



Dortmunder Mobilitätsbefragung 2019



DORTMUND
ÜBERRASCHT.
DICH.

Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und
Bauordnungsamt



Impressum

Herausgeber:

Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (April 2020)

Stefan Thabe (verantwortlich)

Redaktion:

Stadtplanungs- und Bauordnungsamt: Dr. Kathrin Konrad, Andreas Meißner

Ingenieurbüro Helmert: Dipl.-Verkehrswirtschaftlerin Kathrin Henninger

Quelle der Abbildungen im Bericht und auf dem Deckblatt:

Stadt Dortmund, 2019

Ingenieurbüro Helmert, 2020

Ansprechpartner/-innen:

Dr. Kathrin Konrad, Tel. (0231) 50 23741, kkonrad@stadtdo.de

Fragen zum Verkehrsverhalten liegen den Dortmunderinnen und Dortmundern am Herzen. Das zeigt die große Resonanz auf die Mobilitätsbefragung der Stadt Dortmund. 10.313 Personen aus 4.888 Haushalten haben online, telefonisch oder schriftlich Auskunft darüber gegeben, mit welchen Verkehrsmitteln sie welche Wege zurücklegen. Die hohe Beteiligungsquote von 13 % der 37.600 angeschriebenen Haushalte ermöglicht statistisch valide Aussagen zur Mobilität der Dortmunderinnen und Dortmundern. Die Ergebnisse dienen als Grundlage für unsere städtische Verkehrsplanung.

Ich bedanke mich bei allen, die die Fragebögen ausgefüllt haben. Der hohe Rücklauf zeigt die Bedeutung, die das Thema Mobilität in der Stadt genießt. Die große Mitwirkungsbereitschaft macht mich zuversichtlich, die Mobilitätswende in Dortmund anstoßen zu können.

Die Ergebnisse belegen, dass die Anstrengungen der Stadt Dortmund, den Radverkehr zu fördern, erste Wirkungen zeigen: 10,1% aller Wege legen die Dortmunderinnen und Dortmundern mit dem Fahrrad zurück. Damit konnte der Radverkehrsanteil gegenüber 2013 von 6,4% deutlich gesteigert werden. Der Anteil der Haushalte, die über mindestens ein E-Bike verfügen, ist mit 13% mehr als doppelt so hoch wie im Bundesdurchschnitt – laut Befragung Mobilität in Deutschland von 2017 verfügen bundesweit 6,1% der Haushalte über ein E-Bike.

Auch diese Zahlen machen Mut auf dem Weg der Stadt Dortmund zur Fahrradstadt. Der hohe Anteil des motorisierten Individualverkehrs mit einem Anteil von 48,7% zeigt aber auch, dass noch viel Arbeit und viele Rad- und Fußwege vor uns liegen. Das kann nur gemeinsam mit möglichst vielen Dortmunderinnen und Dortmundern gelingen.

Stefan Thabe, Leiter Stadtplanungs- und Bauordnungsamt der Stadt Dortmund

Inhaltsverzeichnis

Ergebnistelegramm	7
1. Grundlagen	8
1.1. Ziele	8
1.2. Vorgehensweise und Methodik	8
1.3. Gewichtung	9
2. Ergebnisse	11
2.1. Kenndaten der Befragung	11
2.2. Mobilitätsvoraussetzungen	13
2.3. Wegedaten	19
3. Anhang	30

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Altersverteilung der Stichprobe und der Dortmunder Bevölkerung.....	9
Abbildung 2: Verteilung der Befragten und der Dortmunder Bevölkerung im Stadtgebiet	10
Abbildung 3: Herkunft Befragter ohne deutsche Staatsangehörigkeit	10
Abbildung 4: Anzahl Kfz und Fahrräder nach Haushaltsgröße	14
Abbildung 5: Verfügbarkeit von Fahrradabstellanlagen am Wohn-, Arbeits- und Ausbildungsort	14
Abbildung 6: Mittlere Anzahl Pkw je Haushalt.....	16
Abbildung 7: Mittlere Anzahl betriebsbereiter Fahrräder je Haushalt	16
Abbildung 8: Wegedauer zu Fuß zur nächsten U- /Straßen- /Stadtbahn-Haltestelle.....	18
Abbildung 9: Wegedauer zu Fuß zur nächsten S-Bahn-/ Regionalbahnhalttestelle.....	18
Abbildung 10: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel	19
Abbildung 11: Wegehäufigkeit nach Altersgruppe.....	20
Abbildung 12: Anteil immobiler Personen	21
Abbildung 13: Verkehrsmittelwahl im Vergleich (2013 / 2019)	22
Abbildung 14: Verkehrsmittelwahl nach Stadtbezirk im Gesamtverkehr.....	23
Abbildung 15: Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen.....	24
Abbildung 16: Entfernungshäufigkeit nach Verkehrsmittel	25
Abbildung 17: Summenhäufigkeit der Entfernungen	26
Abbildung 18: Tagespegel nach Verkehrsmittel	27
Abbildung 19: Wegezweckverteilung.....	28
Abbildung 20: Wegezweckverteilung im Vergleich (2005 / 2013 / 2019).....	28
Abbildung 21: Wegezweckverteilung nach Tätigkeit (Gruppen)	29
Abbildung 22: Schriftlicher Fragebogen, Vorderseite	30
Abbildung 23: Schriftlicher Fragebogen, Rückseite.....	31

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kenndaten der Befragung.....	11
Tabelle 2: Befragungsinhalte	12
Tabelle 3: Bewertung des Angebotes für Radfahrerinnen und Radfahrer im Vergleich	15
Tabelle 4: Anzahl übertragbarer und nicht übertragbarer ÖPNV-Tickets nach Haushaltsgröße (in %).....	17
Tabelle 5: Übersicht zentraler Wegedaten	20
Tabelle 6: Gründe der Immobilität	21
Tabelle 7: Wegelänge nach Altersgruppen	24

Ergebnistelegamm

Die Mobilitätsbefragung wurde im Zeitraum April – Mai 2019 durchgeführt. Insgesamt nahmen 10.313 Personen an der Untersuchung teil; von 8.316 Personen konnten Informationen zu den an Werktagen zurückgelegten Wegen ausgewertet werden. Die Untersuchung liefert statistisch gesicherte Ergebnisse.

- Jedem Dortmunder Haushalt stehen im Mittel 1,2 Pkw zur Verfügung. In der Innenstadt haben deutlich mehr Haushalte keinen Pkw als in den anderen Stadtbezirken. Viele Haushalte außerhalb der Innenstadt besitzen mehr als einen Pkw.
- 4 von 5 Dortmunder Haushalten erreichen nach eigener Angabe innerhalb von 5 Minuten die nächste Bushaltestelle. Mehr als die Hälfte der Dortmunderinnen und Dortmunder nutzt im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) Einzelfahrscheine. Ein Viertel nutzt übertragbare oder nicht übertragbare Monatstickets.
- Die Dortmunderinnen und Dortmunder haben im Schnitt 1,7 funktionstüchtige Fahrräder je Haushalt. Die Bedingungen für das Fahrradfahren werden mit 4,0 bewertet.
- Durchschnittlich legt jede Dortmunderin und jeder Dortmunder 2,6 Wege pro Tag zurück.
- Ein Weg dauert im Mittel 25 Minuten; dabei werden durchschnittlich 10 Kilometer pro Weg zurückgelegt.
- Durchschnittlich ist jede Dortmunderin und jeder Dortmunder pro Tag 65 Minuten unterwegs.
- 51% aller Wege der Dortmunderinnen und Dortmunder werden mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt, das heißt mit Bus und Bahn, dem Fahrrad oder zu Fuß. Kinder, Jugendliche (unter 18 Jahren) und junge Erwachsene unternehmen den größten Teil ihrer Wege mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes.
- 49% aller Wege entfallen auf den Kfz-Verkehr. 45 – 64-Jährige nutzen das Auto für fast zwei Drittel ihrer Wege.
- Menschen, die in der Innenstadt leben (Nord, Ost, West), legen deutlich weniger Wege mit dem Auto zurück. 20,2 % ihrer Wege laufen sie, 17,1 % der Wege radeln sie und für 29,4 % der Wege nutzen sie den ÖPNV.

1. Grundlagen

1.1. Ziele

Mit einer Mobilitätsbefragung werden lokalspezifische Verhaltensmuster im Verkehrsverhalten der Bürgerinnen und Bürger einer Stadt identifiziert. Die Informationen zum aktuellen, werktäglichen Verkehrsgeschehen sind Grundlagendaten für

- die Fortschreibung des Masterplans Mobilität 2030,
- die Evaluation der Maßnahmen zur Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes,
- die Identifikation von Ansatzpunkten für effiziente Modal-Split-Verlagerungen und geeigneter Mobilitäts-Hotspots zur Realisierung eines multimodalen Verkehrsangebotes.

Der Untersuchung liegt die von der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW entwickelte Methodik zugrunde.

1.2. Vorgehensweise und Methodik

Für die Erhebung wurde aus der Einwohnermeldestatistik eine Zufallsstichprobe von 37.600 Adressdaten gezogen mit dem Ziel, mindestens 7.100 Personen zu befragen. Die Ziehung erfolgte über alle Personen, die im März 2019 mindestens 16 Jahre und mit Erst- oder Zweitwohnsitz in Dortmund gemeldet waren. Die Stichprobe wurde über alle Stadtbezirke gewichtet. Personen in Altersheimen und Strafvollzugsanstalten wurden nicht kontaktiert.

Die Mobilitätsbefragung wurde von Anfang April bis Ende Mai 2019 – außerhalb der Schulferien – in drei Erhebungswellen (Versand am 03.04., 08.05., 15.05.) durchgeführt. Die in der Zufallsstichprobe enthaltenen Haushalte wurden schriftlich mit einem Brief des Oberbürgermeisters informiert und um ihre Teilnahme gebeten. Die freiwillige Teilnahme an der Befragung war mit dem im Brief versendeten Druckfragebogen, über einen Onlinefragebogen oder anhand eines Telefoninterviews möglich. 59 % aller teilnehmenden Haushalte nutzten den schriftlichen Fragebogen, 40 % den Onlinefragebogen und 1 % das Telefoninterview.

Alle Personen des kontaktierten Haushaltes waren angehalten, die Fragen zum Haushalt und zur Person zu beantworten und im Wegeprotokoll alle am Stichtag zurückgelegten Wege zu dokumentieren. Der Stichtag wurde von den Haushalten gewählt. Es handelte sich i.d.R. um einen Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag der letzten oder vorangegangenen Woche.

Im Rahmen der Auswertungen wurden alle Daten verschiedenen Plausibilitätskontrollen unterzogen, z.B. fehlerhafte Angaben im Wegeprotokoll zur Dauer des Weges. Fehler wurden - wenn zuverlässig möglich - korrigiert und diese Daten als nachbearbeitet gekennzeichnet.

1.3. Gewichtung

Die Daten der Stichprobe wurden in der Auswertung anhand der tatsächlichen Einwohnerdaten nach den Kriterien Alter, Geschlecht und Stadtbezirk gewichtet. Damit zählen die Antworten einer Person aus einer überrepräsentierten Personengruppe in der Auswertung weniger, während Aussagen unterrepräsentierter Personengruppen gestärkt werden. So wird die Stichprobe hinsichtlich der Verteilungen von Alter, Geschlecht und Stadtbezirken an die tatsächliche Struktur der Dortmunder Bevölkerung angepasst.

Nachfolgende Abbildungen (Abb. 1 und 2) stellen die Stichprobendaten hinsichtlich Alter und Wohnort den tatsächlichen Verteilungen der Dortmunder Bevölkerung gegenüber. Hinsichtlich des Geschlechts stimmen die Verteilungen in Stichprobe und Grundgesamtheit nahezu überein (Grundgesamtheit rund 49,6 % Männer und 50,4 % Frauen, Stichprobe rund 49,3 % Männer und 50,7 % Frauen).

