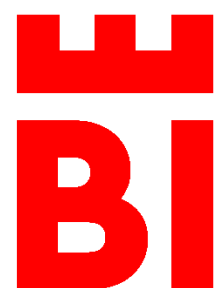




Haushaltsbefragung zur Mobilität in Bielefeld 2022



Auftraggeber:



Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr
August-Bebel-Straße 92
33597 Bielefeld

Bearbeitung durch:

büro stadtVerkehr



büro stadtVerkehr Planungsgesellschaft
mbH & Co. KG
Mittelstraße 55 | 40721 Hilden
Fon: 02103 / 9 11 59-0
www.buero-stadtverkehr.de

Bearbeiter:

Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm (Projektleitung)
Marius Lenz M.Sc. (Projektleitung)
Sabrina Kirschbaum M.Sc.

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter gemeint.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	1
1.1	Einordnung des Untersuchungsraums.....	1
1.2	Zielsetzung der Befragung	5
2	Vorbereitung und Durchführung.....	6
2.1	Erhebungsmethodik der Haushaltsbefragung	6
2.1.1	<i>Erhebungszeitraum.....</i>	<i>7</i>
2.1.2	<i>Stichtage.....</i>	<i>7</i>
2.1.3	<i>Stichprobe.....</i>	<i>8</i>
2.2	Information der Einwohnenden	11
3	Befragungsmethodik	12
3.1	Erhebungsbogen	12
3.2	Datenerfassung und Datengrundlagen.....	12
3.2.1	<i>Plausibilitätskontrollen und Dateneingabe</i>	<i>13</i>
3.2.2	<i>Datenauswertung.....</i>	<i>14</i>
4	Basisdaten zur Stichprobe	15
4.1	Haushaltsgrößen und Haushaltsstruktur	15
4.2	Geschlecht	16
4.3	Altersstruktur.....	17
4.4	Berufstätigkeit.....	18
4.5	Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung	18
4.6	Gewichtung nach Haushaltsgröße, Geschlecht und Altersstruktur.....	20
5	Mobilitätsvoraussetzungen	21
5.1	Verkehrsmittelverfügbarkeit	21
5.1.1	<i>Motorisierung.....</i>	<i>21</i>
5.1.2	<i>Besitz von Fahrrädern.....</i>	<i>23</i>
5.2	ÖPNV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz	27
5.2.1	<i>ÖPNV-Zeitkartenbesitz</i>	<i>27</i>
5.2.2	<i>9-Euro-Ticket.....</i>	<i>30</i>
5.2.3	<i>Führerscheinbesitz</i>	<i>32</i>
5.2.4	<i>Besitz von Führerschein und/oder Zeitkarte.....</i>	<i>33</i>
5.3	Nutzungsverhalten.....	35
5.3.1	<i>Nutzung von Carsharingangeboten.....</i>	<i>35</i>
5.3.2	<i>Nutzung von Homeoffice</i>	<i>35</i>
6	Mobilität.....	37
6.1	Wegeanzahl	37
6.1.1	<i>Wegeanzahl je Person und Alter.....</i>	<i>37</i>
6.1.2	<i>Wegeanzahl pro Person differenziert nach Berufstätigkeit.....</i>	<i>38</i>
6.1.3	<i>Wegeanzahl pro Person differenziert nach Stadtbezirk</i>	<i>39</i>
6.2	Verkehrsmittelwahl (Modal Split).....	41
6.2.1	<i>Verkehrsmittelwahl nach Wohnort (Vergleich auf kommunaler Ebene).....</i>	<i>41</i>
6.2.2	<i>Einordnung des Modal Splits</i>	<i>43</i>
6.2.3	<i>Verkehrsmittelwahl differenziert nach soziodemographischen Merkmalen</i>	<i>46</i>
6.2.4	<i>Verkehrsmittelwahl nach Berufstätigkeit.....</i>	<i>46</i>
6.2.5	<i>Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge</i>	<i>47</i>
6.3	Wegezwecke	49
6.4	Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer	50
6.5	Verkehrsverflechtungen	53
6.6	Zeitbezogene Auswertung	62
6.7	Etappenanalyse.....	64

7	Zusatzfragebogen – Fragen zur Mobilität	70
7.1	Autoverzicht.....	70
7.2	Mobilitätsstationen.....	71
7.3	Verknüpfung von Verkehrsmitteln	74
7.4	Mobilitätsverhalten	75
8	Fazit.....	79
	Quellenverzeichnis	82
	Abbildungsverzeichnis	83
	Abkürzungsverzeichnis	86
	Anhang	87

1 Einleitung

Wie mobil ist die Bevölkerung der Stadt Bielefeld? In der vorliegenden Befragung sollen Antworten auf diese und viele weitere Fragen zum Thema Mobilität und der Verkehrsmittelnutzung gefunden werden. Fahren die Bürgerinnen und Bürger täglich mit dem Auto zum Einkaufen oder gehen sie zu Fuß? Benutzen sie den öffentlichen Nahverkehr auf ihren Arbeitswegen oder steigen sie auf das Fahrrad? Welche Personengruppen täglich welches Verkehrsmittel aus welchem Grund benutzen, darüber liegen der Stadt Bielefeld keine aktuellen Informationen vor. Die letzte Erhebung dieser Art wurde zuletzt 2017 durchgeführt.

Ein wichtiger Aspekt ist die Vergleichbarkeit der Ergebnisse. Um diesem Ziel gerecht zu werden, dienen die empfohlenen Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen als Grundlage zur Durchführung dieser Haushaltsbefragung. Sie ermöglichen einen einheitlichen, vergleichbaren Standard für Kommunen Nordrhein-Westfalens und eine Evaluation der Radverkehrsförderung. Darüber hinaus soll die Vergleichbarkeit mit übergeordneten Erhebungen wie der bundesweiten Studie MiD (Mobilität in Deutschland) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gegeben sein.

Die Durchführung von Mobilitätsbefragungen liefert ein gutes Werkzeug zur Ermittlung der aktuellen Mobilität. Sie bieten als Controlling- bzw. Monitoringwerkzeug die Möglichkeit zur Überprüfung der Wirksamkeit umgesetzter verkehrlicher Maßnahmen. Die vorliegenden Zahlen liefern eine wichtige Grundlage für die zukünftige Verkehrsplanung. Sie sind aber auch für die Entscheidungsträger ein Anhaltspunkt, auf welcher Basis das heutige Verkehrsgeschehen beurteilt werden kann und welche Ziele für die künftige Weiterentwicklung lebenswerter Kommunen zeitgemäß anzustreben sind.

1.1 Einordnung des Untersuchungsraums

Bielefeld ist eine kreisfreie Großstadt in Nordrhein-Westfalen und gehört der Region Ostwestfalen-Lippe an. Bielefeld liegt nahe der Grenze zum Bundesland Niedersachsen und ca. 40 km südöstlich der Stadt Osnabrück. Als größte Stadt der Region Ostwestfalen-Lippe hat Bielefeld knapp 340.000 Einwohnerinnen und Einwohner (EW) (Stand: Dezember 2021). Südwestlich grenzt Bielefeld an die Kreisstadt Gütersloh, im Nordosten teilt sie sich eine Grenze mit der Kreisstadt Herford. Umgeben wird Bielefeld des Weiteren von den Städten bzw. Gemeinden Schloß Holte-Stukenbrock, Verl, Steinhagen, Halle (Westfalen) und Werther (Westfalen) des Kreises Gütersloh sowie Spenge und Enger des Kreises Herford. Aus dem Kreis Lippe kommen zudem Bad Salzuflen, Leopoldshöhe und Oerlinghausen hinzu.

Die erste Erwähnung der Stadt Bielefeld stammt aus dem Jahr 1214 und die Stadtgründung erfolgte in der Zeit des Hochmittelalters zur Herrschaftssicherung. Die Lage an einer wichtigen Handelsroute sowie die freie Gestaltbarkeit einer neuen Gemeinschaft aufgrund nicht vorhandener Einflüsse wie z. B. römischer Ursprung, Domstadt, militärischer Stützpunkt, Bodenschätze etc. trieben die Entwicklung der Stadt voran.¹

Die Eröffnung der Köln-Mindener Eisenbahn 1847 und die damit verbundene erhöhte Verfügbarkeit von Kohle zur Energiegewinnung war und ist ein entscheidender Faktor für die Industrialisierung Westfalens und Bielefelds. Die Produktion von Leinen und anderen Textilien zählte zu einem der wichtigsten Wirtschaftszweige der Region. Im Zuge der Industrialisierung fand eine Mechanisierung des Spinnereigewerbes statt. Betriebe wie die Ravensberger Spinnerei und der Dürkopp & Schmidt Nähmaschinenbetrieb kamen hinzu und prägten seit Mitte des 19. Jahrhunderts auch das Stadtbild Bielefelds. Ende des 19. Jahr-

¹ Quelle: Stadtarchiv und Landesgeschichtliche Bibliothek Bielefeld: Historischer RückKlick Bielefeld

hunderts begann August Oetker seine Arbeit in der Bielefelder Aschoff'sche Apotheke, baute anschließend eine Produktionsstätte für Backpulver an der Lutterstraße auf und entwickelte „Dr. Oetker“ zu einem heute weltweit operierenden Konzern im Nahrungsmittelbereich.²

Während des Zweiten Weltkriegs war Bielefeld erheblichen Luftangriffen ausgesetzt, was in der Nachkriegszeit der 1950er Jahre zu großer Wohnungsnot führte. Industrieller Wiederaufschwung stellte einen zusätzlichen Pullfaktor für Wanderungsbewegungen in die Stadt dar. Im heutigen Stadtbezirk Sennestadt entstand in Folge dessen eine Großwohnsiedlung auf 4 Millionen Quadratmeter Land nach dem Leitbild einer autogerechten Stadt. Die Eingemeindung Sennestadts fand allerdings erst im Rahmen einer Gebietsreform im Jahr 1973 statt.³

Bei dieser kommunalen Neuordnung des damaligen Kreises Bielefeld kamen die Städte Brackwede und Sennestadt sowie die Gemeinden Gadderbaum, Senne I, Babenhausen, Großdornberg, Hoberge-Uerentrup, Kirchdornberg, Niederdornberg-Deppendorf, Altenhagen, Brake, Brönnighausen, Heepen, Hillegossen, Lämershagen-Gräfinhagen, Milse, Oldentrup, Ubbedissen, Jöllenbeck, Theesen und Vilsendorf zu Bielefeld; außerdem aus dem Kreis Halle (Westf.) die Gemeinde Schröttinghausen. Der Kreis Bielefeld wurde im Anschluss an diese Neuordnung aufgelöst.⁴

Seit der Gebietsreform erstreckt sich das Stadtgebiet bei einer Höhe von 118 m ü. NN auf einer Fläche von rund 259 km². Etwas mehr als die Hälfte der Gesamtfläche Bielefelds ist von Vegetationsfläche geprägt. Rund 34 % der Gesamtfläche wird als Siedlungsfläche genutzt, während die Verkehrsfläche rund 10 % ausmacht. Gewässer haben mit rund 1 % einen geringen Anteil an der Gesamtfläche des Bielefelder Stadtgebiets.⁵

Stadtbezirk	Einwohner 31.12.2021 ⁶
Brackwede	40.814
Dornberg	19.681
Gadderbaum	10.239
Heepen	47.152
Jöllenbeck	23.105
Mitte	80.403
Schildesche	42.410
Senne	21.123
Sennestadt	22.200
Stieghorst	32.292
Bielefeld	339.419

Abb. 1-1 Einwohnerinnen und Einwohner in Bielefeld

Bielefeld ist sowohl durch das überregionale Straßennetz als auch durch die Schiene an die umliegenden Städte und Gemeinden angeschlossen. Durch den Süden verläuft die Autobahn 33, welche Bielefeld in nordwestlicher Richtung mit Osnabrück und südöstlich Richtung mit Paderborn verbindet. Am Kreuz Bielefeld trifft sich die A 33 mit der A 2 und schließt Bielefeld in südwestlicher Richtung an Rheda und Gütersloh an. In nordöstlicher Richtung durchläuft die A 2 die Stadtbezirk Sennestadt, Stieghorst sowie Heepen und

² Quelle: Stadtarchiv und Landesgeschichtliche Bibliothek Bielefeld: Historischer RückKlick Bielefeld

³ Quelle: ebd.

⁴ Quelle: ebd.

⁵ Quelle: Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2023): Bodenfläche nach Art der tatsächlichen Nutzung (1-Steller) - Gemeinden - Stichtag (ab 2016). Stadt Bielefeld. Stand 31.12.2021.

⁶ Quelle: Einwohnermelderegister der Stadt Bielefeld zum 31.12.2021.

verbindet Bielefeld in ihrem Verlauf über Herford, Bad Oeynhausen sowie Porta Westfalica mit Hannover. Durch das Stadtzentrum Bielefelds führt aus Nordost die Bundesstraße 61 bis zur Anschlussstelle an die A 33. Im Stadtbezirk Mitte zweigt von der B 61 die Bundesstraße 66 ab und verbindet das Zentrum mit der A 2 im Südosten Bielefelds.

Innerhalb der Stadtgrenzen Bielefelds verkehrt die Stadtbahn auf 4 Linien.

1. Schildesche – Senne
2. Altenhagen – Sieker
3. Babenhausen Süd – Dürrkop Tor 6
4. Lohmannshof – Stieghorst

Die Stadtbahn bildet zusammen mit dem Netz aus Buslinien den zentralen Verkehrsträger im innerstädtischen ÖPNV. Neben dem Tagesnetz existiert im Busverkehr auch ein Nachtbusnetz sowie zu bestimmten Zeiten an Wochenenden oder Feiertagen ein AST (Anruf-Sammel-Taxi) und ALF (Anruf-Linien-Fahrt).

Anbindung an das Schienennetz besteht in Bielefeld über die Bahnhöfe Bielefeld Hauptbahnhof, Brackwede, Quelle, Quelle-Kupferheide, Brake, Bielefeld Ost, Oldentrup, Ubedissen, Senne, Windelsbleiche und Sennestadt. Im Regionalverkehr verbinden die RB 71 und RB 61 Bielefeld über Herford mit Osnabrück und Rheine. Der RE 78 beginnt am Bielefelder Hbf und verläuft über Herford und Minden Richtung Nienburg in Niedersachsen. Über den RE 6 ist Bielefeld an das Ruhrgebiet und Köln angeschlossen. Hannover ist vom Bielefelder Hauptbahnhof aus mit dem RE 70 zu erreichen. Die RB 74 schafft eine Verbindung in südlicher Richtung mit Paderborn und die RB 75 in nördlicher mit Osnabrück. Über die RB 67 ist Bielefeld an Münster angeschlossen und die BR 69 verkehrt zwischen Bielefeld und Hamm.

Neben dem Regionalverkehr ist Bielefeld ebenfalls an das Fernverkehrsnetz angeschlossen. Insgesamt verkehren drei regelmäßig getaktete Linien über den Bielefelder Hbf. Die Linien 10 und 14 verbinden Bielefeld mit Hannover und Berlin sowie mit Dortmund, Düsseldorf und Köln. Die Linie 55 führt von Dresden kommend über Magdeburg, Hannover, Bielefeld und Dortmund nach Köln. Zusätzlich verläuft die Sprinterlinie 9 von Berlin nach Köln durch das Bielefelder Stadtgebiet, besitzt dort allerdings keinen Halt.

Folgende Linien halten im Bielefelder Stadtgebiet:

- RB 61: Bielefeld – Herford – Bünde – Osnabrück – Rheine – Bad Bentheim – Neuenhaus
- RB 67: Bielefeld – Gütersloh – Münster
- RB 69: Bielefeld – Gütersloh – Hamm – Münster
- RB 71: Bielefeld – Herford – Bünde – Rahden
- RB 74: Bielefeld – Paderborn
- RB 75: Bielefeld – Osnabrück
- RE 6: Köln – Neuss – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Bochum – Dortmund – Hamm – Gütersloh – Bielefeld – Herford – Bad Oeynhausen – Minden
- RE 70: Bielefeld – Herford – Bad Oeynhausen – Minden – Hannover
- RE 78: Bielefeld – Herford – Bad Oeynhausen – Minden – Nienburg

Bielefeld besitzt einen positiven Pendlersaldo, d.h. es pendeln mehr Menschen zum Arbeiten nach Bielefeld ein, als Menschen zum Arbeiten aus Bielefeld auspendeln. Insgesamt kommen rund 85.000 Personen zum Arbeiten nach Bielefeld, während rund 50.000 Personen in andere Städte auspendeln. Innerhalb von Bielefeld pendeln rund 118.000 Personen⁷. Die größte Pendlerverflechtung besteht nach Gütersloh mit rund 6.000 Pendelnden aus Gütersloh und rund 6.800 Pendelnden nach Gütersloh. Darauf folgt Herford

⁷ Quelle: Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2022): Tag- und Nachtbevölkerung (Bevölkerung, Erwerbstätige, Einpendler, innergemeindliche Pendler, Auspendler) - Gemeinden - Stichtag (ab 2020). Stadt Bielefeld. Stand 30.06.2020.

mit rund 3.600 Einpendelnden und rund 4.300 Auspendelnden. Weitere größere Pendlerverflechtungen bestehen mit Halle (Westf.), Verl, Steinhagen Schloß Holte-Stukenbrock und Bad Salzuflen.^{8,9}



Grundlage Haushaltsbefragung Bielefeld



0 2 km



büro stadtVerkehr

Abb. 1-2 Die Stadtbezirke Bielefelds¹⁰

⁸ Quelle: Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2022): Berufsauspendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel – Gemeinden - Stichtag (ab 2020). Stadt Bielefeld. Stand 30.06.2020

⁹ Quelle: Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2022): Berufseinpender (Tagespendler) nach Quelle/Ziel – Gemeinden - Stichtag (ab 2020). Stadt Bielefeld. Stand 30.06.2020

¹⁰ Quelle: Eigene Darstellung auf Kartengrundlage von OpenStreetMap

1.2 Zielsetzung der Befragung

Eine kontinuierliche Beobachtung der Verkehrsentwicklung gehört zu den wesentlichen Aufgaben einer integrierten Verkehrsplanung. Die vorliegende Haushaltsbefragung zur Mobilität dient der Erfassung der städtischen Verkehrsdaten, zur Verbesserung der Datengrundlage für die zukünftige Mobilitätsplanung und die gesamtstädtischen CO²-Bilanzen in Bielefeld. Im Sinne einer vorausschauenden Planung hat die Befragung daher zum Ziel, sowohl Informationen über das Nutzungsverhalten als auch konkrete Verbesserungsvorschläge und Anregungen aus der Bevölkerung zu sammeln und auszuwerten. Für die Aufnahme der Verkehrsbeziehungen innerhalb Bielefelds, der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung und für eine optimale Abschätzung der Umweltverbundpotenziale stellen die Durchführung und Auswertung einer Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität eine wertvolle Grundlage dar. Eine Bestandsaufnahme der werktäglichen Verkehrsteilnahme, die den Status quo festhält, liefert Erkenntnisse darüber, wann, wie, womit und aus welchem Grund Aktivitäten unternommen werden. Im Jahr 2017 wurde in Bielefeld die letzte Mobilitätserhebung durchgeführt. Demzufolge bietet sich zusätzlich der Vergleich der aktuellen Daten mit den Ergebnissen aus 2017 an.

2 Vorbereitung und Durchführung

Mitte Oktober 2022 wurde die Mobilitätsbefragung stichtagsbezogen durchgeführt. Die stichtagsbezogene Methode besitzt den Vorteil, dass die Mobilität der Teilnehmenden sich auf die gleichen Referenzbedingungen bezieht. Bei der Befragung mittels eines zu großen Zeitraums würden sich die Teilnehmenden erfahrungsgemäß einzelne Tage für die Dokumentation herausuchen, die nicht zwangsläufig repräsentativ sind (Tage mit der höchsten oder geringsten Mobilität, Tage mit häufiger Nutzung des Fahrrads oder des ÖPNV etc.). Aufgrund fehlender Rückläufer wurde Ende März 2023 eine Nacherhebung mit vier weiteren Stichtagen durchgeführt.

Den Teilnehmenden wurden für die Dokumentation ihrer Mobilität insgesamt acht Stichtage zur Auswahl gestellt. Nicht jede Angabe besitzt jedoch einen Bezug zum Stichtag, etwa die Antworten im Zusatzfragebogen, in dem allgemeine Meinungen und Wünsche erfragt werden.

Die Teilnahme an der Haushaltsbefragung konnte schriftlich-postalisch, telefonisch oder online mit persönlichem Zugangscode erfolgen. Insgesamt haben im Vorfeld 21.790 repräsentativ per Zufallsprinzip ausgewählte Haushalte in den zehn Stadtbezirken Bielefelds die Befragungsunterlagen erhalten. Die Bevölkerung wurde über verschiedene Pressemitteilungen und Bekanntmachungen, beispielsweise im Internet und Radio, über die Durchführung der Haushaltsbefragung informiert. In jedem Falle war die Teilnahme der Bürgerinnen und Bürger freiwillig, ebenso entstanden den Bürgerinnen und Bürger keine Kosten durch die Teilnahme.

2.1 Erhebungsmethodik der Haushaltsbefragung

Die Haushaltsbefragung orientiert sich weitgehend an der Methode der Verkehrserhebungen „Mobilität in Deutschland“ (MiD)¹¹ sowie „Mobilität in Städten – SrV 2018“ und richtet sich nach den Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen. Der Fragebogen wurde mit Verantwortlichen der Stadtverwaltung abgestimmt und dessen Inhalte in internen Tests auf Notwendigkeit und Verständlichkeit hin überprüft.

Die Befragungsunterlagen beinhalteten:

- Den eigentlichen Fragebogen (zwei doppelseitig bedruckte A3-Seiten als Heft zu acht A4-Seiten gefaltet)
- Ein Anschreiben, unterschrieben vom Oberbürgermeister der Stadt Bielefeld Pit Clausen mit Erklärungen zur Befragung und Bitte um Teilnahme. Auf dem Anschreiben befand sich außerdem der Code, der benötigt wurde, um online in der eigens dafür vorgesehen Befragungsmaske die Befragung durchzuführen. Ein Link zur Online-Befragung befand sich auf der Homepage Stadt Bielefeld und auf der Homepage von büro stadtVerkehr. Zusätzlich konnte die Online-Befragung per Scannen eines auf dem Anschreiben platzierten QR-Codes aufgerufen werden
- Eine Erklärung zum Datenschutz
- Eine Rückantwortpostkarte auf der die Teilnehmenden eine telefonische Befragung vereinbaren und einen Wunschtage und Wunschzeitraum eintragen konnten
- Einen frankierten Rückumschlag zum kostenfreien Rückversand des ausgefüllten Befragungsboogens an den Auftragnehmer

¹¹ Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2018

2.1.1 Erhebungszeitraum

Für den Zeitraum der Erhebung wurde der Monat Oktober ausgewählt. Die Festlegung des Zeitraums erfolgte unter der Annahme, dass in diesem Zeitfenster der mittlere Verkehr des Jahres hinreichend gut zu erfassen sei. Erkenntnisse zu der Thematik¹² gehen zwar davon aus, dass nicht der bzw. die Durchschnittsmonat(e) definiert werden können, da jedoch in den Wintermonaten (Dezember bis März) eher Wetterverhältnisse auftreten, die den Verkehr beeinflussen, ist davon abzuraten eine Befragung in diesem Zeitraum durchzuführen.

2.1.2 Stichtage

Als Stichtage für die Befragung wurden Dienstag und Donnerstag ausgewählt. Diese Wochentage sind am besten für die Erfassung der Kennwerte des normalwerktäglichen Verkehrsverhaltens geeignet, da der Einfluss des Wochenendes an diesen Tagen am geringsten ist. In Absprache mit Verantwortlichen der Stadtverwaltung wurden demnach folgende Stichtage festgelegt:

- Dienstag, der 18.10.2022
- Donnerstag, der 20.10.2022

Aufgrund einer möglichen Verzögerung im Rahmen des postalischen Versands der Unterlagen an die Haushalte wurden zusätzlich zwei weitere Stichtage angeboten, an denen die Bürgerinnen und Bürger ihre Mobilität dokumentieren konnten:

- Dienstag, der 25.10.2022
- Donnerstag, der 27.10.2022

Die Vorgabe mehrerer Stichtage ermöglicht die Minimierung von wetterbedingten Einflüssen. Außerdem werden den Personen (Ausweich-)Möglichkeiten gegeben an der Befragung teilzunehmen, wenn sie an einem der Stichtage verhindert waren. Die Wetterverhältnisse stellten sich an den Stichtagen wie folgt dar:

- Stichtag 1 Dienstag, der 18.10.2022:
Wetter: 9 – 18 °C; Mix aus Sonne und Wolken, leichter Regen vormittags
- Stichtag 2 Donnerstag, der 20.10.2022:
Wetter: 12 – 17°C; bedeckt, nachmittags leichte Regenschauer
- Stichtag 3 Dienstag, der 25.10.2022:
Wetter: 10 – 17 °C; Mix aus Sonne und Wolken, kein Regen, schwache Brise
- Stichtag 4 Donnerstag, der 27.10.2022:
Wetter: 10 – 21 °C; sonnig, vereinzelt Wolken

Es lagen keine Extremwetterlagen und demnach keine größeren wetterbedingten Einschränkungen vor, die beispielsweise negative Auswirkungen auf die Fahrradnutzung gehabt hätten.

Die Nacherhebung wurde an vier weiteren Tagen durchgeführt. Diese konnten aufgrund der Wintermonate erst Ende März 2023 stattfinden.

- Dienstag, der 21.03.2023
- Donnerstag, der 23.03.2023
- Dienstag, der 28.03.2023

¹² Quelle: Ergebnispräsentation SrV 2018, Dresden 13.03.2020

- Donnerstag, der 30.03.2023

Die Wetterverhältnisse an den Stichtagen der Nacherhebung stellten sich wie folgt dar:

- Stichtag 5 Dienstag, der 21.03.2023:
Wetter: 8 – 16 °C, Mix aus Sonne und Wolken, leichter Schauer
- Stichtag 6 Donnerstag, der 23.03.2023:
Wetter: 8 – 16 °C, Mix aus Sonne und Wolken
- Stichtag 7 Dienstag, der 28.03.2023:
Wetter: -1 – 14 °C, Mix aus Sonne und Wolken, leichte Schauer, schwache Brise
- Stichtag 8 Donnerstag, der 30.03.2023:
Wetter: -1 – 14 °C, Mix aus Sonne und Wolken, leichte Schauer

An den Stichtagen der Nacherhebung lagen ebenfalls keine Extremwetterlagen und demnach keine größeren wetterbedingten Einschränkungen vor.

2.1.3 Stichprobe

Um repräsentative Ergebnisse auf Stadtbezirksebene zu erreichen, sollten mindestens Antworten von 2.000 Haushalten vorliegen. Dies wäre eine Stichprobengröße von ca. 1,18 % bezogen auf die Bevölkerung Bielefeld. Die prognostizierte Rücklaufquote für die Befragung orientierte sich an den Rücklaufquoten je nach Stadtbezirk im Rahmen der letztmaligen Befragung im Jahr 2017. Demnach wurden insgesamt zunächst knapp 18.000 Befragungsunterlagen an die Haushalte verteilt. Zusätzlich sind die Empfehlungen gemäß der Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung des Landes Nordrhein-Westfalen einzuhalten. Eine Auswertung auf Ebene der Stadtbezirke ist mit der Stichprobengröße gewährleistet, ohne dass der Stichprobenfehler in den Stadtbezirken höher als 5 % liegt (95 %-ige Sicherheit). Voraussetzung hierfür ist eine differenzierte Verteilung der Stichprobengröße auf die jeweiligen Stadtbezirke.

Grunddaten			Stichprobenumfang			
Stadtbezirk	EW	Haushalte (HA)	Stichprobengröße für stadtweite Auswertung		Versandprobengröße für stadtweite Auswertung (Rücklaufquote)	
			< 5% Stichprobenfehler auf Ebene der Stadtbezirke		12,5%	
			EW	HA	EW	HA
Brackwede	40.814	19.904	450	219	4.592	2.239
Dornberg	19.681	9.961	270	137	1.753	887
Gadderbaum	10.239	5.169	260	131	1.970	994
Heepen	47.152	20.646	470	206	6.714	2.940
Jöllenbeck	23.105	10.408	290	131	2.816	1.268
Mitte	80.403	46.446	840	485	6.269	3.621
Schildesche	42.410	22.598	450	240	2.679	1.427
Senne	21.123	9.584	300	136	2.400	1.089
Sennestadt	22.200	10.194	310	142	3.647	1.675
Stieghorst	32.292	14.989	360	167	3.333	1.
Bielefeld	339.419	169.899	4.000	2.002	36.172	17.689

Abb. 2-1 Stichprobengröße der Haushaltsbefragung¹³

¹³ Quelle: Eigene Berechnung

Ein Stichprobenfehler von +/- 5 % bedeutet, dass die Realität um bis zu 5 Prozentpunkte vom Befragungsergebnis nach oben bzw. nach unten hin abweichen kann. Eine relative statistische Genauigkeit auf Basis dieses 95 %-Konfidenzintervalls wird dann für die wesentliche Personengruppierung als hinreichend angesehen.¹⁴

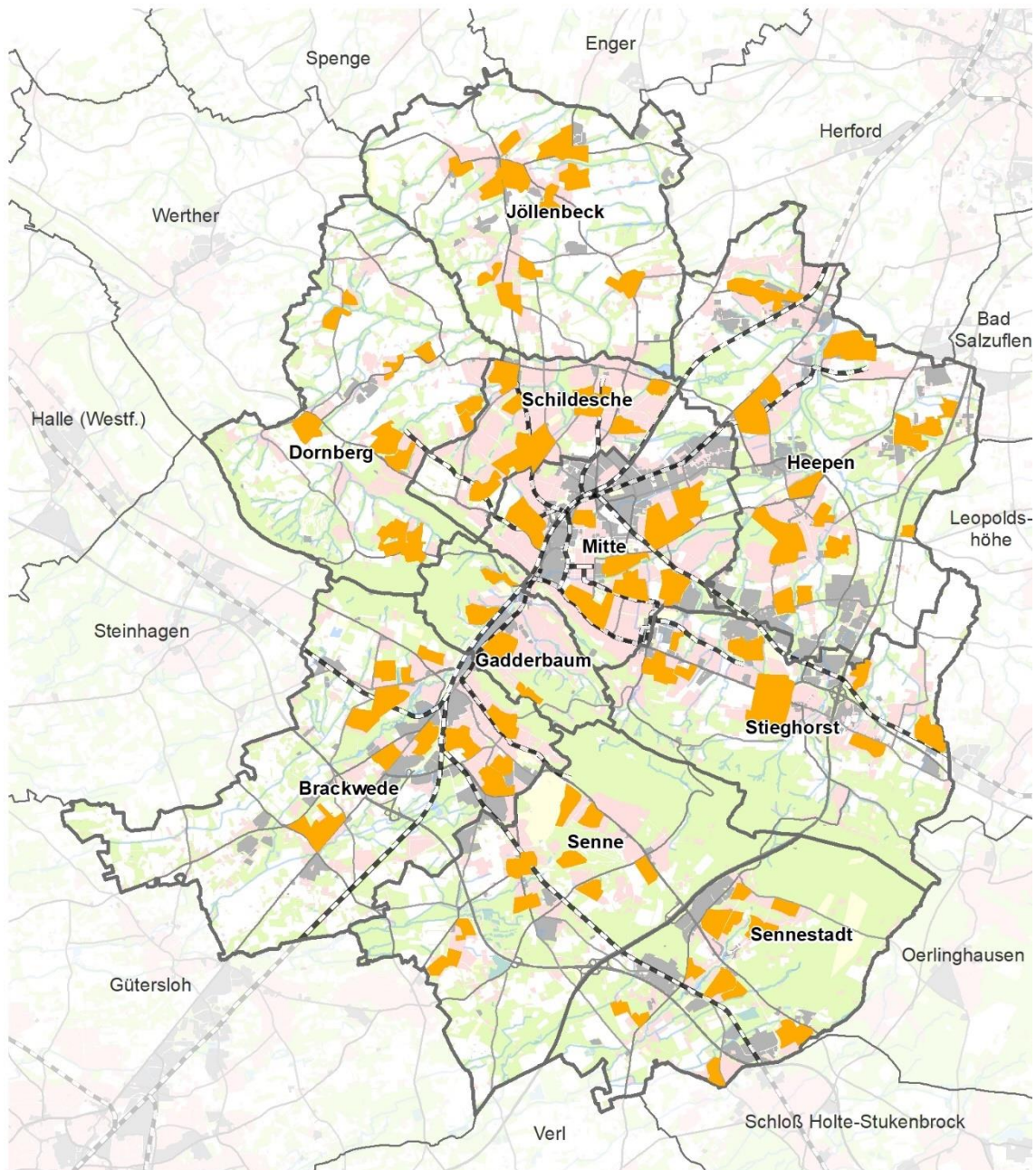
Die Stichprobenziehung erfolgte im Zusammenhang mit der Verteilung der Befragungsunterlagen. Anstatt einer zufälligen oder geschichteten Stichprobenziehung aus der städtischen Einwohnermeldedatei mit Postversand an die jeweiligen Personen wurde ein alternatives Verfahren verwendet, welches schon bei mehreren postalischen Haushalts- und Mobilitätsbefragungen erprobt und auch bei der letzten Befragung in 2017 angewandt wurde. Auf Grundlage der Faktoren Bebauungsstruktur, Bevölkerungsdichte, ÖPNV-Nähe und -Qualität sowie Nähe zu Parks und Grünflächen wurden zusammenhängende Verteilungsgebiete innerhalb der einzelnen Stadtbezirke ermittelt.

Diese sollen zusammengekommen für die Stadtbezirke als repräsentativ gelten. Mit dieser Methode werden Befragungsunterlagen in Briefkästen eingeworfen, ohne Kenntnis über die Bewohnerinnen und Bewohner der Haushalte zu besitzen. Somit entfällt im Anschreiben an die Haushalte die persönliche Anrede (stattdessen: „Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger“ o.ä.).

Die Vorteile der Methode liegen in den geringeren datenschutzrechtlichen Anforderungen und der erhofften höheren Teilnahmebereitschaft der Bürgerinnen und Bürger, dadurch, dass ihr Name nicht in den Unterlagen auftaucht und somit auch keine Rückschlüsse auf einzelne Personen gezogen werden können.

Während der ersten Befragungswelle haben 17.700 Haushalte aus den unterschiedlichen Siedlungsstrukturen (dörfliche Struktur, solitäre Stadtteile, Stadtrand und Stadtmitte, s. Abb. 2-2) die Unterlagen erhalten. In der zweiten Welle bekamen 4.090 Haushalte die Unterlagen. Insgesamt wurden 94 Verteilungsgebiete abgesteckt und mit dem Auftraggeber abgestimmt.

¹⁴ Quelle: Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“, S. 39



Verteilungsgebiete Haushaltsbefragung Bielefeld



0 2 km



büro stadtVerkehr

Abb. 2-2 Übersichtskarte der Befragungsgebiete¹⁵

¹⁵ Quelle: Eigene Darstellung auf Kartengrundlage von OpenStreetMap

2.2 Information der Einwohnenden

Die Befragung wurde durch Mitteilungen in der lokalen Presse begleitet. Zudem hatten die Bürgerinnen und Bürger in Bielefeld auch während des Befragungszeitraums die Möglichkeit, sich online über Zweck und Vorgehensweise zu informieren. Dies war auf der Homepage der Stadt Bielefeld sowie auf einer projektbegleitenden Internetseite (www.mobigator.de/bielefeld/) möglich. Hier erhielten die Interessierten ein weiteres Mal Auskunft über den Ablauf, den Nutzen und das Ziel der Befragung. Zudem stand den ausgewählten Haushalten dort der Link zur Verfügung, um die Befragung online mit Eingabe des persönlichen Codes auszufüllen. Darüber hinaus betreute der Auftragnehmer während des gesamten Befragungszeitraums eine Telefonhotline, über die Rückfragen der Bürgerinnen und Bürger zur Befragung gestellt, die Befragung telefonisch durchgeführt und zusätzliche Befragungsbögen angefordert werden konnten. Der Auftragnehmer war während des Befragungszeitraums über diese Telefonnummer und eine E-Mail-Adresse für alle Fragen und Anmerkungen, die die Haushaltsbefragung betrafen, erreichbar. Ebenso hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, sich bei Fragen bei den Ansprechpartnern der Stadtverwaltung Bielefeld zu melden.



Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in der Stadt Bielefeld

[Start](#) [Hintergrund](#) [Online-Befragung](#) [FAQ](#) [Kontakt](#)

Herzlich willkommen!

Herzlich willkommen auf der Webseite der Haushaltsbefragung in der Stadt Bielefeld!

Die Stadt Bielefeld hat das Ziel, aktuelle Kenntnisse über das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger ermitteln. Die letzten Erhebungen dieser Art haben 2010 und 2017 stattgefunden. Der Vergleich mit den aktuellen Daten ermöglicht Aussagen zu treffen, inwiefern Veränderungen im Mobilitätsverhalten stattgefunden haben und an welchen Stellen sich weitere Potenziale ergeben. Zur Erfassung des aktuellen Verkehrsverhaltens muss ermittelt werden, welche Personengruppen täglich welches Verkehrsmittel aus welchem Grund benutzen. Nachdem bereits im Oktober 2022 die erste Erhebungswelle erfolgt ist, findet aktuell eine Nacherhebung in einzelnen Stadtbezirken statt.

Wir sind auf Ihre Teilnahmebereitschaft angewiesen! Je mehr Personen an der Befragung teilnehmen, desto eher können repräsentative Ergebnisse erzielt werden. Somit lassen sich nicht nur Ergebnisse auf Ebene der Gesamtstadt, sondern auch speziell für die zehn Stadtbezirke auswerten. Damit wird der Vergleich mit den vorherigen Befragungen sowie mit Werten aus übergeordneten Studien (Mobilität in Deutschland (MiD) und Mobilität in Städten (SrV)) für vergleichbare Städte möglich.

Sollten Sie die Befragungsunterlagen erhalten haben, freuen wir uns, wenn Sie an der Befragung teilnehmen!

Auf dieser Webseite finden Sie weitere Informationen zur Haushaltsbefragung in Bielefeld, Dokumente zum Downloaden sowie die Kontaktdaten der Ansprechpartner.

Den Link zur Online-Version der Umfrage finden Sie unter dem Menüpunkt „[Online-Befragung](#)“!

Aktueller Stand

Hier können Sie den aktuellen Stand zur Haushaltsbefragung erfahren:



Abb. 2-3 Projektbegleitende Internetseite (www.mobigator.de/bielefeld/)

3 Befragungsmethodik

Die Haushaltsbefragung wurde in Anlehnung an das MiD- und SrV-Design durchgeführt. Die angeschriebenen Haushalte wurden deshalb gebeten, alle außerhäuslichen Wege und Ziele (inkl. Abgangs- und Ankunftszeiten) sämtlicher Haushaltsmitglieder ab 6 Jahren für einen Stichtag zu protokollieren und das jeweils genutzte Verkehrsmittel zu benennen.

3.1 Erhebungsbogen

Der Fragebogen der Haushaltsbefragung zur Mobilität in Bielefeld orientiert sich methodisch an den überregionalen Studien der MiD- und SrV-Befragungen und richtet sich nach den Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen.¹⁶

Zusätzliche Erhebungsmerkmale im nicht standardisierten Verfahren werden auf der letzten Seite des Fragebogens erfasst. Dieser Teil der Befragung ist auf die städtische Situation und den Beteiligungswunsch der Bürgerinnen und Bürger zu konkreten verkehrlichen und sonstigen Anliegen abgestimmt. Bei der vorliegenden Mobilitätsbefragung waren die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, Angaben zur Ausstattung von Mobilitätsstationen zu tätigen. Außerdem konnten Verbesserungsbedarfe bei der Verknüpfung von Verkehrsmitteln (Intermodalität) genannt werden. Zusätzlich wurden Fragen zum Nutzungsverhalten bezüglich des eigenen Autos sowie zur Einschätzung des langfristigen Mobilitätsverhalten gestellt.

Der Befragungsbogen bestand aus den folgenden vier Teilen (s. Anhang):

Haushaltsfragebogen	Personenfragebogen	Wegeprotokoll	Zusatzfragebogen
Anzahl aller im Haushalt ständig lebender Personen, Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt (Fahrzeugausstattung), Kilometerleistungen pro Jahr (Fahrzeugkilometer), Entfernungen zu den nächstgelegenen Haltestellen des ÖPNV	Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen über 6 Jahre, Führerscheinbesitz, ÖPNV-Zeitkartenbesitz, 9-Euro-Ticket, Carsharing, Verkehrsmittelverfügbarkeit, Normalität des Stichtages, Homeoffice	Start- und Zielorte der Wege, Dauer der Wege (Start- und Endzeiten), genutzte Verkehrsmittel, Zweck der Wege, Angabe von Etappen (Etappenprotokoll)	Angaben zur Autonutzung (Verzicht), Ausstattung einer Mobilitätsstation, Verbesserungsmöglichkeiten bei Verkehrsmittelverknüpfungen, Einschätzung zur Entwicklung des eigenen Mobilitätsverhaltens

Abb. 3-1 Befragungsinhalte

3.2 Datenerfassung und Datengrundlagen

Insgesamt war bei der vorliegenden Haushaltsbefragung ein Rücklauf von 2.076 Haushaltsfragebögen mit insgesamt 3.763 Personen (über 6 Jahre) zu verzeichnen. Die Rücklaufmenge ist sowohl für eine gesamtstädtische als auch eine differenzierte stadtbezirksspezifische Auswertung mit dem gebotenen Konfidenzintervall als ausreichend anzusehen.

¹⁶ Die Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen beziehen sich einerseits auf allgemeine qualitative Merkmale wie u.a. die Einheitlichkeit und Vergleichbarkeit der Untersuchungen untereinander und mit übergeordneten Erhebungen (MiD, SrV) sowie die Berücksichtigung der Nahmobilität, andererseits auf quantitative Merkmale wie z.B. eine minimale Nettostichprobe von 1.000 Personen sowie die dreigliedrige Befragungsmethodik und bestimmte inhaltliche Mindestanforderungen. Sämtliche Vorgaben sind in der vorliegenden Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität in Bielefeld erfüllt.

Die Rücklaufquote beträgt insgesamt 10 % und liegt somit unter der kalkulierten Quote von 12,5 %. In der folgenden Abbildung ist die Rücklaufquote auf Stadtbezirksebene dargestellt.

Stadtbezirk	Rücklauf kalkuliert (Haushalte)	Rücklauf tatsächlich 1. Welle (Haushalte)	Rücklauf tatsächlich 2. Welle (Haushalte)	Rücklauf (Personen)	Rücklauf- quote
Brackwede	220	186	38	415	9%
Dornberg	138	51	93	314	10%
Gadderbaum	132	164		283	16%
Heepen	206	174	34	388	6%
Jöllenbeck	132	61	87	283	8%
Mitte	485	415	71	789	12%
Schildesche	241	181	65	424	14%
Senne	136	108	32	269	11%
Sennestadt	142	110	34	269	7%
Stieghorst	168	131	41	329	9%
Bielefeld	2.000	1.581	495	3.763	10%

Abb. 3-2 Rücklauf auf Ebene der Stadtbezirke

Die höchste Rücklaufquote konnte mit etwa 16 % in Gadderbaum erreicht werden, in Mitte, Schildesche und Senne lag die Teilnahmequote mit Werten zwischen 11 % bis 14 % ebenfalls noch über dem städtischen Mittelwert.

Der Großteil der Teilnehmenden nutzte die Möglichkeit, den Fragebogen schriftlich auszufüllen und per Post zurückzusenden. 1.380 Haushalte nahmen auf diese Art teil, etwa 675 Haushalte nahmen online an der Befragung teil und 21 auf telefonischem Weg.

3.2.1 Plausibilitätskontrollen und Dateneingabe

Vor der rechnergestützten Erfassung der Daten mit Hilfe der Statistiksoftware SPSS wurden die Bögen auf ihre Plausibilität hin überprüft und codiert. Hierbei wurde insbesondere auf die Vollständigkeit der Angaben sowie auf eine möglichst vollständige Fehlerkorrektur geachtet. Typische Fehlerquellen lassen sich wie folgt kategorisieren:

- Fehler bzw. unvollständige Angaben beim **Ausfüllen** durch die Befragten: Lückenhafte Angaben im Wegeprotokoll (keine Zeit-, Ziel-, Wegezweck- oder Verkehrsmittelangaben), oftmals u.a. fehlende „nach Hause“-Wege sowie nicht nachvollziehbare Zeit- und Zielangaben
- **Codierungsfehler**: falsche oder fehlende Codierungen, fehlende Ergänzungen, insbesondere bei den „nach Hause“-Wegen
- **Eingabefehler**: fehlerhafte Eingabe bei der rechnergestützten Dateneingabe, insbesondere durch „Zahlendreher“

Durch mehrere iterative Plausibilitäts- und Qualitätskontrollen sind die Fehler soweit wie möglich ermittelt, korrigiert und gegebenenfalls mit plausiblen Daten ergänzt worden. Die Verarbeitung der Daten erfolgte zur Wahrung der Anonymität in einer separaten Datenbank. Dies gewährleistet, dass keine indirekten Rückschlüsse auf einzelne Personen möglich sind.

