

The logo for Ramboll, featuring the word "RAMBOLL" in a bold, blue, sans-serif font. The letter "O" is stylized with a blue checkmark-like shape inside it.

Bright ideas.  
Sustainable change.

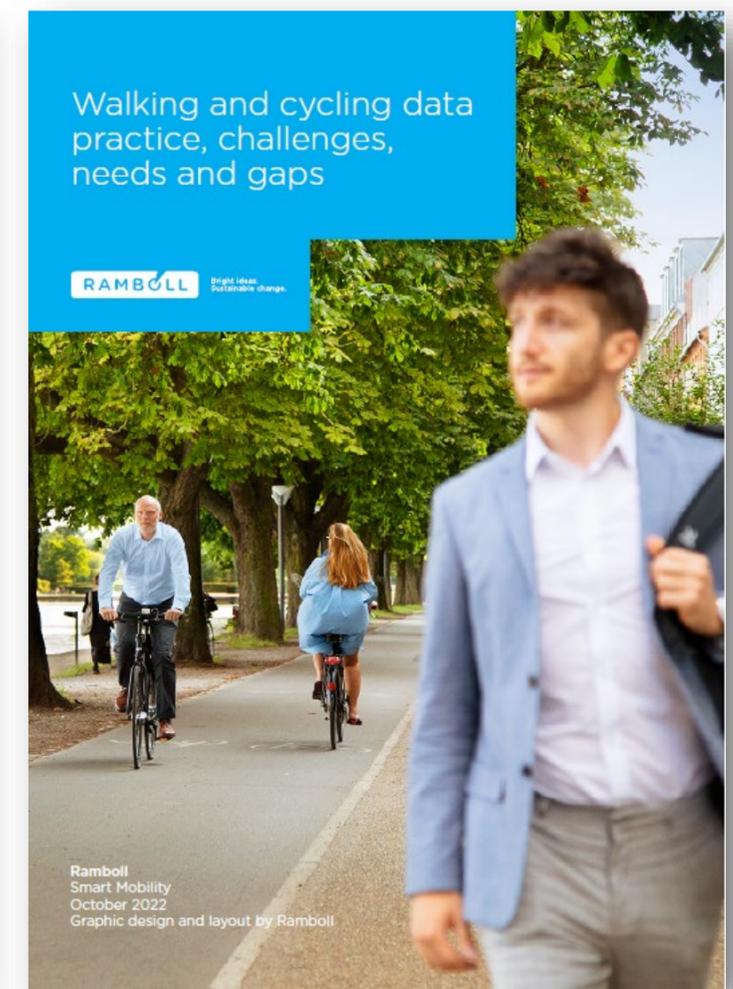
# Daten zum Gehen & Radfahren – Praxis, Herausforderungen, Bedarfe und Lücken

[Link zum Bericht](#)

Bericht 2022



„Daten zum Gehen & Radfahren“ in der Grünbuch-Reihe von Rambøll (2019, 2020, 2021, 2022)



# Partner



**Statens vegvesen**  
Norwegian Public Roads  
Administration



TRONDHEIM  
KOMMUNE



Grimstad



City of  
Rotterdam



PROVINCIE UTRECHT



LAHTI



TAMPERE



City of Malmö



EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION



# Unterstützer



Stadt Dresden, Deutschland  
Stadt München, Deutschland  
Greater Manchester, Großbritannien  
Stadt Bordeaux, Frankreich  
Stadt Tallinn, Estland  
Quezon City, Philippinen  
Cycling and Walking Australia and New Zealand (CWANZ)



20 Partner &  
Unterstützer

## Was und wie

### Wichtigste Fragen

- Welche Arten von Daten zum Gehen und Radfahren werden bereits von verschiedenen großen Städten erfasst, die sich auch im Hinblick auf ihre Geografie und die Verbreitung des Gehens und Radfahrens unterscheiden, und welchen Herausforderungen stehen diese Städte gegenüber?
- Welche Art von Daten zum Gehen und Radfahren sind derzeit für Städte verfügbar, wofür sind die verfügbaren Daten geeignet und wofür nicht?

### Methodik

- Interviews mit internationalen Experten und Expertinnen im Bereich „Daten zum Gehen und Radfahren“
- Umfrage unter Partnern und Unterstützern
- Interviews & Workshops mit Partnern und Unterstützern
- Internationale Umfrage
- Datenquellen-Auswertung und Benchmark

## Fokus des Berichts

- Zweck der Datenerfassung
- Indikatoren
- Datenquellen
- Herausforderungen
- Beispiele
- Empfehlungen
- Datenquellen-Benchmark anhand der an häufigsten verwendeten Indikatoren



## Datenexperten und -expertinnen

- Philippe Crist, Berater ITF OECD
- Jim Walker, Gründer Walk21
- Holger Haubold, European Cycling Foundation
- Stéphanie Mangin, Managerin der französischen nationalen Fahrradzählungsplattform bei Vélo & Territoires
- Kevin Maine, CEO, Cycling Industries Europe Dirk Lauwers, Professor, Universität Antwerpen & Universität Ghent
- Thérèse Steenberghen, Professorin, KU Leuven

