



Stadt Bielefeld

Haushaltsbefragung 2017 zur Mobilität in Bielefeld

Kurzfassung

 www.bielefeld.de



Auftraggeber:

Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr
33597 Bielefeld



Gefördert durch das Land Nordrhein-Westfalen

Bearbeitung durch:

Mittelstraße 55 – 40721 Hilden
Fon: 02103 / 9 11 59-0
Fax: 02103 / 9 11 59-22
www.buero-stadtverkehr.de

Bearbeiter:

Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm (Projektleitung)
Dipl.-Geogr. David Stumm
Dr.-Ing. Jie Zhang

Einleitung

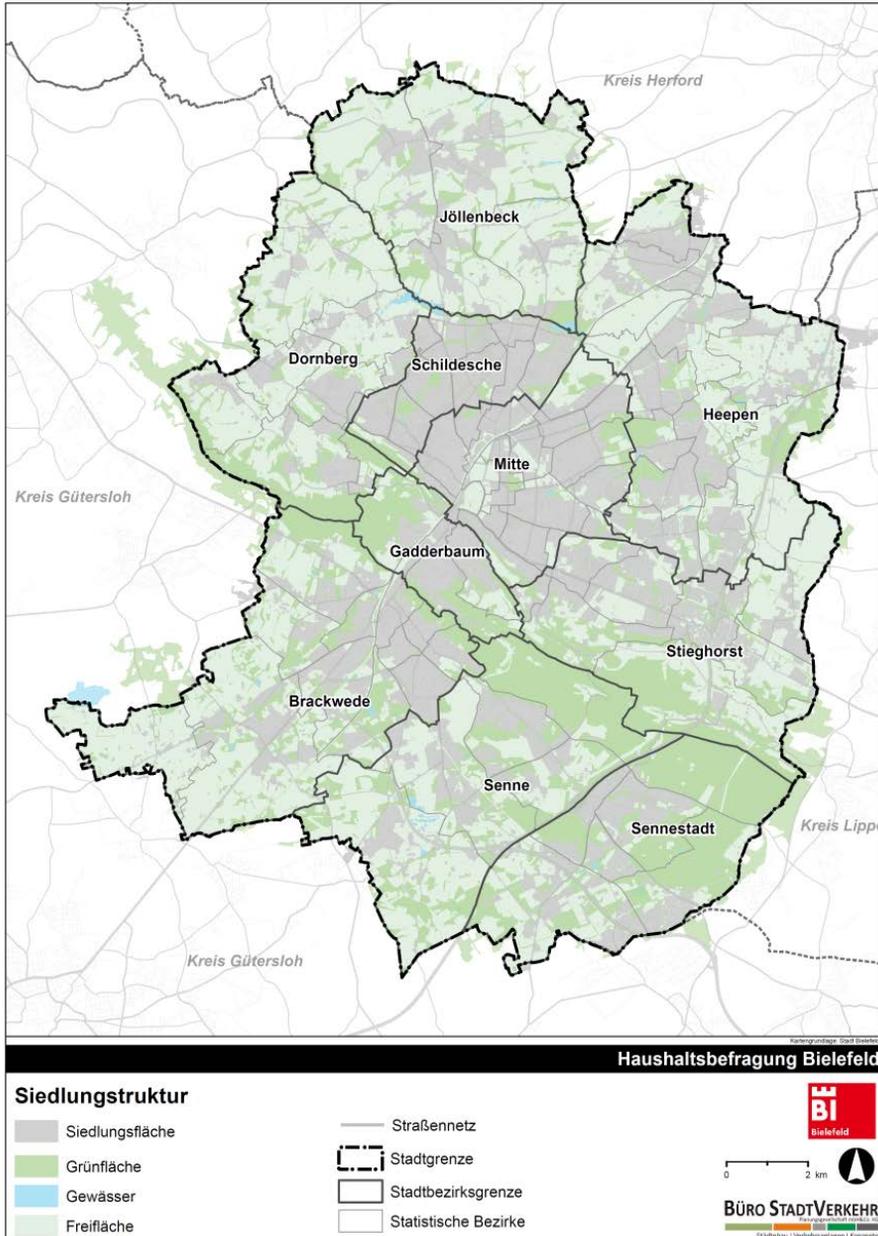
Welches Verkehrsmittel nutzt die Bielefelder Bevölkerung auf dem Weg zur Arbeit? Fahren die Bielefelderinnen und Bielefelder in ihrer Freizeit am liebsten mit dem Fahrrad? Wie bewegen sich die Schüler und Schülerinnen, steigen sie ein in Bus und Bahn oder gehen sie eher zu Fuß? Lauter Fragen, die auf ein Neues mit dem vorliegenden Ergebnisbericht zur Haushaltsbefragung 2017 beantwortet werden können. Und nicht nur das. Mit dem Vergleich zu früheren Erhebungen lassen sich auch Rückschlüsse auf Veränderungen im Mobilitätsverhalten in Bielefeld ziehen.

Für den Radverkehr hat sich eine erfreuliche Tendenz eingestellt. Gegenüber der Befragung aus dem Jahr 2010 kann eine Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen um drei auf 18 % verzeichnet werden. Ein erster Schritt in Richtung der bis zum Jahr 2025 angestrebten 25 %. Der Anteil des Kfz-Verkehrs liegt dagegen mit mehr als 50 % auf dem Niveau von vor 20 Jahren. Zum Vergleich liegt der entsprechende Wert in Städten wie Karlsruhe oder Mainz unter 40 %, in Münster sogar unter 30 %. Hier liegt nach wie vor Verlagerungspotenzial hin zu den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln Fuß, Fahrrad, Bus und Bahn.

In Bielefeld herrscht innerhalb des Stadtgebietes auf Ebene der einzelnen Bezirke ein recht unterschiedliches Mobilitätsverhalten: Im urbanen Stadtbezirk Mitte liegt der Anteil der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer bei 49 % und damit fast doppelt so hoch wie im ländlich geprägten Bezirk Jöllenbeck. Ein ähnliches Bild lässt sich auch für die Pkw-Verfügbarkeit zeichnen: Dieser Wert liegt in der Mitte bei 0,84 Pkw/Haushalt gegenüber 1,39 im Stadtbezirk Jöllenbeck.

Die vorliegenden Zahlen liefern der Bielefelder Verkehrsplanung eine wichtige Grundlage für künftige Infrastrukturprojekte. Sie sind aber auch für die Entscheidungsträger ein Anhalt dafür, auf welcher Basis das heutige Verkehrsgeschehen beurteilt werden kann und welche Ziele für die künftige Weiterentwicklung einer lebenswerten und attraktiven Großstadt zeitgemäß und anzustreben sind.

