



Zwischen Anspruch und Wirklichkeit: Daten in der Verkehrsplanung

Dr.-Ing. Imke Steinmeyer,
Leiterin Referat
Grundsatzangelegenheiten der
Verkehrspolitik,
Verkehrsentwicklungsplanung

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz



Verkehr

1. Anspruch

2. Wirklichkeit

3. Schlussfolgerungen



Aufgaben in der Verkehrsplanung

„Strategische Planung“

- Zielsetzungen und Standards
- Sektor- und ressortübergreifende Betrachtung
- meist Maßnahmen aller Handlungsfelder
- mittel- bis langfristige Perspektive
- ...

„Operatives Geschäft“

- Organisation des Verkehrs im Bestand
- ÖV und Kfz-Verkehr
- straßenverkehrsbehördliche Anordnungen
- Verkehrsmanagement und LSA-Steuerung
- Baustellenkoordination
- ...

„Übliche“ Daten

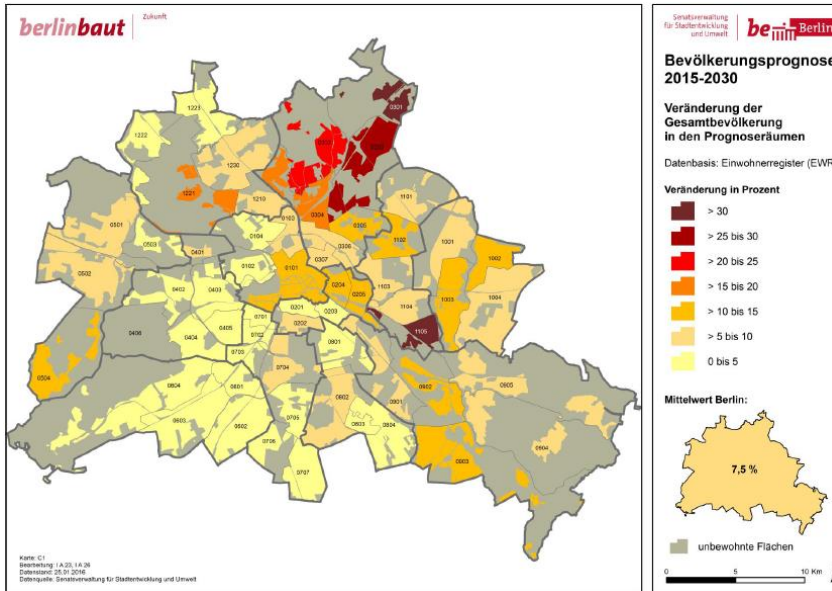
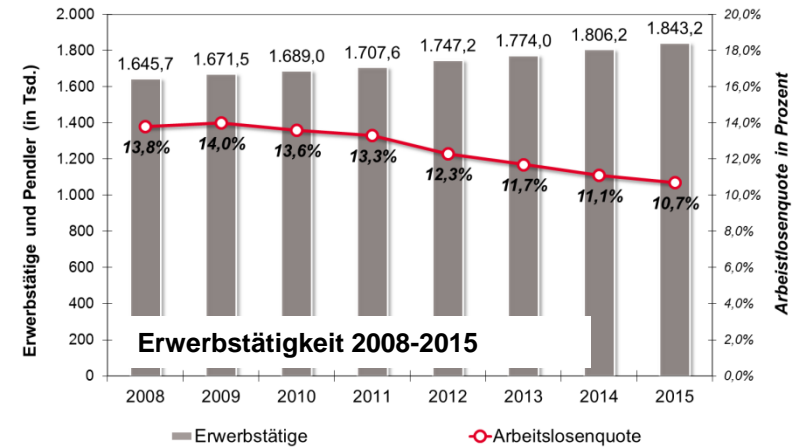
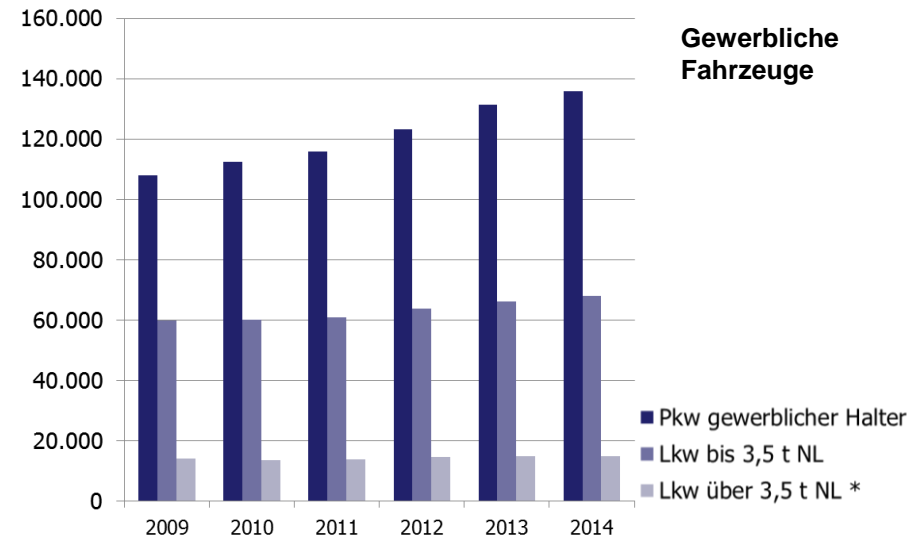


