

ergebnisbericht

dortmunderumfragen

april 2006

Stadt Dortmund
Amt für Statistik
und Wahlen



DORTMUNDERINNEN UND DORTMUNDER UNTERWEGS

ERGEBNISSE EINER BEFRAGUNG VON DORTMUNDER HAUSHALTEN
ZU MOBILITÄT UND MOBILITÄTSVERHALTEN, SEPTEMBER 2005

Inhaltsverzeichnis

A.	Zur Durchführung der Umfrage	5
	Zur Repräsentativität	5
	Zur Auswertung	6
B.	PKW, Räder, Monatskarten: Zur Mobilität der Dortmunder Bevölkerung	9
	<i>Fast jeder vierte Haushalt hat auch 2005 noch keinen Pkw</i>	
	<i>Fast 60% der Befragten steht wie auch schon 1998 ständig ein Pkw zur Verfügung</i>	
	<i>Fahrräder: Deutlich mehr als Autos</i>	
	<i>Zwei von drei Befragten haben ein eigenes Fahrrad</i>	
	<i>Ausflüge und Radtouren haben hohen Stellenwert</i>	
	<i>Fahrräder werden meist im Fachhandel gekauft – aber zu moderaten Preisen</i>	
	<i>Die allermeisten Fahrräder stehen nachts im Haus</i>	
	<i>Gesamtnote für's Radfahren in Dortmund: Drei minus</i>	
	<i>Kräder: Keine nennenswerten Anteile</i>	
	<i>43% der Dortmunder haben Zeitkarten für Bus und Bahn</i>	
	<i>Jeder Zweite fährt täglich Auto, jeder Vierte Bus & Bahn - und jeder Dritte nie Fahrrad</i>	
	<i>Das 4er-Ticket ist bei Bahnfahrern am beliebtesten</i>	
	<i>Drei von vier Befragten sind in fünf Minuten am Bus und in einer Viertelstunde an der Bahn</i>	
	<i>Jeder 11. ist in seiner Mobilität eingeschränkt – am häufigsten hapert's beim Gehen</i>	
	<i>Internet als Informationsmedium zum Verkehr weit verbreitet</i>	
C.	Stichtag: 13. (27.) September 2005	17
C.1.	Die Häufigkeit von Wegen	17
	<i>7% der Befragten waren nicht in Dortmund, 8% haben die Wohnung nicht verlassen</i>	
	<i>Im Mittel 2,83 Wege pro Person am Stichtag</i>	
	<i>Am mobilsten sind Familien mit jüngeren Kindern</i>	
	<i>In Aplerbeck ist viel „Bewegung“, in Eving wenig</i>	
	<i>Studenten und Auszubildende sind weniger unterwegs als 1998</i>	
C.2.	Wegezwecke	19
	<i>Jeweils ein Sechstel aller Wege für Arbeit, Freizeitaktivitäten, Einkauf und private Erledigungen</i>	
C.3.	Verkehrsmittel	20
	<i>Das Auto bleibt das beliebteste Verkehrsmittel</i>	
	<i>Vergleich 2005/1998: Weniger Autos, mehr Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Nutzer</i>	

*Modal Split: ÖPNV-Anteil steigt langsam
MIV-Anteile bei fast allen Gruppen rückläufig, ÖPNV teilweise*

- C.4. Wege im Tagesverlauf 24
*Höchstes Verkehrsaufkommen zwischen 7 und 8 Uhr, nachmittägliche Spitze zwischen 16 und 17 Uhr weniger ausgeprägt
Morgendliche Spitze stärker als 1998, am späten Abend weniger Verkehr
Fußgänger: Morgens und mittags mehr als am Nachmittag
Radverkehr: Höchstes Aufkommen am Nachmittag und frühen Abend spricht für aktive Freizeitgestaltung
ÖPNV: Extreme Schulspitzen, nach 14 Uhr gehen Anteile kontinuierlich zurück
MIV: Das klassische „M“*
- C.5. Dauer der Wege 27
*Die Hälfte der Wege sind kürzer als eine Viertelstunde, 20% länger als eine halbe Stunde
Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln dauern länger
Im Mittel sind die Dortmunder am Tag 84 Minuten unterwegs*
- C.6. Länge der Wege 28
*Rund die Hälfte der Wege sind kürzer als 5 km, jeder fünfte ist länger als 10 km
Entfernungen bestimmen das Verkehrsmittel in starkem Maße
Im Mittel hat jeder Dortmunder am Stichtag 35,2 km zurückgelegt*
- C.7. Quellen und Ziele 30
*Die weitaus meisten Wege gehen vom Stadtzentrum aus
Fast 50% der Wege verbleiben im Stadtbezirk*
- D. Aufgaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse 32**
Am wichtigsten: Instand gehaltene Straßen und pünktliche öffentliche Verkehrsmittel

A. Zur Durchführung der Umfrage

Im Auftrag des Stadtplanungsamtes/Abt. Verkehrsplanung führte das Amt für Statistik und Wahlen im September 2005 eine Befragung von insgesamt rund 13.000 Dortmunder Haushalten zu deren Mobilitätsbedingungen und –verhalten durch. Darin werden im Schwerpunkt die Wege aller Personen der ausgewählten Haushalte für einen Stichtag erfasst, um ein vollständiges Bild vom Verkehrsgeschehen eines Tages zu ermitteln. Darüber hinaus werden weitere für die Verkehrsplanung in Dortmund wichtige Daten erhoben, wie der Bestand an Fahrzeugen und Monatstickets, Entfernungen zu Haltestellen, Angaben zur Fahrradnutzung etc. Solche Erhebungen finden in mehrjährigen Abständen (letztmalig 1998) statt, um Entwicklungen im Verkehrsverhalten beschreiben und die Verkehrsplanung darauf ausrichten zu können.

Die Befragung erfolgte postalisch zum Stichtag 13. September 2005. Nach einmaliger schriftlicher Erinnerung (mit entsprechender Anpassung des Erhebungs-Stichtages auf den 27. September) haben insgesamt 2.665 Haushalte mit 6.070 Personen auswertbare Fragebögen an das Amt für Statistik und Wahlen zurückgeschickt. Das entspricht bei 12.415 zustellbaren Fragebögen einem Rücklauf von 21,4%. 1998 hatte die Rücklaufquote noch bei einem knappen Drittel gelegen.

