

# Das SrV-Etappenkonzept und die Sichtbarkeit des Zufußgehens

Caroline Koszowski, Stefan Hubrich, Rico Wittwer, Regine Gerike

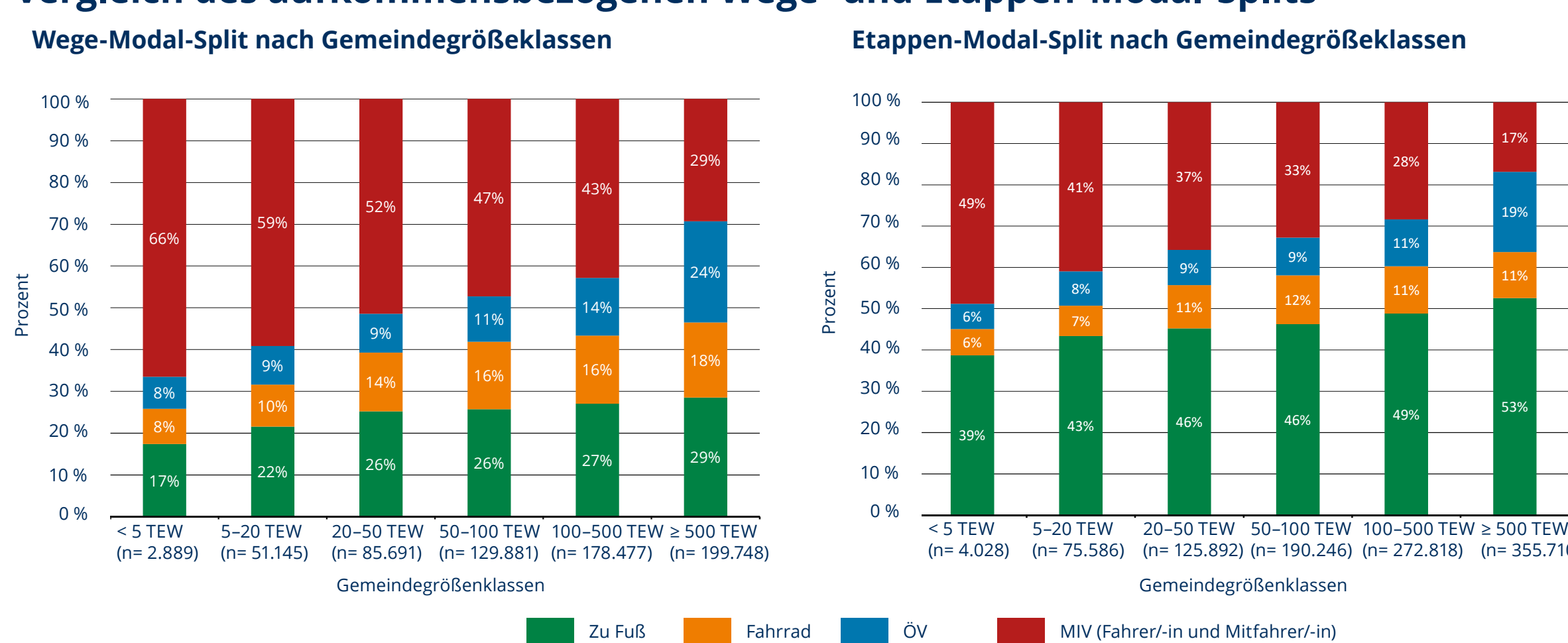
## PROBLEMSTELLUNG UND MOTIVATION

Der aufkommensbezogene Modal Split auf gesamtstädtischer Ebene wird in vielen Fällen als der zentrale Indikator für die Entwicklung der Mobilität angesehen. Er basiert auf Wegetagebüchern, wie sie in stichtagsbezogenen Mobilitätshebungen wie „Mobilität in Deutschland (MiD)“ und „Mobilität in Städten – SrV“ eingesetzt werden. Für intermodale Wege, also Wege, bei denen mehr als ein Verkehrsmittel genutzt wird, erfolgt üblicherweise die Festlegung eines Hauptverkehrsmittels – meist auf Grundlage einer definierten Verkehrsmittelhierarchie (nach entfernungsbezogener Leistungsfähigkeit). Dem Fußverkehr wird bei diesem Konzept, welches den Modal Split auf Wegeebe abbildet, die geringste Priorität zugeordnet, weshalb die tatsächliche Relevanz des Zufußgehens systematisch unterschätzt wird.

