

Mobilitätsbefragung
Stadt 2010

Bielefeld



Ingenieurbüro Helmert,
Aachen
22.2.2011



1. Methode und Ziel

Erhebungsjahr	2010
Erhebungsinhalt	Daten zum werktäglichen Verkehr der Wohnbevölkerung der Stadt Bielefeld
Erhebungszeitraum	11.06. - 08.10.2010 außerhalb der Schulferien
Erhebungsstichtage	Montag - Freitag
Erhebungsart	telefonische Haushaltsbefragung
Information	Begleitschreiben des Oberbürgermeisters, Antwortkarte, Presseartikel, Internet-Homepage
Adressaten	Jede Person eines Haushalts
Stichprobe	Zufallsstichprobe, Generierung von Adressen nach dem Melderegister des Einwohnermeldeamtes
Beteiligung	Freiwillig
Erhebungstag	Protokollierter Erhebungstag
Hochrechnung	nach Alter, Geschlecht, Wohnort
Anlass	Mobilitätsdaten im Rahmen des EU-Forschungsprojekts BAPTS
Ziel	Grundlagenerfassung des Verkehrsverhaltens der Bevölkerung



3. Mobilitätskennwerte

- **3,4 Wege pro Person und Tag**
- Durch Hochrechnung anhand der Einwohnerzahl ergeben sich täglich rund

