

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	28.11.2023	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Haushaltsbefragung zur Mobilität in Bielefeld 2022

Betroffene Produktgruppe

--

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

--

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

--

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

StEA, 24.01.2023, TOP 10 öffentlich, Ds-Nr.: 5247/2020-2025

Sachverhalt:

Sachverhalt:

1. Ausgangslage

Die Stadt Bielefeld plant eine Veränderung der Mobilität (siehe Ratsbeschluss der Mobilitätsstrategie 2030 vom 14.03.2019, Drucksache 7236/2014-2020/1). Zentrale Ziele sind in einem ersten Schritt die Steigerung des Radverkehrsanteils an allen Wegen auf 25 Prozent bis zum Jahr 2025. Die Mobilitätsstrategie der Stadt Bielefeld sieht darüber hinaus vor, den Umweltverbund bis zum Jahr 2030 soweit zu stärken, dass 75 Prozent des Gesamtverkehrsaufkommens vom Umweltverbund getragen werden. Die letzte Haushaltsbefragung zur Mobilität in Bielefeld im Jahr 2017 hatte zum Ergebnis, dass damals 51 Prozent der Wege mit dem MIV, 18 Prozent mit dem Rad, 17 Prozent zu Fuß und 14 Prozent mit dem ÖPNV zurückgelegt wurden. Um aktuelle statistische Aussagen zum Verkehrsverhalten der Bielefelder Bevölkerung treffen zu können, wurde im Jahr 2022 eine erneute Haushaltsbefragung durchgeführt. Die Ergebnisse liegen nun vor, ein ausführlicher Endbericht ist dem Anhang zu entnehmen. Auf der Homepage der Stadt Bielefeld wird darüber hinaus nach Präsentation der Ergebnisse in den politischen Gremien eine öffentlichkeitswirksame Kurzfassung zur Verfügung gestellt.

2. Durchführung der Haushaltsbefragung

Die Haushaltsbefragung wurde Mitte Oktober 2022 und aufgrund fehlender Rückläufer in der ersten Erhebungswelle (1.581 statt den angestrebten 2.000 Fragebögen) im März 2023 in Form

einer Nacherhebung stichtagsbezogen durchgeführt. Insgesamt haben 21.790 repräsentativ per Zufallsprinzip ausgewählte Haushalte in den zehn Stadtbezirken Befragungsunterlagen erhalten. Bei der ersten Erhebungswelle wurden dabei auf Grundlage einer kalkulierten Rücklaufquote von 12,5 Prozent (Erfahrungswert aus der Haushaltsbefragung 2017) 17.700 Fragebögen verteilt. Bei der zweiten Erhebungswelle wurden nochmal 4.090 Haushalte zur Teilnahme aufgefordert. Letztlich ergab sich durch 2.076 ausgefüllte Haushaltsfragebögen eine durchschnittliche Rücklaufquote von 10 Prozent. Die Teilnahme an der Haushaltsbefragung war freiwillig und konnte schriftlich-postalisch, telefonisch oder online mit persönlichem Zugangscode erfolgen. Die Bevölkerung wurde über verschiedene Pressemitteilungen und Bekanntmachungen, beispielsweise im Internet und Radio, über die Durchführung der Haushaltsbefragung informiert.

