

Überregionale Mobilitätserhebungen: Organisations- und Finanzierungsformen*Thomas SPIEGEL*

(Dipl.-Ing. Dr. Thomas SPIEGEL, Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr (BMWV), Radetzkystraße 2, A-1031 Wien
e-mail: thomas.spiegel@bmwv.gv.at)

ABSTRACT:

1995 wurde im Rahmen des österreichischen Bundesverkehrswegeplans eine haushaltsbezogene Mobilitätserhebung durchgeführt. Im Rahmen dieses Artikels wird der Frage nachgegangen, ob und wie eine derartige Erhebung in Österreich öfter bzw. regelmäßig durchgeführt werden kann. Ausgehend vom Nutzen und den Nutzern derartiger Daten werden mögliche Finanzierungs- und Organisationsformen diskutiert.

1. AUSGANGSLAGE

Mobilitätserhebungen auf Haushaltsbasis stellen eine wesentliche Informationsquelle zur Mobilität dar. Sie ermöglichen eine gemeinsame Erfassung von Verhaltensparametern und wesentlichen Determinanten dieser Parameter (siehe z.B. Hauzinger, Pfeiffer 1996). Deswegen erfolgte 1995 im Rahmen des österreichischen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) eine österreichweite Mobilitätserhebung (Fessel-GfK, Ifes 1996, Herry, Sammer 1997). Die im Rahmen des BVWP angestrebte verkehrsträgerübergreifende Bewertung von verkehrspolitischen Strategien sollte auf empirischen Daten zur Mobilität aufgebaut werden. Diese Erhebung soll jedoch nicht im Detail Gegenstand dieser Erörterung sein. Eine umfassende Veröffentlichung der Ergebnisse ist in Vorbereitung. Hinsichtlich einer genauen Analyse der angewandten Methoden darf auf Spiegel (1997) verwiesen werden. Die Tabellen 1 und 2 fassen wesentliche Elemente der Methode sowie Eckdaten der Erhebung zusammen. Auch die Arbeit von Herry im Rahmen dieser Tagung wird auf die Erhebung des BVWP bezug nehmen.

Zweck	Erhebung der Mobilität österreichischer Haushalte. Erfassung sämtlicher Ausgänge an einem vorgegebenen Stichtag (werktägliche Mobilität) sowie Wege über 50 km Länge (Fernverkehr) in einem Intervall von 14 Tage erfaßt. Befragungszeit Oktober bis Dezember 1995.
Aufträge	Arbeitspaket A3-0, Konzeption der Personenverkehrserhebungen: Büro Dr. Herry Arbeitspaket A3-H/1, Allgemeine Mobilitätserhebung - Erhebungsdurchführung: Arbeitsgemeinschaft Fessel + GfK – IFES. Arbeitspaket A3-H/2 Allgemeine Mobilitätserhebung - Kontrollgruppe, Gewichtung, Hochrechnung: Bietgemeinschaft Herry – Sammer.
Methode	Die Befragung erfolgt schriftlich. In A3-H/1 Zusendung der Befragungsunterlagen, Persönliche Abholung mit gleichzeitiger Plausibilitätsprüfung durch Interviewer. Kleine Kontrollgruppe in A3-H/2 mit "KONTIV-Design".
Stichprobe	12.000 Haushalte. Mehrstufige Stichprobenziehung: Stichprobengemeinden, zufällige Haushalte, alle Personen über 6 Jahre.
Inhalte	Traditionelles Wegekonzept: Quelle und Ziel alle benutzten Verkehrsmittel der Wegzweck (Art der dem Weg folgenden Aktivität) Zeitpunkt von Beginn und Ende des Weges sowie die geschätzte Entfernung Allgemeine sozio-demographische Größen

Tabelle 1: Angaben zur BVWP - Mobilitätserhebung.

Im Rahmen dieses Beitrags soll ein Blick in die Zukunft gemacht werden, gleichsam als Verkehrs-ERHEBUNGS-prognose. Kann es gelingen, derartige Erhebungen in Österreich zu einer kontinuierlichen Tradition werden zu lassen? Wo liegen Nutzen und Hemmnisse? Welche Möglichkeiten bestehen, derartige Erhebungen zu finanzieren und durchzuführen?

Obwohl die Frage nach den besten Methoden für haushaltsbezogene Mobilitätserhebungen weder endgültig noch einheitlich beantwortet werden kann¹, sind methodische Mängel zumindest im Bereich stichtagsbezogener Mobilitätserhebungen nicht als grundsätzliches Hemmnis für zukünftige Erhebungen anzusehen. Im Bereich von Fernverkehrserhebungen war bis vor kurzem die Situation etwas anders. Doch wurde hier in letzter Zeit einiger Fortschritt erzielt. Hier ist vor allem der "Datenhunger" der Europäischen

¹ Als diesbezügliche Anstrengung sei die Konferenz Transport Surveys: Raising the Standards International Conference on Transport Survey Quality and Innovation May 24 - 30, 1997 in Grainau BRD, veranstaltet vom Transportation Research Board und Socialdata München erwähnt.

