



öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum	
61	StR Lürwer	19.08.2014	
verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit	
Andreas Meißner	23727		
Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit	
Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	24.09.2014	Kenntnisnahme	

Tagesordnungspunkt

Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Dortmunder Bevölkerung 2013

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen nimmt die Ausführungen zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

keine

Martin Lürwer
Stadtrat

Begründung

Anlass für eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten

Die Stadt Dortmund hat sich mit dem Masterplan Mobilität 2004 das Ziel gesetzt, die Anteile der Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Fuß, Rad, Bus und Bahn) an allen Wegen zu erhöhen. Ob die in den letzten Jahren durchgeführten Maßnahmen auch den gewünschten Erfolg hatten und sich der Anteil des Umweltverbundes auf den täglichen Wegen erhöht hat, kann nur durch eine Befragung der Dortmunder Bevölkerung ermittelt werden. Ebenso sind die Ergebnisse der Haushaltsbefragung eine wichtige Grundlage für das im Geschäftsbereich Mobilitätsplanung des Stadtplanungs- und Bauordnungsamt vorgehaltene, computergestützte Verkehrsmodell.

Darüber hinaus wird das Verkehrsmittelwahlverhalten („Modal Split“) im Rahmen des wirkungsorientierten Haushalts als „Spitzenkennzahl“ geführt, um das strategische Ziel, die Umweltbelastung zu reduzieren, zu erreichen. Um hierzu Aussagen zu treffen, ist eine regelmäßige Erhebung in Form einer Haushaltsbefragung unerlässlich.

Die letzte „Befragung von Dortmunder Haushalten zu Mobilität und Mobilitätsverhalten“ fand im September 2005 statt (vgl. DS-Nr. 06275-06) und wurde vom damaligen Amt für Statistik und Wahlen in Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt durchgeführt.

Methodik

Im Zeitraum vom 11.09.2013 bis 22.10.2013 wurden 8.029 Personen aus 3.582 Dortmunder Haushalten telefonisch und online durch das von der Stadt Dortmund beauftragte Institut Omnitrend aus Leipzig zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Für Kinder unter 14 Jahren wurden die Daten stellvertretend über ältere Haushaltsmitglieder erhoben. Es wurden Haushalts- und Personenmerkmale sowie die zurückgelegten Wege der Personen an einem zufälligen Stichtag erfasst. Stichtag war immer ein mittlerer Werktag (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag, nicht in den Ferien oder an Feiertagen oder daran angrenzend).

Die Grundgesamtheit stellt die Wohnbevölkerung in Dortmund dar. Die Stichprobenziehung erfolgte auf Grundlage der gelieferten Adressen aus dem Einwohnermeldeamt. Die Stichprobe wurde disproportional nach Stadtbezirk geschichtet. Das heißt, dass die Anzahl an befragten Personen in jedem Stadtbezirk so hoch war, dass auch gesicherte Aussagen auf Ebene der Stadtbezirke gemacht werden können.

Es fand außerdem ein Zeitvergleich mit Ergebnissen der Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2005 statt. Aufgrund von methodischen Abweichungen zwischen der früheren und der aktuellen Befragung ist ein Vergleich der Werte jedoch nur bedingt möglich.

Seit Ende April 2014 liegt der Abschlussbericht des Instituts vor. Die wesentlichen Ergebnisse werden in dieser Vorlage kurz zusammengefasst.

Zusammengefasste Ergebnisse

Mobilität am Stichtag und Verkehrsmittelwahl

Im Rahmen einer Stichtagsbefragung wurde das Mobilitätsverhalten ermittelt. Dabei sollten die Befragten für einen zufällig ausgewählten mittleren Werktag alle Wege mit dem genutzten Verkehrsmittel, dem Wegzweck sowie der Start- und Zieladresse bzw. -haltestelle angeben.

Insgesamt waren 80% der Befragten am Stichtag in Dortmund unterwegs, 8% waren zwar außer Haus, hatten jedoch keine Wege in Dortmund. Jeder Einwohner legt durchschnittlich 2,89 Wege pro Tag zurück. Bezogen auf die mobilen Personen sind es 3,6 Wege pro Tag (siehe Tab. 1). Dies ist eine leichte Steigerung gegenüber 2005. Personen mit Pflichtwegen (d.h. vor allem Schüler, Studenten und Erwerbstätige) legen tendenziell mehr Wege zurück als andere Personengruppen. Mit zunehmendem Alter nimmt die Mobilität ab.