Zur Repräsentativität

Schon der Rücklauf von nur gut einem Fünftel der versandten Fragebögen zeigt sehr deutlich, dass die Frage der Repräsentativität der Ergebnisse sich bei dieser Umfrage in besonderem Maße und noch stärker als schon 1998 stellt.

Hinzu kommt eine systematische Verzerrung aufgrund der Art der Stichprobenziehung. Das Einwohnerregister erlaubt lediglich eine personenbezogene Auswahl. Damit sind große Haushalte¹ überrepräsentiert. Wenn nun wie hier alle Personen in diesen Haushalten befragt werden, ist die Stichprobe auch personenbezogen nicht mehr repräsentativ.

Aufgrund dieser Einflüsse ist es nicht verwunderlich, dass zwischen der Grundgesamtheit der Dortmunder Einwohner und der in der Umfrage realisierten Stichprobe signifikante Differenzen bestehen. Zu nennen sind insbesondere (s. Tabelle) ein großer Überhang an 40-75-Jährigen (Stichprobe: 66%, Dortmund: 44%) sowie an Zweipersonenhaushalten (47% zu 34%). Deutlich unterrepräsentiert sind dagegen Befragte mit nicht deutscher Staatsangehörigkeit (4,5% zu 12,6%) und damit im Zusammenhang von den Stadtbezirken insbesondere die Nordstadt (4,9% zu 9,6%)².

Um die Abbildung der Grundgesamtheit zu verbessern, ist es notwendig, die individuellen Daten zu gewichten. Dafür wurden separate Gewichtungsfaktoren für unterschiedliche Altersklassen, Haushaltsgrößen, Ausländer und Stadtbezirke ermittelt und miteinander zu einer Gesamtgewichtung verknüpft. Damit wird (s. Tabelle) eine weitgehende Angleichung von Stichprobe und Grundgesamtheit erreicht, sieht man einmal von den über 75-Jährigen ab, die in der Stichprobe nicht vertreten waren, sondern nur als Haushaltsmitglieder mit erfasst wurden.

¹ Genauer: Haushalte mit einer großen Zahl 18-75-Jähriger. Jüngere und Ältere waren nicht in die Stichprobe einbezogen.

² Diese Abweichung besteht trotz einer räumlichen Schichtung der Stichprobe analog zum Antwortverhalten bei der Umfrage 1998. Die Rücklaufquote in der Nordstadt liegt bei lediglich 9%.

Hinweise zur Repräsentativität (Angaben in %)					
	Dortmund	Stichprobe, ungewichtet	Stichprobe, gewichtet	Abweichung, ungewichtet	Abweichung, gewichtet
Innenstadt-West	8,9	6,9	8,8	1,9	0,1
Innenstadt-Nord	9,6	4,9	9,2	4,7	0,4
Innenstadt-Ost	8,8	7,2	8,9	1,6	0,0
Eving	6,2	7,6	6,2	1,4	0,1
Scharnhorst	8,0	9,7	8,1	1,7	0,1
Brackel	9,3	12,7	9,4	3,4	0,1
Aplerbeck	9,4	9,5	9,5	0,1	0,1
Hörde	9,1	7,9	9,1	1,3	0,0
Hombbruch	9,4	7,3	9,5	2,1	0,0
Lütgendortmund	8,4	8,8	8,4	0,5	0,0
Huckarde	6,3	7,8	6,3	1,5	0,0
Mengede	6,6	9,6	6,6	3,0	0,0
Pers. In Einpers.-HH	20,9	11,9	19,4	9,0	1,5
Pers. In 2-Pers.-HH	33,6	46,5	28,6	12,9	5,1
Pers. In 3-Pers.-HH	18,3	17,6	19,3	0,7	1,0
Pers. In 4+-Pers.-HH	27,2	24,1	32,7	3,1	5,5
Weiblich	51,5	51,7	51,5	0,1	0,0
Männlich	48,5	48,3	48,5	0,1	0,0
Deutsche/r	87,4	95,5	86,8	8,1	0,6
Ausländer/in	12,6	4,5	13,2	8,1	0,6
Voll erwerbstätig		27,0	27,0		
Teilzeit, 18-35 Stunden		6,3	6,1		
Teilzeit, unter 18 Stunden		1,4	1,5		
Geringfügig erwerbstätig (400 Euro)		2,7	2,7		
Auszubildende/r		2,0	3,0		
Schüler/in		9,8	16,1		
Student/in		3,4	5,3		
Zur Zeit arbeitslos		4,4	5,6		
Vorübergehend freigestellt		0,8	1,2		
Hausfrau/-mann		9,2	7,4		
Rentner/in		30,4	20,6		
Wehr-/Zivildienst		0,1	0,2		
Anderes		2,5	3,2		
unter 18 Jahre	17,9	11,3	18,4	6,6	0,5
18 bis unter 40 Jahre	30,0	21,5	34,1	8,4	4,1
40 bis 75 Jahre	44,3	65,9	46,6	21,6	2,3
älter als 75 Jahre	7,8	1,3	0,9	6,5	6,9

Unzweifelhaft kommen die so gewichteten Auswertungen der Realität näher als die Rohstichprobe, die zu Grunde liegende Annahme, dass die gewichteten Teilmengen jeweils ihre Teilgesamtheit im Hinblick auf die abgefragten Tatbestände zutreffend abbilden, muss aber als zu optimistisch angesehen werden. Bei der Bewertung der Ergebnisse können also stichprobenbedingte Verzerrungen nicht vollständig ausgeschlossen werden. Diese dürften sich aber nicht wesentlich anders darstellen als 1998, so dass ein Zeitvergleich als eine wesentliche Basis für Schlussfolgerungen und Handlungsableitungen zulässig und aussagekräftig ist³.

Dessen ungeachtet erscheint es angesichts des dramatischen Einbruchs des Rücklaufes um ein Drittel gegenüber 1998 zukünftig kaum möglich

und sinnvoll, entsprechend komplexe Tatbestände weiterhin mittels postalischer Befragungen zu erheben. Brauchbare Ergebnisse setzen aufwändigere (auch kostenaufwändigere) Instrumente voraus.