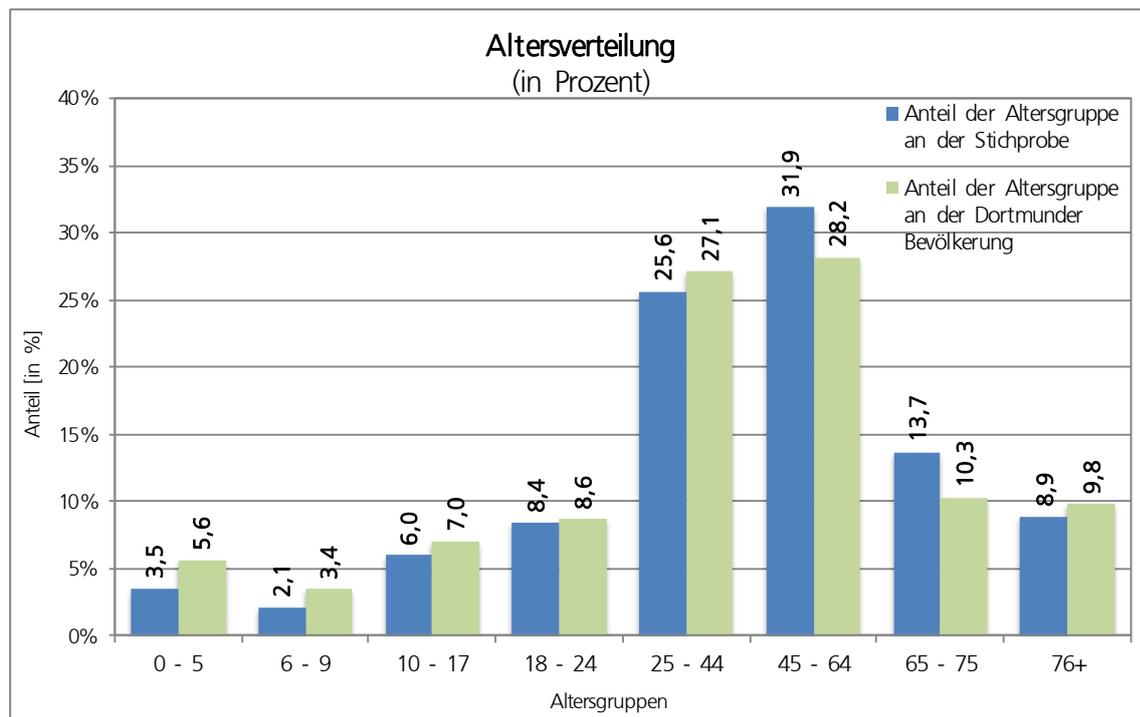


Abbildung 1: Altersverteilung der Stichprobe und der Dortmunder Bevölkerung

Es wird deutlich, dass Personen ab 45 Jahre in der gewonnenen Stichprobe überrepräsentiert sind, während insbesondere Kinder unter 10 Jahren unterdurchschnittlich an der Befragung teilgenommen haben.

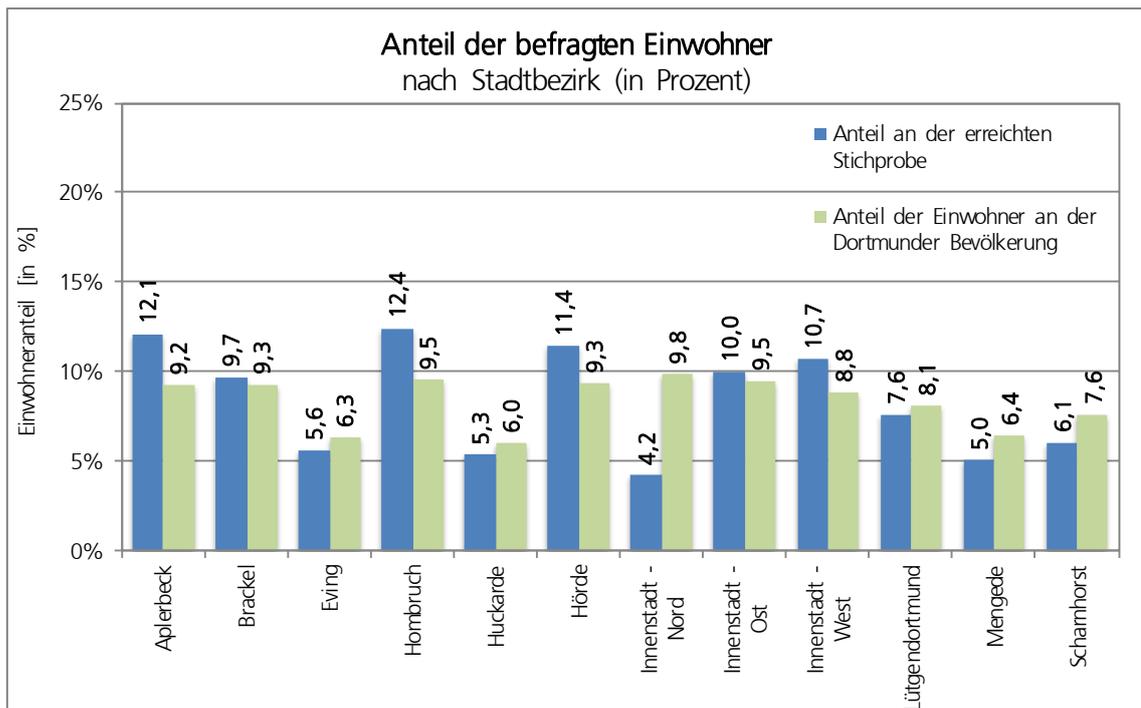


Abbildung 2: Verteilung der Befragten und der Dortmunder Bevölkerung im Stadtgebiet

Die Verteilung der Stichprobe über die Stadtbezirke liegt trotz leichter Abweichungen (Über- und Unterrepräsentation einiger Stadtbezirke) nah an der realen Verteilung der Bevölkerung. Der Stadtbezirk Innenstadt-Nord konnte trotz Erhöhung der Anzahl der hier kontaktierten Haushalte nur unterdurchschnittlich erreicht werden.

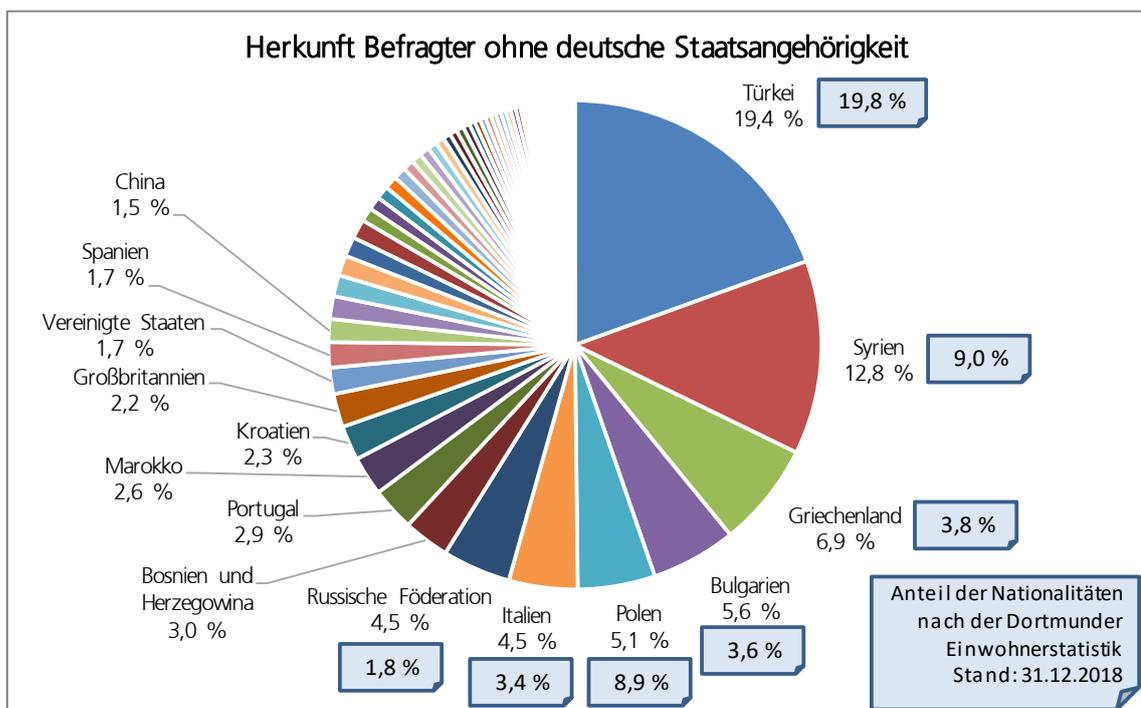


Abbildung 3: Herkunft Befragter ohne deutsche Staatsangehörigkeit

Darüber hinaus zeigt die Analyse der Stichprobe, dass besonders deutlich weniger Bürgerinnen und Bürger ohne deutsche Staatsangehörigkeit an der Befragung teilgenommen haben als die Einwohnerstatistik beinhaltet. So haben laut Einwohnerstatistik zum 31.12.2018 in Dortmund rund 18 % der Bevölkerung eine andere als die deutsche Staatsangehörigkeit, während dieser Anteil in der Stichprobe der Mobilitätsbefragung bei 5 % liegt. Eine Gewichtung der Daten nach diesem Kriterium erfolgte nicht. Der Einfluss auf die Ergebnisse zeigt sich beispielsweise in einem geringeren Fußwegeanteil. Gerade Personen ohne deutsche Staatsangehörigkeit legen erfahrungsgemäß deutlich mehr Wege zu Fuß zurück als Personen mit deutscher Staatsangehörigkeit.

2. Ergebnisse

2.1. Kenndaten der Befragung

Mit der Befragung wurden statistisch gesicherte Daten zum Verkehrsverhalten der Bürgerinnen und Bürger in Dortmund erhoben. Die Übertragung der Ergebnisse auf die gesamte Bevölkerung ist möglich. Nachfolgende Tabelle zeigt die Kenndaten der Befragung:

Tabelle 1: Kenndaten der Befragung

Ausgewählte Haushalte	37.600
Erreichte Haushalte	4.888
Erreichte Personen	10.313
Erreichte Personen (bereinigt)	9.507
Rücklaufquote	13,0 %
wohnberechtigte Bevölkerung (02/2019) ¹	609.433
Anteil Befragter an der Bevölkerung	1,7 %
Mittlere Haushaltsgröße der Stichprobe	2,1 Personen

Der Fragebogen gliedert sich in drei Bestandteile: den Haushalts-, Personen- und Wegefragebogen. Dabei wurden sowohl die Personen- als auch Wegedaten von allen Haushaltsmitgliedern angegeben. Nachfolgende Tabelle listet die konkreten Inhalte des Fragebogens auf.

¹ Einwohner und Einwohnerinnen mit Haupt- oder Nebenwohnsitz in Dortmund.