Rücklauf	77%
Anzahl Haushalte	12759
Anzahl Personen	30038
Anzahl Wege	90982
Wege/Person	3,03
Wege/Mobiler Person	3,65
Außer-Hausanteil	83%
durchschnittliche Wegelänge	9,3 km
durchschnittliche Wegedauer	23 min

Tabelle 2: Kennzahlen der BVWP-Erhebung

Kommission nach europaweiten Daten zum Personenfernverkehr als Motor für diesbezügliche Forschungen² zu erwähnen. Im Mittelpunkt dieses Beitrages sollen Organisations- und Finanzierungsformen überregionaler Mobilitätshebungen stehen. Die Wahl dieser Einschränkung geschieht aus der Überlegung, daß Entscheidungen, ob und wie viele nationale Verkehrserhebungen in Zukunft abgehalten werden, praktisch nicht von methodischen Fragestellungen

abhängig sind sondern rein anhand finanzieller oder organisatorischer Kriterien entschieden werden. Angesichts der schnellen Alterung jeglicher Daten erscheint der Gedanke an zukünftige Erhebungen durchaus legitim, selbst wenn die Verbreitung der Ergebnisse der letzten Erhebung gerade anläuft.

2. NUTZEN UND NUTZER ÜBERREGIONALER MOBILITÄTSErHEBUNGEN

2.1. Wer zahlt und wem nützt es?

Seit der letzten Mikrozensus-Erhebung des Österreichischen Statistischen Zentralamts (ÖSTAT) zur Mobilität aus dem Jahre 1982 erfolgte bis zur BVWP-Erhebung 95 keine österreichweite Mobilitätshebung, lediglich einzelne Erhebungen im Bereich einzelner Bundesländer (v.a. Oberösterreich), jedoch eine Unzahl kleiner regionaler und lokaler Erhebungen. Ohne sämtliche Ursachen dafür aufzeigen zu wollen, gibt eine Betrachtung der Nutzen und der Nutzer Aufschluß über mögliche Hemmnisse bei der Durchführung überregionaler Erhebungen.

Im Rahmen von lokalen Verkehrsplanungen sind die Nutzer der Daten und die beauftragende bzw. finanzierende Stelle mehr oder weniger gleich. Im Rahmen eines lokalen Verkehrskonzeptes werden oftmals Mobilitätshebungen durchgeführt. Diese Daten werden primär für die Erstellung des Konzeptes benutzt, etwa zur Ermittlung von Quell-/Zielmatrizen. Die Finanzierung der Erhebung stößt in der Regel auf vergleichsweise geringe Schwierigkeiten, da für die Erstellung und vor allem für die Umsetzung eines Verkehrskonzeptes ohnehin Budgetmittel zur Verfügung stehen müssen. Zumindest bei kleineren Gemeinden wird die Entscheidung für die Durchführung einer Erhebung von derselben Person getroffen, die auch die Entscheidung für die (bauliche) Umsetzung der Erhebungs- und Planungstätigkeit trifft. Die Kosten der Erhebung werden daher als Teil der Kosten des gesamten Vorhabens empfunden.

Im Rahmen überregionaler Mobilitätshebungen sind diese beiden Elemente (Finanzierung durch Datennutzer und Datenkosten direkt neben Infrastrukturkosten) nicht oder zumindest nicht so deutlich gegeben. Die Stelle, die die Erhebung finanziert und / oder durchführt, ist oft nicht identisch mit dem Hauptnutzer der Daten.³ Die gänzliche Loslösung von Datennutzung und Durchführung ist bei den Erhebungen des ÖSTAT als jener Stelle, die "von Amts wegen" statistische Erhebungen in allgemeinem Interesse (also mit einer Vielzahl von Nutzern) durchführen sollte, gegeben. Die Vorteile dieser Lösung liegen zum Beispiel in der Spezialisierung oder in der Möglichkeit des ÖSTAT, über verschiedene Register zu verfügen, die ansonsten strengen Datenschutzbestimmungen unterliegen.

Die für die Erhebungen aufzubringenden Finanzmittel werden von den Entscheidungsträgern in der Regel nicht in direktem Zusammenhang mit wesentlich höheren Infrastrukturinvestitionen gesehen, für die eine Entscheidungsgrundlage aufbereitet werden muß. Demnach ist die Beschaffung von Finanzmitteln für derartige Erhebungen ungleich schwieriger. Beispielsweise muten jene 12 Mio öS Kosten der im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans durchgeführten Haushaltsbefragung oder gar die 44 Mio öS des gesamten Bundesverkehrswegeplans absolut gesehen relativ hoch an, im Zusammenhang mit anstehenden Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur oder auch mit externen Kosten des Verkehrs haben diese Aufwendungen jedoch ihre absolute Berechtigung.

Die Hemmnisse hinsichtlich der Durchführung derartiger Erhebungen sind die eine Seite, ihr Nutzen die andere. Diesem soll sich der nächste Abschnitt widmen.

² Das Projekt MEST im Rahmen des 4. Forschungsrahmenprogramms der Kommission sowie die Eurostat-Piloterhebungen zur Erhebung des Fernverkehrs mit dem österreichischen Beitrag Axhausen et al. 1996.

³ Die BVWP-Erhebungen stellen diesbezüglich allerdings eine Ausnahme dar.