Durch die Aufbereitung vorliegender Etappeninformationen der Erhebung „Mobilität in Städten – SrV 2018“ ist es erstmalig gelungen, auch einen etappenbezogenen Modal Split auszuweisen, wodurch der Fußverkehr eine größere Sichtbarkeit erhält. Der Beitrag stellt diese Auswertungen vor und den klassischen Modal-Split-Darstellungen gegenüber.

## ERGEBNISSE

### Vergleich des aufkommensbezogenen Wege- und Etappen-Modal-Splits

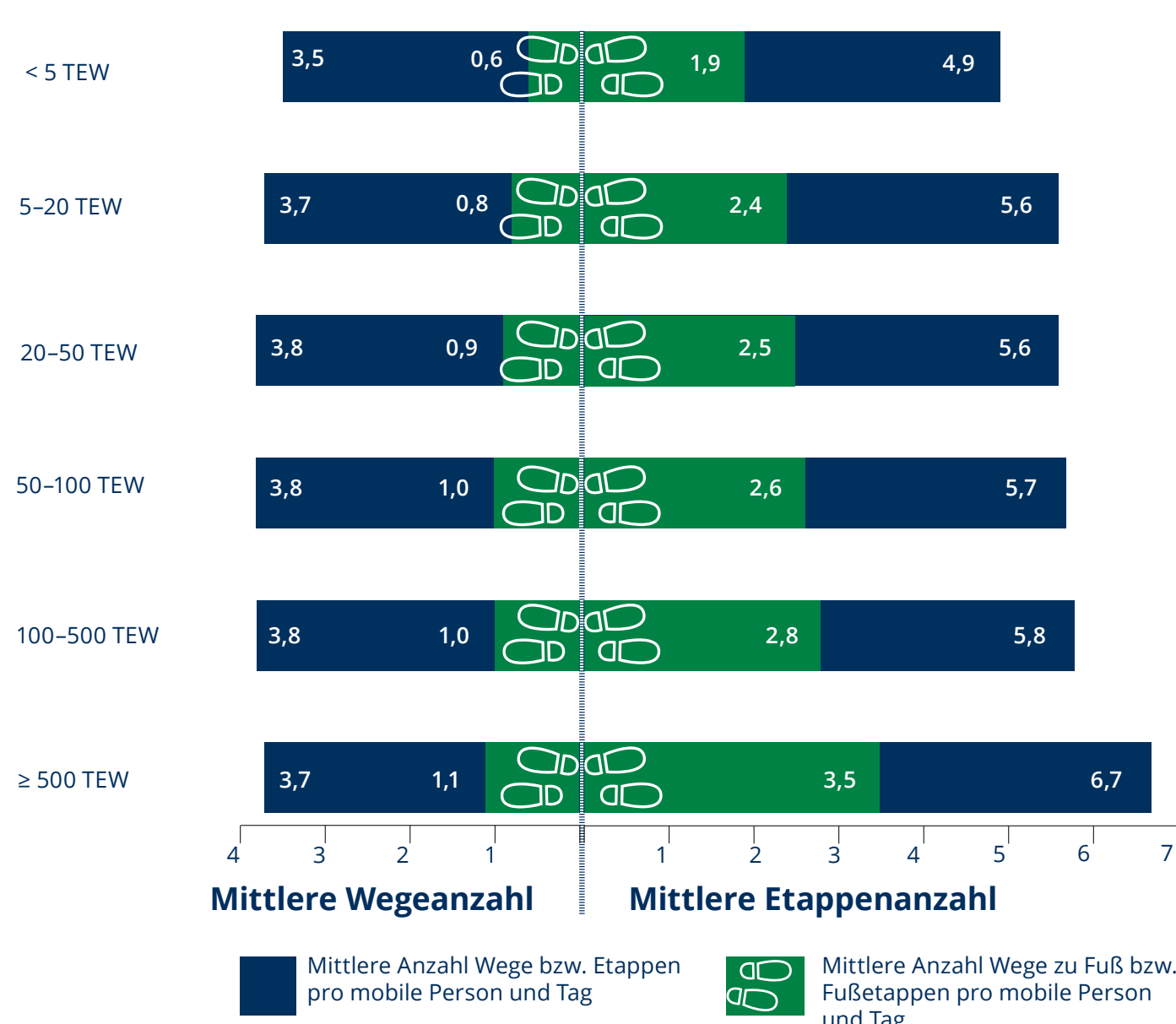


Im Grundsatz ist mit steigender Orts- bzw. Stadtgröße der Anstieg der Wege- und Etappen-Anteile zu Gunsten des Fuß-, Rad- und des öffentlichen Verkehrs zu sehen. Dieser Trend wird allgemein auf das steigende Angebot des Raum- und Verkehrssystems in den größeren Städten zurückgeführt.

Die Fußverkehrs-Anteile beim Etappen-Modal-Split sind in allen Stadtgrößen nahezu doppelt so groß wie beim Wege-Modal-Split. Dies liegt unter anderem an der Berücksichtigung der zu Fuß zurückgelegten Zu- und Abgänge – insbesondere bei Wegen mit ÖV-Etappen.

Bemerkenswert ist, dass in den Gemeindegrößenklassen 100–500 TEW und ≥ 500 TEW rund 50 Prozent – also die Hälfte der zurückgelegten Etappen – zu Fuß gegangen werden. Dadurch erhält der Fußverkehr eine deutlich stärkere Sichtbarkeit bei der Beschreibung des Stadtverkehrs im Vergleich zum Wege-Modal-Split (27 bzw. 29 % Fußverkehrs-Anteil).

### Mittlere Wege- und Etappenanzahl je mobile Person nach Gemeindegrößenklassen



Bei der Betrachtung der mittleren Etappenanzahl sind Personen in Städten ≥ 500 TEW mit durchschnittlich 6,7 Etappen pro Tag am mobilsten. Davon sind im Mittel 3,5 Etappen – also mehr als die Hälfte der Etappen – dem Fußverkehr zuzuschreiben.

