

Internationaler Datenstandard für den Fußverkehr

Den Fußverkehr in Mobilitätserhebungen besser abbilden

Ziel jeder Umfrage zum Mobilitätsverhalten ist es, ein möglichst vollständiges Bild der Bewegungsmuster von Personen in einem betreffenden Gebiet zu erhalten. Um dies zu erreichen, sind alle Wege und benutzten Verkehrsmittel zu berücksichtigen. Der Einbezug des Fußverkehrs ist dabei von entscheidender Bedeutung, denn ohne ihn wird nicht nur das Total der zurückgelegten Wege unterschätzt, sondern zugleich der Anteil der übrigen Verkehrsmittel überschätzt.

Ausgangslage und Ziel

Die meisten Mobilitätsumfragen beziehen heutzutage den Fußverkehr tatsächlich auch mit ein. Allerdings ist die Datenerhebung methodisch deutlich anspruchsvoller als jene beim Fahrzeugverkehr. Deshalb sind große Qualitätsunterschiede bei Erhebungen in Städten, Bundesländern und auf nationaler Ebene festzustellen. Nichtsdestotrotz werden munter Datenvergleiche vorgenommen und Differenzen, z.B. bezüglich Verkehrsmittelwahl, ausführlich inhaltlich interpretiert. Nur sind die Unterschiede aufgrund der Methodik häufig viel größer als inhaltliche Differenzen, was zum Teil zu verzerrten Darstellungen führt. Werner Brög hat in zahlreichen seiner exzellenten mobilogisch-Artikel schon darauf hingewiesen.

Um die Probleme der unangemessenen Abbildung des Fußverkehrs sowie die fehlende Vergleichbarkeit von Mobilitätserhebungen anzugehen, wurde in den letzten Jahren international an einem Datenstandard für den Fußverkehr gearbeitet. Dieser Standard richtet sich zum einen an Personen, welche die Daten von Mobilitätserhebungen besser verstehen und einschätzen wollen – insbesondere auch die Werte zum Fußverkehr. Und zum zweiten richtet er sich an die zuständigen Behörden und Gremien auf allen Ebenen, die ihre Datenlage verbessern möchten. Sie sind eingeladen, den internationalen Datenstandard zu adoptieren, um so sicherzustellen, dass sie für ihre Politik und Planung eine verlässliche Datengrundlage vorliegen haben und insbesondere den Fußverkehr in einer adäquaten Form berücksichtigen.

Der Datenstandard in Kürze

Verkehrserhebungsdaten können nur verglichen werden, wenn die Definitionen sowie die verwendeten Methoden kompatibel sind und konsistent angewendet werden. Die vorgeschlagene Harmonisierung der Datenerhebungen im Rahmen des Standards zielt genau darauf ab.

Um der unterschiedlichen Entwicklung in den einzelnen Städten und Ländern Rechnung zu tragen und zugleich eine gute Vergleichbarkeit zu ermöglichen, werden drei Qualitätsstufen unterschieden. Die zuständigen Behörden können so jene Stufe wählen, die ihnen entspricht.

- **Minimale Stufe:** die Anforderungen des Standards werden zwar nicht erfüllt, aber es gibt bereits einige Elemente, die vergleichbar sind. Diese Stufe soll als Zwischenschritt auf dem Weg zum Standard dienen.
- **Standard-Stufe:** hierbei werden die grundlegenden Anforderungen des Standards erfüllt. Der Fußverkehr wird angemessen berücksichtigt und Vergleiche zwischen Erhebungen sind möglich.
- **Fortgeschrittene Stufe:** dies sind wünschenswerte Ergänzungen, die zusätzliche Einblicke in den Fußverkehr erlauben und Detailvergleiche ermöglichen.

Der Standard basiert auf fünf Schlüsselindikatoren (s. Tabelle) und thematisiert dazu eine Reihe von Anforderungen an die Erhebung, Auswertung und Berichterstattung. Einige Beispiele von Aspekten, die im Standard behandelt werden, sind in der rechten Spaltenhälfte angeführt.

