

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	29.03.2011	öffentlich
Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	10.05.2011	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Demografischer Wandel und Öffentlicher Personennahverkehr Ergebnisse der Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in Bielefeld im Rahmen des INTERREG-IV b Projekts BAPTS

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

StEA am 16.03.2010, Drucksache 0556-2009/2014

Sachverhalt:

Die Stadt Bielefeld hat sich zum Ziel gesetzt, die Auswirkungen des demografischen Wandels aktiv anzugehen. Die Auswirkungen der Veränderungen im Mobilitätsverhalten und das zukünftige Verkehrsaufkommen sollen analysiert werden. Im Rahmen des INTERREG-IV b-Projektes BAPTS (Boosting Advanced Public Transport Systems = verstärkte Förderung eines hochwertigen ÖPNV) bot sich für die Stadt Bielefeld die Möglichkeit, diese Werte zu ermitteln und mit einer Haushaltsbefragung repräsentative Ergebnisse für die Gesamtstadt sowie die Stadtbezirke zu erlangen.

Im Mai 2010 beauftragte die Stadt Bielefeld das Ingenieurbüro Helmert, Aachen, mit der Durchführung und Auswertung einer Haushaltsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten. Mit dieser Untersuchung und deren Ergebnissen verfolgt die Stadt Bielefeld mehrere Ziele:

1. Es wird eine Bestandsaufnahme der werktäglichen Verkehrsteilnahme gewonnen. Diese liefert Erkenntnisse über die Mobilität in Bielefeld. Die Analyse lässt Rückschlüsse auf die Verkehrszusammensetzung zu, d.h. welche Verkehrsmittel die Bielefelderinnen und Bielefelder wann, wie häufig und für welche Aktivitäten bzw. Zwecke benutzen.
2. Bielefeld möchte die Auswirkungen des demographischen Wandels auf das Verkehrsverhalten kennenlernen, denn der demographische Wandel beeinflusst das Mobilitätsverhalten der Zukunft.
3. Ein weiteres Ziel ist die Erfassung von Mobilitätskennwerten für das Verkehrsmodell Bielefeld. Mit Hilfe des Verkehrsmodells wird bei aktuellen Planungen und langfristigen Strategien die Auswirkung von Maßnahmen geprüft. Durch die in der Haushaltsbefragung gewonnenen Daten lässt sich das Modell aktualisieren.
4. Über die Haushaltsbefragung lassen sich Vergleiche zwischen dem Mobilitätsverhalten in Bielefeld mit anderen Städten und überregionalen Studien zum Verkehrsverhalten abbilden. Diese Vergleiche dienen der Einschätzung über Entwicklungsmöglichkeiten für Bielefeld.

Die Haushaltsbefragung in Bielefeld wurde von Juni 2010 bis Oktober 2010 – außerhalb der Schul- und Semesterferien - durchgeführt. Der ursprünglich für die Befragung vorgesehene Zeitraum von Mai bis Juni 2010 musste aufgrund von umfangreicheren Vorbereitungsarbeiten verschoben werden. Mehrkosten entstanden hierdurch nicht.

Die Befragung basierte auf einer freiwilligen Teilnahme der Bevölkerung. Die Stichprobe wurde räumlich gleichmäßig verteilt aus allen Stadtbezirken gezogen. Die Grundgesamtheit bilden die Bielefelder Einwohner mit Haupt- und Nebenwohnsitz in Bielefeld. Für die Haushaltsbefragung wurde die Form der telefonischen Befragung gewählt. Alle in der Stichprobe ausgewählten Haushalte erhielten ein Anschreiben der Stadt Bielefeld, das die Hintergründe der Haushaltsbefragung aufzeigte und die Aufforderung zur Teilnahme enthielt. Dem Anschreiben lag eine Antwortkarte bei, mit der die Haushalte ihre Bereitschaft zur Teilnahme signalisieren oder ablehnen konnten.