Untersuchungsgebiet



Die Stadt Bielefeld ist eine kreisfreie Stadt im Regierungsbezirk Detmold mit 336.352 Einwohnern (Stand 2016: Stadt Bielefeld, Amt für Demographie und Statistik). In der Landesplanung ist die Stadt Bielefeld als Oberzentrum klassifiziert und besitzt ein positives Pendlersaldo gegenüber dem Umland, d.h. die Anzahl der Einpendler ist deutlich höher als die der Auspendler.

Bielefeld gliedert sich in zehn Stadtbezirke, die sich siedlungsstrukturell wiederum in ein dicht besiedeltes Zentrum mit den Stadtbezirken Mitte und Schildesche sowie die flächigeren Außenbereiche, zu denen acht Bezirke zählen, aufteilen lassen.

Methodik

- Die schriftlich-postalische Haushaltsbefragung wurde in Anlehnung an die bereits mehrfach bundesweit in ausgewählten Städten durchgeführten Verkehrserhebungen „Mobilität in Deutschland (MiD)“ und „Mobilität in Städten – SrV 2008“ konzipiert.
- Als Stichtage für die Befragung wurden Dienstage gewählt, die sich am besten für die Erfassung der Kennwerte des normalwerktäglichen Verkehrsverhaltens eignen.
 1. **Erhebungswelle:** KW 19, Di. 09.05.2017; KW 20, Di 16.05.2017
 2. **Erhebungswelle:** KW 26, Di. 27.06.2017; KW 27, Di. 04.07.2017
- Die Stichprobenziehung erfolgte nach Maßgabe der statistischen Sicherheit auf Stadtbezirksebene. Bei einer Rücklaufquote von 11,6 % konnten 1.859 Haushalte und 3.736 Personen erreicht und befragt werden. Die Stichprobe entspricht etwa 1,1 % der Bielefelder Bevölkerung.

Die Befragungsunterlagen enthielten vier Fragebögen, die für den jeweiligen Stichtag auszufüllen waren:

Haushaltsfragebogen	Personenfragebogen	Wegeprotokoll	Zusatzfragebogen
<p><u>Angaben zum Haushalt:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anzahl aller im Haushalt ständig lebenden Personen ▪ Fahrzeugausstattung des Haushalts ▪ Fahrzeugnutzung des Haushalts ▪ Entfernung zu den nächstgelegenen Haltestellen des ÖPNV 	<p><u>Angaben zu den Personen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen über 10 Jahre ▪ Führerscheinbesitz, ÖPNV-Zeitkartenbesitz, Pedelec/E-Bike-Besitz ▪ Verkehrsmittelverfügbarkeit 	<p><u>Dokumentation der Mobilität:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Startort, Zielort und Dauer des Weges, (Start- und Endzeit) ▪ Genutzte Verkehrsmittel und Wegezweck 	<p><u>Bewertung der Verkehrsangebote:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bewertung des Angebots im Bereich Fuß- und Radverkehr, MIV und ÖPNV ▪ Verbesserungsbedarf zu eben jenen Verkehrsmittelangeboten ▪ Zustimmung zu speziellen Aussagen zum Thema Mobilität

Mobilitätskennwerte

Im Folgenden werden die wichtigsten allgemeinen Mobilitätskennwerte in Bielefeld dargestellt und mit denen der Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2010 verglichen.

Die Ergebnisse sind über die drei Faktoren Alter, Geschlecht und Haushaltsgröße gewichtet und auf die Gesamtstadt anhand der Einwohnerzahlen nach Stadtbezirken hochgerechnet.

Statistisch betrachtet legt jede Bielefelderin und jeder Bielefelder* über 6 Jahren täglich 3,4 Wege zurück. Dies entspricht einer Gesamtanzahl von rund 1,075 Mio. täglichen Wegen.

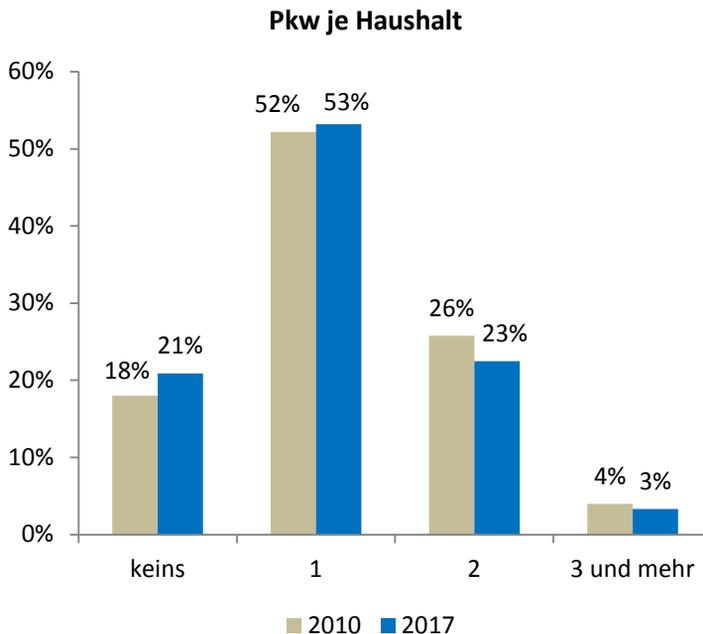
Indikator	2010	2017	Einheit
Mobilität (gesamt)	3,4	3,4	Wege/Tag
Mobilität (mobile Personen)	3,8	3,8	Wege/Tag
Mobilität	91 %	90 %	Anteil
Gesamtwegeanzahl**	1.117.000	1.075.000	Wege /Tag
Reiseweite	6,0	10,0	in Kilometer
Wegedauer	18	22	in Minuten
Zeitbudget	59	75	in Minuten

Durch die vorliegende Haushaltsbefragung wurden nur die Mobilitätskennwerte der Bielefelder Bevölkerung erfasst. Die Verkehre aus dem Umland und insbesondere das Mobilitätsverhalten der Einpendler sind nicht berücksichtigt. Somit können keine Aussagen zum Gesamtverkehrsaufkommen in Bielefeld getroffen werden.