3.2.2 Datenauswertung

Die Auswertung der Daten erfolgt auf drei verschiedenen Ebenen: Haushaltsebene, Personenebene und Wegeebene. Dieses Vorgehen ist notwendig, da nicht alle Haushaltsmitglieder alle Fragen des Fragebogens ausfüllen sollten, sondern einige der abgefragten Aspekte nur durch ein Haushaltsmitglied zu beantworten waren. Durch die Abfrage von Etappen konnten zusätzlich Auswertungen auf Etappenebene durchgeführt werden.

Die Auswertung und Dokumentation der Mobilität der Personen im Wegeprotokoll erfolgten in einem mehrstufigen Verfahren. Die Teilnehmenden trugen zunächst in die Papierbögen (oder online) Start und Ziel der jeweiligen Wege ein (dies konnten Adressen, in einigen Fällen jedoch auch nur Stadtteile oder Kommunen sein). Die Start- und Zielkoordinaten der Wege werden den erstellten Verkehrszellen zugeordnet. Grundlage des eigens erstellten Verkehrszellenplans ist die Zelleinteilung in 542 Verkehrszellen. Dabei umfasst das Stadtgebiet Bielefelds 365 Zellen. Je weiter man sich in diesem Zellenplan von Bielefeld entfernt, desto gröber wird die Zelleinteilung. Die direkt an den Projektraum angrenzenden Städte sind noch je nach Stadtteil unterteilt, die weiter entfernten Städte werden zusammen mit anderen Städten zu Zellen auf Kreisgebietsebene zusammengefasst. Noch weiter entfernt bestehen Landkreise oder Bundesländer aus nur noch jeweils einer einzigen Verkehrszelle. Zusätzlich wurden neben den Wegen auch die einzelnen Etappen eines Weges abgefragt. Die Benutzung verschiedener Verkehrsmittel werden als jeweilige Etappe eines Weges verstanden. Die Einteilung der Wege bzw. Adressen in Verkehrszellen führt zu einer weiteren Anonymisierung der Angaben der Personen, da keine indirekten Rückschlüsse auf einzelne Wege (und deren Adressen) mehr möglich sind.

Durch Aggregation der Wege auf Zellenebene lassen sich diese zusammenfassen und die Distanzen und Reisezeiten nach dem gewichteten Schwerpunkt der Zelle je nach Verkehrsart ermitteln.

4 Basisdaten zur Stichprobe

Die folgenden Ausführungen enthalten Auswertungen zu Basisdaten der Erhebung (Haushaltsgrößen, -struktur), den Vergleich mit der Grundgesamtheit¹⁷ auf Stadtbezirks- und Gesamtstadtebene sowie die Darstellung erforderlicher Gewichtungsfaktoren.

4.1 Haushaltsgrößen und Haushaltsstruktur

Die durchschnittliche Haushaltsgröße in Bielefeld beträgt gemäß der Stichprobe 1,81 Personen je Haushalt, variiert jedoch innerhalb der zehn Stadtbezirke von 1,62 Personen in Bielefeld-Mitte bis hin zu 2,18 Personen je Haushalt in Dornberg.

Stadtbezirk	Rücklauf Haushalte	Rücklauf Personen	Ø-Haushaltsgröße
Brackwede	224	415	1,85
Dornberg	144	314	2,18
Gadderbaum	164	283	1,73
Heepen	208	388	1,87
Jöllenbeck	148	283	1,91
Mitte	486	789	1,62
Schildesche	246	424	1,72
Senne	140	269	1,92
Sennestadt	144	269	1,92
Stieghorst	172	329	1,91
Bielefeld	2.076	3.763	1,81

Abb. 4-1 Durchschnittliche Haushaltsgröße nach Stadtbezirk
(Auswertung auf Haushaltsebene)

An der Haushaltsbefragung haben zu großen Teilen 1-Personen-Haushalte teilgenommen. Der Anteil in der Stichprobe beträgt gesamtstädtisch 43 %. 2-Personen-Haushalte sind in der Stichprobe zu 38 % vertreten, 3-Personen-Haushalte zu 9 %, 4-Personen-Haushalte zu 8 % und Haushalte mit fünf oder mehr Personen zu 3 %.

Zwischen den Stadtbezirken lassen sich deutliche Unterschiede erkennen. In den Stadtbezirken Brackwede, Dornberg, Jöllenbeck, Heepen und Sennestadt liegt der Anteil der 2-Personen-Haushalte über dem städtischen Mittel. In den Stadtbezirken Gadderbaum, Mitte, und Schildesche ist hingegen der Anteil an 1-Personen-Haushalte über dem stadtweiten Durchschnitt. Die Unterschiede bei der Haushaltsgrößenverteilung werden für die folgenden Auswertungen mittels einer vorgenommenen Gewichtung entsprechend angeglichen (s. Abb. 4-2).

¹⁷ Erfahrungsgemäß sind die Strukturdaten auf Haushalts- und Personenebene der Stichprobe nicht deckungsgleich mit denen der Grundgesamtheit (Der Anteil der 1-Personen-Haushalte ist beispielsweise in der Stichprobe dieser Befragung geringer als in der städtischen Grundgesamtheit. Um die Rückantworten dieser Personengruppe in dem richtigen Maße zu berücksichtigen, müssen deren Antworten mit einem Gewichtungsfaktor versehen werden).

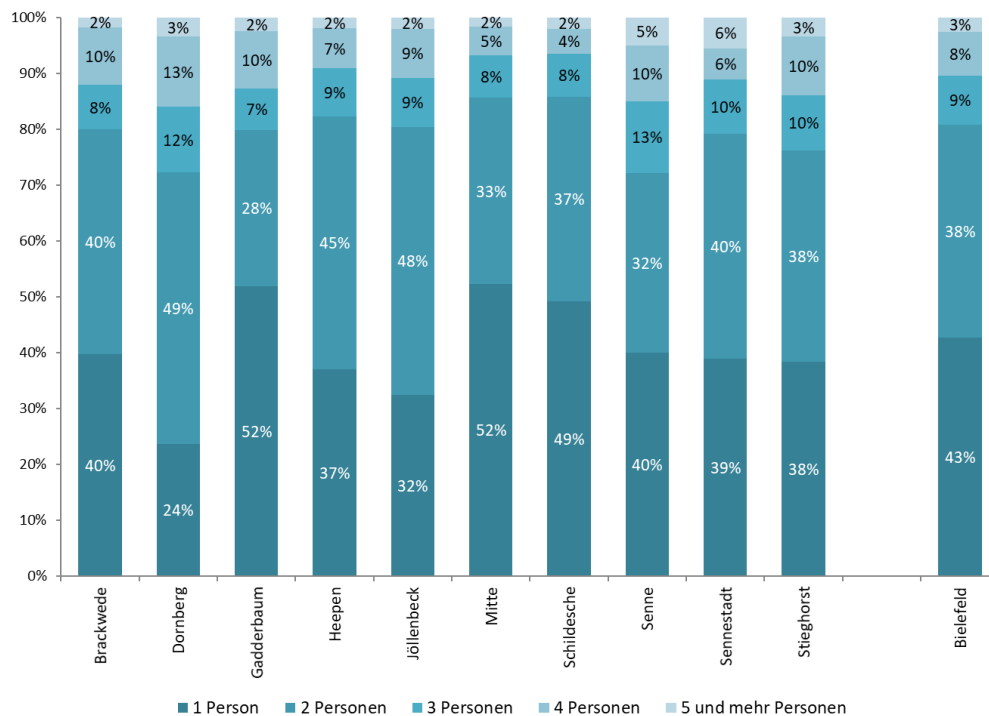


Abb. 4-2 Haushaltsgrößenverteilung nach Stadtbezirk
(Auswertung auf Haushaltsebene)

4.2 Geschlecht

Gesamtstädtisch haben tendenziell mehr Frauen als Männer an der Befragung teilgenommen. In keinem Stadtbezirk überwiegt der Anteil an Männern. Der höchste Männeranteil wird in Senne mit 49,2% erreicht. Insgesamt liegt der Männeranteil bei 45,6 %. Der höchste Frauenanteil an der Stichprobe wird in Mitte mit 58,7 % und in Gadderbaum mit 55,8 % erreicht; insgesamt sind es 54,4 %. Diverse Personen sind mit 0,7 % am häufigsten in Schildesche vorhanden. Aufgrund der Unterschiede zwischen Stichprobe und Grundgesamtheit wird für den Faktor Geschlecht ebenfalls eine Gewichtung vorgenommen.

Stadtbezirk	weiblich	männlich	divers
Brackwede	54,8%	45,2%	0,0%
Dornberg	52,1%	47,9%	0,0%
Gadderbaum	55,8%	44,2%	0,0%
Heepen	55,5%	44,5%	0,0%
Jöllenbeck	53,9%	46,1%	0,0%
Mitte	58,7%	41,3%	0,6%
Schildesche	51,9%	48,1%	0,7%
Senne	50,8%	49,2%	0,0%
Sennestadt	51,9%	48,1%	0,0%
Stieghorst	52,2%	47,8%	0,0%
Bielefeld	54,4%	45,6%	0,2%¹⁸

Abb. 4-3 Geschlecht nach Stadtbezirk
(Auswertung auf Personenebene)

¹⁸ Aufgrund der geringen Anzahl an teilnehmenden diversen Personen sind keine aussagekräftigen Ergebnisse für diese Gruppe möglich. Diverse Personen werden daher in der weiteren Auswertung bei geschlechterspezifischen Aussagen nicht explizit aufgeführt.

4.3 Altersstruktur

Von den befragten Personen haben 3.542 ihr Alter angegeben. Insgesamt sind die Jahrgänge ab 25 Jahren bis 59 Jahren deutlich stärker in der Stichprobe vertreten als die anderen Altersgruppen. So entfallen auf diese Altersklassen rund 49,8 % der Teilnehmenden. Insbesondere die Personen unter 25 Jahren, Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene sind in der Stichprobe nur gering vertreten. Hinzu kommen die Kinder unter sechs Jahren, deren Anzahl auf Haushaltsebene erfasst, aber im Personenfragebogen nicht berücksichtigt wurde.

Stadtbezirk	Altersklasse							
	6-14 Jahre	15-17 Jahre	18-24 Jahre	25-39 Jahre	40-59 Jahre	60-64 Jahre	65-74 Jahre	75 Jahre und älter
Brackwede	3,3%	4,6%	6,4%	17,9%	28,6%	11,0%	15,6%	12,5%
Dornberg	7,5%	2,9%	5,4%	11,8%	29,0%	9,7%	19,0%	14,7%
Gadderbaum	6,7%	3,4%	6,7%	20,1%	32,8%	8,6%	12,7%	9,0%
Heepen	7,0%	2,2%	8,1%	15,9%	31,6%	8,1%	15,4%	11,7%
Jöllenbeck	5,2%	3,3%	6,3%	18,6%	30,1%	10,8%	15,2%	10,4%
Mitte	6,1%	2,3%	6,5%	35,7%	26,3%	7,8%	11,3%	4,1%
Schildesche	4,4%	1,5%	9,1%	24,9%	25,6%	9,9%	13,3%	11,3%
Senne	8,2%	3,9%	3,5%	14,5%	29,3%	6,6%	16,8%	17,2%
Sennestadt	7,2%	2,8%	6,4%	15,9%	23,1%	8,0%	18,3%	18,3%
Stieghorst	3,9%	2,3%	7,1%	22,3%	24,2%	8,7%	13,5%	18,1%
Bielefeld	5,8%	2,8%	6,7%	22,0%	27,8%	8,9%	14,5%	11,5%

Abb. 4-4 Altersstruktur nach Stadtbezirk
(Auswertung auf Personenebene)

In circa 10 % der befragten Haushalte leben Kinder, die jünger als sechs Jahre sind (insgesamt 200 Kinder unter sechs Jahren). Davon lebt in den meisten Haushalten ein Kind, das unter sechs Jahren ist, Haushalte mit zwei oder mehr Kindern unter sechs Jahren sind weniger vorhanden. Da das Mobilitätsverhalten von Kindern unter sechs Jahren zum größten Teil fremdbestimmt ist, wurden die durchgeführten Wege nicht im Wegeprotokoll abgefragt und sind somit nicht in der vorliegenden Auswertung betrachtet worden.

Stadtbezirk	Kein Kind	1 Kind	2 Kinder	3 Kinder und mehr
Brackwede	89,4%	6,2%	4,3%	0,0%
Dornberg	93,8%	3,9%	2,3%	0,0%
Gadderbaum	90,6%	5,1%	4,3%	0,0%
Heepen	92,4%	5,5%	2,1%	0,0%
Jöllenbeck	92,0%	3,5%	3,5%	0,9%
Mitte	91,0%	6,9%	2,1%	0,0%
Schildesche	95,9%	3,1%	0,5%	0,5%
Senne	84,0%	13,2%	1,9%	0,9%
Sennestadt	84,4%	7,8%	5,2%	2,6%
Stieghorst	80,2%	16,8%	3,0%	0,0%
Bielefeld	90,3%	6,7%	2,7%	0,3%

Abb. 4-5 Kinder unter 6 Jahren im Haushalt nach Stadtbezirk
(Auswertung auf Haushaltsebene, Kinder unter 6 Jahren)

4.4 Berufstätigkeit

Von den teilnehmenden Personen sind im stadtweiten Durchschnitt 52,2 % berufstätig, nicht berufstätig sind 30,5 % der Befragten und 17,2 % befinden sich in Ausbildung. In den Stadtbezirken sind teils größere Unterschiede zu beobachten. In Brackwede, Dornberg, Heepen, Jöllenbeck, Senne, Sennestadt und Stieghorst liegt der Anteil der Nichtberufstätigen über dem städtischen Durchschnitt. In Gadderbaum, Mitte und Schildesche liegt er darunter. Dafür sind in Dornberg, Gadderbaum, Mitte und Schildesche die Anteile der Schülerinnen und Schüler sowie Studierende höher als im städtischen Durchschnitt. Der höchste Anteil an Berufstätigen lässt sich in Mitte mit 62,8 % verzeichnen, während der Anteil der sich in Ausbildung befindlichen Personen mit 21,3 % in Schildesche am höchsten liegt.

Stadtbezirk	Berufstätig	nicht berufstätig	in Ausbildung
Brackwede	52,8%	31,6%	15,6%
Dornberg	43,4%	37,8%	18,8%
Gadderbaum	54,3%	27,7%	18,1%
Heepen	50,9%	35,8%	13,3%
Jöllenbeck	54,8%	31,5%	13,6%
Mitte	62,8%	18,1%	19,0%
Schildesche	52,2%	26,5%	21,3%
Senne	46,1%	36,7%	17,2%
Sennestadt	45,7%	38,3%	16,0%
Stieghorst	42,0%	41,7%	16,4%
Bielefeld	52,2%	30,5%	17,2%

Abb. 4-6 Berufstätigkeit nach Stadtbezirk
(Auswertung auf Personenebene)

4.5 Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung

Für eine statistische Auswertung ist ein Abgleich der Stichprobe mit der Grundgesamtheit von hoher Relevanz. Die Grundgesamtheit umfasst die in den Stadtbezirken Bielefelds lebende Bevölkerung zur Zeit der Erhebung. Die vorliegende Stichprobe weist Unterschiede gegenüber der Grundgesamtheit der einzelnen Stadtbezirke sowie der Gesamtstadt auf. Dies gilt insbesondere für die Faktoren Haushaltsgröße und Altersstruktur. Die Ursachen für diese Unterschiede, die bereits in anderen Befragungen beobachtet wurden, sind vielfältig. So nehmen erfahrungsgemäß etwa 2-Personen-Haushalte häufiger an Befragungen teil als 1-Personen-Haushalte. Damit unterschiedliche Teilnahmebereitschaften kein falsches Bild über die gesamtstädtische Verteilung von Altersgruppen, Haushaltsgrößen etc. liefern, muss die Stichprobe mittels Gewichtungsfaktoren an die Grundgesamtheit der Bevölkerung angepasst werden.

Beim Vergleich der Haushaltsgrößen der Stichprobe mit der Grundgesamtheit wird offensichtlich, dass die 2-Personen-Haushalte in der Stichprobe überrepräsentiert sind. Hingegen sind die 1-Person-Haushalte unterrepräsentiert. Die Bildung eines Gewichtungsfaktors „Haushaltsgröße“ war dementsprechend erforderlich.

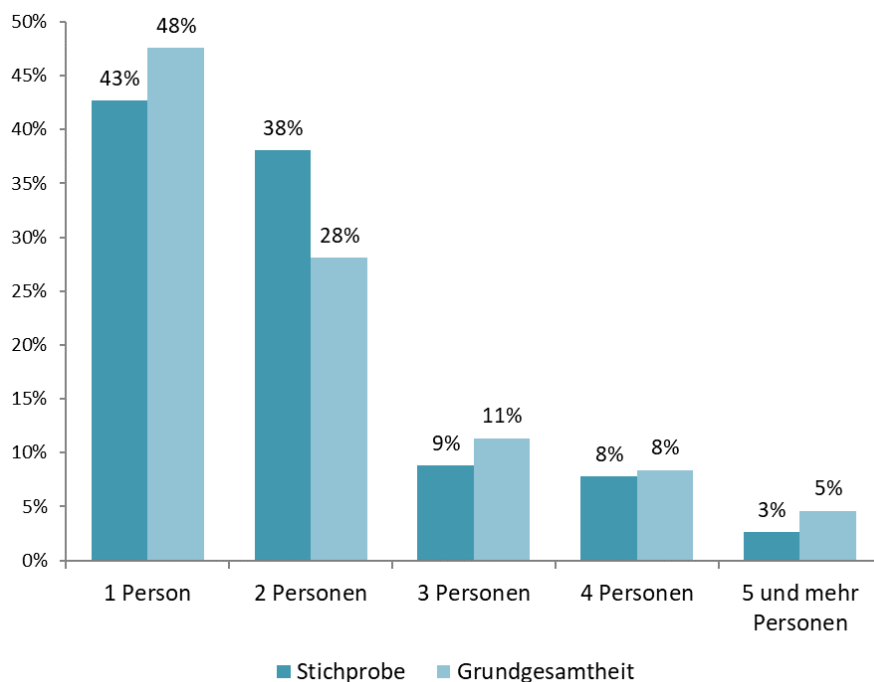


Abb. 4-7 Haushaltsgrößenvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Des Weiteren wurde der Datensatz nach dem Alter der befragten Personen gewichtet. Es zeigt sich, dass vor allem die älteren Personen in der Befragung überrepräsentiert sind. So liegt beispielsweise der Anteil der Teilnehmenden in der Altersklasse 65-74 Jahre deutlich über dem der Grundgesamtheit. Auf der anderen Seite haben, verglichen mit dem Anteil der Grundgesamtheit, vor allem zu wenig junge Erwachsene zwischen 18 und 24 Jahren sowie Kinder und Jugendliche zwischen 6 und 14 Jahren an der Befragung teilgenommen. Ein Abgleich mit der Grundgesamtheit in Form eines Gewichtungsfaktors „Alterskohorte“ war auch in diesem Fall unabdingbar.

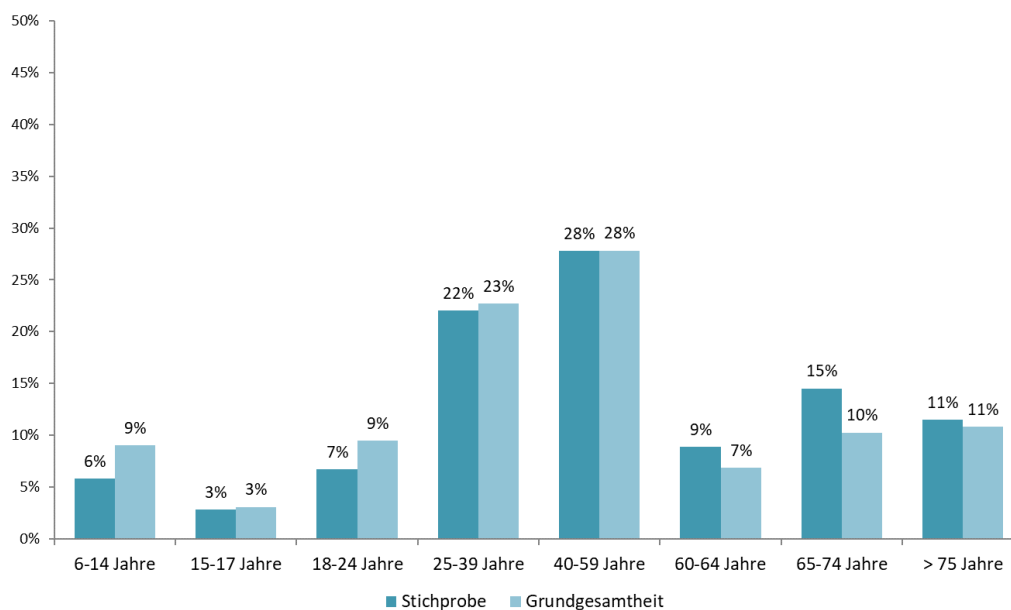


Abb. 4-8 Altersstrukturvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit
(Auswertung auf Personenebene)

Im Vergleich zur Grundgesamtheit zeigen sich bei der Geschlechterverteilung in der Stichprobe nur geringe Abweichungen. Dennoch ist auch bei diesem Faktor eine geschlechterspezifische Gewichtung errechnet worden.¹⁹

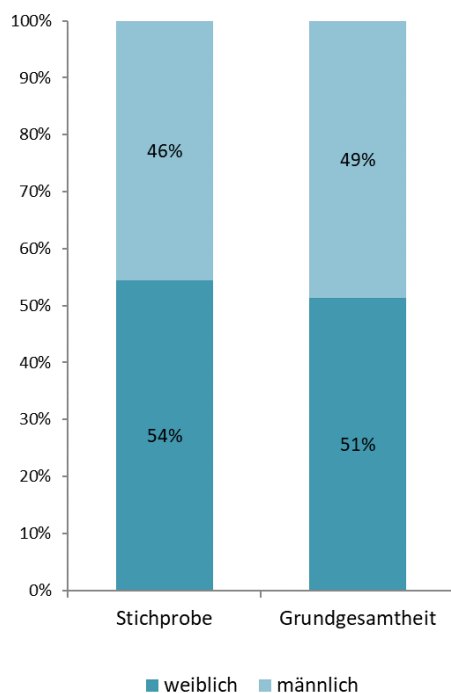


Abb. 4-9 Vergleich der Geschlechterverteilung Stichprobe – Grundgesamtheit
(Auswertung auf Personenebene)

4.6 Gewichtung nach Haushaltsgröße, Geschlecht und Altersstruktur

Bei der Auswertung der Basisdaten der Stichprobe wurde ersichtlich, dass Abweichungen von der Grundgesamtheit und der Stichprobe in Bezug auf Geschlecht, Alter und Haushaltsgröße bestehen. Eine Gewichtung des Datensatzes nach diesen drei Kriterien ist daher unerlässlich, um die festgestellte Verzerrung der Stichprobe auszugleichen. Der Mittelwert dieser drei Gewichtungsfaktoren wurde auf die nachfolgenden Auswertungen angewandt. Außerdem erfolgte als zusätzlicher Faktor die Hochrechnung auf Grundlage der Einwohnerzahlen der Stadtbezirke Bielefelds. Alle nachfolgenden Abbildungen und Aussagen beruhen auf gewichteten Fällen. Durch die vorgenommene Gewichtung kann es in den angezeigten Fallzahlen zu geringen Unterschieden kommen.

¹⁹ Auch wenn in den Abbildungen des Kapitels 4.5 die Gegenüberstellung der Stichprobe und der Grundgesamtheit auf Gesamtstadtebene dargestellt ist, erfolgt die rechnerische Gewichtung des Datensatzes mittels der drei Faktoren Haushaltsgröße, Alter und Geschlecht jeweils auf Ebene der Stadtbezirke.

5 Mobilitätsvoraussetzungen

Die Untersuchung der Mobilitätsvoraussetzungen beschäftigt sich mit der Analyse der Verkehrsmittelverfügbarkeiten und der Fahrzeugausstattung der Haushalte. Außerdem werden die Mobilitätsvoraussetzungen der befragten Personen näher beleuchtet sowie das Nutzungsverhalten, beispielsweise im Hinblick auf Carsharing, genauer analysiert.

5.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Der Besitz und die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln sowie Nutzungsberechtigungen (bspw. für den ÖPNV) bestimmen wesentlich die Verkehrsmittelwahl der Nutzenden im Verkehrssystem. In der Folge sind die Verkehrsmittelverfügbarkeiten stadtbezirksbezogen ausgewertet.

5.1.1 Motorisierung

Insgesamt 82 % der befragten Haushalte in Bielefeld besitzen mindestens einen Pkw, somit verfügen die übrigen 17 % der Haushalte über keinen eigenen Pkw im Haushalt. 20 % der Haushalte gaben an, zwei oder mehr Autos zu besitzen. Die mittlere Besitzquote je Haushalt beträgt 1,10 Pkw. Damit liegt sie minimal höher als 2017, hier betrug sie 1,09 Pkw/Haushalt. Insgesamt liegt der Autobesitz in Bielefeld höher als im bundesweiten Durchschnitt. Deutschlandweit verfügen rund 77 % der Haushalte mindestens einen eigenen Pkw²⁰.

Hinsichtlich E-Pkw gaben 7 % der Haushalte an, ein derartiges Fahrzeug zu besitzen, die mittlere Besitzquote liegt bei 0,07 E-Pkw je Haushalt. Dagegen liegt die mittlere Motorrad- und Krad-Besitzquote je Haushalt bei 0,15. 89 % der Haushalte gaben an, kein derartiges Fahrzeug zu besitzen, in knapp 8 % der Haushalte ist eines verfügbar und in knapp 3 % der Haushalte zwei oder mehr. Im Gegensatz zu vergleichbaren Städten ist die Besitzquote beispielsweise in Gütersloh mit 10 % leicht höher.

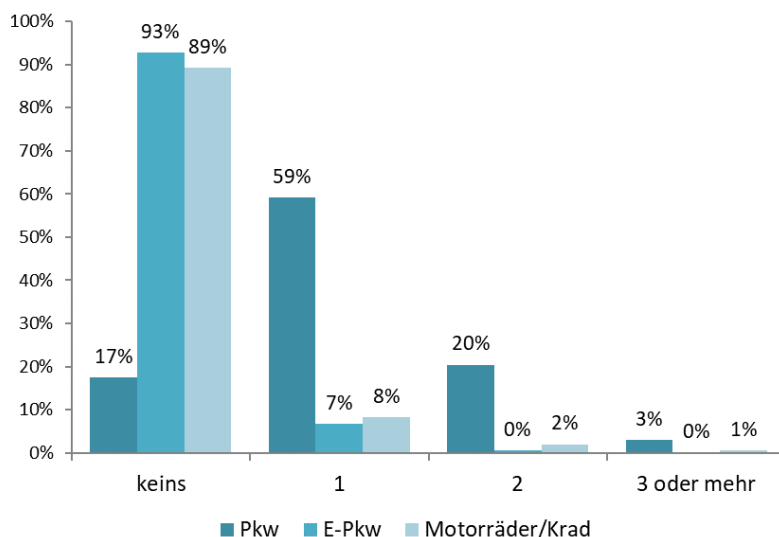


Abb. 5-1 Anzahl Pkw, E-Pkw und Motorräder/Krad je Haushalt
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Der Pkw-Besitz je Haushalt unterscheidet sich unter anderem nach den räumlichen Gegebenheiten der Stadtbezirke. Hierbei sind ÖPNV-Anschluss und Versorgungsstruktur von großer Bedeutung. Darüber hinaus spielen die Sozialstruktur und ökonomische Faktoren eine wichtige Rolle. So weisen die in Mitte

²⁰ Quelle: Mobilität privater Haushalte, Stichtag 01.01.2022. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2023

wohnhaften Haushalte die geringste Pkw-Besitzquote mit 0,83 Pkw je Haushalt auf. Dementsprechend liegt dort der Anteil der Haushalte mit am höchsten, die über keinen Pkw verfügen. Im Stadtbezirk Jöllenbeck hingegen liegt die Besitzquote mit 1,56 Pkw je Haushalt deutlich über dem stadtweiten Durchschnitt.

Der Motorisierungsgrad der Bielefelder Bevölkerung liegt gemäß den vorliegenden Haushaltsdaten bei 607 Pkw je 1.000 Einwohnern. Im bundesweiten Durchschnitt beträgt der durchschnittliche Motorisierungsgrad 579 Pkw je 1.000 Einwohner²¹. Im Vergleich der Stadtbezirke weist Jöllenbeck mit 816 Fahrzeugen je 1.000 Einwohner den höchsten Wert auf, Mitte mit 511 Fahrzeugen hingegen den geringsten.²²

Stadtbezirk	kein Pkw	1 Pkw	2 Pkw	3 oder mehr Pkw	Pkw je Haushalt	Pkw je 1.000 EW
Brackwede	13%	61%	23%	3%	1,16	626
Dornberg	15%	56%	23%	6%	1,23	564
Gadderbaum	27%	55%	18%	1%	0,94	545
Heepen	11%	56%	27%	5%	1,31	702
Jöllenbeck	3%	49%	38%	10%	1,56	816
Mitte	27%	64%	8%	1%	0,83	511
Schildesche	29%	53%	18%	1%	0,91	528
Senne	8%	56%	30%	6%	1,33	692
Sennestadt	7%	68%	23%	2%	1,20	642
Stieghorst	9%	61%	25%	4%	1,25	653
Bielefeld	17%	59%	20%	3%	1,10	607

Abb. 5-2 Anzahl Pkw je Haushalt und Stadtbezirk
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Hinsichtlich der E-Fahrzeuge fällt die Besitzquote mit 0,08 Fahrzeugen je Haushalt im Vergleich zu herkömmlichen Pkw gering aus. Insbesondere im Stadtbezirk Schildesche ist die Anzahl an E-Pkw mit maximal 23 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner niedrig. Die höchste E-Pkw-Besitzquote weist der Stadtbezirk Jöllenbeck auf. Dort liegt die Besitzquote bei 105 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner.

²¹ Quelle: Mobilität privater Haushalte, Stichtag 01.01.2022. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2023

²² Die vorliegenden Motorisierungsgrade können von den städtischen statistischen Daten hinsichtlich der Kraftfahrzeugdichte abweichen.

Stadtbezirk	kein E-Pkw	1 E-Fahrzeug	2 E-Fahrzeuge	E-Fahrzeug je Haushalt	E-Fahrzeug je 1.000 EW
Brackwede	93%	7%	0%	0,07	38
Dornberg	92%	8%	0%	0,08	37
Gadderbaum	92%	8%	0%	0,08	46
Heepen	91%	8%	1%	0,10	54
Jöllenbeck	84%	13%	3%	0,20	105
Mitte	95%	4%	0%	0,05	31
Schildesche	96%	3%	0%	0,04	23
Senne	93%	7%	0%	0,07	36
Sennestadt	85%	15%	0%	0,15	80
Stieghorst	93%	7%	0%	0,07	37
Bielefeld	93%	7%	0%	0,08	44

Abb. 5-3 Anzahl E-Fahrzeuge je Haushalt und Stadtbezirk
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Während die Anzahl der privaten Pkw je Haushalt in Bielefeld bei 1,10 liegt, ist die Besitzquote der Motorräder/Krads oder Mofas je Haushalt im stadtweiten Durchschnitt mit 0,14 wesentlich geringer. Überdurchschnittlich viele Motorräder/Krads oder Mofas weist der Stadtbezirk Stieghorst auf, in Dornberg und Gadderbaum sind dagegen kaum Motorräder/Krads oder Mofas vorhanden.

Stadtbezirk	kein Krad	1 Krad	2 Krads	3 oder mehr Krads	Krad je Haushalt	Krad je 1.000 EW
Brackwede	87%	11%	1%	1%	0,17	92
Dornberg	95%	4%	1%	0%	0,06	28
Gadderbaum	96%	2%	1%	1%	0,06	35
Heepen	84%	9%	6%	1%	0,24	129
Jöllenbeck	90%	10%	1%	0%	0,11	58
Mitte	92%	7%	1%	0%	0,10	62
Schildesche	92%	6%	2%	0%	0,10	58
Senne	91%	7%	1%	1%	0,11	57
Sennestadt	88%	11%	1%	0%	0,13	70
Stieghorst	75%	19%	5%	1%	0,31	162
Bielefeld	89%	8%	2%	1%	0,14	77

Abb. 5-4 Anzahl Motorräder/-roller /Mofas je Haushalt und Stadtbezirk
(Auswertung auf Haushaltsebene)

5.1.2 Besitz von Fahrrädern

86 % aller befragten Haushalte steht mindestens ein Fahrrad zur Verfügung, demzufolge besitzen rund 14 % aller Haushalte kein Fahrrad. Zwei oder mehr Fahrräder besitzen insgesamt 56 % aller Haushalte. Im Vergleich zu den Ergebnissen aus 2017 verfügen mehr Haushalte über ein Fahrrad (Anteil der Haushalte ohne Fahrrad 2017: 28 %). Mit 86 % Fahrradbesitz weist Bielefeld im Vergleich zu den bundesweiten Werten eine höhere Besitzquote auf. Deutschlandweit verfügen mehr als 78 % über ein Fahrrad²³.

²³ Quelle: Mobilität privater Haushalte, Stichtag 01.01.2022. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2023

Neben herkömmlichen Fahrrädern ist auch der Besitz von elektrisch betriebenen Pedelecs oder E-Bikes²⁴ mittlerweile häufiger verbreitet. Im Vergleich mit den Ergebnissen aus 2017 ist im Bereich des E-Bikes/Pedelec-Besitzes eine Steigerung erkennbar: Während die durchschnittliche Besitzquote 2017 noch bei 0,15 E-Bikes/Pedelecs pro Haushalt lag beträgt sie 2022 0,36 E-Bikes/Pedelecs pro Haushalt. In 27 % der Haushalte steht ein solches Verkehrsmittel zur Verfügung. E-Scooter sind hingegen wenig verbreitet. Hier besitzen nur 2 % der Haushalte ein solches Verkehrsmittel.

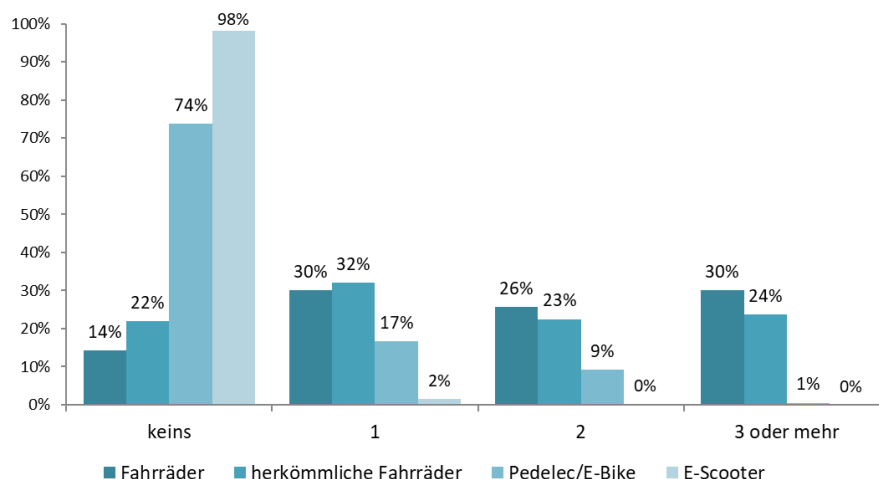


Abb. 5-5 Anzahl Fahrräder, E-Bikes/Pedelec und E-Scooter je Haushalt
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Der durchschnittliche Haushalt in Bielefeld besitzt 2,01 Fahrräder. Dies entspricht 1.109 Fahrräder je 1.000 Einwohner. Hinsichtlich der einzelnen Stadtbezirke zeigen sich Unterschiede in der Fahrradbesitzquote. Während die Besitzquote in Senne bei 1,83 Fahrräder je Haushalt weit unter dem stadtweiten Durchschnitt liegt, ist die Quote in Dornberg, Jöllenbeck, Gadderbaum und Heepen mit Besitzquoten zwischen 2,13 und 2,22 Fahrrädern je Haushalt erhöht.

Stadtbezirk	kein Rad	1 Rad	2 Räder	3 oder mehr Räder	Rad je Haushalt	Rad je 1.000 EW
Brackwede	12%	33%	24%	31%	1,94	1.047
Dornberg	24%	16%	25%	35%	2,20	1.009
Gadderbaum	16%	27%	22%	35%	2,13	1.234
Heepen	15%	25%	24%	35%	2,14	1.147
Jöllenbeck	13%	24%	28%	36%	2,22	1.161
Mitte	11%	36%	27%	26%	1,96	1.207
Schildesche	13%	32%	25%	29%	2,00	1.160
Senne	18%	33%	22%	27%	1,83	952
Sennestadt	15%	34%	23%	29%	1,92	1.028
Stieghorst	19%	19%	31%	30%	1,90	993
Bielefeld	14%	30%	26%	30%	2,01	1.109

Abb. 5-6 Anzahl Fahrräder je Haushalt und Stadtbezirk
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Hinsichtlich des Besitzes von herkömmlichen Fahrrädern liegt die durchschnittliche Besitzquote bei 1,68 Fahrrädern je Haushalt. Insgesamt sind in Bottrop 927 herkömmliche Fahrräder je 1000 Einwohner

²⁴ Pedelec: Fahrrad mit elektrischer Tretunterstützung, bis 25 km/h, keine Versicherung und Führerschein erforderlich; E-Bike: Fahrrad mit elektrischem Antrieb, bis 45 km/h, Versicherung und Führerschein erforderlich

vorhanden. Im Vergleich der Stadtbezirke besitzen Brackwede und Senne (je 1,57 Fahrräder je Haushalt) die geringsten Besitzquoten. In Heepen und Mitte hingegen sind die höchsten Besitzquoten vorhanden (1,82 und 1,75 Fahrräder je Haushalt).

Stadtbezirk	Kein herkömmliches Rad	1 herkömmliches Rad	2 herkömmliche Räder	3 oder mehr herkömmliche Räder	herkömmliches Rad je Haushalt	herkömmliches Rad je 1.000 EW
Brackwede	20%	35%	23%	22%	1,57	847
Dornberg	32%	23%	20%	25%	1,62	743
Gadderbaum	26%	26%	20%	27%	1,70	985
Heepen	24%	27%	22%	27%	1,82	976
Jöllennebeck	28%	25%	21%	26%	1,67	873
Mitte	16%	37%	24%	22%	1,75	1078
Schildesche	18%	35%	23%	24%	1,71	992
Senne	25%	34%	20%	21%	1,57	817
Sennestadt	23%	35%	17%	24%	1,62	867
Stieghorst	29%	22%	25%	24%	1,54	805
Bielefeld	22%	32%	23%	24%	1,68	927

Abb. 5-7 Anzahl herkömmlicher Fahrräder je Haushalt und Stadtbezirk
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Im Hinblick auf die Besitzquote von Pedelecs und E-Bikes weist jeder Haushalt durchschnittlich 0,36 Pedelecs bzw. E-Bikes auf gesamtstädtischer Ebene auf. Dies entspricht 199 Pedelecs bzw. E-Bikes je 1.000 Einwohner. In den Stadtbezirken Dornberg und Jöllennebeck liegt die Quote mit 0,57 und 0,60 Pedelecs bzw. E-Bikes über dem städtischen Durchschnitt. In Mitte ist die Quote am niedrigsten.

Stadtbezirk	kein E-Bike	1 E-Bike	2 E-Bikes	3 oder mehr E-Bikes	E-Bike je Haushalt	E-Bike je 1.000 EW
Brackwede	69%	20%	9%	1%	0,42	227
Dornberg	63%	20%	15%	3%	0,57	261
Gadderbaum	65%	27%	6%	2%	0,44	255
Heepen	72%	18%	10%	0%	0,38	204
Jöllennebeck	60%	22%	17%	1%	0,60	314
Mitte	81%	14%	5%	0%	0,23	142
Schildesche	79%	12%	8%	1%	0,31	180
Senne	76%	16%	8%	0%	0,32	167
Sennestadt	73%	14%	13%	0%	0,40	214
Stieghorst	68%	16%	16%	0%	0,48	251
Bielefeld	74%	17%	9%	1%	0,36	199

Abb. 5-8 Anzahl Pedelecs/E-Bikes je Haushalt und Stadtbezirk
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Bezüglich der E-Scooter lässt sich eine gesamtstädtische Quote von durchschnittlich 0,02 E-Scootern je Haushalt verzeichnen. Dies entspricht 11 E-Scootern je 1.000 Einwohner. Dementsprechend gering fällt die Anzahl an E-Scootern in den einzelnen Stadtbezirken aus. Die höchste Besitzquote liegt im Stadtbezirk Brackwede mit 0,03 E-Scootern je Haushalt vor, die niedrigste im Stadtbezirk Sennestadt.

Stadtbezirk	kein E-Scooter	1 E-Scooter	2 E-Scooter	3 oder mehr E-Scooter	E-Scooter je Haushalt	E-Scooter je 1.000 EW
Brackwede	98%	1%	0%	0%	0,03	16
Dornberg	98%	1%	1%	0%	0,03	14
Gadderbaum	98%	2%	0%	0%	0,02	12
Heepen	98%	2%	0%	0%	0,02	11
Jöllenbeck	99%	1%	0%	0%	0,01	5
Mitte	98%	2%	0%	0%	0,02	12
Schildesche	98%	2%	0%	0%	0,02	12
Senne	99%	1%	0%	0%	0,01	5
Sennestadt	100%	0%	0%	0%	0,00	0
Stieghorst	99%	0%	1%	0%	0,02	10
Bielefeld	99%	2%	0%	0%	0,02	11

Abb. 5-9 Anzahl E-Scooter je Haushalt und Stadtbezirk
(Auswertung auf Haushaltsebene)

5.2 ÖPNV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz

Ein wichtiger Aspekt im Rahmen der Mobilitätserhebung befasst sich mit dem Besitz von Zeitkarten für den ÖPNV und dem Führerschein. Beides hat einen wesentlichen Einfluss auf das Mobilitätsgeschehen. Die Besitzquoten geben einen ersten Hinweis darauf, welcher Anteil der Befragten möglicherweise auf das Auto oder den ÖPNV angewiesen ist bzw. wer tendenziell wahlfrei in seiner Verkehrsmittelnutzung ist.

5.2.1 ÖPNV-Zeitkartenbesitz

Ca. 28 % der befragten Personen in Bielefeld besitzen eine Zeitkarte für Busse und Bahnen (Schülerticket, Wochen-, Monats-, Jahreskarte etc.). Zeitkartenbesitzer sind dauerhafte Kunden des ÖPNV-Systems. Zumeist nutzen sie den ÖPNV auf dem Weg zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte. Sie haben andere Bedürfnisse und Anforderungen an den ÖPNV als Gelegenheits- und Freizeitnutzende. Im Vergleich zu den Ergebnissen aus 2017 ist der ÖPNV-Zeitkartenbesitz insgesamt um zwei Prozentpunkte gestiegen.

Der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer ist häufig in den Stadtbezirken mit einem breiten ÖPNV-Angebot (Bus- und Stadtbahn- sowie Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Anschluss) tendenziell höher als in solchen mit einem ÖPNV-Grundangebot (Anschluss an den Busverkehr). Anschluss an das SPNV-Netz besteht über den Hauptbahnhof Bielefeld im innerstädtischen Bereich sowie über mehrere Bahnhöfe in den Stadtbezirken Heepen, Mitte, Stieghorst, Sennestadt, Senne und Brackwede. Im Stadtbezirk Jöllenbeck und (aktuell noch) in Sennestadt gibt es keinen Anschluss an das Stadtbahnnetz. Eine Anbindung an das Busnetz besteht in allen Stadtbezirken. Für den Zeitkartenbesitz spielen darüber hinaus weitere Faktoren eine Rolle, wie etwa das Angebot an Schulen, da v. a. Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende eine ÖPNV-Zeitkarte besitzen. So ergibt sich eine große Bandbreite der stadtweiten ÖPNV-Zeitkarten-Besitzquoten, diese reicht von 17 % in Jöllenbeck bis zu 42 % in Schildesche.