Zur Auswertung

In die folgende Auswertung sind die wie beschriebenen gewichteten Angaben von 6.070 Personen in 2.265 Haushalten in Dortmund eingegangen.

Beschrieben werden zunächst in Kapitel B. die Angaben zur Mobilität der Haushalte und Personen. Besonderes Gewicht haben dabei die Fragen zum Radverkehr. Dem schließt sich in Kapitel C. die Auswertung der Wegeprotokolle an, die den Kern der Erhebung bilden. Den Abschluss bildet eine kurze Betrachtung der Bedeutung unterschiedlicher Aufgaben zur Verbesserung der örtlichen Verkehrsverhältnisse aus der Sicht der Befragten.

³ Beim Zeitvergleich sind insbesondere zwei Punkte zu beachten. 1. 1998 fand die Erhebung im November statt. Im Vergleich zu September hat das Auswirkungen etwa bei der Verkehrsmittelwahl. So liegt der Anteil von Fuß- und Radwegen im November sehr niedrig. 2. 1998 wurden nur Angaben für Kinder ab 10 Jahren erhoben, 2005 für alle Kinder. Punktuell (Verkehrsmittelwahl) sind die Angaben für den Zeitvergleich um diese Faktoren bereinigt worden.

Der Schwerpunkt der Auswertung liegt in der Darstellung der Häufigkeiten, wobei regelmäßig die Ergebnisse der 1998-Erhebung zum Vergleich betrachtet werden. Punktuell werden auch die Ergebnisse von Kreuztabellierungen nach Stadtbezirken sowie nach Merkmalen der Personen und Haushalte (Geschlecht, Altersgruppen, Haushaltsgrößen, Pkw-Verfügbarkeit etc.) kommentiert.

Ungeachtet des bescheidenen Rücklaufs ist die Stichprobe groß genug, um zuverlässige Ergebnisse zu erzielen. Die Konfidenzintervalle liegen bei einem Vertrauensniveau von 95% und einer Stichprobengröße von 6.000 Personen im ungünstigsten Fall (zwei Anteile von jeweils 50%) bei $\pm 1,3\%$ -Punkte, mit einem Vertrauensniveau von 90% bei $\pm 1,1\%$ -Punkte. Je unterschiedlicher die beiden betrachteten Anteile sind, desto kleiner wird das Intervall. Beispiel: Bei einem ermittelten Radverkehrsanteil von 9,9% liegt der „wahre“ Anteil mit einer Sicherheit von 95% zwischen 9,2% und 10,7% (das Intervall liegt also bei etwa $\pm 0,75\%$ -Punkte).

Die Konfidenzintervalle hängen darüber hinaus stark von der Stichprobengröße ab. Bei einer Teilmenge von $n=200$ liegt das Intervall für zwei 50%-Anteile bei etwa $\pm 6\%$ -Punkte. Deshalb sind bei der Betrachtung von Teilgruppen entsprechend nur vergleichsweise große Unterschiede tatsächlich signifikant.

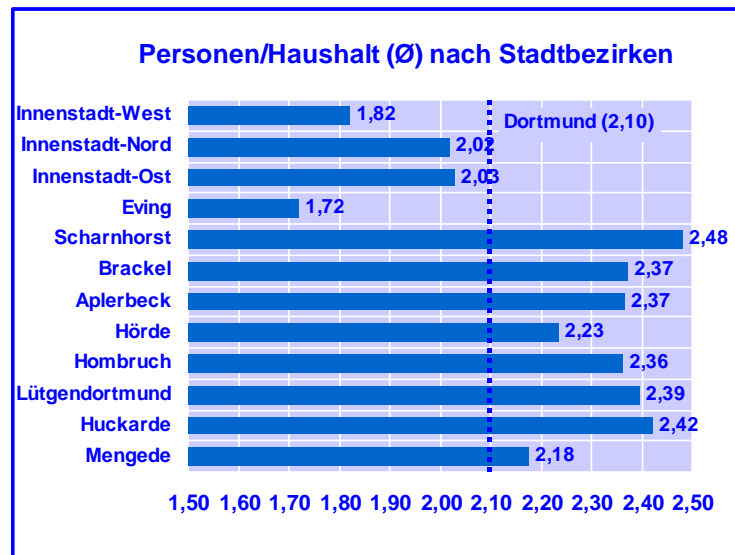
B. PKW, Räder, Monatskarten: Zur Mobilität der Dortmunder Bevölkerung

Die ersten haushaltsbezogenen Fragen richteten sich auf die Haushaltsgröße und den Fahrzeugbesitz. Dieser enge Zusammenhang kommt nicht von ungefähr, korreliert doch die Verfügbarkeit von PKW, Rädern und auch Monatskarten für den öffentlichen Nahverkehr in starkem Maße mit der Anzahl der Personen im Haushalt und Durchschnittswerte können nur über eine entsprechende Gewichtung nach Haushaltsgrößen ermittelt werden. Deshalb ist diesem Kapitel die Beschreibung der Haushaltsstruktur für Dortmund und seine einzelnen Stadtbezirke vorangestellt, bevor die Angaben zur Mobilität auf dieser Basis differenziert beschrieben werden.

Insgesamt weist die gewichtete Stichprobe 41% Einpersonen-, 30% Zweipersonen-, 14% Dreipersonen-, 12% Vierpersonen- und 4% größere Haushalte aus. Bei einer angenommenen Durchschnittsgröße von 5,5 Personen für die großen Haushalte errechnet sich daraus ein Mittelwert von 2,10 Personen je Haushalt. Damit leben 19% der Dortmunderinnen und Dortmunder allein, 29% zu Zweit, 19% zu Dritt, 23% zu Viert und jeder 10. mit mehr als vier Personen zusammen. Im Vergleich zu 1998 sind der Mittelwert gänzlich und die Größenanteile weitgehend unverändert.

