

tätslösung) und Jörg Thiemann-Linden (Büro Thiemann-Linden) als Vertreterinnen und Vertreter bundesdeutscher Netzwerke, u.a. der SRL, Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung.

- Thomas Schweizer (Fussverkehr Schweiz), Dieter Schwab (walk-space.at – Der Österreichische Verein für FußgängerInnen) und Ursula Walther sowie Paul Bickelbacher (Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.) und
- Axel Dörrie (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit) sowie Alena Büttner, Andrea Kolodziej und Manuela Weber (Umweltbundesamt).

Zu danken ist zudem Dr. Viktoria Wesslowski für das Projektmanagement, die Moderation aller Verwaltungsgespräche und Workshops in den Modellstädten, für die Durchführung von Exper-

ten-Interviews und die Mitarbeit am Handlungsleitfaden für den Jochen Richard, Carsten Knoch, Alena Büttner, Patrick Riskowsky und Christiane Herzog-Schlagk die Lektorinnen und Lektoren waren. Außerdem danken wir den Gastgebern der Beiratssitzungen, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt in Berlin und dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH in Köln, hier insbesondere Katja Naefe. Besonders Dank verpflichtet ist der FUSS e.V. auch den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und den zahlreichen Teilnehmenden in den ersten fünf Modellstädten Rendsburg, Marl, Eisenach, Jena und Chemnitz für ihre intensive Mitarbeit und in den weiteren Städten, die ihre Informationen zur Verfügung gestellt haben. Und nicht zuletzt soll auch ein Dank gerichtet werden an Frank Biermann, Patrick Riskowsky und Stefan Lieb für die Einrichtung und kontinuierliche Aktualisierung der Projekt-Website.

Bericht von einer Fachtagung zum Thema Fußverkehrszählungen

Fußgänger zählen!

Parallel zur Entwicklung von vielsprechenden Zähltechnologien und -methoden hat die Sensibilisierung für Datenerhebungen des Fussverkehrs in den letzten Jahren zugenommen; das ist erfreulich. Zugleich muss konstatiert werden, dass das solche Erhebungen immer noch vergleichsweise selten und an Einzelfragen orientiert durchgeführt werden. Wo muss angesetzt werden? Die zahlreichen Fachleute an der diesjährigen Tagung von Fussverkehr Schweiz setzen sich mit dieser und ähnlichen Fragen auseinander.

Früher war alles anders. Wenn PlanerInnen Daten zum Fußverkehr benötigten, waren sie erstens nicht vorhanden oder mussten zweitens mittels aufwändigen Handzählungen selber erhoben werden. Das hatte seinen Reiz und etwas mit Handwerk zu tun. Bei Sonnenschein, Nebel oder Regen wurden an strategisch ausgewählten Orten auf Formularbögen Strichlisten geführt oder mit Handzählgeräten Personen gezählt.

Zählen ist mehr als Technik

Glauben wir den Fachleuten, können uns hochtechnologische Zählapparaturen mit ausgereiften Sensoren diese Arbeit größtenteils abneh-

men. Daniel Sauter mahnte aber die Tagungsteilnehmenden in seinem Referat mit einer gesamtheitlichen Perspektive an Datenerhebungen heranzugehen. In Anlehnung an den großen Universalgelehrten Leonardo Da Vinci definierte er fünf, sich gegenseitig bedingende Handlungsfelder, die zu beachten sind.

Arte: Fußverkehrsdaten sollten nachvollziehbar und vergleichbar erhoben und aufbereitet werden. Dazu muss die zur Verfügung stehende Technik und Handwerkskunst mit Können und praxisbezogenen Wissen angewendet werden. Hilfsmittel sind der internationale Standard für

die Erhebung von Daten (measuring-walking.org) oder in der Schweiz das neu gegründete Netzwerk „Monitoring Fuss- und Veloverkehr“ (monitoring-fussvelo.ch).

