

Alexander Badrow / Robert Follmer / Uwe Kunert / Frank Ließke

Die Krux der Vergleichbarkeit

Probleme und Lösungsansätze zur Kompatibilität von Verkehrserhebungen am Beispiel von ‚Mobilität in Deutschland‘ und SrV

1 Abgestimmte Datengrundlagen – ein Muss jeder Planung

Mehr als 75% der Nutzer von Verkehrsdaten messen dem Kriterium ‚Vergleichbarkeit‘ einen hohen Stellenwert bei. Zu diesem Ergebnis kommt das Schweizer Institut PROGNO in einer Untersuchung, die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW) mehr als vierhundert Verkehrsdatennutzer befragte¹. Weniger als die Hälfte davon sind an methodischen Erläuterungen interessiert. D.h., man vertraut im wesentlichen auf die Richtigkeit und Übertragbarkeit der Ergebnisse, ohne methodische Unterschiede zu hinterfragen. Die Vergleichbarkeit von Methodik, Fragekatalog und Auswertung von Verkehrserhebungen wird stillschweigend vorausgesetzt.

Die Planungspraxis zeigt, dass v.a. auch den Entscheidungsträgern wenig Raum für methodische Abwägungen bleibt. Es werden Fakten und die unmittelbare Umsetzbarkeit des erhobenen Datenmaterials erwartet. Um diese Voraussetzungen zu schaffen, sind abgestimmte Erhebungsverfahren erforderlich. Die Qualität der Daten, die als Input und Kalibrierungsparameter für die Verkehrsmodelle benötigt werden, bestimmt wesentlich die Qualität der Berechnungen. Auch für die laufende Verkehrsbeobachtung, für Erfolgskontrollen, städtische und regionale Vergleiche und damit die verkehrplanerische und verkehrspolitische Argumentation ist die Qualität der Datengrundlage von zentraler Bedeutung. Deshalb sind abgestimmte Erhebungsverfahren und eine kritischere Wahrnehmung der methodischen Qualität dringend erforderlich. Nur wenn beide Seiten – Datenerhebung und Verkehrsplanung - hohen Qualitätsansprüchen genügen, werden die daraus abgeleiteten Maßnahmen sachgerecht und zielführend sein.

Leider stößt man in der Planungspraxis allzu häufig auf heterogene und inkompatible Datengrundlagen und Verkehrserhebungen, deren unterschiedliche Methodik und Ergebnisinterpretation die Begründung und planungsrechtliche Absicherung von Maßnahmen erschwert. Im Fall eines unzureichenden methodischen Ansatzes bei der Datenerhebung ist der Planungserfolg sogar insgesamt gefährdet. Um dieses Defizit abzubauen, ist es notwendig die Abstimmung zwischen unterschiedlichen Verkehrserhebungen zu verbessern.

¹ Neukonzeption der deutschen Verkehrsstatistik. Prognos AG, Basel, 1999

Standardisierung, Qualität und die Gewähr für unmittelbare Nutzbarkeit der Ergebnisse unserer Verkehrserhebungen erscheint somit als eine wichtige Aufgabe für die anwendungsorientierte Wissenschaft.

Das umrissene Problem besteht auf allen Ebenen der Verkehrsplanung. Bund, Länder und Gemeinden benötigen ein Netzwerk von Erhebungen, das mit kompatiblen Methoden vergleichbare und sich ergänzende Verkehrsdaten bereitstellt. Letztlich geht es auch um die bessere zeitliche, inhaltliche und qualitative Koordinierung kommunaler Erhebungen, die z.B. von Verkehrsbetrieben und Stadtverwaltungen oder sogar innerhalb von Stadtverwaltungen parallel betrieben werden.

Kompatibilität im Sinne vergleichbarer und sich ergänzender Daten und Datenerhebungen ist in zweierlei Hinsicht erforderlich. Einerseits geht es um methodische Kontinuität innerhalb einzelner Erhebungsreihen. Erst dadurch wird der schrittweise Aufbau von Zeitreihen sinnvoll. Andererseits ist es notwendig, Kompatibilität zwischen unterschiedlichen Erhebungen herzustellen. Dadurch können Verknüpfungen zwischen unterschiedlichen Datenbereichen (z.B. Personen- und Wirtschaftsverkehr) geschaffen und unwirtschaftliche Parallelerhebungen vermieden werden.