Die Wege mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes haben weiter zugenommen und die Abhängigkeit vom Auto ist zurückgegangen. So legen insg. rd. 53% der Dortmunderinnen und Dortmunder ihre Wege mit dem Bus, der Bahn, dem Fahrrad oder zu Fuß zurück. 27% aller Wege werden zu Fuß, 6% mit dem Fahrrad, 35% mit dem Auto als Fahrer bzw. 11% als Mitfahrer und 20% mit öffentlichen Verkehrsmitteln (darunter 8% U-Bahn/Straßenbahn/Stadtbahn, 7% Bus und 5% Schienenpersonennahverkehr) zurückgelegt (siehe Tab. 1).¹ Waren 2005 noch 49,7% als Fahrer oder Mit-Fahrer mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) unterwegs, so sind es 2013 nur noch 46,3%.

Anteile in %

	2005	2013
Außer-Haus-Anteil	91	88
Wege pro Person und Tag	2,83	2,89
Wege pro mobile Person und Tag	3,35	3,6
Wege an einem mittleren Werktag (hochgerechnet)	1,67 Mio.	1,66 Mio.
Modal Split:		
zu Fuß	19,6	26,5
Fahrrad	9,9	6,4
MIV als Fahrer/-in	38,6	35,3
MIV als Mitfahrer/-in	11,1	11
ÖV	19,4	20,1
Aufenthaltsdauer im Verkehr in min	84	75
Entfernung pro Person und Tag in km	35	31

Tab. 1: Die wichtigsten Mobilitätskennziffern für die Stadt Dortmund im Jahresvergleich

Nach den vorliegenden Ergebnissen legen die Dortmunder acht Jahre nach der letzten Untersuchung deutlich mehr Wege zu Fuß zurück. Auch der ÖPNV-Anteil im Modal Split ist leicht gestiegen. Auffällig ist auch der scheinbar rückläufige Radanteil. Die Ergebnisse lassen sich jedoch nur bedingt vergleichen. Der höhere Anteil Fußwege lässt sich methodisch nachvollziehen: 2005 wurde die Befragung rein schriftlich durchgeführt, wohingegen die Befragung 2013 telefonisch und online erfolgte. Bei einer schriftlichen Befragungsmethode

¹ Die Summe beträgt nicht 100%, da die „sonstigen“ Verkehrsmittel nicht aufgeführt sind.

werden insbesondere kurze Fußwege häufig untererfasst. In der Untersuchung 2013 wurde auf die Erfassung der kurzen Wege, wie z.B. zum Briefkasten, zum Bäcker u.ä. explizit hingewiesen. Hinzu kommen die sogenannten Rundwege wie z.B. Spaziergänge, Joggen etc. Diese wurden 2013 stets in zwei Wege aufgeteilt. Somit kann davon ausgegangen werden, dass 2005 Fußwege untererfasst wurden.