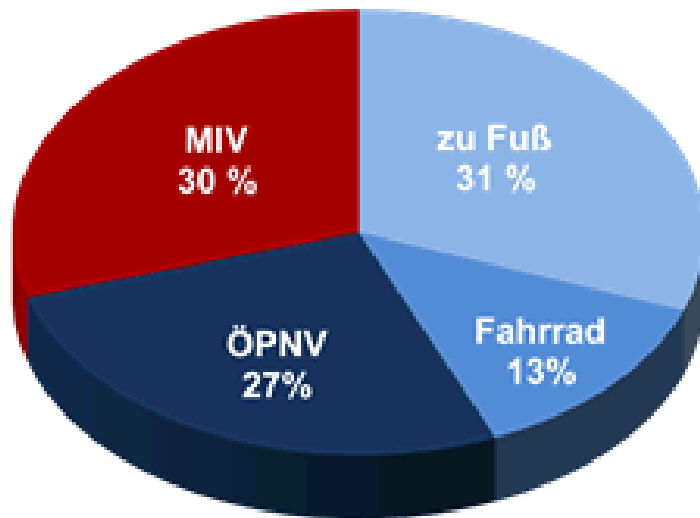
Abbildung: SenStadtUm, Abt. I, Bevölkerungsprognose 2015-2030, mittleres Szenario



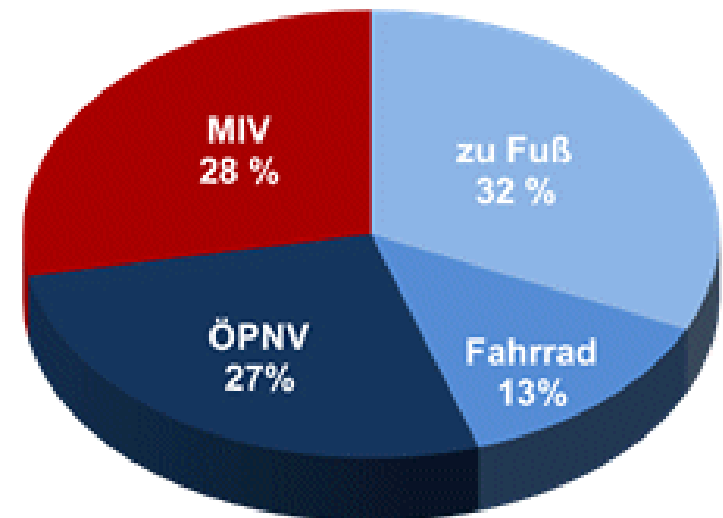
Daten: Amt für Statistik Berlin - Brandenburg: Erwerbstätige / Arbeitsmarkt: Zeitreihen
Erwerbstätige Berechnungsstand 08/2016
Arbeitslosenquote bezogen auf alle zivilen Erwerbspersonen, Stand 01/2016 aus Daten der Bundesagentur für Arbeit



„Übliche“ Daten



Modal Split 2013 Berlin
Gesamtverkehr der Wohnbevölkerung



Modal Split 2013 Berlin
Binnenverkehr der Wohnbevölkerung

Ansprüche

inhaltlich

- Aussagen für strategische Aspekte zu erhalten
- Daten für das operative Geschäft zu haben

strategisch

- vollständiges Abbild des Verkehrs in einem Raum zu erzeugen
- alle relevanten Aspekte hinreichend genau wieder zu geben

versus

- Benchmarks für kommunikative Aspekte zu erhalten

1. Anspruch
- 2. Wirklichkeit**
3. Schlussfolgerungen



Was ist mit dem Umland?