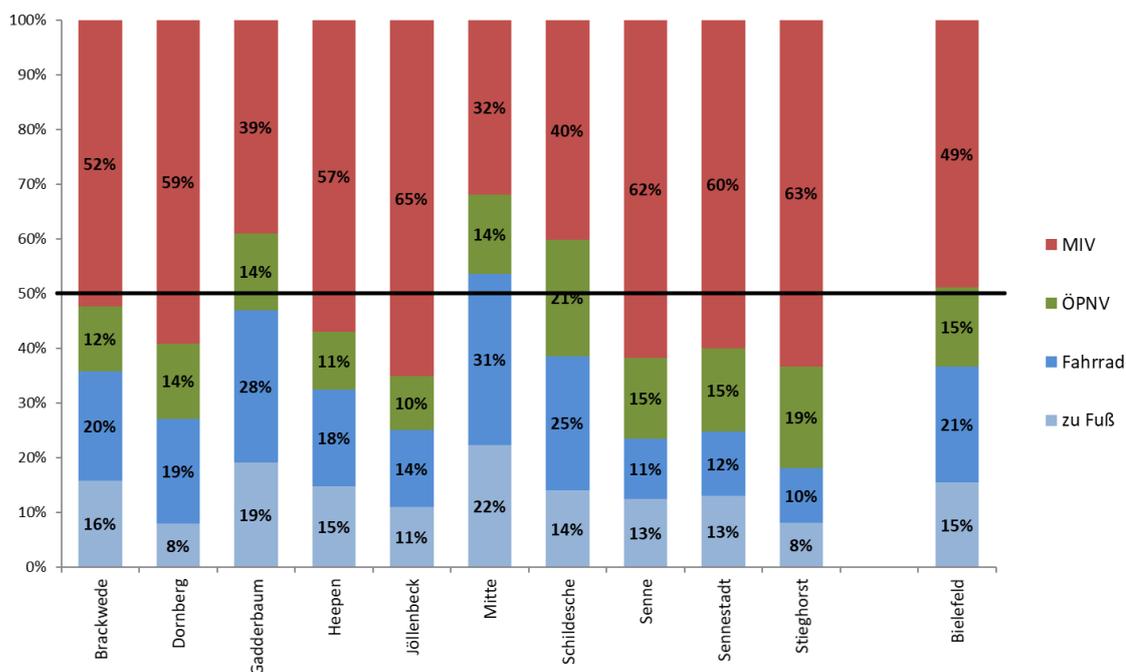
Die Haushaltsbefragung orientierte sich weitgehend an der Methode der Verkehrserhebungen „Mobilität in Deutschland“ (MiD) sowie „Mobilität in Städten – SrV 2018“ und den NRW-Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung. Die angeschriebenen Haushalte wurden gebeten, alle außerhäuslichen Wege und Ziele (inkl. Abgangs- und Ankunftszeiten) sämtlicher Haushaltsmitglieder ab sechs Jahren für einen Stichtag zu protokollieren und das jeweils genutzte Verkehrsmittel zu benennen. Darüber hinaus wurden zusätzliche Angaben zur Ausstattung von Mobilitätsstationen, zu Verbesserungsbedarfen bei der Verknüpfung von Verkehrsmitteln sowie zur Einschätzung des persönlichen langfristigen Mobilitätsverhaltens erfasst.

3. Ergebnisse

Im Vergleich zu 2017 nutzen mittlerweile mehr Personen auf ihren Wegen das Fahrrad, während der Anteil der Wege, die mit dem MIV erfolgen, in diesem Zeitraum zurückgegangen ist. Im ÖPNV ist ebenfalls ein leichter Anstieg zu erkennen, während der Fußverkehrsanteil um zwei Prozentpunkte gesunken ist. Diese Anteilsverschiebungen haben insgesamt dazu geführt, dass mittlerweile mehr als die Hälfte aller Wege der Bielefelder Bevölkerung mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden.

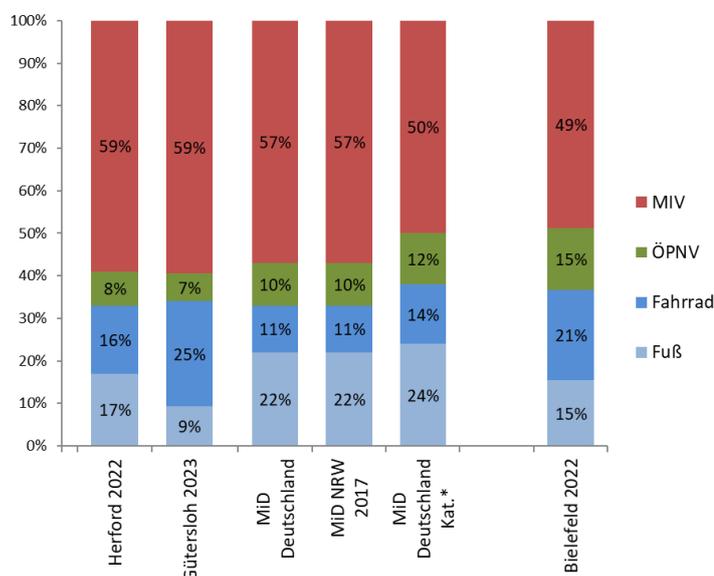
	2010	2017	2022
MIV-Anteil	54 %	51 %	49 %
ÖPNV-Anteil	16 %	14 %	15 %
Radverkehrsanteil	15 %	18 %	21 %
Fußverkehrsanteil	15 %	17 %	15 %
Wegelänge (Durchschnitt)	6,0 km	10,0 km	7,6 km
Wegeanzahl (Durchschnitt)	3,4 Wege pro Person/Tag	3,4 Wege pro Person/Tag	3,1 Wege pro Person/Tag
Pkw-Besitz (Durchschnitt)	1,16 Pkw/Haushalt	1,09 Pkw/Haushalt	1,10 Pkw/Haushalt
Fahrrad-Besitz (Durchschnitt)	1,88 Fahrräder/Haushalt	1,83 Fahrräder/Haushalt	2,01 Fahrräder/Haushalt
ÖPNV-Zeitkartenbesitz	-	26 % der Befragten	28 % der Befragten
Führerscheinbesitz	-	92 % der Befragten	90 % der Befragten

Darüber hinaus wird deutlich, dass die Verkehrsmittelwahl in den jeweiligen Stadtbezirken unterschiedlich ausfällt. So liegt der Anteil am MIV in den zentrumsferneren Bezirken Jöllenbeck und Stieghorst höher als in den zentrumsnahen Bezirken Mitte, Gadderbaum und Schildesche. Hier sind hingegen höhere Fuß- und Radverkehrsanteile auszumachen. Darüber hinaus spielt die Anbindung an den ÖPNV eine wichtige Rolle. In Schildesche beträgt der ÖPNV-Anteil beispielsweise 21 Prozent und macht damit einen wichtigen Anteil am stadtbezirksbezogenen Gesamtverkehr aus. Vor allem in Jöllenbeck, Senne und Heepen ist eine hohe Pkw-Besitzquote vorhanden, die verdeutlicht, dass das eigene Auto dort weiterhin das zentrale Fortbewegungsmittel für die alltägliche Mobilität ist. Mittlerweile zeigt sich aber auch, dass immer mehr Haushalte Pedelecs und E-Bikes besitzen.