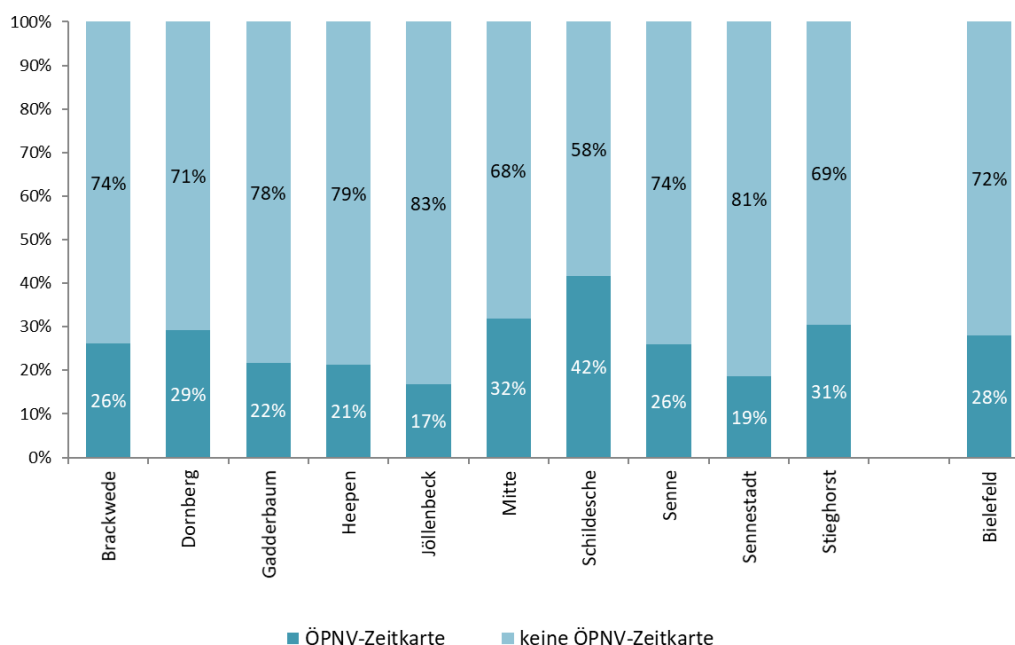


Abb. 5-10 Zeitkartenbesitz nach Stadtbezirk
(Auswertung auf Personenebene)

Der höchste Anteil an Zeitkartenbesitzern ist mit 86 % bei der Personengruppe der Studentinnen und Studenten zu beobachten. Ein ebenfalls hoher Anteil an ÖPNV-Zeitkartenbesitzern ist in den Gruppen der Schülerinnen und Schülern (53 %) sowie bei den Auszubildenden (48 %) zu verzeichnen. Die übrigen

Berufstätigkeitsgruppen sind zu einem wesentlich geringeren Anteil im Besitz von ÖPNV-Zeitkarten. Die niedrigste Besitzquote liegt bei vorübergehend freigestellten Personen (14 %), Vollzeitbeschäftigten (17%), Rentner/innen bzw. Pensionär/innen (18 %), sowie Hausfrauen bzw. -männern (19 %) vor.

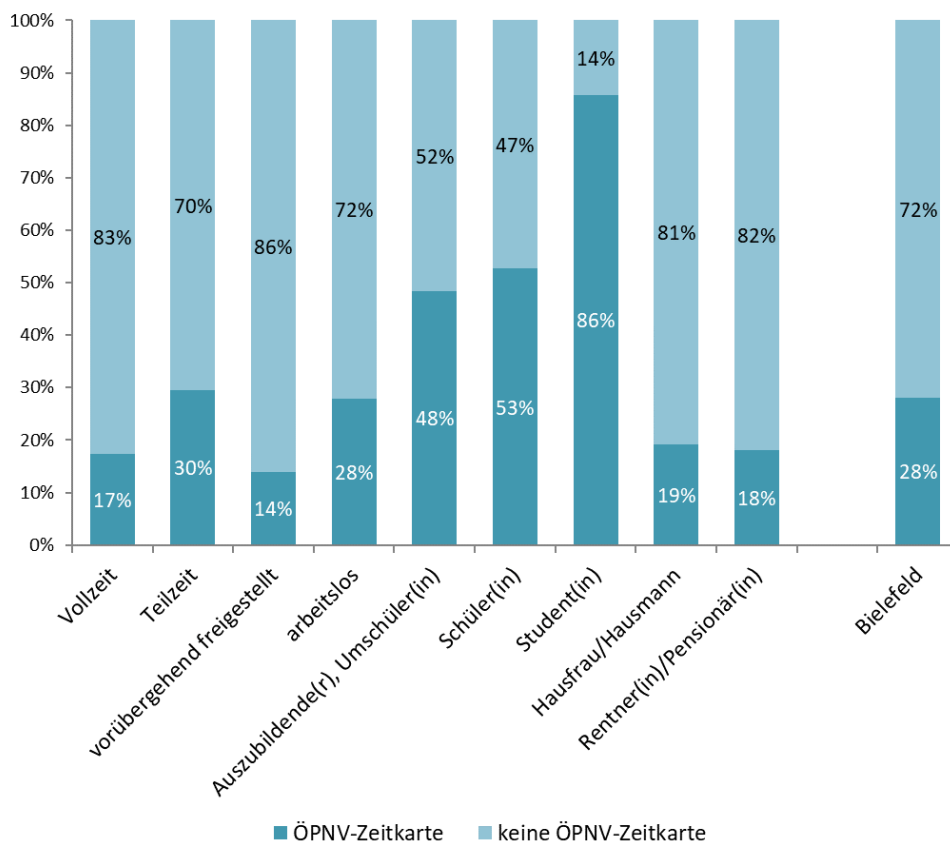


Abb. 5-11 Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit
(Auswertung auf Personenebene)

Der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer nimmt mit zunehmendem Alter der befragten Personen deutlich ab. Während in der Altersklassen der 15-17-Jährigen rund 61 % der Personen, sowie in der Gruppe der jungen Erwachsenen im Alter von 18-24 Jahren sogar 70 % der Personen eine Zeitkarte besitzt (vorrangig Schülerinnen/Schüler und Studentinnen/Studenten), beträgt die Quote in den Altersklassen ab einem Alter von 40 Jahren weniger als 20 %.

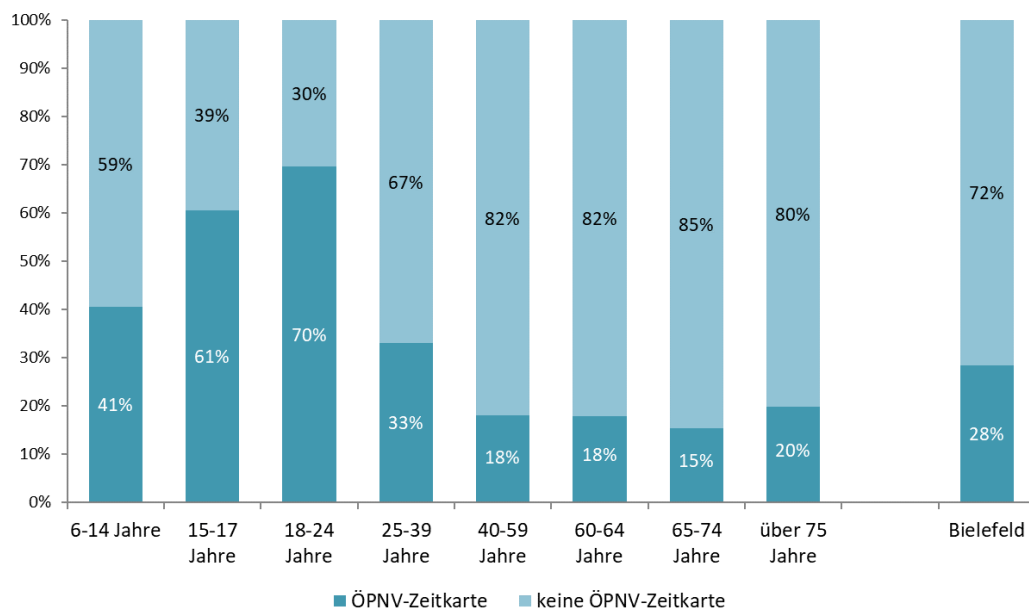


Abb. 5-12 Zeitkartenbesitz nach Altersklasse
(Auswertung auf Personenebene)

Ein wesentlicher Faktor für die Nutzung des ÖPNV ist die Erreichbarkeit der Haltestellen. Gesamtstädtisch haben die Teilnehmenden angegeben, dass sich die nächste Bus- oder Straßenbahnhaltestelle durchschnittlich in 301 Metern Entfernung befindet bzw. in ca. 5 Minuten fußläufig erreichbar ist. Der nächste Bahnhof sei hingegen durchschnittlich ca. 1,5 km entfernt bzw. in ca. 15 Minuten zu Fuß zu erreichen. Hierbei handelt es sich um Schätzwerte der Teilnehmenden an der Befragung, die mit einem großen Unsicherheitsfaktor verbunden sind. Dennoch kann der Stadtbezirksvergleich herangezogen werden, um die (subjektive) ÖPNV-Erreichbarkeit zu bewerten und gegenüberzustellen.

Gravierende Unterschiede bezüglich der eingeschätzten Entfernung zu den Haltestellen des Busverkehrs sind im Vergleich der Stadtbezirke nicht festzustellen. Die größte Entfernung liegt im Stadtbezirk Jöllenbeck mit rund 450 Metern vor, die geringste in Schildesche mit 228 Metern. Hinsichtlich der Erreichbarkeit der Haltestellen des SPNV weisen die Entfernung der einzelnen Stadtbezirke teils große Unterschiede auf. Im Vergleich wird im Stadtbezirk Jöllenbeck mit mehr als 3,9 km die größte Distanz angegeben. Im Gegensatz dazu ist die Entfernung in Mitte mit weniger als 700 Metern Distanz am kürzesten.

Stadtbezirk	Entfernung zur nächsten Bushaltestelle in Meter	Entfernung zur nächsten Bushaltestelle in Minuten (zu Fuß)	Entfernung zum nächsten Bahnhof in Metern	Entfernung zum nächsten Bahnhof in Minuten (zu Fuß)
Brackwede	349	5	1.509	17
Dornberg	256	4	2.504	24
Gadderbaum	265	4	965	12
Heepen	365	6	3.026	26
Jöllenbeck	451	7	3.924	36
Mitte	231	4	681	9
Schildesche	228	4	943	10
Senne	333	5	1.569	20
Sennestadt	346	6	2.976	31
Stieghorst	310	5	1.243	13
Bielefeld	301	5	1.538	15

Abb. 5-13 ÖPNV-Erreichbarkeit (Schätzung der teilnehmenden Haushalte)
(Auswertung auf Haushaltsebene)

5.2.2 9-Euro-Ticket

Vom 01.06.2022 bis zum 31.08.2022 bestand die Möglichkeit, für 9 Euro ein bundesweit gültiges Monatsticket für den ÖPNV zu erwerben. Das sogenannte 9-Euro-Ticket war Teil des Energie-Entlastungspakets der Bundesregierung als Ausgleichsmaßnahme zu gestiegenen Lebenshaltungskosten. Zudem sollte ein Anreiz für den Umstieg auf den ÖPNV geschaffen werden. Das 9-Euro-Ticket wurde bundesweit insgesamt rund 52 Millionen Mal verkauft.²⁵

Im Rahmen der Erhebung wurde abgefragt, ob das 9-Euro-Ticket das Interesse am ÖPNV geweckt oder gesteigert habe. 53 % der Bielefelder Einwohnerinnen und Einwohnern gaben an, dass infolge des 9-Euro-Tickets ein höheres Interesse zum Kauf einer Zeitkarte entstanden ist, entsprechend ist dies bei 47 % nicht der Fall gewesen. Im Vergleich der Stadtbezirke liegen die höchsten Anteile in Mitte, Brackwede, Gadderbaum und Sennestadt. Senne weist mit 37 % den niedrigsten Anteil auf.

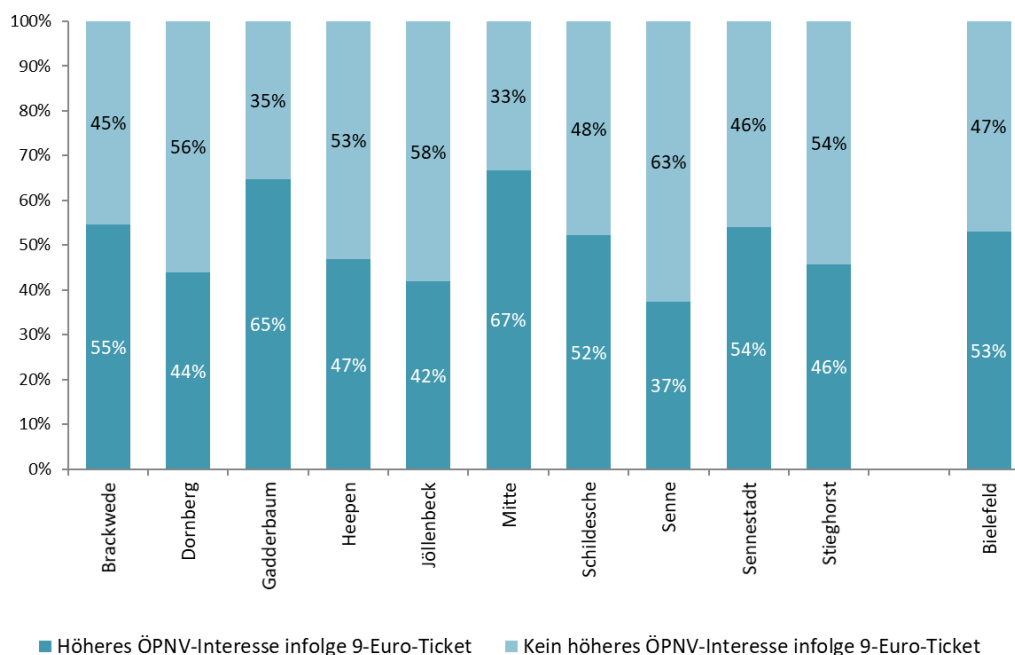


Abb. 5-14 Interesse am ÖPNV infolge des 9-Euro-Ticket nach Stadtbezirk
(Auswertung auf Personenebene)

Im Hinblick auf die Berufstätigkeit lässt sich feststellen, dass insbesondere bei Arbeitslosen (65 %) und Auszubildenden (64 %) durch das 9-Euro-Ticket ein höheres Interesse am ÖPNV besteht. Ein geringeres Interesse zeigt sich bei der Gruppe der Rentnerinnen und Rentner bzw. den Pensionärinnen und Pensionären.

²⁵ Quelle: Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (2022): 9-Euro-Ticket 52 Millionen Mal verkauft.

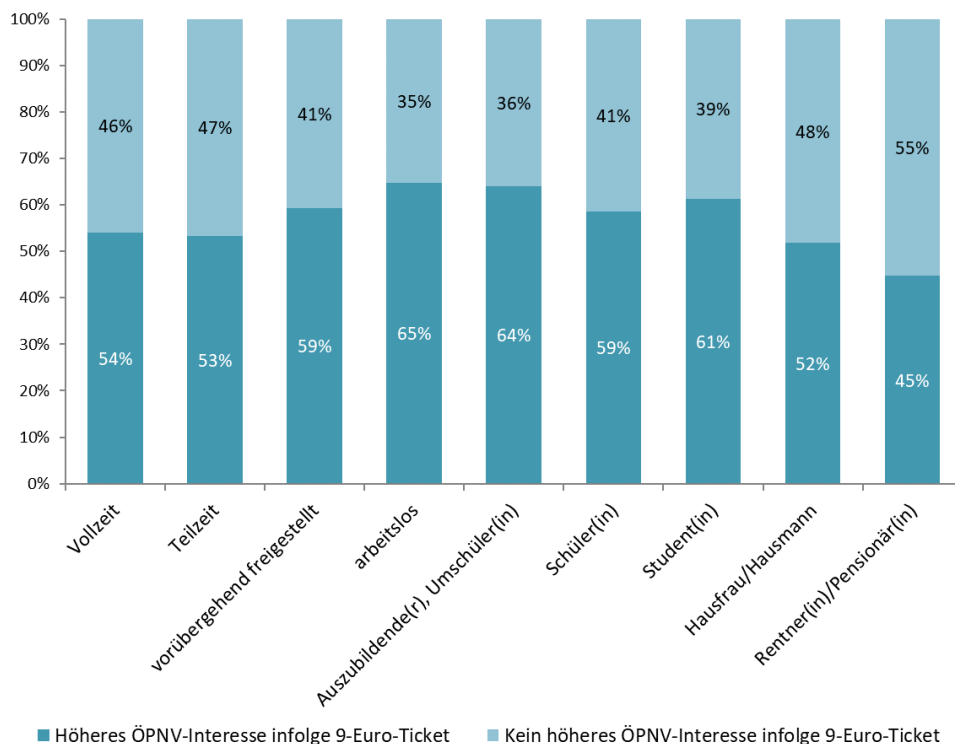


Abb. 5-15 Interesse am ÖPNV infolge des 9-Euro-Ticket nach Berufstätigkeit
(Auswertung auf Personenebene)

Das Interesse am ÖPNV infolge des 9-Euro-Tickets nimmt mit zunehmendem Alter ab. Während in der Altersklasse der 15 bis 17-Jährigen der Anteil bei 79 % liegt, sinkt die Quote ab 25 Jahren auf 65 %. Ab einem Alter von 60 Jahren sinkt der Anteil weiter auf 47 %. Der geringste Anteil liegt mit 33 % in der Altersklasse ab 75 Jahren vor.

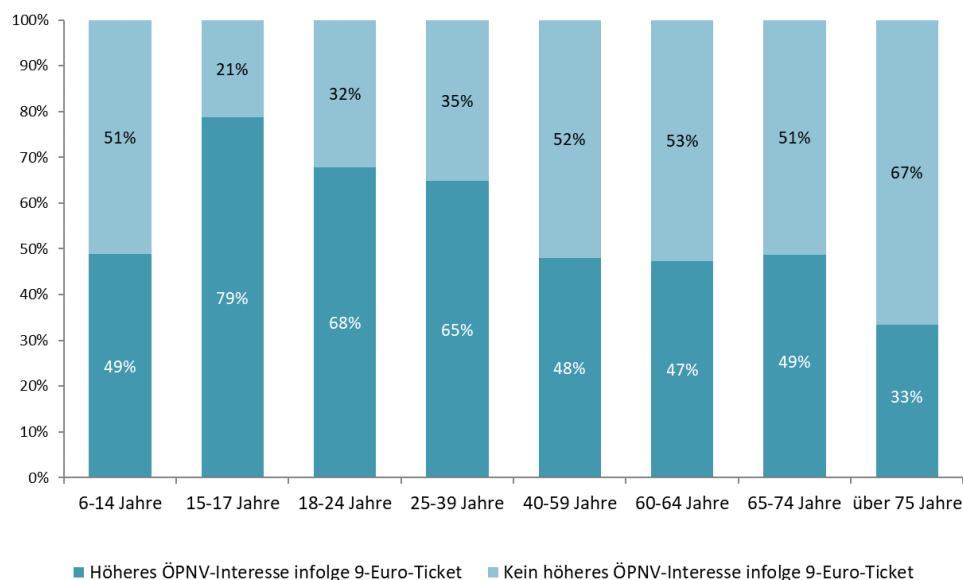


Abb. 5-16 Interesse am ÖPNV infolge des 9-Euro-Ticket nach Altersklasse
(Auswertung auf Personenebene)

Inwiefern sich dieses höhere Interesse am ÖPNV beispielsweise auch im Rahmen der Einführung des bundesweit gültigen „Deutschlandtickets“ entwickelt hat, konnte im Rahmen dieser Mobilitätsbefragung nicht untersucht werden, da dieses Ticket erst seit Mai 2023 zur Verfügung steht.

5.2.3 Führerscheinbesitz

90 % der befragten Personen ab 18 Jahren verfügen über einen Führerschein. Im Vergleich zur MiD-Befragung ist die Führerscheinbesitzquote in Bielefeld höher (MiD: 87 %) ²⁶. Im Jahr 2017 betrug die Quote der Personen, die im Besitz eines Führerscheins waren, 92 %. Diese Quote ist seitdem um 2 Prozentpunkte gesunken. Schildesche weist mit 15 % den höchsten Anteil an Bewohnern auf, die keinen Führerschein besitzen. Darauf folgt Stieghorst mit 14 %. In Jöllenbeck (97 %), Dornberg (95 %), Heepen (93 %), Mitte (92 %) und Gadderbaum (91 %) besitzt hingegen ein überdurchschnittlicher Anteil der Personen einen Führerschein.

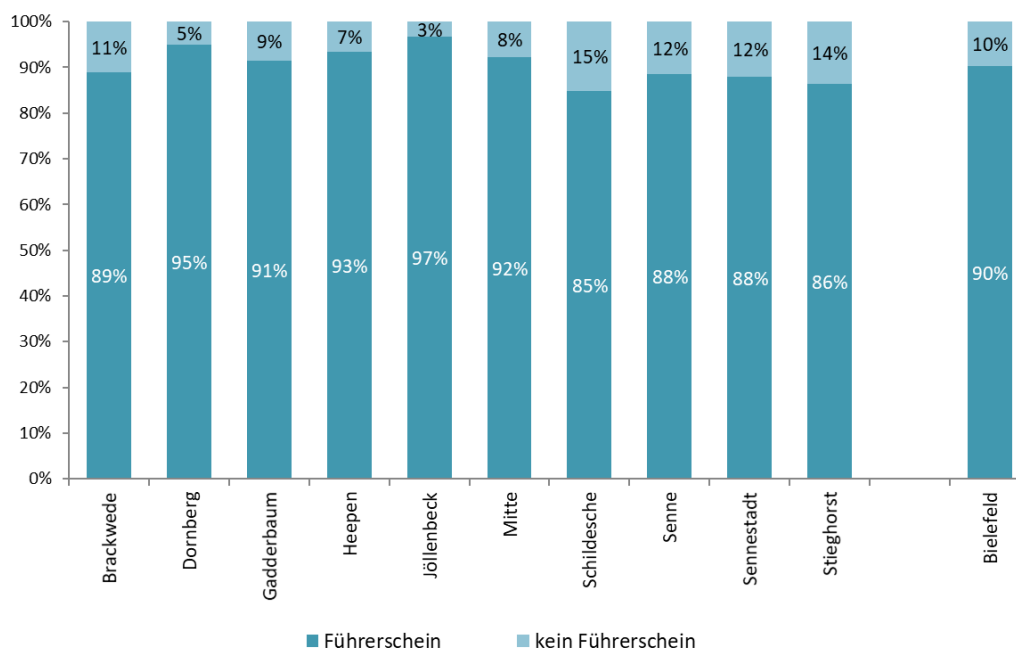


Abb. 5-17 Führerscheinbesitz nach Stadtbezirk
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

²⁶ Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD)

Am häufigsten besitzen Personen höheren Alters einen Führerschein. Während junge Erwachsene zwischen 18 und 24 Jahren nur zu 64 % über einen Führerschein verfügen, steigt der Anteil ab einem Alter von 25 Jahren bereits auf 92 %. Ab 40 Jahren liegt die Führerscheinbesitzquote bei 93 %. Ab dem Alter von 60 Jahren steigt die Besitzquote auf 97 % an. Ab einem Alter über 75 Jahren sinkt die Besitzquote wieder auf 87 %.

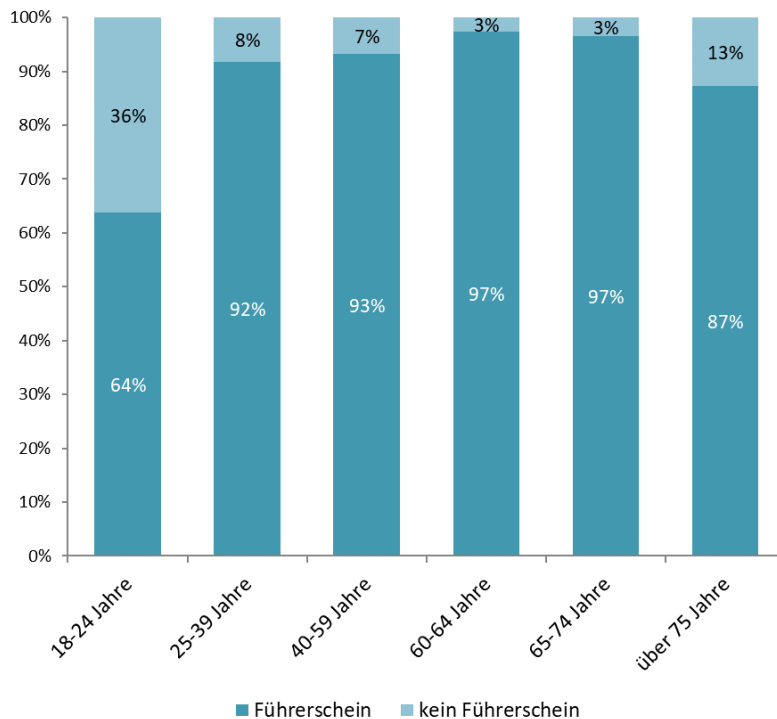


Abb. 5-18 Führerscheinbesitz nach Altersklasse
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

5.2.4 Besitz von Führerschein und/oder Zeitkarte

Die Kombination aus Führerschein- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz verdeutlicht, welcher Anteil der Befragten auf den ÖPNV angewiesen ist bzw. zeigt die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl. Personen, die sowohl im Besitz eines Führerscheins als auch einer ÖPNV-Zeitkarte sind, haben bei der Wahl ihres Verkehrsmittels mehr Flexibilität als jene, die entweder nur eines der beiden besitzen oder weder einen Führerschein noch eine ÖPNV-Zeitkarte haben. 4 % der befragten Personen ab 18 Jahren sind weder im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte noch eines Führerscheins. Die Verkehrsmittelwahl dieser Personengruppe gelten als eingeschränkt. Im Vergleich zur Befragung 2017 lässt sich hier keine Veränderung feststellen.

Rund 6 % der Befragten besitzen nur eine ÖPNV-Zeitkarte, rund 70 % besitzen hingegen nur einen Führerschein. Circa 20 % der Befragten sind sowohl im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte als auch eines Führerscheins. Diese Personen können somit frei wählen, welches Verkehrsmittel sie nutzen möchten (bei Annahme der Verfügbarkeit eines Pkw). Bei der Unterscheidung nach Altersklassen zeigt sich, dass der Anteil der Personen, die Führerschein und Zeitkarte besitzen, mit zunehmendem Alter der Befragten rückläufig ist. Die Personen der Altersklasse der 18-24-Jährigen besitzen dagegen einen sehr hohen Grad der Wahlfreiheit der (motorisierten) Verkehrsmittel. In dieser Gruppe verfügen 42 % der Personen sowohl über eine ÖPNV-Zeitkarte als auch einen Führerschein. Die Personen haben zumeist kürzlich den Führerschein bekommen und sind häufig zu dem Besitz einer ermäßigten ÖPNV-Zeitkarte berechtigt

(Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und Studierende). Gemäß vorgenannter Definition sind Männer seltener wahlfrei bzgl. der Verkehrsmittel. 21 % der Frauen sind in Besitz von ÖPNV-Zeitkarte und Führerschein (ggü. 19 % der Männer).

Führerschein- und Zeitkartenbesitz				
Altersklasse	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
18-24 Jahre	8%	28%	23%	42%
25-39 Jahre	4%	4%	63%	29%
40-59 Jahre	3%	4%	79%	14%
60-64 Jahre	1%	2%	81%	16%
65-74 Jahre	2%	2%	83%	13%
über 75 Jahre	7%	5%	73%	14%
Geschlecht	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
weiblich	4%	7%	68%	21%
männlich	3%	5%	73%	19%
Bielefeld	4%	6%	70%	20%

Abb. 5-19 Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Differenziert nach Stadtbezirken zeigen sich leichte Unterschiede hinsichtlich des Führerschein- und Zeitkartenbesitzes. Mit einem Anteil von 7 % liegt der Anteil der Personen, deren Mobilität eingeschränkt ist, da sie weder über einen Führerschein noch über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen, in Sennestadt am höchsten. In Jöllenbeck und Dornberg ist der Anteil hingegen am geringsten. Unterschiede existieren ebenso bei den Anteilen der Wahlfreien, also den Personen, die über einen Führerschein und eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen. In Schildesche und Mitte trifft dies auf 31 bzw. 26 % der Personen zu. Demgegenüber besitzt in Sennestadt eine deutlich geringere Zahl an Personen sowohl Führerschein als auch ÖPNV-Zeitkarte (8 %).

Führerschein- und Zeitkartenbesitz				
Stadtbezirk	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
Brackwede	5%	6%	70%	19%
Dornberg	1%	4%	72%	22%
Gadderbaum	4%	5%	74%	17%
Heepen	4%	3%	78%	16%
Jöllenbeck	0%	3%	87%	10%
Mitte	2%	6%	66%	26%
Schildesche	3%	10%	55%	31%
Senne	6%	6%	76%	13%
Sennestadt	7%	5%	80%	8%
Stieghorst	6%	8%	66%	21%
Bielefeld	4%	6%	70%	20%

Abb. 5-20 Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Stadtbezirk
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

5.3 Nutzungsverhalten

Im Rahmen der Befragung wurde das Nutzungsverhalten der Bürgerinnen und Bürger hinsichtlich verschiedener Mobilitätsangebote untersucht. Abgefragt wurde die Nutzung von Carsharing-Angeboten und Homeoffice.

5.3.1 Nutzung von Carsharingangeboten

Carsharing-Angebote werden in Bielefeld nur zu einem geringen Anteil genutzt. Im Vergleich der Stadtbezirke können die höchsten Anteile in Gadderbaum und Mitte mit jeweils 10 % festgestellt werden. In den übrigen Stadtbezirken betragen die Anteile zwischen 2 % - 7 %. Im Vergleich zu Bielefeld werden beispielsweise in Gütersloh Carsharingangebote weniger genutzt, hier liegt der Anteil bei 2 %.

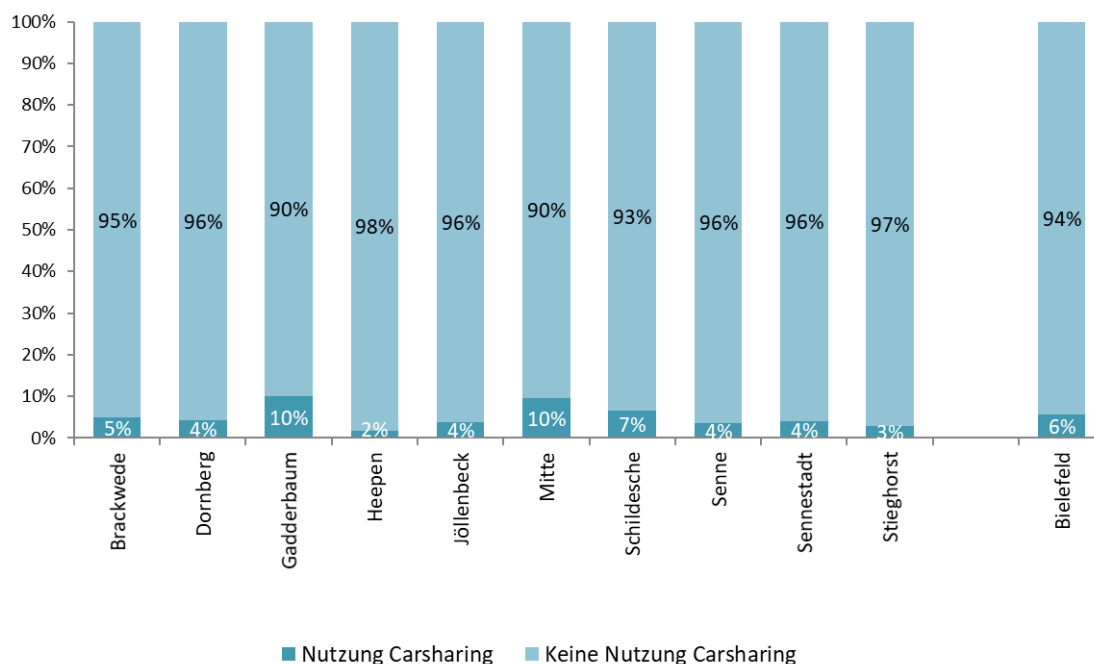


Abb. 5-21 Nutzung von Carsharing-Angeboten nach Stadtbezirk
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Aufgrund der geringen Fallzahlen an Carsharing-Nutzenden wird an dieser Stelle auf eine tiefergehende Analyse verzichtet.

5.3.2 Nutzung von Homeoffice

Hinsichtlich der Homeoffice-Nutzung der berufstätigen Personen (Vollzeit-/Teilzeitbeschäftigte sowie Freiwilligendienst) geben 37 % an, im Homeoffice zu arbeiten. Entsprechend haben 63 % der Berufstätigen keine Möglichkeit im Homeoffice zu arbeiten oder nutzen sie nicht. Im Stadtbezirksvergleich besteht die höchste Nutzungsquote in Gadderbaum mit 49 %, gefolgt von Jöllenbeck mit 45 % und Mitte mit 43 %. Die niedrigsten Anteile liegen in Senne und Sennestadt mit jeweils 26 % vor.

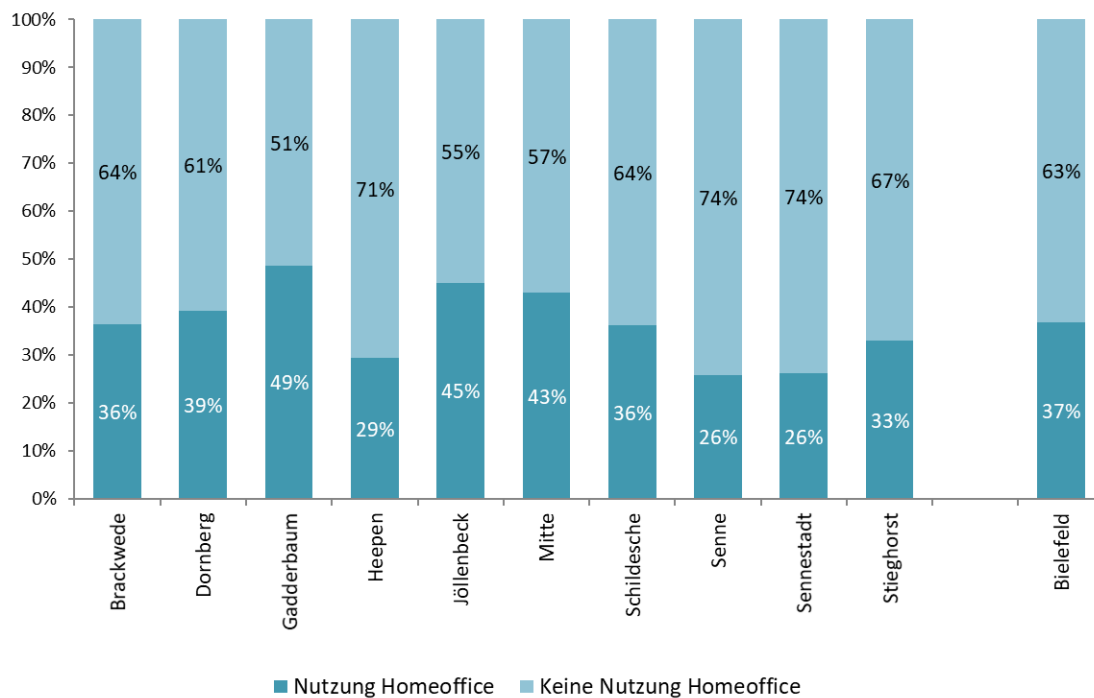


Abb. 5-22 Nutzung von Homeoffice nach Stadtbezirk (nur Berufstätige)
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Die Mehrheit der berufstätigen Personen in Bielefeld nutzt die Möglichkeit von Homeoffice an einem (36 % Anteil) oder an zwei Tagen (28 % Anteil) in der Woche. 14 % der Befragten arbeitet dreimal pro Woche im Homeoffice. Mehr als dreimal pro Woche arbeiten nur noch wenige Personen im Homeoffice, die Anteile nehmen hier deutlich ab.

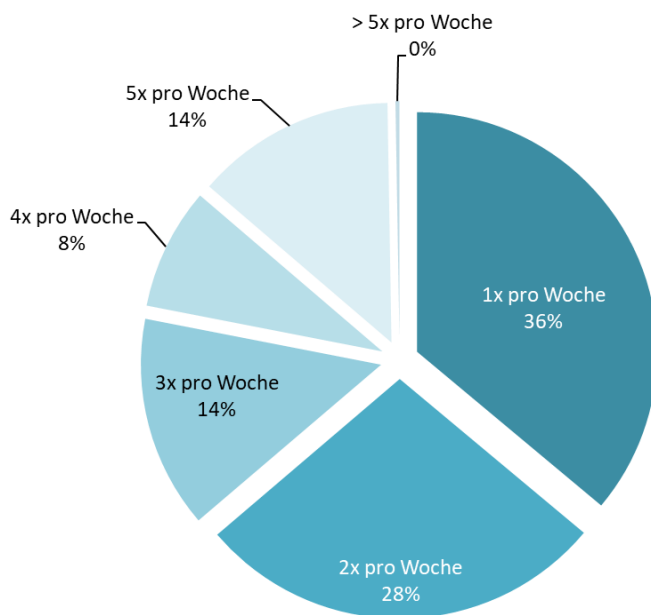


Abb. 5-23 Häufigkeit der Nutzung von Homeoffice (nur Berufstätige)
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

6 Mobilität

Die Analyse der Mobilität gehört zu den wichtigsten Ergebnissen im Rahmen der Haushaltsbefragung. Hier geht es nicht nur um die Anzahl der zurückgelegten Wege, sondern auch um die Analyse, welche Verkehrsmittel auf den Wegen genutzt werden und welche Wege von wo nach wo erfolgen (Verflechtungen). Darüber hinaus wird ein genauerer Blick auf die Etappen geworfen, die bei der Nutzung mehrerer Verkehrsmittel auf einem Weg auftreten.

6.1 Wegeanzahl

Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurden insgesamt 10.396 Wege erfasst²⁷. Jede Bürgerin bzw. jeder Bürger in der Stadt Bielefeld legt durchschnittlich 3,1 Wege je Werktag zurück. Bei Betrachtung der durchschnittlichen Wegeanzahl je mobiler Person ergibt sich eine mittlere Wegehäufigkeit von 3,5 Wegen je Tag. 87 % der Personen waren an den Stichtagen außerhäuslich unterwegs, also mobil. Gründe für die Nicht-Mobilität waren unter anderem das Fehlen außerhäuslicher Termine (ca. 39 %), Krankheit (ca. 16 %), Urlaub (ca. 13 %) oder körperliche Einschränkungen (7 %). Die Mobilitätsrate der Stadt Bielefeld liegt somit im bzw. knapp unter bundesweiten Durchschnitt von 3,1 Wegen je Person und 3,7 Wegen je mobiler Person und Tag.²⁸

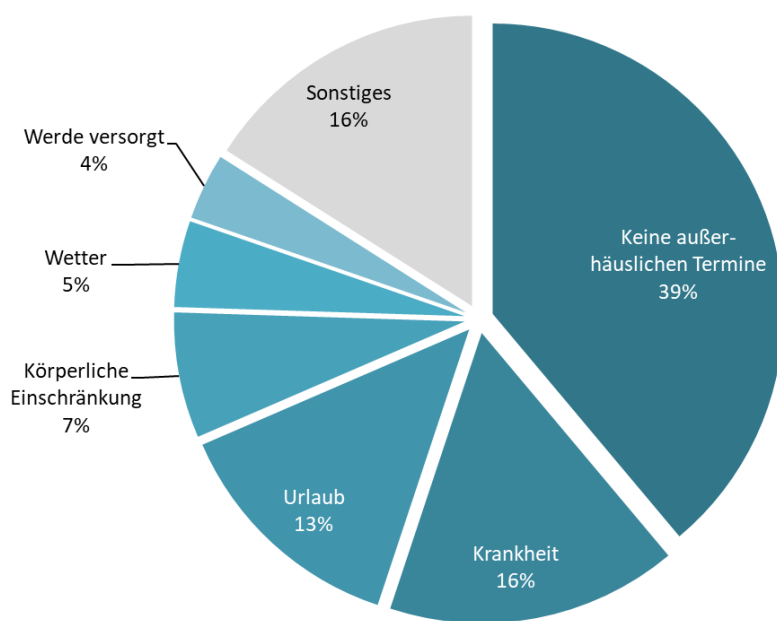


Abb. 6-1 Gründe für Nicht-Mobilität
(Auswertung auf Personenebene)

6.1.1 Wegeanzahl je Person und Alter

Bei Betrachtung der Anzahl der Wege je Person differenziert nach Alterskategorien wird ersichtlich, dass die Wegeanzahl der Bürgerinnen und Bürger in Bielefeld bis zu den mittleren Altersklassen ansteigt und ab dort mit zunehmendem Alter wieder sinkt. Die mobilsten Personen sind bei den 65-74-Jährigen zu

²⁷ Wege im Sinne der Mobilitätsbefragung sind folgendermaßen definiert: sie haben eine Mindestlänge von 25 Metern; finden außerhalb der eigenen Wohnung bzw. des Grundstückes statt; sie sind jeweils nur einem Zweck zugeordnet, es können aber mehrere unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt werden.

²⁸ Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Ergebnisbericht S.3

finden. In dieser Altersklasse wird das Wegemaximum mit 3,3 Wegen je Tag erreicht. Auch in den Altersklassen von 25-64 Jahren sind die Wege pro Tag (jeweils 3,2) hoch. In dieser Altersklasse ist die Mobilität aufgrund von Berufstätigkeit, Geschäftswegen und dem Aufkommen von Bring- und Holverkehren von Kindern zu Kindergarten und Schule erhöht. Weniger mobil sind mit 2,7 Wegen pro Tag im Mittel Kinder zwischen 6 und 14 Jahren. Daneben sind ältere Personen ab 75 Jahren am wenigsten mobil. Sie legen im Durchschnitt nur etwa 2,4 Wege je Tag zurück. Darin enthalten sind allerdings schon die Personen, die keine außerhäusliche Mobilität mehr bestreiten.

Altersklasse	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/Person	Wege/mobiler Person
6-14 Jahre	8%	0%	55%	34%	3%	0%	2,7	2,9
15-17 Jahre	9%	0%	58%	24%	9%	1%	2,8	3,1
18-24 Jahre	9%	1%	50%	30%	10%	1%	3,0	3,3
25-39 Jahre	10%	1%	44%	33%	10%	2%	3,2	3,6
40-59 Jahre	9%	1%	47%	29%	11%	3%	3,2	3,6
60-64 Jahre	10%	0%	46%	30%	12%	2%	3,2	3,6
65-74 Jahre	15%	1%	36%	29%	15%	4%	3,3	3,9
über 75 Jahre	28%	0%	39%	21%	10%	2%	2,4	3,4
Bielefeld	12%	1%	45%	30%	10%	2%	3,1	3,5

Abb. 6-2 Anzahl aller Wege je Person nach Altersklassen
(Auswertung auf Wegeebe)

6.1.2 Wegezanzahl pro Person differenziert nach Berufstätigkeit

Die Differenzierung nach Berufstätigkeit der Befragten macht deutlich, dass die Gruppe der Berufstätigen die höchste Wegezanzahl aufweist und den geringsten Anteil an „Nicht-Mobilen“ besitzt. Berufstätige legen durchschnittlich 3,3 Wege/Tag zurück. Nicht Berufstätige und sich in Ausbildung befindliche Personen bestreiten hingegen jeweils 2,9 Wege/Tag. Bei den nicht Berufstätigen liegt die Differenz zwischen mobilen und immobilen Personen am höchsten. Analog zur Altersklasse der über 75-Jährigen ist in dieser Gruppe mit 23 % ein großer Anteil der Personen nicht mobil.

Berufstätigkeitsgruppen	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 und mehr Wege	Wege/Person	Wege/mobiler Person
Berufstätig <i>Vollzeit, Teilzeit, Wehr- oder Bundesfreiwilligendienst</i>	7%	1%	47%	32%	10%	2%	3,3	3,5
Nicht berufstätig <i>vorübergehend freigestellt, arbeitslos, Hausfrau/Hausmann, Rentner(in)/Pensionär(in)</i>	23%	1%	36%	23%	13%	3%	2,9	3,7
in Ausbildung <i>Auszubildende(r), Schüler(in), Student(in)</i>	9%	0%	52%	32%	6%	1%	2,9	3,2
Bielefeld	12%	1%	45%	29%	10%	2%	3,1	3,5

Abb. 6-3 Anzahl aller Wege je Person nach Berufstätigkeit
(Auswertung auf Wegeebe)

6.1.3 Wegeanzahl pro Person differenziert nach Stadtbezirk

Bei Auswertung der Wegeanzahl pro Person nach Wohnort zeigen sich ebenfalls einzelne Unterschiede. Die Bürgerinnen und Bürger in Mitte und Gadderbaum besitzen die höchste Mobilitätsrate; 3,4 Wege legen sie im Durchschnitt je Tag zurück. Die Bewohnerinnen und Bewohner in Sennestadt und Stieghorst legen hingegen 2,6 bzw. 2,7 Wege je Person und Tag zurück und sind somit die am wenigsten mobilen Einwohner in Bielefeld. In der Stichprobe legen mit 12 % nur wenige Personen mehr als 6 Wege pro Tag zurück.