2.2. Nutzen und Nutzer eindimensionaler⁴ Daten

2.2.1. Kennzahlen der Mobilität

Im Rahmen der eindimensionalen Daten sind in erster Linie die gängigen Mobilitätsindikatoren, wie tägliche Wegeanzahl, Außerhausanteile, Modal Split, Verteilung der Zwecke, durchschnittliche Wegedauer und -länge, aber auch aggregierte Kennzahlen wie Zeit- und Distanzbudgets oder tägliche Fahrleistungen nach Verkehrsmitteln, zu nennen. Diese Zahlen dienen zum verkehrsträgerübergreifenden Vergleich der Mobilität unterschiedlicher Regionen (Schmiedl 1990) oder Zeitpunkte (z.B. DIW 1993, Brög 1992), aber auch als Grundlage der Forschung hinsichtlich verschiedener Erklärungsansätze des Mobilitätsverhaltens (Hauzinger, Pfeiffer 1996, Spiegel 1992).

2.2.2. Zeitvergleiche, Monitoring

Die eindimensionalen Kennzahlen der Mobilität sind wesentliche Indikatoren eines Monitoring Systems hinsichtlich der Wirksamkeit von verkehrspolitischen Maßnahmen. Vorausgesetzt es gelingt, eine zeitliche Vergleichbarkeit einzelner Erhebungen sicherzustellen, zeigen diese Indikatoren Änderungen im Mobilitätsverhalten gut auf. Für eine laufende Beobachtung der Veränderungen des Verhaltens sind Panelerhebungen besonders geeignet. Im Unterschied zu den querschnittsorientierten Befragungen werden hier identische Haushalte zu verschiedenen Zeitpunkten befragt. Dadurch können wesentlich spezifischere Aussagen über die Veränderung des Verhaltens des Einzelnen erfolgen. Es handelt sich nicht - wie bei wiederholten Querschnittsbefragungen - um einen Vergleich von Mittelwerten.

Auch im Rahmen des BVWP wurde eine Paneluntersuchung zur Mobilität gestartet (Fessel-Gfk 1995ff, Herry 1997). Diese Untersuchungsreihe ist mit dem Verständnis des BVWP begründet, nicht nur ein Konzept einmalig auf den Tisch zu legen und bald darauf wieder in Vergessenheit geraten zu lassen, sondern sowohl eine kontinuierliche Weiterführung der Datengrundlage als auch eine laufende Kontrolle der Prognoseannahmen ("Monitoring") durchzuführen.

Am Aufzeigen dieser Veränderungen besteht ein Interesse vor allem von Seiten der Stellen, die mit strategischer Verkehrsplanung bzw. Verkehrspolitik befaßt sind, auf Bundes-, auf Landes- aber auch auf europäischer Ebene.

2.2.3. Mobilität und Umwelt

Die haushaltsbezogenen Mobilitätsindikatoren können als Maß für Umweltauswirkungen der Mobilität herangezogen werden. Zwar benötigen detaillierte Berechnungen der wesentlichen Umweltindikatoren wie Energieverbrauch, Lärm- oder Abgasemissionen Eingangsgrößen mit direktem Netzbezug, was bei allgemeinen Mobilitätsdaten nicht der Fall ist. Die Erfassung von Fahrleistungen mit Bezug auf Personen oder Haushalte stellt etwa im Bereich von Schadstoff- oder Energiebilanzen für Haushalte eine wesentliche Datenquelle aus der Sicht einer umweltorientierten Verkehrsplanung dar (Kastberger, Rauh 1997⁵). Somit müssen auch Dienststellen mit dem direkten Aufgabenbereich des Umweltschutzes (Umweltministerium oder entsprechende Abteilungen im Bereich der Länder) zu den Nutzern dieser Daten gezählt werden.

2.2.4. Verkehrssicherheitsanalysen

Im Rahmen der Verkehrssicherheitsforschung ist nicht nur die alleinige Anzahl von Unfällen samt deren Schwere von Interesse, es ist notwendig, diese Zahlen in Relation zu zurückgelegten Entfernungen und zu der Verweildauer in bestimmten Verkehrsmitteln zu sehen. Während die Unfallrate eine streng netzbezogene Größe darstellt, für deren Ermittlung neben den Unfallzahlen die Verkehrsstärken eines Straßenabschnitts ausreichen, werden für die Ermittlung von personenbezogenen Risikozahlen Daten nötig, die durch Haushaltsbefragungen zur Mobilität gewonnen werden. Ein Beispiel soll dies verdeutlichen: Das Unfallrisiko einer bestimmten Bevölkerungsgruppe (z.B. Frauen, alte Menschen, Männer zwischen 25 und 40) kann nicht allein aus der Anzahl der Unfälle, in die die entsprechende Gruppe involviert ist, ermittelt werden. Die zweite wesentliche Information ist der Grad der Teilnahme am betrachteten Verkehrsgeschehen

⁴ Unter eindimensionalen Daten sollen hier Daten und Kennziffern verstanden werden, die sich lediglich auf ein räumliches Element beziehen. Dem gegenüber stehen zweidimensionale Verflechtungsdaten, die die Verkehrsbeziehungen zwischen zwei räumlichen Elementen bezeichnen.

⁵ In der zitierten Studie wurden Energiebilanzen von Haushalten von der ÖSTAT Erhebung zum Energieverbrauch der Haushalte abgeleitet.

dieser Gruppe (etwa ausgedrückt als Anteil der Fahrleistungen, die diese Gruppe erbringt). Genau dies ist durch Haushaltsbefragungen zu gewinnen. Somit sind auch jene Stellen, die mit der Verkehrssicherheitsarbeit beschäftigt sind, als Nutzer von Mobilitätsdaten zu betrachten.

