

Bericht	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Martina Kürten 563 - 4798 563 - 4798 martina.kuerten@stadt.wuppertal.de
	Datum:	17.01.2013
	Drucks.-Nr.:	VO/0957/12 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
13.02.2013	Ausschuss für Verkehr	Entgegennahme o. B.
Verkehrsbefragung Stadt Wuppertal 2011		

Grund der Vorlage

Information zur Ende 2011 durchgeführten Verkehrsbefragung der Stadt Wuppertal.

Beschlussvorschlag

Der Bericht der Verwaltung wird ohne Beschluss entgegen genommen.

Einverständnisse

Entfällt.

Unterschrift

Meyer

Begründung

Methodik

In der Zielsetzung, die Datengrundlagen für ihre multiplen Verkehrsplanungen zu aktualisieren, beauftragte die Stadt Wuppertal im Herbst 2011 die Durchführung einer Mobilitäts- bzw. Verkehrsbefragung. Methodisch kam das konventionelle und bewährte Instrument einer schriftlichen, postalischen Haushaltsbefragung zur Anwendung. Um für die einzelnen Erhebungsmerkmale bzw. Aussageeinheiten nach Stadtbezirken bzw. Verkehrszellen statistisch hinreichende Zellenbesetzungen zu erzielen, wurde eine Netto-Stichprobe von insgesamt mindestens 5.000 Befragten angestrebt. Mit der Erstellung des Untersuchungsdesigns und der Erhebungsinstrumente (Anschreiben, Fragebogen,

Rückschlag), der Untersuchungsdurchführung, der Datenübertragung sowie der nach vorgegebenen Kriterien durchzuführenden statistischen Auswertung wurde die Planungsgesellschaft Verkehr Köln - PGV Köln beauftragt. Die beigefügte Anlage referiert eine Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse. Zusätzlich werden die Ergebnisse dem Verkehrsausschuss in einer Präsentation durch das beauftragte Büro vorgestellt.

Verkehrsentwicklung

Ein direkter Vergleich der aktuellen Verkehrsbefragung 2011 mit der 2002 durchgeführten Verkehrsbefragung ist wegen des variierenden Untersuchungsdesigns, einer anderen Untersuchungsmethodik sowie einer abweichenden Stichprobenzusammensetzung nur bedingt möglich. Die folgende Tabelle, in der die Eckwerte aus den Befragungen der Jahre 2002 und 2011 gegenübergestellt werden, stellt somit nur eine Größenordnung dar. Alle Werte gelten für einen Normalwerktag und nur für die Wuppertaler Bevölkerung.

Variabel	Untervariabel	2002	2011
Durchschnitt.		3,33	3,34
Wegeanzahl			
Modal Split	Pkw/Krad	51%	58%
	ÖPNV	18%	26%
	Fuß	30%	15%
	Rad	0,9%	1,5%
Reisezwecke	Arbeit	27%	31%
	Einkaufen / Besorgung	31%	32%
	Freizeit	29%	17%
	Ausbildung	13%	11%
	Bringen/Holen	n. n.	8%
Mittlere Wegelänge		n. n.	9,2 km
Verkehrsverflechtung	Binnenverkehr	88%	80%
	Pendler	12%	20%

Die durchschnittliche Wegeanzahl pro Tag und Person ist generell ein sehr konstanter Wert, der sich über die Jahre wenig verändert und auch überregional wenig schwankt. Hier spiegeln sich die von der Mehrheit der Befragten regelmäßigen und wiederkehrenden Bewegungsprofile wieder, wie z.B. der Weg zur Arbeit / Ausbildung, zum Einkaufen, zur Freizeitaktivität und wieder zurück nach Hause.

Die scheinbaren Veränderungen im Modal Split (Prozentuale Verkehrsmittelnutzung über alle Wege und alle Personen an einem Tag), der prozentualen Reisezweckverteilung und dem Pendleranteil sind primär der anderen Stichprobenzusammensetzung geschuldet. Bei der aktuellen Verkehrsbefragung wurden mehr Erwerbstätige (47%) und weniger Schüler (13%) als im Jahr 2002 befragt, was der tatsächlichen Grundgesamtheit (Wuppertaler Bevölkerung, Erwerbstätige: 49%, Schüler: 11%) wesentlich besser entspricht als 2002. Zusätzlich wurde bei der aktuellen Verkehrsbefragung ein neuer Reisezweck „Holen und Bringen (z.B. von Kindern)“ eingeführt, der in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen hat. Durch den 2011 höheren Anteil an befragten Erwerbstätigen steigt naturgemäß der Reisezweck Arbeit und mit ihm der Pendleranteil und der Pkw- und ÖPNV-

Anteil, da Arbeitswege im Durchschnitt länger und weiter entfernt sind als z.B. Einkaufs- oder Schulwege.

Jenseits dieser Unterschiede bleibt die Dominanz des Pkw in Wuppertal trotz steigender Benzin- und Energiepreise und Wirtschaftskrise ungebrochen. Dies liegt unter anderem an den durch das Auto in den letzten Jahrzehnten selbst geschaffenen Strukturen (wie z.B. Wohnen am Stadtrand, Konzentration des Einzelhandels) und auch an der Beständigkeit von menschlichen Verhaltensmustern. Weitere Gründe werden in Kapitel 3.5 im vorliegenden Bericht erläutert.