1994:
2,88 Wege
pro Person
und Tag

1.116.500 Wege aller Bielefelder Bürger

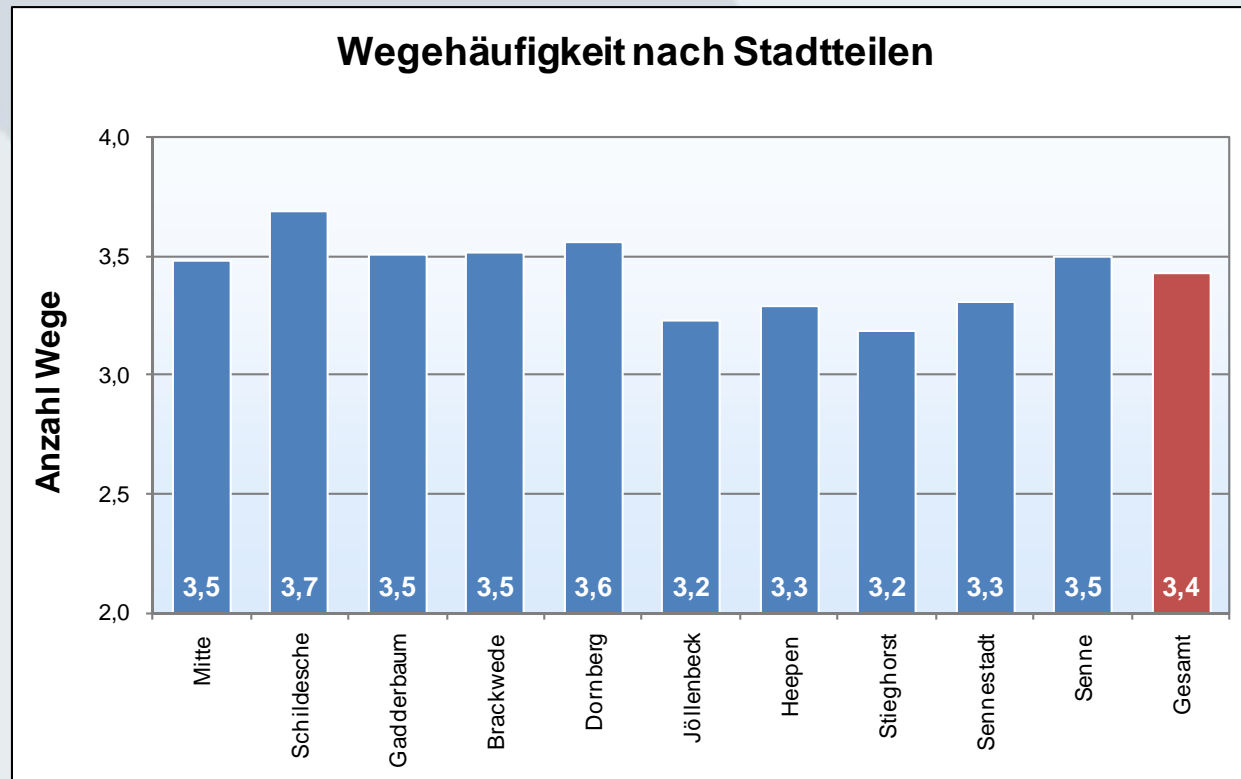
mit



3. Mobilitätskennwerte

- Nicht alle Stadtteile gleich mobil

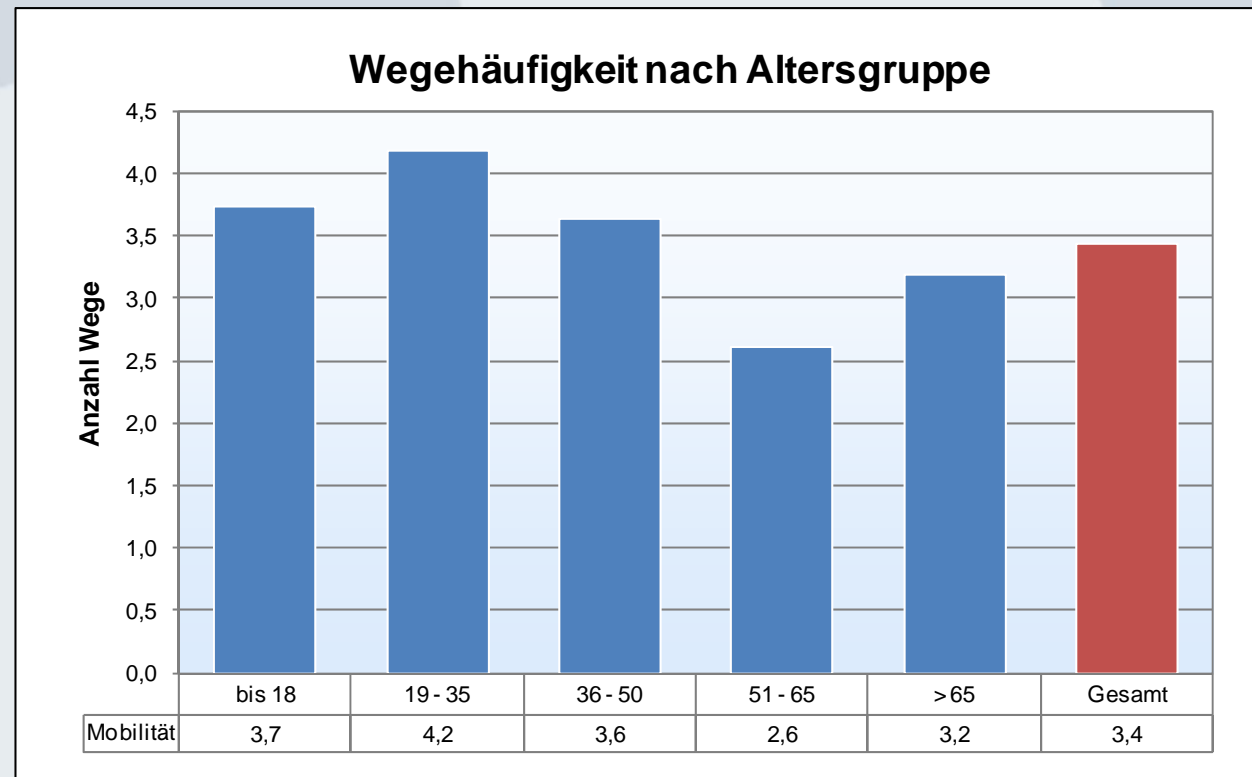
➔ mögliche Ursachen: demographische Strukturen und geographische Lage des jeweiligen Stadtbezirkes