Stadtbezirk	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/Person	Wege/mobiler Person
Brackwede	15%	1%	47%	23%	12%	2%	2,9	3,5
Dornberg	10%	0%	44%	31%	12%	3%	3,3	3,7
Gadderbaum	7%	0%	42%	34%	14%	2%	3,4	3,7
Heepen	12%	0%	49%	29%	8%	2%	2,9	3,3
Jöllenbeck	12%	1%	49%	26%	9%	3%	3,0	3,4
Mitte	9%	1%	39%	36%	13%	3%	3,4	3,7
Schildesche	13%	1%	43%	34%	9%	1%	3,0	3,5
Senne	14%	1%	47%	26%	10%	2%	3,0	3,4
Sennestadt	19%	0%	51%	21%	7%	2%	2,6	3,2
Stieghorst	19%	1%	47%	22%	9%	2%	2,7	3,4
Bielefeld	13%	1%	45%	29%	10%	2%	3,1	3,5

Abb. 6-4 Anzahl aller Wege je Person nach Stadtbezirk
(Auswertung auf Wegeebe)

Um berücksichtigen zu können, welche Unterschiede es sowohl bei der durchschnittlichen Wegeanzahl als auch bei der Verteilung auf die Verkehrsmittel in den Stadtbezirken gibt, ist die absolute Anzahl der absolvierten Wege je Person und Verkehrsmittel für jeden Stadtbezirk ermittelt worden. Die absolute Anzahl durchgeführter Wege je Person und Verkehrsmittel ist für jeden Stadtbezirk dargestellt. Die zugrunde liegenden Berechnungen und Darstellung der Verkehrsmittel basieren auf den maßgeblich genutzten Verkehrsmitteln und sind somit bereits ein Vorgriff auf das Kapitel 6.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split).

Die meisten (reinen) Fußwege je Person werden von den Bewohnern in Mitte mit 0,76 Wegen je Person und Tag zurückgelegt. Die wenigsten Wege im Fußverkehr sind in Stieghorst zu verzeichnen. Dort legt jede Person 0,22 Fußwege je Tag zurück. Der gesamtstädtische Mittelwert liegt bei 0,47 Fußwegen je Person und Tag.

Stadtweit werden je Person 0,65 Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Mit 1,07 Wegen je Person und Tag liegen die Bewohner von Mitte an der Spitze. Mit 0,27 Wegen pro Person und Tag werden in Stieghorst am wenigsten Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Mit dem Kfz werden die meisten Wege bestritten. Jede Bürgerin und jeder Bürger Bielefelds legt im Mittel 1,49 Wege pro Tag mit dem Kfz (Selbstfahrer, Mitfahrer oder Motorrad/Moped) zurück. Mit 1,09 Wegen pro Tag und Person liegt dabei die motorisierte Individualmobilität in Mitte am niedrigsten, in Jöllenbeck werden wiederum mit 1,97 Wegen pro Tag und Person überproportional viele Wege mit dem Pkw bestritten.

Im Gegensatz dazu liegt im ÖPNV der Mittelwert der Wegeanzahl pro Person bei 0,44 täglich zurückgelegten Wegen. Die stadtbezirksspezifischen Werte reichen von 0,31 Wege in Heepen bis 0,64 Wege in Schildesche.

Stadtbezirk	zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	ÖPNV	Wege/ Person
Brackwede	0,47	0,59	1,54	0,35	2,95
Dornberg	0,26	0,64	1,96	0,46	3,31
Gadderbaum	0,66	0,96	1,34	0,48	3,45
Heepen	0,43	0,52	1,66	0,31	2,92
Jöllenbeck	0,33	0,43	1,97	0,30	3,02
Mitte	0,76	1,07	1,09	0,49	3,41
Schildesche	0,42	0,74	1,21	0,64	3,02
Senne	0,37	0,33	1,82	0,44	2,96
Sennestadt	0,34	0,31	1,56	0,40	2,60
Stieghorst	0,22	0,27	1,72	0,51	2,71
Bielefeld	0,47	0,65	1,49	0,44	3,06

Abb. 6-5 Wegeanzahl pro Person und Verkehrsmittel nach Stadtbezirk
(Auswertung auf Wegeebe)

Auf die Gesamtzahl der Einwohnerinnen und Einwohner Bielefelds hochgerechnet werden täglich etwa 1.053.000 Wege unternommen. Davon entfallen 152.700 Wege auf öffentliche Verkehrsmittel und 514.300 Wege auf den MIV (MIV-Fahrer: 451.900 Wege, MIV-Mitfahrer: 62.400 Wege). Insgesamt 386.000 Wege werden täglich nicht-motorisiert zurückgelegt, davon etwa 162.800 zu Fuß und 223.200 mit dem Fahrrad. Während die meisten Wege (276.100) von den Bewohnerinnen und Bewohner des bevölkerungsreichsten Stadtbezirks Mitte zurückgelegt werden, liegt die Gesamtsumme in Gadderbaum (35.900 Wege) am niedrigsten.

Stadtbezirk	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV	Gesamt	Wege/ Person
Brackwede	19.200	24.200	63.300	14.300	120.800	2,9
Dornberg	5.000	12.200	37.500	8.700	63.400	3,3
Gadderbaum	6.900	10.000	14.000	5.000	35.900	3,4
Heepen	21.300	25.600	82.200	15.300	144.400	2,9
Jöllenbeck	7.800	10.000	46.400	7.000	71.300	3,0
Mitte	61.500	86.700	88.000	39.800	276.100	3,4
Schildesche	18.100	31.700	51.700	27.500	129.000	3,0
Senne	8.000	7.000	39.300	9.400	63.800	3,0
Sennestadt	7.700	6.900	35.300	8.900	58.700	2,6
Stieghorst	7.300	8.900	56.600	16.700	89.500	2,7
Bielefeld	162.800	223.200	514.300	152.700	1.053.000	3,1

Abb. 6-6 Wege der Gesamtbevölkerung nach Stadtbezirk, hochgerechnet
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

6.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Die Verkehrsmittelwahl wird von verschiedenen Faktoren wie beispielsweise der Verkehrsmittelverfügbarkeit, dem Wegezweck, der Wegelänge, der Berufstätigkeit und persönlichen Vorlieben beeinflusst. Die folgenden Analysen zeigen die Zusammenhänge zwischen der Verkehrsmittelwahl und verschiedenen soziodemographischen und stadtstrukturellen/ verkehrlichen Merkmalen auf.

6.2.1 Verkehrsmittelwahl nach Wohnort (Vergleich auf kommunaler Ebene)

Die Bürgerinnen und Bürger Bielefelds bestreiten ihre alltägliche Mobilität zu 49 % mit dem Pkw (Fahrer- und Mitfahrerwege zusammengefasst) und zu 51 % mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Davon entfallen 15 % auf den Fußverkehr, 21 % auf den Radverkehr und 15 % auf den ÖPNV. Bei der Verkehrsmittelwahl der Bürgerinnen und Bürger der einzelnen Stadtbezirke können Unterschiede festgestellt werden. Während der Umweltverbundanteil in Mitte 68 %, in Gadderbaum 61 % und in Schildesche 60 % beträgt, weist er in Jöllenbeck hingegen nur 35 % auf. Im Stadtbezirk Mitte ist vor allem der Radverkehrsanteil mit 31 % deutlich erhöht. Auch die Fußverkehrsanteile sind in Mitte mit 22 % hoch, in Gadderbaum werden mit 19 % ebenfalls hohe Anteile gezählt. Stadtbezirke, die eher abseits des Zentrums liegen oder weniger stark verdichtet sind, haben einen höheren MIV-Anteil. Jöllenbeck weist mit 65 % den höchsten MIV-Anteil auf. Darauf folgt Stieghorst mit einem Anteil von 63 %. Hinsichtlich des ÖPNV besitzt Schildesche mit 21 % den höchsten Anteil.

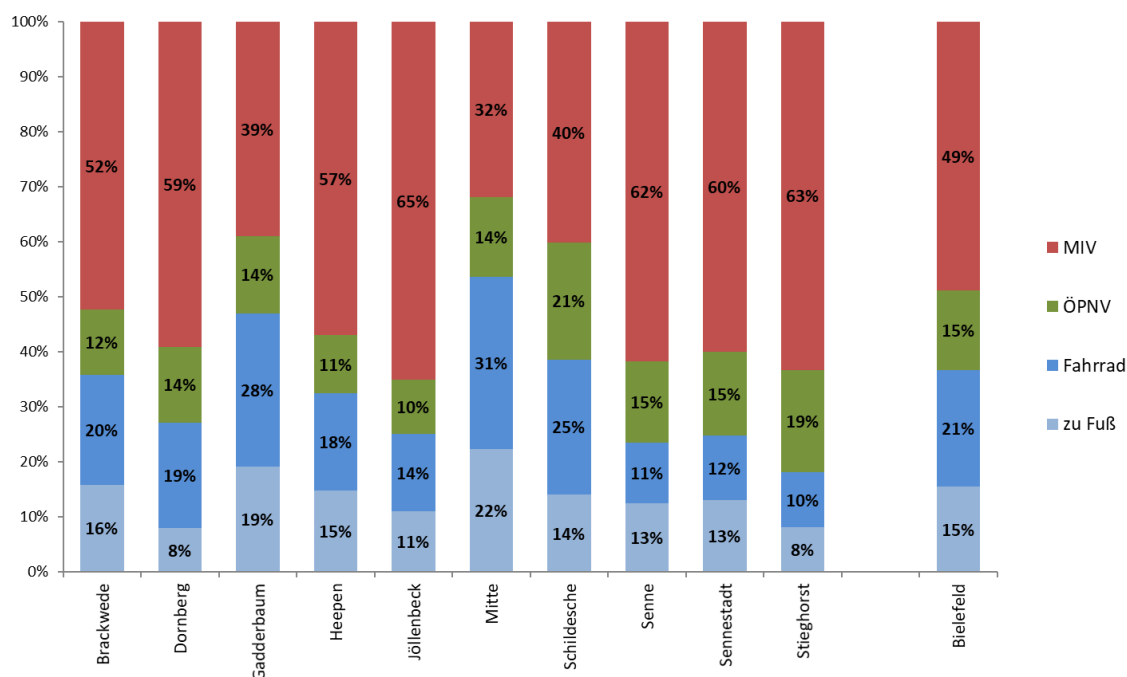


Abb. 6-7 Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Stadtbezirke (Hauptgruppen)
(Auswertung auf Wegeebe, Abweichung von 100 % durch Rundungsdifferenz)

Die Darstellung der Verkehrsmittelwahl nach allen abgefragten Verkehrsmitteln ist in nachfolgender Abbildung zu sehen.²⁹ Der Detaildarstellung zufolge entfallen von dem 15 %-igen ÖPNV-Anteil auf Ebene der Gesamtstadt 5 % auf den Busverkehr und 10 % auf den Schienennah- und -fernverkehr. Im Stadtbezirksvergleich zeigen sich dabei äußerst unterschiedliche Nutzungsquoten der Verkehrsmittel

²⁹ In der Regel werden Verkehrsmittel mit geringen Anteilen verschiedenen Verkehrsmittelgruppen zugeordnet. So werden E-Bike- und Pedelec-Anteile am Modal Split der Verkehrsmittelhauptgruppe Fahrrad zugeordnet, genauso wie die Motorrad-Anteile dem MIV (Motorisierter Individualverkehr). Außerdem sind gemeinhin Bus, Stadtbahn und Zugregional- und -fernverkehr als Öffentlicher Verkehr oder ÖPNV zusammengefasst. Carsharing wurde gemäß der MID 2017 dem MIV zugeordnet.

innerhalb der Hauptgruppe des öffentlichen Verkehrs. Das Verkehrsangebot bestimmt ganz wesentlich die Nachfrage. So lässt sich die Tendenz erkennen, dass die Stadtbezirke, die über einen oder mehrere Bahnanschlüsse verfügen, einen höheren Anteil hinsichtlich des Schienenverkehrs haben.

Der MIV-Anteil von 49 % in der Hauptgruppe gliedert sich in 40 % MIV-Fahrer, 6 % MIV-Mitfahrer und 3 % Motorradfahrer auf. Der Anteil am Motorradverkehr ist demnach sehr gering. Ebenfalls gering ist der Car-sharing-Anteil, dieser liegt bei 0,4 %. Der Anteil an MIV-Mitfahrern ist zudem um einen Großteil geringer, als die der MIV-Fahrer. Der MIV-Mitfahrer-Anteil weist in den einzelnen Stadtbezirken Werte zwischen 4 % bis 8 % auf.

Der Radverkehrsanteil von 21 % in der Hauptgruppe gliedert sich in 16 % herkömmlichen Radverkehr und 5 % Nutzung von elektrisch betriebenen Pedelecs und E-Bikes. Der höchsten Anteile an Pedelecs und E-Bikes lassen sich in den Stadtbezirken Gadderbaum und Brackwede feststellen (10 % bzw. 7 %), während die geringsten Anteile in Senne 1 % vorliegen. Im Vergleich zur Befragung 2017 ist der Anteil an Pedelecs und E-Bikes in Gadderbaum um 9 Prozentpunkte und in Brackwede um 6 Prozentpunkte stark angestiegen.

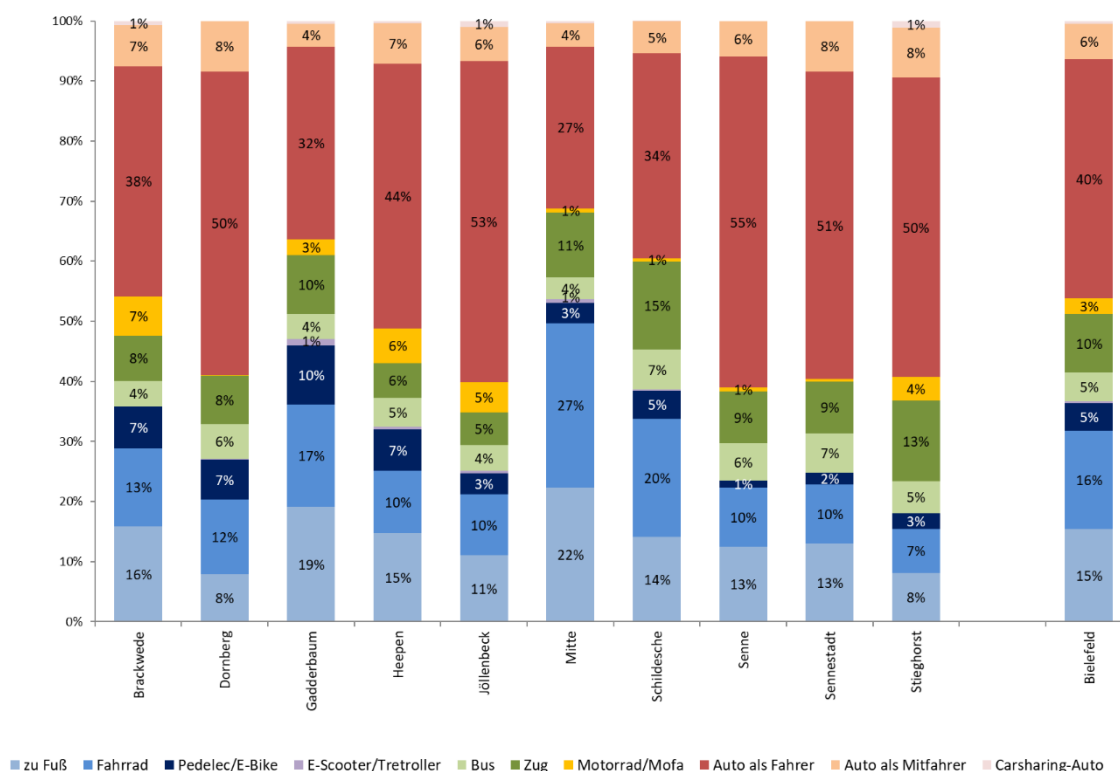


Abb. 6-8 Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Stadtbezirke (Detail)
(Auswertung auf Wegeebe, Abweichung von 100 % durch Rundungsdifferenz)

Eine übersichtliche Abbildung der Feindarstellung der Verkehrsmittelwahl auf gesamtstädtischer Ebene kann auch noch einmal dem Anhang entnommen werden.

6.2.2 Einordnung des Modal Splits

Eine Differenzierung des Modal Splits hinsichtlich der erbrachten Verkehrsleistung ist durch Berücksichtigung der Wegelängen möglich. Die Verkehrsmittelanteile des MIV und des ÖPNV sind aufgrund der größeren Wegelängen höher. Auf Rad- und Fußverkehr entfallen nur 12 % der Verkehrsleistung, auf den ÖPNV hingegen 19 %. Demnach werden 5.582 Tsd. Personen-km täglich von den Bürgerinnen und Bürgern Bielefelds mit dem Pkw bestritten.

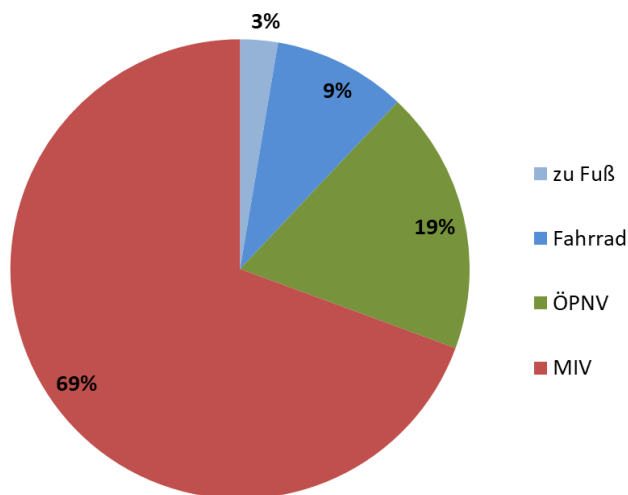


Abb. 6-9 Modal Split nach Verkehrsleistung
(Auswertung auf Wegeebe)

Verkehrsmittel (Hauptgruppe)	Personen-km 2022
MIV	5.582.000
ÖPNV	1.492.000
Fahrrad	756.000
zu Fuß	213.000
Bielefeld	8.043.000

Abb. 6-10 Verkehrsleistung in Personen-km
(Auswertung auf Wegeebe)

Vergleich der Verkehrsmittelwahl auf übergeordneter Ebene:

Zur Einordnung der Verkehrsmittelanteile in Bielefeld sind in der folgenden Abbildung der Modal Split vergleichbarer bzw. benachbarter Städte sowie die Verkehrsmittelanteile in übergeordneten Räumen aufgeführt. Vergleichsdaten liegen aus den Städten Minden, Bielefeld, Paderborn, Verl, Gütersloh und Wuppertal vor. Beim Vergleich der Daten ist zu berücksichtigen, dass in den Vergleichskommunen jeweils unterschiedliche Rahmenbedingungen existieren, beispielsweise im Hinblick auf die Einwohnerzahlen, der Einwohnerdichte, der Topographie, der ÖPNV-Anbindung, -Ausgestaltung und -Qualität. Im Vergleich mit diesen Erhebungen zeigen sich teils Ähnlichkeiten zum Modal Split anderer Städte, teils größere Unterschiede. Ein ähnliches Verhältnis zwischen Umweltverbundanteile und MIV-Anteile besteht in Paderborn. Im Vergleich zu den anderen Städten liegt der Anteil des Umweltverbundes teilweise deutlich höher. Keine der Vergleichsstädte weist einen geringeren MIV-Anteil auf. Bielefeld hat im Vergleich den größten ÖPNV-Anteil. Im Fußverkehr liegt Paderborn über Bielefeld mit 18%. Beim Fahrradverkehr hat nur Verl einen geringeren Anteil (20%).

In der übergeordneten Studie „Mobilität in Deutschland“ werden Angaben zu den bundes- und landesweiten Verkehrsmittelverteilungen gemacht (Quelle: MiD 2017). Die Daten wurden zwischen Mai 2016 und September 2017 erhoben. Die Daten der Erhebung aus 2023 liegen noch nicht vor und können nicht als Vergleich herangezogen werden. Bei Betrachtung der bundes- und landesweiten Verkehrsmittelverteilungen besitzt die Stadt Bielefeld einen um acht Prozentpunkte geringeren MIV-Anteil. Die Fußverkehrsanteile sind deutlich niedriger als auf Bundes- und Landesebene, während die Radverkehrsanteile zehn Prozentpunkte höher liegen. Die ÖPNV-Anteile sind in Bielefeld um fünf Prozentpunkte höher als im Vergleich zu den übergeordneten Ergebnissen. Zusätzlich wurden im Rahmen der MiD-Studie Modal Split-Ergebnisse für Siedlungs- und Raumordnungstypen vorgestellt. Gemäß der regionalstatistischen Raumtypologie (RegioStaR) zählt Bielefeld zur Kategorie „Stadtregion – Regiopole und Großstadt“. Gegenüber dieser Kategorie besitzt Bielefeld einen niedrigeren MIV-Anteil von einem Prozentpunkt. Während der Fußverkehr in Bielefeld um neun Prozentpunkte geringer ausfällt, ist der Radverkehrsanteil um sieben Prozentpunkte erhöht. Der Anteil des ÖPNV ist in Bielefeld um drei Prozentpunkte höher als in der Vergleichskategorie.

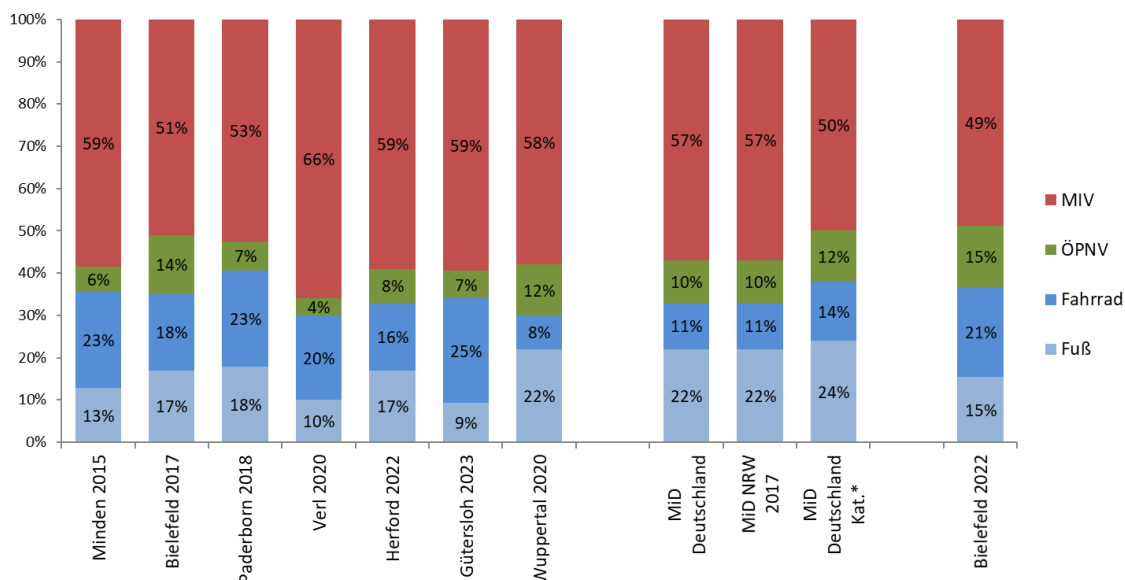


Abb. 6-11 Verkehrsmittelwahl – Städtevergleich³⁰
(Kat. * = Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum)³¹

³⁰ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung und Haushalts- und Mobilitätsbefragungen der jeweiligen Städte sowie der Untersuchung MiD 2017; s. Quellenverzeichnis

³¹ Hauptverkehrsmittel nach regionalstatistischem Raumtyp (RegioStaR7) gemäß MiD 2017

Vergleich der Verkehrsmittelwahl zu vorherigen Befragungen in Bielefeld:

Im Vergleich zu den letzten Befragungen aus den Jahren 2010 und 2017 lassen sich einige Veränderungen im Mobilitätsverhalten feststellen. Insgesamt lässt sich ein niedriger ÖPNV-Anteil gegenüber 2010 erkennen. Dieser sinkt von 16 % im Jahr 2010 auf 15 % in 2022. Im Vergleich zu 2017 ist der ÖPNV-Anteil jedoch wieder um einen Prozentpunkt angestiegen. Daneben lässt sich eine Steigerung des Radverkehrsanteil von 15 % (2010) auf 21 % (2022) feststellen. Im Vergleich zu 2017 hat ein Anstieg um drei Prozentpunkte stattgefunden. Der Fußverkehrsanteil hat zwischen 2010 bis 2017 eine Steigerung um zwei Prozentpunkte erfahren. In den letzten Jahren ist der Fußverkehrsanteil jedoch auf 15 % zurückgegangen. Insgesamt kann festgehalten werden, dass der Anteil des Umweltverbundes zwischen 2017 und 2022 noch einmal um zwei Prozentpunkte angestiegen ist und mittlerweile 51 % Anteil ausmacht. Der MIV-Anteil liegt mittlerweile bei 49 %.

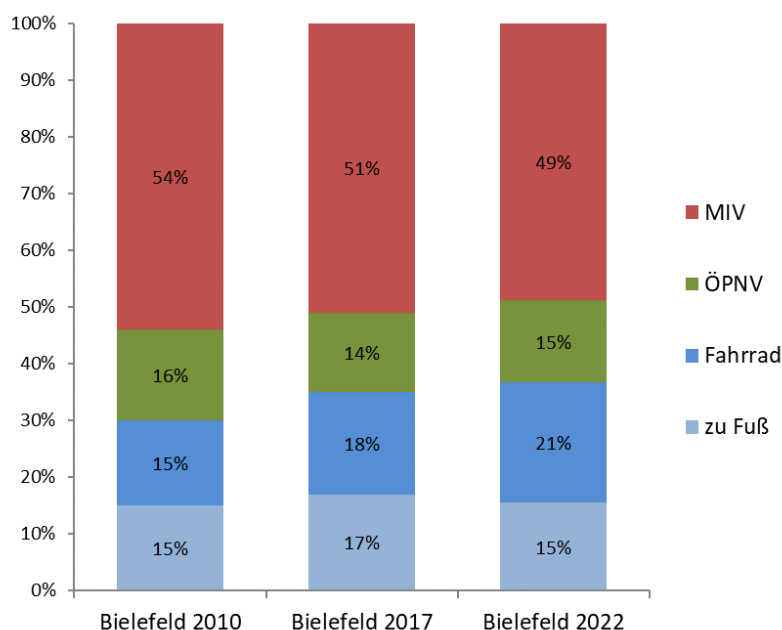


Abb. 6-12 Verkehrsmittelwahl- Zeitreihenvergleich
(Auswertung auf Wegeebene)

Die Modal Split-Vergleiche auf Ebene der zehn Stadtbezirke können dem Anhang entnommen werden. Der Stadtbezirksvergleich verdeutlicht noch einmal, wie sich die Verkehrsmittelanteile zwischen 2017 und 2022 in den Stadtbezirken entwickelt haben. Wie die weiter oben beschriebenen Entwicklungen bereits vermuten lassen, können in den Bezirken vereinzelt Zunahmen im Rad- und Fußverkehr beobachtet werden (z. B. in Gadderbaum, Brackwede oder Mitte). Gleichzeitig sind Anteilsverschiebungen zugunsten des ÖPNV erkennbar (z. B. in Senne, Sennestadt oder Stieghorst).

6.2.3 Verkehrsmittelwahl differenziert nach soziodemographischen Merkmalen

Die Verkehrsmittelwahl wird nicht nur von den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln, sondern auch von soziodemographischen Merkmalen geprägt. Eine Analyse nach Alter und Geschlecht verdeutlicht das unterschiedliche Verkehrsverhalten der jeweiligen Personengruppen. Dargestellt ist die Verkehrsmittelwahl der verschiedenen Altersgruppen, getrennt nach weiblichen und männlichen Teilnehmenden. Die Kernaussagen für Bielefeld lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Frauen nutzen minimal häufiger den ÖPNV und das Auto. Männer nutzen hingegen häufiger das Fahrrad.
- Vor allem in den jüngeren Altersklassen zwischen 6 und 24 Jahren nutzen Frauen den ÖPNV deutlich häufiger als Männer. Dafür ist der Fuß- und Radverkehrsanteil im Vergleich bei Männern in diesen Altersklassen deutlich höher.
- Frauen zwischen 18 und 59 Jahren fahren vermehrt mit dem Auto als Männer. In den Altersklassen ab 60 Jahren übersteigt die MIV-Nutzungsrate der Männer teilweise die der Frauen.
- Hinsichtlich des Pedelec-/E-Bike-Anteils haben in der Gruppe der 60 bis 64-Jährigen Frauen einen Anteil von 7,4 %, während Männer einen Anteil von 5,1 % haben.

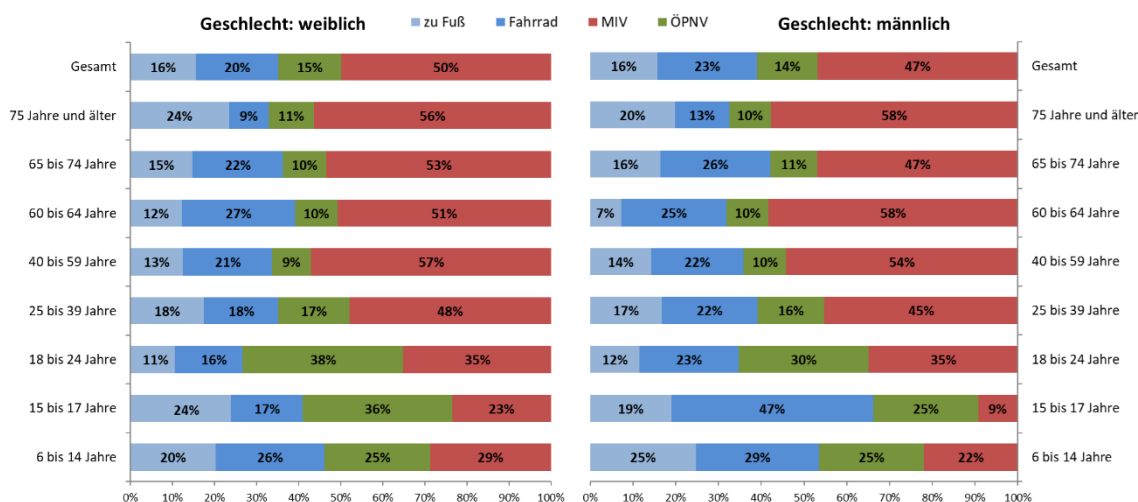


Abb. 6-13 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Geschlecht und Alter
(Auswertung auf Weeebene), Abweichung von 100 % durch Rundungsdifferenz

6.2.4 Verkehrsmittelwahl nach Berufstätigkeit

Eine Untersuchung des Modal Split nach Berufstätigkeit der befragten Personen ergibt deutliche Unterschiede. Es wird ersichtlich, dass sich die (Berufs-)Tätigkeit der Befragten auf ihr Verkehrsverhalten auswirkt.

Während Hausfrauen/Hausmänner mit 64 % sowie Vollzeit erwerbstätige Personen (56 %) vermehrt das Auto als Verkehrsmittel wählen (Summe MIV-Fahrer und –Mitfahrer), ist der Anteil des MIV in anderen Berufstätigkeitsgruppen deutlich geringer, insbesondere in der Gruppe der Schülerinnen und Schüler sowie der Studierenden. Diese Gruppen haben entsprechend den höchsten ÖPNV-Anteil mit 28 bis 42 %. Ebenfalls häufig wird der ÖPNV von Auszubindenden/Umschülern genutzt. Die Nutzungshäufigkeiten korrelieren auch mit der Anzahl der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer in diesen Gruppen. Die Gruppe der Schülerinnen und Schülern sowie Studierende besitzt zudem einen hohen Anteil am Fuß- und Radverkehr. Hinsichtlich des ÖPNV können geringe Anteile bei den Hausfrauen- und Männern, Rentnerinnen und Rentnern sowie bei vorübergehend freigestellten Personen festgestellt werden. Hier betragen die Anteile

maximal 11 %. Den geringsten Anteil am ÖPNV haben die Vollzeit erwerbstätigen Personen mit 9 %. Stattdessen legen viele Berufstätige Wege mit dem Fahrrad zurück (Vollzeit: 21 %, Teilzeit: 26 %).

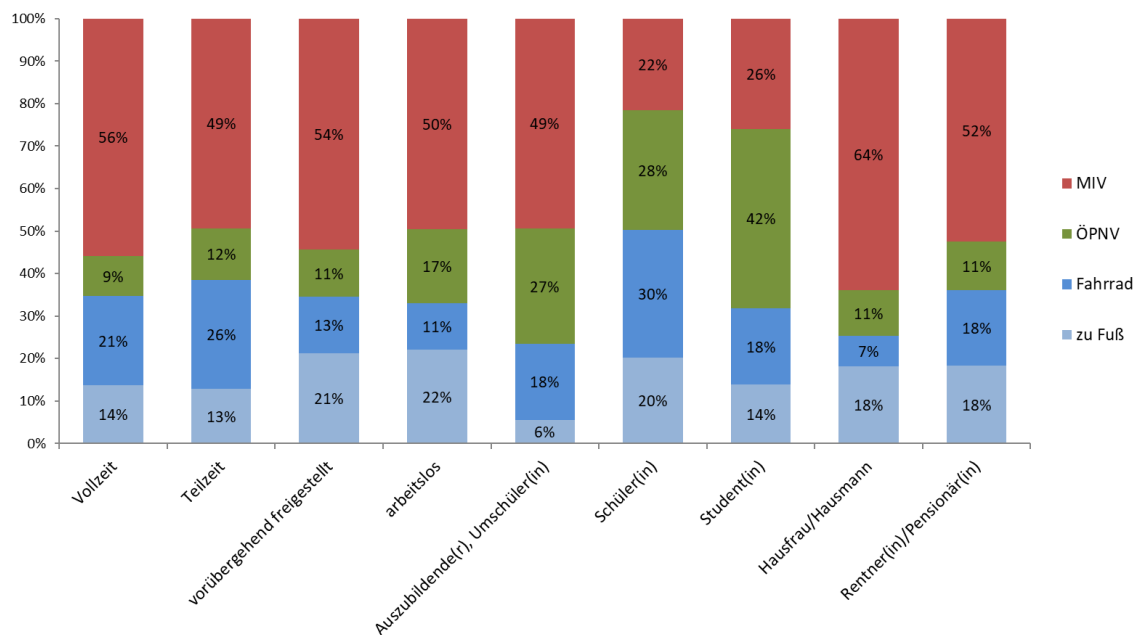


Abb. 6-14 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Berufstätigkeit
(Auswertung auf Wegeebe)

6.2.5 Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge

Die Verteilung der zurückgelegten hochgerechneten Wege auf die gewählten Wegelängenklassen ist in folgender Tabelle dargestellt:

Wegelängenkategorie	Wege absolut	Anteil
< 1 km	113.700	10,8%
1-2,5 km	219.100	20,8%
2,5-5 km	245.900	23,4%
5-10 km	245.400	23,3%
10-25 km	158.200	15,0%
25-50 km	46.200	4,4%
50-100 km	14.400	1,4%
> 100 km	10.200	1,0%
Gesamt	1.053.100	100%

Abb. 6-15 Anteil der Wegelängenkategorien am Gesamtwegeaufkommen
(Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenz

Die Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge ist in Abbildung 6-16 dargestellt. Auf kurzen Wegen (bis 1 km) wird die Mobilität noch vor allem zu Fuß bestritten (64 % Fußverkehrsanteil). 21 % der Wege werden in dieser Wegelängenkategorie mit dem Rad zurückgelegt. Der Anteil des MIV beträgt für diese kurzen Wege bereits 15 % (MIV-Fahrer und –Mitfahrer).

Bereits bei Wegen von 1-2,5 km nimmt der Fußverkehrsanteil deutlich ab, insbesondere zugunsten des MIV. Allerdings nimmt auch der Radverkehrsanteil um 16 Prozentpunkte zu. Bereits in der Entfernungskategorie der Wege zwischen 2,5 km und 5 km werden kaum noch Wege zu Fuß zurückgelegt, der Radverkehrsanteil bleibt mit 30 % auf einem vergleichsweise hohem Niveau. Ab einer Länge von 5 km

werden keine Wege mehr zu Fuß unternommen, auch der Radverkehrsanteil sinkt auf 15 %, während die MIV-Anteile weiter ansteigen. Ab 10 km sinkt der Radverkehrsanteil auf 5 %.

Die Anteile des ÖPNV steigen ab einer Distanz von 2,5 km an. Mit 41 % erreicht der ÖPNV seinen höchsten Anteil bei der Wegelängenklasse ab 100 km. Bei längeren Distanzen besitzt der Zugverkehr noch Reisezeitvorteile gegenüber dem Pkw. Dies zeigt sich vor allem im Fernverkehr (Wegelänge > 100 km). Insgesamt dominieren aber auch bei längeren Wegedistanzen die MIV-Anteile.

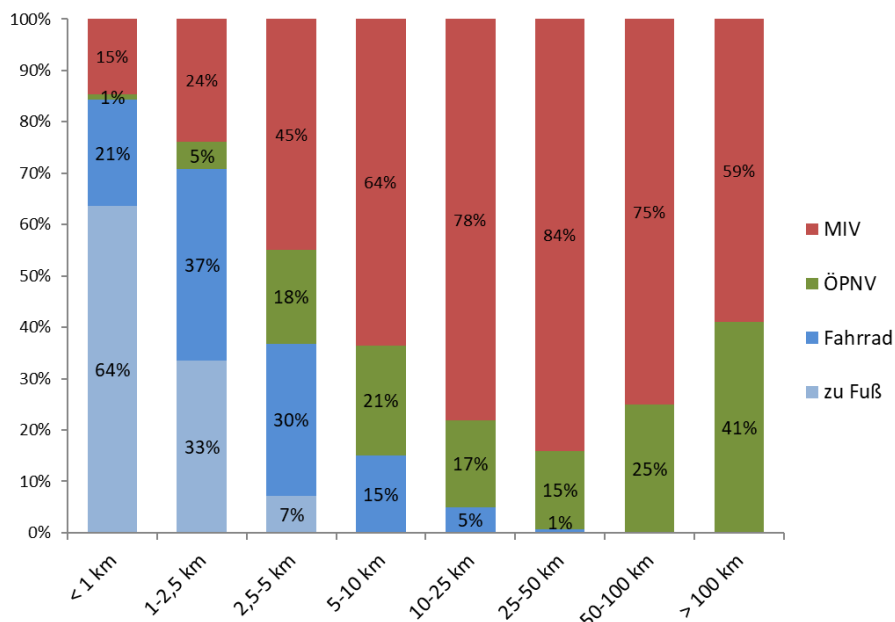


Abb. 6-16 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge
(Auswertung auf Weeebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenz

Die Darstellung der Summenhäufigkeiten zeigt den typischen Verlauf der nach Reiseweite kumulierten Verkehrsmittelwahl. Im Fußverkehr werden demzufolge knapp 90 % aller Wege über eine Distanz von weniger als 2,5 km zurückgelegt, im Radverkehr werden über 80 % aller Wege über eine Distanz von unter 5 km erfasst. Bezüglich der Nutzung von MIV zeigt sich, dass rund 97 % der Wege unter 50 km erfolgen. Beim ÖPNV werden vor allem Wege ab 5 km mit Bus oder Bahn zurückgelegt.

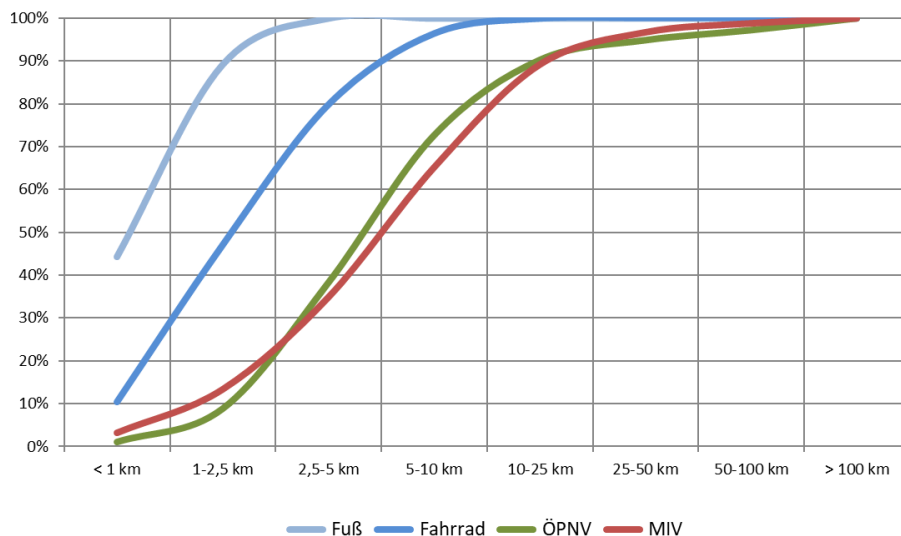


Abb. 6-17 Summenhäufigkeit der Reiseweiten nach Verkehrsmittel
(Auswertung auf Weeebene)

6.3 Wegezwecke

Neben den individuellen Lebensphasen beeinflusst auch der Wegezweck die Wahl des Verkehrsmittels. Welche Wegezwecke gesamtstädtisch am häufigsten genannt wurden, zeigt nachfolgende Abbildung. Arbeitswege weisen mit 26 % den höchsten Anteil auf. 17 % entfallen auf den Zweck „Einkaufen“ und 16 % auf den Zweck „Freizeit“. Mit jeweils 6 % weisen die Wegezwecke „geschäftlich“ sowie „Besuch“ die geringsten Anteile auf.³² Heimwege wurden bei dieser Auswertung nicht berücksichtigt.

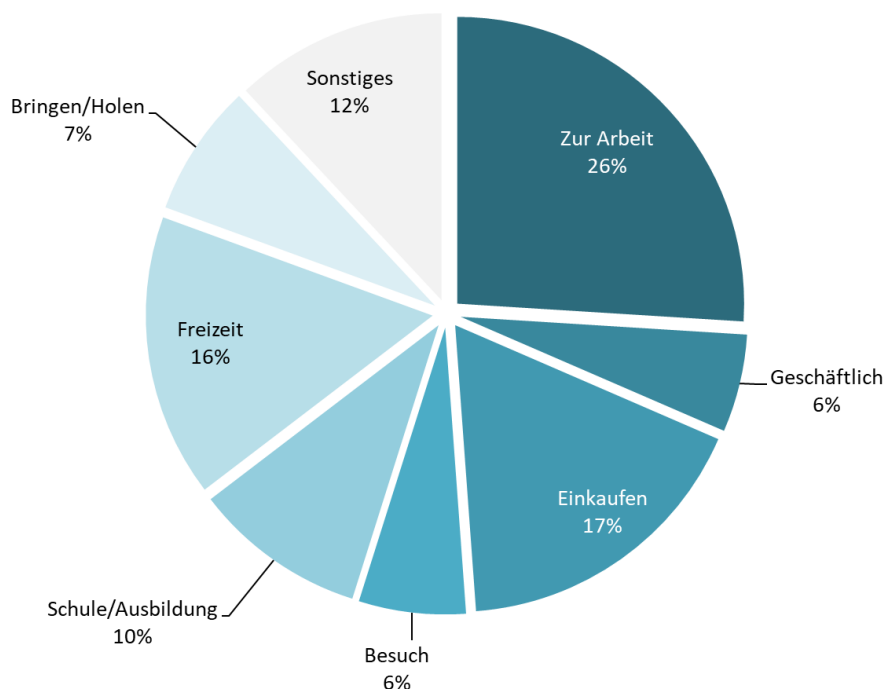


Abb. 6-18 Wegezwecke aller Wege
(Auswertung auf Wegeebene, ohne Wegezweck „zur Wohnung“)

Die genutzten Verkehrsmittel nach Wegezweck werden in Abbildung 6-19 dargestellt. Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verteilung der Verkehrsmittelnutzung zuordnen. Der Pkw wird am häufigsten bei den Wegezwecken „geschäftlich“ (70 % MIV-Fahrer/-Mitfahrer), „Bringen/Holen“ (63 % MIV-Fahrer/-Mitfahrer) sowie „Besuch“ (59 % MIV-Fahrer/-Mitfahrer) verwendet.