Um Verkehrserhebungen besser aufeinander abzustimmen und ihre Ergebnisse vergleichbar zu machen, sind zwei Vorgehensweisen möglich:

1. Kompatibilität durch Abstimmung im Vorfeld der Erhebungen

Mit dem vorab erfolgenden Abgleich von Designelementen kann der Kompatibilitätsbereich von Erhebungen zielgerichtet definiert werden. Dies betrifft einerseits die methodische Konzeption der Erhebung (Stichprobe, Erhebungsinstrument) und die Qualität der Durchführung (Ausschöpfung und Selektivität der Stichprobe, Zuverlässigkeit der Operationalisierung und „Messung“). Dabei ist zu beachten, dass methodische Unterschiede in ihrer Wirkung auf Ergebnisunterschiede nur begrenzt abgeschätzt werden können.

Andererseits sind auch der Fragenkatalog sowie die Vorschriften zur Datenaufbereitung und zur Berechnung der Ergebnisse abzustimmen. Damit werden klar abgegrenzte Schnittmengen festgelegt. Erst auf dieser Grundlage sind Kennziffernvergleiche und –Ergänzungen zwischen einzelnen Erhebungen möglich.

2. Kompatibilität durch nachträgliche Korrekturrechnungen

Ist eine Abstimmung im Vorfeld unterschiedlicher Erhebungen nicht möglich, muss versucht werden, Vergleichbarkeit durch nachträgliche Umrechnungen herzustellen. Dies erfordert die detaillierte und aufwändige Analyse von relevanten Designmerkmalen und

-unterschieden. Eine genaue Bestimmung von Korrekturfaktoren ist dabei oft nicht hinreichend zuverlässig. Differenzen z.B. in der Definition von Zweck- oder Verkehrsmittelkategorien können vergleichbare Aussagen u.U. auch ausschließen, weil die Merkmale nicht oder nur bedingt vergleichbar in den entsprechenden Ausprägungen erhoben wurden.

Nachträgliche Korrekturrechnungen sind somit nur als Notlösung zu betrachten, die methodisch schnell an ihre Grenzen stoßen. Auf sie sollte nur in Ausnahmefällen zurückgegriffen werden. Demgegenüber ermöglichen die im Vorfeld abgestimmten Erhebungen den Aufbau und die Fortschreibung kompatibler Datenreihen.

2 Wege zur Kompatibilität

2.1 Forschungsprojekt zur Kompatibilität

Die vom BMVBW herausgegebene ‚Dokumentation der Verkehrserhebungen in Bund, Ländern und Gemeinden‘ zeigt eine sehr heterogene Erhebungslandschaft, an der die Notwendigkeit der verbesserten Abstimmung sichtbar wird² (Abb. 1). Die darin dokumentierten Erhebungen zum Verkehrsverhalten unterscheiden sich u.a. in Bezug auf Methode, Erhebungsgebiet, Stichprobe und andere Merkmale. Neben zahlreichen kleinen und ad-hoc durchgeführten Erhebungen gibt es auch größere Erhebungsreihen, die seit mehreren Jahren kontinuierlich stattfinden. Dazu gehören u.a. die bundesweite KONTIV-Erhebung und das stadtorientierte ‚System repräsentativer Verkehrsbefragungen‘ (SrV³).

Die Studie ‚*Mobilität in Deutschland – KONTIV 2002*‘⁴ untersucht gegenwärtig und zum insgesamt vierten Mal flächendeckend das gesamte Bundesgebiet. Sie liefert flächen- und länderbezogene Kennziffern. Das SrV erhebt seit 1972 in bisher sieben Durchgängen Daten zum Stadtverkehr und leitet daraus Kenngrößen für die kommunale Verkehrsplanung ab. In ihrer gegenseitigen Ergänzung können beide Instrumente zur Verbesserung der Planungsdaten auf regionaler und kommunaler Ebene beitragen. Allerdings bestehen bislang Unterschiede in Zielstellung und Methodik, die direkte Vergleiche bisher nur begrenzt zulassen.