Berlin	Einpendler	Auspender
30.06.2008	232.126	134.361
30.06.2013	257.894	153.703
Entwicklung	+ 25.768	+ 19.342



Manchmal ist es auch nur eine Frage der Visualisierung

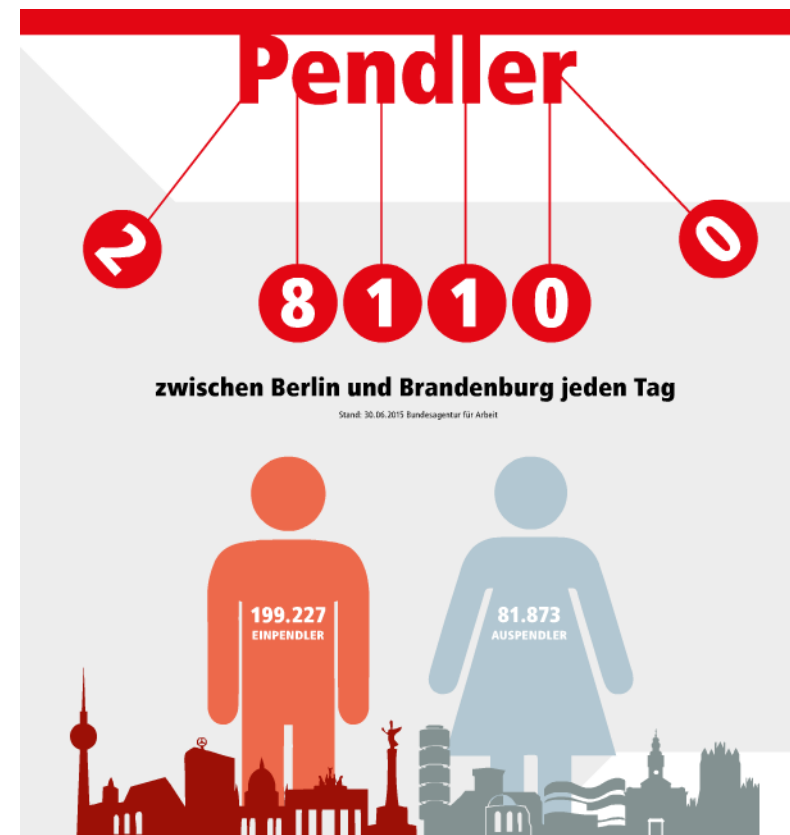


Abbildung: VBB Verbundbericht 2016,
Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit

Was ist mit Touristinnen und Touristen?

Jahr	Ankünfte	Veränderung in %	Über- nachtungen	Veränderung in %
2011	9.866.088	+ 9,0	22.359.470	+ 7,5
2012	10.848.797	+ 10,0	24.896.201	+ 11,4
2013	11.324.947	+ 4,4	26.942.082	+ 8,2
2014	11.871.300	+ 4,8	28.688.700	+ 6,5

Daten und ihre „Botschaften“

- “50% of all Copenhageners cycle to their place of work or education every day, even when this is located outside the municipal boundary.”

Quelle: <https://web.archive.org/web/20121025023320/http://www.kk.dk/sitecore/content/subsites/cityofcopenhagen/subsitefrontpage/livingincopenhagen/cityandtraffic/cityofcyclists/cyclestatistics.aspx>

- „In kaum einer anderen Stadt der Welt wird so viel Fahrrad gefahren wie in Amsterdam. Um die vierzig Prozent aller Fortbewegung in Amsterdam findet per Fahrrad statt! “

Quelle: <http://www.iamsterdam.com/de/besuchen/planen-sie-ihre-reise/transport/radfahren>