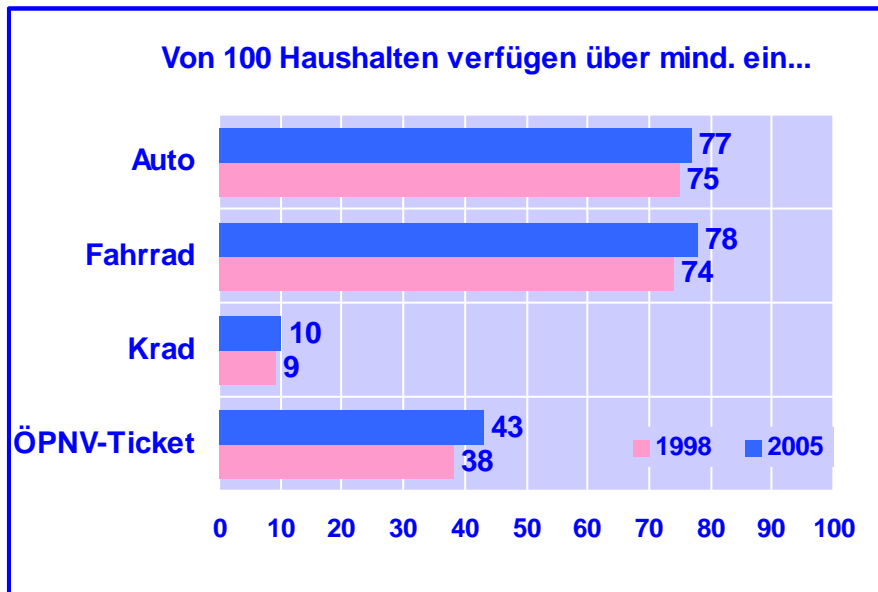
Die kleinsten Haushalte finden sich in der Innenstadt, insbesondere im Bezirk West, und noch ausgeprägter in Eving. In den Innenstadtbezirken ist ein hoher Einpersonenhaushaltsanteil (44% bis 53%) charakteristisch, in Eving finden sich kaum Haushalte mit drei oder mehr Personen (7%)⁴. Die Innenstadt-Nord weist hohe Anteile kleiner und großer, aber kaum mittlere Haushalte auf.

Alle Außenbezirke mit Ausnahme Eving sind durch überdurchschnittlich große Haushalte beschrieben. Den höchsten Wert mit knapp 2,5 Personen pro Haushalt erreicht Scharnhorst, wo immerhin jeder fünfte Haushalt aus vier oder mehr Personen besteht.



⁴ Der Wert von 1,72 Personen pro Haushalt für Eving ist nicht repräsentativ, da über 80% derer, die sich in Eving an der Umfrage beteiligt haben, älter als 60 Jahre sind (und deshalb meist in Ein- oder Zweipersonenhaushalten leben). Deren Anteil an der Grundgesamtheit (der 18-75-Jährigen) liegt aber lediglich bei etwa einem Viertel. In den anderen Stadtbezirken sind solch gravierende Abweichungen nicht zu beobachten.

„Mobil-Macher“ im Überblick



Fast jeder vierte Haushalt hat auch 2005 noch keinen PKW

Auch wenn der durchschnittliche Besatz in Dortmund nach den Ergebnissen der Umfrage rechnerisch bei 1,04 Pkw pro Haushalt liegt, verfügt doch weiterhin ein knappes Viertel aller Haushalte über kein Auto. Etwas mehr als die Hälfte der Haushalte hat tatsächlich *einen* Pkw, 20% haben zwei, 4% drei oder mehr Autos. Damit hat die Auto-Motorisierung gegenüber 1998 leicht zugenommen. Die Pkw-Dichte liegt nach der Umfrage bei 481 Pkw je 1000 Einwohner. Der aktuellste Wert aus der Kfz-Statistik weist für Februar 2004 246.620 Pkw aus, das entspräche einer Dichte von 459 Pkw je 1000 Einwohner (bezogen auf die unter 75-Jährigen). Das mag ein Hinweis darauf sein, dass die motorisierten Haushalte in der Stichprobe leicht überrepräsentiert sind.

Der Motorisierungsgrad ist in starkem Maße abhängig von der Haushaltsgröße. Ohne Auto kommen in der ersten Linie (45%) Einpersonenhaushalte aus, bis zu den Vierpersonenhaushalten sinkt dieser Anteil auf 8%, bei den noch größeren Haushalten allerdings steigt er wieder leicht auf 10%. Umgekehrt besitzt praktisch kein Einpersonenhaushalt mehr als einen PKW, aber jeder vierte Zweipersonenhaushalt und etwa jeder zweite Haushalt mit drei oder mehr Personen. Gegenüber 1998 verfügen damit insbesondere die Zweipersonenhaushalte häufiger über mehr als ein Auto.

Auch in den Stadtbezirken stellt sich die Motorisierung sehr unterschiedlich dar: Während in Aplerbeck, Brackel und Hombruch nur jede/r 11. in einem Haushalt ohne Auto lebt, liegt dieser Anteil in der Nordstadt vier Mal so hoch (36%). Auch in Eving (23%) und in der Weststadt (22%) leben überdurchschnittlich viele Befragte in Haushalten ohne Pkw.

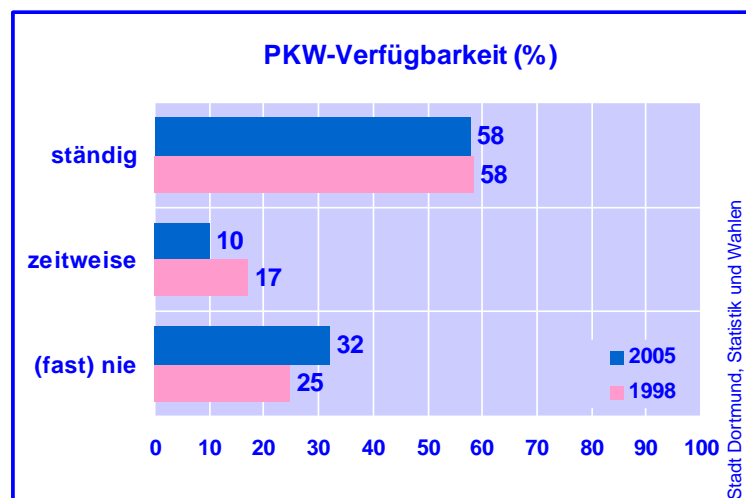
Fast 60% der Befragten steht wie auch schon 1998 ständig ein PKW zur Verfügung

Fast sechs von zehn befragten Dortmunderinnen und Dortmundern können nach eigenen Angaben über ein Auto verfügen, wann immer sie es brauchen. Dieser Anteil ist im Vergleich zu 1998 unverändert. Eine interessante Verschiebung ergibt sich dagegen zwischen zeitweiser und nicht möglicher Nutzung. Nur noch 10% der Befragten geben an, zeitweise über ein

Auto verfügen zu können. 1998 waren das noch 17%. Umgekehrt ist der Anteil derer, die (fast) nie über ein Auto verfügen können, von 25% auf 32% gestiegen. Das könnte ein Hinweis darauf sein, dass Pkw in der Tendenz zu immer größeren Anteilen nur von Einzelpersonen genutzt werden (können) und weniger als „Haushaltsfahrzeug“ zur Verfügung stehen.