3. Mobilitätskennwerte

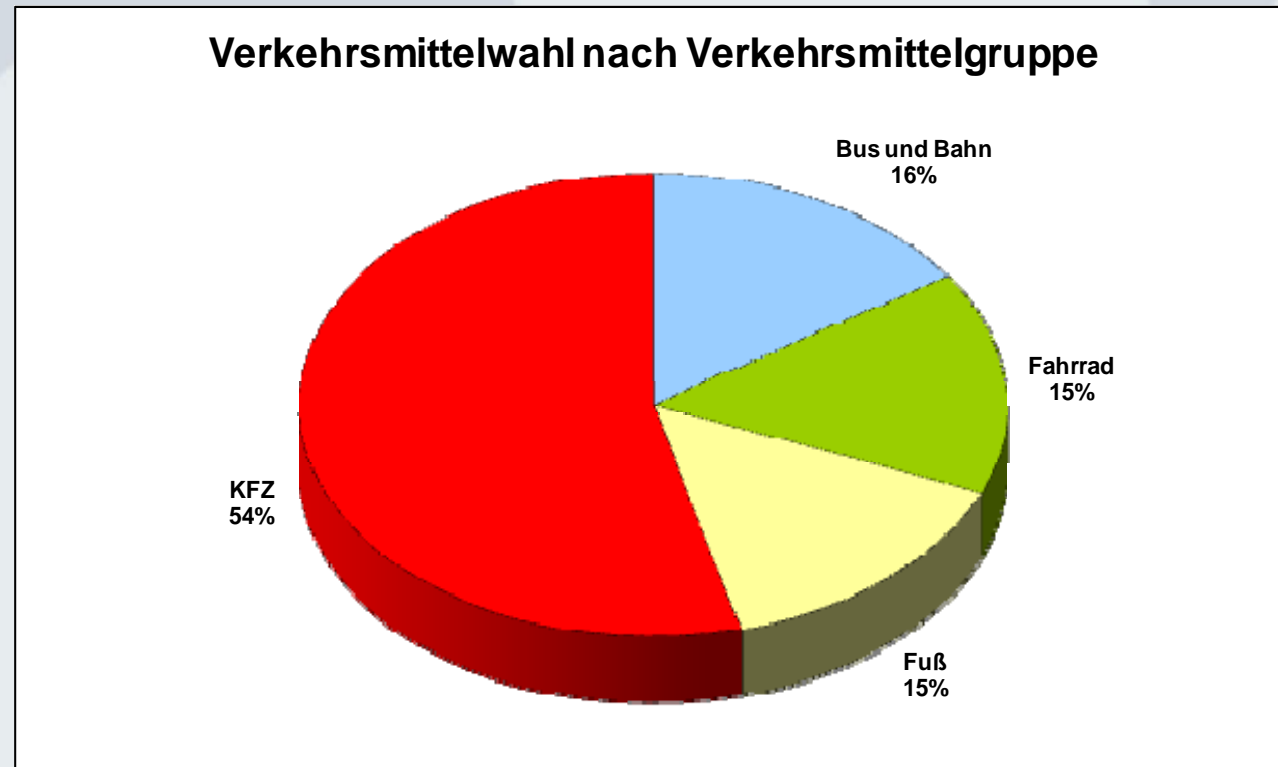
- mittlere Wegehäufigkeit schwankt in Abhängigkeit des Alters
- Meiste Wege: Schüler und Menschen in mittleren Jahren