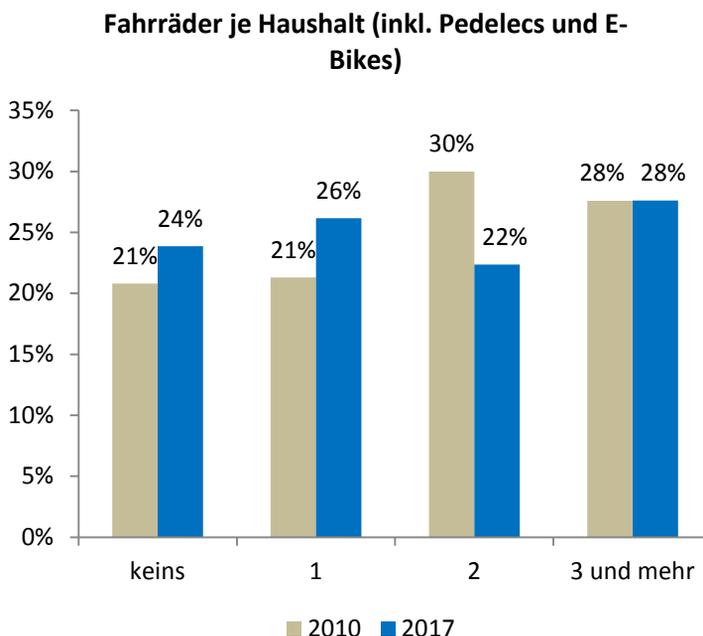
*Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Folgenden auf die gleichzeitige Verwendung weiblicher und männlicher Sprachformen verzichtet und das generische Maskulinum verwendet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für beide Geschlechter.

**Grundsätzlich sind die Ergebnisse der diesjährigen Untersuchung und der aus dem Jahre 2010 miteinander vergleichbar. Allerdings sind im Gegensatz zu 2010 bei der diesjährigen Untersuchung Kinder unter 6 Jahren aufgrund Ihrer nicht selbstständigen Mobilität nicht berücksichtigt. Daraus resultiert u.a. die unterschiedliche Gesamtwegeanzahl bei annähernd gleicher Mobilitätsrate und Bevölkerungszahl.

Verkehrsmittelverfügbarkeiten



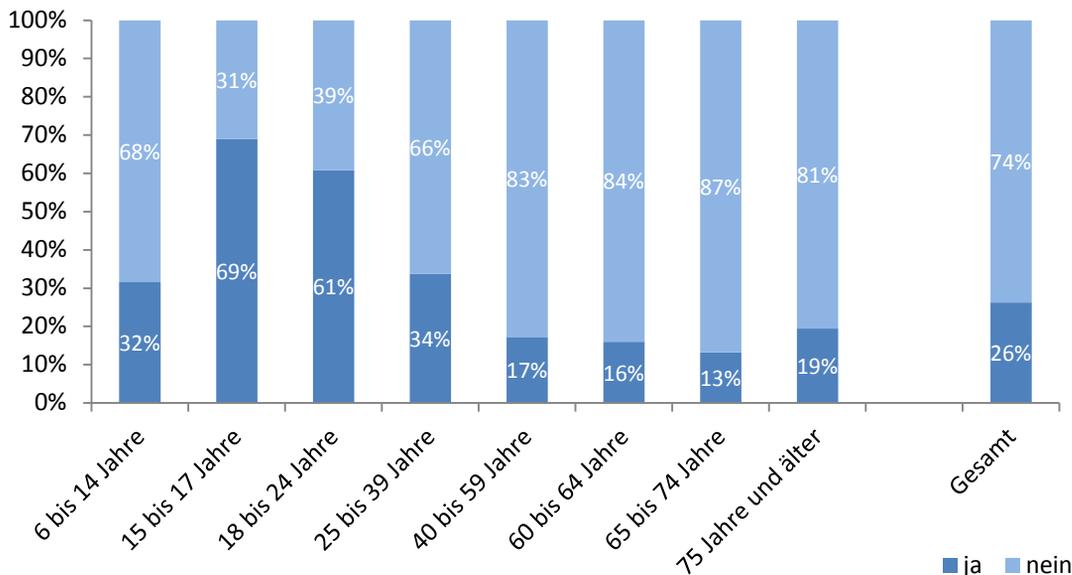
- Knapp 80 % der Haushalte verfügen über mindestens einen Pkw.
- Ca. 30 % der Haushalte besitzen mehr als einen Pkw.
- Im Durchschnitt besitzt jeder Haushalt 1,09 Pkw und 0,11 Motorräder/Mopeds. Dabei gibt es große Unterschiede zwischen den Stadtteilen.



- 76 % aller befragten Haushalte steht mindestens ein Fahrrad, Pedelec oder E-Bike zur Verfügung.
- 10 % der Haushalte besitzen bereits mindestens ein Elektrofahrrad oder ein Pedelec.
- Es ist ein Trend zu erkennen, dass Fahrräder durch E-Bikes und Pedelecs ersetzt werden (→ 39 % der Haushalte mit E-Bikes und Pedelecs besitzen kein herkömmliches Fahrrad mehr).

Verkehrsmittelverfügbarkeiten

ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Altersklasse



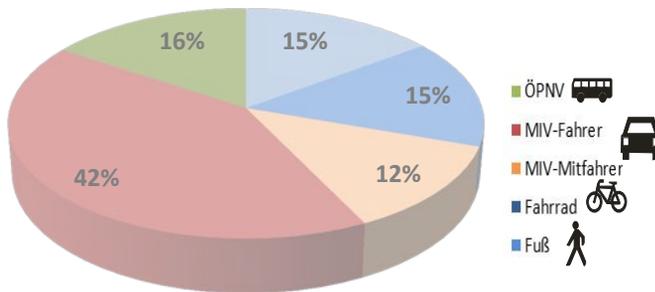
- 26 % der Bielefelder besitzen eine ÖPNV-Zeitkarte. Die Besitzquote nimmt mit zunehmendem Alter jedoch stark ab. In den Altersklassen 15 bis 24 Jahren (überwiegend Schüler und Studenten) liegen die Werte mit 69 bzw. 61 % am höchsten.

Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse (ab 18 Jahre)						
Alter		weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides	Gesamt
18 bis 24 Jahre	in %	4,4	15,5	34,6	45,5	100
25 bis 39 Jahre	in %	3,3	4,1	62,9	29,6	100
40 bis 59 Jahre	in %	1,8	2,6	81,0	14,6	100
60 bis 64 Jahre	in %	2,3	0,8	81,5	15,4	100
65 bis 74 Jahre	in %	3,5	1,4	83,4	11,7	100
75 Jahre und älter	in %	10,8	5,5	69,6	14,1	100
Stadt Bielefeld	Anzahl	115	122	2.108	586	2.931
	in %	3,9	4,2	71,9	20,0	100

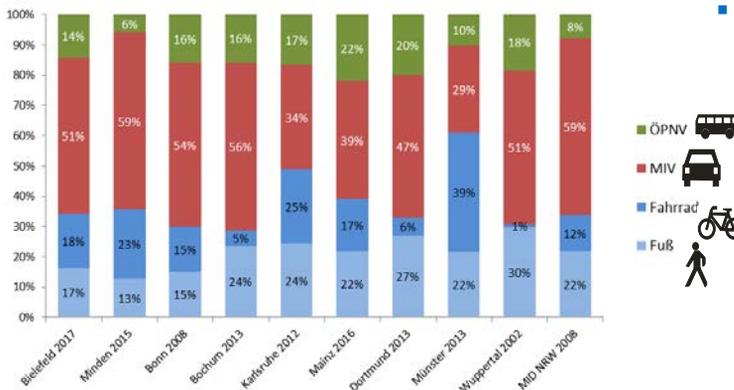
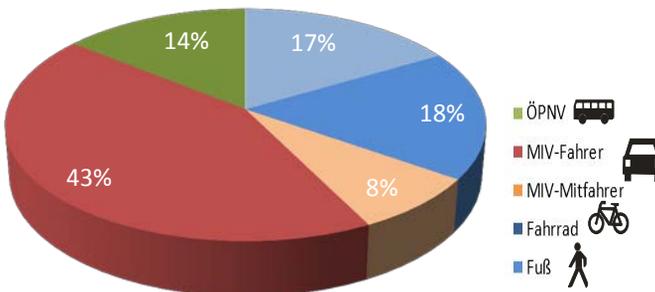
- Rund 20 % der Befragten besitzen sowohl eine ÖPNV-Zeitkarte als auch einen Führerschein und sind deshalb unabhängig in Ihrer Verkehrsmittelwahl.