Ausblick

Die gegenwärtige Verkehrsbefragung wurde primär durchgeführt, um aktuelle Grundlagen für die kommunalen Planungsaufgaben zu schaffen. Die neuen Daten zum Verkehrsverhalten und zu den Verkehrsverflechtungen werden hierbei als Grundlage benötigt für

- Die Aktualisierung des stadt-eigenen Verkehrsmodells
- Die Neuerstellung des gesetzlich verbindlichen Nahverkehrsplanes
- Die Erstellung und Fortschreibung des gesetzlich verbindlichen Lärmaktionsplanes (Zur Lärmberechnung benötigt man flächendeckend auf allen Straßen aktuelle Verkehrszahlen. Da manuelle und automatische Zählungen immer nur einen kleinen Teil des Straßennetzes abbilden können, ist eine Simulation über das gesamte Straßennetz mit daraus resultierenden Daten für alle Straßen erforderlich)
- Die Fortschreibung des gesetzlich verbindlichen Luftreinhalteplanes
- Diverse aktuelle und zukünftige Einzelprojekte, wo ein Verkehrsgutachten notwendig ist.
- Stadteigene Simulationen innerhalb des Verkehrsmodells um Auswirkungen von Verkehrsmaßnahmen im Vorfeld besser ab- und einschätzen zu können. (wie z.B. die temporäre oder dauerhafte Sperrung von Straßenabschnitten und Brücken, die Festlegung von Umleitungsrouten bei längeren Baustellenphasen oder auch die L419-Planungen)
- Allgemeine Grundlagen für die Verkehrs-, Stadt- und Umweltplanung

Fazit

- Im Herbst 2011 wurde in der Stadt Wuppertal eine schriftliche, postalische Verkehrsbefragung durchgeführt.
- 7.641 von insgesamt 30.000 zufällig ausgewählten Einwohnern im Alter von mindestens 10 Jahren beteiligten sich an der Befragung.
- Zentrale Aussagen beziehen sich auf die Mobilität an typischen Normalwerktagen. Die gewichtete Stichprobe repräsentiert sehr gut die Bevölkerungsstruktur in der Stadt Wuppertal.

- Normalwerktätig legen die Wuppertaler Bürgerinnen und Bürger durchschnittlich 3,34 Wege zurück.
- Wie vielerorts ist die Normalwerktagsmobilität im Wesentlichen durch die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs geprägt. Knapp 58% sind als Fahrer oder Mitfahrer mit / in Fahrzeugen des motorisierten Individualverkehrs unterwegs. Das Fahrrad spielt im Normalwerktagsverkehr so gut wie keine Rolle (1,5%). Der Anteil des öffentlichen Verkehrs liegt bei 25,5%.
- Bei den angegebenen Gründen für die seltene bzw. Nicht-Nutzung von Fahrrädern dominiert die für dieses Verkehrsmittel ungünstige topografische Struktur der Stadt Wuppertal.
- Nach Alter und derzeitiger Tätigkeit zeigt sich, dass junge bzw. in Ausbildung befindliche sowie derzeit nicht berufstätige Menschen vorwiegend öffentliche Verkehrsmittel nutzen, wohingegen Berufstätige mittleren Alters den motorisierten Individualverkehr bevorzugen.
- Die Mobilität konzentriert sich zeitlich auf die morgendliche und (abgeflachte) nachmittägliche Verkehrsspitze.
- Im Durchschnitt sind die mobilen Menschen rd. 25 Min. je Weg unterwegs und legen dabei im Mittel 9,1 km zurück.
- Das Gros der Normalwerktagsmobilität ist durch den Binnenverkehr innerhalb der Stadtgrenzen Wuppertals geprägt. Rd. 80% aller Normalwerktagswege beginnen und enden im Stadtgebiet. Dabei sind deutliche radiale Ausrichtungen auf die beiden Stadtzentren Barmen und Elberfeld zu ersehen. Der Quell-Ziel-Verkehr richtet sich vorrangig auf die Landeshauptstadt Düsseldorf und im Weiteren auf die benachbarten Städte / Gemeinden.
- 93% der Befragten gaben an, sich "in naher Zukunft" kein emissionsarmes Verkehrsmittel (wie Erd- bzw. Autogas-Pkw, E-Bike bzw. Pedelec und / oder Hybrid-Pkw) anschaffen zu wollen.
- Insgesamt 226 frei formulierte, ergänzende Anregungen und Kritik konzentrieren sich in erster Linie auf Verbesserungen im öffentlichen Verkehr.
- Die Ergebnisse werden bereits in die aktuellen Verkehrsplanungsmodelle eingearbeitet und sind wichtige und notwendige Grundlagen für die künftige Verkehrsplanung in der Stadt Wuppertal.

Demografie-Check

Entfällt.

Kosten und Finanzierung

Entfällt.

Zeitplan

Entfällt.

Anlagen

Anlage_1_Verkehrsbefragung_Wuppertal_2011_Bericht.pdf