Der MIV-Anteil ist erwartungsgemäß bei Wegen zur Schule oder Ausbildungsstätte wesentlich niedriger. Hier sind es nur 18 %. Davon sind 8 % Selbst- und 10 % Mitfahrten³³. Der ÖPNV weist hingegen seinen höchsten Nutzungsanteil mit 42 % bei diesem Wegezweck auf. Außerdem fahren Schülerinnen und Schüler, Studierende und Auszubildende mit 24 % häufig mit dem Fahrrad. Arbeitswege werden überwiegend mit dem Pkw zurückgelegt, weisen jedoch einen Radverkehrsanteil von 23 % und einen ÖPNV-Anteil von 16 % auf. Freizeit- und Einkaufswege haben dagegen einen erhöhten Nahmobilitätsanteil. 47 % der Freizeitwege und 44 % der Einkaufswege werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.

³² Der Wegezweck „geschäftlich“ steht für Wege, die während der Arbeitszeit unternommen wurden.

³³ Abweichungen vom gesamten MIV-Anteil ergeben sich durch Rundungsdifferenzen. Zudem werden Wege mit Krafträdern nicht nach Selbst- und Mitfahrer differenziert.

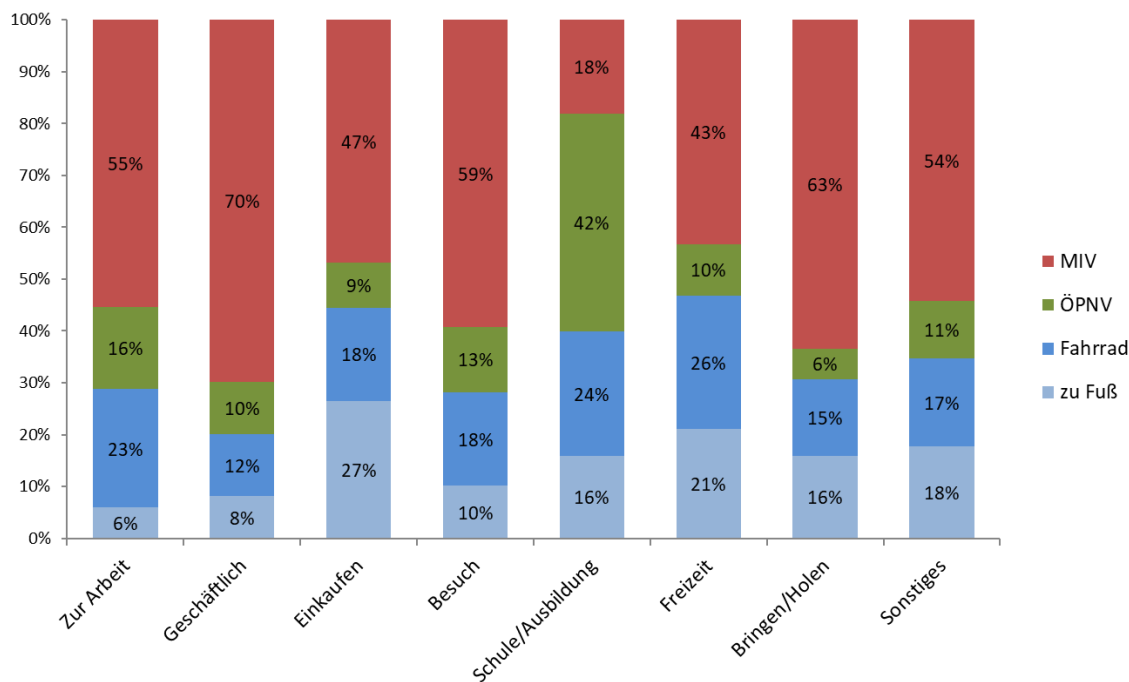


Abb. 6-19 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks
(Auswertung auf Weeebene, ohne Wegezweck „zur Wohnung“), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenz

6.4 Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer

Die Ermittlung der Wegelängen und Wegedauer erfolgte in einem mehrstufigen Verfahren. Zunächst erfolgte die Aggregation der geocodierten Adressen auf Verkehrszellenebene (s. Kap. 3.2.2 Datenauswertung). Die realen Wegelängen und Fahrtzeiten je Verkehrsmittel zwischen allen Zellen wurden zuletzt auf Grundlage der Zellschwerpunkte gemäß getroffener Zelleinteilung ermittelt. Bei allen nachfolgenden (und vorherigen) Auswertungen zu den Wegelängen wurden Wege über 100 km ausgeklammert. Sie fließen demnach nicht in die Berechnung der Mittelwerte der Wegelänge ein. Das Ausklammern der Wege über 100 km ist zum einen durch die geringe Anzahl an Wegen mit über 100 km Länge begründet. Zum anderen ist die Streuung der Distanzen bei diesen Wegen sehr breit, sodass bei Berücksichtigung die mittleren Distanzen höher ausfallen würden, dies geht jedoch gleichzeitig mit einer geringeren Aussagekraft (aufgrund der geringen Fallzahlen) einher.

Die durchschnittliche Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmitteln auf Ebene der Gesamtstadt (s. Abb. 6-20) verdeutlicht, dass mit dem Zug (SPNV) die längsten Distanzen zurückgelegt werden. Die mittlere Länge beträgt 27,2 km. Zu beachten ist auch hier, dass Fahrten über 100 km nicht berücksichtigt wurden. Würden alle Wege miteingeschlossen, wäre die mittlere Distanz im Zugverkehr noch wesentlich höher. Im Busverkehr beträgt die mittlere Länge 5,8 km und hinsichtlich der Stadtbahn 6,6 km. Die mittlere Fahrt mit dem Zug (SPNV) dauert 30 Minuten, mit dem Bus sind es 11 Minuten und mit der Stadtbahn 13 Minuten.

Bei Pkw-Fahrten (als Selbstfahrer) beträgt die Wegelänge im Mittel 11,5 km und die Wegedauer im Mittel 16 Minuten. Bei Mitfahrern sind die Werte mit 8,3 km und 13 Minuten etwas niedriger. Dies spricht dafür, dass kürzere Wege eher gemeinsam unternommen werden (Nahversorgung, Freizeit) und bei längeren Wegen häufiger nur eine Person im Fahrzeug sitzt (längere Arbeitswege; s. Abb. 6-21). Im Radverkehr ist die zurückgelegte durchschnittliche Entfernung mit 3,1 km deutlich kürzer, die Wegedauer mit 19 Minuten aufgrund der geringeren Reisegeschwindigkeit gegenüber dem MIV jedoch höher. Im

Vergleich zum herkömmlichen Fahrrad werden mit Pedelecs und E-Bikes weitere Distanzen zurückgelegt. Hier beträgt die durchschnittliche Wegelänge 4,5 km bei einer Wegedauer von 25 Minuten.

Insgesamt liegt die durchschnittliche Wegelänge bei 7,6 km. Wenn nur der Binnenverkehr betrachtet und alle Wege, die das Stadtgebiet verlassen, außer Acht gelassen werden, liegt die mittlere Distanz bei nur 4,7 km. Der Großteil der Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad spielt sich innerhalb des Stadtgebiets ab. Demnach weisen die Distanzen ähnliche Werte auf. Bei Pedelecs und E-Bikes lassen sich kleinere Unterschiede zwischen Binnen- und Gesamtverkehr feststellen. Die größten Unterschiede zwischen dem gesamten Verkehr und dem Binnenverkehr im Verkehrsmittelvergleich liegen im MIV und Schienenverkehr. Die mittlere Wegedauer der Bürgerinnen und Bürger Bielefelds beträgt 16 Minuten; im Binnenverkehr sind es 14 Minuten. Bei 3,1 Wegen je Person (s. Abb. 6-2) ergibt sich ein Zeitraum von ca. 49 Minuten, den die tägliche Mobilität für den durchschnittlichen Bewohner Bielefelds einnimmt.

*Wegelängen über 100 km nicht berücksichtigt			Gesamt		Binnenverkehr	
Verkehrsmittel	Distanz in km	Dauer in Minuten			Distanz in km	Dauer in Minuten
zu Fuß	1,3	12			1,3	12
Fahrrad	3,1	19			3,0	19
Pedelec/E-Bike	4,5	25			4,1	24
E-Scooter/Tretroller	2,5	18			2,5	18
Motorrad	10,6	15			6,1	12
Auto als Fahrer	11,5	16			6,6	12
Auto als Mitfahrer	8,3	13			6,0	11
Carsharing-Auto	5,7	12			5,7	12
Bus	5,8	11			5,5	11
Stadtbahn	6,6	13			6,4	13
Zug (SPNV)	27,2	30			13,0	19
Mittelwert	7,6	16			4,7	14

Abb. 6-20 Mittlere Wegelängen und Wegedauer nach Verkehrsmittel
(Auswertung auf Wegeebe)

Die zurückgelegten Entfernungen und Zeitaufwände nach Wegezweck sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Während zu Arbeits- und Dienstzwecken mit durchschnittlich 12,0 km bzw. 11,6 km die längsten Wege zurückgelegt werden, sind Einkaufswege tendenziell am kürzesten. Die starke Regionalisierung der Arbeitsmobilität lässt sich daran ablesen, dass lediglich 4 % der Wege eine Distanz von unter einem Kilometer aufweisen und über 65 % der Wege eine Distanz von 5 km überschreiten. Demnach wohnt nur ein geringer Anteil der Personen in unmittelbarer Nähe zum Arbeitsort.

Wegezzweck	< 1 km	1 - 2,5 km	2,5 - 5 km	5 - 10 km	10 - 25 km	25 - 50 km	50 - 100 km	Dis- tanz in km	Dauer in Mi- nuten
Zur Arbeit	4%	13%	18%	28%	26%	9%	3%	12,0	21
Geschäftlich	8%	15%	20%	24%	22%	5%	5%	11,6	17
Einkaufen	20%	27%	26%	19%	7%	0%	0%	4,6	13
Besuch	7%	16%	23%	26%	18%	1%	1%	9,6	18
Schule/Ausbil- dung	12%	25%	28%	24%	8%	1%	1%	5,5	14
Freizeit	13%	25%	24%	21%	14%	1%	1%	6,7	16
Bringen/Holen	16%	24%	24%	23%	10%	0%	0%	5,5	12
Sonstiges	12%	24%	24%	26%	11%	0%	0%	5,7	14
Gesamt	11%	21%	24%	24%	15%	1%	1%	7,6	16

Abb. 6-21 Wegelängenverteilung nach Wegezzweck
(Auswertung auf Wegeebe, Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenz)

Die mittlere Distanz der zurückgelegten Wege beträgt 7,6 km. Unterschiede ergeben sich nicht nur bei Differenzierung nach Wegezzwecken, sondern auch bei einer wohnortbezogenen Betrachtung. Die längste mittlere Wegedistanz legen die Bewohner des Stadtbezirks Sennestadt zurück. Dort beträgt die mittlere Wegedistanz 10,2 km. Die kürzesten Wege legen wiederum die Bewohner des Stadtbezirks Gadderbaum mit 5,8 km zurück. Die nachfolgende Tabelle verdeutlicht, dass die Wegelängen auch vom Wohnort und der dortigen Ausstattung (z. B. Ausbildungsstätten, verfügbare Arbeitsplätze) abhängt.

Stadtbezirk	< 1 km	1 - 2,5 km	2,5 - 5 km	5 - 10 km	10 - 25 km	25 - 50 km	50 - 100 km	Dis- tanz in km	Dauer in Mi- nuten
Brackwede	13%	19%	17%	30%	15%	4%	2%	7,8	15
Dornberg	7%	11%	28%	33%	15%	4%	2%	8,3	18
Gadderbaum	10%	28%	34%	15%	8%	3%	1%	5,8	16
Heepen	8%	18%	20%	31%	17%	5%	2%	8,4	18
Jöllenbeck	13%	13%	13%	38%	18%	5%	1%	8,2	16
Mitte	16%	31%	25%	14%	9%	5%	2%	6,4	16
Schildesche	10%	22%	32%	21%	12%	2%	1%	6,1	15
Senne	8%	17%	24%	16%	28%	6%	1%	9,5	15
Sennestadt	8%	23%	19%	12%	29%	7%	1%	10,2	16
Stieghorst	6%	10%	25%	33%	19%	6%	1%	9,0	17
Bielefeld	11%	21%	24%	24%	15%	4%	1%	7,6	16

Abb. 6-22 Wegelängenverteilung nach Stadtbezirk
(Auswertung auf Wegeebe, Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenz)

6.5 Verkehrsverflechtungen

Für den Binnenverkehr innerhalb des Untersuchungsraums, auf den knapp 84 % der Wege der Bevölkerung Bielefelds entfallen, ergeben sich differenzierte Verkehrsverflechtungen je genutztem Verkehrsmittel. Grundlage der in den folgenden Abbildungen 6-23 bis 6-27 dargestellten Verkehrsverflechtungen ist die Hochrechnung der durchgeführten Wege auf die Gesamtbevölkerung nach Verkehrsmitteln aus Abbildung 6-6. Als Darstellungseinheiten der Verkehrsverflechtungen wurden die zehn Stadtbezirke Bielefelds mit festgelegten Siedlungsschwerpunkten gewählt.³⁴ Als „Binnenverkehr“ ist im Folgenden nicht der Verkehr innerhalb des Bielefelder Stadtgebiets, sondern der Verkehr innerhalb des jeweiligen Stadtbezirks gemeint.

Im Fußverkehr (s. Abb. 6-23) liegt der Binnenverkehrsanteil innerhalb der jeweiligen Stadtbezirke im Vergleich der Verkehrsmittelhauptgruppen am höchsten. Die meisten Fußgängerströme zwischen den Stadtbezirken bewegen sich zwischen Mitte und Schildesche mit knapp 8.000 täglichen Wegen. Darauf folgt mit knapp 3.400 Wegen die Verbindung Gadderbaum - Mitte. Die Fußwegebeziehungen zwischen den Stadtbezirken sind häufig durch Freizeitwege gekennzeichnet. Hierbei ist zu beachten, dass es sich primär um Wege handelt, deren Start- und Zielorte nahe der Stadtbezirksgrenze liegen. In den übrigen Stadtbezirken beschränkt sich der Fußverkehr in erster Linie auf Binnenwege innerhalb des jeweiligen Stadtbezirks.

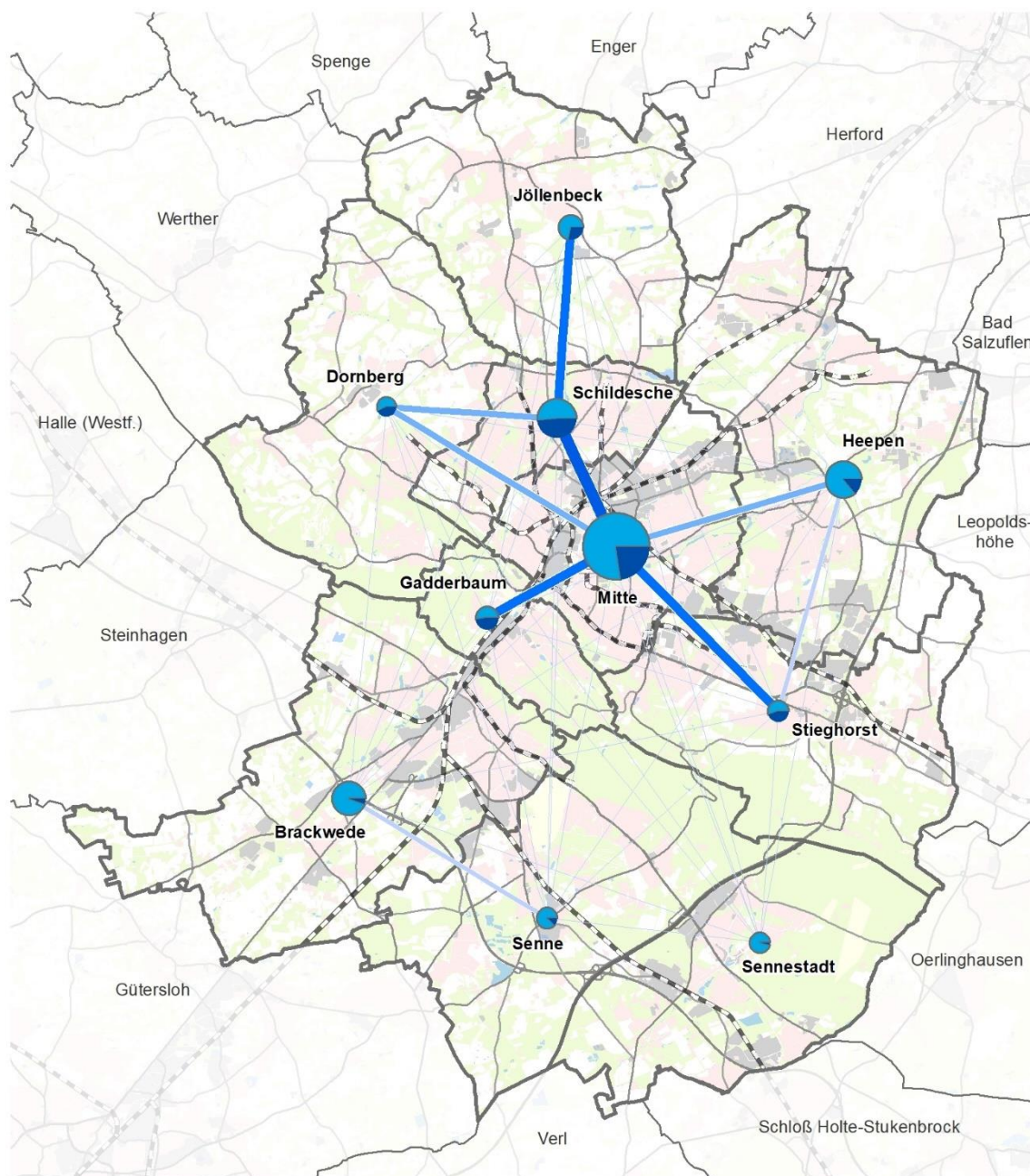
Bei Betrachtung des Radverkehrs (s. Abb. 6-24) ist zu beobachten, dass der Binnenverkehrsanteil in den Stadtbezirken niedriger ist als im Fußverkehr. Dies ist damit zu begründen, dass mit dem Rad mehr Wege über längere Distanzen als zu Fuß zurückgelegt werden können. Die am stärksten nachgefragte Verbindung liegt mit knapp 29.000 Wegen zwischen Mitte und Schildesche. Daneben werden insbesondere Wege zwischen Heepen und Mitte mit dem Fahrrad (oder Pedelec/E-Bike) zurückgelegt.

Im MIV (s. Abb. 6-25) ist eine vergleichsweise starke Ausrichtung auf den Stadtbezirk Mitte auszumachen. Allerdings gibt es keinen Stadtbezirk, der als Wegeziel klar dominiert. Die meisten Fahrten erfolgen zwischen Heepen und Mitte mit ca. 29.000 täglichen Wegen. Daneben besteht eine starke Verbindung zwischen Mitte und Stieghorst mit rund 21.600 Wegen. Der Binnenverkehrsanteil der Pkw-Fahrten liegt mit rund 32 % innerhalb von Sennestadt am höchsten. Darauf folgt Heepen mit 25 % und Brackwede mit 23 %.

Im ÖPNV (s. Abb. 6-26) sind die Binnenverkehrsanteile innerhalb der Stadtbezirke erwartungsgemäß niedrig. Ebenso sind die Verflechtungen zwischen den Stadtbezirken nicht sonderlich stark ausgeprägt, nur teilweise lassen sich etwas intensivere Ausprägungen identifizieren. Tendenziell ist eine stärkere Ausrichtung auf den Stadtbezirk Mitte erkennbar. Die stärksten Verflechtungen liegen zwischen den Stadtbezirken Mitte und Schildesche mit mehr als 18.000 täglichen Fahrten. Darauf folgen die Verbindungen Brackwede und Mitte mit mehr als 10.000 sowie Mitte und Stieghorst mit mehr als 9.100 täglichen Fahrten. Zubringerfahrten mit dem Bus zum Umstieg in den Zug werden in diesen Abbildungen nicht dargestellt (sofern der Fahrgast nicht innerhalb des Stadtgebiets mit dem Zug fährt)³⁵.

³⁴ Hierbei handelt es sich um Aggregation auf Stadtbezirksebene. Alle Quell-Ziel-Beziehungen der jeweiligen Stadtbezirke sind in den Karten als Schwerpunkt des Siedlungsgebietes zusammengefasst. Die Analyse von Wegelängen, -dauer etc. geht von einer sehr viel feineren Zelleinteilung des Stadtgebiets aus. Der Quell-Ziel-Verkehr, insbesondere im Fuß- und Radverkehr, spielt sich zumeist im Nahbereich ab, also sind gerade die Stadtbezirksgrenzen überschreitenden Verkehre in der Darstellung evtl. überhöht dargestellt.

³⁵ Die Bedeutung der Stadtbezirke mit SPNV-Anbindung ist in der Darstellung der ÖPNV-Verflechtungen möglicherweise etwas unterrepräsentiert. Da gemäß Definition ein Weg einem Zweck zugeordnet ist, aber mehrere Verkehrsmittel umfassen kann, tauchen Umsteiger hier nicht auf – ein Fahrgast, der bspw. von Jöllenbeck mit dem Bus nach Mitte fährt und dort in den Zug nach Gütersloh umsteigt, ist in Jöllenbeck Teil des Quellverkehrs und in Gütersloh Teil des Zielverkehrs. Darüber hinaus liegen bei sachgemäßem Ausfüllen der Befragungsunterlagen seitens der Teilnehmenden keine Informationen über seine Umstiegshaltestelle vor.

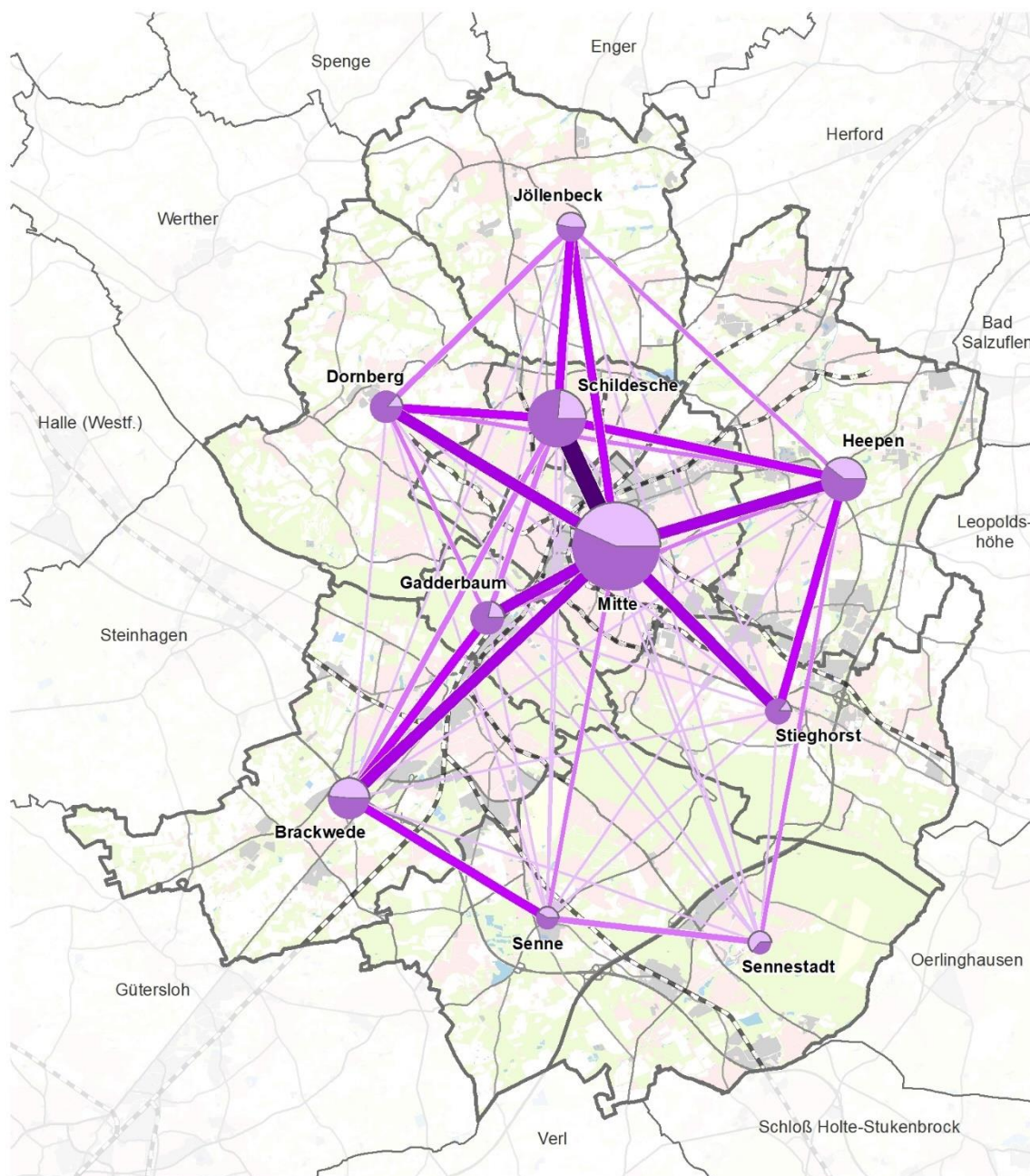


Wegeverflechtungen Binnenverkehr: Fußverkehr



Abb. 6-23 Verkehrsverflechtungen im Fußverkehr innerhalb Bielefelds³⁶
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

³⁶ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

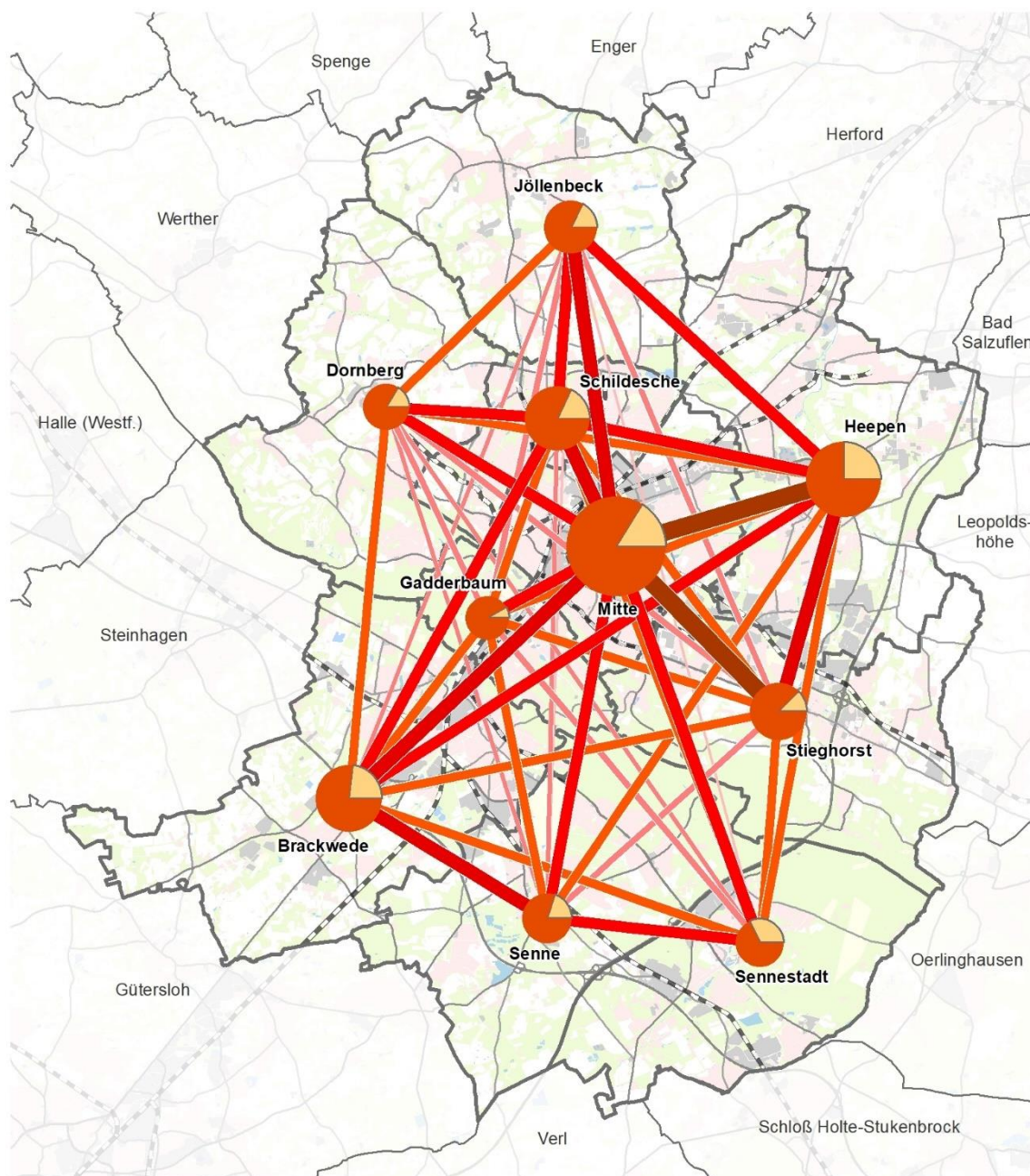


Wegeverflechtungen Binnenverkehr: Radverkehr



Abb. 6-24 Verkehrsverflechtungen im Radverkehr innerhalb Bielefelds³⁷
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

³⁷ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap



Wegeverflechtungen Binnenverkehr: MIV

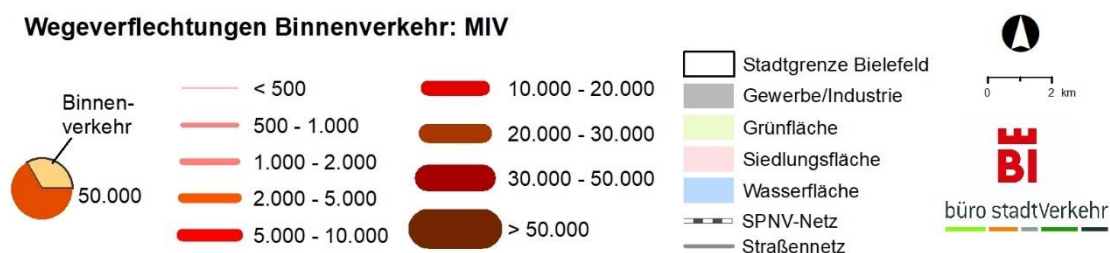
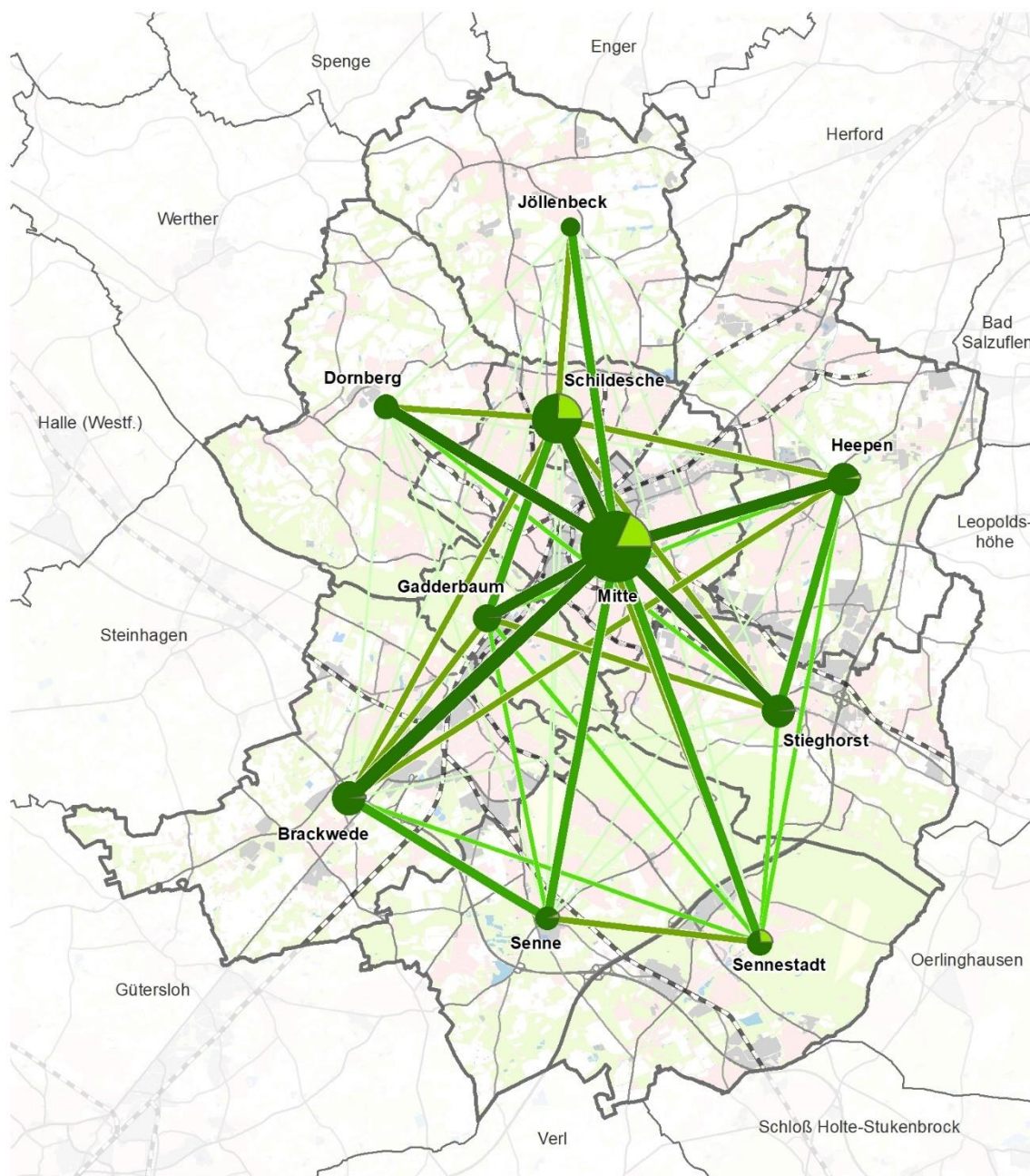


Abb. 6-25 Verkehrsverflechtungen im MIV innerhalb Bielefelds³⁸
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

³⁸ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap



Wegeverflechtungen Binnenverkehr: ÖPNV

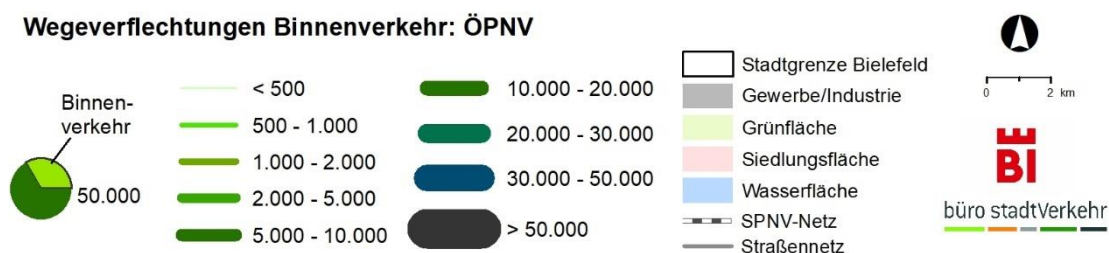
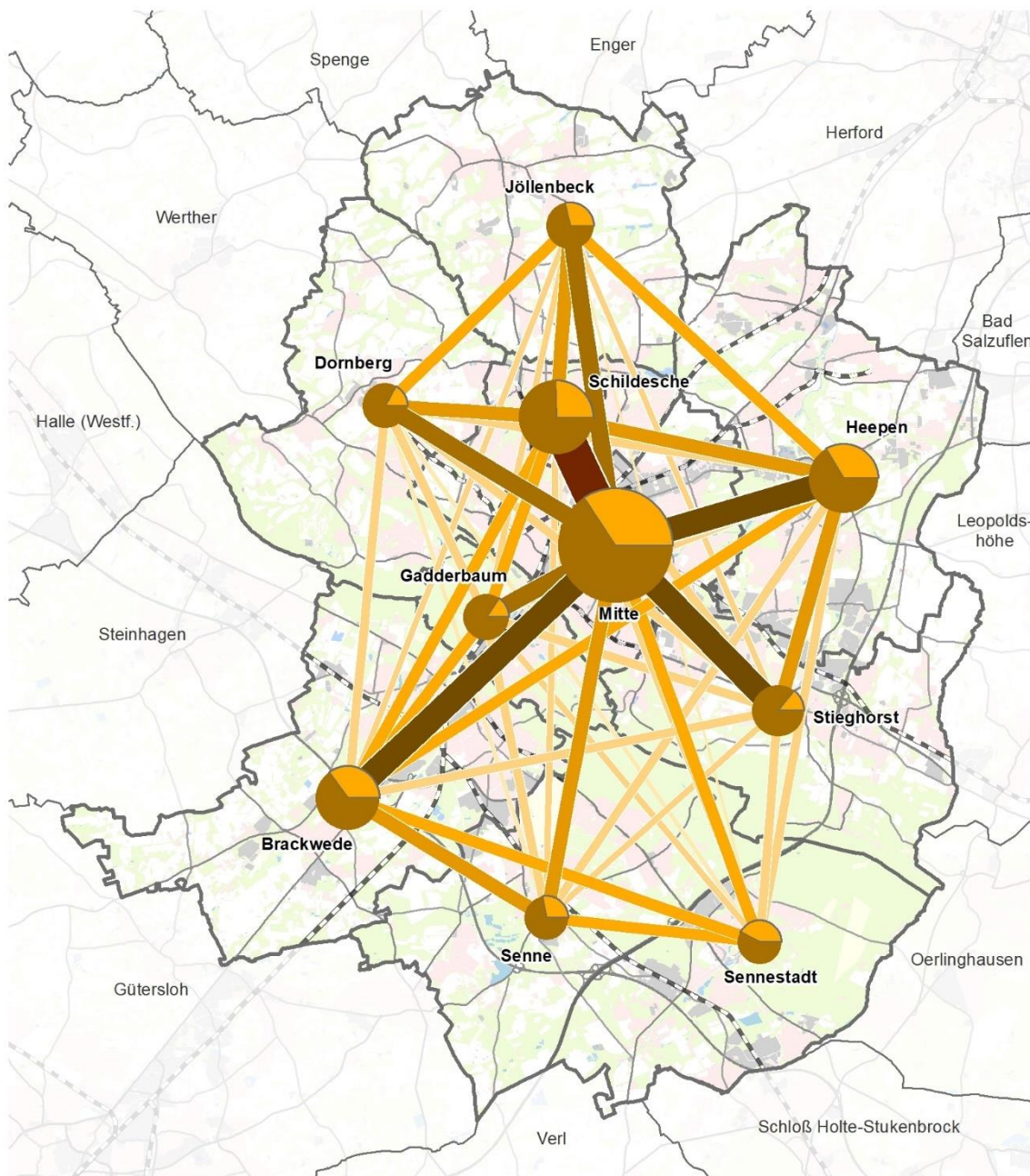


Abb. 6-26 Verkehrsverflechtungen im ÖPNV innerhalb Bielefelds³⁹
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

³⁹ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap



Wegeverflechtungen Binnverkehr: Gesamt



Abb. 6-27 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel innerhalb Bielefelds⁴⁰
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

⁴⁰ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

Die Gesamtbetrachtung aller innerstädtischen Verkehre zeigt in erster Linie den Stadtbezirk Mitte als den zentralen Ausgangs- oder Zielpunkt. Die höchsten Binnenverkehrsanteile liegen im Stadtbezirk Sennestadt mit knapp 43 % vor.

In der folgenden Abbildung sind die Verkehrsverflechtungen noch einmal tabellarisch in Form einer Quell-Ziel-Matrix dargestellt. So lässt sich beispielsweise ablesen, dass zwischen den Stadtbezirken Mitte und Schildesche mit knapp 74.000 Wege/Tag die meisten Fahrten erfolgen (von Mitte nach Schildesche ca. 37.000 Wege, von Schildesche nach Mitte ca. 36.900 Wege). Insgesamt werden rund 1.053.000 Wege zurückgelegt.

von/ nach Stadtbezirk	Brackwede	Dornberg	Gadderbaum	Heepen	Jöllenbeck	Mitte	Schildesche	Senne	Sennestadt	Stieghorst	Außen	Gesamt
Brackwede	48.200	1.600	4.500	3.900	600	17.100	4.200	8.300	3.100	1.300	9.300	102.100
Dornberg	1.500	11.800	1.500	1.500	2.400	13.400	5.700	500	500	1.100	5.400	45.200
Gadderbaum	4.300	1.300	11.200	2.300	1.000	12.800	3.600	1.600	1.000	1.900	2.000	43.100
Heepen	3.900	1.700	2.100	55.000	3.800	24.000	6.300	1.400	2.000	8.900	11.100	120.100
Jöllenbeck	600	2.600	900	2.900	21.900	10.400	8.200	200	300	800	6.700	55.300
Mitte	17.600	13.100	12.100	24.900	10.200	151.100	37.000	5.700	4.500	19.000	18.000	313.300
Schildesche	4.200	6.000	4.200	6.700	8.000	36.900	47.900	800	1.700	1.900	7.700	126.100
Senne	8.300	400	1.500	1.400	100	5.900	800	18.300	3.800	900	5.800	47.000
Sennestadt	2.900	400	1.000	2.000	200	4.000	1.800	4.200	27.100	1.900	5.700	51.200
Stieghorst	1.400	900	2.400	8.800	1.200	19.000	2.200	900	1.500	13.800	6.800	58.800
Außen	8.700	5.400	1.700	10.900	6.100	18.400	7.900	5.200	5.500	7.200	13.900	90.900
Gesamt	101.700	45.300	43.000	120.300	55.400	312.900	125.500	47.100	51.000	58.600	92.300	1.053.000

Abb. 6-28 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel (Matrix)
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich stark nach zurückgelegter Wegerelation. In den folgenden Abbildungen sind die Modal Split-Werte im Binnen- und Außenverkehr dargestellt. Der Binnenverkehrsanteil für das gesamte Stadtgebiet liegt in Bielefeld bei rund 84 %. Demzufolge haben 84 % der Wege die Quelle und das Ziel innerhalb der Stadt, 16 % der Wege verlassen das Stadtgebiet. Die innerstädtische Mobilität spielt sich dabei zu knapp 39 % innerhalb der Stadtbezirke ab und zu mehr als 45 % zwischen den Stadtbezirken (s. Abb. 6-30).

Bei Betrachtung der Wege, die Start- und Zielort innerhalb der Stadt Bielefeld haben (Binnenverkehr Bielefeld), liegt erwartungsgemäß der Anteil des Fuß- und Radverkehrs höher als im gesamtstädtischen Modal Split. Bei diesen Wegeverflechtungen werden die kürzesten Distanzen zurückgelegt. Der Fußverkehrsanteil liegt mit 18 % drei Prozentpunkte über dem städtischen Mittel. Bei den Wegen, die Start- und Zielort innerhalb des jeweiligen Stadtbezirks haben (Binnenverkehr Stadtbezirk), beträgt der Fußverkehrsanteil sogar 34 %. Dafür sind die Verkehrsmittelanteile des ÖPNV und MIV gegenüber den Werten auf Ebene der Gesamtstadt teilweise deutlich reduziert.

Bei Wegen, die das Stadtgebiet verlassen, sinken die Anteile des Fuß- und Radverkehrs aufgrund der längeren Distanzen erheblich. Nur noch knapp 6 % der Wege erfolgen nichtmotorisiert. Mit 14 % wird ein größerer Anteil der Mobilität mit dem ÖPNV zurückgelegt. Mit 80 % wird jedoch auf Wegen außerhalb der Stadt Bielefeld insbesondere auf den MIV zurückgegriffen.

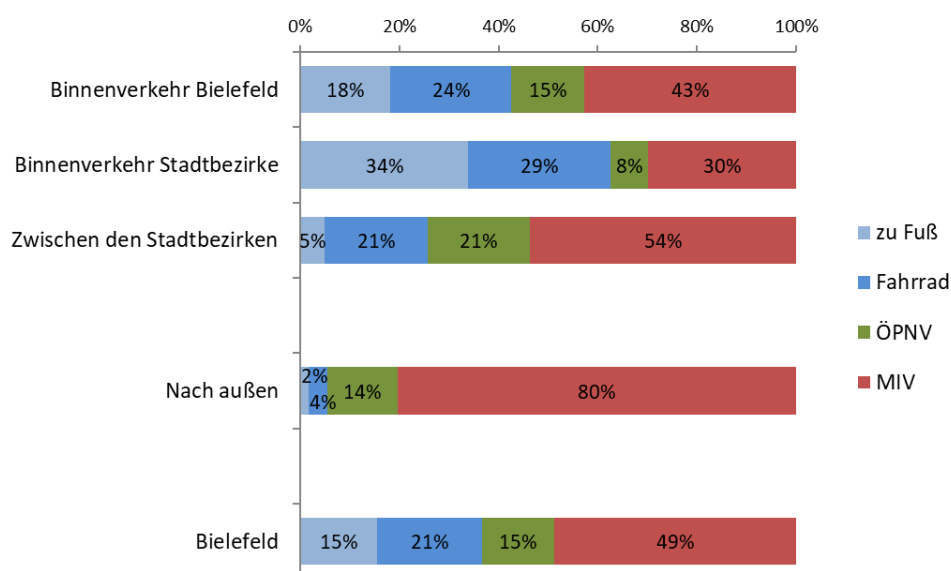


Abb. 6-29 Modal Split nach Verkehrsverflechtungen: Binnenverkehr
(Auswertung auf Wegeebe, Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenz)

Die häufigsten Außenziele sind in nachfolgender Tabelle dargestellt. Zum häufigsten Wegeziele der Bevölkerung der Stadt Bielefeld zählt die Nachbarstadt Gütersloh. Rund 22.600 tägliche Wege werden von den Bürgerinnen und Bürger zwischen Bielefeld und Gütersloh zurückgelegt. Dahinter folgt Herford mit etwa 14.200 täglichen Wegen und Halle (Westfalen) mit 8.100 täglichen Wegen.