Auffällig:
 ab 65 Jahre
 steigt die
 Mobilität wieder



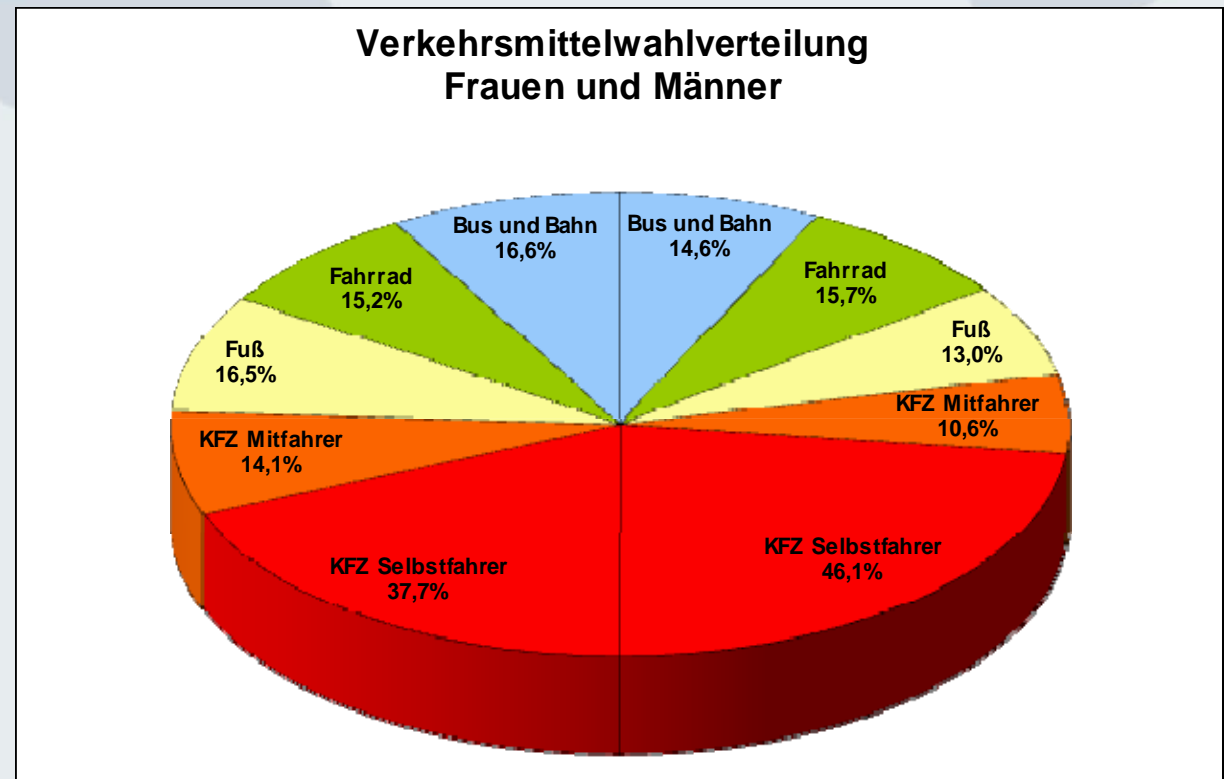
4. Modal Split

- Kfz-Nutzung liegt unter dem Durchschnitt (MID 2008: 59 %) ebenso wie der zu Fuß-Anteil (MID: 22 %)
- Fahrrad- und ÖV-Anteil dagegen liegen deutlich darüber (MID: 12 % bzw. 8 %)