Tabelle 2: Befragungsinhalte

Angaben zum Haushalt	<ul style="list-style-type: none">▪ Stichtag (Di - Do)▪ Wohnort (Stadtbezirk)▪ Anzahl Personen im Haushalt▪ Anzahl<ul style="list-style-type: none">- privater Pkw, davon E-Autos- Motorräder- Fahrräder, davon E-Bikes / Pedelecs▪ Anzahl ÖPNV-Tickets<ul style="list-style-type: none">- Übertragbar- Nicht-übertragbar▪ Fußweg (in Minuten) zur nächsten Haltestelle von<ul style="list-style-type: none">- Bus- U- / Straßen- / Stadtbahn- S-Bahn / Nahverkehr
Angaben zur Person	<ul style="list-style-type: none">▪ Geschlecht▪ Alter▪ Staatsangehörigkeit▪ Tätigkeit▪ Höchste Berufsausbildung▪ Aktuelle Tätigkeit▪ Anzahl Tage außer Haus zur Arbeit / Ausbildung▪ Führerscheinbesitz (Pkw)▪ Verfügbarkeit einer Fahrradabstellanlage am<ul style="list-style-type: none">- Wohnort- Arbeits-/Ausbildungsort▪ Mobilitätseinschränkung▪ Üblich genutzte Fahrkarte für Bus und Bahn▪ Nutzungshäufigkeit verschiedener Verkehrsmittel innerhalb der letzten zwölf Monate▪ Bewertung der Bedingungen für das Radfahren in Dortmund▪ Gründe für die Nichtnutzung des Fahrrads▪ Verfügbarkeit eines Pkw am Stichtag▪ Gründe für Immobilität
Angaben zum Weg	<ul style="list-style-type: none">▪ PersonenID▪ WegeID▪ Quelle (Startort)▪ Ziel (Zielort)▪ Abfahrtszeit▪ Ankunftszeit▪ Genutztes Verkehrsmittel

- Fernverkehr
- S-Bahn / Nahverkehr
- U- / Straßen- / Stadtbahn
- Bus
- Taxi
- Pkw-Selbstfahrer/in
- Pkw-Mitfahrer/in
- Motorisiertes Zweirad
- E-Bike/Pedelec
- Fahrrad
- Zu Fuß
- Sonstiges
- Angabe zum Hauptverkehrsmittel (längste zurückgelegte Distanz des Teilweges)
- Zweck des Weges
 - Nach Hause
 - Zur Arbeit
 - Geschäftlich, dienstlich
 - Einkauf
 - Private Erledigungen (Arzt, Bank)
 - Schule / Studium / Ausbildung
 - KiTa / KiGa / Tagesmutter
 - Freizeit (Besuch, Sport, Kultur, ...)
 - Bringen / Holen von Personen
 - Begleiten
 - Sonstiges

Abbildungen des Printfragebogens befinden sich im Anhang dieses Berichts auf den Seiten 30 und 31.

2.2. Mobilitätsvoraussetzungen

Die Verfügbarkeit verschiedener Verkehrsmittel beeinflusst grundlegend die Entscheidung des Einzelnen, wie die Wege an Werktagen zurückgelegt werden. Nachfolgende Auswertungen zeigen die Verfügbarkeit der verschiedenen Verkehrsmittel und Tickets sowie die Zugangszeiten für die Haushalte und Personen in Dortmund.

83 % aller Haushalte verfügen über mindestens einen Pkw, im Mittel verfügt ein Haushalt über 1,2 Pkw. Elektro-Autos spielen am ehesten als Zweit- oder Drittauto eine Rolle. Dennoch: nur 1,3 % aller Haushalte mit mindestens einem Pkw besitzen ein Elektro-Auto. 88 % der Befragten besitzen den Pkw-Führerschein. Es sind häufig Frauen ab 65 Jahre, die keinen Führerschein haben.

Deutlich mehr Haushalte besitzen ein betriebsbereites Fahrrad: 1,7 Fahrräder stehen im Durchschnitt je Haushalt zur Verfügung. Über ein Viertel der Haushalte besitzt kein Fahrrad, über die Hälfte der Haushalte besitzen zwei oder mehr Fahrräder. 13 % aller Haushalte haben ein oder mehrere E-Bikes.

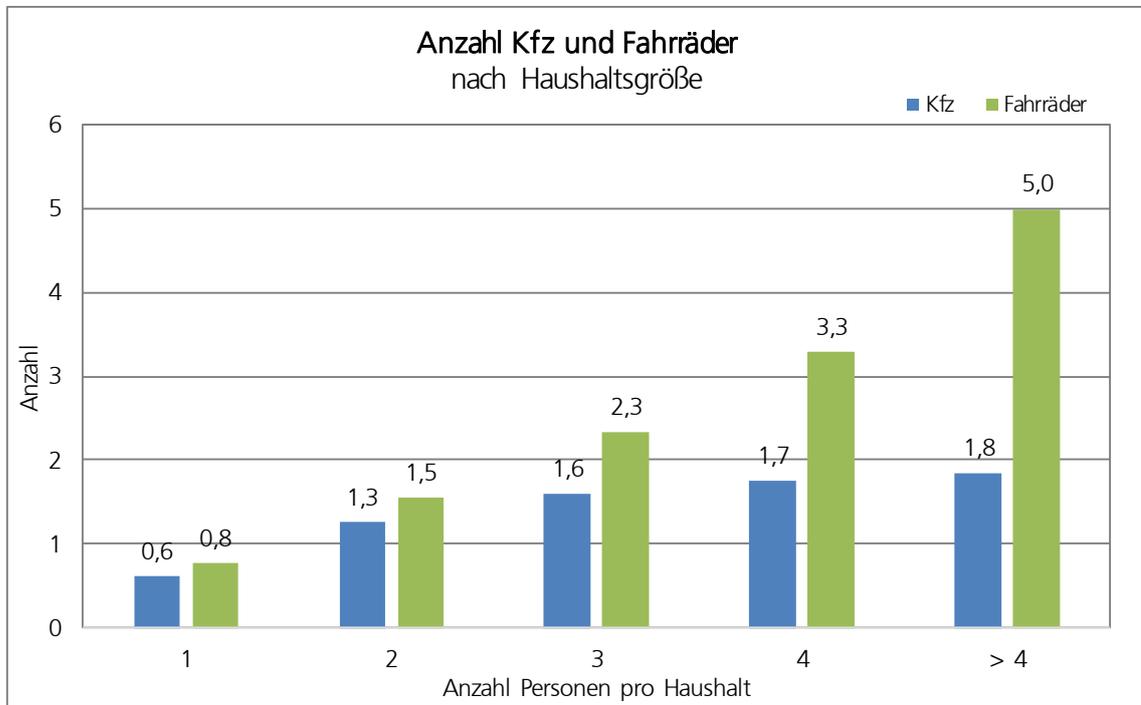


Abbildung 4: Anzahl Kfz und Fahrräder nach Haushaltsgröße

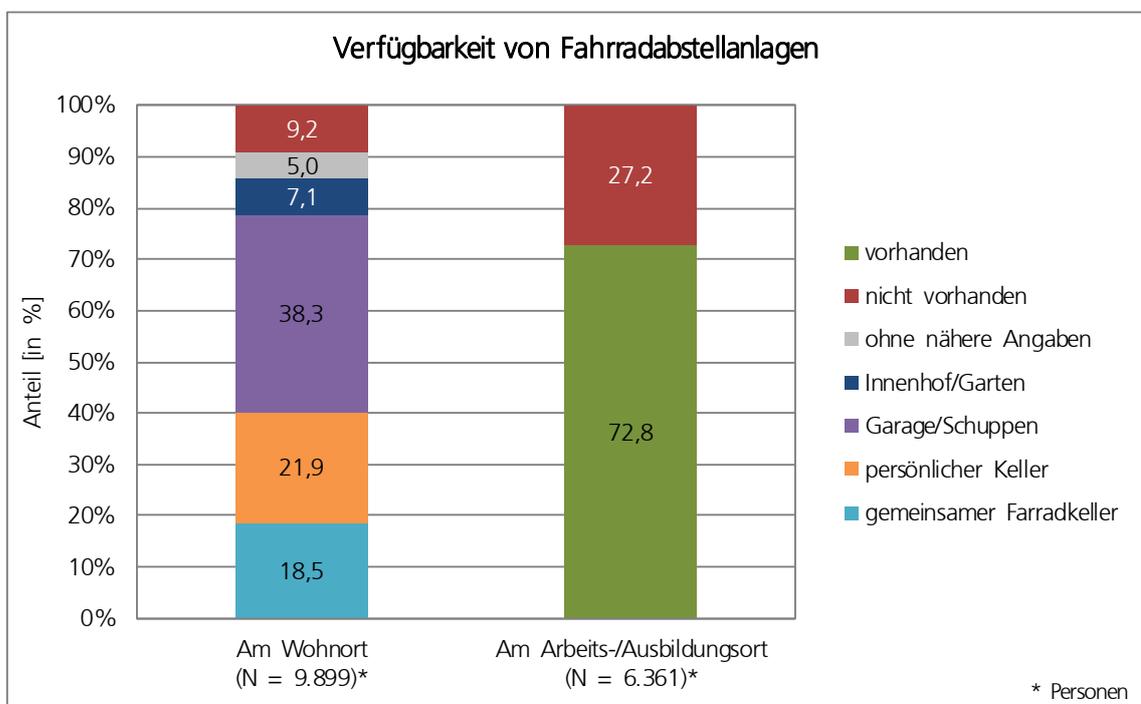


Abbildung 5: Verfügbarkeit von Fahrradabstellanlagen am Wohn-, Arbeits- und Ausbildungsort

Für die Nutzung des eigenen Fahrrads auf den werktäglichen Wegen sind sowohl die vorhandenen Abstellmöglichkeiten als auch die allgemeinen Bedingungen für das Radfahren in der Stadt von Bedeutung.

Nur sehr wenige Personen geben an, zu Hause keine Möglichkeit zu haben, das eigene Fahrrad abzustellen, wie obige Abbildung 5 zeigt. Meist stehen die Garage, ein Schuppen oder ein persönlicher Keller zum Abstellen des Fahrrads bereit. Am Arbeitsort oder dem Ausbildungsort stehen deutlich weniger Abstellmöglichkeiten zur Verfügung bzw. sind den Befragten bekannt.

Die allgemeinen Bedingungen für das Radfahren werden von den Dortmunderinnen und Dortmundern mit der Schulnote 4,0 (ausreichend) bewertet. Dabei gibt es zwischen den Stadtbezirken kleine Unterschiede in der Bewertung. Menschen aus Huckarde und Scharnhorst vergeben mit 3,8 leicht bessere Noten, während die Befragten aus Brackel mit 4,2 die Bedingungen schlechter bewerten. Nachfolgende Tabelle stellt die Bewertung des Angebotes für Radfahrerinnen und Radfahrer in anderen nordrhein-westfälischen Städten dar:

Tabelle 3: Bewertung des Angebotes für Radfahrerinnen und Radfahrer im Vergleich

Essen (2019)	3,8
Bielefeld (2017)	3,2
Krefeld (2017)	3,0
Dortmund (2019)	4,0

Die Anzahl verfügbarer Pkw und Fahrräder unterscheidet sich deutlich zwischen den Stadtbezirken. Wie Abbildung 6 zeigt, haben Haushalte in den Innenstadtbezirken Nord, Ost und West deutlich seltener einen Pkw. Besonders deutlich wird dies in der Innenstadt-Nord, wo über die Hälfte der Haushalte keinen Pkw zur Verfügung haben. Demgegenüber haben weniger als 10 % der Haushalte in Aplerbeck keinen eigenen Pkw, fast der Hälfte der Haushalte stehen zwei oder mehr Pkw zur Verfügung.