² Dokumentation der Verkehrserhebungen in Bund, Ländern und Gemeinden. Herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Bonn, 1999

³ s.a. www.tu-dresden.de/srv

⁴ s.a. www.kontiv2002.de

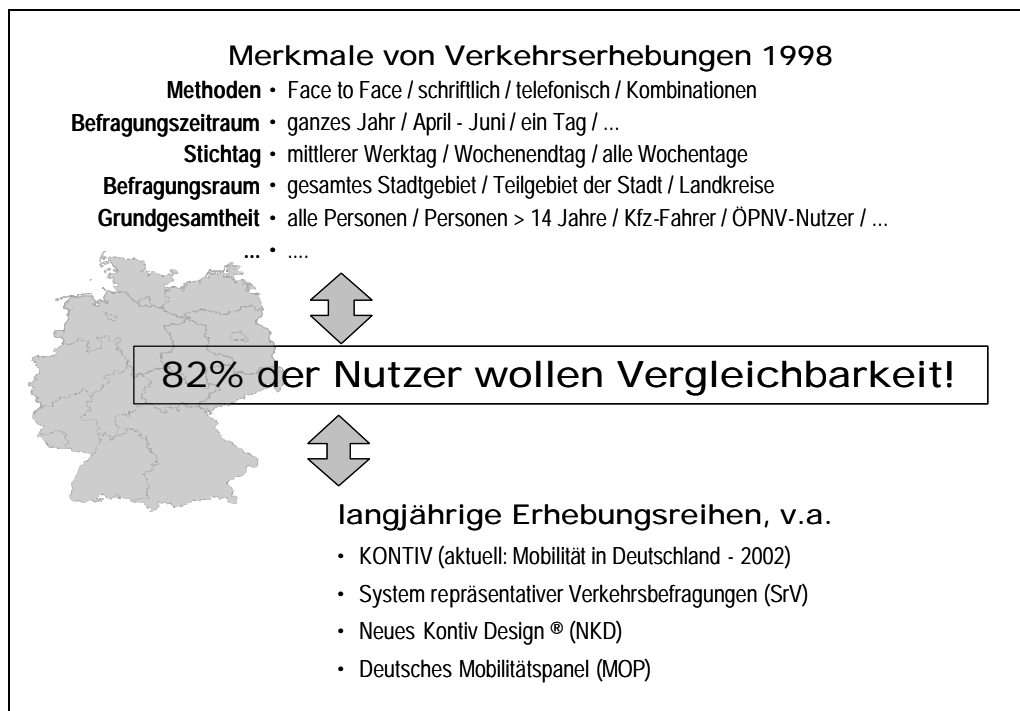


Abb. 1: Widerspruch zwischen heterogener Erhebungslandschaft und Wunsch nach Vergleichbarkeit

Deshalb werden gegenwärtig im Rahmen der Studie ‚*Mobilität in Deutschland – KONTIV 2002*‘ Schnittstellen zur Verbesserung der Kompatibilität von KONTIV und SrV mit dem Ziel einer besseren Abstimmung untersucht. Dazu hat das BMVBW den Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung der TU Dresden mit dem Projekt ‚KONTIV/SrV-Kompatibilität der Verkehrserhebungen‘ beauftragt. Im Mittelpunkt steht dabei die Frage, ob ein KONTIV-kompatibleres Konzept für den nächsten SrV-Durchgang im Jahr 2003 entwickelt werden kann. Darüber hinaus soll dieses Projekt auch verallgemeinerbare Anregungen für die Gestaltung abgestimmter Verkehrserhebungen liefern.

2.2 Mobilität in Deutschland - Entwicklung u. Methode der KONTIV

Die letzte alle Verkehrsarten umfassende bundesweite repräsentative Querschnittserhebung zum Personenverkehr fand 1989 statt. Nach der Deutschen Einheit sind mit einigen Befragungen vor allem auf kommunaler Ebene auch Informationen zur Mobilität der Bevölkerung in Ostdeutschland erfasst worden. Trotz überregional bedeutsamer Erhebungen in den Neuen Bundesländern wie dem System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) und dem ausgeweiteten Deutschen Mobilitätspanel fehlte nach der Wiedervereinigung eine für das gesamte Bundesgebiet repräsentative und alle Arten des Personenverkehrs umfassende Datenbasis.

Unter der Bezeichnung *Mobilität in Deutschland* (KONTIV 2002) wird deshalb gegenwärtig im Auftrag des BMVBW eine neue bundesweit repräsentative Erhebung zum Alltagsverkehr durchgeführt.