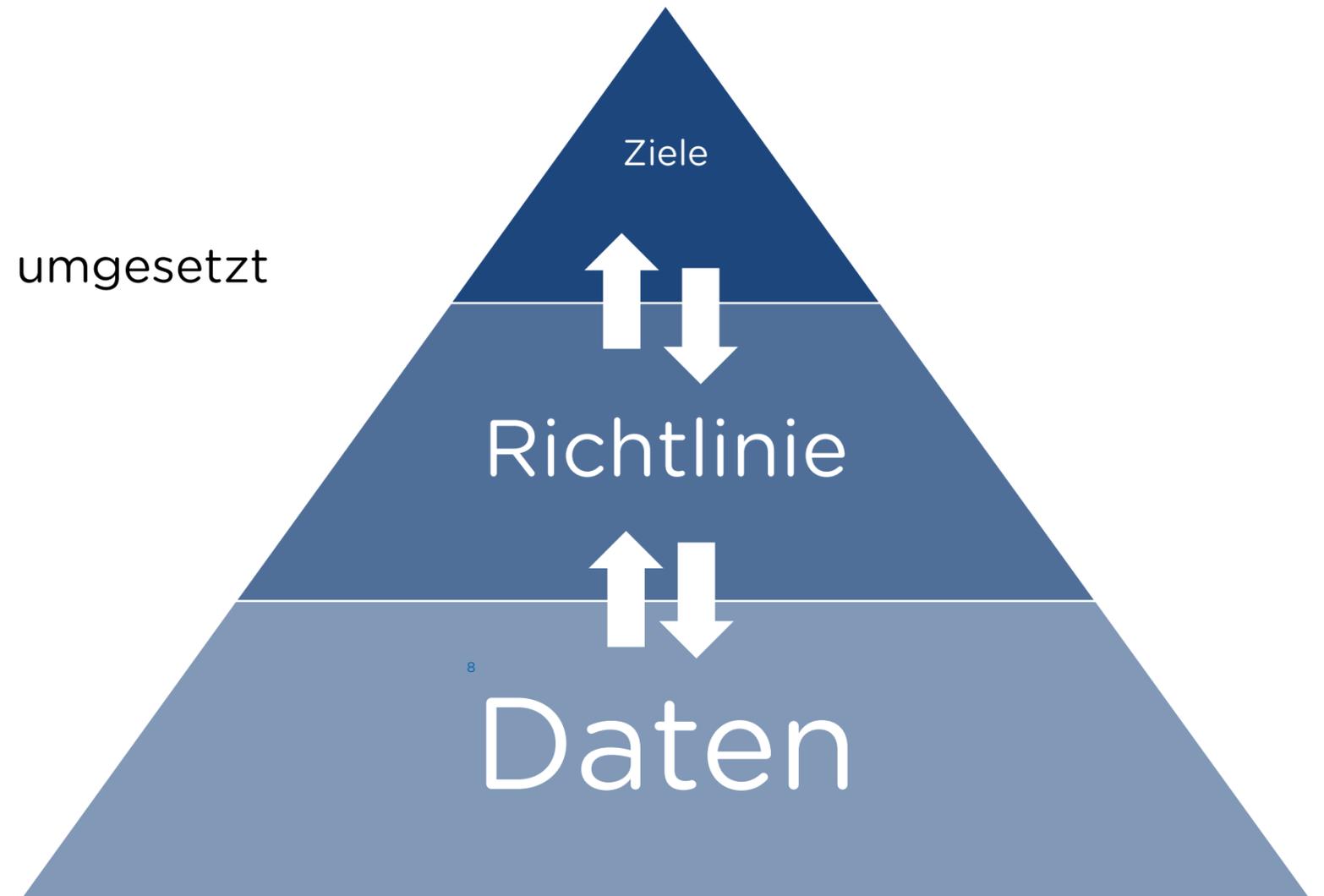


*„Die Nutzung von Daten sollte immer eine Reaktion auf einen spezifischen Bedarf oder eine Herausforderung sein. Daten ermöglichen uns, ein Problem besser zu verstehen. Nur so können wir die Maßnahmen entwickeln, die nötig sind, um Veränderung zu schaffen.“*

*Philippe Crist, Berater ITF, OECD*

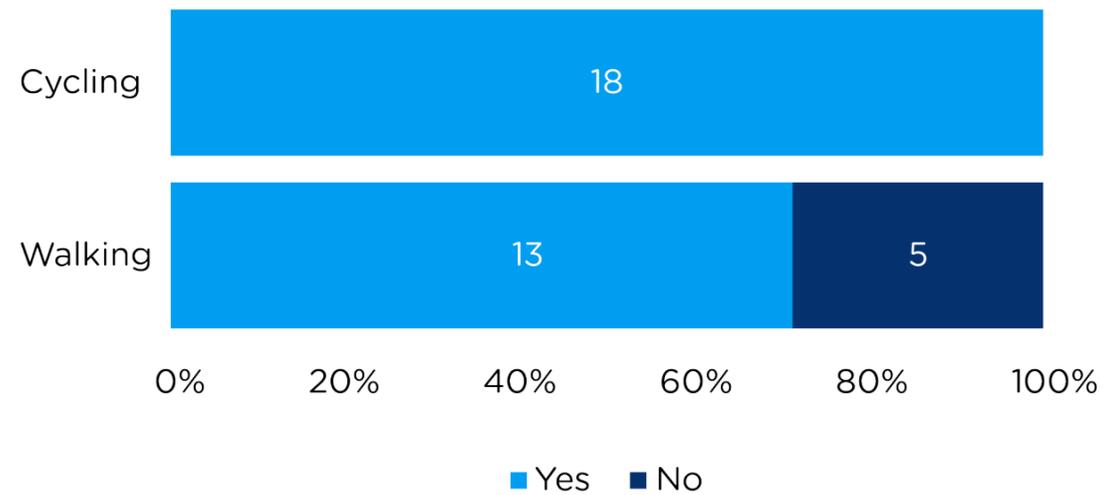
## Zweck der Datenerfassung

- Gestaltung und Begleitung von Veränderung
- Entscheidungsfindung: Welche Maßnahmen sollen umgesetzt werden?
- Planung
- Evaluation von Maßnahmen
- Bereitstellung von Finanzmitteln

