätztes Hindernis bedeuten und Unfälle auslösen. Es wird deshalb empfohlen, zu prüfen

  - ob eine andere oder zusätzliche Abgrenzung zur Strasse hin die potenzielle Gefahrenzone entschärfen könnte, oder
  - ob als Mindestlösung die Stufe besser gekennzeichnet oder sichtbar gemacht werden sollte.
- Gibt es Möglichkeiten den Elektrokasten – ein gestaltungsfremdes Element, das jedoch aus Kostengründen nicht eliminiert werden konnte – optisch aufzuwerten?
- Wir sehen einen grundsätzlichen Zielkonflikt einerseits zwischen dem Wunsch nach mehr Vegetation/Bäumen und andererseits dem geäusserten Gefallen an der Offenheit des Platzes und neuen Elementen wie die Bänke oder der Brunnen. Obwohl rund die Hälfte der Befragten bei diesem Platz den Wunsch nach (wieder) mehr Bäumen äusserte, empfehlen wir nach Abwägung von Argumenten aus folgenden Gründen mit dem Pflanzen neuer Bäume eher zurückhaltend zu sein:
  - Der Cella-Platz ist jetzt schon ein eher schattiger und dunkler Platz und auch vom Standort her offenbar weniger gut geeignet für das gute und gesunde Gedeihen von Bäumen.
  - Mehr Bäume könnten auch wieder mehr Verstecke für Drogendealer bedeuten.
  - Die geschätzte Offenheit des kleinen Platzes könnte durch einen weiteren Baum durchbrochen werden.
  - Der Platz ist zu klein, als dass neben den neuen Elementen wie die Sitzbänke und der Brunnen auch noch weitere Bäume dort Platz finden würden, ohne im Wege zu stehen. Weitere Bäume würden die Durchquerung des Platzes behindern.
  - Bäume ziehen z.B. Hunde an und diese verursachen möglicherweise nachteilige Gerüche oder ein Gefühl mangelnder Sauberkeit.

Empfehlungen zum Bahnhof Hardbrücke

Aufgrund der Antworten aus den Befragungen leiten wir für den Bahnhof Hardbrücke folgende Empfehlungen und Schlüsse ab:

- Das Farbkonzept kommt insgesamt gut an. Die Befragten wünschen sich aber eher noch mehr Farben, insbesondere in der Bahnhofshalle. Es scheint uns prüfenswert, ob nicht noch weitere graue Betonwände mit den gleichen oder anderen Farben aufgefrischt werden könnten.
- Es scheint uns prüfenswert, ob die grossen blauen Ziffern, die den Weg von der Bahnhofshalle zu den seitlich davon abzweigenden Treppen hinauf zu den Gleisen signalisieren sollen, evtl. zu gross sind um effektiv als Ziffern wahrgenommen zu werden. Evtl. könnten diese Ziffern bei einem nächsten Anstrich auch etwas kleiner dimensioniert werden.
- Die neuen Monitore, die die Abfahrtszeiten anzeigen, kommen mehrheitlich gut an. Die Positionierung und Ausrichtung der Bildschirme und des Lageplans könnte evtl. geprüft werden, insbesondere im unteren Eingangsbereich des Bahnhofs.
- Ebenso könnte geklärt werden, ob die Aufstiege zu den Busstationen auf der Hardbrücke besser sichtbar gemacht werden könnten.

ANNEX

A. FRAGEBOGEN

A1. FRAGEBOGEN ZUM MITTLEREN LIMMATQUAI (4 S.)

A2. FRAGEBOGEN ZUM CELLA-PLATZ (LANGSTRASSE/DIENERSTRASSE; 4 S.)

A3. FRAGEBOGEN ZUM BAHNHOF HARDBRÜCKE (4 S.)

B. FOTODOKUMENTATION VOR UND NACH DER NEUGESTALTUNG

B1. FOTODOKUMENTATION ZUM MITTLEREN LIMMATQUAI (7 S.)

B2. FOTODOKUMENTATION ZUM CELLA-PLATZ (4 S.)

B3. FOTODOKUMENTATION ZUM BAHNHOF HARDBRÜCKE (8 S.)

Quelle der Fotos und Urheberrechte:

› Alle Fotos, die das Limmatquai, den Cella-Platz an der Ecke Langstrasse/Dienerstrasse und den Bahnhof Hardbrücke **vor der Neugestaltung** zeigen, gehören der **Stadt Zürich (TAZ)**.

› Alle Fotos, die die Räume nach der Neugestaltung zeigen, wurden vom Autorenteam erstellt und dürfen frei verwendet werden.