Grundlegende Entscheidungen bezüglich der Methode, der Inhalte und der Durchführung dieser Erhebung wurden auf Basis der Ergebnisse einer vorgelagerten Methodenstudie getroffen. Erfahrungen aus dieser Methodenstudie zeigen, dass die Durchführung einer telefonischen Studie im Vergleich zu einem postalisch-schriftlichen Verfahren neben einem höheren Rücklauf auch eine höhere Datenqualität vor allem bei dem zentralen Merkmal der Wegeerfassung erzielen kann. Dieses Ergebnis führte mit zu der Empfehlung, die Studie *Mobilität in Deutschland* hauptsächlich im Rahmen einer telefonischen Erhebung durchzuführen, die von einer postalisch-schriftlichen Befragung ergänzt wird. Die schriftliche Befragung konzentriert sich auf die erste Interviewstufe (Haushaltsinterview) und richtet sich nur an Haushalte, deren Telefonnummer nicht recherchierbar ist. Sofern der Haushalt im Haushaltsfragebogen eine Telefonnummer angibt, erfolgen die weiteren Schritte telefonisch. Von den Personeninterviews werden daher ca. 90 Prozent telefonisch erhoben.

Vorteile eines schwerpunktmäßig telefonischen Vorgehens sind unter anderem:

- Durch die automatische Filterführung und gezielte Verifizierungsschleifen im Programm können unplausible Antworten vermieden werden.
- Dem Interviewer steht bei der Abfrage der Wege eine Wegematrix zur Verfügung, die sämtliche von der Zielperson angegebene Wege aufführt. So kann der Interviewer bereits im Interview die Wege nachvollziehen und gezielte Nachfragen (z.B. nach vergessenen Rückwegen nach Hause, etc.) stellen.
- Die Qualität der erhaltenen Adressen, Wegezwecke und -zeiten kann durch gezielte Nachfrage in einem sehr viel stärkeren Maße sichergestellt werden als in einer schriftlichen Befragung.
- Durch intensive Interviewerschulungen kann in der Gesprächssituation am Telefon auf Fragen bzw. Angaben der Zielpersonen direkt reagiert werden, so dass Missverständnisse auf Seiten der Zielpersonen minimiert werden können.

Die Erhebung besteht aus zwei aufeinander folgenden Phasen, der **Haushaltsbefragung**, in der Haushaltszusammensetzung und vorhandenen Verkehrsmittel im Haushalt erhoben wird, und den Personen- und Wegeinterviews zu den **Wegen am Stichtag**. Diese Stichtage wurden für die Haushalte zufällig und gleichmäßig über die Dauer der einjährige Feldzeit (November 2001 bis Dezember 2002) verteilt. Zur besseren Memorierung der Wege für das telefonische Interview wird den Zielpersonen vorab ein auf den Stichtag bezogenes *Wegeblatt* als Gedächtnisstütze zugesandt (zum Ablauf siehe Abb. 2).