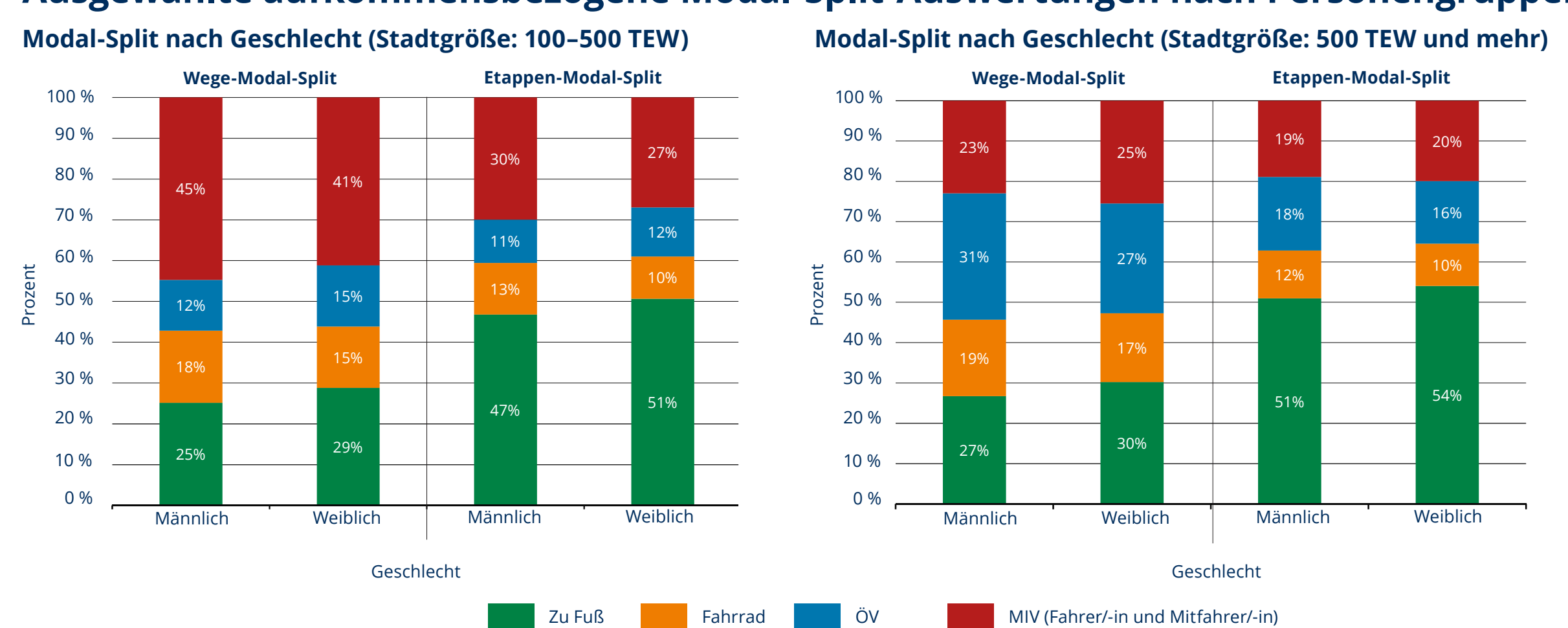
Im Vergleich liegt die mittlere Wegeanzahl je mobile Person und Tag bei 3,7. Davon sind durchschnittlich 1,1 Wege Fußwege.

## METHODIK UND AUSWERTUNGEN

Im Fragebogen des SrV 2018 werden für alle Wege standardmäßig Informationen zur Reihenfolge der genutzten Verkehrsmittel sowie zur Anzahl von verkehrsmittelgleichen ÖV-Umstiegen erfragt. Auf Grundlage dieser Informationen und von Aufbereitungsschritten – wie der Ergänzung fehlender Zu- und Abgänge zum ÖV-System – konnten Variablen zur etappenfeinen Verkehrsmittelnutzung im SrV 2018 auf Wegeebe und Personenebene erzeugt werden. Diese Variablen ermöglichen vielfältige Auswertungen für Städte sowie Stadt- und Personengruppen.