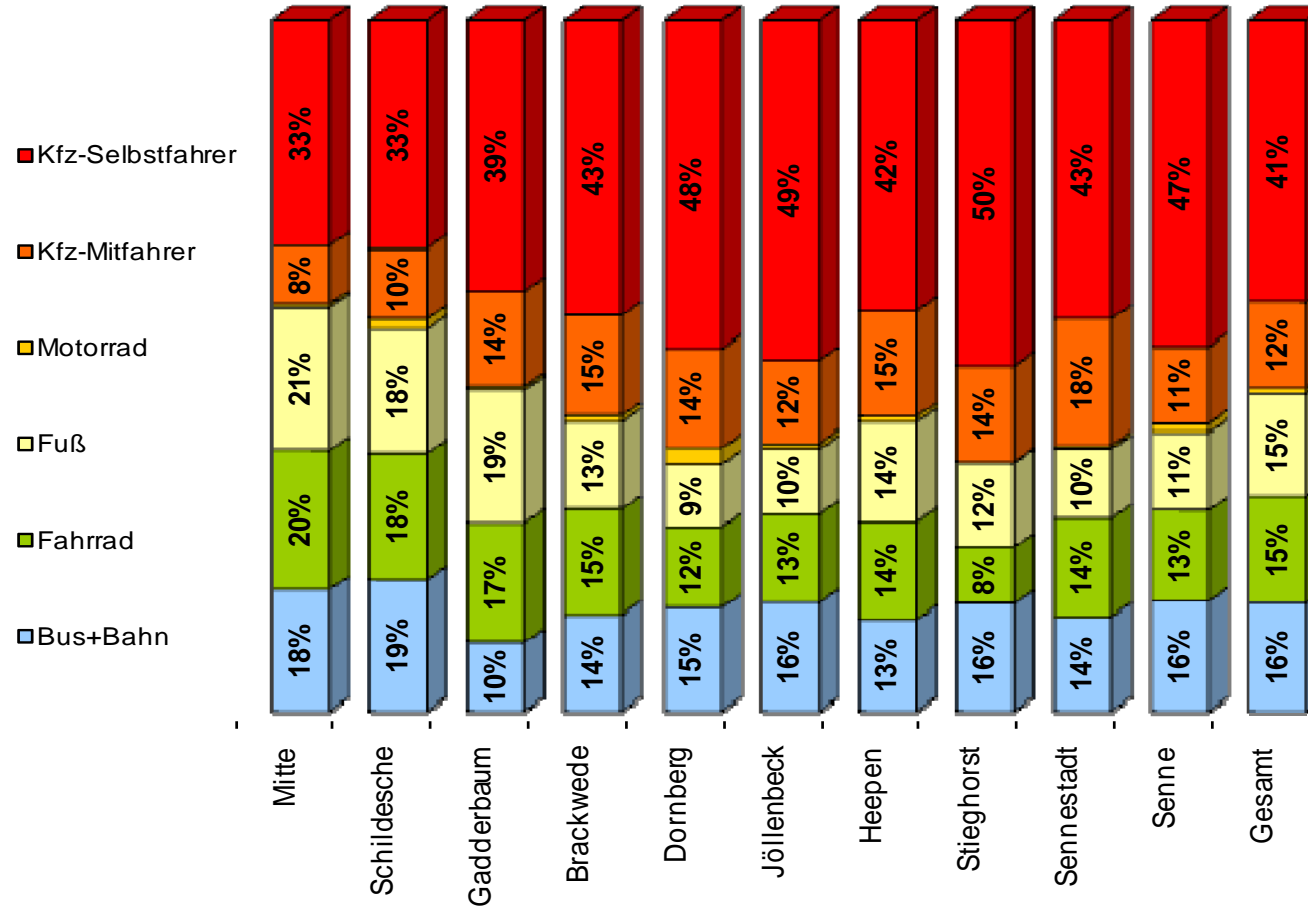


4. Modal Split

- Frauen nutzen den Umweltverbund (Bus&Bahn, Rad, Fuß) stärker
- Männer fahren dagegen deutlich häufiger selbst Auto



