

**Mitteilung der Verwaltung  
Vorlage Nr.: 20193772**

**Status:** öffentlich

**Datum:** 16.12.2019

**Verfasser/in:** Axel Geppert

**Fachbereich:** Amt für Stadtplanung und Wohnen

Bezeichnung der Vorlage:

Erste Ergebnisse der Haushaltsbefragung zur Mobilität in Bochum - SrV 2018

Bezug:

Mitteilungen der Verwaltung Nr. 20130211, 20142455, 20171090, 20181505

**Beratungsfolge:**

Gremien:

Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität

Sitzungstermin:

14.01.2020

Zuständigkeit:

Kenntnisnahme

**Kurzübersicht:**

Für die 2018 durchgeführte Erhebung zum Mobilitätsverhalten der Bochumer Bürgerinnen und Bürger (SrV 2018) liegen die ersten Ergebnisse vor. Dabei zeigt der Vergleich mit 2013 lediglich geringfügige Veränderungen bei den wichtigsten Kennziffern des Verkehrsverhaltens.

**Wortlaut:**

Einleitung

Die Kenntnis des Verkehrsverhaltens der Bochumer Bevölkerung ist essenzielle Grundlage für die Festlegung von Zielen, die Entwicklung von Maßnahmen und die Überprüfung ihrer Wirkung im Rahmen der Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung.

Die letzte Mobilitätsbefragung auf der Basis einer Befragung von Haushalten zur Verkehrsmittelwahl in Bochum hat 2013 (Auswertung 2014) stattgefunden und sollte im Sinne einer kontinuierlichen Erhebung alle 5 Jahre wiederholt werden. Bedingt durch die Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, konnte sich die Stadt Bochum eine Erhöhung der Stichprobe um 3.000 Befragte auf insgesamt 4.000 Befragte fördern lassen. Damit sind nun erstmals auch repräsentative Auswertungen für die sechs Bochumer Stadtbezirke möglich.

Die Ergebnisse der 2018er Erhebung liegen der Stadtverwaltung seit dem 29.11.2019 vor. Die vorliegende kurze Mitteilung fasst die wesentlichen Aussagen zum Modal Split zusammen, ohne die Zahlen bereits abschließend zu bewerten oder zu interpretieren.

Der SrV-Städtevergleich, der vor allem die Frage beantworten wird, wie Bochum im Vergleich zu anderen Städten dasteht, wird den an der Umfrage beteiligten Kommunen voraussichtlich im ersten Quartal 2020 zur Verfügung gestellt. Erst dann lassen sich die Ergebnisse für Bochum wirklich einordnen.

Da sich die Methodik der Erhebung lediglich minimal verändert hat, soll an dieser Stelle auf die Vorlage 20142455 verwiesen werden. Diese Vorlage hält wertvolle Hinweise zur Vorgehensweise und zur richtigen Interpretation der Ergebnisse bereit. Wichtig ist vor allem zu betonen, dass die Befragung das Mobilitätsverhalten der Bochumer Bürgerinnen und Bürger abbildet, die zwar einen großen Anteil an den Wegen in Bochum ausmachen, aber nicht allein das Verkehrsgeschehen in Bochum prägen. Einpendler, Touristen oder auch der Durchgangs- und Wirtschaftsverkehr können im Rahmen dieser Befragungen nicht ermittelt werden.