Verkehrsmittelwahl

Modal Split 2010

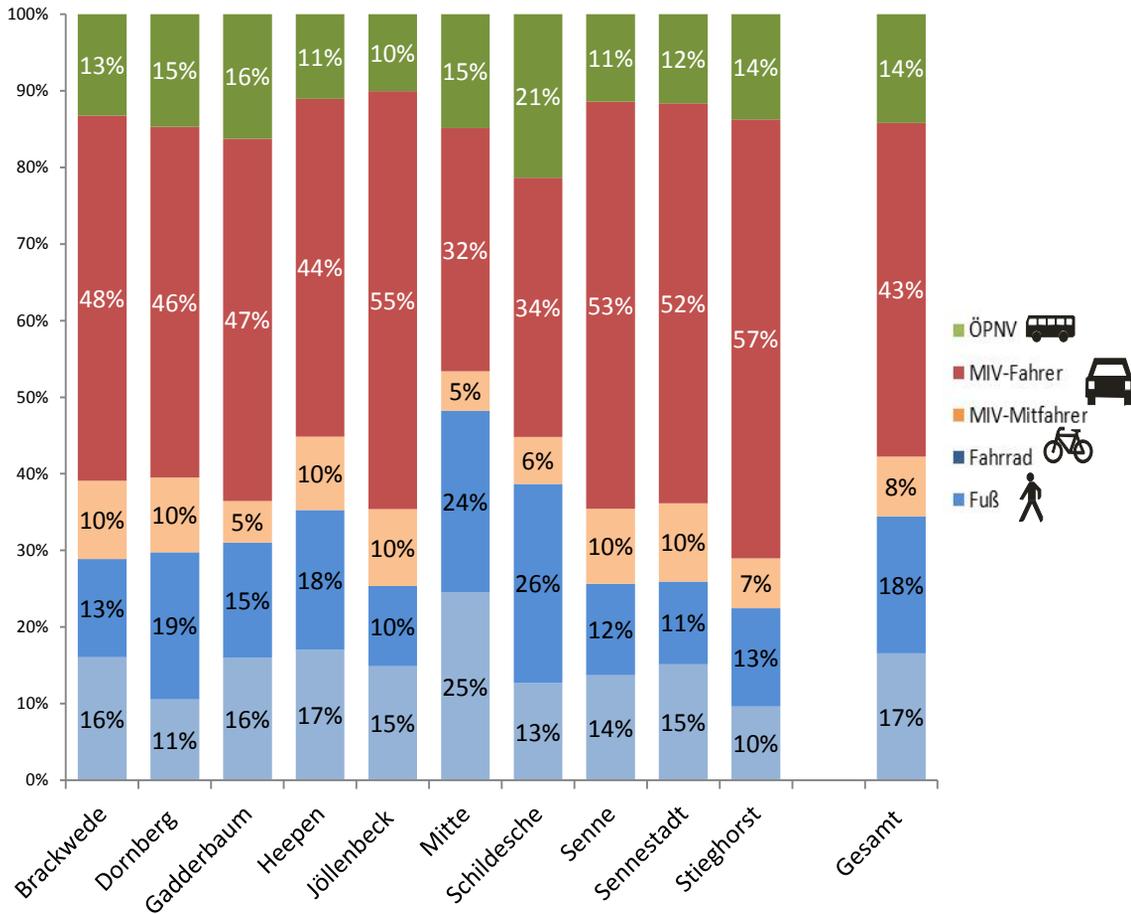


Modal Split 2017



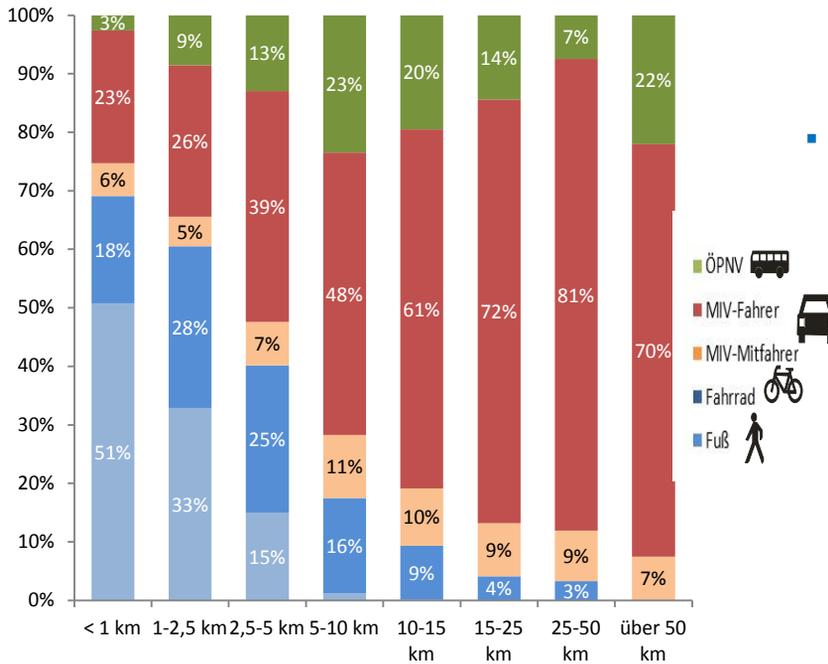
- Die Verteilung der zurückgelegten Wege auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel (sog. Modal Split) zeigt gesamtstädtisch etwa gleiche Anteile des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) an der werktäglichen Mobilität.
- Der Vergleich mit dem Jahr 2010 offenbart eine Zunahme des Fuß- und Radverkehrs sowie eine Abnahme des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr.
- 2017 werden insgesamt 51 % der Wege mit dem Auto oder als Mitfahrer zurückgelegt. 49 % der Wege erfolgen zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV.
- Im Vergleich mit Städten ähnlicher Größe und stadtstruktureller Merkmale liegt die Verkehrsmittelwahl der Bielefelder im mittleren Bereich. Bzgl. des Verhältnisses von MIV zu Umweltverbund liegt Bielefeld etwa auf dem Niveau der Städte Bonn oder Bochum.

Modal Split stadtteilspezifisch

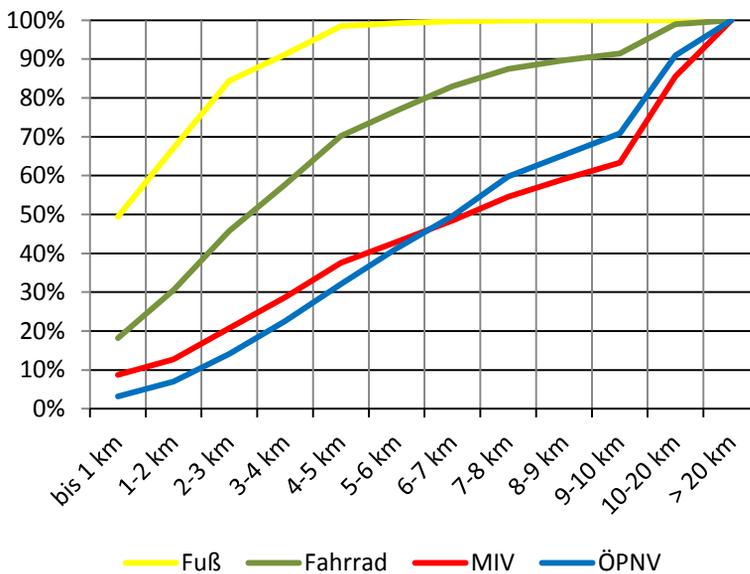


- Die Heterogenität der Bielefelder Stadtstruktur zeigt sich anhand der Verkehrsmittelanteile in den 10 Stadtbezirken.
- In den innenstadtnahen Bezirken mit kurzen Wegen und breitem ÖPNV-Angebot werden häufig die Verkehrsmittel des Umweltverbundes genutzt. So werden in Mitte und Schildesche weite Teile der Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV bestritten.
- Die Außenbereiche sind deutlich Pkw-affiner. In Stieghorst, Jöllenbeck, Senne und Sennestadt nimmt der MIV mit bis zu 64 % größere Anteile an der werktäglichen Mobilität ein.

Modal Split nach Wegelängenklassen

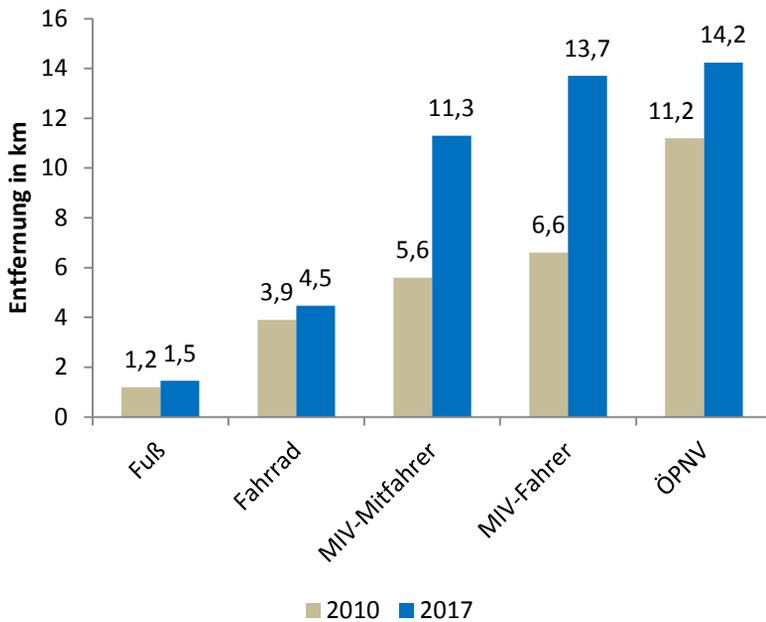


- Die durchschnittliche Wegelänge beträgt etwa 10 km.
- Für die Verkehrsmittelwahl ist die zurückzulegende Entfernung ein bedeutendes Kriterium: Mit zunehmender Wegelänge steigen MIV- und ÖPNV-Anteile an, während Fuß- und Radverkehr nur bei Wegen bis 5 km (Fußverkehr) bzw. 15 km (Radverkehr) vorkommen.

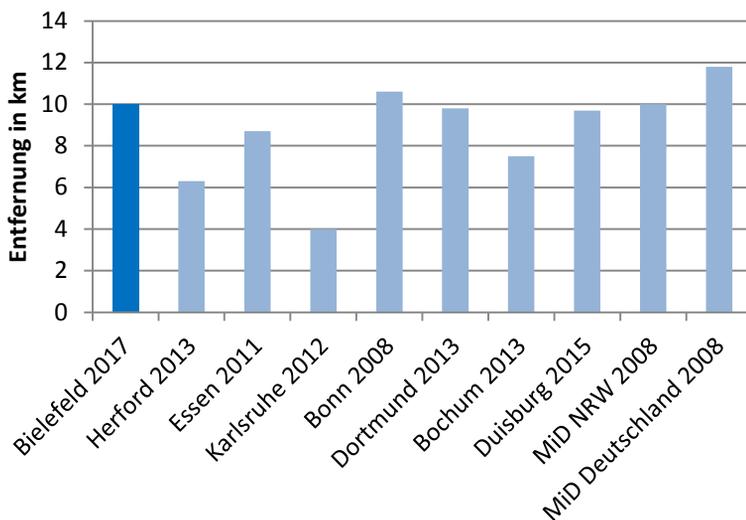


- In der Darstellung der Summenhäufigkeiten nach Verkehrsmittel wird deutlich, dass auch bei kürzeren Wegen häufig auf den Pkw zurückgegriffen wird. So sind über 40 % der Pkw-Wege kürzer als 5 km.