Häufigste Ziele	Anteile am Verkehrsaufkommen	Anteile davon	Wege absolut
Binnenverkehr Bielefeld	83,9%		883.800
<i>Binnenverkehr Stadtbezirke</i>		<i>38,5%</i>	<i>405.200</i>
<i>Zwischen den Stadtbezirken</i>		<i>45,4%</i>	<i>478.600</i>
Nach außen	16,1%		169.200
<i>Gütersloh</i>		<i>2,1%</i>	<i>22.600</i>
<i>Herford</i>		<i>1,4%</i>	<i>14.300</i>
<i>Halle (Westf.)</i>		<i>0,8%</i>	<i>8.100</i>
<i>Steinhagen</i>		<i>0,6%</i>	<i>6.700</i>
<i>Schloß Holte-Stukenbrock</i>		<i>0,6%</i>	<i>6.400</i>
<i>Verl</i>		<i>0,6%</i>	<i>6.100</i>
<i>Bad Salzuflen</i>		<i>0,6%</i>	<i>5.900</i>
<i>Paderborn</i>		<i>0,6%</i>	<i>5.100</i>
<i>Leopoldshöhe</i>		<i>0,5%</i>	<i>4.700</i>
<i>Detmold</i>		<i>0,4%</i>	<i>4.500</i>
<i>Sonstige Außenziele</i>		<i>7,9%</i>	<i>82.800</i>

Abb. 6-30 Wegeverflechtungen: Häufigste Außenziele
(Auswertung auf Wegeebe)

Die Verkehrsmittelwahl der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Bielefeld zu den häufigsten Außenzielen ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. In den meisten Fällen dominiert der MIV. Wege mit dem Rad werden lediglich im direkten Grenzbereich der Nachbarstädte zurückgelegt, beispielsweise auf Wegen nach Steinhagen oder Leopoldshöhe. Höhere ÖPNV-Anteile können vor allem bei Wegen nach Paderborn, Detmold und Gütersloh beobachtet werden. Hier spielt die SPNV-Anbindung eine bedeutsame Rolle.

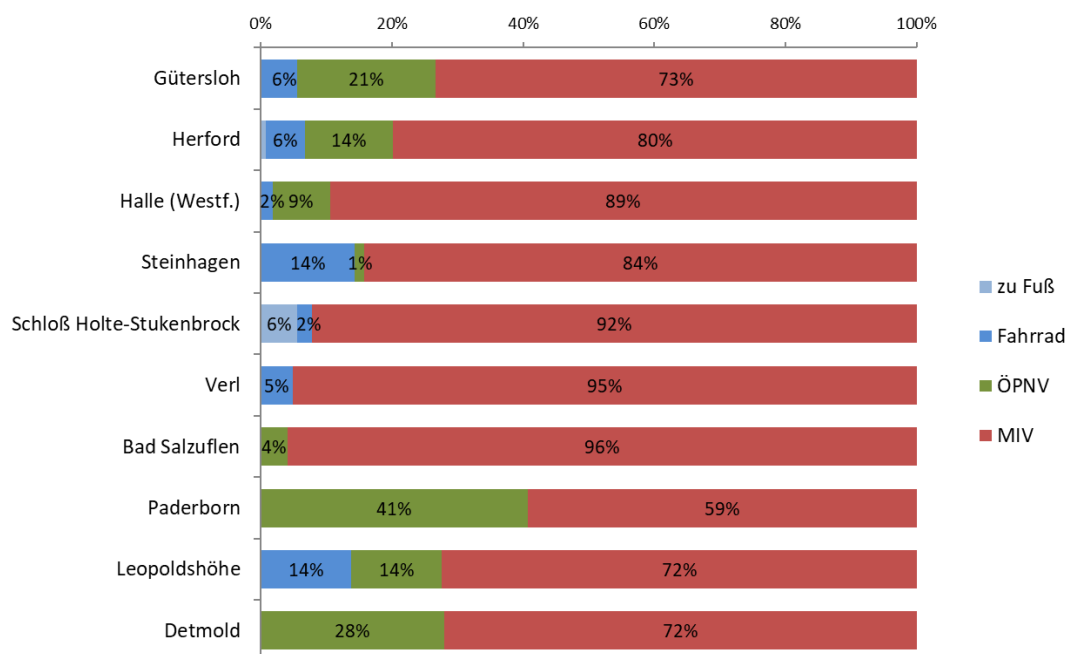


Abb. 6-31 Modal Split der Verflechtungen zu den häufigsten Außenzielen
(Auswertung auf Wegeebe)

6.6 Zeitbezogene Auswertung

Als Grundlage für eine weitere Bewertung des Verkehrsaufkommens in Bielefeld wurde die erfasste Mobilität entsprechend der Uhrzeit im Tagesverlauf eingeordnet. Dies ermöglicht es, aus dem Verkehrsaufkommen die Hauptverkehrszeiten je Verkehrsmittel zu identifizieren. Bei Betrachtung der Anfangs- und Endzeiten der Wege lässt sich erwartungsgemäß ein morgendliches Maximum zwischen 7 und 8 Uhr feststellen. Dies ist im Wesentlichen die Zeit des Schüler- und Berufsverkehrs. Auf das typischerweise spitze Vormittagsmaximum folgt eine Neben- und Schwachverkehrszeit bis etwa 12 Uhr. Ab der Mittagszeit steigt das gesamte Verkehrsaufkommen bis zu einem Maximum um 16 bis 18 Uhr. In diesem Zeitraum treffen mehrere Mobilitätszwecke zusammen und sorgen für ein ähnliches Maximum wie in der morgendlichen Spitze.

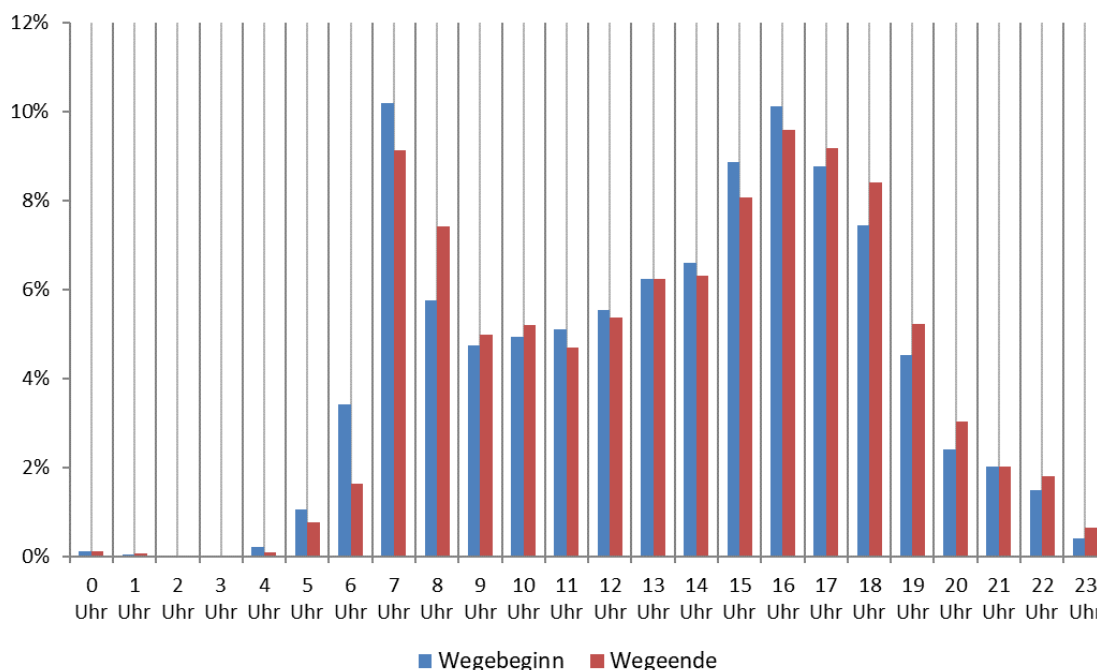


Abb. 6-32 Wegebeginn- und -endzeiten gesamt
(Auswertung auf Wegeebe)

Bei Ausdifferenzierung nach Verkehrsmitteln⁴¹ wird deutlich, dass der ÖPNV die maximale Nutzungsquote zwischen 7 Uhr und 8 Uhr morgens erreicht. Der Schülerverkehr, zu hohen Anteilen ÖPNV-Nutzenden, spielt hier eine besondere Rolle. Entsprechend wird der ÖPNV ebenfalls in der Mittagszeit zwischen 13 und 14 Uhr häufig genutzt. Zudem gibt es ein weiteres Maximum zwischen 16 und 17 Uhr. Der MIV erreicht ein doppeltes Maximum, einmal zwischen 7 und 8 Uhr sowie am Nachmittag bzw. frühen Abend zwischen 16 und 18 Uhr. Hinsichtlich des Radverkehrs liegt das Maximum am Morgen zwischen 7 und 8 Uhr sowie nachmittags zwischen 16 und 17 Uhr. Der Fußverkehr verzeichnet ein Maximum zwischen 15 und 16 Uhr.

⁴¹ In Abbildung 6-33 ist die Nutzungsverteilung der jeweiligen Verkehrsmittel im Tagesverlauf dargestellt. Der ÖPNV erreicht z.B. das Nutzungsmaximum zwischen 7 und 8 Uhr (→ ca. 15 % aller durchgeführten ÖPNV-Wege werden zwischen 7 und 8 Uhr durchgeführt).

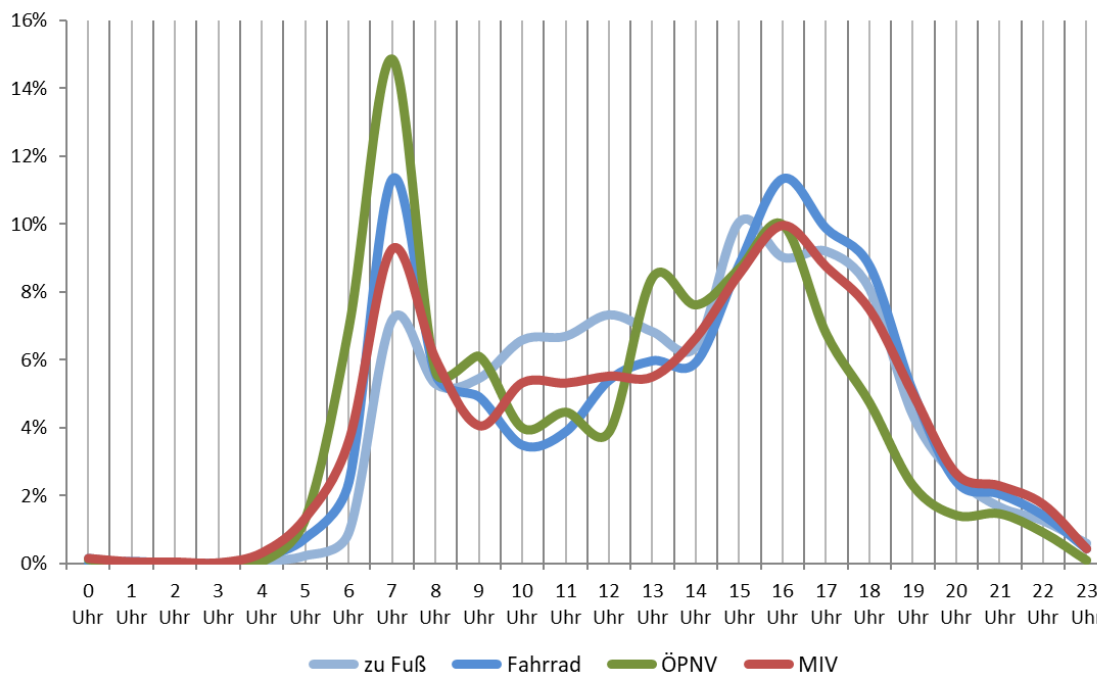


Abb. 6-33 Wegezeiten (Beginn) nach Verkehrsmittel
(Auswertung auf Wegeebe)

Bei Betrachtung der Verkehrsmittelanteile je Stundengruppe wird ersichtlich, dass der ÖPNV den höchsten Anteil am Modal Split zwischen 6 Uhr und 8 Uhr aufweist (die Stundengruppen 0-5 Uhr sind aufgrund der sehr geringen Fallzahlen für den Vergleich zu vernachlässigen). Zudem gibt es gegen 13 Uhr ein weiteres Maximum beim ÖPNV. Der Radverkehrsanteil erreicht sein Maximum am späten Nachmittag/ frühen Abend zwischen 17 und 19 Uhr. Der MIV weist zwar hohe Anteile über den gesamten Tag auf, die Maxima liegen jedoch in verkehrsschwachen Zeiten am späten Abend und früh am Morgen. Im Fußverkehr befinden sich die Maxima hinsichtlich des Modal Split zwischen 10 und 13 Uhr. Grundsätzlich lässt sich aus der tageszeitlichen Verteilung schließen, dass eine starke Verbindung zwischen der Tageszeit, dem Zweck und dem genutzten Verkehrsmittel besteht.

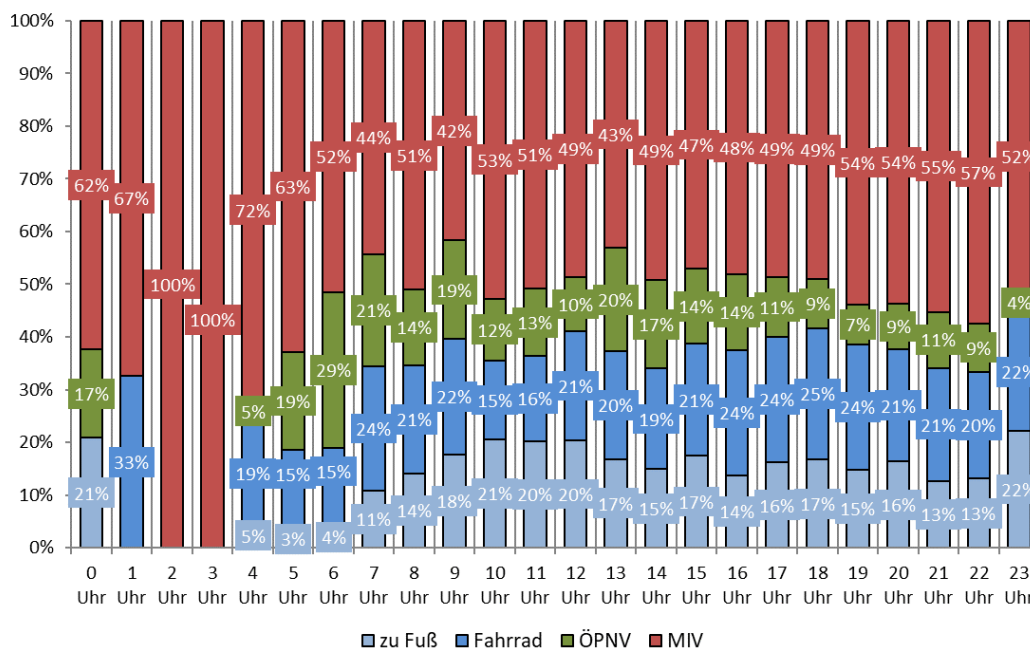


Abb. 6-34 Modal Split im Tagesverlauf
(Auswertung auf Wegeebe)

6.7 Etappenanalyse

Als Ergänzung zur Analyse der erfassten Wege wurde im Rahmen der Mobilitätsenerhebung in Bielefeld ein weiterer Schwerpunkt auf Etappen gelegt. Ziel des Etappenkonzeptes ist eine möglichst feingliedrige Erfassung zurückgelegter Etappen der Personen. Dabei wird von der Systematik im Rahmen der Wegeerhebung abgewichen, d. h.: Wenn eine Person auf einem Weg mit einem Wegezweck mehrere Verkehrsmittel nutzt (also intermodal unterwegs ist), wird kein Hauptverkehrsmittel festgelegt (entsprechend der Systematik gemäß der MiD), sondern stattdessen jede einzelne Etappe und das entsprechend genutzte Verkehrsmittel einzeln analysiert. Demzufolge geht es um die Abschnitte eines Weges, für die jeweils ein anderes Verkehrsmittel genutzt wird als auf den übrigen Abschnitten desselben Weges. Im Rahmen der Erhebung konnten die Befragten auf einem beigefügten Zusatzzettel die Etappen entsprechend notieren und den jeweiligen Wegen zuordnen.

Von allen befragten Personen haben 10 % der Personen an den Stichtagen Etappen notiert. Bei insgesamt 10.396 angegebenen Wegen wurden 1.880 Etappen erfasst. Bei sachgemäßem Ausfüllen der Unterlagen durch die Befragten hätten bei weiteren 683 Wegen ebenfalls Etappen angegeben werden können.

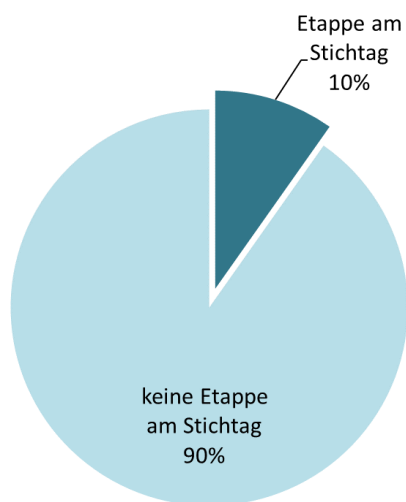


Abb. 6-35 Anteil zurückgelegter Etappen an den Stichtagen
(Auswertung auf Wegeebe)

Für den Fall, dass eine Person Wege mit mehreren Etappen zurücklegt, wird bei Betrachtung der folgenden Abbildung ersichtlich, dass diese am häufigsten 5-6 Etappen umfassen. Darauf folgen Wege mit 3-4 Etappen. Die durchschnittliche Anzahl von Etappen pro erfolgten Weg beträgt etwa 5,8 Etappen.

Anzahl Wege	Keine Etappe	2 Etappen	3-4 Etappen	5-6 Etappen	7-8 Etappen	9 oder mehr Etappen	Etappen/ erfolgter Weg
1 Weg	58%	9%	13%	20%	0%	0%	3,7
2-3 Wege	87%	1%	4%	4%	2%	0%	5,6
4-5 Wege	90%	0%	3%	4%	2%	6%	6,0
6-7 Wege	92%	1%	3%	2%	1%	4%	6,6
8 oder mehr Wege	96%	0%	2%	1%	1%	4%	5,5
Gesamt	90%	1%	3%	3%	1%	1%	5,8

Abb. 6-36 Anzahl aller Etappen pro Weg
(Auswertung auf Etappenebene)

Bei ausschließlicher Betrachtung von Wegen die eine Etappe enthalten, liegt die durchschnittliche Anzahl an Etappen pro Weg mit Etappen bei 2,8. Am meisten Etappen werden zurückgelegt, wenn eine Person drei Wege mit einer Etappe zurücklegt. Hier liegt die durchschnittliche Anzahl an Etappen bei 3,2. Durchschnittliche werden am wenigsten Etappen zurückgelegt, wenn eine Person 4 Wege mit Etappen zurücklegt (2,5 Etappen pro Weg mit Etappen).

Wege mit Etappen	Keine Etappe	2 Etappen	3-4 Etappen	5-6 Etappen	7-8 Etappen	9 oder mehr Etappen	Durchschnittliche Etappenanzahl bei Wegen mit Etappen	Durchschnittliche Etappen pro Weg mit Etappen
Keine Wege	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0,0	0
1 Weg mit Etappe	0%	47%	46%	7%	0%	0%	2,8	2,8
2 Wege mit Etappe	0%	0%	31%	45%	17%	7%	5,9	2,9
3 Wege mit Etappe	0%	0%	0%	0%	24%	76%	9,7	3,2
4 Wege mit Etappe	0%	0%	0%	0%	35%	65%	10,1	2,5
5 Wege mit Etappe	0%	0%	0%	0%	0%	100%	12,0	2,4
6 Wege mit Etappe	0%	0%	0%	0%	0%	100%	18,0	3,0
Gesamt	90%	1%	3%	3%	1%	1%	0,6	2,8

Abb. 6-37 Anzahl Etappen pro Wege mit Etappen
(Auswertung auf Etappenebene)

Die Differenzierung nach Berufstätigkeit der Befragten macht deutlich, dass die Gruppe der Berufstätigen die höchste Etappenanzahl aufweist. Berufstätige legen durchschnittlich 6,0 Etappen/Tag zurück. Darauf folgen die sich in Ausbildung befindlichen Personen mit 5,6 Etappen/Tag. Im Vergleich legen anteilmäßig mehr Personen Etappen zurück, die sich in Ausbildung befinden, als berufstätige Personen. Berufstätige, die entsprechend Etappen auf den Wegen zurücklegen, legen dann aber im Schnitt mehr Etappen zurück als Personen in Ausbildung.

Berufstätigkeitsgruppen	Keine Etappe	2 Etappen	3-4 Etappen	5-6 Etappen	7-8 Etappen	9 oder mehr Etappen	Etappen/erfolgter Weg
Berufstätig <i>Vollzeit, Teilzeit, Wehr- oder Bundesfreiwilligendienst</i>	91%	1%	2%	3%	2%	1%	6,0
Nicht berufstätig <i>vorübergehend freigestellt, arbeitslos, Hausfrau/Hausmann, Rentner(in)/ Pensionär(in)</i>	94%	1%	2%	2%	1%	1%	5,5
in Ausbildung <i>Auszubildende(r), Schüler(in), Student(in)</i>	83%	1%	6%	6%	2%	2%	5,6
Gesamt	90%	1%	3%	3%	1%	1%	5,8

Abb. 6-38 Anzahl aller Etappen je Person pro Tag nach Berufstätigkeit
(Auswertung auf Etappenebene)

Bei Auswertung der Etappenanzahl nach Wohnort zeigen sich ebenfalls Unterschiede. Die Bürgerinnen und Bürger in Jöllenbeck mit 6,6 Etappen; Sennestadt mit 6,5 Etappen und Schildesche mit 6,2 Etappen legen im Vergleich der Stadtbezirke die meisten Etappen auf den Wegen zurück. Die geringste Anzahl an Etappen legen die Bewohnerinnen und Bewohner aus Senne mit 4,9 Etappen zurück.

Stadtbezirk	Keine Etappe	2 Etappen	3-4 Etappen	5-6 Etappen	7-8 Etappen	9 oder mehr Etappen	Etappen/erfolgter Weg
Brackwede	90%	2%	3%	3%	1%	1%	5,3
Dornberg	91%	0%	4%	3%	1%	0%	5,1
Gadderbaum	88%	1%	4%	5%	2%	1%	5,7
Heepen	93%	1%	2%	2%	1%	1%	5,8
Jöllenbeck	91%	1%	1%	3%	3%	1%	6,6
Mitte	88%	1%	4%	5%	1%	1%	5,7
Schildesche	87%	1%	3%	4%	3%	2%	6,2
Senne	93%	0%	3%	2%	1%	0%	4,9
Sennestadt	94%	0%	2%	1%	1%	2%	6,5
Stieghorst	91%	1%	4%	3%	0%	1%	5,6
Gesamt	90%	1%	3%	3%	1%	1%	5,8

Abb. 6-39 Anzahl aller Etappen je Person pro Weg nach Stadtbezirk
(Auswertung auf Etappenebene)

Wie die Ergebnisse aus Abbildung 6-37 bereits vermuten lassen, werden zahlreiche Etappen auf dem Weg zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte zurückgelegt. 41 % der Etappen zählen zu Wegen die als Zweck „zur Arbeit“ angegeben haben. Darauf folgen mit 26 % die Etappen mit dem Zweck Schule/Ausbildung. Auf den Wegen mit den restlichen Zwecken (Geschäftlich, Besuch, Freizeit, Bringen/Holen) werden kaum Etappen zurückgelegt.

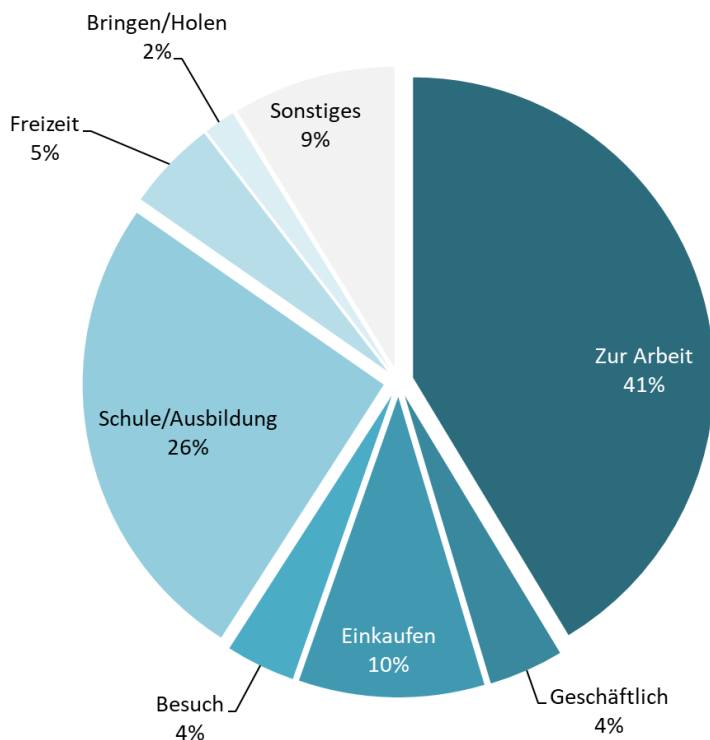


Abb. 6-40 Wegezweck der Etappen
(Auswertung auf Etappenebene)

Die Analyse der genutzten Verkehrsmittel auf den einzelnen Etappen zeigt, dass Fußverkehrs- und ÖPNV-Anteil deutlich überwiegen. Der Fußverkehrsanteil beträgt 43 % während der Anteil des ÖPNV sich auf 44 % beläuft. Vor allem im Vergleich mit den Modal Split-Ergebnissen auf Wegeebe (Analyse des Hauptverkehrsmittels) zeigt sich ein wesentlich höherer Fußverkehrs- und ÖPNV-Anteil. Dies verdeutlicht, dass Etappen vor allem bei der ÖPNV-Nutzung entstehen. Unterteilt man den ÖPNV in Bus- und Schienenverkehr zeigt sich noch einmal die größere Attraktivität der Schiene. Beim Schienenverkehr spielt die Stadtbahn eine wichtige Rolle, diese hat alleine 19 % Anteil an dem 27 %-igen Schienenverkehrsanteil. Die hohen Fußwegeanteile bei der Etappenanalyse lassen den Schluss zu, dass der Fußverkehr häufig mit Bus oder Bahn kombiniert werden.

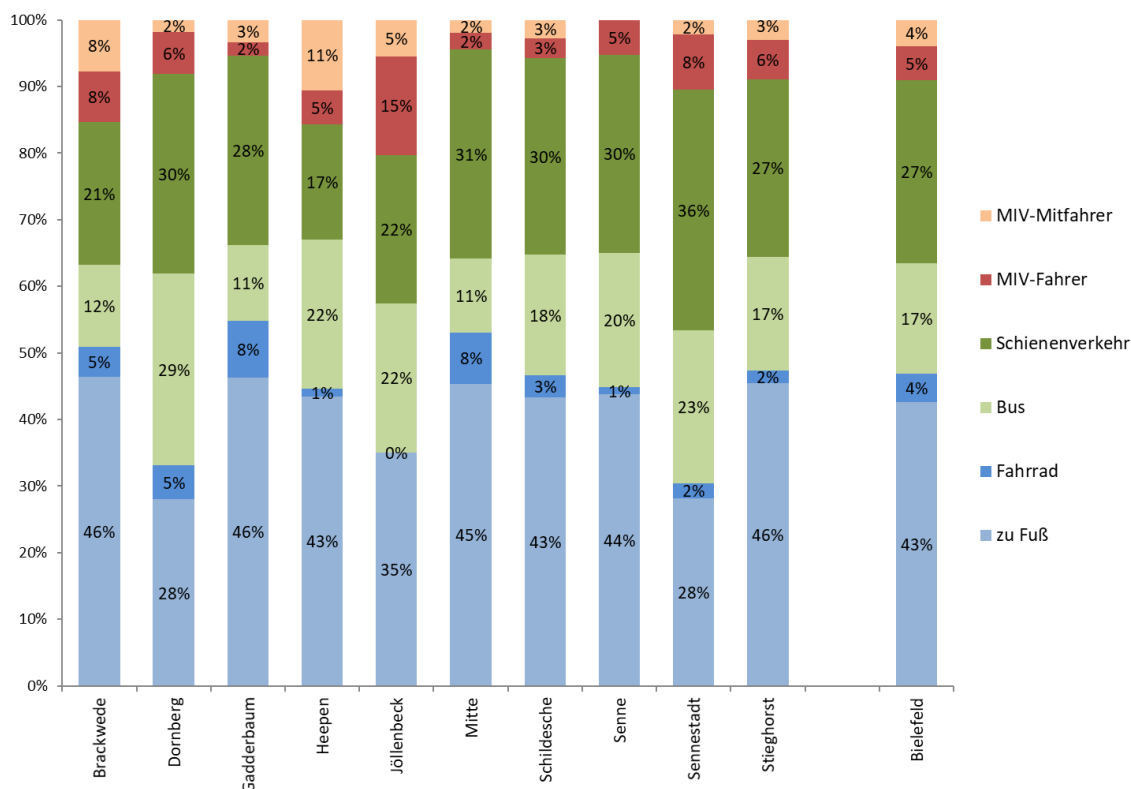


Abb. 6-41 Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Stadtbezirke
(Auswertung auf Etappenebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenzen

Die nachfolgende Abbildung zeigt auf, welche Verkehrsmittel auf einem Weg mit mehreren Etappen kombiniert werden. Mit einem Anteil von 64 % dominiert die Kombination aus Fußverkehr und dem ÖPNV. Darauf folgt mit 11 % die Kombination aus Fußverkehr und MIV. Die Kombination der Etappen mit dem Fahrrad ist eher die Ausnahme. Das deutet darauf hin, dass das Fahrrad eher als alleiniges Verkehrsmittel von Tür zu Tür und weniger zur Kombination mit anderen Verkehrsmitteln genutzt wird.

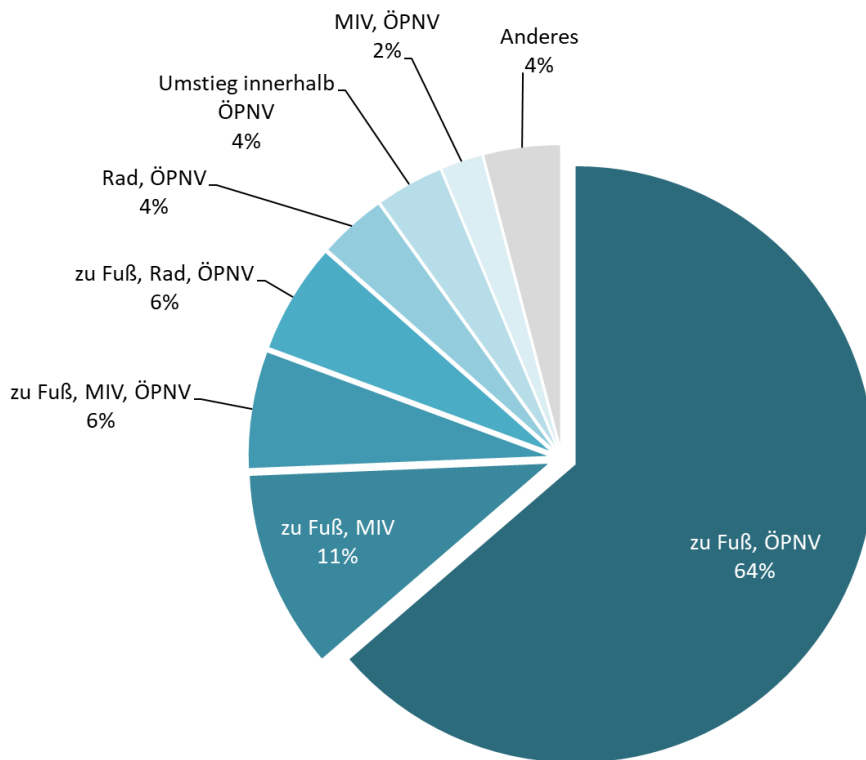


Abb. 6-42 Verkehrsmittelkombinationen auf Wegen mit mehreren Etappen
(Auswertung auf Etappenebene)

Ergänzend zur Ermittlung der durchschnittlichen Wegelängen und der Wegedauer können auch die einzelnen Etappen hinsichtlich der zurückgelegten Längen und der entsprechenden Dauer untersucht werden. Die durchschnittliche Etappenlänge und Etappendauer nach Verkehrsmitteln auf Ebene der Gesamtstadt verdeutlicht, dass mit dem ÖPNV die längsten Distanzen zurückgelegt werden. Die mittlere Länge beträgt 8,1 km. Die mittlere Fahrt mit den Verkehrsmitteln des ÖPNV dauert 10 Minuten. Die kürzeste Etappenlänge ist im Fußverkehr mit knapp 0,9 km zu finden. Insgesamt liegt die durchschnittliche Etappenlänge bei 4,6 km. Wenn nur der Binnenverkehr betrachtet und alle Etappen, die das Stadtgebiet verlassen, außer Acht gelassen werden, liegt die mittlere Distanz bei nur 2,9 km. Im Vergleich mit den Ergebnissen auf Wegeebe (s. Abb. 6-20) können bei den Etappen niedrige Werte bei der durchschnittlichen Länge und Dauer festgestellt werden.

Verkehrsmittel	Gesamt		Binnenverkehr	
	Distanz in km	Dauer in Minuten	Distanz in km	Dauer in Minuten
zu Fuß	0,9	9	1,0	10
Fahrrad	2,3	16	2,4	17
MIV	7,4	12	4,7	10
ÖPNV	8,1	13	4,7	10
Mittelwert	4,6	11	2,9	10

Abb. 6-43 Mittlere Etappenlänge und Etappendauer nach Verkehrsmittelhauptgruppen
(Auswertung auf Etappenebene)

Eine Möglichkeit zur Differenzierung des Modal Splits hinsichtlich der erbrachten Verkehrsleistung bietet die bereits in der Wegeanalyse durchgeführte Berücksichtigung der Etappenlängen. Aufgrund der höheren durchschnittlichen Etappenlängen im MIV und ÖPNV sind die Verkehrsmittelanteile von MIV und vor allem des ÖPNV noch einmal größer. Auf Fuß- und Radverkehr entfallen zusammen nur 10 % der Verkehrsleistung, auf den ÖPNV alleine hingegen 77 %.

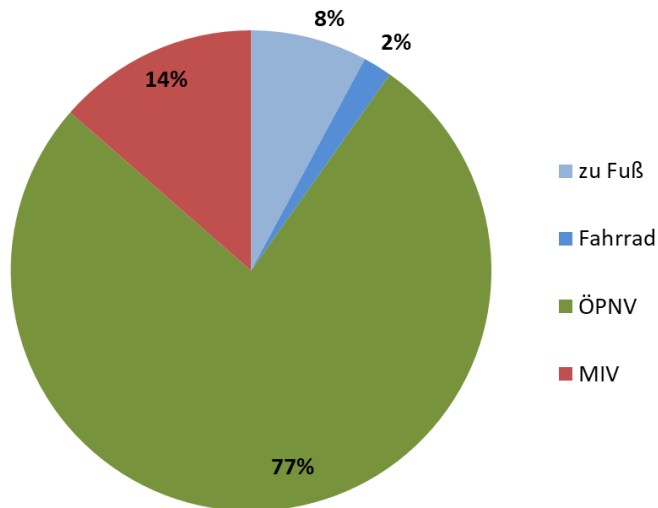


Abb. 6-44 Modal Split nach Verkehrsleistung
(Auswertung auf Etappenebene)

7 Zusatzfragebogen – Fragen zur Mobilität

Der Zusatzfragebogen thematisiert mögliche Voraussetzungen, unter denen die befragten Personen auf das Auto verzichten würden sowie die Meinung über das Angebot von Mobilitätsstationen. Darüber hinaus werden konkrete Verbesserungswünsche bei der Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger erfragt und um eine Einschätzung zur Entwicklung des zukünftigen Mobilitätsverhaltens gebeten.

7.1 Autoverzicht

Die erste Frage des Zusatzfragebogens greift das Thema auf, unter welchen Voraussetzungen auf das Auto überwiegend verzichtet werden würde. Ein Großteil der Befragten hat angegeben (ca. 22 %), dass sie bei besseren Angeboten im ÖPNV auf das Auto verzichten würden. Knapp dahinter folgen mit 21 % diejenigen, die einen günstigeren ÖPNV fordern. Durch Verschlechterungen im Autoverkehr (allgemein und durch Kostensteigerung) sind vergleichsweise wenig Personen bereit, auf das Auto zu verzichten. 11 % der Befragten haben zudem angegeben, dass sie generell nicht auf das Auto verzichten möchten oder können.

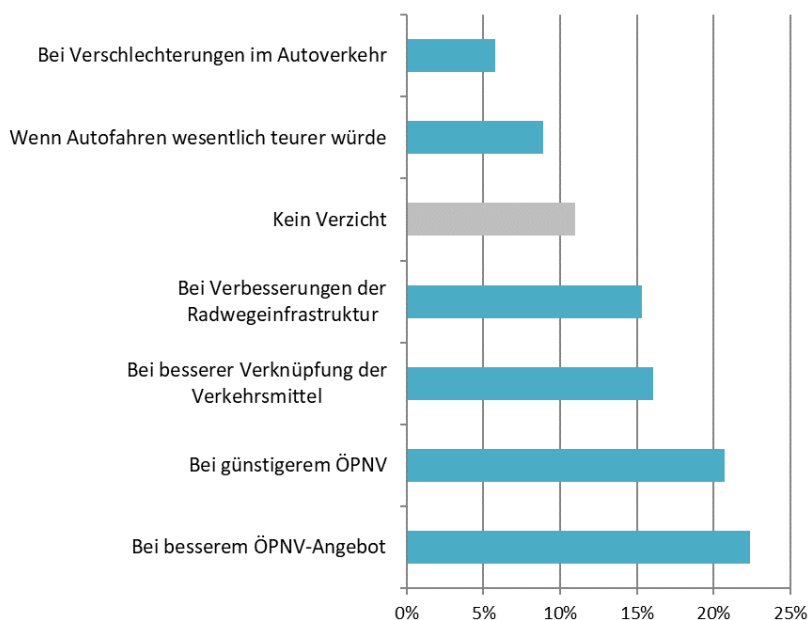


Abb. 7-1 Mögliche Gründe für den Verzicht auf das Auto
(Auswertung auf Personenebene)

Die Analyse auf Stadtbezirksebene macht deutlich, dass ein attraktiveres ÖPNV-Angebot vor allem für die Bewohnerinnen und Bewohner in Sennestadt, Senne und Brackwede der dominierende Grund wäre, um auf das Auto zu verzichten. In Senne haben darüber hinaus einige Personen angegeben, dass sie bei besserer Verknüpfung der Verkehrsmittel auf das Auto verzichten zu wollen.

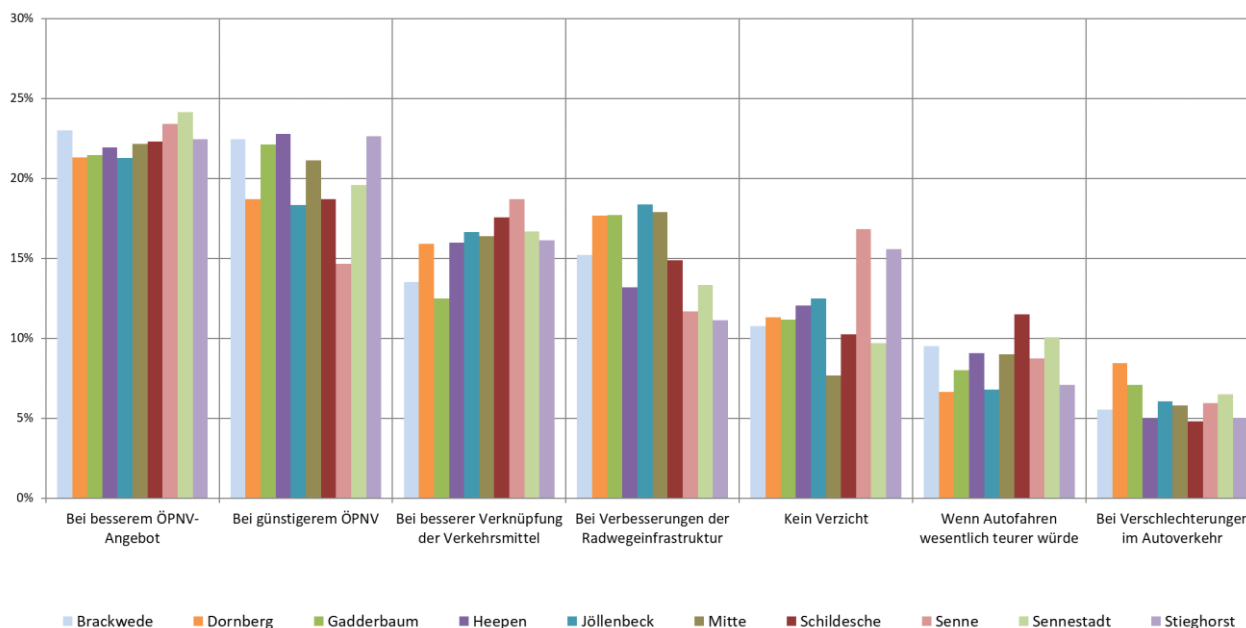


Abb. 7-2 Mögliche Gründe für den Verzicht auf das Auto nach Stadtbezirk
(Auswertung auf Personenebene)

7.2 Mobilitätsstationen

Eine weitere Frage des Zusatzfragebogens zielt auf die Meinung der Befragten hinsichtlich des Angebotes an Mobilitätsstationen ab. Im Hinblick auf die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel an einem Standort sind Mobilitätsstationen ein wichtiger Bestandteil der Verkehrs- und Mobilitätskonzeption.

Mit einem Anteil von 20 % ist der Großteil der befragten Personen der Meinung, dass eine Mobilitätsstation in erster Linie eine Bus- bzw. Stadtbahnhaltestelle aufweisen sollte. Abstellanlagen für Fahrräder werden ebenfalls häufig gewünscht. 10 % der Befragten hat angegeben, dass allgemein Fahrradabstellanlagen an einer Mobilitätsstation existieren sollten. 14 % meinen, dass besser gesicherte Fahrradabstellanlagen vorhanden sein sollten. Darauf folgen das Vorhandensein eines WCs (9%), einer dynamischen Fahrgastinformation (8%) sowie Leihräder (6%). Ergänzende Angebote wie beispielsweise eine Packstation, Schließfächer oder ein Geldautomat werden im Rahmen der Ausstattung einer Mobilitätsstation als weniger relevant angesehen.