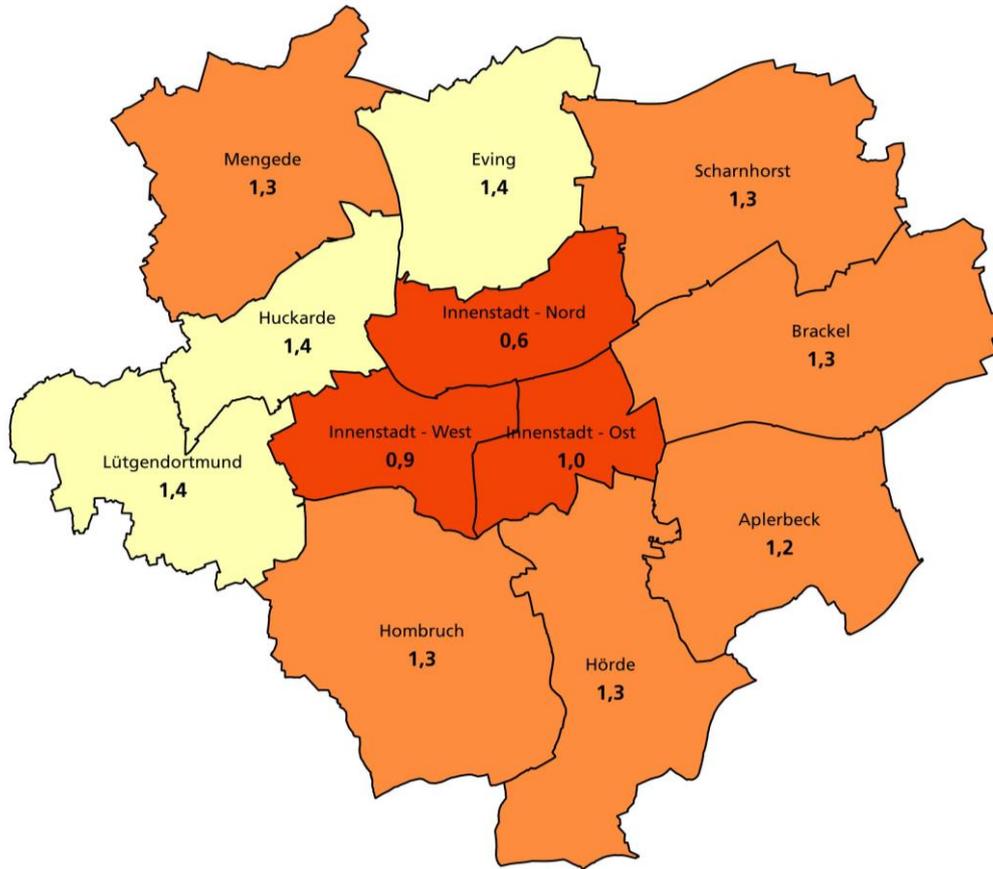


Abbildung 6: Mittlere Anzahl Pkw je Haushalt

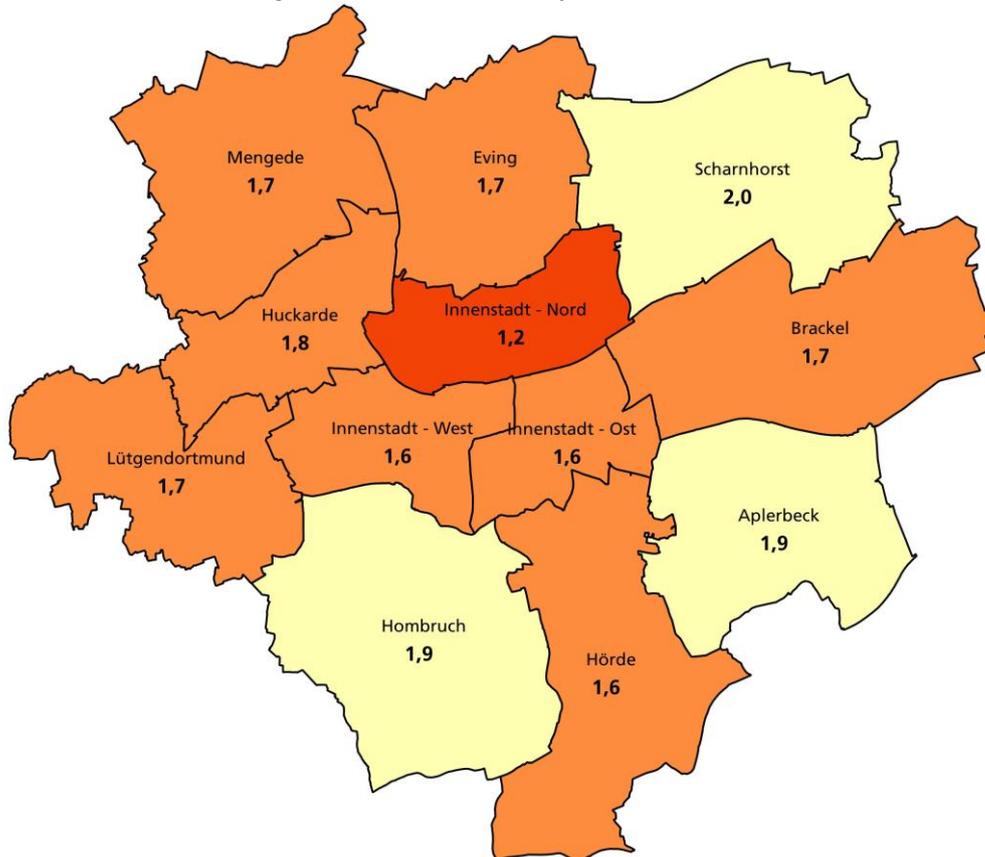


Abbildung 7: Mittlere Anzahl betriebsbereiter Fahrräder je Haushalt

Wie Abbildung 7 zeigt stehen die meisten Fahrräder Haushalten in den Stadtbezirken Scharnhorst, Aplerbeck und Hombruch zur Verfügung, Haushalte in der Innenstadt-Nord haben die wenigsten Fahrräder zur Verfügung.

59% der Dortmunder Haushalte besitzen kein Monatsticket für den ÖPNV, 28% besitzen ein und 12% mindestens zwei Monatstickets. Je mehr Personen in einem Haushalt leben, desto mehr Monatstickets sind vorhanden, insbesondere nicht übertragbare Tickets wie das Ticket1000 oder das Schoкотicket. Zwei Drittel aller Haushalte mit mehr als 2 Personen besitzt mindestens ein Monatsticket für den ÖPNV. Zwei Drittel der Haushalte mit bis zu zwei Personen besitzen kein Monatsticket.

Tabelle 4: Anzahl übertragbarer und nicht übertragbarer ÖPNV-Tickets nach Haushaltsgröße (in %)

Haushaltsgröße	Monatstickets					
	Übertragbar			Nicht übertragbar		
	kein	1	2 und mehr	kein	1	2 und mehr
1-Personen-Haushalt (N=1.358)	90,4 %	9,4 %	0,2 %	76,0 %	23,4 %	0,6 %
2-Personen-Haushalt (N=2.332)	86,5 %	12,5 %	1,0 %	79,0 %	14,4 %	6,6 %
3-Personen-Haushalt (N=643)	85,5 %	13,8 %	0,6 %	49,0 %	35,0 %	16,0 %
4-Personen-Haushalt (N=430)	86,3 %	11,9 %	1,9 %	35,6 %	26,5 %	37,9 %
>4-Personen-Haushalt (N=126)	85,6 %	12,8 %	1,6 %	34,4 %	25,6 %	40,0 %

Die Verkehrsmittel des Öffentlichen Personennahverkehrs sind für die meisten Haushalte innerhalb kurzer Zeit zu erreichen. Laut eigenen Angaben dauert der Fußweg zur nächsten Bushaltestelle im Schnitt 5 Minuten. Die nächste U-/ Straßen-/ Stadtbahnhaltestelle ist für Einwohnerinnen und Einwohner der Innenstadtbezirke Nord, Ost und West im Durchschnitt in 7 Minuten Fußweg erreichbar, in den übrigen Stadtbezirken im Mittel 18 Minuten (s. Abbildung 8).

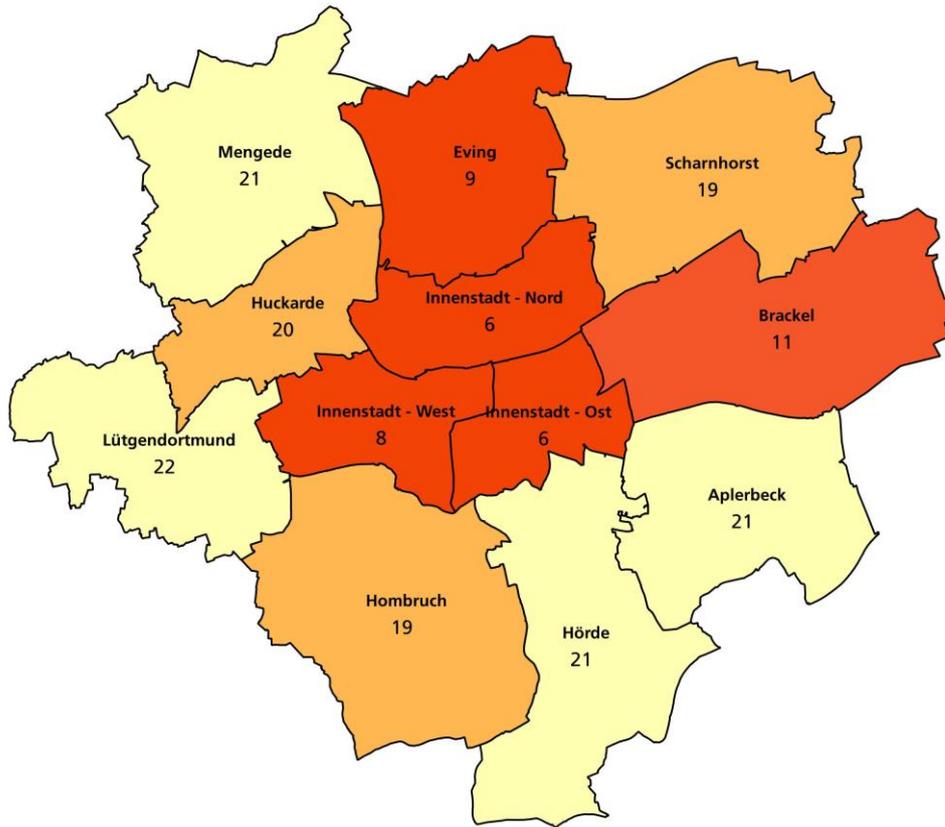


Abbildung 8: Wegedauer zu Fuß zur nächsten U- /Straßen- /Stadtbahn-Haltestelle

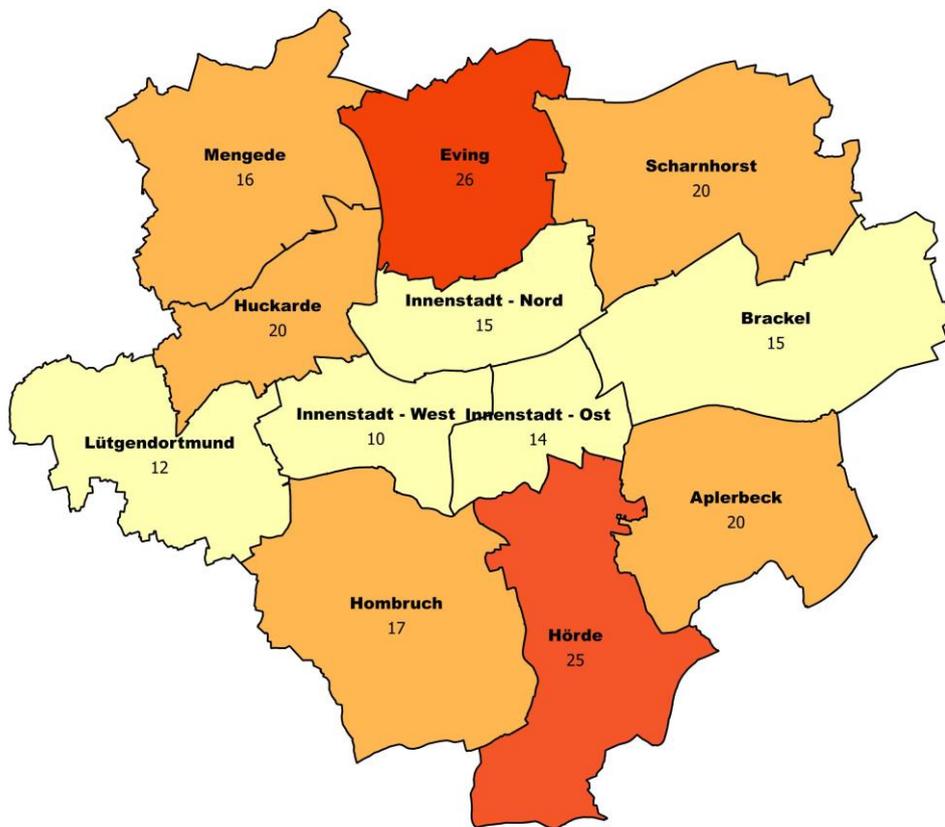


Abbildung 9: Wegedauer zu Fuß zur nächsten S-Bahn/ Regionalbahnhaltestelle

S-Bahn- bzw. Regionalbahnhaltepunkte werden im Schnitt innerhalb von 17 Minuten erreicht (s. Abbildung 9). Auch hier bestehen Unterschiede zwischen den Dortmunder Stadtbezirken, wie nachfolgende Abbildung 9 zeigt.