Wegelängen im Vergleich

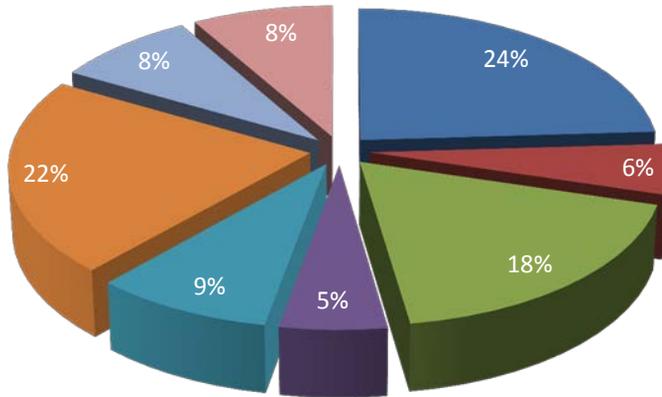


- Gegenüber 2010 hat eine starke Zunahme der Wegelänge von 6 auf 10 km stattgefunden.
- Mit dem ÖPNV und dem Pkw werden hierbei die größten Wegelängen zurückgelegt, Fahrrad- und Fußverkehr beschränken sich dagegen auf kürzere Strecken.

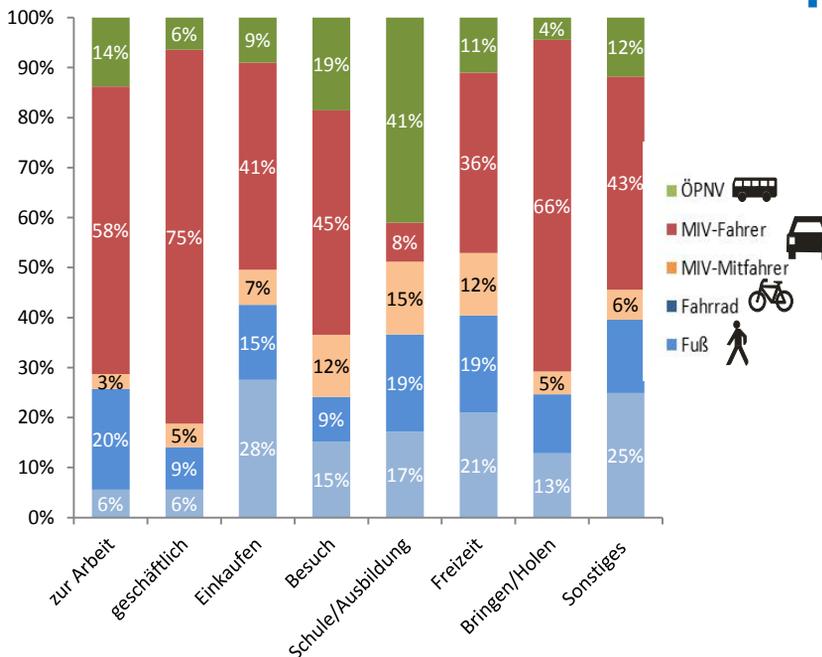


- Im Städtevergleich liegt die mittlere Wegelänge zwar im oberen Bereich, jedoch sowohl auf dem Niveau der Städte Bonn und Duisburg als auch vergleichbar mit dem nordrhein-westfälischen Durchschnittswert von 2008.

Wegezwecke



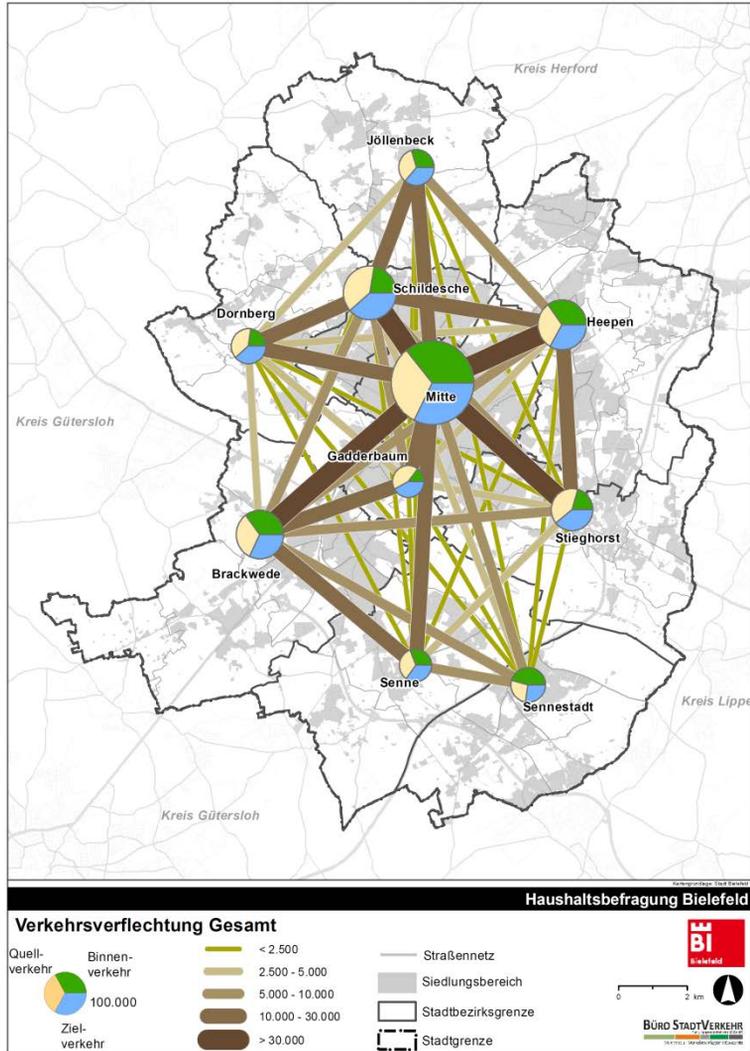
- Die alltägliche Mobilität der Bevölkerung lässt Rückschlüsse auf eine Vielzahl unterschiedlicher Aktivitäten zu. Anhand der Reisezwecke können sie eingeordnet werden. Dabei liegt der Anteil der Arbeitswege nur noch bei 24 %, Freizeitwege sind für 22 % der städtischen Mobilität verantwortlich.