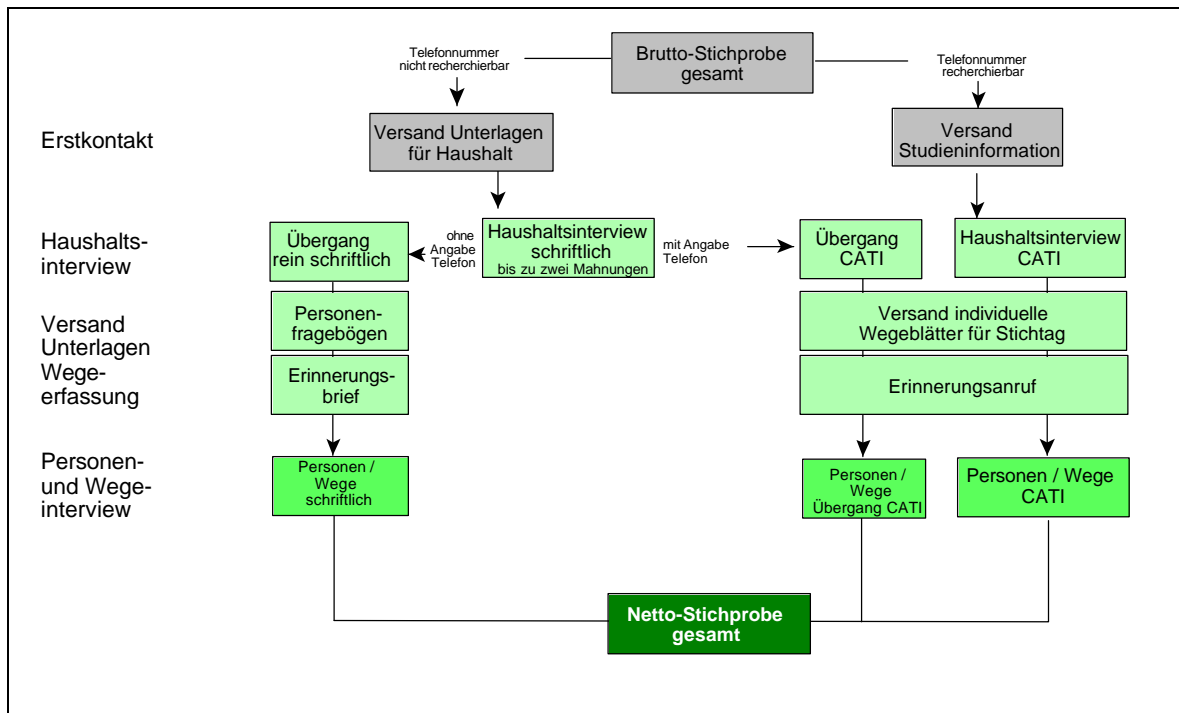


Abb. 2: Ablaufplan der Studie ‚Mobilität in Deutschland 2002‘

Wie in den bisherigen KONTIVs werden neben Daten zur Haushaltsgröße und Verkehrsmittelausstattung die *Wegemerkmale* Ausgangspunkt, Zweck, Verkehrsmittel, Dauer, Entfernung und Ziel erhoben. Aufgrund der Filtermöglichkeiten und besserer Nachfragemöglichkeiten durch den Interviewer werden die Ergebnisse eine sehr viel höhere Datenqualität liefern als die vorherigen KONTIV-Erhebungen. Zusätzlich ist es gelungen, ein Befragungskonzept zu entwickeln, mit dem alle Personen in den einbezogenen Haushalten selbst oder stellvertretend befragt werden – einschließlich der bisher ausgeschlossenen Kinder.

Für die Basisstichprobe wird eine Netto-Stichprobengröße von 25.000 Haushalten angesetzt. Dieser Stichprobenumfang ist groß genug, um für jedes Bundesland Mobilitätswerte ausweisen zu können. Weitere Differenzierungen (z.B. nach Teilregionen) sind mit den Daten aus der Basisstichprobe jedoch nur eingeschränkt möglich. Um solche tiefgehenden Analysen zu ermöglichen, konnten interessierte Bundesländer, Verkehrsbetriebe und Regionen eine auf ihre Analysebedürfnisse zugeschnittene Aufstockung der Fallzahlen in Auftrag geben. Insgesamt neun Auftraggeber machten von dieser Möglichkeit Gebrauch. Die Summe der zusätzlichen Haushalte beträgt 24.500. Die Spannweite reicht hier von kreisspezifischen Aufstockungen über die Erhöhung der Fallzahl für einzelne Bundesländer bis zu einer regional differenzierten Abbildung von Verkehrsverbundräumen (z.B. HVV, GVH, VBN, NVV) oder einzelnen Städten (z.B. Stadt München).

Die eingesetzte Stichprobe besteht sowohl für die Basiserhebungen als auch die davon zu trennenden regionalen Aufstockungen aus einer Einwohnermeldeamtsstichprobe mit insgesamt über 500 einbezogenen Gemeinden, gesteuert nach Gebietstypen. Dieses Verfahren erlaubt eine bisher nicht erreichte Qualitätskontrolle bei der Realisierung der Stichprobe, da durch bekannte Merkmale der Zielpersonen (Alter, Geschlecht, Nationalität) Selektivitätsanalysen möglich werden. Zusätzlich wird eine Non-Response-Befragung durchgeführt, mit deren Hilfe die Gültigkeit der erhobenen Mobilitätsdaten weiter kontrolliert werden kann.

