



## Internationaler Datenstandard für den Fussverkehr

### Wie der Fussverkehr in Mobilitätshebungen besser abgebildet werden kann.

*Ein Beitrag von Daniel Sauter, Urban Mobility Research, Zürich*

#### **Ausgangslage und Ziel**

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 unter-, sondern zugleich der Anteil der übrigen Verkehrsmittel überschätzt.

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 die inhaltlichen Differenzen, was zum Teil zu absurden Darstellungen führt.

Um die Probleme der unangemessenen Abbildung des Fussverkehrs sowie die fehlende Vergleichbarkeit von Mobilitätshebungen anzugehen, wurde in den letzten Jahren international an einem Datenstandard für den Fussverkehr gearbeitet (siehe Schluss des Artikels). Dieser Standard richtet sich zum einen an Personen, welche die Daten von Mobilitätshebungen 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 und so sicherzustellen, dass sie für ihre Politik und Planung eine verlässliche Datengrundlage vorliegen haben und insbesondere den Fussverkehr in einer adäquaten Form berücksichtigen.

#### **Der Internationale Datenstandard für den Fussverkehr 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 am ehesten 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 5 Schlüsselindikatoren (linke Spalte in der untenstehenden 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.

	Schlüsselindikator	Erläuterung
1	Anteil der Menschen, die mindestens eine Fusswegetappe am Erhebungstag zurückgelegt haben	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).

*Tabelle: 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. Letztere Werte sind anderweitig zu erheben.
- 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.
- Gibt es eine minimale Etappen- oder Wegdistanz? Bei der Datenerfassung soll es keine minimalen Distanzen geben – 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.

#### **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. Zugleich ist jede Unterstützung für den Datenstandard willkommen, um dem Ziel einer besseren Abbildung des Fussverkehrs in Mobilitätsenerhebungen möglichst bald näher zu kommen. Im Voraus vielen Dank!

#### **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 (in Englischer Sprache) heruntergeladen werden: [www.measuring-walking.org](http://www.measuring-walking.org).

*Zu den AutorInnen des Standards zählen: Daniel Sauter (Schweiz), Tim Pharoah (UK), Miles Tight (UK), Martin Wedderburn (UK), Ryan Martinson (Kanada) und Bronwen Thornton (Walk21, UK)*