Von allen Verkehrsmitteln nutzen die Dortmunderinnen und Dortmunder den Pkw bzw. das Motorrad am häufigsten. Zwei Drittel der Befragten sind mindestens ein- bis dreimal pro Woche mit Pkw oder Motorrad unterwegs, 40 % mit dem ÖPNV und 27 % mit dem Fahrrad oder E-Bike. Seltener als einmal im Monat nutzen 26,8 % der Befragten den Pkw oder das Motorrad. Beim ÖPNV sind dies 44 % und beim Fahrrad oder E-Bike rund 57 %.

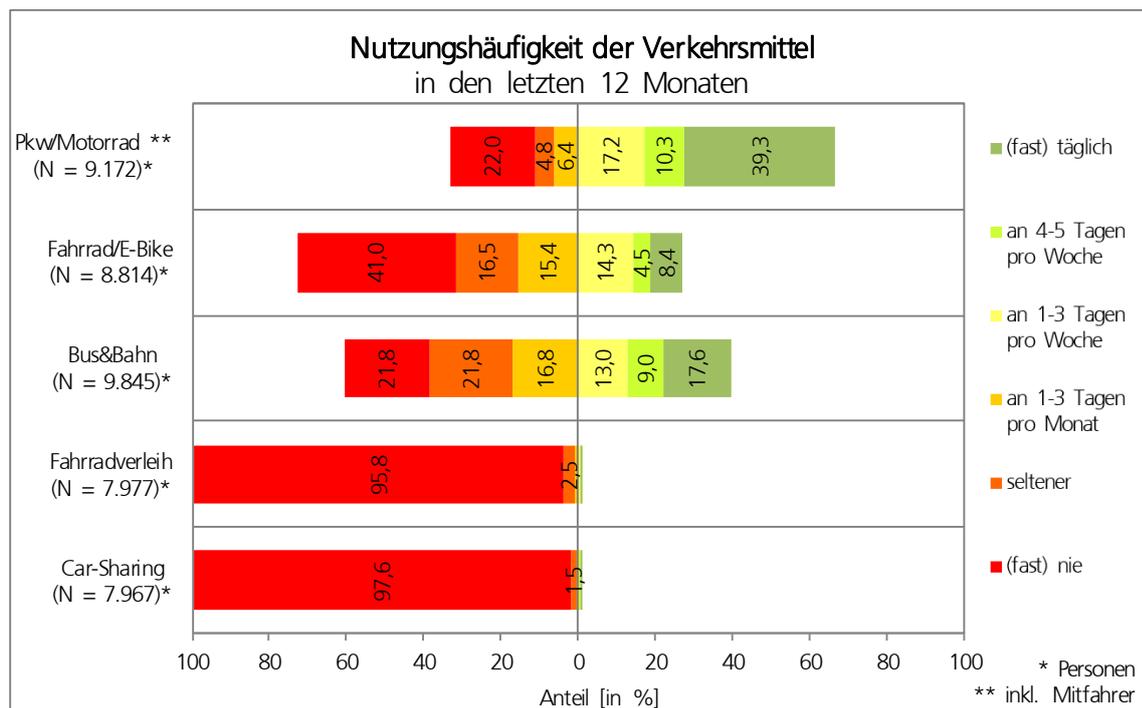


Abbildung 10: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

2.3. Wegedaten

Die Wegedaten der Befragten sind wesentlicher Bestandteil der Befragung und dienen als zentrale Datenbasis für aktuelle und zukünftige verkehrplanerische Fragestellungen in Dortmund.

Tabelle 5: Übersicht zentraler Wegedaten

Erfasste Wege zur Auswertung	24.848
Mittlere Mobilität (alle Personen)	2,6 Wege / Tag
(mobile Personen)	3,2 Wege / Tag
Unterwegszeit (alle Personen)	65 min / Tag
(mobile Personen)	78 min / Tag
Tagesdistanz (alle Personen)	26 km
(mobile Personen)	33 km
Mittlere Wegelänge	10,2 km / Weg
Mittlere Wegedauer	25 min / Weg

Die Anzahl der Wege, die eine Person an einem normalen Werktag zurücklegt, unterscheidet sich deutlich je nach Alter oder aktueller Beschäftigung. Alle Dortmunderinnen und Dortmunder legen im Durchschnitt 2,6 Wege am Tag zurück. In Teilzeit arbeitende Frauen haben mit 3,3 Wegen die meisten Wege pro Tag. Auch die Differenzierung nach Altersgruppen zeigt, dass Kinder bis 9 Jahre und Senioren ab 75 Jahre die wenigsten Wege am Tag zurücklegen, während die Altersgruppe zwischen 25 und 44 Jahren mit 2,9 Wegen pro Tag die mobilste ist.

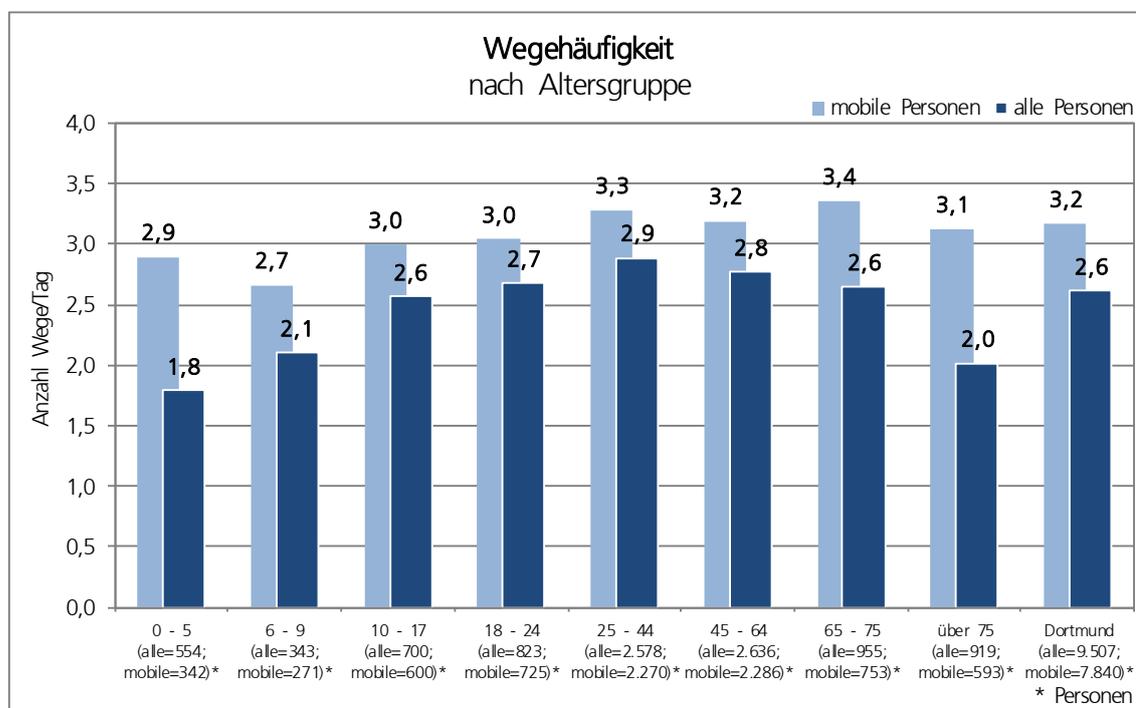


Abbildung 11: Wegehäufigkeit nach Altersgruppe

Nicht alle Menschen verlassen an einem normalen Werktag das Haus. Aus verschiedensten Gründen bleibt stets ein Teil der Befragten zu Hause.

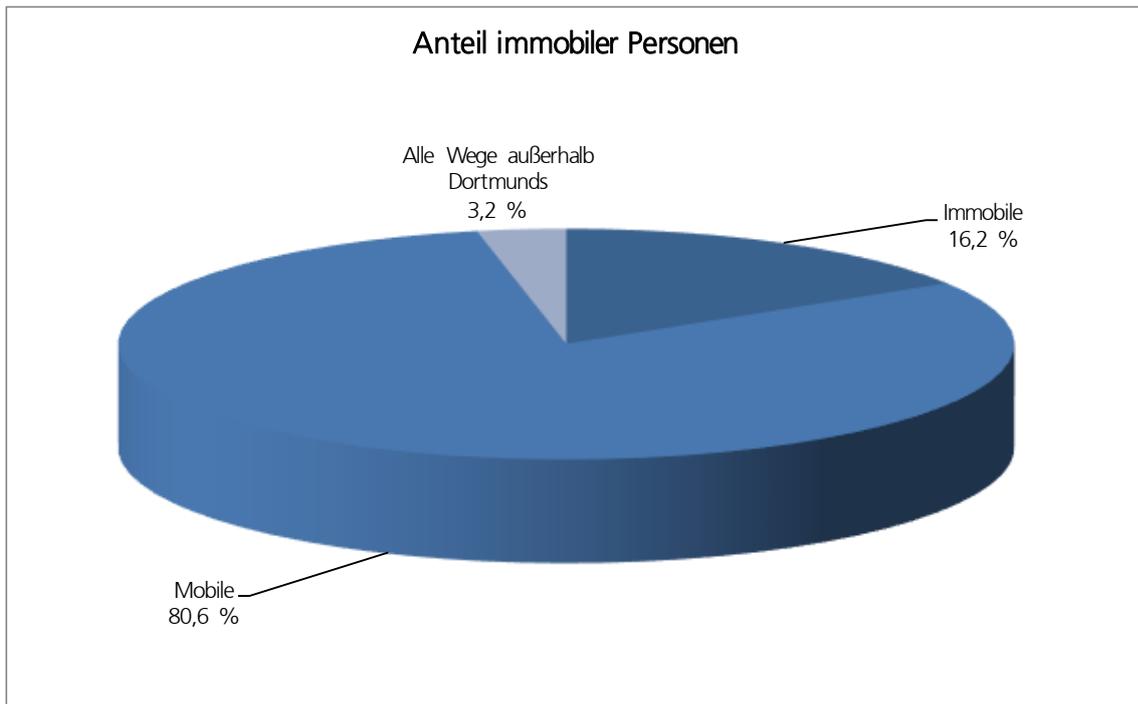


Abbildung 12: Anteil immobiler Personen

Insgesamt haben 16 % der Befragten am Befragungstag das Haus nicht verlassen, meist aus nicht näher spezifizierten Gründen oder krankheitsbedingt.

Tabelle 6: Gründe der Immobilität

Grund für Immobilität	Anteil [in %]
andere Gründe	38,0 %
krank	36,9 %
Wetter (zu heiß, kalt, nass etc.)	18,5 %
keine Termine außer Haus	6,5 %

An einem normalen Werktag werden etwas weniger als die Hälfte aller Wege mit dem Auto zurückgelegt. Über die Hälfte aller Wege in Dortmund werden mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Bus&Bahn, Fahrrad und zu Fuß) zurückgelegt.