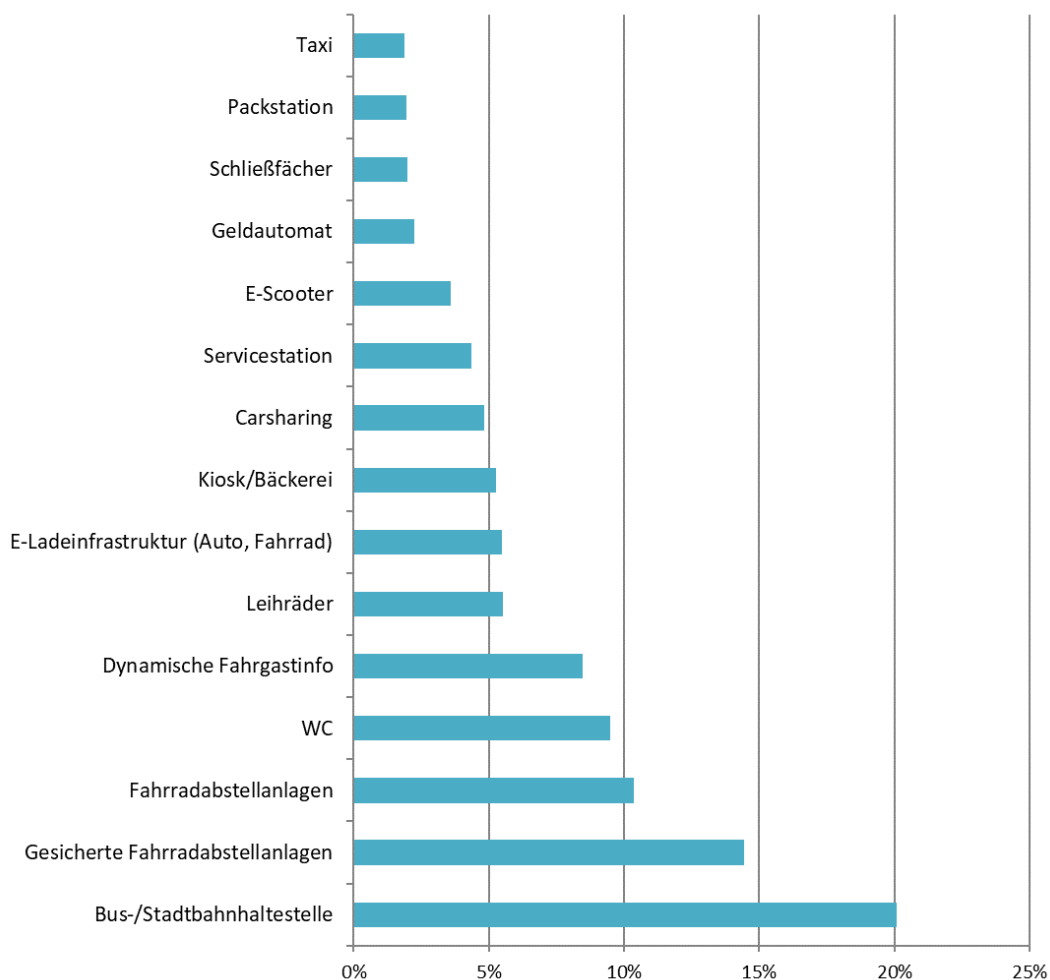


Abb. 7-3 Ausstattungswünsche bei Mobilitätsstationen
(Auswertung auf Personenebene)

Im Vergleich der Stadtbezirke ist erkennbar, dass der Großteil der Befragten in allen Stadtbezirken die Ausstattung einer Mobilitätsstation mit einer Bus-/Stadtbahnhaltestelle präferiert. Darüber hinaus wünschen sich einige Befragte in Jöllenbeck, Sennestadt und Brackwede verstärkt gesicherte Fahrradabstellanlagen an einer Mobilitätsstation. Der Wunsch nach generellen Fahrradabstellanlagen an einer Mobilitätsstation wird vergleichsweise am häufigsten in Mitte, Gadderbaum, Dornberg, Schildesche und Senne angegeben.

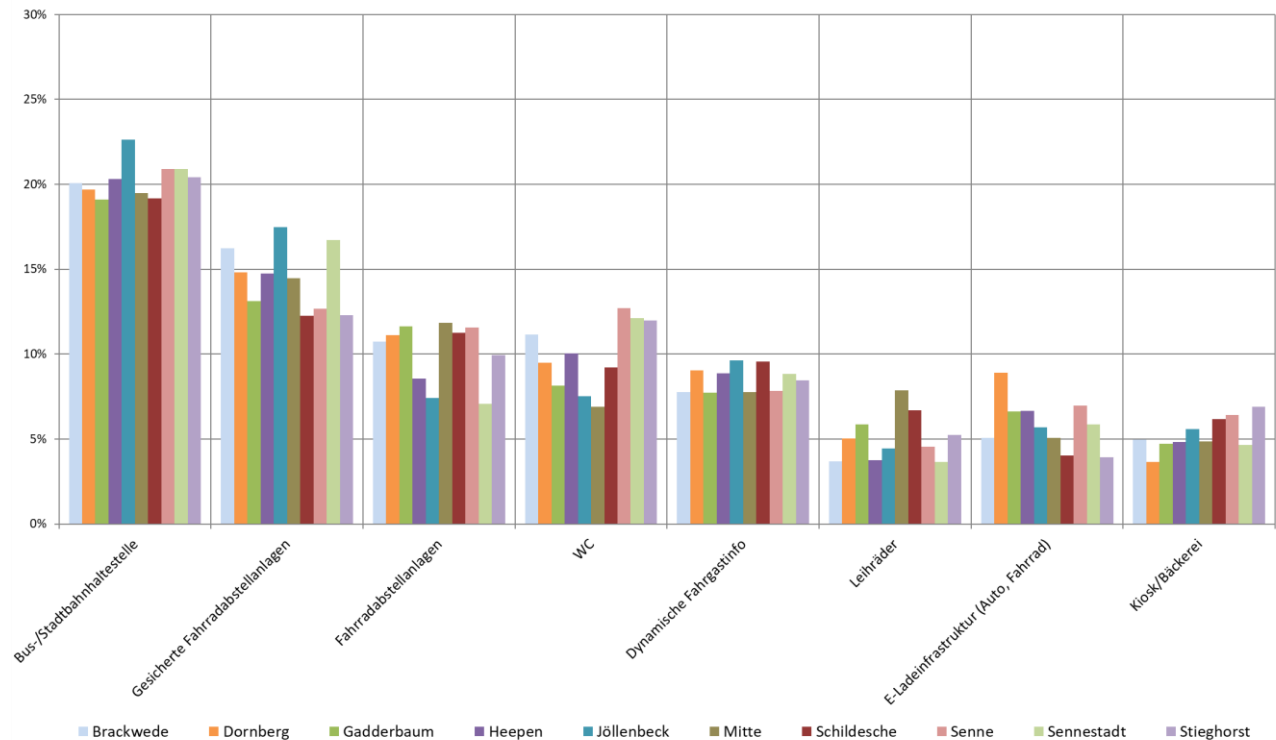


Abb. 7-4 Ausstattungswünsche (1) bei Mobilitätsstationen nach Stadtbezirk
(Auswertung auf Personenebene)

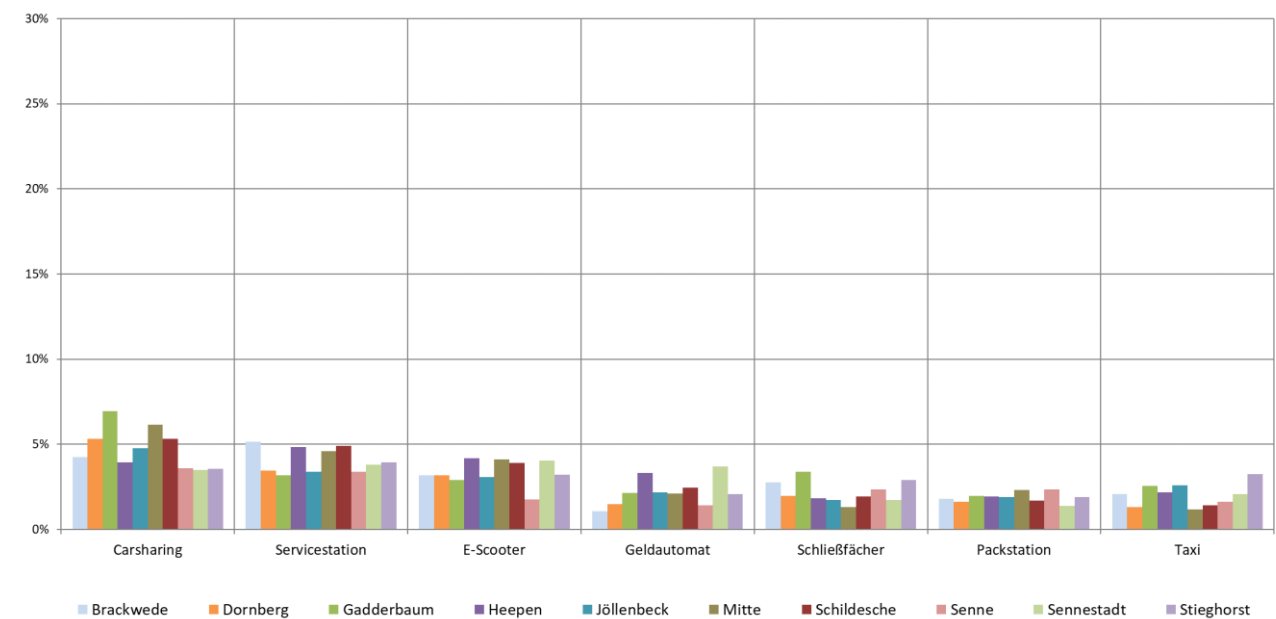


Abb. 7-5 Ausstattungswünsche (2) bei Mobilitätsstationen nach Stadtbezirk
(Auswertung auf Personenebene)

7.3 Verknüpfung von Verkehrsmitteln

Im Zuge des Themas der Verknüpfung von Verkehrsmitteln konnten die befragten Personen bis zu drei Angaben tätigen, wo (und inwiefern) sie sich Verbesserungen wünschen. Neben konkreten Orten, bei denen die Personen Verbesserungen im Sinne der Intermodalität sehen, wurden darüber hinaus weitere Verbesserungsvorschläge angegeben. Die Angaben, die hier am häufigsten getätigt wurden, sind inhaltlich eng mit der Frage aus Kapitel 7.2 verknüpft. Der Großteil der Befragten (26%) wünscht sich im Zusammenhang mit einer verbesserten Verknüpfung von Verkehrsmitteln den Ausbau bzw. die Ausweitung des ÖPNV-Angebotes. Dahinter folgen mit jeweils 12 % diejenigen, die sichere und insgesamt mehr Fahrradabstellplätze sowie die Ausweitung der Sharing-Angebote wünschen. Kombi-Tickets und eine kostenlose bzw. bessere Fahrradmitnahme im ÖPNV wurden nur von wenigen Personen gefordert.

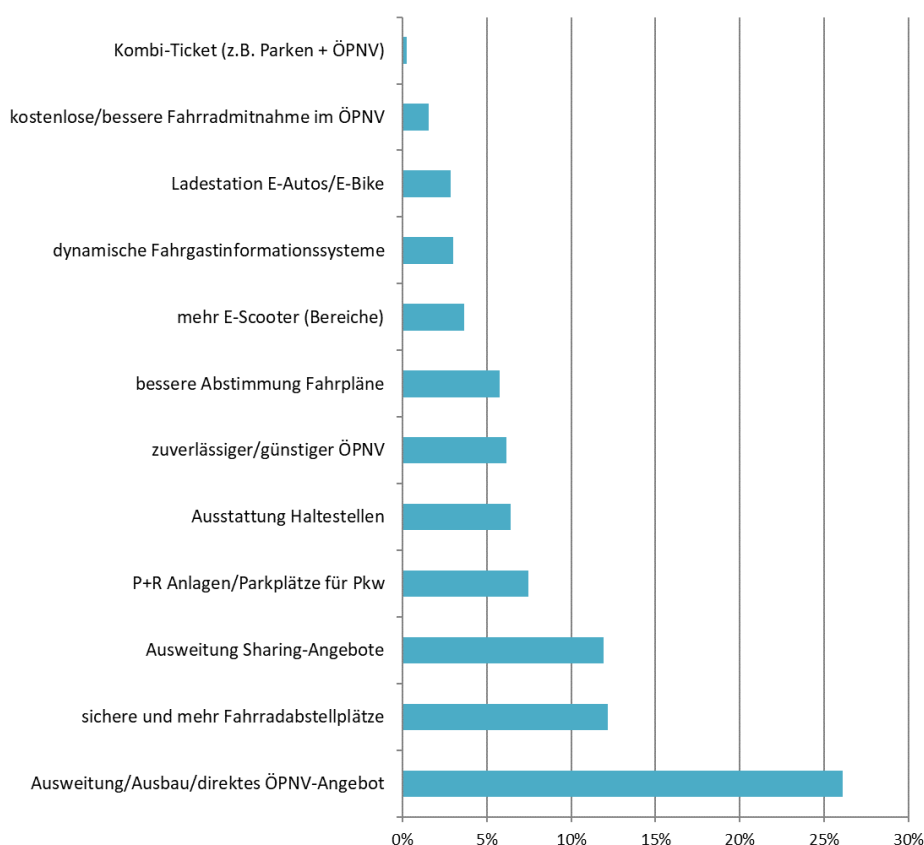


Abb. 7-6 Verknüpfung von Verkehrsmitteln
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.4 Mobilitätsverhalten

Die letzte Frage des Zusatzfragebogens zielte auf die Einschätzung der Befragten hinsichtlich der Entwicklung des eigenen Mobilitätsverhaltens und der Mobilitätsentwicklung in den nächsten Jahren ab.

Bezüglich der Nahmobilität kann festgehalten werden, dass die meisten Befragten in allen Stadtbezirken davon ausgehen, dass sie in den nächsten Jahren genauso oft zu Fuß gehen. Die Anzahl derer, die davon ausgeht, dass sie zukünftig häufiger zu Fuß gehen wird, ist jedoch in allen Stadtbezirken größer, als derer, die denken, weniger zu Fuß unterwegs zu sein. In Sennestadt ist die Anzahl derer, die denken, mehr zu Fuß unterwegs zu sein, mit 23 % am höchsten. Die Anzahl derer, die denken, weniger zu Fuß unterwegs zu sein, ist in Stieghorst am höchsten (14 %).

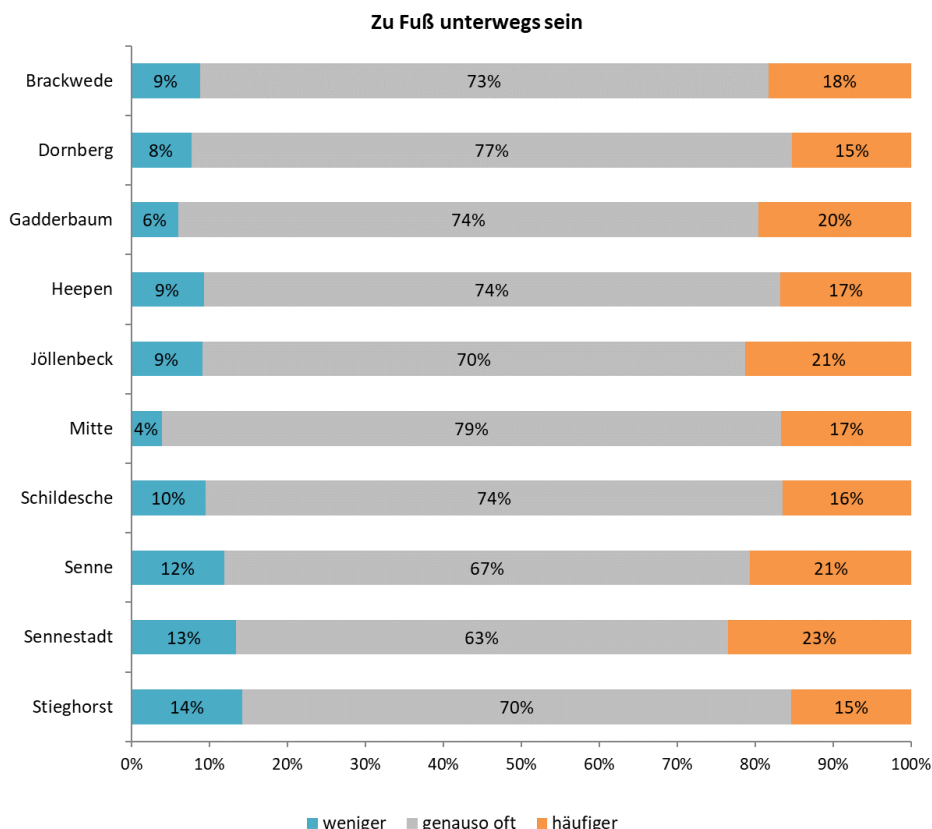


Abb. 7-7 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Stadtbezirk - Fußverkehr
(Auswertung auf Personenebene)

Bei der Einschätzung hinsichtlich der Fahrradnutzung zeigt sich ein anderes Bild. Der Anteil derer, die glauben, in Zukunft mehr mit dem Fahrrad zu fahren, liegt in den Stadtbezirken zwischen 35 % und 48 %. In Jöllenbeck überwiegt der Anteil derer, die zukünftig mehr Wege mit dem Fahrrad zurücklegen möchten, gegenüber denjenigen, die keine Veränderung bei der Fahrradnutzung abschätzen und stattdessen genauso häufig mit dem Rad unterwegs sein werden. Der Anteil derer, die glauben, weniger mit dem Fahrrad zu fahren, ist in Sennestadt mit 20 % am höchsten. Von allen Verkehrsmitteln hat der Radverkehr den größten beabsichtigten Zuwachs an Nutzerinnen und Nutzern.

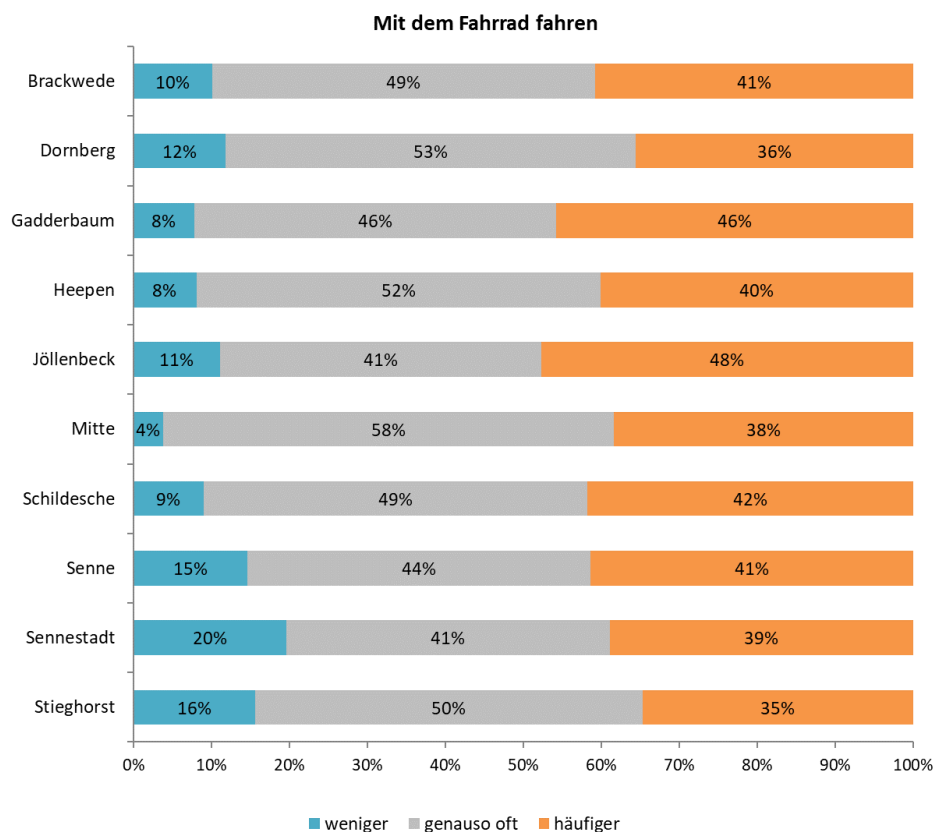


Abb. 7-8 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Stadtbezirk - Fahrradnutzung
(Auswertung auf Personenebene)

Demgegenüber zeigt sich bei der ÖPNV-Nutzung ein ausgeglicheneres Bild. Sowohl beim Bus als auch beim Zug gehen die meisten Befragten davon aus, dass sie in Zukunft diese Verkehrsmittel genauso oft wie bisher nutzen werden. Die Anteile derer, die zukünftig mehr mit dem ÖPNV fahren möchten, überwiegen jedoch gegenüber dem Anteil der Personen, die weniger mit dem ÖPNV fahren möchten. Mehr mit dem Bus fahren möchten vor allem Befragte in Sennestadt. Zukünftig häufiger mit dem Zug fahren möchten vor allem Personen in Sennestadt, Mitte und Gadderbaum.

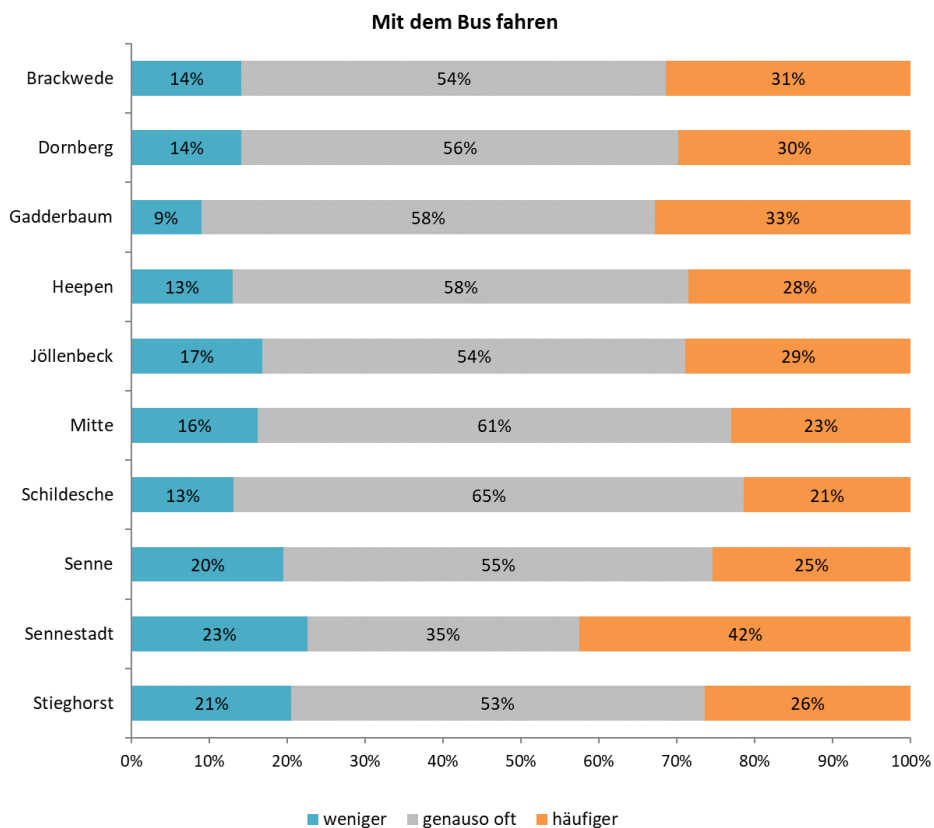


Abb. 7-9 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Stadtbezirk - Busnutzung
(Auswertung auf Personenebene)

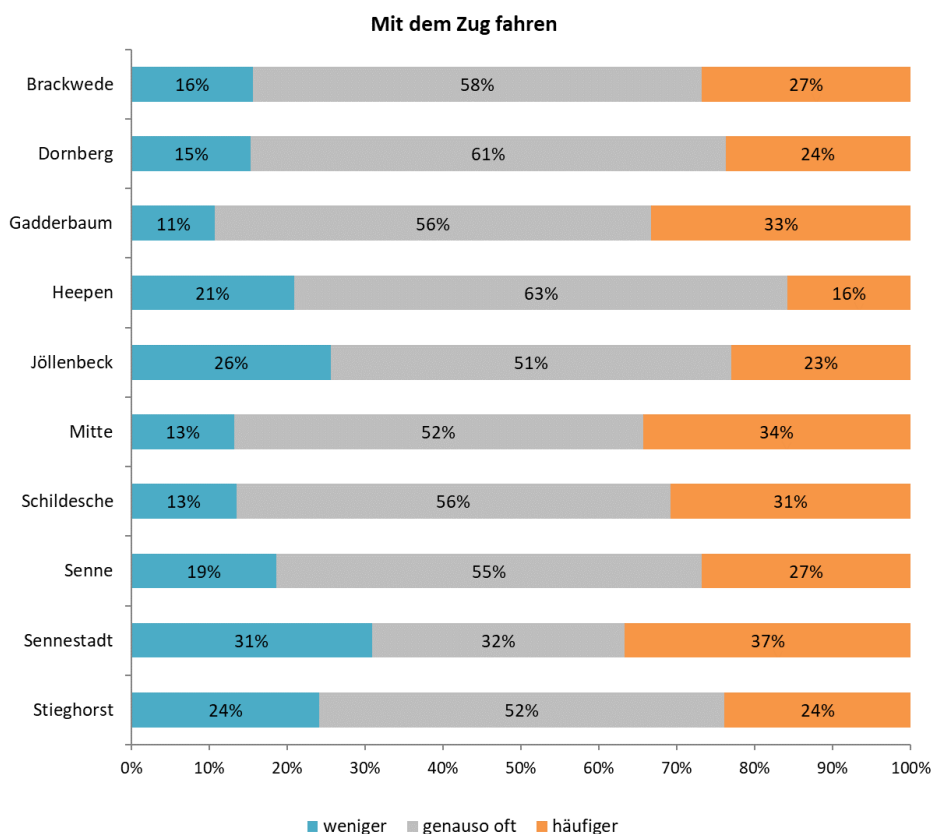


Abb. 7-10 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Stadtbezirk - Zugnutzung
(Auswertung auf Personenebene)

In Bezug auf die Nutzung des Autos als Verkehrsmittel gehen die Befragten verstärkt davon aus, dass sie zukünftig weniger mit dem privaten Pkw fahren. Dies geben zwischen 27 % und 44 % der Befragten in den jeweiligen Stadtbezirken an. Gemäß den Einschätzungen der Befragten würde davon vor allem der Radverkehr profitieren, bei denen sich im Vergleich der Verkehrsmittel die meisten Befragten zukünftig eine potenzielle Nutzungssteigerung vorstellen können. Den größten Verzicht weisen die Stadtbezirke Gadderbaum und Schildesche auf, den niedrigsten Wert Jöllenbeck. In letzterem Stadtbezirk gehen 27 % der Befragten davon aus, zukünftig weniger mit dem Auto zu fahren.

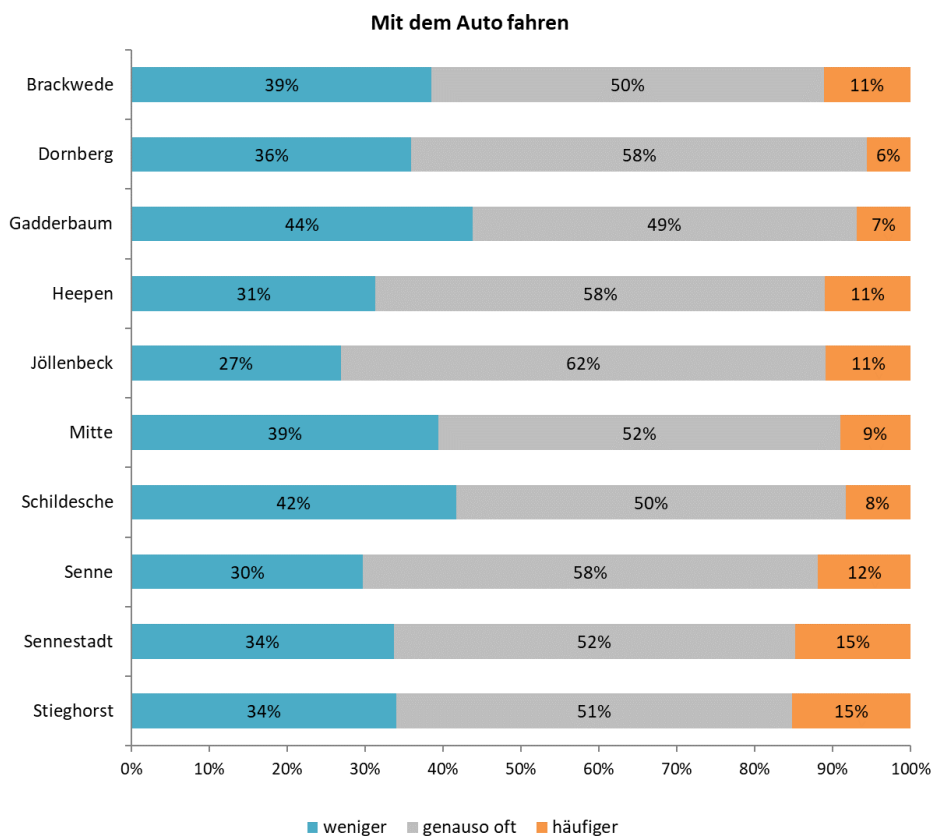


Abb. 7-11 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Stadtbezirk - Autonutzung
(Auswertung auf Personenebene)

8 Fazit

Wie die vorangegangenen Ausführungen gezeigt haben, liefert die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Bielefeld ein umfassendes und repräsentatives Bild des Mobilitätsgeschehens, sowohl gesamtstädtisch als auch auf Ebene der zehn Stadtbezirke. Im Rahmen der Auswertung hat sich gezeigt, dass das Verkehrsverhalten sehr heterogen ist und geprägt von Ziel und Zweck des Weges der jeweiligen Person sowie soziodemographischer Faktoren. Darüber hinaus wurde deutlich, dass die Verkehrsmittelwahl innerhalb der jeweiligen Stadtbezirke im Stadtgebiet unterschiedlich ausfällt. Beispielsweise liegt der Anteil am MIV in den zentrumsferneren Stadtbezirken Jöllenbeck und Stieghorst höher als in den zentrumsnahen Stadtbezirken Mitte, Gadderbaum und Schildesche.

Bezüglich der Verkehrsmittelverfügbarkeit von Pkw und Fahrrad ist deutlich geworden, dass 83 % der Bielefelder Haushalte mindestens einen Pkw und 86 % mindestens ein Fahrrad besitzen. Dagegen besitzen 23 % der Haushalte zwei oder mehr Pkw, wohingegen 56 % mindestens über ein zweites Fahrrad verfügen. Eine hohe Pkw-Besitzquote ist vor allem in Jöllenbeck, Senne und Heepen vorhanden. Dies verdeutlicht, dass das eigene Auto für einige Bewohnerinnen und Bewohner in Bielefeld das zentrale Fortbewegungsmittel für die alltägliche Mobilität ist. Mittlerweile zeigt sich aber auch, dass immer mehr Haushalte Pedelecs und E-Bikes besitzen. Vor allem im Bereich des E-Bike-/Pedelec-Besitzes steigen die Verfügbarkeiten. Während die durchschnittliche Besitzquote 2017 noch bei 0,15 E-Bikes/Pedelecs pro Haushalt lag, beträgt sie 2022 bereits 0,36 Pedelecs/E-Bikes pro Haushalt.

Die Verkehrsmittelverfügbarkeit deutet darauf hin, dass das eigene Auto für viele Personen in Bielefeld das zentrale Verkehrsmittel darstellt. Dies wird auch bei Betrachtung des Modal Split deutlich. Der gesamtstädtische Verkehr verteilt sich zu 49 % auf den motorisierten Individualverkehr. Demgegenüber stehen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, die 2022 einen Anteil von 51 % an der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung haben. Demzufolge werden die meisten Wege mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt: d. h. zu Fuß, mit dem Fahrrad sowie mit Bus oder Bahn. Während in den weniger zentral gelegenen Bezirken die Mobilität mit dem Auto eine bedeutsame Rolle spielt, sind in den höher verdichteten und zentraler gelegenen Bereichen höhere Fuß- und Radverkehrsanteile auszumachen. Darüber hinaus spielt die Anbindung an den ÖPNV eine wichtige Rolle, in Schildesche beträgt der ÖPNV-Anteil beispielsweise 21 % und macht damit einen wichtigen Anteil am stadtbezirksbezogenen Gesamtverkehr aus. Im Vergleich mit den Ergebnissen aus 2017 können bei Betrachtung der einzelnen Verkehrsmittel Unterschiede festgestellt werden. So wird deutlich, dass zwischen 2017 und 2022 in Bielefeld mehr Personen auf ihren Wegen das Fahrrad nutzen und 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 den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt werden. Im Vergleich mit den näher gelegenen Städten wie Gütersloh, Verl oder Paderborn, in denen Modal Split- Werte vorliegen, können Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl festgestellt werden. Beispielsweise ist der MIV-Anteil in Bielefeld niedriger und der ÖPNV-Anteil höher als in den Vergleichsräumen. Bei Betrachtung der Verkehrsmittelwahl auf Bundes- und Landesebene gemäß den MiD-Ergebnissen aus 2017 wird deutlich, dass die MIV- und Fußverkehrsanteile in Bielefeld niedriger und die ÖPNV- sowie Radverkehrsanteile im Vergleich höher sind.

Insgesamt beträgt die Binnenverkehrsquote in Bielefeld 84 %. Demnach erfolgen zahlreiche Wege der Bürgerinnen und Bürger innerhalb des Stadtgebietes. Die durchschnittliche Wegelänge liegt im Binnenverkehr bei 4,7 km, insgesamt beträgt sie 7,6 km. Hinsichtlich der Verkehrsverflechtungen innerhalb der Stadt kann festgehalten werden, dass zahlreiche Wege jeweils in den Stadtbezirk Mitte erfolgen. Etwa 16 % der Wege erfolgen aus dem Stadtgebiet heraus. Die meisten Wege haben dabei das

Ziel Gütersloh. Trotz einer bestehenden SPNV-Anbindung werden die meisten Wege nach Gütersloh mit dem MIV zurückgelegt, der ÖPNV-Anteil beträgt hier 21 %.

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 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 %. 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 Bus oder Bahn zu nutzen. Einige geben darüber hinaus an, dass günstigere Preise im ÖPNV ein wichtiges Kriterium wären, damit weniger Wege mit dem Auto zurückgelegt werden. Mehr als 15 % der Befragten meinten, dass sie bei besserer Verknüpfung der Verkehrsmittel in Zukunft weniger häufig das Auto nutzen möchten. Die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel an einem Ort erfolgt beispielsweise an einer Mobilitätsstation. In diesem Zusammenhang haben die Angaben zu Mobilitätsstationen verdeutlicht, dass sich die meisten Personen grundsätzlich eine Verknüpfung mit dem Bus oder Stadtbahn wünschen. Darüber hinaus ist das (sichere) Abstellen des Fahrrades ein wichtiges Kriterium. Diese Angaben weisen bereits auf Erkenntnisse hin, die in der Etappenanalyse gewonnen wurden. Nutzen Personen auf ihrem Weg (z. B. auf dem Weg zur Arbeit) mehrere Verkehrsmittel, wird am häufigsten Fußverkehr und ÖPNV kombiniert. Die Kombination aus Radverkehr und ÖPNV ist aktuell eher die Ausnahme. Bei verbesserten Abstell- oder Unterbringungsmöglichkeiten für die Fahrräder könnten sich diese Anteile zukünftig verändern. Insgesamt hat die Etappenanalyse den Vorteil, dass intermodale Wege besser analysiert werden können als auf Wegeebe. Somit bietet die Etappenanalyse hilfreiche und aufschlussreiche Zusatzinformationen im Rahmen der Mobilitätsenerhebung. Für detaillierte und umfangreiche Analysen mit hoher Aussagekraft setzt das Etappenkonzept jedoch eine große Anzahl an verwertbaren Fällen voraus (gemäß den Erkenntnissen der Analyse des Etappenkonzeptes im Rahmen der MiD 2017 mind. 13.000 Personen)⁴². Dies ist notwendig, da sich aktuell nur wenige Personen intermodal fortbewegen bzw. nicht alle Personen bereit waren, den Mehraufwand zum Ausfüllen des Etappenprotokolls zu leisten.

Auf Basis dieser Kennwerte stellt sich die Frage, in welchen Bereichen in der Stadt Bielefeld Verbesserungspotenziale existieren, vor allem vor dem Hintergrund, dass das Auto für viele Personen in der Alltagsmobilität eine wichtige Rolle spielt und zahlreiche Wege damit zurückgelegt werden. Die Analyse der Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge hat deutlich gemacht, dass viele kürzere Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Trotzdem besteht auch hier nach wie vor Verlagerungspotenzial. Denn ab einer Wegelänge von 10 km dominiert der MIV. Aktuell nutzen die meisten Berufstätigen das eigene Auto für den Arbeitsweg. Hier besteht noch weiteres Verlagerungspotenzial, sodass zukünftig mehr Personen auch den Weg zur Arbeit mit dem Fahrrad/Pedelec/E-Bike zurücklegen können. Entscheidend dafür ist das Vorhandensein von komfortablen und sicheren Wegeverbindungen, auf denen die Ziele auch im Alltagsradverkehr zügig erreicht werden können. Darüber hinaus spielt die Infrastrukturausstattung eine wichtige Rolle, z. B. in Form von sicheren Abstellmöglichkeiten für die Fahrräder am Zielort.

Viele Wege erfolgen jedoch nicht im Nahbereich, sondern haben eine längere Distanz. Auf diesen Wegen spielen die öffentlichen Verkehrsmittel (Bus und Bahn) eine entscheidende Rolle. Bisher beträgt der ÖPNV-Anteil in Bielefeld 15 %. Zwischen den Stadtbezirken werden 21 % der Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt. Hier ergeben sich Verlagerungspotenziale. Diese Potenziale sind auch bei Wegen in benachbarte Städte erkennbar, die aktuell zu 11 % mit dem ÖPNV erfolgen. In diesem Zusammenhang

⁴² Quelle: Mobilität in Deutschland. Etappenkonzept.

spielt die Angebotsqualität eine wichtige Rolle. Die Untersuchung hat gezeigt, dass es einen Unterschied macht, ob im nahen Wohnumfeld ein Bahnanschluss zur Verfügung steht, an dem mehrmals in der Stunde eine Stadt- oder Regionalbahn abfährt, oder ob lediglich eine Bushaltestelle fußläufig erreichbar ist, die wiederum nur vereinzelt Verbindungen ermöglicht. Im Rahmen eines attraktiven Angebotes ist auch die unkomplizierte Verknüpfung von mehreren Verkehrsmitteln zu berücksichtigen, beispielsweise in dem Personen vom Auto oder Fahrrad möglichst problemlos in den Zug umsteigen können. Bei der Kombination von Verkehrsmitteln spielen die bereits erwähnten Mobilitätsstationen eine wichtige Rolle.

Letztlich kann festgehalten werden, dass in Bielefeld im Sinne einer nachhaltigen Mobilität in den letzten Jahren positive Anteilsverschiebungen festzustellen sind. Das hat zur Folge, dass mehr als die Hälfte der Wege der Bielefelder Bevölkerung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbund zurückgelegt werden. Es wird aber auch zukünftig darauf ankommen, attraktive Mobilitätsalternativen zum MIV zu schaffen, um die Bürgerinnen und Bürger auch weiterhin zum Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu überzeugen. Das gilt sowohl für die Nahmobilität als auch für längere Wege. Dies wird notwendig sein, damit die im Rahmen der Bielefelder Mobilitätsstrategie formulierte Zielsetzung von einem 75 %-igen Anteil des Umweltverbundes an allen Wegen erreicht werden kann.

Quellenverzeichnis

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS): Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nord-rhein-westfälischen Kommunen 2009.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Mobilität in Deutschland 2008 (MiD).

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD).

Infas, DLR und IVT: Mobilität in Deutschland. Etappenkonzept. Auswertung eines Methoden-Zusatzes in der MiD 2017 und Exkurs zur Nahmobilität, 2019.

Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW): Bodenfläche nach Art der tatsächlichen Nutzung (1-Steller) - Gemeinden - Stichtag (ab 2016). Stadt Bielefeld. Stand 31.12.2021.

Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW): Berufsauspendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel – Gemeinden - Stichtag (ab 2020). Stadt Bielefeld. Stand 30.06.2020.

Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW): Berufseinpender (Tagespendler) nach Quelle/Ziel – Gemeinden - Stichtag (ab 2020). Stadt Bielefeld. Stand 30.06.2020.

Presse- und Informationsamt der Bundesregierung: 9-Euro-Ticket 52 Millionen Mal verkauft. 2022

Stadtarchiv und Landesgeschichtliche Bibliothek Bielefeld: Historischer RückKlick Bielefeld. Stand 17.03.2023.

Stadt Bielefeld: Haushaltsbefragung 2017 zur Mobilität in Bielefeld. Büro StadtVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co.KG, 2017.

Stadt Bielefeld: Einwohnermelderegister der Stadt Bielefeld zum 31.12.2021.

Stadt Minden: Masterplan nachhaltige Mobilität Minden. Klimaschutz-Teilkonzept. Kurzfassung – August 2016. LK Argus Kassel GmbH, 2016.

Stadt Paderborn: Mobilität. Abrufbar unter: <https://www.paderborn.de/wohnen-soziales/mobilitaet/index.php>. 2018.

Stadt Verl: Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Verl. 2. Zwischenbericht Entwurf Stand April 2022. büro stadtVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG. 2022.

Stadt Wuppertal: Mobilitätsbefragung 2020. Abrufbar unter: https://www.wuppertal.de/rathaus-buergerservice/verkehr/mobil_sein/mobilitaetsbefragung.php.media/383782/Mobilitaetsuntersuchung_Wuppertal_2020_Kurzfassung.pdf. 2020

Technische Universität Dresden: Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten - SrV 2018“, 2019.