2.3 Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen

Das System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) ermittelt seit 30 Jahren Daten zum städtischen Personenverkehr auf der Grundlage von Haushaltsbefragungen in Ostdeutschland. Das Instrument wurde an der TU Dresden entwickelt. SrV-Erhebungen finden in der Regel alle fünf Jahre statt. Die Befragung läuft in mehreren Städten gleichzeitig und umfasste bislang durchschnittlich 15 Städte pro Erhebung. Daraus ergibt sich jeweils eine Gesamtstichprobe von ca. 20.000 Personen pro SrV-Durchgang. 1998 beteiligte sich auch Frankfurt am Main am SrV. Angestrebt wird die Ausweitung auf weitere westdeutsche Städte und damit auch eine Vergrößerung der Stichprobe. Frankfurt am Main wird 2003 erneut dazugehören und weitere Städte haben ihr Interesse bekundet.

Die SrV-Ergebnisse werden sowohl für jede beteiligte Stadt als auch für verschiedene Stadtgrößengruppen ausgewertet. Zusätzlich erfolgt die Auswertung für den sogenannten SrV-Städtepegel, der die durchschnittliche Kennwerte ausgewählter Städte beschreibt. Die SrV-Zeitreihe wurde zuletzt 1998 fortgeschrieben.

Gegenwärtig wird der achte SrV-Durchgang für das Jahr 2003 vorbereitet. Im Mittelpunkt steht eine methodische Überarbeitung des Erhebungskonzeptes, die auch die bereits erwähnte Annäherung an einige Designelemente der laufenden Befragung *Mobilität in Deutschland* einschließt. Dabei soll jedoch auch die Kontinuität innerhalb der SrV-Zeitreihe gewahrt bleiben.

2.4 Kompatible Elemente am Beispiel von *Mobilität in Deutschland* (KONTIV) und SrV

Beide Studien verfügen über einen unterschiedlichen Focus: Während *Mobilität in Deutschland* Daten für das gesamte Bundesgebiet, einzelne Bundesländer und Raumtypen bereitstellen kann, sind ohne gesonderte Aufstockung detaillierte Aussagen bspw. zur Mobilität in einzelnen Städten nicht möglich. Auf der anderen Seite vermag das SrV Daten in diesem Detaillierungsgrad zu liefern, gleichwohl fehlen dem System Makrodaten etwa zur Mobilität im ländlichen Umland, die wiederum von *Mobilität in Deutschland* bereitgestellt werden.

Vor diesem Hintergrund erscheint eine Abstimmung der beiden Erhebungen sinnvoll, da sie es ermöglichen könnte, Daten aus beiden Erhebungen miteinander zu vergleichen oder in Beziehung zueinander zu setzen.

Eine solche Abstimmung erfordert die Berücksichtigung zahlreicher Elemente des Designs. Vielfach steht nur die Frage nach der Methode im Vordergrund. Damit wird jedoch nur ein Teil des Erhebungsdesigns berücksichtigt. Vielmehr sind weitere Faktoren von Bedeutung, deren wichtigste hier am Beispiel des Abgleichs von *Mobilität in Deutschland* und SrV beschrieben werden.

- Stichprobenziehung

Bei der Stichprobenziehung sind die Grundgesamtheit, die Stichprobengröße und das Verfahren der Stichprobenziehung wesentlich. *Mobilität in Deutschland* und SrV verwenden übereinstimmend das Einwohnermelderegister als Grundlage für die Stichprobenziehung. Dadurch können wie oben bereits dargestellt in beiden Studien gezielt Selektivitätseffekte identifiziert werden.

- Erhebungszeitraum

Da der Verkehr zeitlichen Schwankungen unterliegt, wirkt sich auch der festgelegte Erhebungszeitpunkt auf die Befragungsergebnisse aus. *Mobilität in Deutschland* erfragt das Verkehrsverhalten im Rahmen einer ganzjährig laufenden Stichtagsbefragung, während SrV-Daten von April bis Juni erhoben werden. Zur Gegenüberstellung beider Datensätze wird es daher notwendig sein, die jahreszeitlichen Schwankungen anhand des Gesamtbilds aus *Mobilität in Deutschland* zu identifizieren. Das SrV benutzt weiterhin das Konzept des „mittleren Werktags“. Auch hier ist der direkte Vergleich zu KONTIV-Daten möglich.