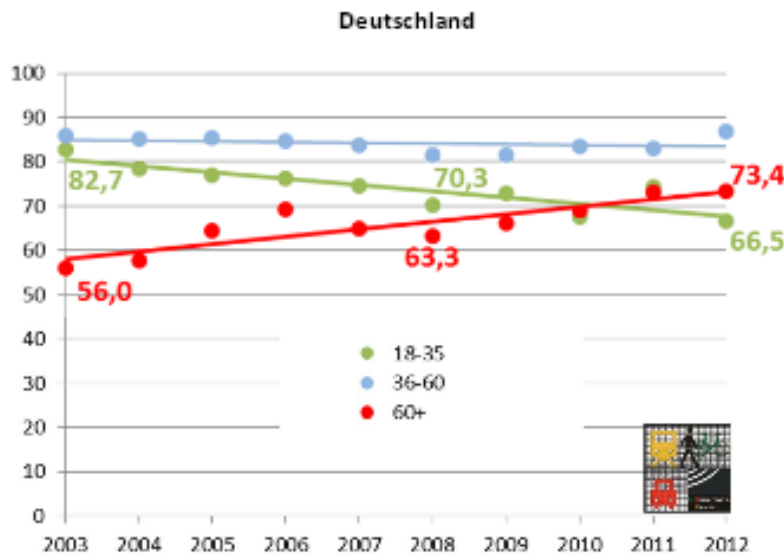
Wofür steht Berlin?

Arbeitswege (Binnen- verkehr)	Fuß	Rad	MIV	ÖV
innere Stadt	19,3	23,2	20,4	37,1
Äußere Stadt	11,3	9,6	39,7	39,4
Berlin	14,0	14,6	32,8	38,6
Berlin (alle Zwecke)	32	13	30	27

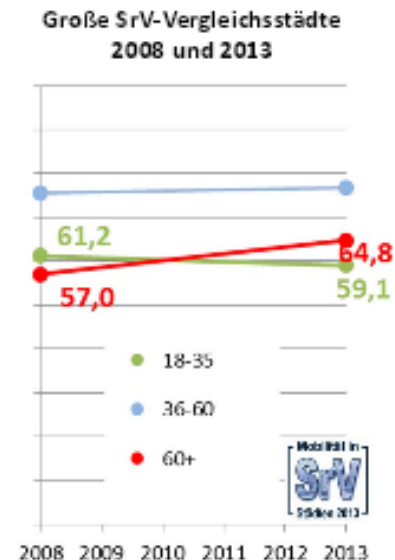
Was wissen wir und was schließen wir daraus?

Rahmenentwicklungen 2008–2013

Pkw-Verfügbarkeit (Führerschein und Pkw im Haushalt)



Datengrundlage: Deutsches Mobilitätspanel (MOP)



Wirklichkeit

- Zähl­daten zum Straßenverkehr sind als erforderlich akzeptiert
- Verbunderhebungen liefern Erkenntnisse zur ÖV-Nachfrage – dient aber der Abrechnung, nicht vorrangig planerischen Zwecken
- ggf. liegen einzelne Zähl­daten zum Radverkehr vor
- Haushaltsbefragungen sind (theoretisch) als relevant akzeptiert
- Daten zum Wirtschaftsverkehr (über Zählungen hinaus) und zu Besuchenden einer Stadt fehlen meist völlig
- häufig abweichendes Verhältnis zwischen Zahlungsbereitschaft und Anspruch

1. Anspruch
2. Wirklichkeit
- 3. Schlussfolgerungen**



Anforderung an Planung und Planende

- Methodensicherheit des Anwendenden
- Kenntnis der (methodischen) Grenzen im eigenen Themenfeld
- dauerhafte Bereitschaft zum Lernen
- kontinuierliche Weiterentwicklung von Methoden durch die Forschung und Anwendung
- Kommunikation

Schlussfolgerungen

- Gute Daten sind eine wesentliche Voraussetzung für gute Planung.
- Die Zahlungsbereitschaft für „gute“ Daten ist gering.
- Es gibt kein einheitliches Verständnis darüber, wann es sich um gute Daten handelt.
- Haushaltsbefragungen sind ein Baustein, sie liefern aber nicht alle Erkenntnisse.
- Nur mit einem abgestimmten Gesamtkonzept an Daten und deren Nutzung ist eine solide Planung möglich.

Und...

... manchmal sind Daten auch nur Marketing.

Resümee

Ganz egal, was ich erhebe ...

... irgendwas fehlt immer!

Ich muss es nur wissen.



Catering per S-Bahn

Steinmeyer, 2014

**Haben Sie Fragen oder
Anregungen?**

**Vielen Dank für die
Aufmerksamkeit**

Dr.-Ing. Imke Steinmeyer,
Leiterin Referat
Grundsatzangelegenheiten der
Verkehrspolitik,
Verkehrsentwicklungsplanung

Verkehr