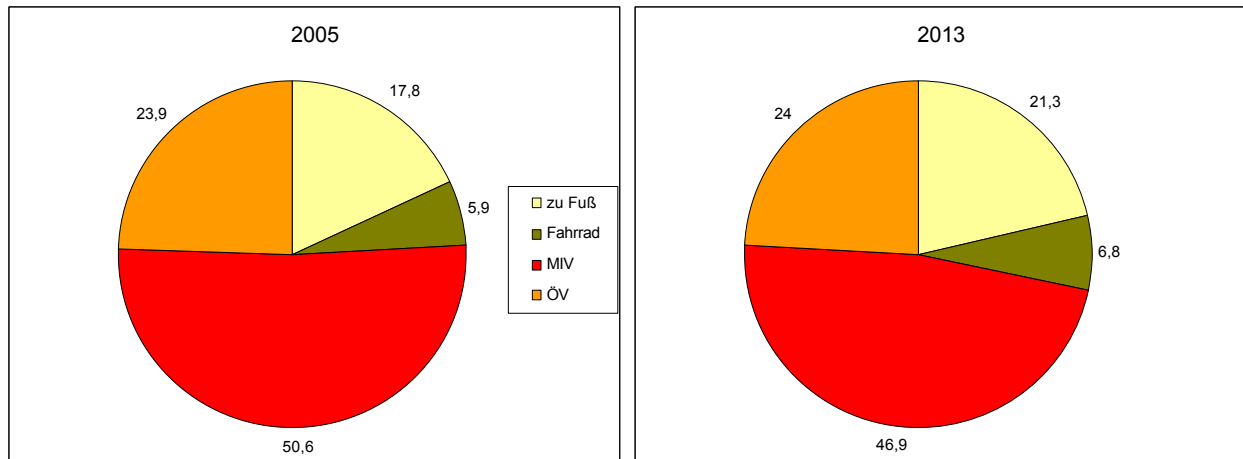


Abb. 1: Vergleich des Modal Split bei **Alltagswegen** 2005 zu 2013

Ein Blick in die detaillierten Auswertungen zeigt die positive Entwicklung, dass der **Radverkehrsanteil an den (notwendigen) alltäglichen Wegen** (zur Arbeit, zur Ausbildung, zum Kindergarten, Einkäufe für den täglichen Bedarf) gegenüber 2005 **weiter zugenommen** hat (vgl. Abb.1). Allerdings sind 2005 knapp 13% der Freizeitwege mit dem Fahrrad zurückgelegt worden, 2013 sind es nicht mal 6%. Dies ist ein Hinweis darauf, dass sowohl die Witterung als auch die Auswahl der Stichtage 2013 eine Rolle bei der Interpretation der Ergebnisse spielen. Denn 2005 wurde nur für genau einen Stichtag befragt (+ ein Alternativstichtag), während die Ergebnisse 2013 aus der Erhebung an 15 mittleren Werktagen resultieren. An beiden Stichtagen 2005 war perfektes Radfahrwetter: knapp 20°C am Mittag, keine Niederschläge. 2013 war es nicht nur durchschnittlich kühler, sondern es gab auch regnerische und windige Tage, an denen das Fahrrad v.a. für die Freizeitwege weniger genutzt worden ist.

Im Alltag spielt das Fahrrad somit eine stärkere Rolle als noch vor acht Jahren. Die Aussage „der Radverkehrsanteil ist von 2005 bis heute zurückgegangen“ wäre somit nicht richtig.

Bei Betrachtung der Detailergebnisse lassen sich u.a. noch folgende Aspekte ermitteln:

- Frauen sind umweltfreundlicher unterwegs als Männer, aber auch mobiler (2,94 Wege gegenüber 2,83 Wegen pro Tag);
- die Bewohner der Innenstadt-Nord erweisen sich als besonders umweltfreundlich: nur 28% der Wege werden mit dem Pkw als Fahrer (20%) oder Mitfahrer (8%) zurückgelegt;
- den höchsten Radverkehrsanteil gibt es mit 11% in der Innenstadt-West und 10% in der Innenstadt-Ost;
- ebenfalls nutzen die 10-17jährigen mit 10% häufig das Fahrrad;
- Besonders hoher Fußwegeanteil bei den 6-9jährigen (48%) und den über 75jährigen (39%), aber auch bei den „nicht Erwerbstätigen“ (36%);
- Besonders hoher ÖV-Anteil bei den 10-17jährigen (46%) und 18-24jährigen (44%);

- Überdurchschnittlich hohe ÖV-Anteile auch in Scharnhorst (24%) und Huckarde (26%); in Aplerbeck wird dagegen besonders häufig das Auto genutzt (MIV als Fahrer: 45%; MIV als Mitfahrer: 13%).
- Zum Einkaufen gehen die Dortmunder vorrangig zu Fuß (37%) oder nutzen das Auto (36% Fahrer, 11% Mitfahrer)
- Großes Potenzial für den Fuß- und Radverkehr: 49% der Wege von Pkw-Fahrer sind kürzer als 4 km; über 50% der Wege in den Außenstadtbezirken finden innerhalb des Stadtbezirks statt (in Mengede sogar 65%).

Generelle Verkehrsmittelnutzung und -verfügbarkeit²

Neben den Wegen am Stichtag sind allgemeine Fragen zur Verkehrsmittelnutzung und zum Besitz von Fahrzeugen, Tickets etc. den Befragten gestellt worden.

Demnach fährt fast jeder dritte Dortmunder an mindestens 4 Tagen pro Woche mit dem ÖPNV. Ein Grund dafür ist die gute Erreichbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel: 71% der Einwohner Dortmunds können innerhalb von 5 Gehminuten eine Bushaltestelle erreichen. Im Stadtteil Eving haben die Bewohner nach eigener Einschätzung die längste Gehzeit. Aber auch hier gelangen 63% innerhalb von 5 Minuten zu einer Bushaltestelle. Im Durchschnitt sind innerhalb von 12 Minuten eine Stadtbahnhaltestelle und in knapp 17 Minuten eine S-Bahn- oder Regionalbahnhaltestelle erreichbar.

Das Auto wird von der Hälfte der Dortmunder an mindestens 4 Tagen pro Woche genutzt. Immerhin **29% der Dortmunder Haushalte besitzen kein Auto**, in der Innenstadt-Nord sind es sogar über die Hälfte der Haushalte. Im Stadtbezirk Aplerbeck haben dagegen nur 14% der Haushalte keinen Pkw.

Das Fahrrad wird von 59% der Dortmunder genutzt. 29% bewegen sich mindestens an einem Tag pro Woche mit dem Fahrrad fort.

Im Durchschnitt gibt es 1,3 Fahrräder und knapp unter 1 Pkw pro Haushalt. Mit steigender Haushaltsgröße steigt die Pkw-Anzahl je Haushalt, bleibt im Mittel aber auch bei 4 und mehr Personen im Haushalt mit 1,6 Pkw pro Haushalt deutlich unter 2 Pkw. Elektrofahrzeuge spielen für die Dortmunder als Verkehrsmittel nur eine geringe Rolle. Etwa 3% besitzen bereits ein Elektrofahrrad.