Scienta: Das Wissen muss durch fundiertes Analysieren situationsspezifisch erarbeitet werden. Es reicht nicht, Konzepte von Motorfahrzeugzählungen auf Fußverkehrszählungen zu übertragen. Tagesgang und Spitzenfrequenz des Fußverkehrs unterscheiden sich meistens stark von den Werten des Autoverkehrs, wobei Witterung und Jahreszeit einen zusätzlichen Einfluss haben.

Fantasia: Fachgerechte Zählungen liefern eine stabile quantitative Datenbasis. Meistens sagen sie aber noch wenig über damit verbundene qualitative Aspekte aus. Denn im Gegensatz zum Fahrzeugverkehr sind die Fußgängerinnen und Fußgänger meistens nicht nur von A nach B unterwegs, sondern verweilen auch. Deshalb ist es angezeigt, ergänzend mit unkonventionellen qualitativen Beobachtungen zu arbeiten. Beispielsweise ist die öffentliche Darstellung von Zuneigung ein guter Indikator, um herauszufinden, ob ein öffentlicher Raum genügend Aufenthaltsqualität bietet.

Curiosità: Die Neugier, Verborgenes kennenzulernen und das kritische Hinterfragen von scheinbar unverrückbaren Gegebenheiten sollten handlungsanleitend sein, bei Datenerhebungen und ihren Auswertungen.

Connessione: Erst das Zusammenspiel von Arte, Scienta, Fantasia und Curiosità erlaubt es, die Zusammenhänge richtig zu interpretieren davon abgeleitet Massnahmen zu definieren.

Das vernachlässigte Verkehrsmittel sichtbar machen

Harald Frey vom Institut für Verkehrswissenschaften der TU Wien sprach in seinem Vortrag vom Zufußgehen als dem vernachlässigten Verkehrsmittel in der Mobilitätsforschung.

Als weiteren Mangel der herkömmlichen Mobilitätsbetrachtung bezeichnete Harald Frey die

Fixierung auf die Verkehrsleistung. Wenn der Anteil der Modal-Split nur nach den zurückgelegten Distanzen ausgewiesen wird, führt dies dazu, dass die Bedeutung des Fußverkehrs mit seinen vielen kurzen Wegetappen unterschätzt wird. Zielführender ist es, den Modal-Split differenziert auszuweisen. Die Bedeutung des Fußverkehrs erschließt sich deutlicher, wenn statt der Distanzen die Unterwegszeit oder die Anzahl zurückgelegter Etappen betrachtet wird. Laut Zahlen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 ist der Anteil des Fußverkehrs mit 36% bei der Unterwegszeit bereits beträchtlich. Bei den Etappen kommt der Fußverkehrs auf einen Anteil von 43% und übertrifft damit den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr deutlich.



Die umgestaltete Mariahilfer-Strasse in Wien (Foto: walk-space – begegnungszonen.at)

Auch bei Harald Frey war der Tenor klar: Eine sinnvolle Verkehrsplanung und -politik benötigt gute Datengrundlagen auch für den Fußverkehr. Die Bedürfnisse und Anforderungen unterscheiden sich zwar je nach Gemeindegröße und Problemlage. Daten sind aber nötig als planerisch-technische Grundlage für die Projektumsetzung oder als politisch-kommunikatives Instrument zur Steuerung von strategischen Zielen. Eines der spektakulärsten und gleichzeitig umstrittensten Verkehrsprojekte der letzten Jahre in Wien war der Rückbau der ehemals motorfahrzeugdominierten Gestaltung der Mariahilfer-Strasse zu einer Begegnungszone und abschnittsweise Fußgängerzone. Dies war nur möglich, weil dank Zählungen aufgezeigt wer-

den konnte, dass sich in den relativ schmalen Randbereichen über 50.000 FußgängerInnen pro Tag drängten, während auf der breiten Fahrbahn 12.000 Fahrzeuge verkehrten. Heute – drei Jahre nach dem Umbau – werden im östlichen Teil der Begegnungszone knapp 60.000 FußgängerInnen und noch 1.000 Motorfahrzeuge pro Tag gezählt.