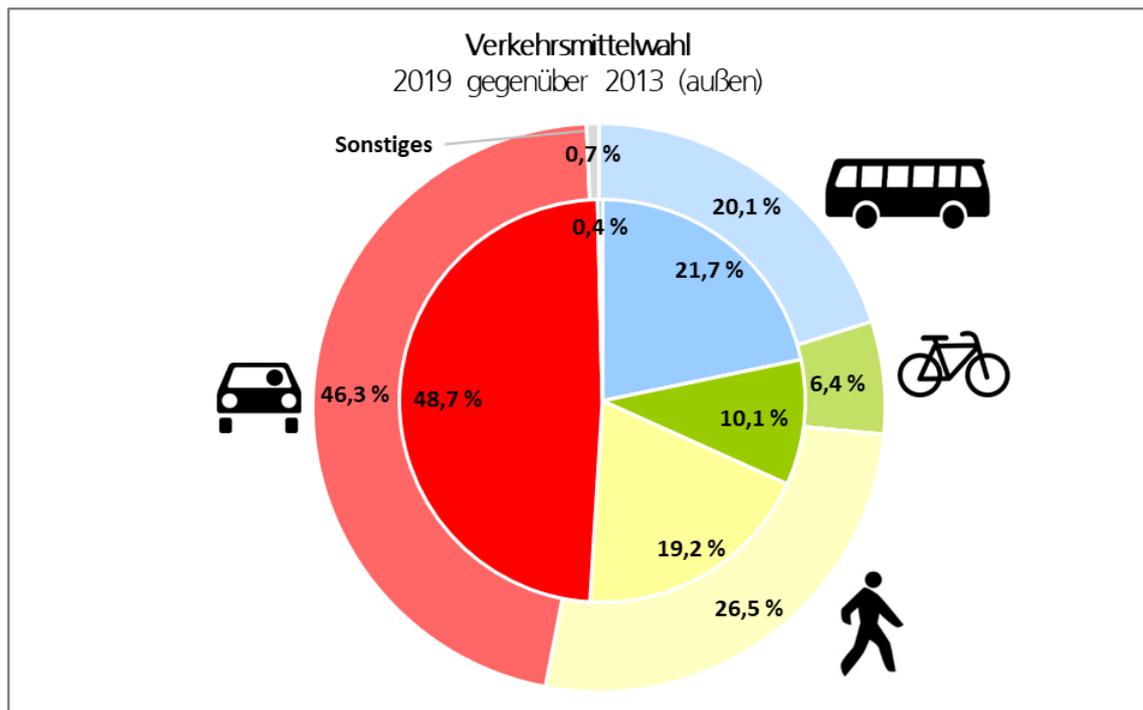


Abbildung 13: Verkehrsmittelwahl im Vergleich (2013 / 2019)

Bei der Betrachtung der Verkehrsmittelwahl („Modal Split“) der Dortmunder Bevölkerung fällt auf, dass mehr als die Hälfte der Wege mit klimafreundlichen Verkehrsmitteln wie Bus und Bahn, Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden.

Im Vergleich der Ergebnisse mit der Dortmunder Mobilitätsbefragung 2013 zeigt sich, dass der Radverkehrsanteil von rd. 6% auf über 10% gestiegen ist. Auch der Anteil der Wege, die mit Bus und Bahn zurückgelegt werden, ist weiter gestiegen. Das Auto wird mit fast 49% für den bedeutenden Teil der Wege genutzt.

Markant ist aber der deutlich geringere Fußwegeanteil. Dieser geringe Anteil hat verschiedene Gründe: Bei der Beantwortung des Wegeprotokolls auf schriftlich-postalischem Weg fehlt die Möglichkeit, durch geschultes Befragungspersonal nachzuhaken, ob kurze Wege, wie bspw. mit dem Hund, zum Briefkasten oder Kiosk vergessen wurden. Dies hat zur Folge, dass v. a. bei schriftlich-postalischen Befragungen Fußwege deutlich unterrepräsentiert sind. Aber auch die bzgl. der Methodik (Kapitel 1) beschriebenen Gruppen, die gemessen an der Grundgesamtheit in zu geringer Anzahl an der Befragung teilgenommen haben, sind Gruppen, die eine eher höhere Fußwegeanzahl zurücklegen (Kinder unter 10 Jahre, Frauen über 75 Jahre, Bewohner des Stadtbezirks Innenstadt-Nord, etc.). Trotz Gewichtung konnte das Fehlen der Fußwege dieser Gruppen nicht ausreichend ausgeglichen werden. Im Vergleich zu 2013 ist auch die mittlere Gesamtwegeanzahl von 2,89 auf 2,6 Wege pro Person und Tag zurückgegangen. Aus diesem

Grund sind für die Berechnung des Modal Splits die 0,29 Wege pro Person ergänzt worden. Unterstellt man nun, dass es sich aus den o. g. Gründen bei diesen fehlenden Wegen zu 75% um Fußwege handelt und die restlichen Wege sich wie im erhobenen Modal Split aufteilen, ergibt sich der in Abbildung 13 dargestellte Modal Split für Dortmund.

Der Fußwegeanteil erreicht dann immer noch nicht die Werte von 2013, liegt aber deutlich näher am Wert von 23%, der im Rahmen der Befragung Mobilität in Deutschland (MiD) im Jahre 2017 im Ruhrgebiet ermittelt wurde.

Der oben dargestellte Modal Split wird somit als deutlich realistischer angesehen und wird daher im Weiteren verwendet. Die Erhebungsergebnisse im Einzelnen (z.B. für die Stadtbezirke) können jedoch nicht korrigiert werden und werden wie erhoben dargestellt.

Die Differenzierung des Modal Split nach den Stadtbezirken zeigt deutliche Unterschiede.

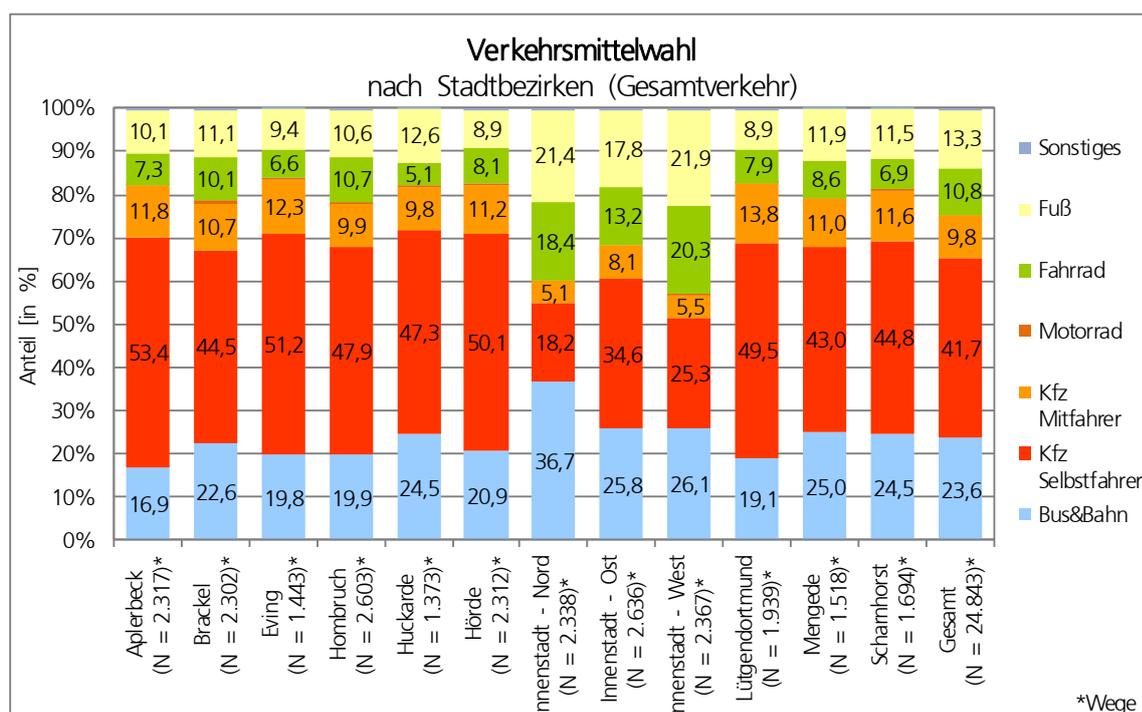


Abbildung 14: Verkehrsmittelwahl nach Stadtbezirk im Gesamtverkehr

In der Innenstadt (Nord, Ost und West) werden lediglich 32,7 % aller Wege mit dem Auto, dafür 29,4 % mit Bus&Bahn, 20,2 % zu Fuß und 17,1 % mit dem Fahrrad zurückgelegt. In der Innenstadt-Nord fällt insbesondere der höchste ÖPNV-Anteil auf. Mit 36,7 % werden die meisten Wege mit Bus&Bahn zurückgelegt. Dort ist der Anteil der mit dem Auto zurückgelegten Wege stadtweit am niedrigsten. In der westlichen Innenstadt wurde der höchste Radverkehrsanteil mit über 20 % erhoben.

Tabelle 7: Wegelänge nach Altersgruppen

Altersgruppe	Mittlere Entfernung pro Weg [in km]
0-5	2,3
6-9	1,7
10 – 17	4,1
18 – 24	9,8
25 – 44	11,4
45 – 64	14,9
65 - 75	10,6
über 75	5,7
Dortmund	10,6

Bei der Wahl des Verkehrsmittels sind verschiedene Faktoren, wie das Alter oder die aktuelle berufliche Situation, entscheidende Einflussgrößen. So unterscheiden sich die Wege eines Schülers deutlich von denen eines Berufstätigen. Diesen Zusammenhang stellt die obige Tabelle 7 der mittleren Wegelänge nach Altersgruppen dar.

Die Verfügbarkeit des Führerscheins eröffnet darüber hinaus jungen Erwachsenen eine bis dahin nicht nutzbare Möglichkeit der Mobilität.

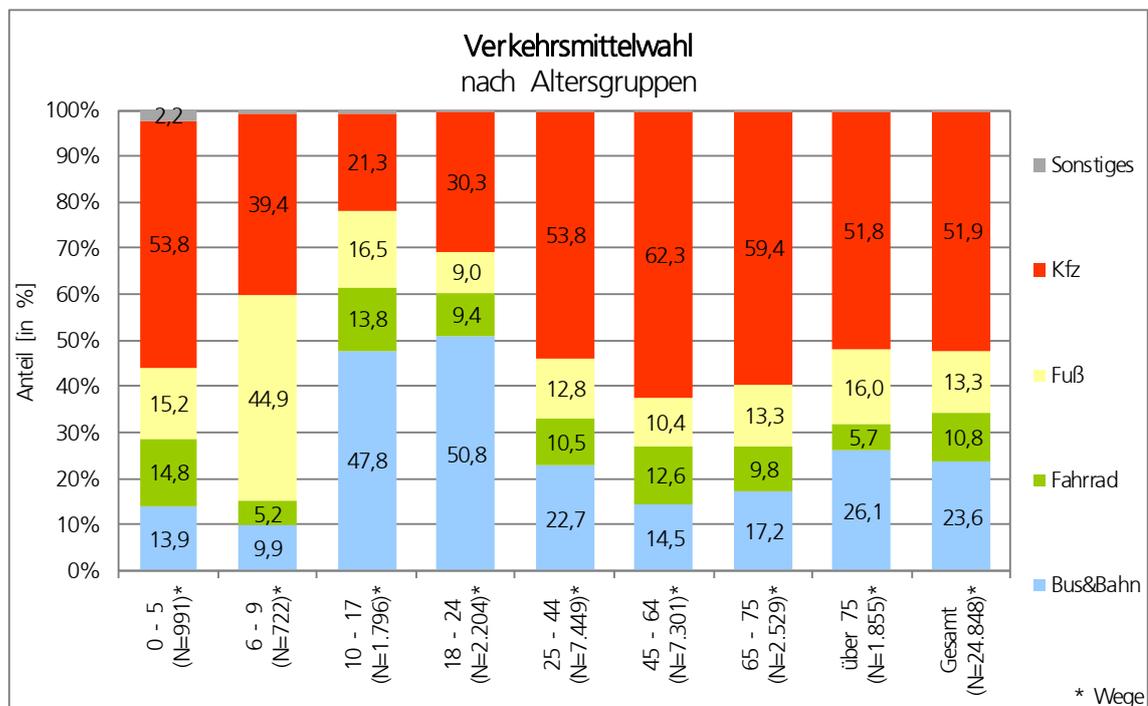


Abbildung 15: Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen

Kinder und Jugendliche ab 10 Jahren nutzen in hohem Maße die öffentlichen Verkehrsmittel im Alltag. Eine wichtige Rolle spielen die Angebote des SchokoTickets sowie Semestertickets, die auch im Freizeitverkehr genutzt werden können. Die Anteilswerte des ÖPNV sinken in den Altersgruppen ab 25 Jahre kontinuierlich, bis die Menschen im Rentenalter wieder mehr mit Bus und Bahn fahren.