Generelle ÖPNV-Nutzung

Insbesondere von Schülern und Studenten wird der öffentliche Nahverkehr sehr häufig genutzt. Rund 70% der 10-24-Jährigen fahren an mindesten 4 Tagen pro Woche damit.

In Stadtbezirken mit einem besonders dichten Nahverkehrsangebot wird dieses auch deutlich häufiger genutzt. Mehr als jeder zweite Bewohner in der Innenstadt-Nord und Innenstadt-West nutzt an mindestens einem Tag pro Woche den ÖPNV. Dagegen fahren in Aplerbeck nur 34% der Bewohner so häufig.

Je mehr Fahrzeuge im Haushalt zur Verfügung stehen, desto geringer wird die Nutzungshäufigkeit des ÖPNV. In Haushalten mit zwei und mehr Pkw beträgt der Nicht-

² Die folgenden Ergebnisse zur generellen Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln beruhen auf der Selbsteinschätzung der Befragten. Die tatsächliche Nutzung kann von diesen Einschätzungen abweichen.

nutzeranteil mindestens 30%. Personen in Pkw-freien Haushalten fahren zu 77% zumindest einmal wöchentlich mit dem ÖPNV.

45% der ÖPNV-Nutzer besitzen eine Zeitkarte. Der Anteil der Zeitkartennutzer ist in der Altersgruppe der 18-24-Jährigen mit 83% am höchsten.

Generelle Fahrrad-Nutzung

Besonders häufig wird das Fahrrad von den jüngeren Befragten genutzt. 59% der 6-9-Jährigen fahren mindestens wöchentlich und bei den 10-17-Jährigen sind es 49%. Frauen nutzen das Fahrrad seltener als Männer. Überdurchschnittlich häufig ist das Fahrrad in den Stadtbezirken Innenstadt-West, Innenstadt-Ost und Mengede in Gebrauch. In diesen Stadtbezirken fährt fast jeder sechste Bewohner an mindestens 4 Tagen in der Woche mit dem Fahrrad.

Die Bedingungen für das Fahrradfahren im Stadtgebiet von Dortmund werden auf einer Skala von 1 (sehr gut) bis 6 (ungenügend) im Durchschnitt mit 3,2 bewertet. Dies entspricht der Schulnote „befriedigend“. Für 11% der Befragten sind die Bedingungen mangelhaft bzw. ungenügend. Ein Zusammenhang zwischen der Nutzungshäufigkeit in den einzelnen Stadtbezirken und der Beurteilung der Bedingungen kann jedoch nicht festgestellt werden. So erhält Scharnhorst trotz einer unterdurchschnittlichen Nutzung die positivste Bewertung. **Im Vergleich zu den Ergebnissen aus der Untersuchung 2005 haben sich die Bedingungen für das Radfahren in der Wahrnehmung der Bevölkerung verbessert.**

Jedem zweiten Dortmunder ist das Fahrradverleihsystem metropolradruhr bekannt. Bisher haben dieses jedoch erst rund 2% der Befragten genutzt. Am bekanntesten ist das Fahrradverleihsystem in der Altersgruppe der 25 bis 44-Jährigen. 59% kennen dies und davon haben 4% dieses bereits genutzt.

Fazit

Die Haushaltsbefragung hat gezeigt, dass die Anstrengungen der Stadt Dortmund zur Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität weiter Wirkung zeigen. Die Auto-Orientierung geht zurück und die klimafreundlichen Verkehrsmittel legen weiter zu. Der im Masterplan Mobilität angestrebte Radverkehrsanteil von 12% konnte jedoch nicht nachgewiesen werden. Aufgrund methodischer Unterschiede bleibt der Vergleich zu 2005 schwierig. Nach näherer Betrachtung scheint aber der Wert für 2005 aufgrund hervorragender Wetterbedingungen zu positiv gewesen zu sein. Dass das Fahrrad im Alltag der Dortmunder mittlerweile eine größere Bedeutung gewonnen hat, ist erkennbar und entspricht der allgemeinen Wahrnehmung.

Insgesamt gibt es jedoch noch deutliches Potenzial für den Rad- und Fußverkehr vor allem auch innerhalb der einzelnen Stadtbezirke.

Ziel ist es im Jahre 2018 die Befragung zu wiederholen, um alle fünf Jahre die Datengrundlage zu erneuern und eine Evaluierung der verkehrsplanerischen Maßnahmen zu erhalten.

Zuständigkeit

Die Zuständigkeit des Rates und seiner Ausschüsse ergibt sich aus § 41 Abs. 1 Buchstabe f GO NRW in Verbindung mit § 4 Abs. 1 der Neufassung der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 05.04.2011 in der Fassung der 2. Änderungssatzung vom 20.12.2012.