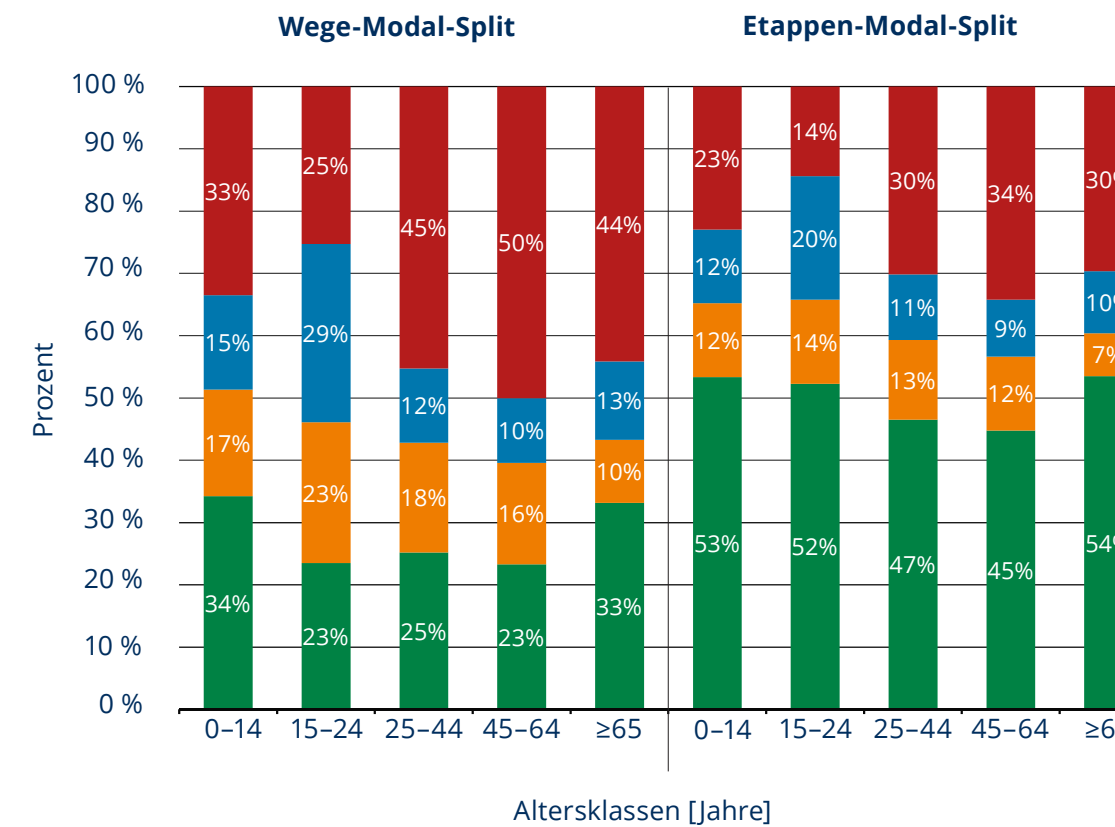
Für den vorliegenden Beitrag wurden neben der mittleren Anzahl von Wegen und Etappen pro Tag, differenziert nach Gemeindegrößenklassen, auch Modal-Split-Verteilungen für Wege und Etappen, differenziert nach Stadtgröße, Geschlecht, Alters und Führerscheinbesitz, gegenübergestellt.