In den Altersgruppen ab 25 Jahren dominiert das Auto das Verkehrsverhalten deutlich. Die wenigsten Wege mit dem Auto (auch als Mitfahrende) wurden bei Personen zwischen 10 und 17 Jahren erhoben.

Erwerbstätige Personen legen mit über 60 % überdurchschnittlich viele Wege mit dem Auto zurück. Studentinnen und Studenten wiederum nutzen für mehr als die Hälfte ihrer Wege den ÖPNV. Hausfrauen und -männer haben mit 20 % einen deutlich höheren Fußweganteil als alle anderen Erwachsenen.

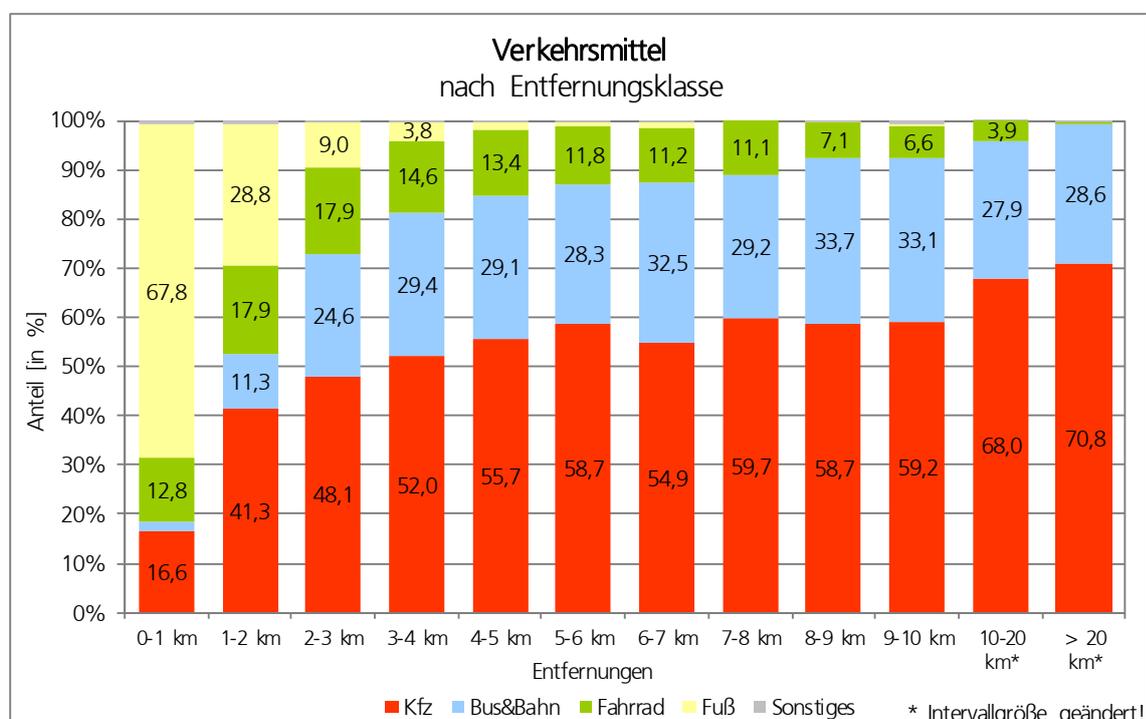


Abbildung 16: Entfernungshäufigkeit nach Verkehrsmittel

Vor allem kurze Wege bis 1 Kilometer werden zu Fuß gelaufen. Schon ab Entfernungen von ein bis zwei Kilometern werden Wege häufiger mit dem Auto als zu Fuß zurückgelegt. Das Fahrrad wird am häufigsten für Wege mit einer Länge von 1-3 Kilometern genutzt. Auch für längere Wege nutzen zahlreiche Dortmunderinnen und Dortmunder das Rad. Erst bei Wegen ab 8 km Länge sinkt der Radverkehrsanteil auf unter 10 %.

Das Auto ist bereits auf kurzen Strecken ab 1 Kilometer Länge das meistgenutzte Verkehrsmittel. Mit jedem weiteren Kilometer Wegelänge steigt der

Anteil des Kfz weiter an. Bei Wegen ab 2 Kilometern Länge sind Bus&Bahn die häufigste Alternative zum Auto.

Die Summenlinien in Abbildung 17 auf der folgenden Seite zeigen, dass jede dritte Fahrt mit dem Kfz bereits nach maximal 4 km beendet ist; nach rund 7 km etwa jede zweite. Fast 90% aller Fußwege haben eine Entfernung von maximal 2 km. Drei Viertel aller Wege per Fahrrad sind maximal 5 km lang. Etwa jeder dritte Weg ist maximal zwei Kilometer lang. Etwa die Hälfte aller ÖV-Fahrten ist maximal 7 km weit.

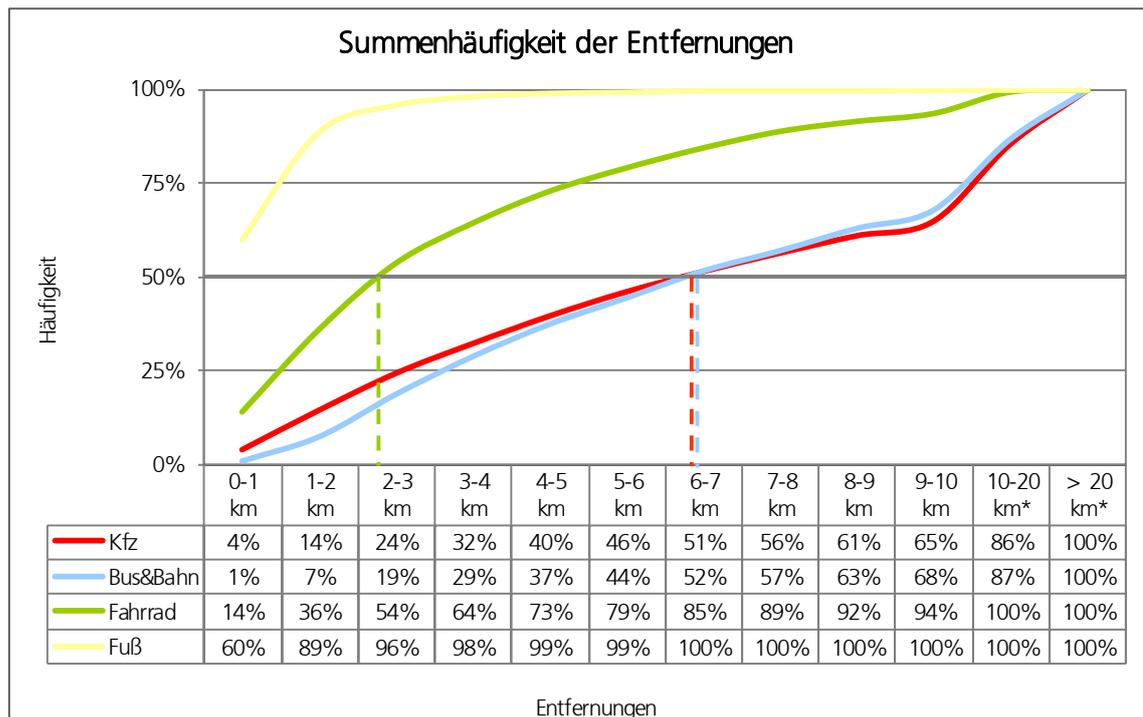


Abbildung 17: Summenhäufigkeit der Entfernungen

Die Nutzungsverteilung der verschiedenen Verkehrsmittel im Tagesverlauf in der folgenden Abbildung zeigt, dass vor allem der öffentliche Verkehr kurzzeitige Spitzenbelastungen aufgrund der gleichzeitigen Schul- und Berufsverkehre zu bewältigen hat.

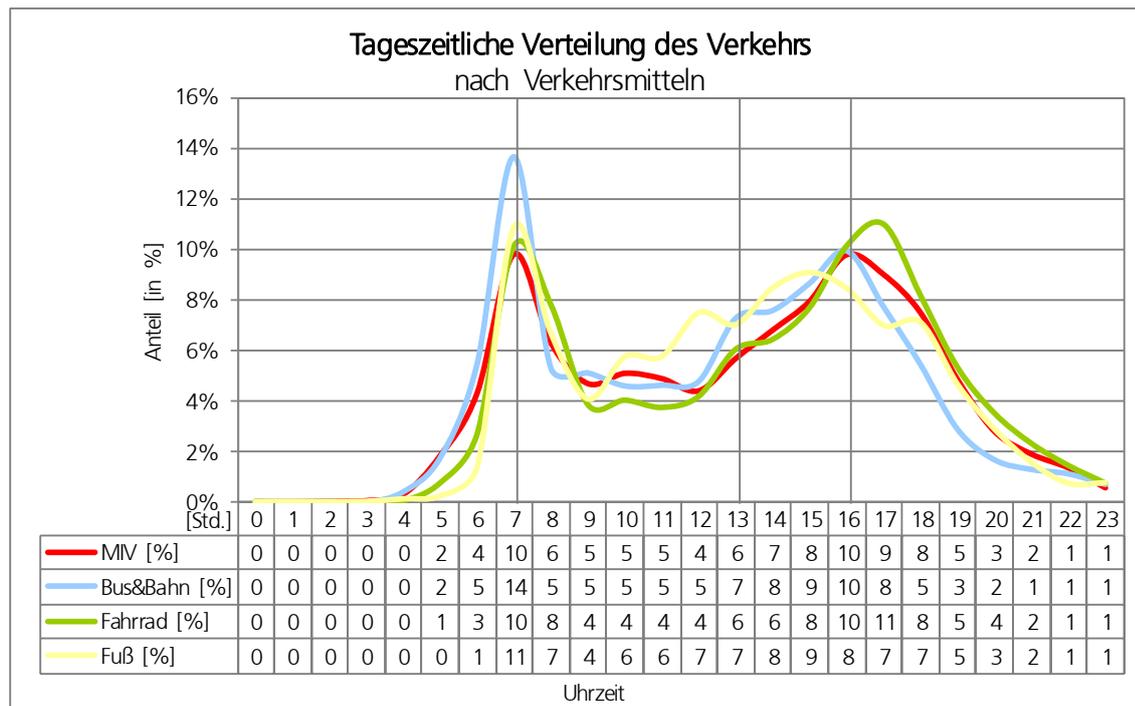


Abbildung 18: Tagespegel nach Verkehrsmittel

Die Abbildung zeigt eine erste ausgeprägte Morgen-Spitzenstunde über alle Verkehrsmittel im Berufsverkehr von 7 bis 8 Uhr. Es kommt in dieser Zeitspanne zu einem sehr hohen Gesamtverkehrsaufkommen in Dortmund. Vor allem die öffentlichen Verkehrsmittel haben zu dieser Zeit eine ausgeprägte Spitzenstunde. Dies deutet darauf hin, dass die öffentlichen Verkehrsmittel in großem Maße von Schülern, Auszubildenden, Studenten und Erwerbstätigen für den Weg zur Ausbildung bzw. Arbeit genutzt werden. Bis 9 Uhr geht das Verkehrsaufkommen dann bei allen Verkehrsmitteln deutlich zurück.

