

6. Es sind Verzerrungen bzgl. der Wegelängen und somit auch in der Entfernungsstatistik zu erwarten, da die auf dem Heimweg tatsächlich zurückgelegte Entfernung bei der verkürzten Abfrage nicht erfasst wird. Vermutlich wird sie über ein nicht bekanntes Verfahren aus den Wegelängen der Vorgängerwege abgeleitet.

Ein weiterer Unterschied zwischen beiden Wegefragebögen besteht darin, dass das SrV die mitfahrenden Personen exakt erfasst und darüber hinaus nach Haushalts- und anderem Pkw differenziert. Dies stellt zwar für die vergleichbare Zuordnung der vier Hauptverkehrsmittelgruppen Fuß, Rad, MIV und ÖPV kein Hindernis dar, kann jedoch zu Differenzen bei der Berechnung des Besetzungsgrades führen.

Die in beiden Erhebungen verwendeten Kategorien für die Verkehrsmittel stimmen recht gut überein und erlauben eine nahezu vergleichbare Zuordnung zu den vier Hauptverkehrsmittelgruppen. Offen ist lediglich, wie bei der IVAS-Erhebung mit der Verkehrsmittelkategorie „Sonstiges“ umgegangen wurde. Die SrV-Erhebung ordnet diese Verkehrsmittel fallspezifisch einer Hauptverkehrsmittelgruppe zu³.

Die Kategorien für Ziel/Zweck eines Weges weichen bei IVAS 2010 v. a. in den Bereichen Freizeit/Besuch/private Erledigung von denen des SrV 2013 ab. Darüber hinaus ist nicht erkennbar, wie bei der IVAS-Erhebung mit sogenannten Rundwegen umgegangen wurde. Diese Wege, bei denen Quell- und Zielort übereinstimmen, werden beim SrV standardmäßig in einen Hin- und einen Rückweg geteilt. Bei der IVAS-Erhebung fand sich dazu keine entsprechende Aussage. Es besteht daher Grund zu der Annahme, dass Rundwege hier nicht geteilt wurden. Daraus ergibt sich ein weiterer Anhaltspunkt für eine mögliche Untererfassung der Wege zu Fuß bei IVAS 2010.

Als Zwischenfazit muss festgestellt werden, dass die Erfassung der stichtagsbezogenen Wege in IVAS 2010 zu der im klassischen SrV-Design (und auch bei anderen großen Erhebungen wie MiD und MOP üblichen) realisierten Wegeerfassung nicht kompatibel ist. Es ist davon auszugehen, dass Ergebnisunterschiede vorwiegend aus dieser Tatsache resultieren. Bis auf die Untererfassung von Fußwegen (aufgrund umfangreicher Erfahrungen zur Größenordnung aus Vergleichsstudien) lassen sich diese Effekte jedoch nicht quantifizieren.

³ AHRENS, G.-A.; LIEßKE, F.; WITTMER, R.; HUBRICH, S.; WITTIG, S. (2014): Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“. Technische Universität Dresden.

