

++ english version below ++

Auszug aus dem Strategiepapier „Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie“

3.1 Die Datenlage zum Fußverkehr ist unzureichend Der Fußverkehr wird bislang in Statistiken nur teilweise erfasst und deshalb nicht angemessen berücksichtigt. Im Rahmen von repräsentativen Verkehrserhebungen („Mobilität in Deutschland – MiD“ und „Mobilität in Städten – SrV“) werden Wege nach dem Prinzip des „hauptsächlich genutzten Verkehrsmittels“ erhoben. Fußwege zu und von Haltestellen werden nach diesem Konzept zwar zum Teil ermittelt, aber nicht entsprechend ausgewertet (Ahrens 2014, S. 13 f.). Würden diese Etappen vollständig berücksichtigt, stiege der Fußweganteil nach Berechnungen von Brög (2017) um das Doppelte. Dies gilt insbesondere in Städten mit hoher ÖPNV-Nutzung (siehe auch Tabelle 1). Auch in den Kommunen wird die alltägliche Bedeutung des Fußverkehrs bislang selten erfasst und dokumentiert. Ein systematisches Monitoring findet kaum statt. Verbesserungsbedarf ist auch bei der Unfallstatistik anzumelden.

Fußverkehrsunfälle werden nur in Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmern erhoben, nicht jedoch Alleinunfälle, die beispielsweise auf beschädigte Fußwege oder Hindernisse auf dem Gehweg zurückzuführen sind. (Bauer et al., 2018: 27)

Bauer, U. H., Martina; Buschmann, Lisa; (2018). "Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie." *Texte Bundesumweltamt* (75): 53.

Ausschnitt Masterplan Mobilität der Stadt Frankfurt

- Fußverkehr: Ausweitung der an Fußgängerzonen (Einkaufslagen) jetzt bereits eingerichteten Dauerzählstellen auf weitere wichtige Fußverkehrs-Achsen
- Bedürfnisse von zu Fuß Gehenden (Meist genannte Kritik an bestehenden Daten aus Mobilitätsforum)
 - Ad-hoc Aufnahme in Umfrage „Leben in Frankfurt“ (für Befragung 2022 bereits umgesetzt)
 - Bewegungsmuster im Fußverkehr erheben: Zur stärkeren Berücksichtigung des Fußverkehrs in der Planung können ebenfalls bspw. TrackingApps eingesetzt werden, um aggregierte Daten zu Fußverkehrsaufkommen oder -geschwindigkeiten zu generieren. Interessant ist bspw. wo lange Wartezeiten beim Queren von Straßen entstehen oder wo die Umwegigkeit besonders hoch ist. (Clouth et al.,2023: 71)

Clouth, Andreas; Schulze, Christoph; Schulz, Jennifer; Schumann, Rabea; Wolf, Konstantin; Zeidler, Verena (2023). „Masterplan Mobilität – Bericht“ *Auftraggeber: Stadt Frankfurt am Main Dezernat XII – Mobilität und Gesundheit Amt für Straßenbau und Erschließung Fachbereich Gesamtverkehrsplanung*. Accessible Online:

<<https://frankfurt.de/themen/verkehr/verkehrsplanung/masterplan-mobilitaet>> (Latest Access 01/2024)

++ english version ++

Excerpt from the strategy paper "Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie" (It works [alternative reading: Just walk]! Basic Principles of a Nationwide Pedestrian Traffic Strategy):

3.1 The Data Situation on Pedestrian Traffic is Insufficient. Pedestrian traffic is only partially recorded in statistics and, as a result, not adequately considered. In the context of representative traffic surveys ("Mobility in Germany – MiD" and "Mobility in Cities – SrV"), paths are collected based on the principle of the 'mainly used mode of transport.' Walks to and from stops are partially identified but not adequately evaluated within this concept (Ahrens 2014, p. 13 f.). If these stages were fully taken into account, the share of pedestrian travel would double, according to calculations by Brög (2017). This is especially true in cities with high public transportation usage (see also Table 1). The everyday significance of pedestrian traffic in municipalities is also rarely recorded and documented. Systematic monitoring is scarce. There is also a need for improvement in accident statistics. Pedestrian accidents are only recorded in conflict with other road users, not including single accidents, which may result from damaged footpaths or obstacles on the sidewalk (Bauer et al., 2018: 27).

Bauer, U. H., Martina; Buschmann, Lisa; (2018). "Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie." *Texte Bundesumweltamt* (75): 53.

Excerpt from the Mobility Masterplan of the City of Frankfurt:

- Pedestrian Traffic: Expansion of permanent counting points already established in pedestrian zones (shopping areas) to other important pedestrian traffic axes.
- Needs of pedestrians (Most frequently mentioned critique in existing data from the Mobility Forum)
 - Ad-hoc inclusion in the "Living in Frankfurt" survey (implemented for the 2022 survey)
 - Surveying movement patterns in pedestrian traffic: To better consider pedestrian traffic in planning, tracking apps can also be employed, for example, to generate aggregated data on pedestrian traffic volume or speeds. It is interesting, for instance, to identify locations with long waiting times when crossing streets or where detours are particularly high.

(Clouth et al., 2023: 71)

Clouth, Andreas; Schulze, Christoph; Schulz, Jennifer; Schumann, Rabea; Wolf, Konstantin; Zeidler, Verena (2023). „Masterplan Mobilität – Bericht“ *Auftraggeber: Stadt Frankfurt am Main Dezernat XII – Mobilität und Gesundheit Amt für Straßenbau und Erschließung Fachbereich Gesamtverkehrsplanung*. Accessible Online:

<<https://frankfurt.de/themen/verkehr/verkehrsplanung/masterplan-mobilitaet>> (Latest Access 01/2024)