2.2.5. Beurteilung sozialer Fragen

Die Beleuchtung der Mobilität bestimmter Bevölkerungsgruppen anhand spezifischer Auswertung der Mobilitätsuntersuchungen gibt Einblick in die Bedürfnisse dieser Menschen aber auch darin, ob und wie diese Bedürfnisse durch die bisherigen Planungen gedeckt wurden (z.B. Simma 1996, Spiegel 1994). Eine umfassende Bewertung verkehrspolitischer Entscheidungen muß die Frage miteinschließen, wie sich Kosten und Nutzen einer Maßnahme auf welche Bevölkerungsgruppen verteilen. Eine sozialverträgliche Verkehrspolitik sollte sich stets die Gewinner und Verlierer einzelner verkehrspolitischer Maßnahmen vor Auge halten. Der oftmalige Vorwurf, daß bisherige Verkehrsplanung stark von den Erfahrungen der planenden Personen (in der Regel Männer mit Auto, ausreichend Geld und zuwenig Zeit) geprägt war, hat bei heutigen Planungsprozessen ein gewisses Umdenken eingeleitet. Es darf angemerkt werden, daß diese Fragestellung dem BMWV ein besonderes Anliegen ist, wie etwa die für das Frühjahr geplante Enquete "Mobilität und Frauen" zeigt.⁶

Die Frage nach der Sozialverträglichkeit betrifft primär die mit der Verkehrsplanung befaßten Stellen, diese wurden als wesentliche Nutzer von Haushaltsbefragungen bereits genannt. Es werden aber auch Interessenvertretungen im weitesten Sinn - von den Arbeitnehmerorganisationen bis hin zu mit Frauen-, Familien- oder Seniorenfragen befaßten Stellen - zu potentiellen Nutzern der Mobilitätsdaten, um eine Verkehrspolitik einfordern zu können, die auch auf die Bedürfnisse ihrer Klientel Rücksicht nimmt.

2.2.6. Strukturelle Kennziffern

Die amtliche Statistik vermag (in der Regel aufgrund mangelnder Ressourcen oder sonstiger Rahmenbedingungen, aber nicht aus Unvermögen oder fehlendem Problembewußtsein) nicht alle Bedürfnisse der Verkehrsplanung an strukturellen Daten zu befriedigen. So existieren keine Angaben über die Ausstattung der Haushalte mit Fahrzeugen aus amtlichen Statistiken wie der Volkszählung. Insofern müssen derartige strukturelle Verteilungen auch aus haushaltsbezogenen Mobilitätserhebungen gewonnen werden. Diese strukturellen Größen sind auch für einen über die enge Verkehrsplanung hinausgehenden Nutzerkreis von Bedeutung.

2.2.7. Marktdaten

Mobilitätsdaten stellen Informationen über die Nachfrage in verschiedenen Märkten dar. Unternehmen, die in diesen Märkten agieren, können aus Mobilitätsdaten wesentliche Inputs für ihre Marketingstrategien entnehmen. So kann ein Verkehrsunternehmen nicht nur Informationen über seine eigenen Kunden erhalten, wie dies beispielsweise durch Fahrgastbefragungen ermöglicht wird. Die wesentliche Information, die allgemeine Mobilitätserhebungen einem Verkehrsunternehmen bieten können, sind Aussagen über die Nutzer der anderen Verkehrsmittel, z.B. Potentiale für die Gewinnung zusätzlicher Kunden bei bestimmten Strategien, soziodemographische Aussagen über diese potentiellen Kunden oder Spezifika der "anzuwerbenden" Fahrten.

2.2.8. Forschung

Eine Aufzählung der Nutzen und Nutzer von Mobilitätsdaten darf keineswegs als vollständig betrachtet werden, wenn nicht ausdrücklich auf deren Bedeutung für die Forschung und forschenden Institutionen hingewiesen wird. Erklärungen des Phänomens Mobilität setzen sinnvollerweise beim Subjekt der Mobilität an. Die haushaltsbezogene Mobilitätserhebung liefert wertvolle Datengrundlagen für zahlreiche Analysen (z.B. Schmiedl 1990, Spiegel 1992), wenn auch weitere Faktoren wie räumliche Strukturen zusätzlich zu erheben und zu betrachten sind (z.B. Kollarits 1996).

⁶ Die gemeinsam vom Bundesministerium für Frauenangelegenheiten und Verbraucherschutz und Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr und mit Unterstützung der Arbeiterkammer, der Stadt Wien (MA 57 und MA 18), und des VCÖ veranstaltete Enquete findet am 11. 3. 1998 statt.

2.3. Nutzen von Verflechtungsdaten

Neben eindimensionalen Kenngrößen zur Mobilität sind Mobilitätshebungen im Stande, raumbezogene Informationen in Form von Ortsangaben zu Quelle und Ziel der einzelnen Wege zu liefern. Im Rahmen von überregionalen Mobilitätshebungen ist die Nutzung dieser Informationen nur unter einigen Vorbehalten möglich.