Verkehrsmittelwahl nach Stadtbezirken



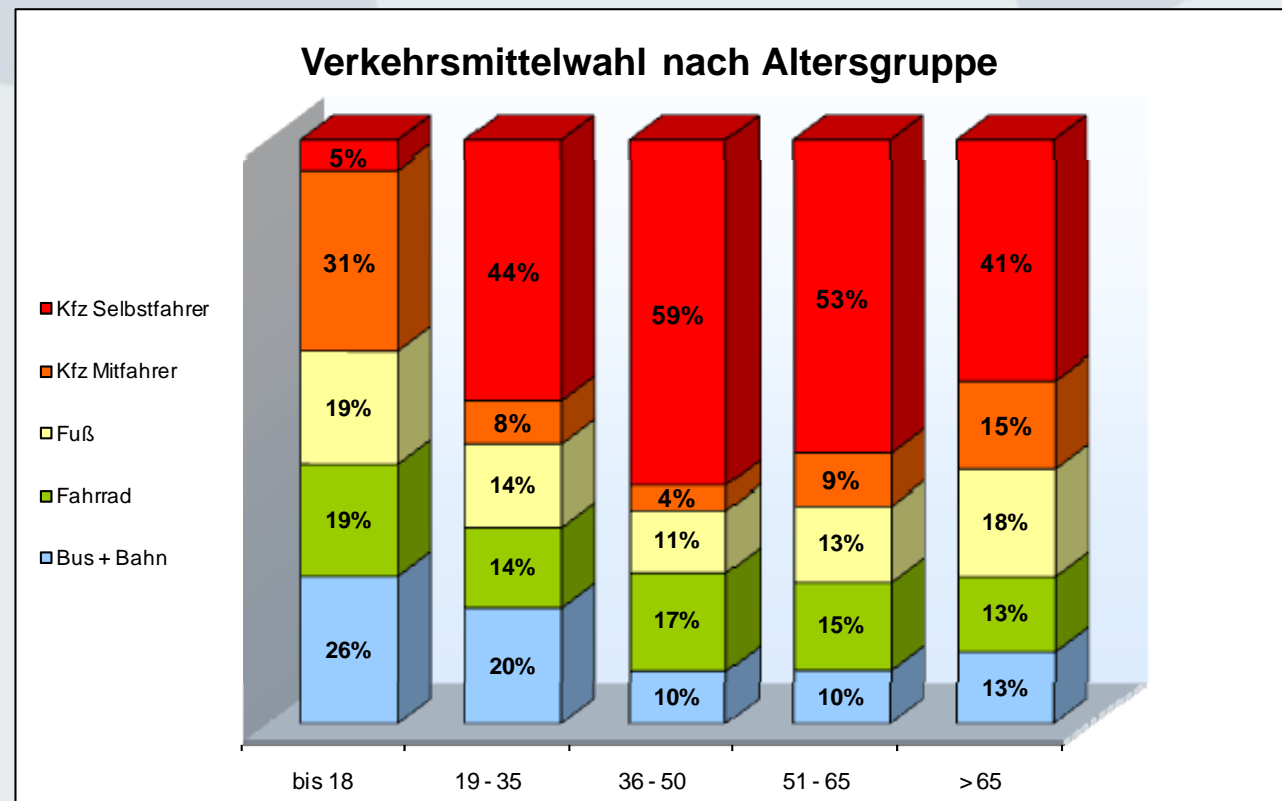
ÖV-Anteil korreliert deutlich mit Stadtbahn-anbindung