Am höchsten ist die PKW-Verfügbarkeit in Aplerbeck, Hörde, Hombruch, Huckarde und Eving, wo – wie auch schon 1998 - rund zwei Drittel der Befragten jederzeit über ein Auto verfügen können. In allen anderen Bezirken mit Ausnahme der Nordstadt (39%) liegt dieser Anteil ebenfalls über 50%.

Vergleichsweise häufig jederzeit über ein Auto verfügen können Erwerbstätige (85%), Befragte in Zweipersonenhaushalten (73%), 30-64-Jährige (73%) und Männer (63%). Niedrig liegen diese Anteile dagegen bei den Arbeitslosen (35%), bei den Befragten in Haushalten mit fünf oder mehr Personen (36%), den Ausländern (40%) und auch den Frauen (53%).



Fahrräder: deutlich mehr als Autos

Auch wenn der Anteil der Haushalte, die über mindestens ein Fahrrad verfügen, mit 78% praktisch identisch ist mit der Pkw-Ausstattung, ist doch die Zahl der Fahrräder sehr viel höher. Denn während nur jeder vierte Haushalt über mehr als einen Pkw verfügt, liegt dieser Anteil bei den Fahrrädern bei rund der Hälfte. Ein Viertel der Haushalte hat sogar mehr als zwei Fahrräder. Das ergibt rechnerisch einen Durchschnittswert von 1,71 Fahrrädern pro Haushalt.

Gegenüber 1998 ist der Anteil der Haushalte, die mindestens ein Fahrrad haben, um 4%-Punkte gestiegen. Im Durchschnitt haben die Haushalte heute 7,5% mehr Fahrräder als vor sieben Jahren.

Mit der Haushaltsgröße steigt auch die Anzahl der Fahrräder: 38% der Singles haben kein Fahrrad, aber nur 2% der Vierpersonenhaushalte. Bei den Einpersonenhaushalten kommen auf 100 Personen 78 Fahrräder, bei den Vierpersonenhaushalten sogar 87. Gegenüber 1996 haben insbesondere die Ein- und Zweipersonenhaushalte zugelegt.

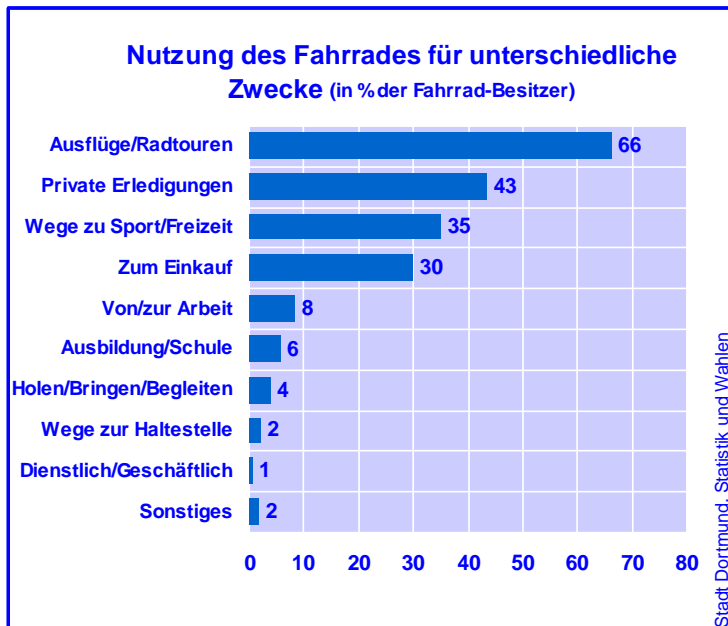
Vergleichsweise wenig Fahrräder haben die Haushalte in Hörde, Eving und der Nordstadt, wo jeweils ein knappes Viertel der Befragten im Haushalt über kein Fahrrad verfügt. In Scharnhorst, Brackel und Hombruch liegt dieser Anteil bei lediglich ca. 10%. In Brackel, Hombruch und Lütgendortmund leben sogar mehr als 30% der Befragten in Haushalten mit vier oder mehr Fahrrädern.

Vergleichsweise gut mit Fahrrädern versorgt sind insbesondere die jüngeren Befragten. Nur 2% der unter 18-Jährigen und 6% der Schüler und Studenten leben in Haushalten, in denen es kein Fahrrad gibt. Bei den Rentnern und bei den Arbeitslosen liegt dieser Anteil bei knapp einem Drittel.

Zwei von drei Befragten haben ein eigenes Fahrrad

Da die Belange der Fahrradfahrer einen aktuellen Schwerpunkt für die Verkehrsplanung darstellen, wurden im Personenbogen dazu ergänzende Informationen erhoben. Sie bestätigen zunächst die hohe Fahrradverfügbarkeit: 68% der Befragten geben an, über zumindest ein verkehrstüchtiges Fahrrad zu verfügen. Von diesen wiederum hat jede/r Sechste mehr als ein Fahrrad. Drei von einhundert Radfahrern haben sogar drei oder mehr Fahrräder.

Ausflüge und Radtouren haben hohen Stellenwert



Gefragt nach den hauptsächlichen Anlässen für die Benutzung des Fahrrades, zeigt sich zunächst, dass das Rad im Schwerpunkt nicht als zweckgebundenes Verkehrsmittel, sondern eher als Sportgerät genutzt wird: 66% der Radbesitzer geben Ausflüge und Radtouren als hauptsächliche Art der Nutzung an. Hinzu kommen 35%, die das Rad für die Anfahrten zu Sport- und Freizeitaktivitäten nutzen. Vergleichsweise häufig genutzt wird das Fahrrad darüber hinaus für private Erledigungen (43%) und zum Einkauf. Keine sehr große Rolle spielt das Rad als Verkehrsmittel in beruflichen Zusammenhängen: Nur 8%

der Fahrradbesitzer nutzen es für den Weg zur Arbeit, 6% für den Weg zur Schule, 1% dienstlich oder geschäftlich.