Technische Universität Dresden: Was sich zeigt. Präsentation und Diskussion der Ergebnisse der SrV 2018, 2020.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1-1	Einwohnerinnen und Einwohner in Bielefeld	2
Abb. 1-2	Die Stadtbezirke Bielefelds	4
Abb. 2-1	Stichprobengröße der Haushaltsbefragung	8
Abb. 2-2	Übersichtskarte der Befragungsgebiete	10
Abb. 2-3	Projektbegleitende Internetseite (www.mobigator.de/bielefeld/)	11
Abb. 3-1	Befragungsinhalte	12
Abb. 3-2	Rücklauf auf Ebene der Stadtbezirke	13
Abb. 4-1	Durchschnittliche Haushaltsgröße nach Stadtbezirk	15
Abb. 4-2	Haushaltsgrößenverteilung nach Stadtbezirk	16
Abb. 4-3	Geschlecht nach Stadtbezirk	16
Abb. 4-4	Altersstruktur nach Stadtbezirk	17
Abb. 4-5	Kinder unter 6 Jahren im Haushalt nach Stadtbezirk	17
Abb. 4-6	Berufstätigkeit nach Stadtbezirk	18
Abb. 4-7	Haushaltsgrößenvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit	19
Abb. 4-8	Altersstrukturvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit	19
Abb. 4-9	Vergleich der Geschlechterverteilung Stichprobe – Grundgesamtheit	20
Abb. 5-1	Anzahl Pkw, E-Pkw und Motorräder/Krad je Haushalt	21
Abb. 5-2	Anzahl Pkw je Haushalt und Stadtbezirk	22
Abb. 5-3	Anzahl E-Fahrzeuge je Haushalt und Stadtbezirk	23
Abb. 5-4	Anzahl Motorräder/-roller /Mofas je Haushalt und Stadtbezirk	23
Abb. 5-5	Anzahl Fahrräder, E-Bikes/Pedelec und E-Scooter je Haushalt	24
Abb. 5-6	Anzahl Fahrräder je Haushalt und Stadtbezirk	24
Abb. 5-7	Anzahl herkömmlicher Fahrräder je Haushalt und Stadtbezirk	25
Abb. 5-8	Anzahl Pedelecs/E-Bikes je Haushalt und Stadtbezirk	25
Abb. 5-9	Anzahl E-Scooter je Haushalt und Stadtbezirk	26
Abb. 5-10	Zeitkartenbesitz nach Stadtbezirk	27
Abb. 5-11	Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit	28
Abb. 5-12	Zeitkartenbesitz nach Altersklasse	29
Abb. 5-13	ÖPNV-Erreichbarkeit (Schätzung der teilnehmenden Haushalte)	29
Abb. 5-14	Interesse am ÖPNV infolge des 9-Euro-Ticket nach Stadtbezirk	30
Abb. 5-15	Interesse am ÖPNV infolge des 9-Euro-Ticket nach Berufstätigkeit	31
Abb. 5-16	Interesse am ÖPNV infolge des 9-Euro-Ticket nach Altersklasse	31
Abb. 5-17	Führerscheinbesitz nach Stadtbezirk	32
Abb. 5-18	Führerscheinbesitz nach Altersklasse	33
Abb. 5-19	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht	34
Abb. 5-20	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Stadtbezirk	34
Abb. 5-21	Nutzung von Carsharing-Angeboten nach Stadtbezirk	35
Abb. 5-22	Nutzung von Homeoffice nach Stadtbezirk (nur Berufstätige)	36
Abb. 5-23	Häufigkeit der Nutzung von Homeoffice (nur Berufstätige)	36
Abb. 6-1	Gründe für Nicht-Mobilität	37
Abb. 6-2	Anzahl aller Wege je Person nach Altersklassen	38
Abb. 6-3	Anzahl aller Wege je Person nach Berufstätigkeit	38
Abb. 6-4	Anzahl aller Wege je Person nach Stadtbezirk	39
Abb. 6-5	Wegeanzahl pro Person und Verkehrsmittel nach Stadtbezirk	40
Abb. 6-6	Wege der Gesamtbevölkerung nach Stadtbezirk, hochgerechnet	40

Abb. 6-7 Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Stadtbezirke (Hauptgruppen).....	41
Abb. 6-8 Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Stadtbezirke (Detail).....	42
Abb. 6-9 Modal Split nach Verkehrsleistung.....	43
Abb. 6-10 Verkehrsleistung in Personen-km	43
Abb. 6-11 Verkehrsmittelwahl – Städtevergleich	44
Abb. 6-12 Verkehrsmittelwahl- Zeitreihenvergleich.....	45
Abb. 6-13 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Geschlecht und Alter	46
Abb. 6-14 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Berufstätigkeit.....	47
Abb. 6-15 Anteil der Wegelängenklassen am Gesamtwegeaufkommen	47
Abb. 6-16 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge.....	48
Abb. 6-17 Summenhäufigkeit der Reiseweiten nach Verkehrsmittel.....	48
Abb. 6-18 Wegezwecke aller Wege	49
Abb. 6-19 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks.....	50
Abb. 6-20 Mittlere Wegelängen und Wegedauer nach Verkehrsmittel	51
Abb. 6-21 Wegelängenverteilung nach Wegezweck	52
Abb. 6-22 Wegelängenverteilung nach Stadtbezirk	52
Abb. 6-23 Verkehrsverflechtungen im Fußverkehr innerhalb Bielefelds.....	54
Abb. 6-24 Verkehrsverflechtungen im Radverkehr innerhalb Bielefelds	55
Abb. 6-25 Verkehrsverflechtungen im MIV innerhalb Bielefelds	56
Abb. 6-26 Verkehrsverflechtungen im ÖPNV innerhalb Bielefelds	57
Abb. 6-27 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel innerhalb Bielefelds	58
Abb. 6-28 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel (Matrix)	59
Abb. 6-29 Modal Split nach Verkehrsverflechtungen: Binnenverkehr	60
Abb. 6-30 Wegeverflechtungen: Häufigste Außenziele.....	61
Abb. 6-31 Modal Split der Verflechtungen zu den häufigsten Außenzielen.....	61
Abb. 6-32 Wegebeginn- und -endzeiten gesamt.....	62
Abb. 6-33 Wegezeiten (Beginn) nach Verkehrsmittel	63
Abb. 6-34 Modal Split im Tagesverlauf.....	63
Abb. 6-35 Anteil zurückgelegter Etappen an den Stichtagen	64
Abb. 6-36 Anzahl aller Etappen pro Weg.....	64
Abb. 6-37 Anzahl Etappen pro Wege mit Etappen	65
Abb. 6-38 Anzahl aller Etappen je Person pro Tag nach Berufstätigkeit	65
Abb. 6-39 Anzahl aller Etappen je Person pro Weg nach Stadtbezirk	66
Abb. 6-40 Wegezweck der Etappen.....	66
Abb. 6-41 Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Stadtbezirke	67
Abb. 6-42 Verkehrsmittelkombinationen auf Wegen mit mehreren Etappen	68
Abb. 6-43 Mittlere Etappenlänge und Etappendauer nach Verkehrsmittelhauptgruppen	68
Abb. 6-44 Modal Split nach Verkehrsleistung.....	69
Abb. 7-1 Mögliche Gründe für den Verzicht auf das Auto.....	70
Abb. 7-2 Mögliche Gründe für den Verzicht auf das Auto nach Stadtbezirk	71
Abb. 7-3 Ausstattungswünsche bei Mobilitätsstationen	72
Abb. 7-4 Ausstattungswünsche (1) bei Mobilitätsstationen nach Stadtbezirk.....	73
Abb. 7-5 Ausstattungswünsche (2) bei Mobilitätsstationen nach Stadtbezirk	73
Abb. 7-6 Verknüpfung von Verkehrsmitteln.....	74
Abb. 7-7 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Stadtbezirk - Fußverkehr	75
Abb. 7-8 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Stadtbezirk - Fahrradnutzung....	76
Abb. 7-9 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Stadtbezirk - Busnutzung.....	77

Abb. 7-10 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Stadtbezirk - Zugnutzung.....	77
Abb. 7-11 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Stadtbezirk - Autonutzung.....	78

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen
EW	Einwohnerinnen und Einwohner
KW	Kalenderwoche
MID	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr - öffentlicher Personennahverkehr mit Bus, Straßenbahn/Stadtbahn sowie Eisenbahnverkehr aber auch mit sogenannten alternativen Verkehrsmitteln wie z. B. TaxiBus, AST, Bürgerbus.
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen

Anhang

Fragebogen

Haushaltsbefragung zur Mobilität in der Stadt Bielefeld



Vor Ihnen liegt die Haushaltsbefragung zur Mobilität in der Stadt Bielefeld. Mit Ihren Angaben helfen Sie uns, ein vollständiges Bild der Alltagsmobilität in Bielefeld zu erhalten. Ihre Teilnahme an der Befragung ist freiwillig und es entstehen keine Kosten für Sie. Alle Angaben werden vertraulich behandelt und anonymisiert ausgewertet. Der Erfolg dieser Untersuchung hängt von Ihrer Unterstützung ab.

Dieses Heft zur Befragung besteht aus:

- einem Haushaltsfragebogen: dieser enthält Fragen zu Ihrem Haushalt und den darin lebenden Personen,
- einem Personenfragebogen: für Sie und bis zu 5 weitere Personen in Ihrem Haushalt,
- einem Wegeprotokoll: für die Wege der verschiedenen Personen,
- einem Etappenprotokoll: für Detailinformationen zu den einzelnen Wegeabschnitten,
- einem Zusatzfragebogen.

Sie haben drei unterschiedliche Möglichkeiten zur Teilnahme an der Befragung:



Schriftliche Teilnahme: Senden Sie diesen Bogen ausgefüllt im beigefügten Freiumschlag kostenlos an uns zurück - oder:



Online-Teilnahme: Auf der Website der Stadt (www.bielefeld.de/modal-split-befragung) und des Planungsbüros büro stadVerkehr (www.buero-stadtverkehr.de) finden Sie einen Link zur Haushaltsbefragung (persönlicher Code aus dem Anschreiben wird benötigt!) - oder:



Telefonische Teilnahme: Schicken Sie die beigefügte Postkarte ausgefüllt an uns zurück, so dass wir Sie zu Ihrem Wunschtermin telefonisch befragen können. Alternativ können Sie uns Ihren Wunschtermin und Ihre Rufnummer auch gerne per E-Mail (lenz@buero-stadtverkehr.de) mitteilen.

Wichtige Hinweise zum Ausfüllen des Fragebogens:

- **Jeder Person** wird auf dem Haushaltsfragebogen eine Nummer zugeordnet (1. Person, 2. Person usw.). Diese Nummer verwenden Sie bitte auch für das Wegeprotokoll und Etappenprotokoll.
- **Kinder ab 10 Jahren** dürfen den Fragebogen selbstständig ausfüllen (Für jüngere Kinder sollen die Eltern die Angaben machen).
- Bitte füllen Sie das Wegeprotokoll nur für **einen** der genannten **Stichtage** aus. Als Stichtag für Ihren Haushalt können Sie wählen zwischen **dem 18.10., dem 20.10., dem 25.10. oder dem 27.10.2022**.
- Wenn Sie oder andere Personen in Ihrem Haushalt an **keinem** der Stichtag unterwegs gewesen sind, tragen Sie dies bitte im Personenfragebogen auf Seite 3 ein. Das Wegeprotokoll würde in diesem Fall leer bleiben. Füllen Sie dann bitte trotzdem den übrigen Fragebogen aus.
- Wenn in Ihrem Haushalt **mehr als 6 Personen** im Alter ab 6 Jahren leben oder wenn Sie **mehr als 8 Wege** am Stichtag unternommen haben, notieren Sie die Angaben bitte auf einem gesonderten Blatt.
- Für die meisten Fragen werden Antworten vorgegeben. Bitte Zutreffendes ankreuzen (Symbol: ○).
Bei einigen Fragen können Sie ihre Antworten selbst formulieren (Symbol: - - - - -).

Was ist ein Weg?



Ein Weg ist immer nur einem bestimmten Zweck/Ziel zugeordnet.
Beispiel: Vom Wohnort zum Kindergarten und dann ins Büro zur Arbeit = **zwei Wege!**
Achtung: Hin- und Rückwege sind ebenfalls zwei verschiedene Wege!



Auf einem Weg mit einem bestimmten Zweck oder Ziel können mehrere Verkehrsmittel benutzt werden. Beispiel Arbeitsweg: Mit dem Auto zum Bahnhof + mit dem Zug zum Zielbahnhof + zu Fuß zum Arbeitsort = **drei genutzte Verkehrsmittel** auf einem Weg!

Achtung: Wenn Sie verschiedene Verkehrsmittel im Verlaufe eines Weges nutzen, notieren Sie bitte die einzelnen Wegeabschnitte mit dem jeweiligen Verkehrsmittel auf dem zusätzlichen Zettel des **Etappenprotokolls**. Das Etappenprotokoll legen Sie bitte der Rücksendung bei.

Haben Sie noch Fragen? Sie erhalten Auskunft und weitere Informationen unter:

büro stadVerkehr

- E-Mail: lenz@buero-stadtverkehr.de
- Telefon (Herr Lenz): 02103 / 91159-17

Amt für Verkehr, Abteilung Mobilitätsplanung

- E-Mail: verkehrskonzepte@bielefeld.de

Seite 1

Haushaltsfragebogen Dieser Haushaltsfragebogen beinhaltet allgemeine Fragen zu Ihrem Haushalt. Zum Haushalt gehören alle Personen, die <u>dauerhaft</u> mit Ihnen zusammenleben.			
In welchem Stadtbezirk wohnen Sie?			
Brackwede ☐ Dornberg ☐ Gadderbaum ☐	Heepen ☐ Jöllenbeck ☐ Mitte ☐	Schildesche ☐ Senne ☐ Sennestadt ☐	Stieghorst ☐
Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt? <i>(Auch Sie selbst!)</i>	_____ Anzahl Personen <u>insgesamt</u> , davon _____ noch nicht 6 Jahre alt.		
Wie viele der folgenden Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt?	Anzahl Autos: _____, <u>davon</u> : _____ Elektro-/Hybridautos Anzahl Motorräder/-roller/Mofas: _____; Anzahl E-Scooter: _____ Anzahl Fahrräder: _____, <u>davon</u> : _____ E-Bikes/Pedelecs		
Wie viele Kilometer fahren Sie pro Jahr zusammengerechnet mit den Fahrzeugen Ihres Haushalts?	Autos: _____ km pro Jahr, Elektro-/Hybridautos: _____ km pro Jahr Motorräder/-roller/Mofas: _____ km pro Jahr; E-Scooter: _____ km pro Jahr Fahrräder: _____ km pro Jahr E-Bikes/Pedelecs: _____ km pro Jahr		
Wie weit ist es von Ihrem Wohnort <u>zu Fuß</u> zu den nächsten Haltestellen?	Bushaltestelle: _____ Meter oder _____ Minuten Bahnhof/Stadtbahn-Haltestelle: _____ Meter oder _____ Minuten ☐ nächste Haltestellen sind <u>fußläufig</u> (ca. 10 Min. Fußweg) nicht zu erreichen		

Personenfragebogen (Eltern können für ihre Kinder antworten; nur für Personen ab 6 Jahren)						
Personen <i>(ab 6 Jahren)</i>	1. Person	2. Person	3. Person	4. Person	5. Person	6. Person
In welchem Jahr sind Sie geboren?	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Geschlecht weiblich ☐ männlich ☐ divers ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐
Berufstätigkeit / Ausbildung						
Vollzeit erwerbstätig	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Teilzeit / geringfügig erwerbstätig (11 bis unter 35 Stunden/Woche)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
vorübergehend freigestellt (z. B. Elternzeit, Mutterschaftsurlaub)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
arbeitslos, 100% Kurzarbeit	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Auszubildende(r), Umschüler(in)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Schüler(in)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Student(in)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Hausfrau/Hausmann	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Rentner(in)/Pensionär(in)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Wehr- oder Bundesfreiwilligendienst	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Personenfragebogen (Eltern können für ihre Kinder antworten; nur für Personen ab 6 Jahren) Bitte beachten Sie, dass sich einige Fragen nur auf Ihren Stichtag beziehen!						
Personen (ab 6 Jahren)	1. Person	2. Person	3. Person	4. Person	5. Person	6. Person
Schulabschluss Hauptschule, Volksschule Mittlere Reife (Realschule) (Fach-)Hochschulreife (Abitur) ohne	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Besitzen Sie einen Auto-Führerschein?	ja ☐ nein ☐	ja ☐ nein ☐	ja ☐ nein ☐	ja ☐ nein ☐	ja ☐ nein ☐	ja ☐ nein ☐
Besitzen Sie eine Zeitkarte für den öffentlichen Nahverkehr? <i>(z. B. Schülerticket, Monats-/Jahreskarte)</i>	ja ☐ nein ☐	ja ☐ nein ☐	ja ☐ nein ☐	ja ☐ nein ☐	ja ☐ nein ☐	ja ☐ nein ☐
Hat das „9-Euro-Ticket“ Ihr Interesse am ÖPNV geweckt bzw. gesteigert?	ja ☐ nein ☐	ja ☐ nein ☐	ja ☐ nein ☐	ja ☐ nein ☐	ja ☐ nein ☐	ja ☐ nein ☐
Nutzen Sie Carsharing-Angebote?	ja ☐ nein ☐	ja ☐ nein ☐	ja ☐ nein ☐	ja ☐ nein ☐	ja ☐ nein ☐	ja ☐ nein ☐
Nutzen Sie die Möglichkeit von Homeoffice? Wenn ja, wie häufig pro Woche?	ja ☐ _____ x pro Woche nein ☐	ja ☐ _____ x pro Woche nein ☐	ja ☐ _____ x pro Woche nein ☐	ja ☐ _____ x pro Woche nein ☐	ja ☐ _____ x pro Woche nein ☐	ja ☐ _____ x pro Woche nein ☐
Welches Verkehrsmittel nutzen Sie in der Regel in der Woche? <i>(Fuß, Auto, Rad, Bus, Bahn...; Mehrfachangaben möglich!)</i>	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Welches Verkehrsmittel nutzen Sie in der Regel am Wochenende? <i>(Mehrfachangaben möglich!)</i>	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Haben Sie am Stichtag Wege unternommen?	ja ☐ nein ☐	ja ☐ nein ☐	ja ☐ nein ☐	ja ☐ nein ☐	ja ☐ nein ☐	ja ☐ nein ☐
Wenn Sie keine Wege unternommen haben, nennen Sie uns bitte den Grund. Krankheit Dauerhafte körperliche Einschränkung Werde versorgt (altersbedingt) Urlaub Keine außerhäuslichen Termine Wetter Sonstiges	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
War der Tagesablauf am Stichtag so, wie an anderen Wochentagen auch? Wenn nein, welche Abweichung lag am Stichtag vor?	ja ☐ nein ☐ bitte erläutern Sie: _____	ja ☐ nein ☐ bitte erläutern Sie: _____	ja ☐ nein ☐ bitte erläutern Sie: _____	ja ☐ nein ☐ bitte erläutern Sie: _____	ja ☐ nein ☐ bitte erläutern Sie: _____	ja ☐ nein ☐ bitte erläutern Sie: _____

Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die Fragen möglichst selbstständig zu beantworten!

Seite 3

Wegeprotokoll für den Stichtag

Eltern können für ihre Kinder antworten; nur für Personen ab 6 Jahren.

Kreuzen Sie bitte den Stichtag an: ☐ 18.10.2022 ☐ 20.10.2022 ☐ 25.10.2022 ☐ 27.10.2022

Notieren Sie bitte das Wetter am gewählten Stichtag: _____

BEISPIEL

	1. Start Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	2. Ziel Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	3. Zeitpunkt	
			Beginn Uhrzeit	Ankunft Uhrzeit
1. Weg	Bielefeld, Wickenkamp	Herford, Kurfürstenstraße	7:00	7:40
2. Weg	Herford, Kurfürstenstraße	Bielefeld, Apfelstraße 8	16:40	17:20
3. Weg	Bielefeld, Apfelstraße 8	Bielefeld, Wickenkamp	17:50	17:55
1. Person				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:
2. Person				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:
3. Person				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:

Seite 4

! Achtung

Wenn Sie auf einem Weg mit einem Wegezweck (z.B. Arbeitsweg) mehrere Verkehrsmittel genutzt haben, bitten wir Sie, diese Wege auf dem zusätzlichen Blatt des **Etappenprotokolls** zu unterteilen.

!

Bitte tragen Sie **alle Wege** ein, die Sie **am Stichtag** zurückgelegt haben (siehe auch Infos Seite 1).
Bitte auch **kurze Wege**! Hin- und Rückwege sind zwei unterschiedliche Wege!
(Achten Sie auch auf die angegebene Personen-Nr.! Sie entspricht der verwendeten Nummer auf dem Personenfragebogen).

4. Genutztes Verkehrsmittel (Mehrfachnennungen sind möglich)														5. Zweck oder Ziel des Weges														BEISPIEL
zu Fuß	Fahrrad (inkl. Bike-Sharing)	Pedelec/E-Bike	E-Scooter/Tretroller	Motorrad/Mofa	Auto als Fahrer(in)	Auto als Mitfahrer(in)	Carsharing-Auto	Bus (inkl. On-Demand-Angebot)	Stadtbahn/U-Bahn	Zug (Nah- und Fernverkehr)	Taxi	Sonstiges (LKW, Traktor)	zur Wohnung	zur Arbeit	geschäftlich, dienstlich	Einkaufen	Besuch	Schule/Ausbildung	Freizeit	Bringen/Holen	Sonstiges							
☒	☐	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	1. Weg						
☒	☐	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐	2. Weg						
☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	3. Weg						
																						1. Person						
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	1. Weg						
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	2. Weg						
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	3. Weg						
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	4. Weg						
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	5. Weg						
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	6. Weg						
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	7. Weg						
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	8. Weg						
																						2. Person						
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	1. Weg						
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	2. Weg						
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	3. Weg						
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	4. Weg						
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	5. Weg						
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	6. Weg						
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	7. Weg						
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	8. Weg						
																						3. Person						
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	1. Weg						
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	2. Weg						
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	3. Weg						
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	4. Weg						
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	5. Weg						
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	6. Weg						
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	7. Weg						
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	8. Weg						

Für die Wege weiterer Personen benutzen Sie bitte die Seiten 6 bis 7!

Seite 5

Wegeprotokoll für den Stichtag

Eltern können für ihre Kinder antworten; nur für Personen ab 6 Jahren.

Kreuzen Sie bitte den Stichtag an: ☐ 18.10.2022 ☐ 20.10.2022 ☐ 25.10.2022 ☐ 27.10.2022

Notieren Sie bitte das Wetter am gewählten Stichtag: _____

BEISPIEL

	1. Start Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	2. Ziel Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	3. Zeitpunkt	
			Beginn Uhrzeit	Ankunft Uhrzeit
1. Weg	Bielefeld, Wickenkamp	Herford, Kurfürstenstraße	7:00	7:40
2. Weg	Herford, Kurfürstenstraße	Bielefeld, Apfelstraße 8	16:40	17:20
3. Weg	Bielefeld, Apfelstraße 8	Bielefeld, Wickenkamp	17:50	17:55
4. Person				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:
5. Person				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:
6. Person				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:

Bitte tragen Sie **alle Wege** ein, die Sie **am Stichtag** zurückgelegt haben (siehe auch Infos Seite 1).
Bitte auch **kurze Wege**! Hin- und Rückwege sind zwei unterschiedliche Wege!
(Achten Sie auch auf die angegebene Personen-Nr.! Sie entspricht der verwendeten Nummer auf dem Personenfragebogen).

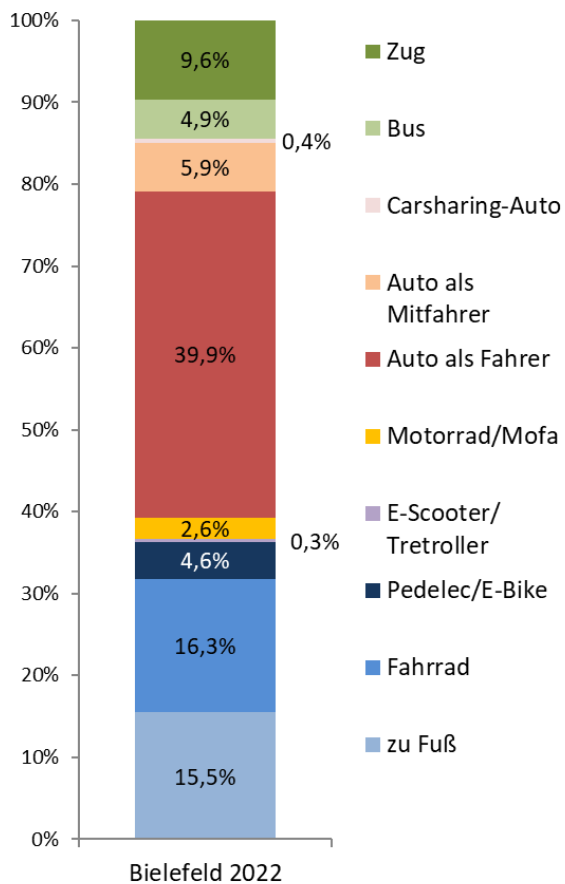
4. Genutztes Verkehrsmittel (Mehrfachnennungen sind möglich)														5. Zweck oder Ziel des Weges										BEISPIEL
zu Fuß	Fahrrad (inkl. Bike-Sharing)	Pedelec/E-Bike	E-Scooter/Tretroller	Motorrad/Moto	Auto als Fahrer(in)	Auto als Mitfahrer(in)	Carsharing-Auto	Bus (inkl. On-Demand-Angebot)	Stadtbahn/U-Bahn	Zug (Nah- und Fernverkehr)	Taxi	Sonstiges (LKW, Traktor)	zur Wohnung	zur Arbeit	geschäftlich, dienstlich	Einkaufen	Besuch	Schule/Ausbildung	Freizeit	Bringen/Holen	Sonstiges			
☒	☐	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	1. Weg		
☒	☐	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐	2. Weg		
☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	3. Weg		
4. Person																								
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	1. Weg		
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	2. Weg		
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	3. Weg		
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	4. Weg		
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	5. Weg		
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	6. Weg		
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	7. Weg		
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	8. Weg		
5. Person																								
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	1. Weg		
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	2. Weg		
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	3. Weg		
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	4. Weg		
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	5. Weg		
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	6. Weg		
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	7. Weg		
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	8. Weg		
6. Person																								
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	1. Weg		
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	2. Weg		
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	3. Weg		
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	4. Weg		
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	5. Weg		
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	6. Weg		
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	7. Weg		
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	8. Weg		

Bei weiteren Wegen / Personen notieren Sie die Angaben bitte auf einem gesonderten Blatt.

Seite 7

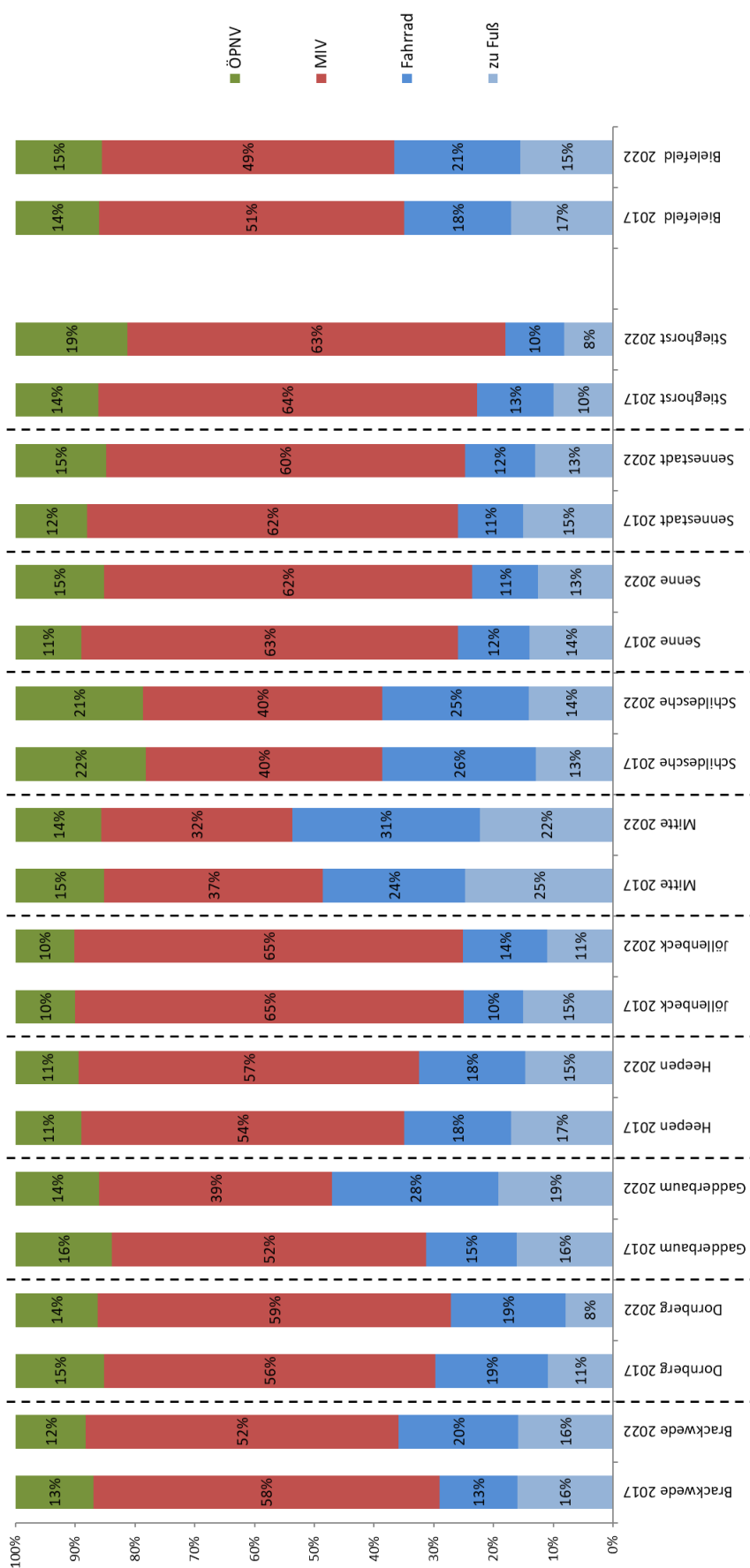
Zusatzfragebogen						
(Hier möchten wir gerne Ihre Meinungen und Einschätzungen zu weiteren verkehrsbezogenen Themen in Bielefeld erfahren. Bitte behalten Sie die bisher genutzte Nummerierung der Personen bei.)						
Frage 1: Unter welchen Voraussetzungen würden Sie auf Ihren Wegen überwiegend auf das Auto verzichten?						
(Mehrfachnennungen sind möglich)	1. Person	2. Person	3. Person	4. Person	5. Person	6. Person
Wenn Autofahren wesentlich teurer würde (Benzinpreise etc.)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bei Verschlechterungen im Autoverkehr (mehr Staus etc.)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bei besserem ÖPNV-Angebot	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bei günstigerem ÖPNV	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bei Verbesserungen der Radwegeinfrastruktur	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bei besserer Verknüpfung der Verkehrsmittel	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Kein Verzicht	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sonstiges (zusätzliche Angabe)						
Frage 2: Was sollte Ihrer Meinung nach eine Mobilitätsstation beinhalten?						
(Eine <u>Mobilitätsstation</u> verknüpft verschiedene Verkehrsmittel an einem Standort)						
(Bitte maximal 5 Nennungen pro Person!)	1. Person	2. Person	3. Person	4. Person	5. Person	6. Person
Fahrradabstellanlagen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Gesicherte Fahrradabstellanlagen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Leihräder (z.B. Siggli)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
E-Scooter	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Carsharing	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bus- bzw. Stadtbahnhaltestelle	☐	☐	☐	☐	☐	☐
E-Ladeinfrastruktur (Auto, Fahrrad)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Kiosk/Bäckerei	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Servicestation (Luftpumpe, Werkzeug)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Packstation	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Schließfächer	☐	☐	☐	☐	☐	☐
WC	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Geldautomat	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Taxi	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Dynamische Fahrgastinformation	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Frage 3: Wo wünschen Sie sich Verbesserungen bei der Verknüpfung von Verkehrsmitteln (Intermodalität)? (z.B. E-Scooter an Bushaltestelle „Beispielhausen“)						
(Sollten Sie weiteren Platz benötigen, notieren Sie Ihre Angaben bitte auf einem gesonderten Blatt.)						
1. Angabe						
2. Angabe						
3. Angabe						
Frage 4: Denken Sie, dass sich Ihr Mobilitätsverhalten langfristig verändern wird?						
	1. Person	2. Person	3. Person	4. Person	5. Person	6. Person
	weniger genau- so oft häufiger	weniger genau- so oft häufiger	weniger genau- so oft häufiger	weniger genau- so oft häufiger	weniger genau- so oft häufiger	weniger genau- so oft häufiger
Zu Fuß unterwegs sein	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mit dem Fahrrad fahren	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mit dem Bus fahren	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mit dem Zug fahren	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mit dem Auto fahren	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Feindarstellung der Verkehrsmittelwahl auf Gesamtstadtebene



Anmerkung: Im Rahmen der Modal Split-Auswertungen wurde das Verkehrsmittel „Carsharing-Auto“ gemäß der MiD-Auswertung 2017 dem Verkehrsmittel „Auto als Fahrer“ zugeordnet. Das Verkehrsmittel „E-Scooter/Tretroller“ wurde dem Verkehrsmittel „Fahrrad“ zugeordnet.

Modal Split-Vergleich auf Ebene der Stadtbezirke



Verkehrsverflechtungen (Anzahl der Wege) je nach Verkehrsmittel

Matrix: Fußverkehr (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Stadtbezirk	Brackwede	Dornberg	Gadderbaum	Heepen	Jöllenbeck	Mitte	Schildesche	Senne	Sennestadt	Stieghorst	Außen	Gesamt
Brackwede	17.443	-	269	-	-	-	-	359	-	-	-	18.071
Dornberg	-	3.503	82	-	87	592	707	-	-	-	-	4.971
Gadderbaum	231	82	4.494	-	-	1.639	-	-	-	-	-	6.446
Heepen	-	-	-	18.396	-	1.043	161	-	-	530	-	20.250
Jöllenbeck	-	87	-	-	7.301	-	1.312	-	-	-	-	8.700
Mitte	-	410	1.729	743	-	56.048	4.130	-	-	653	-	63.713
Schildesche	-	557	37	161	1.312	3.862	13.056	-	-	-	-	18.985
Senne	213	-	-	-	-	-	-	6.179	118	-	-	6.510
Sennestadt	-	-	-	-	-	-	-	118	6.586	-	199	6.903
Stieghorst	-	-	-	286	-	754	-	-	-	5.187	-	6.227
Außen	-	-	-	-	-	-	-	-	199	-	1.853	2.052
Gesamt	17.887	4.639	6.611	19.586	8.700	63.938	19.366	6.656	6.903	6.370	2.172	162.828

Matrix: Radverkehr (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Stadtbezirk	Brackwede	Dornberg	Gadderbaum	Heepen	Jöllenbeck	Mitte	Schildesche	Senne	Sennestadt	Stieghorst	Außen	Gesamt
Brackwede	13.388	60	1.158	120	-	3.488	739	1.205	231	-	531	20.920
Dornberg	120	2.381	361	377	636	4.071	1.724	-	-	-	319	9.989
Gadderbaum	1.255	505	3.860	528	193	4.077	686	47	89	144	113	11.497
Heepen	-	256	298	12.778	413	4.691	1.741	89	455	1.890	610	23.221
Jöllenbeck	-	698	193	97	6.468	1.322	1.105	-	-	-	83	9.966
Mitte	3.442	4.097	3.832	5.099	1.224	53.877	14.468	361	-	2.863	497	89.760
Schildesche	638	1.739	885	1.620	1.179	14.351	12.724	90	102	-	209	33.537
Senne	1.317	-	47	89	-	249	-	3.416	696	-	90	5.904
Sennestadt	231	-	89	455	-	-	102	621	5.581	-	551	7.630
Stieghorst	-	-	152	1.646	-	2.847	-	-	-	1.635	333	6.613
Außen	531	319	324	233	83	642	191	-	551	333	932	4.139
Gesamt	20.922	10.055	11.199	23.042	10.196	89.615	33.480	5.829	7.705	6.865	4.268	223.176

Matrix: MIV (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Stadtbezirk	Brackwede	Dornberg	Gadderbaum	Heepen	Jöllenbeck	Mitte	Schildesche	Senne	Sennestadt	Stieghorst	Außen	Gesamt
Brackwede	16.857	1.325	2.654	2.637	508	8.803	2.647	5.703	2.491	1.114	7.220	51.959
Dornberg	1.237	5.797	993	1.081	1.568	5.152	2.713	463	355	728	4.656	24.743
Gadderbaum	2.145	662	2.593	1.517	578	4.198	1.682	1.156	678	1.108	1.402	17.719
Heepen	3.079	1.440	1.525	22.921	3.213	13.886	3.361	1.199	1.224	5.249	9.063	66.160
Jöllenbeck	475	1.687	547	2.713	8.091	7.444	4.837	167	194	753	5.879	32.787
Mitte	8.991	4.822	4.272	15.012	7.491	25.845	9.542	3.630	3.157	10.868	13.532	107.162
Schildesche	2.809	3.126	1.837	4.072	4.618	9.545	12.319	533	1.064	1.083	5.426	46.432
Senne	5.531	383	1.089	1.087	90	3.834	459	8.099	2.478	729	5.170	28.949
Sennestadt	2.189	317	632	1.224	194	2.549	1.016	2.980	12.126	1.489	4.618	29.334
Stieghorst	1.166	772	1.492	5.156	1.151	10.780	1.106	807	1.258	6.524	5.633	35.845
Außen	6.924	4.837	1.044	9.602	5.235	13.611	5.842	4.698	4.520	6.149	10.757	73.219
Gesamt	51.403	25.168	18.678	67.022	32.737	105.647	45.524	29.435	29.545	35.794	73.356	514.309

Matrix: ÖPNV (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Stadtbezirk	Brackwede	Dornberg	Gadderbaum	Heepen	Jöllenbeck	Mitte	Schildesche	Senne	Sennestadt	Stieghorst	Außen	Gesamt
Brackwede	554	202	387	1.112	90	4.840	772	1.010	371	198	1.583	11.119
Dornberg	149	105	90	-	122	3.557	581	-	100	392	389	5.485
Gadderbaum	695	90	221	300	223	2.859	1.210	431	253	673	437	7.392
Heepen	807	-	300	921	125	4.384	1.029	94	306	1.235	1.294	10.495
Jöllenbeck	90	122	180	125	-	1.587	962	-	60	-	753	3.879
Mitte	5.212	3.769	2.265	4.010	1.442	15.370	8.899	1.747	1.364	4.583	3.983	52.644
Schildesche	764	609	1.475	866	914	9.187	9.763	201	539	801	2.050	27.169
Senne	1.266	-	323	191	-	1.791	295	596	503	168	490	5.623
Sennestadt	488	100	253	306	-	1.424	683	503	2.829	392	320	7.298
Stieghorst	198	176	717	1.736	-	4.574	1.142	86	250	457	810	10.146
Außen	1.265	271	312	1.061	817	4.103	1.829	490	233	692	371	11.444
Gesamt	11.488	5.444	6.523	10.628	3.733	53.676	27.165	5.158	6.808	9.591	12.480	152.694

Matrix: Zweck Arbeiten (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Stadtbezirk	Brackwede	Dornberg	Gadderbaum	Heepen	Jöllenbeck	Mitte	Schildesche	Senne	Sennestadt	Stieghorst	Außen	Gesamt
Brackwede	2.921	-	1.235	416	123	4.390	556	325	859	516	4.625	15.966
Dornberg	421	152	494	535	350	2.833	426	-	-	192	2.441	7.844
Gadderbaum	166	80	1.362	263	-	2.012	290	210	162	118	974	5.637
Heepen	1.634	-	698	4.055	554	7.713	745	-	766	1.111	5.586	22.862
Jöllenbeck	340	-	545	1.049	477	3.887	584	-	135	104	2.857	9.978
Mitte	2.705	447	2.567	2.636	-	17.052	2.450	535	602	2.172	12.139	43.305
Schildesche	509	306	1.704	1.021	618	7.485	3.471	209	372	561	4.537	20.793
Senne	1.085	-	518	854	-	1.885	-	751	345	336	3.392	9.166
Sennestadt	1.157	-	650	255	119	1.189	426	226	2.535	77	2.496	9.130
Stieghorst	367	-	345	976	233	3.061	350	225	359	899	3.635	10.450
Außen	-	-	-	-	-	282	-	-	67	112	847	1.308
Gesamt	11.305	985	10.118	12.060	2.474	51.789	9.298	2.481	6.202	6.198	43.529	156.439

Matrix: Zweck Geschäftlich (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Stadtbezirk	Brackwede	Dornberg	Gadderbaum	Heepen	Jöllenbeck	Mitte	Schildesche	Senne	Sennestadt	Stieghorst	Außen	Gesamt
Brackwede	997	-	325	73	-	530	57	219	-	-	324	2.525
Dornberg	-	174	181	182	-	47	273	-	157	-	156	1.170
Gadderbaum	166	-	364	-	-	536	111	77	-	205	205	1.664
Heepen	73	91	-	2.269	121	537	121	106	101	-	926	4.345
Jöllenbeck	-	-	-	-	121	646	286	77	-	-	542	1.672
Mitte	856	47	548	544	174	3.985	612	314	251	340	1.024	8.695
Schildesche	158	163	-	106	57	909	1.031	-	-	-	582	3.006
Senne	181	-	77	-	-	245	106	87	87	-	234	1.017
Sennestadt	-	-	-	-	-	106	-	164	463	-	225	958
Stieghorst	-	-	117	-	-	640	-	-	104	116	643	1.620
Außen	91	232	135	847	101	774	134	-	-	57	4.150	6.521
Gesamt	2.522	707	1.747	4.021	574	8.955	2.731	1.044	1.163	718	9.011	33.193

Matrix: Zweck Einkaufen (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Stadtbezirk	Brackwede	Dornberg	Gadderbaum	Heepen	Jöllenberg	Mitte	Schildesche	Senne	Sennestadt	Stieghorst	Außen	Gesamt
Brackwede	8.242	-	316	94	106	1.944	344	496	146	-	486	12.174
Dornberg	182	684	144	310	582	2.001	480	-	-	-	671	5.054
Gadderbaum	322	44	853	-	96	1.490	83	-	176	123	117	3.304
Heepen	310	118	255	7.427	487	2.762	476	263	-	1.078	248	13.424
Jöllenberg	-	62	-	97	2.588	1.640	1.360	-	-	-	1.033	6.780
Mitte	794	180	849	1.695	876	21.186	2.117	89	376	1.200	91	29.453
Schildesche	371	398	94	957	1.382	4.055	4.255	-	-	103	193	11.808
Senne	1.276	-	234	-	90	561	-	2.897	782	-	227	6.067
Sennestadt	267	110	-	-	-	237	-	116	3.561	76	593	4.960
Stieghorst	113	-	43	2.085	326	1.895	-	-	-	-	214	6.209
Außen	462	-	128	484	154	1.055	454	82	226	156	1.887	5.088
Gesamt	12.339	1.596	2.916	13.149	6.687	38.826	9.569	3.943	5.267	4.269	5.760	104.321

Matrix: Zweck Besuch (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Stadtbezirk	Brackwede	Dornberg	Gadderbaum	Heepen	Jöllenbeck	Mitte	Schildesche	Senne	Sennestadt	Stieghorst	Außen	Gesamt
Brackwede	1.412	105	347	237	-	810	87	133	209	-	832	4.172
Dornberg	90	473	104	67	156	498	613	90	-	117	229	2.437
Gadderbaum	108	84	157	35	120	206	76	216	-	-	122	1.124
Heepen	-	124	-	994	-	624	790	-	113	258	698	3.601
Jöllenbeck	-	395	-	203	231	185	439	-	-	-	290	1.743
Mitte	377	169	362	977	88	4.710	772	-	-	709	1.719	9.883
Schildesche	157	226	197	330	201	1.183	1.016	90	178	-	541	4.119
Senne	145	73	281	-	-	317	-	686	145	-	384	2.031
Sennestadt	-	-	-	189	-	228	-	-	668	219	285	1.589
Stieghorst	-	111	116	746	-	683	223	-	-	426	575	2.880
Außen	-	116	120	-	193	-	127	108	-	111	1.921	2.696
Gesamt	2.289	1.876	1.684	3.778	989	9.444	4.143	1.323	1.313	1.840	7.596	36.275

Matrix: Zweck Schule/Ausbildung (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Stadtbezirk	Brackwede	Dornberg	Gadderbaum	Heepen	Jöllenbeck	Mitte	Schildesche	Senne	Sennestadt	Stieghorst	Außen	Gesamt
Brackwede	2.413	-	563	-	-	457	778	-	-	-	698	4.909
Dornberg	-	870	161	-	313	1.192	518	-	-	-	278	3.332
Gadderbaum	181	41	927	165	-	158	305	-	-	-	83	1.860
Heepen	-	-	-	2.968	283	1.103	579	-	186	1.269	899	7.287
Jöllenbeck	-	67	-	125	2.068	643	657	-	-	-	454	4.014
Mitte	352	715	399	150	-	7.978	4.287	111	-	375	561	14.928
Schildesche	110	322	239	-	-	2.105	6.030	-	107	-	673	9.586
Senne	1.061	-	118	-	-	450	367	1.283	677	-	118	4.074
Sennestadt	-	100	121	121	-	731	341	-	1.926	122	335	3.797
Stieghorst	-	117	583	147	-	2.046	487	-	-	760	295	4.435
Außen	-	-	-	148	-	-	95	-	-	118	165	526
Gesamt	4.117	2.232	3.111	3.824	2.664	16.863	14.444	1.394	2.896	2.644	4.559	58.748

Matrix: Zweck Freizeit (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Stadtbezirk	Brackwede	Dornberg	Gadderbaum	Heepen	Jöllenbeck	Mitte	Schildesche	Senne	Sennestadt	Stieghorst	Außen	Gesamt
Brackwede	4.233	282	110	354	-	1.891	597	663	-	-	1.391	9.521
Dornberg	174	1.667	61	115	123	2.138	944	118	87	227	964	6.618
Gadderbaum	168	90	1.435	-	-	1.390	126	162	-	-	228	3.599
Heepen	233	88	574	3.674	-	2.193	548	127	241	830	1.504	10.012
Jöllenbeck	-	88	-	159	2.377	751	806	-	-	-	867	5.048
Mitte	1.481	1.201	669	1.423	460	17.624	3.571	310	189	753	1.759	29.440
Schildesche	337	425	344	440	848	5.128	4.715	98	102	77	683	13.197
Senne	858	81	-	98	-	440	72	1.414	630	218	699	4.510
Sennestadt	390	-	-	-	-	190	79	159	1.623	-	1.305	3.746
Stieghorst	105	104	345	437	103	2.860	215	-	359	1.063	895	6.486
Außen	189	90	-	-	-	770	280	-	193	95	2.174	3.791
Gesamt	8.168	4.116	3.538	6.700	3.911	35.375	11.953	3.051	3.424	3.263	12.469	95.968

Matrix: Zweck Bringen/Holen (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Stadtbezirk	Brackwede	Dornberg	Gadderbaum	Heepen	Jöllenbeck	Mitte	Schildesche	Senne	Sennestadt	Stieghorst	Außen	Gesamt
Brackwede	2.902	104	201	187	-	925	296	286	-	-	120	5.021
Dornberg	165	1.843	-	-	58	994	505	-	-	-	119	3.684
Gadderbaum	219	99	1.011	-	-	765	83	94	-	39	62	2.372
Heepen	-	-	-	3.577	248	877	-	-	-	113	637	5.452
Jöllenbeck	-	-	-	-	1.236	462	558	-	-	-	165	2.421
Mitte	230	67	491	1.505	134	4.657	1.780	77	-	339	-	9.280
Schildesche	-	231	510	244	-	1.396	2.130	-	-	-	-	4.511
Senne	275	-	-	99	-	478	-	1.829	-	-	201	2.882
Sennestadt	-	-	-	-	-	213	101	92	1.952	-	248	2.606
Stieghorst	193	140	553	-	-	1.357	341	-	334	1.204	418	4.540
Außen	259	189	-	-	104	368	204	444	-	-	667	2.235
Gesamt	4.243	2.673	2.766	5.612	1.780	12.492	5.998	2.822	2.286	1.695	2.637	45.004