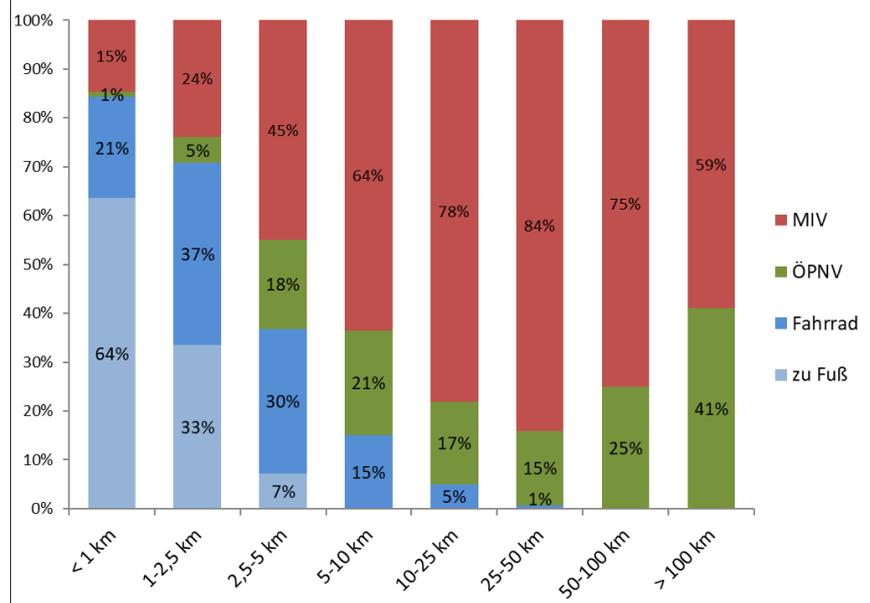
Durch Kombination der Ergebnisse aus Haushalts-, Personen- und Zusatzfragebogen mit den Angaben im Wegeprotokoll liefert die Haushaltsbefragung unter anderem Aussagen zu geschlechts-, bezirks-, alters- oder berufsspezifischem Mobilitätsverhalten. Grundsätzlich sind Personen bis 24 Jahre mehr im Umweltverbund unterwegs als Ältere. Hier nutzen Frauen den ÖPNV deutlich häufiger als Männer. Dafür ist der Fuß- und Radverkehrsanteil im Vergleich bei Männern in dieser Altersklasse deutlich höher. Werden die verschiedenen Berufstätigkeiten genauer betrachtet, fällt auf, dass Studierende eher den ÖPNV als das Fahrrad nutzen. Hohe Fußverkehrsanteile sind insbesondere bei Älteren und Jüngeren sowie bei Nicht-Berufstätigen zu erkennen. Wege, die häufig zu Fuß zurückgelegt werden, dienen zum Einkaufen oder finden in der Freizeit statt.

Im Vergleich zu näher gelegenen Städten wie Gütersloh und Herford, die in Abstimmung mit der Stadt Bielefeld zeitgleich eine Haushaltsbefragung durchgeführt haben, können Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl festgestellt werden. So ist der MIV-Anteil in Bielefeld niedriger und der ÖPNV-Anteil höher als in den Vergleichsräumen. Bei Betrachtung der Verkehrsmittelwahl auf Bundes- und Landesebene aus 2017 wird deutlich, dass die MIV- und Fußverkehrsanteile in Bielefeld im Vergleich niedriger und die ÖPNV- sowie Radverkehrsanteile höher sind.



Die Analyse der Verkehrsmittelwahl hat verdeutlicht, dass in Bielefeld Potenzial zur Stärkung des Umweltverbundes existiert. Das gilt nach wie vor für vergleichsweise kürzere Distanzen

(Wegelängen bis 10 km), bei denen aktuell zahlreiche Wege mit dem MIV erfolgen. Diese könnten stattdessen mit dem Fahrrad oder zu Fuß, und Wege bis 15 km sogar mit dem Pedelec zurückgelegt werden. Auf der anderen Seite besteht bei längeren Wegen das Potenzial zur verstärkten Nutzung des ÖPNV. Vor allem bei Wegen, die in umliegende Kommunen erfolgen, wird selten der Bus oder die Bahn genutzt. Der MIV-Anteil beträgt hier 80 Prozent. Darüber hinaus zeigen sich aber auch bei Wegen innerhalb des Bielefelder Stadtgebietes Verlagerungspotenziale.



Im Zusatzfragebogen haben die befragten Personen angegeben, dass sie bei einem besseren ÖPNV-Angebot zukünftig häufiger bereit wären, auf das eigene Auto zu verzichten und stattdessen den Umweltverbund zu nutzen. Einige gaben darüber hinaus an, dass hierfür günstigere Preise im ÖPNV ein wichtiges Kriterium wären. In Bezug auf Mobilitätsstationen wünschen sich die meisten Personen grundsätzlich eine Verknüpfung mit dem Bus oder Stadtbahn sowie das (sichere) Abstellen des Fahrrades.