### Ausgewählte aufkommensbezogene Modal-Split-Auswertungen nach Personengruppen



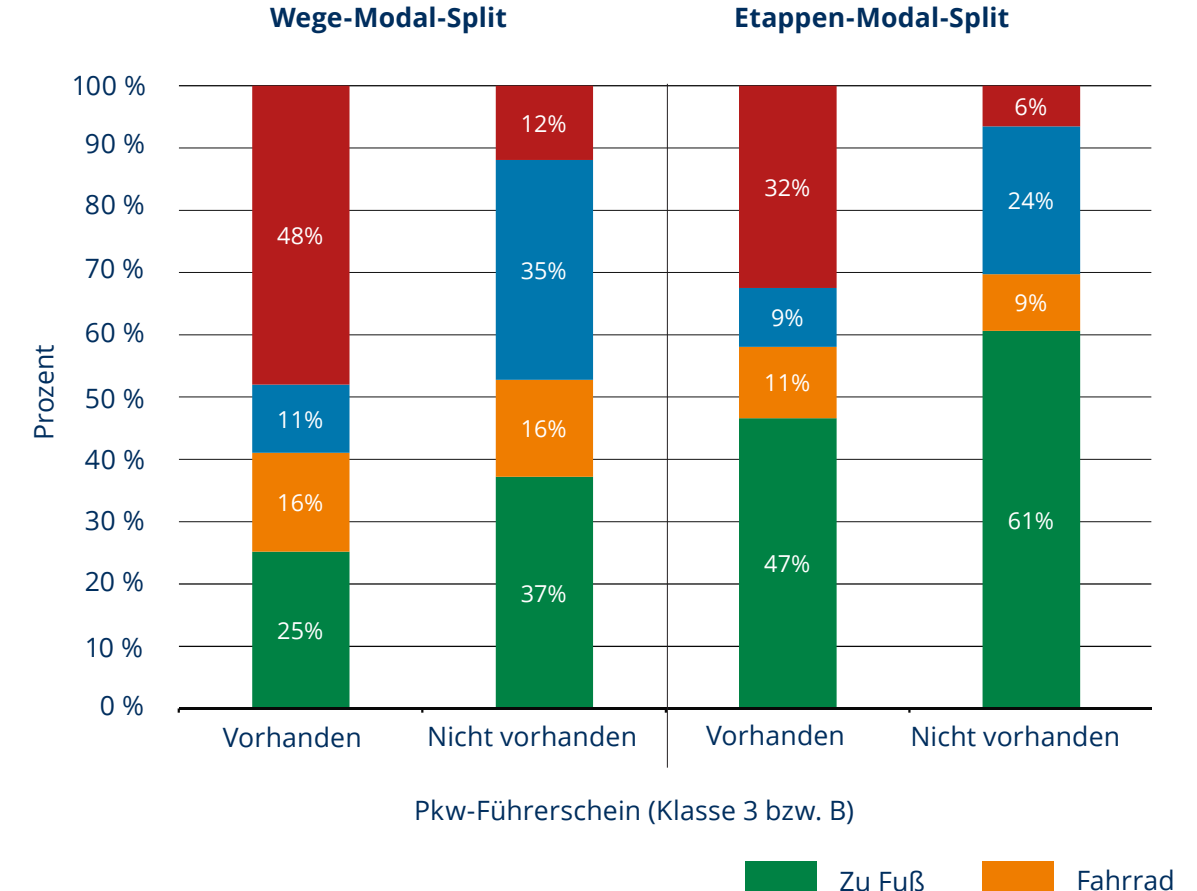
Frauen sind im Allgemeinen häufiger zu Fuß unterwegs als Männer – das gilt sowohl auf Wege- als auch auf Etappenenebene. In Städten ≥ 500 TEW legen Frauen im Schnitt 3,7 von 6,9 Etappen pro Tag zu Fuß zurück (Männer: 3,3 von 6,4 Etappen/Tag).