- Bei Arbeits- und dienstlichen Wegen wird am häufigsten auf den Pkw zurückgegriffen. Der MIV-Anteil liegt bei 61 bzw. 80 %. Ebenso werden Bring- und Holdienste mit 66 % mit dem Auto bestritten. Insbesondere der Ausbildungsverkehr weist hingegen erwartungsgemäß den höchsten ÖPNV-Anteil an der Mobilität auf.

Innerstädtische Verkehrsverflechtungen

- Die Bewegungsmuster der Bielefelder Bevölkerung innerhalb des Stadtgebiets lassen sich in Form von Verflechtungskarten darstellen. Der Stadtbezirk Mitte ist erwartungsgemäß Ankerpunkt des innerstädtischen Verkehrs. Es existieren mit über 30.000 täglichen Wegen starke Verflechtungen nach Brackwede, Schildesche, Heepen und Stieghorst. Darüber hinaus auffällig ist der hohe Binnenverkehrsanteil im Stadtbezirk Sennestadt.
- Insgesamt finden 87 % der Wege der Bielefelder innerhalb des eigenen Stadtgebietes statt. Bei den außerörtlichen Wegen ist Gütersloh mit ca. 15 % das häufigste Ziel, gefolgt von Herford und Halle.



Außerörtliche Quell-Ziel-Beziehungen	Anteil
Gütersloh	14,8 %
Herford	8,7 %
Halle	4,7 %
Kreis Minden-Lübbecke	4,3 %
Steinhagen	4,3 %
Schloß Holte-Stukenbrock	4,1 %
Verl	4,1 %

Zusatzfragebogen

- Im Zusatzfragebogen sollten die Bielefelder das Angebot bezogen auf die unterschiedlichen Verkehrsarten nach Schulnoten bewerten. Darüber hinaus sollte konkreter Verbesserungsbedarf zu jenen Themen erfragt werden.

Stadtbezirk	Ø Fußverkehr	Ø Radverkehr	Ø ÖPNV	Ø Autoverkehr
Brackwede	2,25	3,21	2,67	2,82
Dornberg	2,20	3,22	2,56	3,17
Gadderbaum	2,00	3,17	2,37	3,18
Heepen	2,18	3,12	2,37	3,17
Jöllenbeck	2,13	3,49	2,76	3,23
Mitte	2,02	3,25	2,38	3,09
Schildesche	2,12	3,29	2,26	3,22
Senne	2,23	3,29	2,52	2,70
Sennestadt	2,26	3,06	2,58	2,75
Stieghorst	2,29	3,03	2,47	3,10
Gesamt	2,15	3,22	2,47	3,06

- Die Bewertungen der Verkehrsangebote unterscheiden sich einerseits nach dem zu bewertenden Verkehrsmittel, andererseits aber auch nach Wohnort der Bürger.
- Fußverkehrs- und ÖPNV-Angebot werden deutlich besser bewertet als die Verkehrsangebote im Auto- und Radverkehr.
- Das Fußverkehrsangebot wird in den innenstadtnahen Bezirken Mitte, Schildesche und Gadderbaum als überdurchschnittlich gut bewertet, ebenso fallen beim Thema ÖPNV die Bewertungen dort überdurchschnittlich positiv aus. Im Autoverkehr verhält sich das Bewertungsverhalten gegensätzlich. Hier schneiden Brackwede, Senne und Sennestadt am besten ab. Das Radverkehrsangebot wird grundsätzlich am schlechtesten bewertet, hier wurden in Sennestadt und Stieghorst noch Bewertungen abgegeben, die besser als der gesamtstädtische Durchschnitt ausfallen.
- Auffällig ist bei der schlechten Bewertung des Radverkehrsangebots der mit 18 % dennoch hohe Anteil am Modal Split.

Zusatzfragebogen

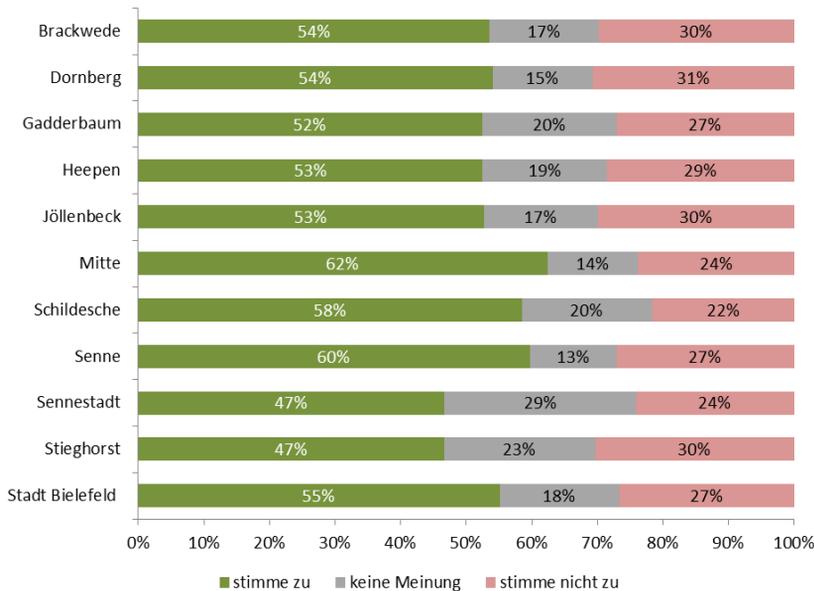
- Bei der Frage, wo konkreter Verbesserungsbedarf gesehen wird, wurden Verkehrsmittel übergreifend die folgenden Bereiche am häufigsten genannt:

Rang	Verbesserungsbedarf	Nennungen (absolut)	Art
1	Trennung vom Autoverkehr	981	Rad
2	Zustand der Straßen	863	Auto
3	Grüne Welle auf Hauptstraßen	725	Auto
4	Zustand der Radwege	710	Rad
5	Ausbau des Stadtbahnnetzes	693	ÖPNV
6	Fahrpreise	693	ÖPNV
7	Parkplatzangebot	633	Auto
8	Zustand der Gehwege	603	Fuß
9	Beleuchtung	512	Fuß
10	Abstellanlagen für Fahrräder	438	Rad