- Erhebungsmethode

Als mögliche Erhebungsmethoden für das SrV stehen grundsätzlich die klassischen Verfahren der mündlichen, schriftlichen oder telefonischen Befragung zur Verfügung. Wie

Mobilität in Deutschland zeigt, können in einem Methodenmix aus telefonischer und schriftlicher Erhebung die Vor- und Nachteile der einzelnen Methoden weitgehend ausgeglichen werden und so eine hohe Datenqualität garantiert werden. Zur Gewährleistung dieser hohen Datenqualität und zur Sicherstellung der Kompatibilität der Daten wird das SrV 2003 ebenso wie die *Mobilität in Deutschland* den Methodenmix aus telefonischer und schriftlicher Befragung verwenden.

- Fragekatalog

Befragungen zum Personenverkehr sollten Haushalts-, Personen- und Wegedaten erheben, um das Verkehrsverhalten in seinem soziodemografischen Kontext zu erfassen. Der Fragekatalog von *Mobilität in Deutschland* und SrV ist grundsätzlich ähnlich. Allerdings wird der Fragebogen des SrV deutlich kompakter gestaltet sein, da *Mobilität in Deutschland* über eine große Anzahl von sogenannten Scharnierfragen verfügt, die Vergleiche mit anderen Datenquellen zulassen (bspw. zur Fahrleistungserhebung der BAST oder der Befragung zum Wirtschaftsverkehr) und an einigen Stellen einen hohen Differenzierungsgrad erreicht (z.B. der Adresserfassung für jeden einzelnen Weg, die in eine Geokodierung der Angaben mündet). Zur Harmonisierung beider Befragungsprogramme werden daher Abstimmungen insbesondere zur Beschreibung von soziodemografischen Merkmalen, Verkehrszwecken und Verkehrsmitteln vorgenommen.

- Datenaufbereitung und Auswertung

Hier spielen vor allem die Gewichtungsfaktoren eine Rolle, mit denen Abweichungen in der soziodemografischen Struktur von Stichprobe und Grundgesamtheit ausgeglichen werden. Des Weiteren ist die Definition von Entfernungsklassen, Verkehrsmittelgruppen und soziodemografische Kategorien von Bedeutung. Auch die verwendeten Berechnungsalgorithmen werden abgeglichen.

3 Lösungsansätze für verbesserte Kompatibilität

Die bisherigen Vergleiche von KONTIV und SrV zeigen, dass die Schnittmenge beider Systeme weiter ausgebaut werden sollte. In dieser Schnittmenge finden sich Kernelemente, die allgemein als kleinster gemeinsamer Nenner von Erhebungen zum Verkehrsverhalten gelten können (Abbildung 3).