Kfz-Anteil in den außenliegenden Stadtbezirken deutlich höher

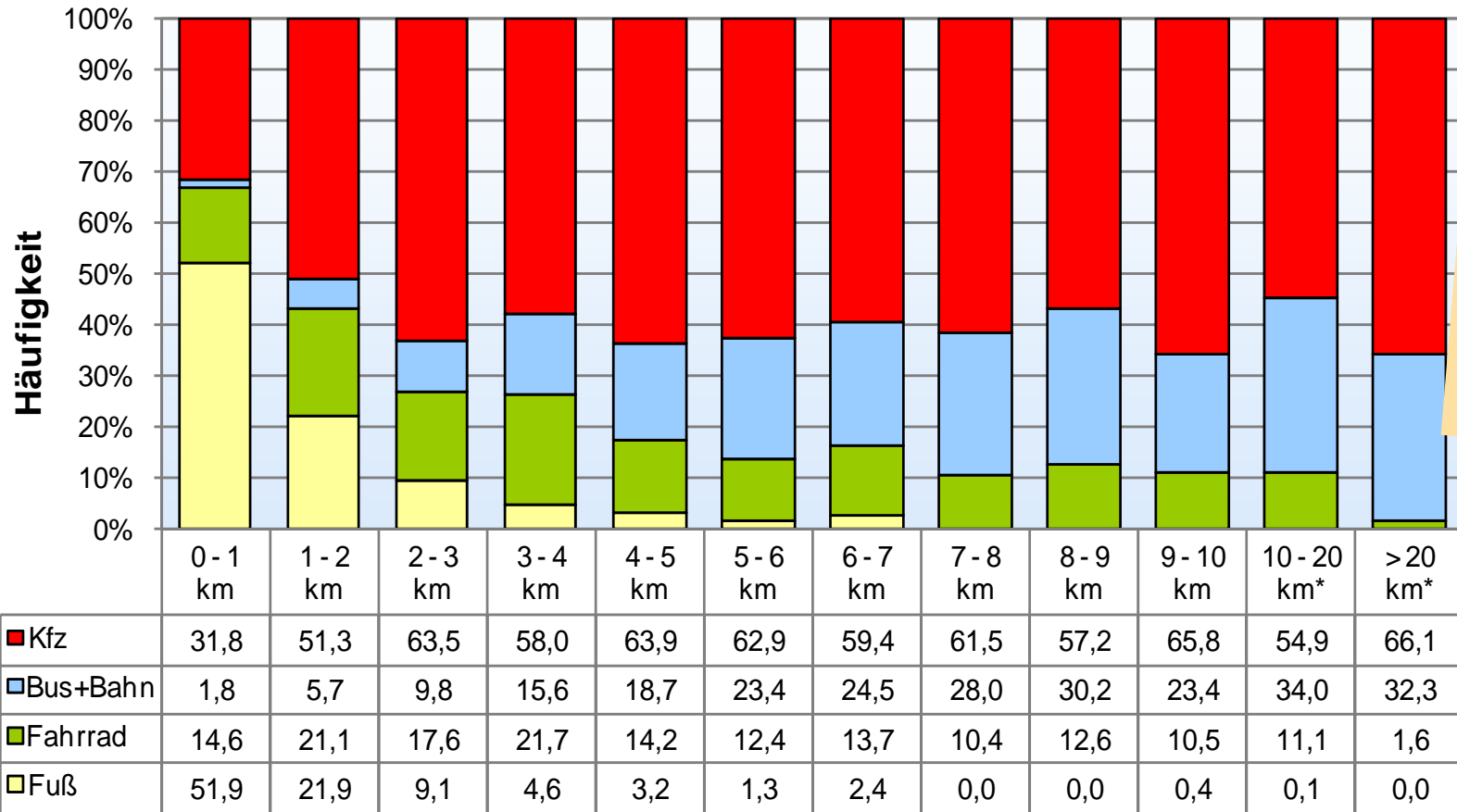


4. Modal Split

- bis 18 Jahre: erwartungsgemäße Dominanz des Umweltverbundes
- mit zunehmendem Alter nimmt dieser Anteil ab und der Kfz-Verkehr steht an erster Stelle
- > 65 Jahre: ÖV und zu Fuß-Anteil nimmt wieder zu



Verkehrsmittel nach Entfernungsklasse



Auf Distanzen bis 2 km liegt der Umweltverbund vorn.
 Bahn für 1/3 aller Wege über 20 km genutzt!

Entfernungen

Spaltensumme 100%
 * Intervallgröße geändert!



5. Reisezwecke

- Dominierender Reisezweck: „Einkaufen/Bummeln“ + „Besorgungen“ (30 %)
- Freizeitverkehre und Besuchsverkehre zusammen haben auch einen großen Anteil (28 %)
- erst an dritter Stelle wird „Arbeit“ als Reisezweck angegeben

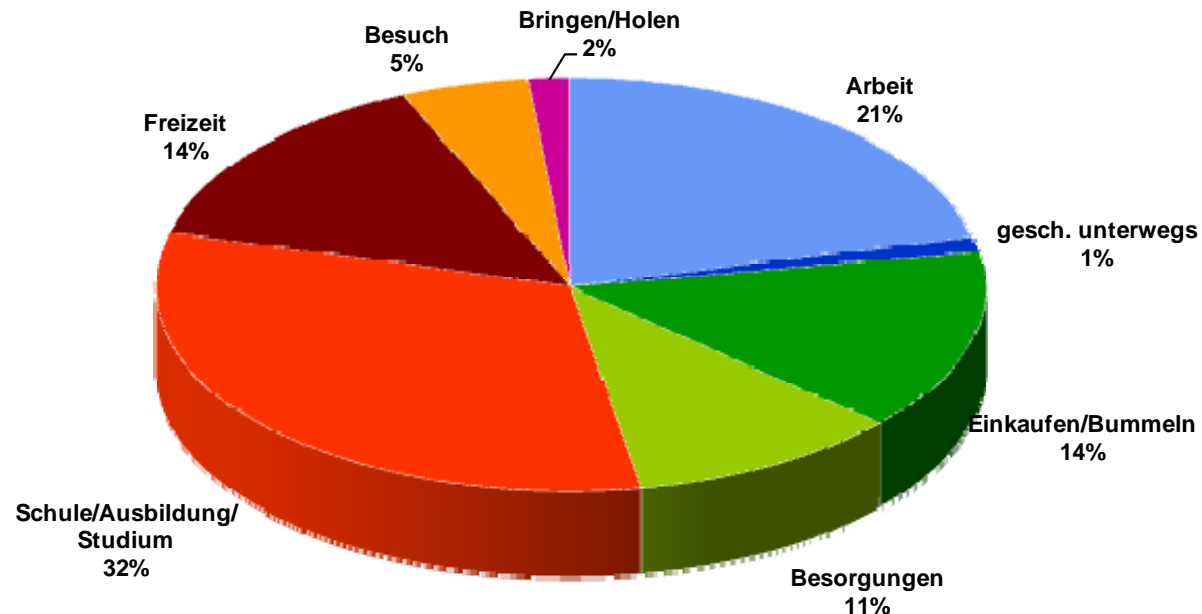
Auffällig:
 „Bringen/Holen“
 beinhaltet nicht
 nur Kinder,
 sondern auch
 Erwachsene bzw.
 Senioren