Sieht man von den Ausflügen/Radtouren ab, wird das Fahrrad erwartungsgemäß eher für kürzere Strecken genutzt. Ein Viertel der Radfahrer legen meist nicht mehr als 3 km (Hin- plus Rückweg) zurück, ein zusätzliches Drittel zwischen 3 und 5 km. Immerhin jede/r Sechste legt regelmäßig Wege von mehr als 10 km zurück.

Fahrräder werden meist im Fachhandel gekauft – aber zu moderaten Preisen

Der Run auf die Discounter gilt nach den Angaben der Befragten für den Fahrradkauf nicht. Nur 6% der Besitzer haben ihr Fahrrad dort gekauft, deutlich mehr als die Hälfte (58%) dagegen im einschlägigen Fachhandel. Jedes 6. Rad wurde im Kaufhaus, jedes 5. privat (gebraucht) erworben.

Die meisten Fahrräder (43%) haben zwischen 100 und 300 Euro gekostet. Danach ist die Klasse zwischen 300 und 500 Euro (mit 25%) am stärksten besetzt. Jeweils jedes 6. Rad entfällt auf die unterste Preisklasse bis 100 Euro und auf das gehobene Preisniveau über 500 Euro. Diese sehr teuren Räder werden fast ausschließlich im Fachhandel gekauft, die in der Preisklasse 300 – 500 Euro ebenfalls noch zu 87%. Fahrräder unter 100 Euro werden zu 80% privat (gebraucht) gekauft.

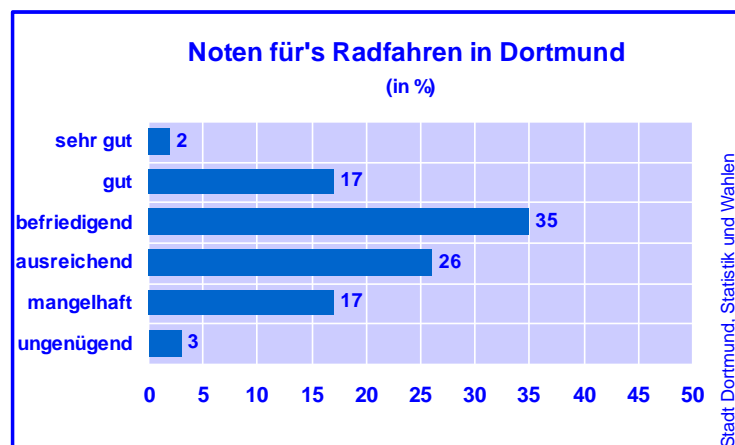
Die allermeisten Räder stehen nachts im Haus

84% der Radfahrer haben nach eigenen Angaben die Möglichkeit, ihr Rad nachts im Haus bzw. in der Garage abzustellen. Zusammen mit den 7%, denen ein abgeschlossener Raum abseits des Hauses zur Verfügung steht, summiert sich der Anteil der gesichert abgestellten Fahrräder auf über 90%. Der größte Teil des Restes (5%) wird im Hof abgestellt, nur 2% der Räder müssen nachts vor dem Haus/auf der Straße abgestellt werden.

Knapp zwei Drittel der Betroffenen geben an, dass sie ihr Fahrrad ohne Mühe von diesem üblichen Abstellplatz auf die Straße bekommen können. Weitere 29% finden den Transport etwas umständlich. Nennenswerte Schwierigkeiten („sehr umständlich“) äußern nur 6% der Fahrradbesitzer.

Gesamtnote für's Radfahren in Dortmund: Drei minus

Insgesamt bewerten die Befragten die Bedingungen für's Radfahren in Dortmund mit „Drei –“ (Ø 3,48). Die am häufigsten, von einem guten Drittel der Befragten, vergebene Note ist „Befriedigend“, ein Viertel hält die Bedingungen für ausreichend. An den Rändern bilden sich zwei gleich starke Pole: 2% bzw. 3% vergeben die Note 1 und 6, jeweils 17% die Note 2 und 5.



Kräder: Keine nennenswerten Anteile

Im Vergleich zu PKW und Fahrrädern gibt es nur sehr wenig Haushalte mit motorisierten Zweirädern. Bestenfalls in jedem 10. Haushalt gibt es Motorräder, Mopeds, Roller oder Mofas. Am ehesten finden sie sich noch in Haushalten mit Auszubildenden (25%). Der Anteil ist im Vergleich zu 1998 praktisch unverändert.

43% der Dortmunder Haushalte haben Zeitkarten für Bus & Bahn

Auch wenn es Monatskarten für den öffentlichen Nahverkehr in Dortmunder Haushalten deutlich weniger gibt als Autos, ist doch positiv anzumerken, dass der Anteil der Haushalte, die über solche Zeitkarten verfügen, seit 1998 von 38% auf 43% gestiegen ist. 13% der Haushalte haben sogar mehrere Dauerkarten für Bus und Bahn. Pro Haushalt ergibt sich ein rechnerisches Mittel von 0,60 Zeitkarten.