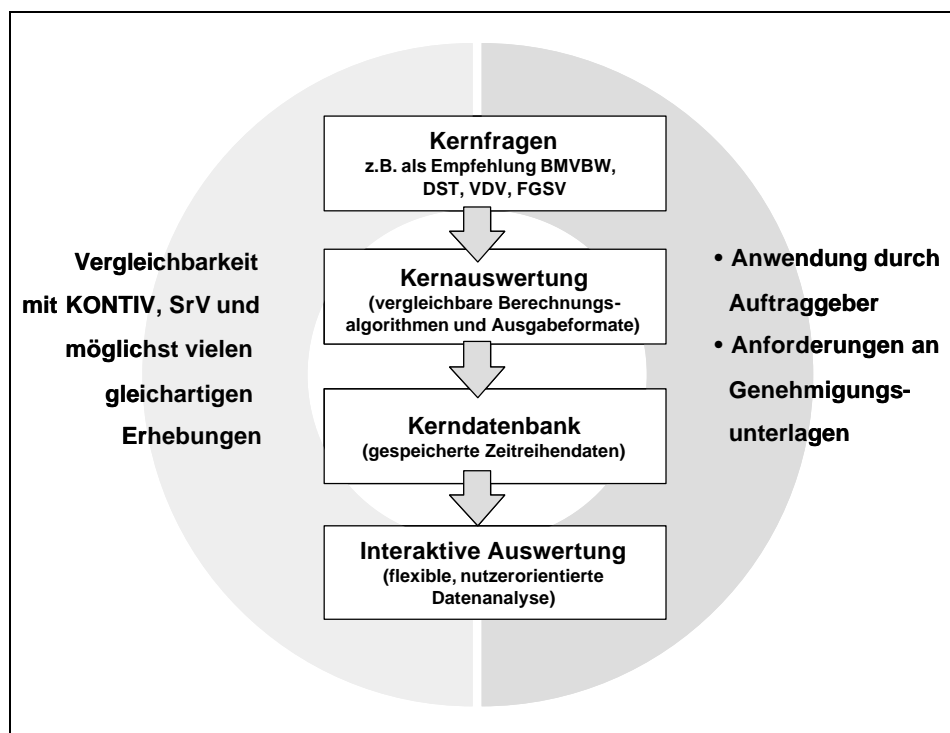


Abb. 3: Kernelemente von Verkehrserhebungen

Der Vorschlag, derartige Kernelemente von Verkehrserhebungen zu entwickeln, wurde auf dem BMVBW-Workshop ‚Mobilitätserhebungen zum Stadtverkehr‘ im März d. J. in Berlin gemacht. Als ein Ergebnis des Workshops wurde eine Arbeitsgruppe gegründet, die sich aus Vertretern des BMVBW, des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), des Deutschen Städtetages (DST), des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), des Deutschen Institutes für Wirtschaftsforschung (DIW), des Deutschen Institutes für Urbanistik (Difu), sowie des Lehrstuhls für Verkehrs- und Infrastrukturplanung der TU Dresden zusammensetzt. Diese Arbeitsgruppe ist gegenwärtig dabei, Empfehlungen für Kernelemente von Erhebungen auszuarbeiten. Die Empfehlungen kämen nicht nur den Auftraggebern von Verkehrserhebungen zugute. Sie könnten auch in Anforderungen an Genehmigungsunterlagen von Planungsvorhaben einfließen.

Zu den Kernelementen von Erhebungen gehören vor allem abgestimmte Kernfragen, mit denen ein Minimum an verhaltensbezogenen Verkehrsdaten erfasst werden kann. Aber auch die Auswertung der erhobenen Daten soll in einem Kern wesentlicher Kennziffern (z.B. Verkehrsmittelwahl, Verkehrsleistung u.a.) abgestimmt werden. Damit wäre ein allgemein verwendbares Grundgerüst für die einheitlichere Gestaltung von Erhebungen verfügbar, das die Erweiterung um jeweils spezifische Fragestellungen (z.B. für einzelne Städte oder Verkehrsunternehmen) keinesfalls ausschließt. Es würde sogar besser als bisher gelingen, zentrale Fragen des Verkehrsverhaltens vergleichbarer zu machen und spezifische Aspekte deutlicher herauszustellen.

Um die Verfügbarkeit der erhobenen Daten für die Planungspraxis zu verbessern, soll eine Kerndatenbank entstehen, die den Verkehrsplanern über eine interaktive Auswertung einen flexiblen Zugriff auf die Daten ermöglicht. Dies würde auch den Vergleich und die Vernetzung unterschiedlicher Erhebungen erleichtern.

Die Untersuchungen zur Kompatibilität von KONTIV und SrV zeigen, dass Wege zu abgestimmten Verkehrserhebungen begrenzt gangbar ist. Vor dem Hintergrund knapper öffentlicher Kassen sollten alle im Verkehrsplanungsprozess Zusammenwirkenden daran arbeiten, Datengrundlagen koordiniert und einheitlich fortzuschreiben. Die Ergebnisse werden brauchbarer, vor allem aber könnten viele isolierte und teure ad-hoc-Einzelerhebungen eingespart werden.

Autoreninfo:

Dr.-Ing. Alexander Badrow (28) arbeitet als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung der TU Dresden. Er promovierte auf dem Gebiet des Freizeitverkehrs. Sein gegenwärtiger Arbeitsschwerpunkt liegt in der Weiterentwicklung des SrV.

Dipl.-Soz. Robert Follmer (37) ist seit 1991 als Senior-Projektleiter am Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH – infas - in Bonn-Bad Godesberg beschäftigt. Sein Aufgabenschwerpunkt liegt bei der Planung und Auswertung empirischer Erhebungen in dem von ihm verantworteten Bereich der Verkehrs- und Regionalforschung.

Dr.-Ing. Uwe Kunert (49) ist wissenschaftlicher Referent in der Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW). Arbeitsschwerpunkte sind u.a. die Analyse und Prognose der Verkehrsnachfrage sowie die Konzeption und Auswertung von Befragungen und Erhebungen.

Dr.-Ing. Frank Ließke (39) ist als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung der TU Dresden tätig. Zu seinen Aufgaben gehört die Pflege und Weiterentwicklung des SrV.