5. Reisezwecke

- ÖV hauptsächlich für den Ausbildungsverkehr (32 %)
- Dahinter Einkaufs- und Berufsverkehr (25 % bzw. 21 %)

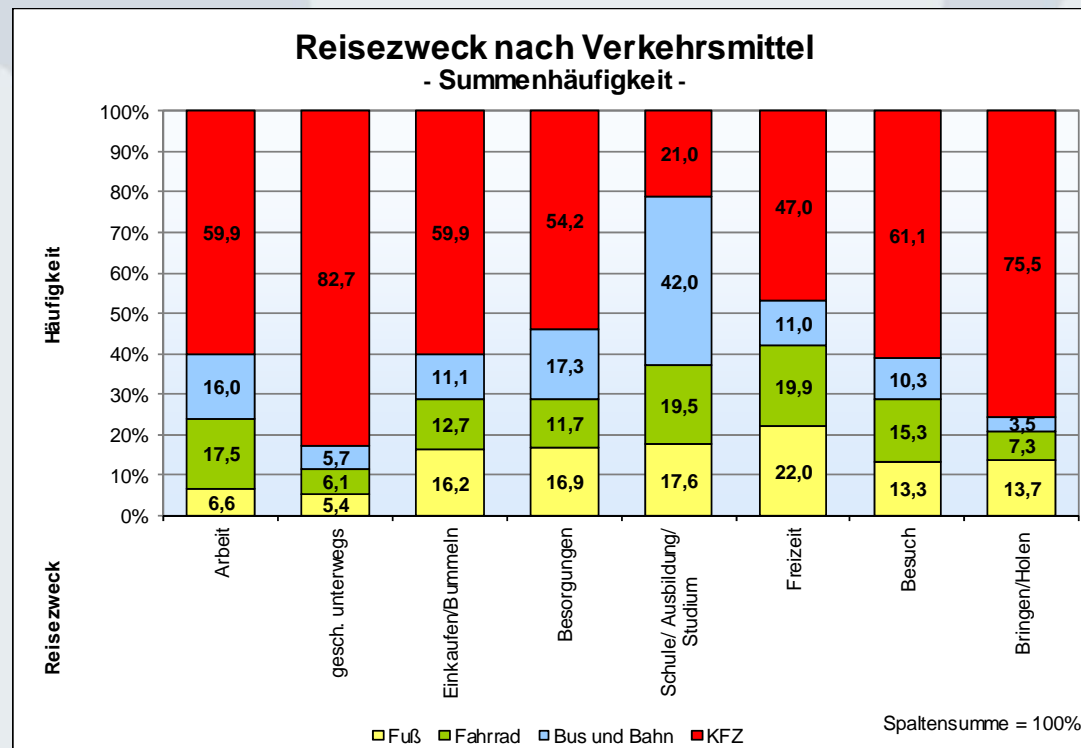
Reisezweckverteilung des öffentlichen Verkehrs



„Bringen/Holen“
und geschäftliche
Wege dagegen
nahezu
bedeutungslos

5. Reisezwecke

- Vorrang des Kfz bei nahezu allen Reisezwecken, besonders aber beim Berufsverkehr und bei Verkehren zum „Bringen/Holen“
- Fahrrad in fast allen Reisezwecken mit hohen Anteilswerten vertreten
- ÖV-Dominanz im Ausbildungsverkehr



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!