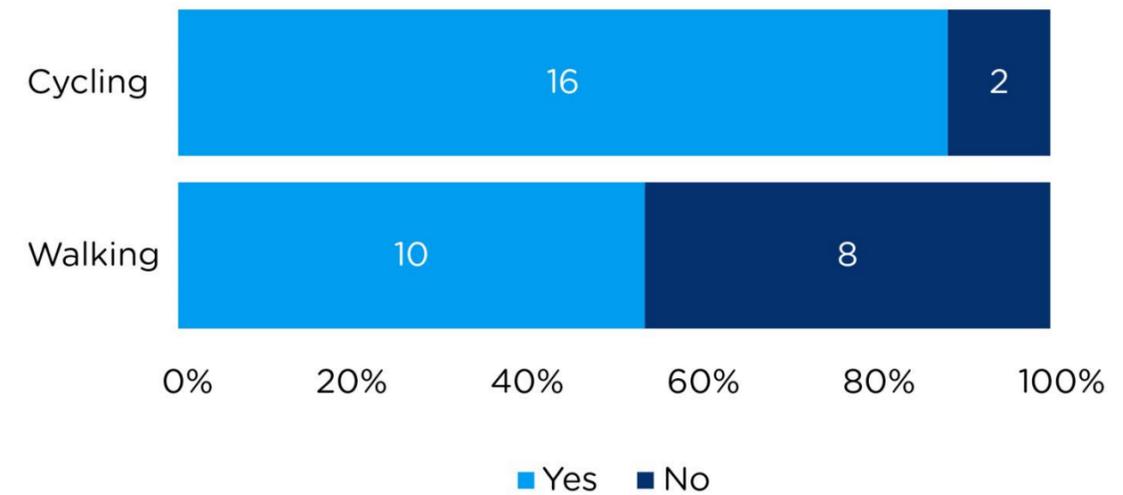


# Aktuelle Praxisziele, Strategie, Politik und Daten

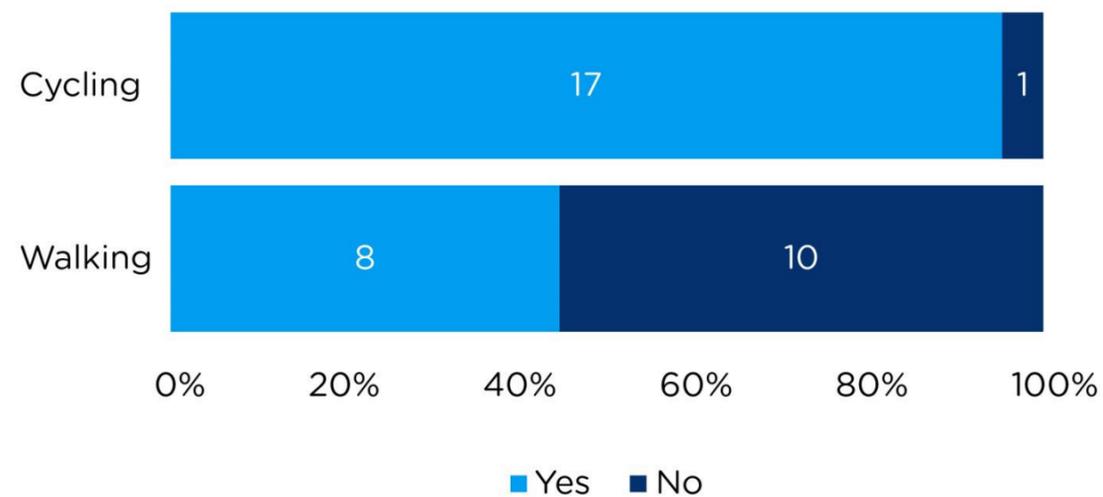
Partners and supporters:  
Politically approved goals N=18



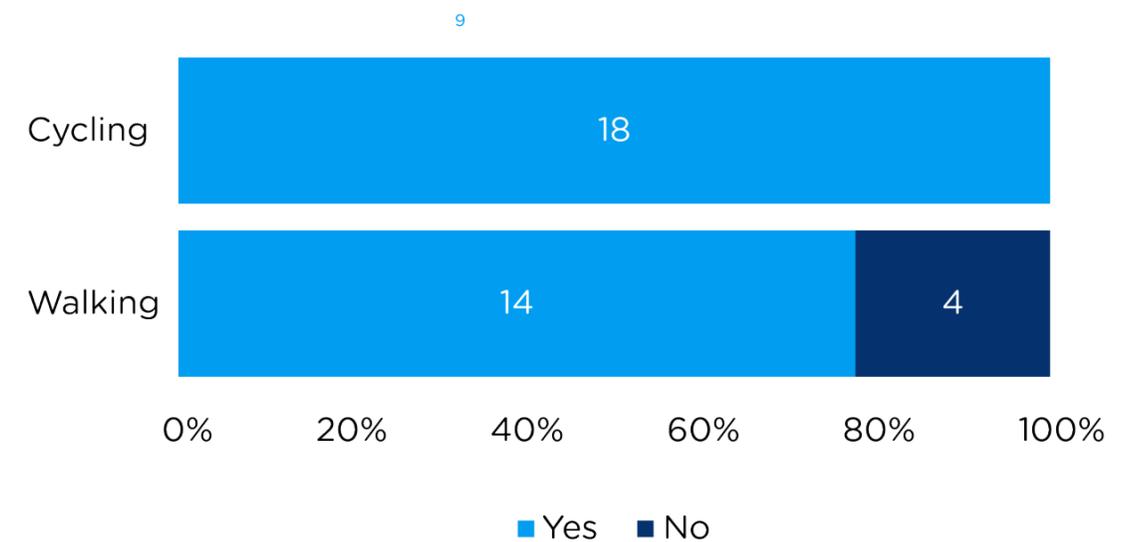
Partners and supporters:  
Politically approved strategy N=18