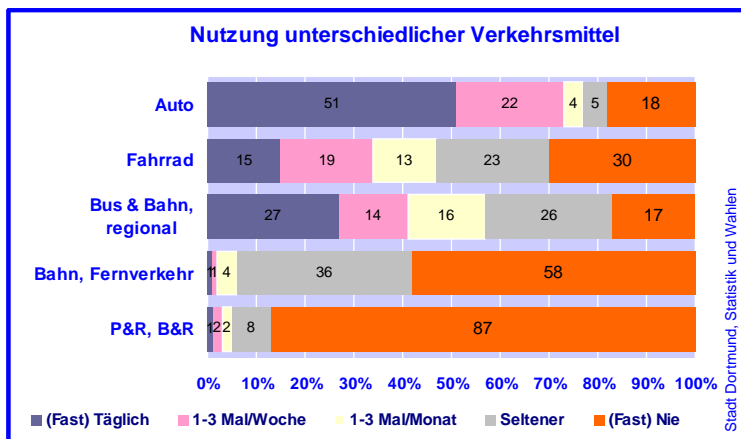
Auch der Besitz von ÖPNV-Zeitkarten korreliert stark mit der Haushaltsgröße. Zwei Drittel der Ein- und Zweipersonenhaushalte haben überhaupt keine Monatskarte, erst bei den Dreipersonenhaushalten sinkt dieser Anteil auf 44%, bei den Vierpersonenhaushalten auf 29%, bei den noch größeren Haushalten schließlich auf 26%. Personenbezogen gilt der positive Zusammenhang mit der Haushaltsgröße nicht. In Ein- wie auch in Vier- oder Mehr-Personenhaushalten kommen auf 100 Personen 33 bzw. 34 Monatskarten, in Zweipersonenhaushalten dagegen nur 21, in Dreipersonenhaushalten 25. Hierfür wird die niedrigere

Motorisierung bei den Einzelpersonen und die Zahl der Kinder bei den größeren Haushalten ausschlaggebend sein. Gegenüber 1998 ist der Versorgungsgrad bei den Ein- und Zweipersonenhaushalten unverändert, die größeren Haushalte sind dagegen besser ausgestattet.

Der Besitz von Zeitkarten für Busse und Bahnen ist vor allem altersabhängig. Nur etwa ein Fünftel der 10-30-Jährigen, also im wesentlichen der Schüler und Studenten, aber mehr als die Hälfte der 30-64-Jährigen und sogar drei Viertel der über 64-Jährigen und damit der Rentner besitzen keine Monatskarte. Von den Stadtbezirken fallen Eving mit 70% und Hörde mit 59% der Befragten ohne Zeitkarte negativ aus dem Rahmen, Hombruch mit nur 37% positiv.

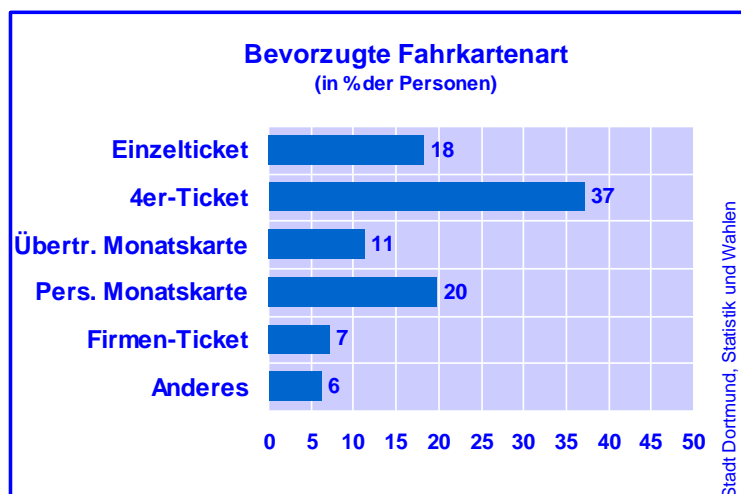
Jeder Zweite fährt täglich Auto, jeder Vierte Bus & Bahn - und jeder Dritte nie Fahrrad

Das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel ist mit Abstand das Auto. Jede/r zweite Befragte nutzt es täglich oder jedenfalls fast täglich, weitere 22% mehrmals in der Woche. Der öffentliche Nahverkehr, also die lokalen und regionalen Busse und Bahnen, folgen mit Abstand. 27% nutzten sie (fast) täglich, weitere 14% mehrmals wöchentlich. Immerhin 15 von Hundert Befragten steigen täglich, zusätzlich 19% mehrmals in der Woche aufs Fahrrad. Aber auch diese verbreiteten Verkehrsmittel werden nicht von allen genutzt. 17% bzw. 18% fahren nie oder fast nie Bahn bzw. Auto.



17% bzw. 18% fahren nie oder fast nie Bahn bzw. Auto. Beim Fahrrad liegt der Anteil mit 30% noch deutlich höher.

Als regelmäßige Verkehrsmittel keine nennenswerte Rolle spielen der Fernverkehr der Bahn und Kombi-Verkehre wie Park&Ride und Bike&Ride. Sie werden nur von jedem 20. auch nur monatlich genutzt. Während der Bahnverkehr aber noch für jeden Dritten als gelegentliches, wenn auch seltenes Verkehrsmittel eine Rolle spielt, ist selbst das bei den Kombi-Verkehren die Ausnahme: 87% bewegen sich auf diese Weise (fast) nie fort.



Das 4er-Ticket ist bei Bahnfahrern am beliebtesten

Die beliebteste Ticket-Form der Dortmunderinnen und Dortmunder ist das 4er-Ticket. 37% der Nutzer (die knapp 10% der Befragten, die angeben, nie öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen,

sind hier nicht berücksichtigt) verwenden vorrangig diese Mehrfach-Fahrkarte. Etwa ebenso viele Befragte nutzen die unterschiedlichen Arten der Monatskarte. Hier dominiert die persönlich gebundene Monatskarte mit 20% vor der übertragbaren Monatskarte mit 11%. Immerhin 7% der Nutzer können auf ein Firmen-Ticket zurück greifen. Auch das Einzelticket erfährt durchaus eine nennenswerte Nachfrage: Knapp jede/r Fünfte zahlt für jede Fahrt se-

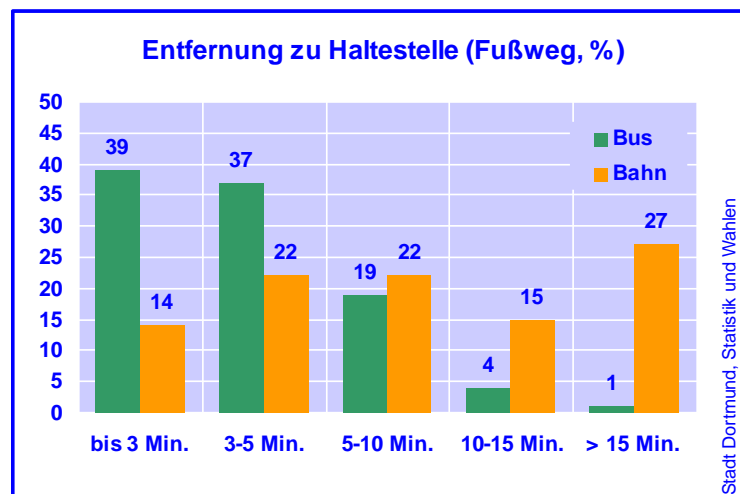
parat. Dagegen werden andere Formen wie Tages- oder 7-Tages-Tickets nur von sehr wenigen Kunden genutzt.