	<i>Schlüsselindikator</i>	<i>Erläuterung</i>
1	Anteil der Menschen, die mindestens eine Fußwegetappe am Erhebungstag zurückgelegt haben (Partizipation)	Der Standard beschreibt, was unter einem „durchschnittlichen“ Erhebungstag zu verstehen ist – z.B. welche Wochentage, Jahreszeiten und Wegzwecke miteinzubeziehen sind.
2	Durchschnittliche Anzahl der Wege und Etappen zu Fuß pro Tag und Person	Der Standard definiert „Wege“ und „Etappen“ und thematisiert die Frage nach dem Einbezug des Gehens in öffentlich zugänglichen Räumen (Bahnhöfe, Einkaufszentren).
3	Durchschnittliche Unterwegszeit zu Fuß pro Tag und Person	Der Standard definiert die Berechnung der Gesamtgehzeit und zeigt, wie z.B. mit „Wartezeiten“ beim öffentlichen Verkehr umzugehen ist.
4	Durchschnittliche Distanz zu Fuß pro Tag und Person	Der Standard beschreibt, weshalb neben dem arithmetischen Mittelwert der Distanz auch der Median wichtig ist (Median: Distanz, die von 50% der Personen unter- bzw. überschritten wird).
5	Anteil des Fußverkehrs an allen Verkehrsmitteln, basierend auf A: Etappen; B: Hauptverkehrsmittel; C: Zeit und D: Distanz	Der Standard misst den Fußverkehr immer auch in Bezug auf alle anderen Verkehrsmittel (Modalsplit).

Schlüsselindikatoren des Datenstandards mit Kurzerläuterungen

Im Dokument, das den internationalen Datenstandard beschreibt, werden darüber hinaus verschiedene methodische Probleme thematisiert, beispielsweise:

- Wer ist zu befragen: die Wohnbevölkerung oder auch die auswärtigen BesucherInnen? Der Standard konzentriert sich auf Aussagen zur Mobilität der Wohnbevölkerung, auch wenn z.B. viele PendlerInnen und Touristen in einer Stadt zu Fuß gehen. Die letztgenannten Werte sind zwar ebenso wichtig, müssen aber aus praktischen Gründen anderweitig erhoben werden.
- Sind Wege oder Etappen maßgebend? Der Standard basiert auf der Erhebung der Etappen (die auch hergeleitet sein können), was insbesondere für die Unterwegszeit und die Distanzen massgebend ist. Die Verkehrsmittelwahl (der Modalsplit) soll sowohl für Etappen wie für die jeweiligen Hauptverkehrsmittel aufgezeigt werden.
- Braucht es eine minimale Etappen- oder Wegdistanz? Einzelne Mobilitätserhebungen definieren eine minimale Wegdistanz z.B. 25, 50 oder 100 Meter. Beim Standard gibt es für die Datenerfassung keine solchen minimalen Distanzen – es sollen alle auf öffentlich zugänglichem Grund zurückgelegten Wege einbezogen werden. Für die Auswertung wird zugunsten der Vergleichbarkeit eine Minimaldistanz der Etappen von 50 Metern vorgesehen.

Beispiele

Beispiel 1: Wie wichtig eine einheitliche Erfassung und Darstellung des Mobilitätsverhaltens ist, zeigt das Beispiel der Verkehrsmittelwahl nach Zweck. Es kommt immer wieder vor, dass in Mobilitätserhebungen nur die Arbeitswege dargestellt werden. Sie machen inzwischen jedoch nur mehr rund ein Fünftel aller Wege aus. Die Verkehrsmittelanteile sind je nach Wegzweck sehr verschieden. In der Schweiz beispielsweise werden nur 18% der Arbeits-, aber 37% der Freizeitwege zu Fuß zurückgelegt. Wer sich nur auf den Arbeitsweg konzentriert, unter-

schätzt den Anteil des gesamten Fußverkehrs meist. Deshalb wird im Standard verlangt, dass alle Zwecke berücksichtigt werden.