Partners and supporters:  
Policies in place N=18

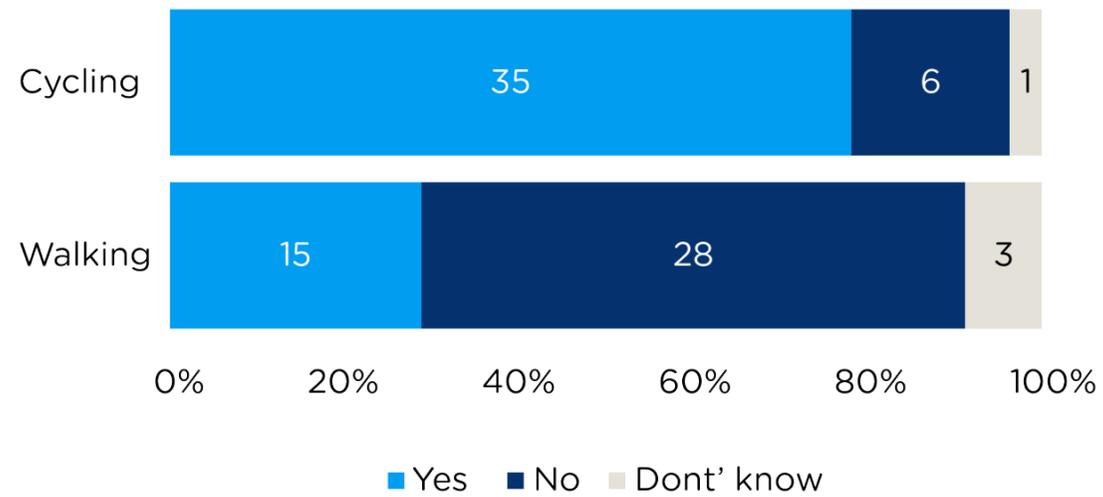


Partners and supporters: Collecting data N=18

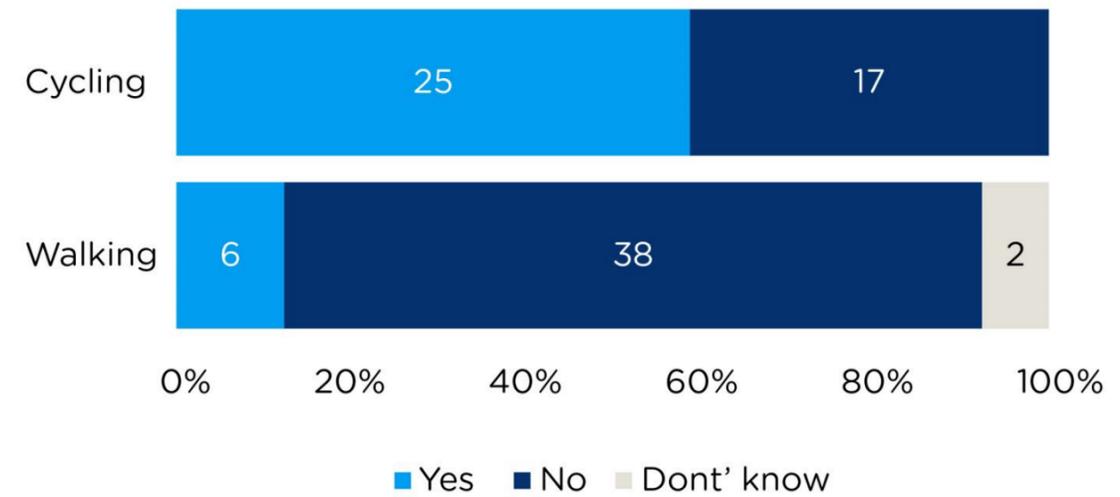


# Globale Umfrage bestätigt den Trend

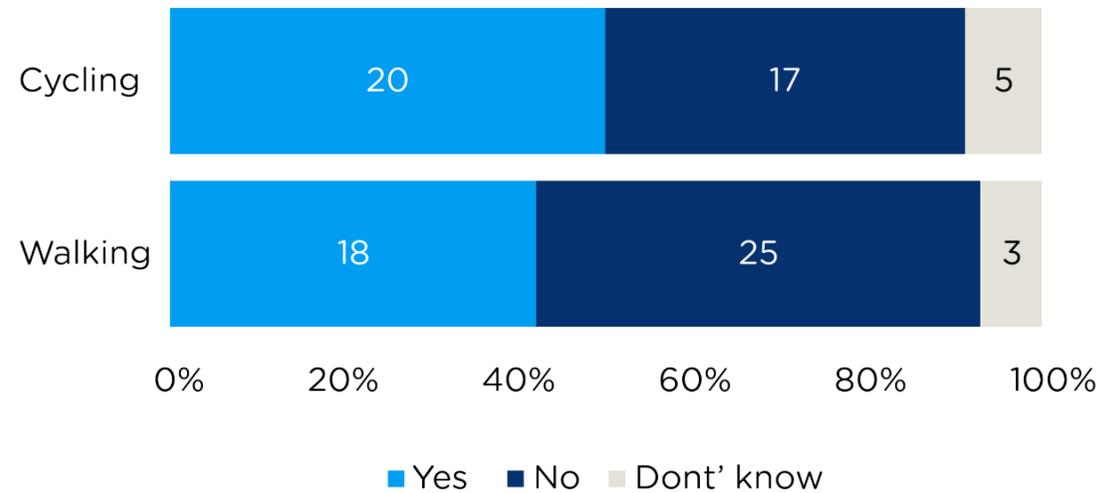
Global survey:  
Politically approved goals N=42 og 46



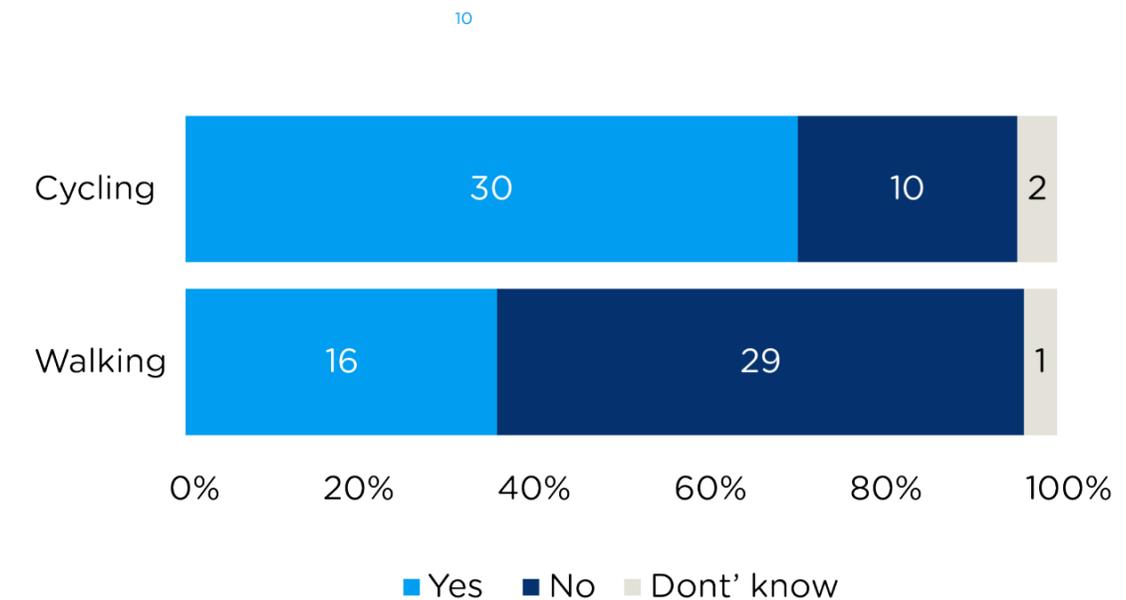
Global survey:  
Politically approved strategy N=42 og 46