Wenn mittags ab 13 Uhr der Schulunterricht endet, erreichen die von Schülern bevorzugten Verkehrsmittel des ÖV und das Fahrrad wieder höhere Pegel. Der Anteil des Kfz-Verkehrs steigt etwas später ab etwa 16 Uhr wieder deutlich an und erreicht in einer zweiten Spitzenstunde zwischen 16 und 17 Uhr nochmals die Intensität der morgendlichen Spitzenstunde.

Die dritte Spitzenstunde am Nachmittag bzw. frühen Abend erstreckt sich über einen längeren Zeitraum als die Spitzenstunde morgens. Der Grund ist eine Überlagerung von Feierabend- und Freizeitverkehr. Das Fahrrad wird insbesondere nach 16 Uhr – also im Freizeitbereich – genutzt.

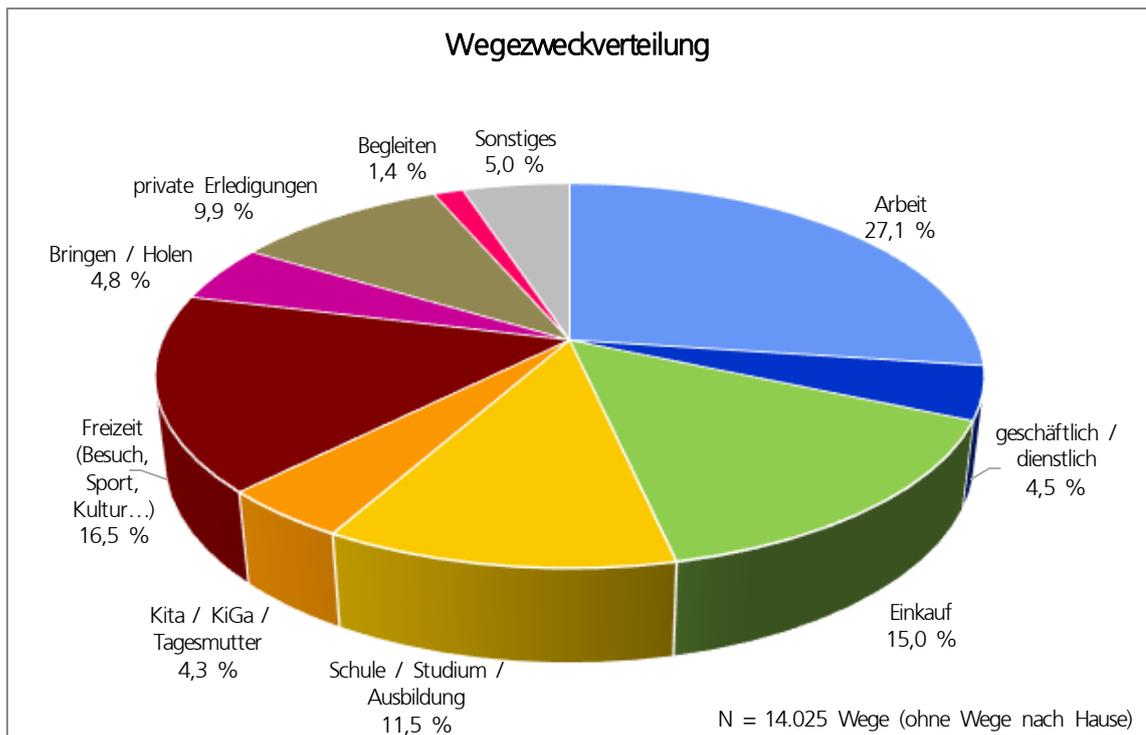


Abbildung 19: Wegezweckverteilung

Die Abbildung der Wegezweckverteilung zeigt, dass mit rund 32 % der Wege der dominierende Wegezweck „zur Arbeit“ inklusive „geschäftlich unterwegs“ ist. Zusammen mit den Wegen für Schule / Studium / Ausbildung sind es 43 %. Die Zwecke „Einkaufen“ und „private Erledigungen“ machen ein weiteres Viertel aller Wege (rd. 25 %) aus.

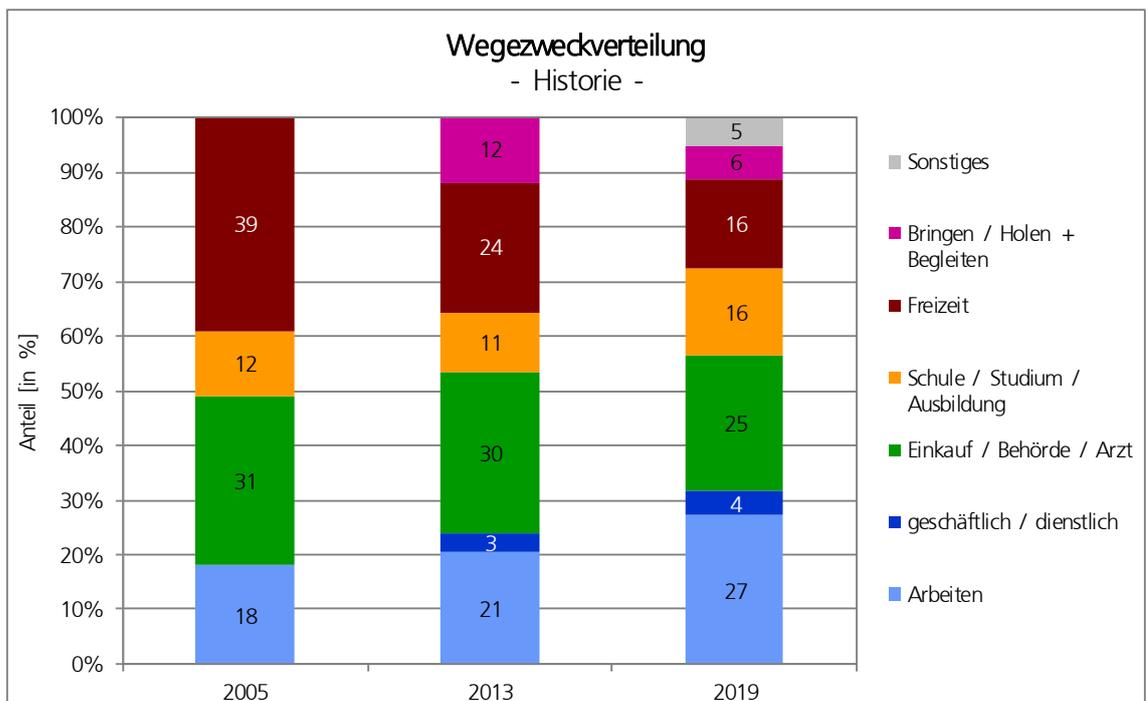


Abbildung 20: Wegezweckverteilung im Vergleich (2005 / 2013 / 2019)

Verglichen mit der Befragung in Dortmund aus dem Jahr 2013 ergeben sich Verschiebungen der Anteilswerte. Die Verschiebung ist zum Teil auf die verschiedenen Befragungswege der Erhebungen zurückzuführen. Die Mobilitätsbefragung im Jahr 2013 wurde als Telefonbefragung durchgeführt, die die Möglichkeit für Rückfragen während des Interviews bietet. Damit konnten 2013 deutlich mehr (kurze) Einkaufs- und auch Freizeitwege erfasst werden, die in der Erhebung 2019 in deutlich geringerem Umfang angegeben wurden. Damit entfallen auf die übrigen Wegezwecke entsprechend höhere Anteilswerte. Die Häufigkeit des Wegezwecks „Bringen & Holen“ sowie „Begleiten“ hat sich in 2019 halbiert.

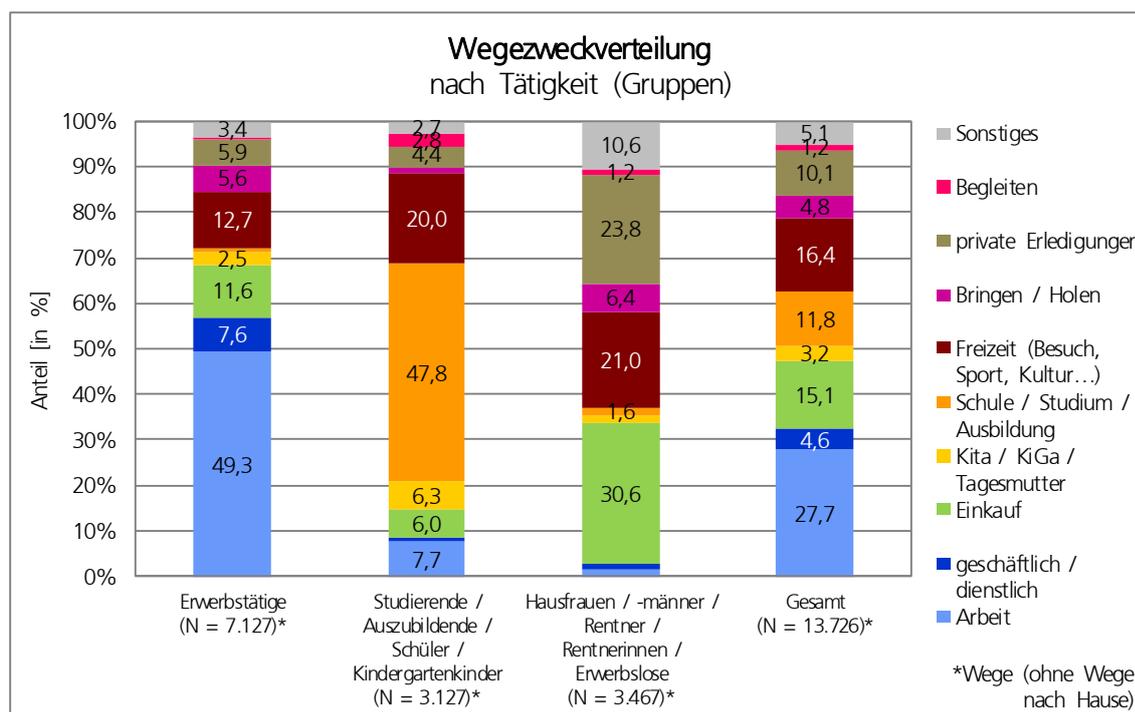


Abbildung 21: Wegezweckverteilung nach Tätigkeit (Gruppen)

Der dominierende Wegezweck bei Erwerbstätigen ist erwartungsgemäß „Arbeiten“ und „geschäftlich unterwegs“ mit deutlich über der Hälfte aller Wege. Bei Wegen von Studierenden, Azubis, Schülern und Kindergartenkindern liegt der Hauptteil auf Wegen zur Ausbildungsstelle / Uni und der Kinderbetreuung. Bei der Gruppe der Hausfrauen/-männer, Rentnerinnen und Rentner sowie Erwerbslosen sind die Wege zum Einkaufen und für private Erledigungen am häufigsten.

Die Mobilitätsbefragung hat gezeigt, dass die Anstrengungen der Stadt Dortmund zur Förderung des Radverkehrs erste Wirkungen zeigen und der Anteil des Radverkehrs zugenommen hat. Insgesamt konnte aber die Dominanz des Autoverkehrs noch nicht gebrochen werden. Dass dieser auch auf den kurzen Wegen eine große Rolle spielt, zeigt ein weiteres, ungenutztes Potenzial für den Rad- und Fußverkehr - vor allem auch innerhalb der einzelnen Stadtbezirke.