Den Fussverkehr besser in Mobilitätsbefragungen abzubilden ist das Ziel des Internationalen Datenstandards. Foto: Daniel Sauter

Beispiel 2: Die Anteile der Verkehrsmittelwahl fallen sehr verschieden aus, je nachdem wie sie gemessen werden. Nimmt man die Distanz als Ausgangspunkt, so beträgt der Fußverkehrsanteil in der Schweiz nur gerade 6%. Nimmt man hingegen die Unterwegszeit als Referenz, so sind es 38%. Es ist also bedeutend, dass alle Aspekte sorgfältig erhoben werden, insbesondere auch die Etappen sowie die Unterwegszeit und dass die Darstellung nicht nur nach einer Kategorie erfolgt.

Beispiel 3: Unser Mobilitätsverhalten unterscheidet sich zwischen Werk- und Wochenendtagen deutlich. Deshalb ist es wichtig, alle Tage der Woche miteinzubeziehen und eine Erhebung nicht nur auf die Zeit zwischen Montag und Freitag zu beschränken. In der Stadt Zürich beispielsweise werden von Montag bis Freitag 1.3 Wege zu Fuss zurückgelegt. Am Sonntag sind es gerade noch halb so viele (0.7 Wege). Die Unterwegszeit zu Fuss ist aber am Sonntag mit 38 Minuten leicht höher als unter der Woche (36 Minuten). Am Samstag ist die Zürcher Bevölkerung am längsten (50 Minuten) und am weitesten (3 Kilometer) zu Fuß unterwegs. Die Durchschnitts-

geschwindigkeit ist dann aber viel geringer: 3.6 Kilometer pro Stunde gegenüber 4.7 Kilometer pro Stunde von Montag bis Freitag.

Weitere Umsetzung des Standards

Der Internationale Datenstandard für den Fußverkehr wurde nach einer mehrjährigen Konsultation mit Städten, nationalen Behördenvertretern und unabhängigen ExpertInnen im Oktober 2015 an der Walk21 in Wien verabschiedet. Nun geht es darum, ihn weiter bekanntzumachen und umzusetzen. Alle Städte, regionalen Körperschaften sowie die zuständigen nationalen und internationalen Gremien sind eingeladen, den Standard zu übernehmen und anzuwenden. Mehrere entsprechende Kontakte laufen zurzeit. Wir danken speziell Arndt Schwab für sein diesbezügliches Engagement in Deutschland. Zugleich ist jede weitere Unterstützung für den Datenstandard willkommen, um dem Ziel einer besseren Abbildung des Fußverkehrs in Mobilitätsbefragungen möglichst bald näher zu kommen. ≧

Daniel Sauter
Urban Mobility Research, Zürich

In Kürze

Mit dem Internationalen Datenstandard für den Fußverkehr wird das Ziel verfolgt, das Gehen in Mobilitätsbefragungen besser abzubilden und die Daten miteinander vergleichbar zu machen. Dies soll dazu beitragen, dass Länder und Kommunen ihre Politik und Planung auf eine verlässlichere Datengrundlage stellen und dem Fußverkehr den ihm gebührenden Stellenwert einräumen. Denn nur was (richtig) gezählt wird, zählt!

Weitere Informationen:

Das vollständige Dokument mit dem Internationalen Datenstandard für den Fußverkehr kann zusammen mit den Details, wie er entwickelt wurde und mit den Präsentationen in Wien von folgender Website heruntergeladen werden: www.measuring-walking.org.

Der Standard und die Website sind bis jetzt nur in englischer Sprache vorhanden. Die Website ist zudem noch im Aufbau begriffen und wird in Kürze in einer erweiterten Fassung aufgeschaltet werden.