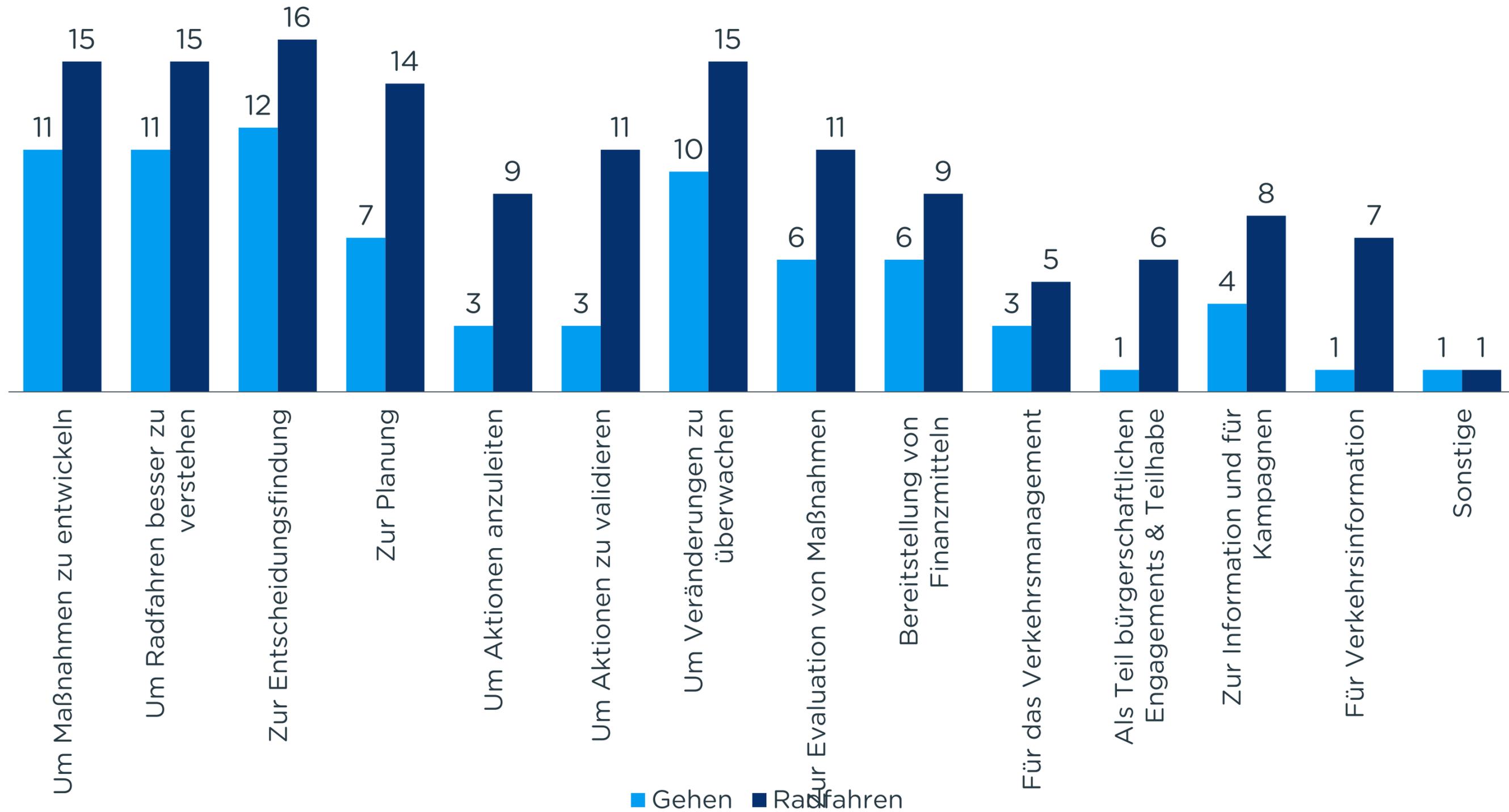
Global survey: Policies in place N=42 og 46



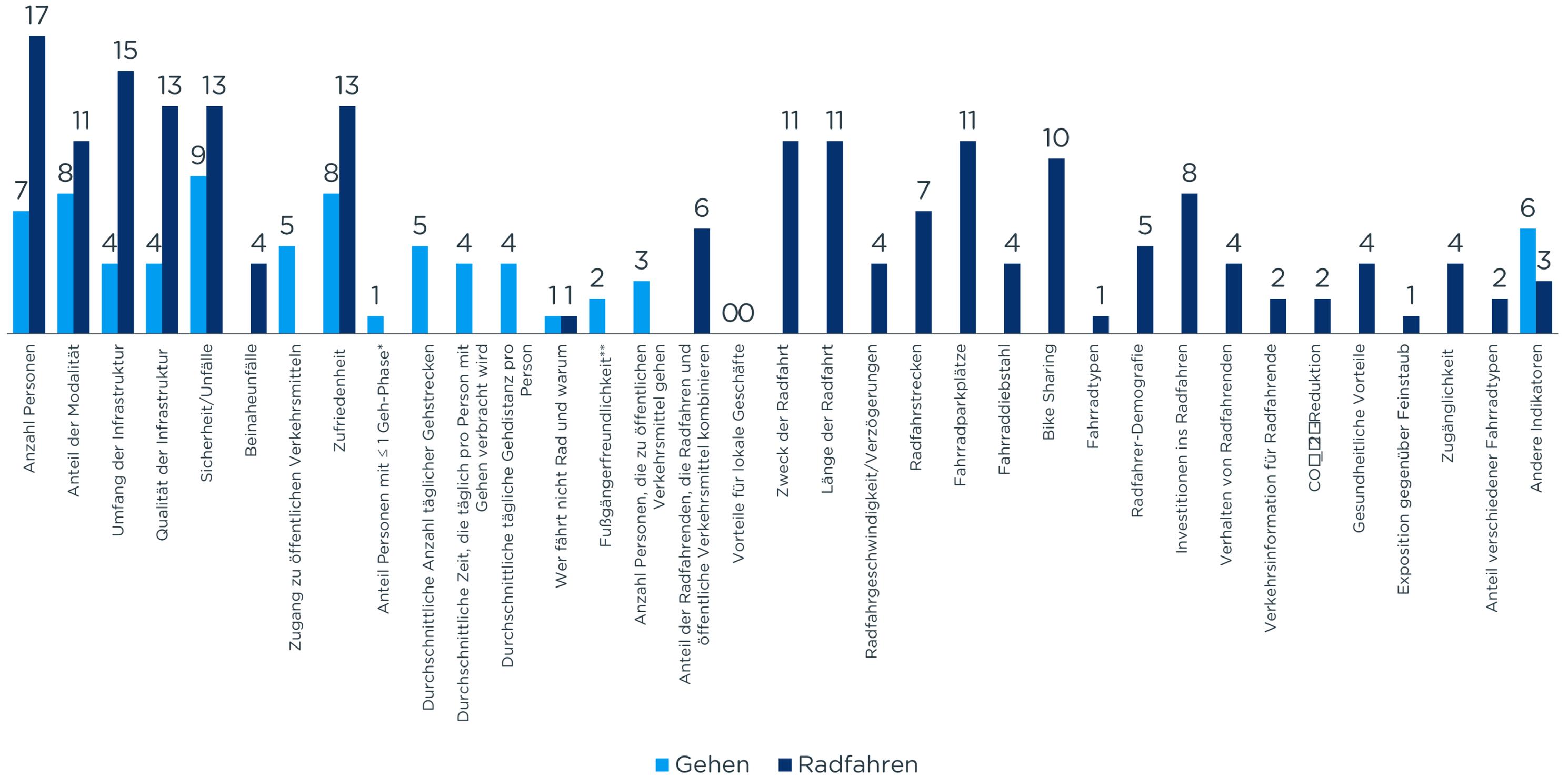
Global survey: Collecting data N=42 og 46



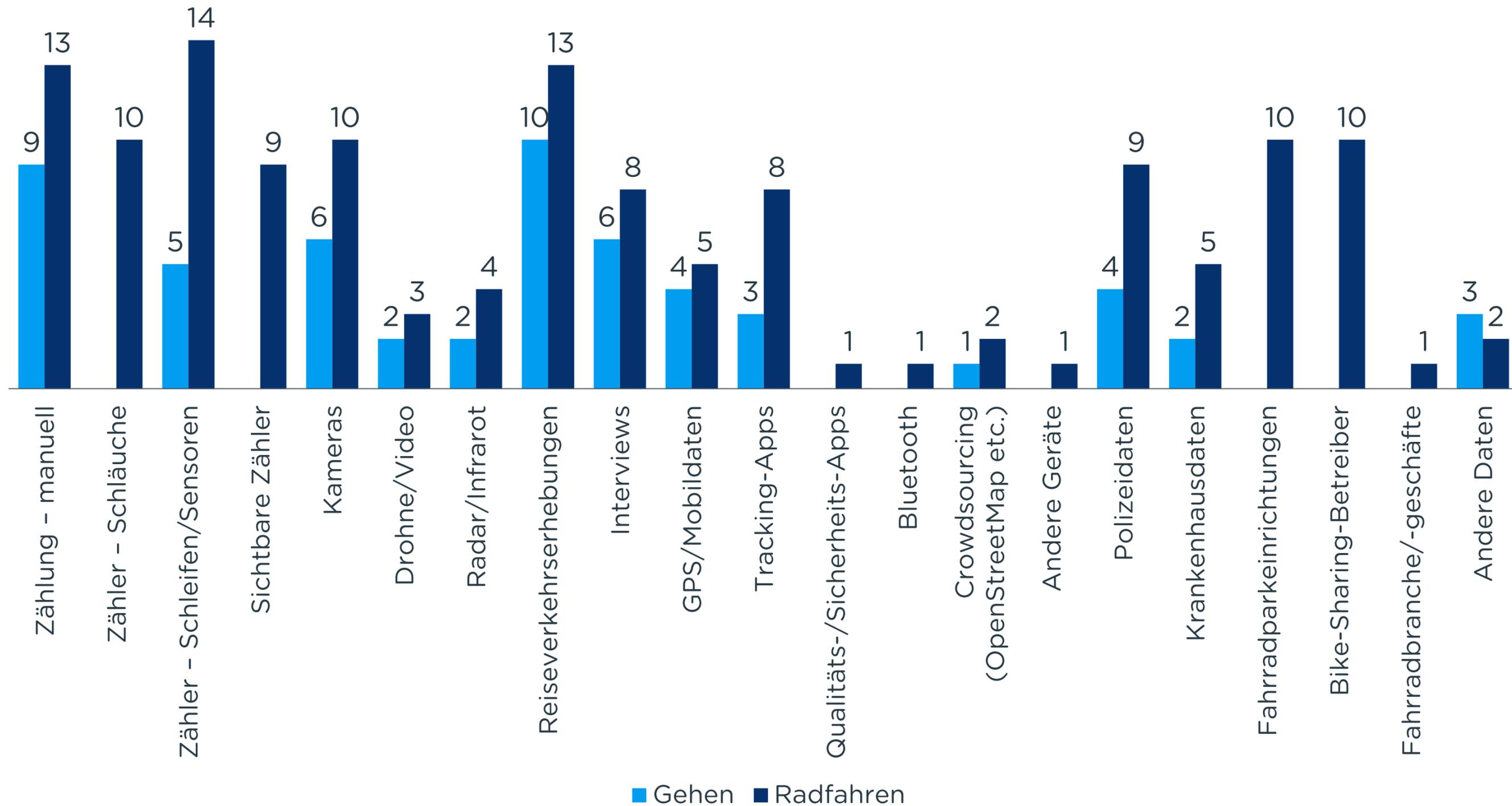
## Partner und Unterstützer: Zweck der Datenerfassung N=14 & 18



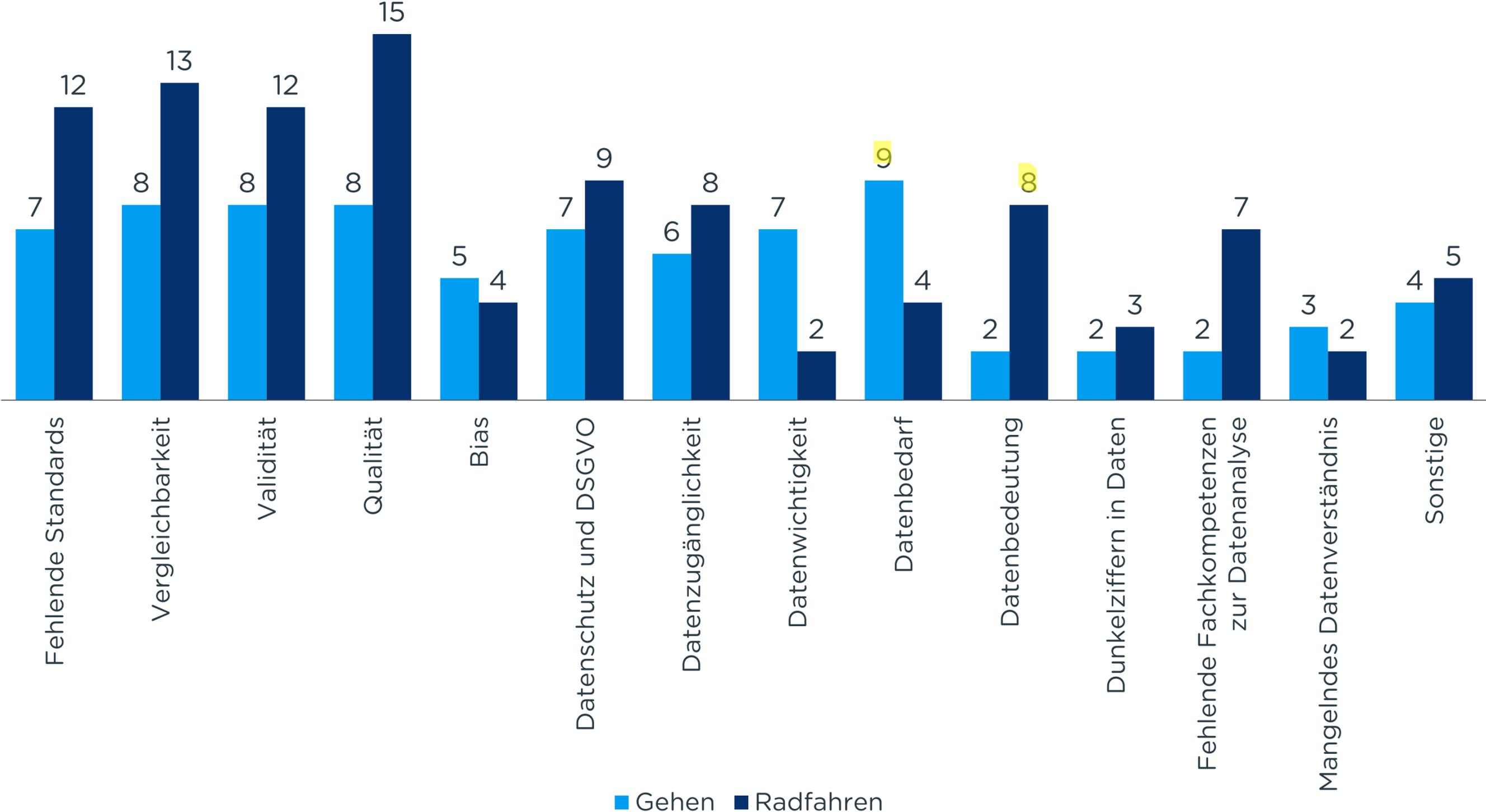
# Partner & Unterstützer: Ausgewählte Indikatoren N=14 & 18



## Partner & Unterstützer: Datenquellen N=14 & 18



# Partner und Unterstützer: Herausforderungen und Probleme N=14 & 18



# Wichtigste Schlussfolgerungen aus Umfrage und Interviews

- Fußwege sowie Daten zu Fußwegen und Zufußgehenden stehen in der Mobilitätshierarchie ganz unten.
- 1/3 der befragten Behörden erfassen keine Daten zum Radfahren, 2/3 erfassen keine Daten über das Zufußgehen
- Der Bedarf an Daten zu Fußwegen wird seitens der Behörden oftmals nicht erkannt.
- Die Interpretation der Radfahrdaten kann schwierig sein.
- Die Bewegungen von zu Fuß gehenden und Rad fahrenden Menschen sind natürlich und fließend, was ihre Messung im Vergleich zum stärker strukturierten Fluss des Fahrzeugverkehrs erschwert.
- Das Messen der Geh- und Radfahraktivität (Zahlen) ist wichtig, aber Daten zur Sicherheit und Zufriedenheit sowie individuelle Merkmale von Fußgänger:innen und Radfahrenden sind auch wichtige Indikatoren.
- Es ist wichtig, das Unsichtbare sichtbar zu machen: mittels Daten darüber, wer nicht geht und nicht Rad fährt und warum.
- Fehlende Standards führen zu Herausforderungen hinsichtlich Qualität, Validität und Vergleichbarkeit, sowohl beim Gehen als auch beim Radfahren. Es werden Standards benötigt.
- Im Markt fehlt es an Trace-Daten.



# Beispiel aus Datenquellen-Benchmark

Indicator Green: Direct information, Yellow: Useful together with other data	Data Source													
	Counters Manual		Counters Temporary tubes		Counters Permanent Loops/Sensors		Counter display		Cameras (Still, Video, Drone)		Radar/Infra red		BlueTooth	
														
Access to public transport	●	●	●		●				●	●	●	●	●	●
Accessibility (e.g. number of destinations that can be reached by C/W within a certain time)														
Average daily distance C/W pr. person														
Average daily time C/W pr. person														
Average number of daily C/W trips	●	●	●		●		●		●	●	●	●	●	●
C/W safety - accidents														
C/W safety - near accidents														
C/W trip length														
C/W trip purpose														
C/W's demographics														
Benefits to local businesses (e.g. planned and spontaneous visits)	●	●	●		●				●	●	●	●	●	●
Bicycle parking (availability/capacity, dead bicycles)	●	●	●		●				●	●	●	●	●	●
Bicycle sharing														
Bicycle theft														
CO2 reduction	●	●	●		●				●	●	●	●	●	●
Travel speed / delays	●	●	●		●				●	●	●	●	●	●
C/W behaviour	●	●							●	●	●	●	●	●
C/W exposure to particles	●	●	●		●				●	●	●	●	●	●
Data on investment in C/W (e.g., investment pr. capita pr. year)														
Extent of C/W infrastructure														
Health benefits of C/W	●	●	●		●		●		●	●	●	●	●	●
Mapping of C/W routes									●	●	●	●	●	●
Modal share of C/W									●	●	●	●	●	●
Number of C/W's	●	●	●		●		●		●	●	●	●	●	●
Number of people who combine C/W with public transport	●	●	●		●				●	●	●	●	●	●

# Empfehlungen

# Politik & Daten



# Wie erfassen wir aussagekräftige Daten?



# Mindeststandards für die Datenerfassung

Indikatoren sollten immer mit den Zielen verknüpft sein



## Vorteile

- Gesundheitliche Vorteile des Gehens
- Wirtschaftliche Vorteile des Gehens
- Vorteile hinsichtlich Emissionen und Lärm