Die Bürgerinnen und Bürger wurden sowohl in der Bielefelder Presse, als auch auf verschiedenen Seiten im Internet über den Zweck der Befragung informiert. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Teilnahme freiwillig ist und alle Angaben anonym in die Erhebung eingearbeitet werden. Ebenfalls wurde eine Telefonnummer veröffentlicht unter der Bürger direkt Fragen zur Haushaltsbefragung stellen konnten.

Es wurde jeweils der gesamte angeschriebene Haushalt mit allen Haushaltsmitgliedern befragt. Dadurch wurden auch Abhängigkeiten bei der Verkehrsmittelwahl und Kfz-Verfügbarkeit berücksichtigt. Für Kinder machten stellvertretend die Eltern die entsprechenden Angaben. Im Interview wurde der gesamte Tagesablauf erfasst. Es wurde darauf hingewiesen, dass auch zu Haushaltsmitgliedern, die am Stichtag keine Wege unternommen hatten, Angaben gemacht werden sollten (Erfassung von immobilen Personen). Ferner wurde auch nach Wegen gefragt, die vielleicht von der befragten Person als unwichtig bzw. zu unbedeutend betrachtet wurden. So konnten auch Fußwege und Spaziergänge erfasst werden. Im Interview wurden Fragen zum Haushalt, den im Haushalt lebenden Personen sowie den werktäglichen Tätigkeitsmustern erhoben. Den Bestimmungen des Datenschutzes wurde durch eine strikte Trennung der Haushaltsinformationen (Name, Adresse, Telefonnummern) und der erhobenen Daten entsprochen.

In den 1.664 erreichten Haushalten der Nettostichprobe wurden insgesamt 3.665 Personen befragt. Damit ist die Befragung als statistisch gesichert und repräsentativ anzusehen. Es liegen Wegeprotokolle von über 3.600 Personen vor, die wichtige Erkenntnisse zum werktäglichen Verkehrsverhalten liefern.

Die Befragung ergab eine durchschnittliche Haushaltsgröße von 2,2 Personen je Haushalt. Dementsprechend sind in der vorliegenden Untersuchung die Personen, die in einem 2-Personen-Haushalt leben, mit 37,4 % am stärksten vertreten.

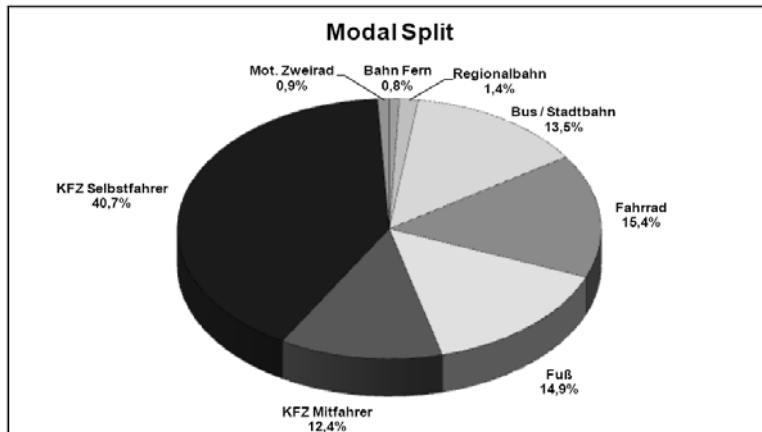
Die Anzahl der Singlehaushalte liegt deutlich über der Anzahl der 3- und 4-Personen-Haushalte. Absolut betrachtet leben in den Haushalten mit vier Personen nahezu doppelt so viele Personen wie in den Single-Haushalten. In dieser absoluten Betrachtung stellen die 3-Personen-Haushalte die zweitgrößte Personengruppe nach den 2-Personen-Haushalten dar.