Sieht man von der "legendären" Haushaltsbefragung der Oberösterreichischen Landesregierung 1992 (Amt der Oberösterreichischen Landesregierung 1994) ab, sind überregionale Haushaltsbefragungen aufgrund der Größe der finanzierbaren Stichprobe nicht in der Lage, Verflechtungsmatrizen direkt zu liefern, auch nicht für große Verkehrszellen. Die räumlichen Informationen aus den Befragungen können aber als wesentlicher Input für Verkehrsmodelle genutzt werden.

Für die Erstellung überregionaler Verkehrsverflechtungsmatrizen ist - um wirtschaftlich verlässliche Ergebnisse zu erhalten - eine gewisse Größe der betrachteten Verkehrszellen nötig. Der Anteil von zellüberschreitenden Wegen, die mit einer stichtagsbezogenen Mobilitätshebung erfaßt werden, ist in diesem Falle jedoch gering (siehe Tabelle 3). In Bezug auf überregionale Verflechtungsinformationen ist es daher naheliegend, andere Erhebungsformen anstelle der stichtagsbezogenen Mobilitätshebung anzuwenden, etwa spezielle Erhebungen zum Fernverkehr⁷.

Gemeindebinnenwege	73%
Gemeinde überschreitend	27%
Bezirksüberschreitend (*)	16%
Bundesland überschreitend (*)	1,5%
ins Ausland	0,5%

Tabelle 3: erfaßte Wege der BVWP Erhebung als Wege zwischen "Zellen". Quelle: eigene Berechnungen, Wien als Gemeinde aufgefaßt! (*) ohne Wien.

2.4. Konsequenzen und Schlußfolgerungen

Wie gezeigt werden konnte, bestehen vielfältige Nutzungsmöglichkeiten für überregionale Mobilitätsdaten. Ein Schwergewicht dieser Nutzen dürfte aber bei den mit der strategischen Verkehrsplanung befaßten Institutionen liegen. Angesichts der auch in Zukunft stets knappen finanziellen Ressourcen der öffentlichen Hand dürften vor allem zwei Strategien hinsichtlich der Umsetzung von überregionalen Mobilitätshebungen zielführend sein:

- Erstens, die Kosten sind zumindest argumentativ in Zusammenhang mit jenen Kosten zu setzen, für die die Daten als Entscheidungsgrundlage herangezogen werden sollen.
- Zweitens müssen die vielfältigen Nutzen einer derartigen Erhebung bereits klar in ihrer Konzeption berücksichtigt werden. Das "Wie" dieser Berücksichtigung kann dabei von einer rein argumentativen Unterstützung bis zu finanziellen oder auch organisatorischen Arbeitsteilungen reichen.

3. MÖGLICHE UMSETZUNGSFORMEN

In diesem Abschnitt sollen einige Modelle möglicher Umsetzungen kurz erläutert und diskutiert werden. Neben der Frage der organisatorischen und finanziellen Umsetzung ist auch jene der Datenverwertung von besonderer Bedeutung.

3.1. Die "Amtsvariante",

als kontinuierliche Durchführung einer österreichweiten Mobilitätshebung im Rahmen des Mikrozensus des ÖSTAT. Eine derartige Vorgehensweise hätte für sämtliche Nutzer den Vorteil, daß die Durchführung der Erhebung gänzlich vom ÖSTAT erfolgen würde, mit den Vorzügen des Amtes, wie den Zugang zu Registern oder die rechtliche Basis des Statistikgesetzes. Es kann davon ausgegangen werden, daß dies eine relativ kostengünstige Variante darstellen würde. Unbeschadet methodischer Vorwürfe (Sammer et al. 1990) gegen die letzte Mikrozensushebung zur Mobilität (ÖSTAT 1985) können die knapp vorhandenen Ressourcen des ÖSTAT, insbesondere aufgrund der zusätzlichen statistischen Fragestellungen, die seit dem EU-Beitritt Österreichs an das Amt herangetragen wurden, als wesentliches Argument gegen diese Variante vorgebracht werden. Zusätzlich muß gefragt werden, ob die methodischen Merkmale (Freiwilligkeit und Motivierung des Befragten) mit der Methodologie und dem Selbstverständnis des Mikrozensus vereinbar sind und ob von Seiten der Befragten zum sensiblen Thema der persönlichen Mobilität nicht Hemmungen bestehen, einem Amt zu berichten. Die genannten Nachteile wären bei allen anderen Varianten nicht

⁷ Siehe Fußnote 2

gegeben. Dort wird prinzipiell von einer Finanzierung und Organisation durch öffentliche Stellen und von einer Durchführung der Erhebung durch Auftragsvergaben an Dritte ausgegangen.

3.2. Zentrale versus dezentrale Finanzierung

Im Fall der BVWP-Erhebung trat das BMWV als finanzierende und organisierende Stelle auf. Die Erstellung des Bundesverkehrswegeplans ist ein klarer politischer Auftrag, für den auch die notwendigen Budgetmittel bereitgestellt wurden. Die Einbeziehung weiterer potentieller Nutzer der Daten in die Finanzierung der Haushaltsbefragung wurde zwar anfänglich versucht, mußte aber zugunsten eines kompakten Zeitplans aufgegeben werden.

Bei größeren Erhebungen, die nicht unter übermäßigem Zeitdruck stehen, bietet sich die Kooperation verschiedener Nutzer bei der Finanzierung und eventuell auch bei der Organisation an. Dem Vorteil der "geteilten Last" stehen höhere Vorlaufzeiten bedingt durch Abstimmungsprozesse gegenüber. Ein eindrucksvolles Beispiel einer solchen Zusammenarbeit - wenn auch nicht aus dem Bereich der Personenmobilität - stellt die Erhebung des alpenquerenden Güterverkehrs dar, in welche die Staaten Österreich, Schweiz und Frankreich und darin jeweils die Verkehrsministerien (in Österreich auch das Wirtschaftsministerium) und die Bahnverwaltungen involviert waren und sind (für 1999 wird gerade die nächste Erhebung vorbereitet). Bei nationalen Haushaltsbefragungen zur Mobilität gibt es viele internationale Beispiele derartiger Kooperationen, exemplarisch seien der Mikrozensus zum Verkehrsverhalten der Schweiz 1994 (Aufteilung Bundesamt für Statistik - Dienst für Gesamtverkehrsfragen; siehe Seethaler 1997) oder der U.S. National Household Travel Survey 1995 (Finanzierung durch Federal Highway Administration, Bureau of Transport Statistics, Federal Transit Administration, National Traffic Safety Administration, siehe Liss 1997) genannt.

3.3. Neue Erhebung versus Datensammlung

Im Fall überregionaler Mobilitätshebungen sollte auch folgende Organisationsform diskutiert werden: Wie bereits erwähnt, werden im Rahmen von lokalen Verkehrsuntersuchungen eine Reihe von Mobilitätshebungen durchgeführt. Es würde sich grundsätzlich anbieten, diese Daten zu sammeln, zu harmonisieren und zu einem einheitlichen Datenbestand zu vereinen. Auch im Zuge der Vorbereitungen zur BVWP-Haushaltsbefragung wurden diesbezügliche Überlegungen angestellt (Herry 1995). Neben Problemen der modellmäßigen Hochrechnung eines derartigen Datenbestandes (z.B. Lückenfüllungskonzept nach Herry, erläutert in Herry 1995) und bei der unterschiedlichen räumlichen Kodierung mußte letztendlich wegen unterschiedlicher qualitativer Standards der Erhebungen von diesem Vorhaben Abstand genommen werden. Nichts desto trotz sollte die Idee, die vielen kleinen lokalen Erhebungen auch im überregionalen Bereich nutzen zu können, nicht für immer verworfen werden. Folgende Voraussetzungen müßten hierfür jedoch geschaffen werden:

- Die Qualität der Erhebungen müßte durch entsprechende Richtlinien gesichert werden.
- In dieser Richtlinie müßte ein einheitliches Vercodungssystem für räumliche Angaben geschaffen werden.
- Die Sammlung und Harmonisierung der Daten müßte von einer Stelle koordiniert und durchgeführt werden.

Auch bei optimistischen Annahmen hinsichtlich der Vereinheitlichung der Qualität könnte diese Datensammlung eine zentrale überregionale Erhebung nicht ersetzen, jedoch eine wertvolle Ergänzung hinsichtlich regionaler Details darstellen.

3.4. Public-Private Partnership (PPP)

Ein PPP im Bereich von Erhebungen wäre folgendermaßen vorstellbar: Eine öffentliche Dienststelle schreibt eine Erhebung dermaßen aus, daß sie die Daten zwar für den eigenen Bedarf nutzen kann, jegliche weitere Verwendung und vor allem die Vermarktung der Daten obliegt dem Auftragnehmer. Unbeschadet der Überlegungen des nächsten Abschnitts bezüglich der Nutzungsphilosophien von Daten hätte diese Vorgehensweise primär die Vorteile, daß die Suche nach möglichen weiteren Nutzern und Zahlern durch den Auftragnehmer erfolgen würde, was zu einer möglichst stark gestreuten Datennutzung führen würde. Die Qualitätssicherung würde ebenfalls durch den Markt erfolgen: Eine kommerzielle Verbreitung der Daten

wäre nur bei akzeptabler Qualität gewährleistet. Ob es für die öffentliche Hand in Summe zu einer Verbilligung führen würde, hängt primär davon ab, wie stark das Interesse kommerzieller Nutzer an den Daten tatsächlich ist. Wenn die Hauptnutzer primär öffentliche Dienststellen sind, müßte kritisch geprüft werden, ob diese Organisationsform überhaupt finanzielle Vorteile bringt. Auf internationaler Ebene gibt es für eine derartige Vorgehensweise wenige Beispiele. Erwähnenswert wäre in diesem Zusammenhang eine Mobilitätshebung in Melbourne, wo - ausgehend von schleppenden Fortschritten in der Zusage staatlicher Finanzmittel - eine Erhebung primär von einem Universitätsinstitut durchgeführt wurde und die Daten danach an die staatlichen und regionalen Behörden verkauft wurden (Richardson, Battelino 1997).