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung zeigen, dass das Verkehrsverhalten sehr heterogen und geprägt von Ziel, Zweck und Länge des Weges der jeweiligen Person sowie soziodemographischen Faktoren ist. Aktuell werden die angestrebten 75 Prozent aller Wege durch den Umweltverbund nicht erreicht. Eine Tendenz entsprechend dieser Zielsetzung der Bielefelder Mobilitätsstrategie ist jedoch bei fast allen Verkehrsmitteln erkennbar. So zeigen die ersten Maßnahmenumsetzungen im Bereich Radverkehr ihre Wirkung und der ÖPNV ist trotz zurückliegender Pandemie auf einem stabilen Niveau. Hierzu trägt insbesondere die Nutzung der Stadtbahn bei. Trotz hohem Pkw-Bestand (01.01.2019: 216.104 Fahrzeuge, 01.01.2023: 229.084 Fahrzeuge) gab es keine Steigerung des MIV-Anteils. Es wurde vielmehr der Punkt erreicht, an dem mehr Wege durch den Umweltverbund als mit dem MIV zurückgelegt werden. Hierbei ist hervorzuheben, dass mit der Umsetzung von Maßnahmen zur Erleichterung des Umstiegs vom MIV auf den Umweltverbund wie Verbesserungen des P&R-Angebotes oder der Parkraumbewirtschaftung sowie mit spezifischen Maßnahmen der Fußverkehrsförderung noch nicht begonnen wurde. Diesbezüglich sind daher zukünftig weitere Verlagerungseffekten zu erwarten.

Je nach Stadtbezirk gehen zwischen 27 und 44 Prozent der Befragten davon aus, in Zukunft weniger häufig das Auto zu nutzen. Diese Selbsteinschätzungen verdeutlichen, dass die Motivation zum Umstieg auf den Umweltverbund bei der Bielefelder Bevölkerung vorhanden ist, was im Einklang mit den Zielen der Bielefelder Mobilitätsstrategie steht. Bei fortlaufender Umsetzung der Maßnahmen der Mobilitätsstrategie ist daher von einer weiteren Verlagerung in Richtung Umweltverbund auszugehen.

4. Weiteres Vorgehen

Die vorliegende Haushaltsbefragung zur Mobilität dient der Erfassung der städtischen Verkehrsdaten sowie zur Verbesserung der Datengrundlage für die zukünftige Mobilitätsplanung und die gesamtstädtischen CO²-Bilanzen in Bielefeld. Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung werden nun in laufende und zukünftige Mobilitätsplanungen der Stadtverwaltung integriert. Dabei wird unter anderem die Ausdifferenzierung des Bielefelder Mobilitätsverhaltens aufgrund der Zunahme in den Bereichen E-Mobilität (E-Autos, E-Bikes, E-Scooter), Carsharing und Intermodalität (Nutzung verschiedener Verkehrsmittel) berücksichtigt. Auch die Tatsache, dass Homeoffice das Mobilitätsverhalten beeinflusst, ist zukünftig verstärkt mitzudenken. Unter anderem aufgrund der zunehmenden Komplexität der Mobilität, aber auch aufgrund des verstärkten Bedarfs an aktuellsten Mobilitätsdaten sowie der bisher fehlenden Repräsentativität des Mobilitätsverhaltens von Einpendelnden aus der Region nach Bielefeld wird das Instrument der Haushaltbefragung als wesentliche Erhebungsmethode des Bielefelder Mobilitätsverhaltens aktuell hinterfragt. Im geplanten Konzept zur Evaluation und zum Monitoring der Mobilitätsstrategie werden daher neue Erhebungstechniken und die Verknüpfung unterschiedlicher Erhebungsmethoden mitgedacht.

Beigeordneter Adamski	
-----------------------	--