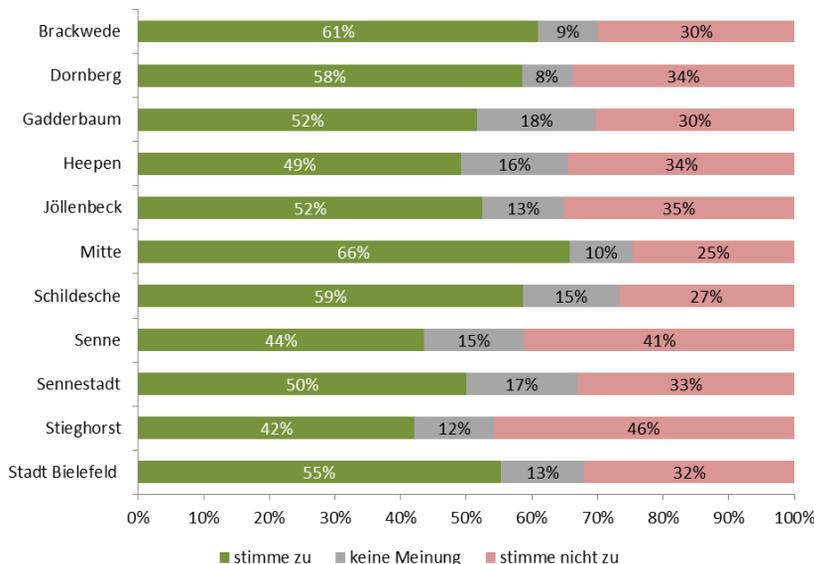
- Analog zu den schlechten Bewertungen des Auto- und Radverkehrs beziehen sich die auch die am häufigsten genannten Verbesserungswünsche auf diese Verkehrsmittel.
- Die bessere Trennung des Auto- und Radverkehrs, also der Ausbau des Radwegenetzes, wurde von allen Möglichkeiten am häufigsten genannt.
- Die Autofahrer wünschen sich insbesondere einen besseren Zustand der Straßen und bessere Koordinierung des Verkehrs auf Hauptstraßen („Grüne Welle“).
- Der Zustand des Straßennetzes sowie der Rad- und Fußwege wird ebenso als kritikwürdig empfunden.
- Hinsichtlich des ÖPNV werden hohe Fahrpreise als negativ empfunden und sich ein Ausbau des Stadtbahnnetzes gewünscht.

Zusatzfragebogen

In der Innenstadt sollte weniger Autoverkehr sein.



Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer dürfen auch zu Lasten des Autoverkehrs gehen.



Bei den bewusst suggestiven Fragestellungen, ob in der Innenstadt weniger Autoverkehr sein sollte und ob Verbesserungen auch zu Lasten des Autoverkehrs gehen können, ging es darum herauszufinden, inwiefern Toleranz gegenüber MIV-restriktiven Maßnahmen vorhanden ist.

Eine Mehrheit von 55 % der Bielefelder stimmt zu, dass in der Innenstadt weniger Autoverkehr sein sollte, weitere 55 % stimmen zu, dass Verbesserungen der Verkehrssituation zu Lasten des MIV gehen dürfen.

Die Zustimmungsrate unterscheidet sich auf Stadtbezirksebene. Während die Einwohner der betroffenen Gebiete in Mitte und Schildesche zu 62 % und 58 % zustimmen, ist die Zustimmung in den Außenbereichen geringer. Noch stärker fällt die Zustimmung in den innerstädtischen Bezirken zu Verbesserungen im Fuß- und Radverkehr zu Lasten des MIV aus.

Fazit

Die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bürger der Stadt Bielefeld liefert ein **umfassendes und repräsentatives Bild des Mobilitätsgeschehens**. Das Verkehrsverhalten ist sehr heterogen und geprägt von Ziel und Zweck des Weges der jeweiligen Person sowie soziodemographischen Faktoren. Darüber hinaus ist der Wohnort innerhalb des Stadtgebiets ein entscheidender Faktor des Verkehrsverhaltens. Während in der Innenstadt und den innenstadtnahen Bereichen die Nahmobilität eine große Rolle spielt, sind die Außenbereiche eher Pkw-affin.

Gesamtstädtisch ist die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung **zwischen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (49 % am Modal Split) und dem motorisierten Individualverkehr (51 % am Modal Split) ausgeglichen**. Damit liegt Bielefeld im interkommunalen Vergleich mit Städten ähnlicher Größe und Stadtstruktur im Mittelfeld.

Der Vergleich mit der bereits 2010 im Auftrag der Stadt durchgeführten Mobilitätsbefragung zeigt die aktuellen Trends und Entwicklung auf. Die Verkehrsmittelzusammensetzung hat in diesem Zeitraum keine sehr großen Verschiebungen erfahren. Rad- und Fußverkehr haben um einige Prozentpunkte zu Lasten des MIV sowie des ÖPNV zugenommen.

Unverändert hoch ist der **MIV-Anteil bei den Wegen unter 5 km**. Gerade in diesem Entfernungsbereich ist nach wie vor Potenzial für Verlagerungen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs zu erkennen.

Auch in Bielefeld ist der **Trend zum E-Bike und Pedelec** erkennbar. Diese werden jedoch offensichtlich eher als Ersatz zum Fahrrad angeschafft und nicht ergänzend.

Insgesamt betrachtet beträgt die Binnenverkehrsquote 87 %. Die Quote entspricht der Mobilität innerhalb des Stadtgebiets. Dennoch nimmt die Wegelänge und -dauer, einem allgemeinen Trend der Regionalisierung folgend, immer mehr zu. Dies betrifft in erster Linie auch Arbeitswege, ist jedoch auch in dem Wegeaufkommen anderer Zwecke spürbar. Die durchschnittliche Wegelänge beträgt gesamtstädtisch etwa 10 km.

Das **Bielefelder Stadtzentrum ist Ankerpunkt der Wegeverflechtungen**. Dementsprechend sind die am häufigsten genutzten Verkehrsverflechtungen radial auf das Zentrum ausgerichtet.

Die Bewertung der Bielefelder Verkehrsangebote und die Nennung von Verbesserungsbedarfen fallen sehr ungleichmäßig aus, einerseits bei Betrachtung der vier Verkehrsmittelgruppen, andererseits örtlich nach Wohnort der befragten Personen. Überwiegend meinen die Bürger jedoch, dass im **Rad- und Autoverkehr der größte Verbesserungsbedarf besteht**. Darunter zählt insbesondere die Koexistenz der beiden Verkehrsmittel im Straßenverkehr.