In der geschlechtsspezifischen Differenzierung unterscheidet sich die Stichprobe nur geringfügig von der Grundgesamtheit der Bielefelderinnen und Bielefelder. Die Altersstruktur der befragten Bürgerinnen und Bürger ist in etwa vergleichbar mit der Altersstruktur der insgesamt in Bielefeld gemeldeten Personen. Die prozentualen Differenzen in den Altersgruppen wurden mittels eines Korrekturfaktors in der weiteren Auswertung berücksichtigt. Die Gruppe der 51 – 65jährigen ist in der Befragung deutlich überrepräsentiert. Ein Grund hierfür liegt darin, dass diese Personengruppe telefonisch tagsüber eher erreichbar ist als Jugendliche oder Berufstätige.

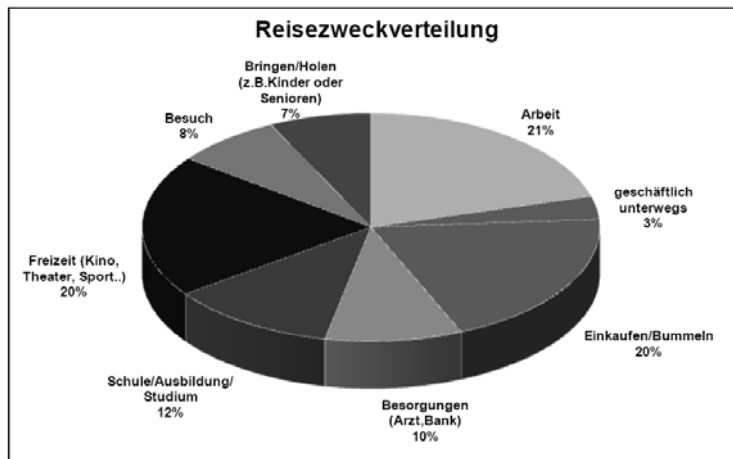
Jedoch liegen in den anderen Altersgruppen die Abweichungen bei maximal 6%.

Die wichtigsten Ergebnisse der Befragung lassen sich wie folgt beschreiben:

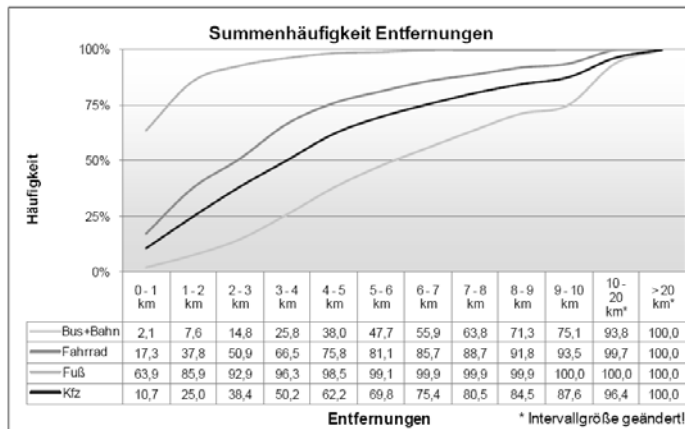
46 % aller Wege werden in Bielefeld mit den Verkehrsmitteln des 'Umweltverbundes' (Fuß, Rad, Bus+Bahn) zurückgelegt. Die verbleibenden 54 % entfallen auf den Kfz-Verkehr. Bei der Untersuchung 'Mobilität in Deutschland' (MID 2002) liegt der durchschnittliche Kfz-Anteil für NRW mit 61 % deutlich höher.