### Modal-Split nach Altersklassen (Stadtgröße: 100–500 TEW)



Der Blick auf die Altersgruppen zeigt, dass insbesondere Kinder und Senioren deutlich mehr Fußwege zurücklegen als die mittleren Altersgruppen. Auf Ebene der Etappen verschwimmen diese klaren Unterschiede weitgehend – die Anteile der Fußetappen pendeln durchgängig um die 50 Prozent.

### Modal-Split nach Pkw-Führerschein (Stadtgröße: 100–500 TEW)



Bezüglich des Führerscheinbesitzes zeigen sich im Wege- und im Etappen-Modal-Split ähnliche Tendenzen. Menschen ohne Führerschein legen gegenüber Personen mit Führerschein mehr Wege zu Fuß zurück; insgesamt etwa 60 Prozent der Etappen absolvieren sie zu Fuß.

## FAZIT UND AUSBLICK

Mit dem SrV-Etappenkonzept ist es erstmals möglich, für alle im SrV 2018 erhobenen Wege einen aufkommensbezogenen Etappen-Modal-Split auszuweisen, der den Fußverkehr im Stadtverkehr deutlich sichtbar macht. Über alle dargestellten Stadt- und Personengruppen zeigen sich Fußverkehrs-Anteile von etwa 50 Prozent – jede zweite Etappe im Fußverkehr wird zu Fuß absolviert.

Weiterer Forschungsbedarf besteht im Hinblick auf die Abschätzung einer Dauer und Länge für diese Etappen, da diese in der Feldphase nicht erhoben wurden. Neben den Auswertungen zum aufkommensbezogenen Etappen-Modal-Split könnten ergänzend Auswertun-

gen zum zeit- und entfernungsbezogenen Etappen-Modal-Split dazu beitragen, den Fußverkehr in den Dimensionen (Anzahl, Zeit und Entfernung) realistisch einzuordnen. Die Autoren verfolgen aktuell verschiedene Ansätze zur Abschätzung dieser Etappenmerkmale in Abhängigkeit von den erfassten Wegemerkmalen.

Relevant sind die durchgeführten und geplanten Untersuchungen und deren Ergebnisse insbesondere für die kommunale Fußverkehrsplanung als Argumentations-, Prognose- und Evaluationsgrundlage bezüglich der Förderung, Planung und Gestaltung lebenswerter Stadträume für alle Nutzergruppen.