3.5. Philosophie der Datennutzung: Freier Zugang oder Kostenwahrheit?

Hinsichtlich der Weitergabe von Daten existieren zwei entgegengesetzte Philosophien:

- Daten und Erhebungen, die mit Steuermitteln finanziert wurden, sollen der Öffentlichkeit frei zugänglich gemacht werden. In der Umsetzung von heutigen Technologien würde dies bedeuten, sämtliche Erhebungsdaten wären grundsätzlich ins Internet oder in Datenarchive (Axhausen 1997) zu stellen, möglichst frei und unbürokratisch.
- Dem gegenüber steht der Ansatz, daß der Wert der Daten grundsätzlich weiterverrechnet werden soll, sowohl gegenüber Privaten als auch gegenüber anderen öffentlichen Dienststellen. So wurde in verschiedenen öffentlichen Dienststellen eine Kostenrechnung eingeführt, wo auch zum Beispiel für die Weitergabe von Erhebungsdaten oder ähnlicher Dienstleistungen Kosten angerechnet werden. Diese Kosten würden nicht nur Aufwände der Datenmanipulation abdecken sondern anteilig auch Entstehungskosten.

Vom Standpunkt der Forschung als Datennutzer aus gesehen, ist die erste Forderung durchaus legitim. Erhebungen schaffen - vergleichbar mit anderen wissenschaftlichen Arbeiten - gleichsam ein Allgemeingut, das nur dann optimal genutzt werden kann, wenn es möglichst frei anderen zugänglich gemacht werden kann. Aus anderen Gesichtspunkten weist aber auch der zweite Ansatz Vorteile auf:

Transparenz: Ex post wird der tatsächliche (externe) Bedarf für eine Erhebung nachgewiesen.

- Qualitätssicherung: Jemand der Daten "verkaufen" möchte, wird um die Qualität der Daten besonders bemüht sein.
- Kostenaufteilung: Eine - zumindest nachträgliche - breitere Aufteilung der Entstehungskosten erleichtert die anfängliche Aufbringung von Finanzmitteln (zumindest als Argumentationsgrundlage) ohne den anfänglichen Koordinationsaufwand zu erhöhen.
- Datenverbreitung: Eine Stelle, die von der Verbreitung ihrer Daten Nutzen zieht, wird aktiv für diese Verbreitung eintreten. Dadurch wird die Wahrscheinlichkeit von doppelten Erhebungen aus Unkenntnis existierender Daten verringert.

Die genannten Vorteile treffen allerdings nur dann zu, wenn ein direkter Nutzen aus den Einnahmen für die durchführende Stelle eintritt. Sollten die Einnahmen jedoch nicht direkt dem Verfügungsbereich dieser Stelle zukommen, was oftmals die Regel ist, entfällt diese Motivation weitestgehend.

4. AUSSICHTEN

Nachdem ausgehend von Betrachtungen der Nutzen und Nutzer von Haushaltserhebungen zur Mobilität mögliche Organisationsformen beleuchtet wurden, soll eine mögliche Perspektive für zukünftige Erhebungen in Österreich zur Diskussion gestellt werden.

In den budgetären Vorausplanungen für die Weiterführung des BVWP sind auch für die nächsten Jahre gewisse Mittel für die Durchführung von Erhebungen vorgesehen. Deren Genehmigung vorausgesetzt, wäre hiemit ein gewisser Grundstein für zukünftige Erhebungen gesetzt. Gemäß den Nutzenüberlegungen ist es auch gerechtfertigt, daß das BMWV hier eine federführende Funktion übernimmt, was auch international weit verbreitet ist. Die im Zuge der BVWP Erhebung gewonnen Erfahrungen stellen zusätzlich ein Kapital dar, daß sinnvoll eingesetzt werden sollte.

Ohne aber hinsichtlich der zu erwartenden finanziellen Ressourcen zu pessimistisch sein zu wollen, kann davon ausgegangen werden, daß die Finanzierung einer anspruchsvollen Stichprobe allein durch das BMWV

nicht erwartet werden kann. Es spricht vieles dafür zu versuchen, ein Konzept der dezentralen Finanzierung aufzustellen. Die Vielfältigkeit der möglichen Nutzungen dieser Daten spräche eindeutig für ein derartiges Konzept. In der Hoffnung, auf diesem Wege auch andere potentielle Nutzer derartiger Daten auf unbürokratische Weise ansprechen zu können, soll dieser Beitrag auch als erster Schritt zur Verwirklichung eines derartigen Konzeptes verstanden sein. Die Veranstalter der CORP Tagung werden um Verständnis ersucht, daß ich den Boden der reinen Wissenschaft für ein wenig Lobbying mißbraucht habe. Der Gegenstand dieses Lobbyings dürfte jedoch im gemeinsamen Interesse liegen.