### Wesentliche Ergebnisse

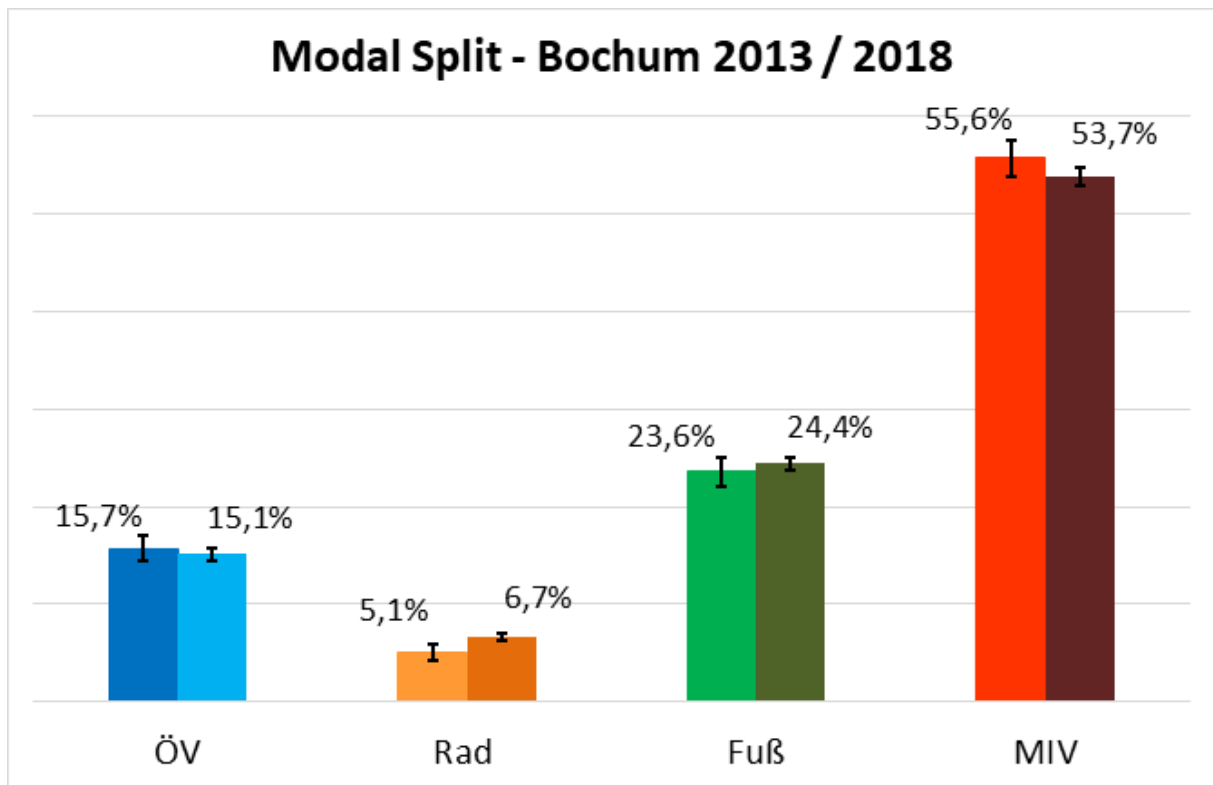
Bei den Hauptkennziffern des Verkehrsverhaltens, wie z.B. Wege pro Tag, mittlere Reiseweite, oder Zeit im Verkehr wurden nahezu identische Ergebnisse wie 2013 ermittelt (siehe Anlage). Auch beim Modal Split, den Anteilen der Wege nach Verkehrsmitteln, können bis auf eine Ausnahme, keine wesentlichen Änderungen festgestellt werden. Die Ausnahme betrifft den Radverkehr, der einen leichten Zuwachs erfährt. Bei allen anderen Verkehrsarten (Fußgängerverkehr, öffentlicher Nahverkehr, mot. Individualverkehr) gibt es zwar nominell Veränderungen nach oben oder unten, wie die nachfolgende Tabelle zeigt, aber keine statistisch signifikanten Unterschiede.

	2013			2018		
	untere Grenze	Modal Split	obere Grenze	untere Grenze	Modal Split	obere Grenze
ÖV	14,4%	<b>15,7%</b>	17,0%	14,5%	<b>15,1%</b>	15,7%
Rad	4,3%	<b>5,1%</b>	5,9%	6,3%	<b>6,7%</b>	7,1%
Fuß	22,1%	<b>23,6%</b>	25,1%	23,7%	<b>24,4%</b>	25,1%
MIV	53,8%	<b>55,6%</b>	57,4%	52,8%	<b>53,7%</b>	54,6%

Hintergrund ist, dass im Rahmen der Befragung (aus Kostengründen) nur eine Stichprobe der Bevölkerung befragt werden kann. Daher streut der „wahre Wert“ stets um den ermittelten Wert. Es werden sog. Vertrauensbereiche gebildet, innerhalb derer der exakte Wert mit einer statistischen Sicherheit von 95% liegt. Die Größe des Vertrauensbereichs ist dabei abhängig von der Größe der Stichprobe und der Höhe des Einzelmerkmals (der Verkehrsart) an der Grundgesamtheit. Auf Grund der Vervierfachung der Stichprobe 2018 gegenüber 2013 fallen die Vertrauensbereiche 2018 in etwa halb so groß aus, mit anderen Worten: Die Genauigkeit wurde verdoppelt. Sollen sich die Ergebnisse nun signifikant unterscheiden, dürfen sich die Vertrauensbereiche nicht überlappen. Die Tabelle zeigt, dass dies nur für den Radverkehr gegeben ist.

Zum Verständnis der Vertrauensbereiche noch ein Beispiel: Beim öffentlichen Verkehr steht ein Rückgang um 0,6 Prozentpunkte zu Buche. Denkbar wäre aber auch, dass der Wert 2013 bei 15,0 % lag und 2018 bei 15,5%.

Zur besseren Veranschaulichung sind alle Werte noch einmal in einer Grafik abgebildet.



In den nächsten Wochen werden die bereits vorliegenden Ergebnisse – auch mit Aussagen zu den Stadtbezirken – aufbereitet und nach Vorliegen des Städtevergleichs in einer gemeinsamen, ausführlichen Mitteilung vorgestellt.

**Anlagen:**

Steckbrief Mobilität 2018