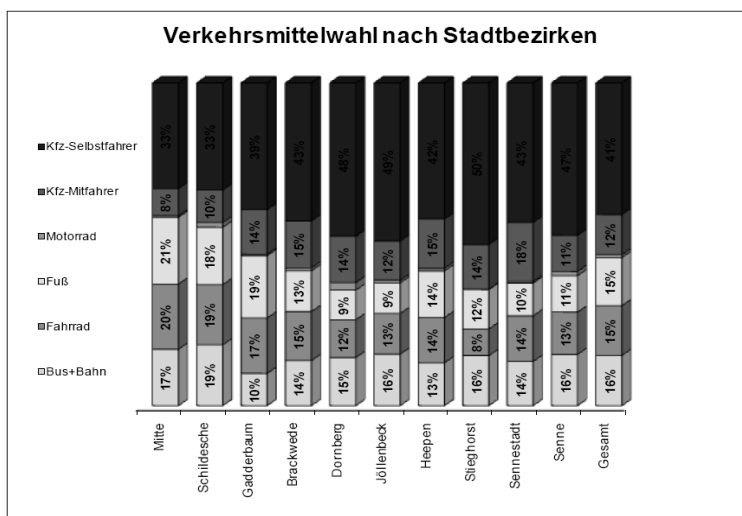
28 % der Fahrten beziehen sich auf Freizeitaktivitäten und Besuche, mit 30 % sind Fahrten für Einkaufen und Besorgungen sogar noch bedeutender, 21 % der Fahrten haben den Reisezweck Arbeit und ein Achtel der Fahrten dient dem Reisezweck Ausbildung.



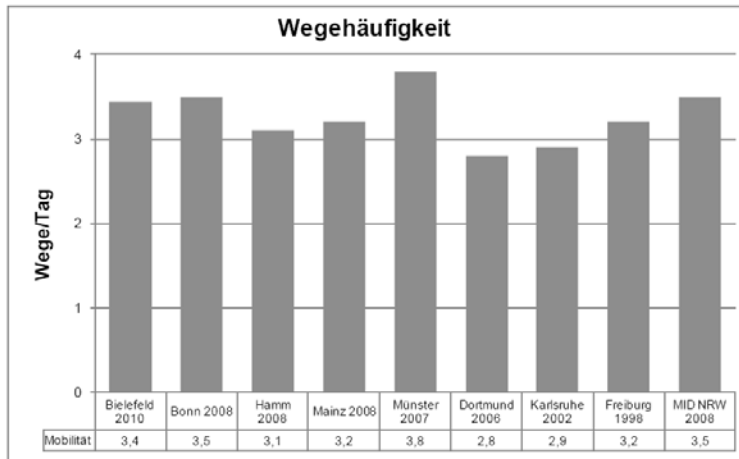
Betrachtet man die Wegelängen, so sind 50 % aller Fahrten im motorisierten Individualverkehr (MIV) kürzer als 4 km. (In der Summenhäufigkeit der Entfernungsverteilung werden die einzelnen Anteile je Entfernungsklasse aufsummiert. Hieraus lässt sich auf einfache Art ermitteln, wie viel Prozent aller Wege eines Verkehrsmittels in den entsprechenden Entfernungsstufen vorliegen).



Ein Blick auf die Verkehrsmittelnutzung in den einzelnen Bielefelder Stadtbezirken zeigt den höchsten Anteil des 'Umweltverbundes' in Bielefeld Mitte (58 %) und Schildesche (56 %). In den anderen Bezirken beträgt der Anteil von Fuß, Rad, Bus und Bahn weniger als 50 %.



Betrachtet man die Ergebnisse der Haushaltsbefragung im Vergleich zu Mobilitätskennziffern anderer ähnlich großer Städte, so zeigt sich, dass die Wegehäufigkeit in Bielefeld mit 3,4 Wegen pro Person und Tag im guten Mittel liegt. Münster übertrifft diesen Wert mit 3,8 Wegen / Tag, während Dortmund und Hamm deutlich niedrigere Mobilitätsraten vorweisen (Dortmund 2,8 Wege/Tag; Hamm 3,1 Wege/Tag).



Auf der Grundlage der Daten aus der Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in Bielefeld werden im Rahmen des BAPTS-Projekts in einem weiteren Schritt im Verlaufe des Jahres 2011 Prognosen des zukünftigen Mobilitätsverhaltens und Szenarien für die zukünftige Verkehrsentwicklung und das Verkehrsaufkommen in Bielefeld entwickelt. Nach Abschluss dieser Arbeiten wird die Verwaltung hierüber berichten.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss