

**Informationsvorlage der Verwaltung**

| Gremium                           | Sitzung am | Beratung   |
|-----------------------------------|------------|------------|
| <b>Stadtentwicklungsausschuss</b> | 04.09.2012 | öffentlich |

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

**Pendler in Bielefeld - Anfrage der Fraktion Bürgernähe**

Betroffene Produktgruppe

11.12.03.01 Verkehrsplanung

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Keine

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Keine

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Stadtentwicklungsausschuss, 03.07.2012, TOP 3.2, DS 4344

**Sachverhalt:**

Antwort der Verwaltung auf die Anfragen der Fraktion Bürgernähe:

***Mit welchen Verkehrsmitteln legen die Ein- und Auspendler in Bielefeld jeweils ihren Arbeitsweg zurück?***

Zur Verkehrsmittelwahl von Pendlern können nur allgemeine Aussagen getroffen werden, weil sie sehr stark von den betrachteten Relationen mit ihren jeweiligen strukturellen Randbedingungen (ÖPNV-Angebot, Weglänge usw.) sowie von persönlichen Faktoren abhängen.

Laut Pendlerstatistik des Landesamtes Information und Technik (IT.NRW) beträgt die Anzahl der Einpendler in Bielefeld 67.600, die Anzahl der Auspendler beträgt 37.700 (Stand 2010). Im Durchschnitt nutzen rund 63 Prozent der Pendler in Nordrhein-Westfalen den motorisierten Individualverkehr (MIV) und 12,5 Prozent den Öffentlichen Verkehr (ÖPNV und SPNV). Diese Angaben wurden aus Stichprobenbefragungen in ganz NRW ermittelt und berücksichtigen nicht die strukturellen Unterschiede in den Regionen.

Für **Bielefeld** liefert die Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2010 statistische Daten. Für den Reisezweck Arbeit liegt in Bielefeld der Anteil des MIV bei rund 60 Prozent, der des Umweltverbundes (ÖV, Rad, Fuß) bei 40 Prozent. Diese Werte gelten für alle Einwohner Bielefelds. Es sind also Berufspendler innerhalb Bielefelds und Auspendler einbezogen, nicht aber die Einpendler. Die Verkehrsmittelwahl ist bezogen auf die Stadtteile sehr unterschiedlich und hängt außerdem stark von der Weglänge ab. Eine gezielte Auswertung zu den grenzüberschreitenden Verkehren liegt nicht vor.

Im Kreis Lippe sowie den Städten Herford und Bünde wurden ebenfalls Haushaltsbefragungen zum Mobilitätsverhalten durchgeführt. Diese ermöglichen Rückschlüsse zum Verkehrsverhalten der Einpendler nach Bielefeld. Bezogen auf den Gesamtverkehr ergeben sich in den Umlandkreisen höhere MIV-Anteile als in Bielefeld (70 Prozent).

In **Herford** werden rund 81 Prozent der Fahrten zur Arbeit mit dem MIV zurückgelegt. Auch hier gibt es keine gesonderten Auswertungen zu den grenzüberschreitenden Verkehren.

Im **Kreis Lippe** werden 93 Prozent der grenzüberschreitenden Fahrten zum Arbeitsplatz mit dem MIV zurückgelegt, der ÖV-Anteil liegt nur bei 3 Prozent.

In **Bünde** ergeben sich ähnliche Werte wie im Kreis Lippe. Über 85 Prozent der Wege über 10 Kilometer werden mit dem MIV zurückgelegt. Der ÖV-Anteil beträgt nur 5 Prozent.

***Wie können diese Daten, als eine wichtige Grundlage für die Bielefelder Verkehrsplanung bis 2030, zeitnah erhoben werden?***

Zusätzliche Daten zur Verkehrsmittelwahl der Pendler können durch weitere Haushaltsbefragungen zum Mobilitätsverhalten in den Umlandkreisen erzielt werden.

Durch Auswertung der verkauften Jobtickets, Monatskarten und Abos sowie durch Fahrgastzählungen im Berufsverkehr können Rückschlüsse auf die absolute Anzahl der ÖPNV-Pendler auf den einzelnen Relationen gezogen werden.

Wege zur Arbeit machen einen Anteil von rund 21 Prozent am Gesamtverkehr aus. Ausbildungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehre haben insgesamt einen größeren Anteil am Gesamtverkehr. Speziell bei den Einkaufs- und Freizeitverkehren ist wegen der höheren Anzahl der Entscheidungsfaktoren die Verteilung auf die Verkehrsarten nur über regelmäßige statistische Auswertung von Haushalts- und Fahrgastbefragungen zu ermitteln. Ebenso sind Prognosen erforderlich, die z.B. die demographische Entwicklung, Verfügbarkeit von Ressourcen und Veränderungen im Mobilitätsverhalten (z.B. Shell-Prognose) berücksichtigen.

Mit Hilfe solcher Daten lässt sich über das System der Verkehrsmodellierung das Verkehrsaufkommen in einem Verkehrsnetz simulieren. In regelmäßigen Abständen werden deshalb mit dem Bielefelder Verkehrsmodell (VENUS) Analysefälle erstellt, in denen Infrastrukturänderungen eingearbeitet und die anhand aktueller statistischer Daten und Prognosen geeicht werden. Diese Analysefälle sind Grundlage für Verkehrsprognosen.

|                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| Oberbürgermeister/Beigeordnete(r) |  |
| Kähler                            |  |