Keine Modelle ohne taugliche Daten

Philippe Gasser, Planer in der Romandie mit Schwerpunkt Verkehrsmodellierung teilte in seinen Ausführungen die Ansichten des Vorredners. Überall dort, wo es gelingt, dem Fussverkehr zusätzlichen Raum und Aufenthaltsmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen, staunt man, dass die Fußgängerfrequenzen stark zunehmen. Etwas weniger Hoffnungen konnte uns Philippe Gasser in Bezug auf die makroskopische Modellierung von Fußgängerströmen als Grundlage von multimodalen Verkehrsprognosen machen. Während für eine zuverlässige Modellierung von Velobewegungen Zellengrößen von 400 x 400 m ausreichen, benötigt man für die korrekte Darstellung von Fußgängerströmen wegen der außerordentlich kleinräumigen Bewegungsmuster eine viermal kleinere Fläche. Ein Datenaufwand, der bei Weitem noch nicht geleistet werden kann. Zusätzlich sind beim Fußverkehr zahlreiche infrastrukturelle und verhaltensrelevante Faktoren zu berücksichtigen, die bei anderen Verkehrsarten nicht in der gleichen Art und Weise nötig sind, wie Treppenanlagen, Grünstrukturen, Geschäftsnutzungen in Erdgeschoss oder Ambiente in historischen Ortskernen.

Fazit

Die Tagung vermittelte einen praxisnahen Überblick über Möglichkeiten und Methoden für Fußgängerzählungen. Während Fußgängerzählungen im Rahmen von Bedarfsprognosen oder Erfolgskontrollen von Projekten schon länger durchgeführt werden, ist es erst seit wenigen Jahren möglich, Fußgänger zuverlässig automatisch zu erfassen. Ob für punktuelle oder für permanente Zählungen – die Tagungsteil-

nehmerInnen waren sich in den Diskussionen einig:

- Wegen der fehlenden Datenbasis wird die Bedeutung des Fußverkehrs immer noch unterschätzt. Deshalb braucht es kontinuierliche Anstrengungen in Form von Best-Practice, Aufklärungsarbeit und weiteren Anstrengungen für eine breitere Anwendung.
- Fachgerecht erhobene Daten als planerisch-technische Grundlage für die Umsetzung von Projekten sind in der Lage, die Potenziale des Fußverkehrs aufzuzeigen. Sie sind wichtig für die Akzeptanzbildung im politischen Prozess.
- Inzwischen existieren verschiedene praxiserprobte Zählsysteme und -methoden. In naher Zukunft werden noch effizientere und anwenderfreundlichere Lösungen zur Verfügung stehen.
- In vielen Städten besteht die Zielsetzung den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am Verkehrsvolumen zu erhöhen. Um die Zielerreichung zu messen, ist das Erfassen der verschiedenen Verkehrsmittel und eine Beurteilung der Entwicklung notwendig. Es ist anzustreben, dass der Fußverkehr vermehrt in Monitoringkonzepte eingebunden und mit Hilfe von permanenten Zählstationen seine Bedeutung sowie sein Potenzial abgebildet wird. ➤

Pascal Regli
Fussverkehr Schweiz

Info:

Unter dem Titel „Wir Zählen!“ fand im Juni in Biel die Fachtagung 2018 von Fussverkehr Schweiz mit Unterstützung des Bundesamts für Strassen ASTRA und in Zusammenarbeit mit Open Data.ch statt. Sie widmete sich Zählungen und Datenmodellen für den Fußverkehr. Ein Grundlagendokument über Fußgängerzählungen mit dem Titel „Fussgänger zählen – Zählsysteme für den Fussverkehr und ihre Anwendung“ sowie die Tagungsunterlagen sind unter fussverkehr.ch/tagung/download bar.