LITERATUR

- AMT DER OBERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG: Verkehrserhebung 1992, Info zur Pressekonferenz. Linz 1994.
- AXHAUSEN K.W.: Presenting and preserving travel data. Paper submitted for the conference: Transport Surveys: Raising the Standards; International Conference on Transport Survey Quality and Innovation. May 24 - 30, 1997, Grainau, Germany. Publikation im Rahmen des Transport Research Boards in Vorbereitung.
- AXHAUSEN K.W., KÖLL H., BADER M., HERRY M.: Long Distance Demand Measurements Methods, Austrian Pilot Study (Arbeitspaket A3-H/F des österreichischen Bundesverkehrswegeplans, im Auftrag des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Wien 1996.
- BRÖG W.: Entwicklung der Mobilität unter veränderten Bedingungen der Bevölkerungs-, Siedlungs- und Verkehrsstruktur. Verkehr und Technik, 1992, Heft 1.
- DENNERLEIN R. K.-H., Verkehrsmodelle, vergleichende Bewertung, Zwischenbericht im Auftrag des NFP 25 "Stadt und Verkehr" und des Dienstes für Gesamtverkehrsfragen, GVF-Auftrag Nr. 196. Bern 1992.
- DIW, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung: Vergleichende Auswertung von Haushaltsbefragungen zum Personennahverkehr (KONTIV 1976, 1982, 1989), Gutachten im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Berlin, Oktober 1993.
- FESSEL-GFK: Österreichischer Bundesverkehrswegeplan, Arbeitspaket "A3-E" - Panelerhebung zur Mobilität, Feldberichte zu den Erhebungswellen April 1995, Oktober 1996, April 1996, April 1997, im Auftrag des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Wien 1995, 1996, 1997.
- FESSEL-GFK, IFES: Österreichischer Bundesverkehrswegeplan, Arbeitspaket A3-H/1 - Allgemeine Mobilitätshebung österreichischer Haushalte, Feldbericht, Methoden- und Datensatzbeschreibung, im Auftrag des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Wien 1996.
- HAUZINGER H., PFEIFFER M.: Gesetzmäßigkeiten des Mobilitätsverhaltens. Verkehrsmobilität in Deutschland zu Beginn der 90er Jahre. Band 4. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M57, Heilbronn 1996.
- HERRY M. Österreichischer Bundesverkehrswegeplan, Arbeitspaket "A3-I" - Integration der Panelerhebung in die allgemeine Mobilitätshebung, Endbericht, im Auftrag des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Wien 1997.
- HERRY M.: Österreichischer Bundesverkehrswegeplan, Arbeitspaket A3-0 - Konzeptstudie Personenverkehrserhebung. Vorläufiger Endbericht, im Auftrag des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Wien 1995.
- HERRY M., SAMMER G.: Österreichischer Bundesverkehrswegeplan, Arbeitspaket "A3-H/2" - Allgemeine Mobilitätshebung österreichischer Haushalte, Endbericht, im Auftrag des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Wien 1997.
- KASTBERGER E., RAUH W.: Klimafaktor Mobilität. Schriftenreihe Wissenschaft und Verkehr des Verkehrsclub Österreich Nr. 4/1997, Wien.
- KOLLARITS S.: Zur Dynamik der kleinräumigen Mobilitätsfaktoren. Dissertation an der Fakultät für Raumplanung der Technischen Universität Wien. 1996.
- LISS S.: NPTS, the U.S. National Household Travel Survey. Paper submitted for the conference: Transport Surveys: Raising the Standards; International Conference on Transport Survey Quality and Innovation. May 24 - 30, 1997, Grainau, Germany. Publikation im Rahmen des Transport Research Boards in Vorbereitung.
- ÖSTAT (Österreichisches statistisches Zentralamt): Verkehrserhebung - Ergebnisse des Mikrozensus 1983; in: Statistische Nachrichten, 40. Jahrgang, Heft 3,8 und 11, Wien 1985.
- RICHARDSON A.J., BATTELINO H.: Similar, yet Different: Some Emerging Trends in Travel Surveys in Australia. Paper submitted for the conference: Transport Surveys: Raising the Standards; International Conference on Transport Survey Quality and Innovation. May 24 - 30, 1997, Grainau, Germany. Publikation im Rahmen des Transport Research Boards in Vorbereitung.
- SAMMER G., FALLAST K., LAMMINGER R., RÖSCHEL G., SCHWANINGER T.: Mobilität Österreich 1983 - 2011, Herausgeber: Österreichischer Automobil-, Motorrad und Touring Club, Graz, Wien 1990.
- SCHMIEDL H. Mobilitätskennziffern des werktäglichen Personenverkehrs im räumlichen und benutzergruppenspezifischen Vergleich. Dissertation an der Fakultät für Bauingenieurwesen der TU-Wien, 1990.
- SEETHALER R.: The Mikrozensus 1994 in transport behaviour - a case study of Switzerland. Paper submitted for the conference: Transport Surveys: Raising the Standards; International Conference on Transport Survey Quality and Innovation. May 24 - 30, 1997, Grainau, Germany. Publikation im Rahmen des Transport Research Boards in Vorbereitung.
- SIMMA A.: Frauen & Mobilität. Schriftenreihe Wissenschaft und Verkehr des Verkehrsclubs Österreich Nr. 3/1996, Wien.
- SPIEGEL Th.: Die Empfindung von Wegen unterschiedlicher Verkehrsmittelbenutzung und deren Auswirkung auf das Mobilitätsverhalten. Dissertation an der Technischen Universität Wien, Fakultät für Bauingenieurwesen. 1992.
- SPIEGEL Th.: Die Wirkung von Beanspruchungsreduktionen bei der Verkehrsteilnahme auf das Mobilitätsverhalten im Hinblick auf die Anforderungen älterer Verkehrsteilnehmer. In: U. Tränkle Autofahren im Alter. Schriftenreihe Mensch - Fahrzeug - Umwelt, Band 30, Verlag TÜV-Rheinland, Deutscher Psychologenverlag. Köln 1994.
- SPIEGEL Th.: The Austrian Mobility Survey 1995, Background, Methods and first Evaluation of Methods, Paper submitted for the conference: Transport Surveys: Raising the Standards; International Conference on Transport Survey Quality and

Innovation. May 24 - 30, 1997, Grainau, Germany. Publikation im Rahmen des Transport Research Boards in Vorbereitung.