## Komfort & Zufriedenheit

- Prozentsatz von Straßen mit mindestens 3-Sterne-Standard für Fußgänger
- Fußgängerzufriedenheit mit dem existierenden Geherlebnis, aufgeschlüsselt nach Alter, Einschränkung und Geschlecht
- Wer NICHT geht und warum



## Zugänglichkeit

- Prozentsatz von Menschen, die im Umkreis von 500 m um öffentliche Verkehrsmittel leben, aufgeschlüsselt nach Alter, Einschränkung, Geschlecht



## Aktivität

- Pro Tag durchschnittlich mit Gehen verbrachte Zeit, aufgeschlüsselt nach Alter, Einschränkung und Geschlecht
- Anzahl der Menschen, die Zeit in ausgewählten öffentlichen Räumen verbringen/sich dort aufhalten



## Sicherheit

- Anzahl getötete Fußgänger und Fußgängerinnen pro 100.000 Einwohner, aufgeschlüsselt nach Alter, Einschränkung, Geschlecht.



# Mindestens zu erfassende Daten

Indikatoren wählen, die mit Ihren Zielen verknüpft sind



## Vorteile

- Gesundheitliche Vorteile des Radfahrens
- Wirtschaftliche Vorteile des Radfahrens
- Vorteile hinsichtlich Emissionen und Lärm



## Zufriedenheit

- Zufriedenheit der Radfahrenden mit Infrastruktur, Fahrradparkplätzen, Einrichtungen und Maßnahmen
- Wo ist Radfahren ein positives Erlebnis und wo ist es das nicht
- Wer fährt NICHT Rad und warum
- Nach Geschlecht, Alter, Einschränkung und Einkommen aufschlüsseln



## Zugänglichkeit

- Streckennetz: Länge, Zustand und Qualität
- Fahrradparkplätze: Anzahl, Orte, Kapazität und Qualität
- Öffentliche Verkehrsmittel: Zugänglichkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrradparkplätzen und Lösungen für den ersten/letzten Kilometer



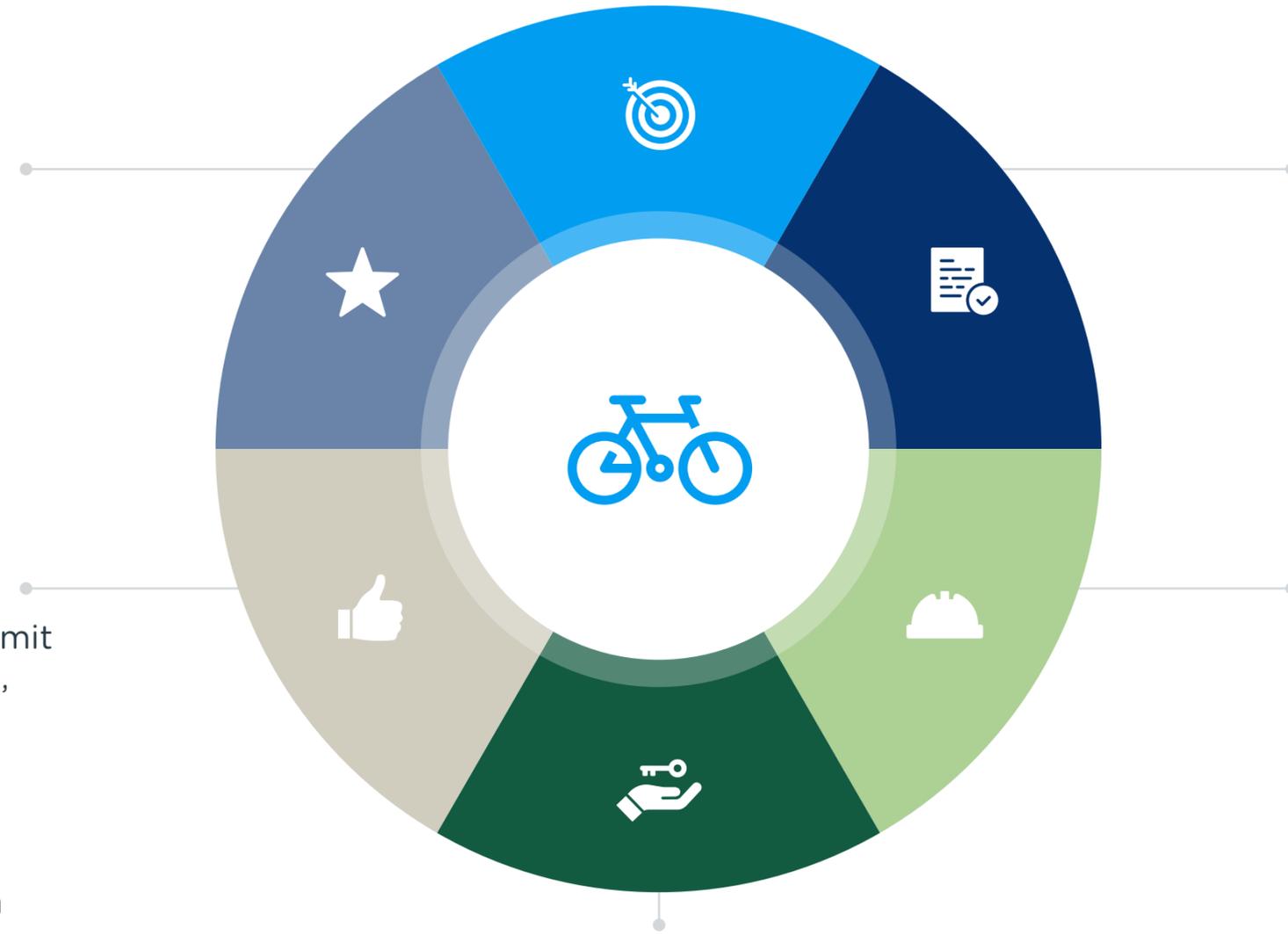
## Aktivität

- Anzahl Radfahrende
- Modal Split – idealerweise im Hinblick auf Fahrten, Distanz und Zeit erfasst
- Fahrtzweck
- Nach Geschlecht, Alter und anderen demografischen Merkmalen aufschlüsseln



## Sicherheit

- Anzahl der verletzten und getöteten Radfahrenden (einschließlich Einzelunfälle)
- Risikofaktor – Unfälle im Verhältnis zu Fahrten



Bright  
ideas.  
Sustainable  
change.

RAMBOLL