Drei von vier Befragten sind in fünf Minuten am Bus und in einer Viertelstunde an der Bahn

Die Frage nach der Entfernung der Wohnung von der nächsten Bus- und Bahnhaltestelle wurde 2005 erstmals gestellt. Die Ergebnisse beschreiben zunächst ein sehr engmaschiges Busnetz. Nur fünf von hundert Befragten müssen länger als zehn Minuten gehen, um zur nächstgelegenen Bushaltestelle zu kommen. Für 76% ist dieser Weg sogar kürzer als fünf Minuten.

Gut versorgt erscheinen vor allem die Stadtbezirke Lütgeendortmund, Mengede, Aplerbeck und Huckarde, wo nur 2-3% der Befragten länger als 10 Minuten zum Bus gehen müssen. In Eving und Brackel liegt dieser Anteil bei je 9%.

Das Schienennetz ist zwar weitmaschiger, aber auch der Weg zur Bahn ist für 33% der Dortmunderinnen und Dortmunder nicht länger als fünf Minuten, für fast drei Viertel nicht länger als eine Viertelstunde. Die 27%, die länger als 15 Minuten zur Haltestelle gehen müssen, teilen sich je zur Hälfte auf einen Zeitraum unter oder über einer halben Stunde.

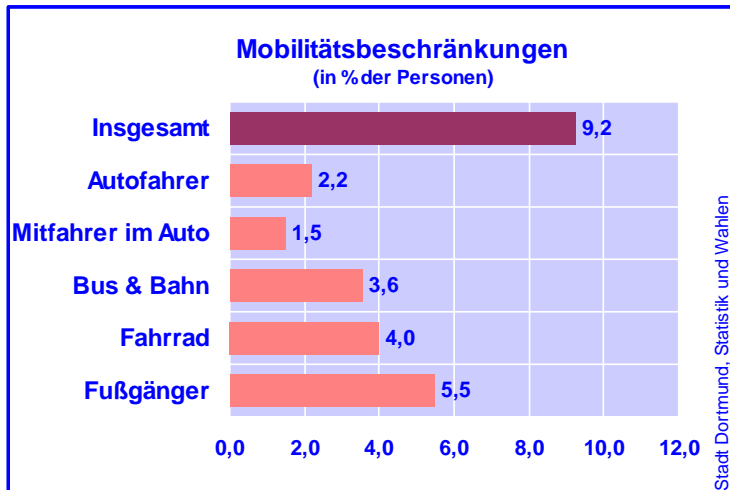


Die Unterschiede sind hier deutlich größer als beim Busnetz. Gut bedient wird vor allem die Innenstadt. Hier müssen nur 6% (Innenstadt-Ost) bis 15% (Innenstadt-Nord) einen Fußweg von mehr als 10 Minuten bis zur nächsten Haltestelle zurück legen. In den Außenbezirken sind diese Anteile weitaus höher. So ist für jeweils 71% der Befragten in Aplerbeck und Hörde der Fußweg zur Bahn länger als 10 Minuten, in Hombruch (62%) und Mengede (63%) sind die Anteile nicht wesentlich niedriger.

Jeder 11. ist in seiner Mobilität eingeschränkt – am häufigsten hapert's beim Gehen

Mehr als 90% der Befragten sind nach eigenen Angaben nicht durch gesundheitliche Probleme in ihrer Mobilität eingeschränkt. Die 9,2%, die auf solche Restriktionen verweisen, haben am häufigsten (5,5%, also mehr als jeder Zweite) Probleme mit dem Gehen. Es folgen das Fahrrad fahren (4%) und die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel (3,6%). Am wenigsten Probleme bereitet den in ihrer Beweglichkeit Eingeschränkten das Auto. Nur 2,2% geben an, beim Autofahren beeinträchtigt zu sein, noch weniger haben Schwierigkeiten, im Auto mit zu fahren.

Die Beeinträchtigungen sind naturgemäß stark altersabhängig. Die Quote steigt bei den 50-64-Jährigen auf 14%, bei den über 64-Jährigen auf 27%. Auch die Arbeitslosen sind mit 13% signifikant überdurchschnittlich betroffen. Von den Stadtbezirken fällt vor allem der traditionelle Arbeiterbezirk Eving mit einem Anteil von 28% in ihrer Mobilität eingeschränkten Be-



fragten extrem aus dem Rahmen. Die körperlichen Belastungen im Bergbau könnten hier ihre Spuren zeigen. In Hombruch und in der östlichen Innenstadt liegen die Anteile bei lediglich 5%.

Internet als Informationsmedium zum Verkehr weit verbreitet

Auch die Fragen nach der Nutzung des Internets zur Informationsbeschaffung zum Thema Verkehr wurden 2005 erstmals gestellt. Es zeigt sich, dass das

Medium durchaus eine beachtliche Rolle spielt, wenn es um Fahrpläne und Preise, um Anfahrtswege und Staus geht. Jeweils die Hälfte der Befragten lebt in Haushalten, in denen Informationen zum öffentlichen Nahverkehr oder zum Straßenverkehr per Internet abgerufen werden.

C. Stichtag: 13. (27.) September 2005

Alle Mitglieder in den Haushalten der Adressaten (unabhängig vom Alter, bei den Jüngeren durch bzw. mit Unterstützung der Eltern) wurden gebeten, alle von Ihnen am Dienstag, den 13. September 2005 (im Erinnerungsschreiben aktualisiert auf den 27. September), zurückgelegte Wege zu protokollieren. Dabei sollten insbesondere angegeben werden Start und Ziel des Weges (Ort bzw. Ortsteil), Startzeit, Dauer und Entfernung sowie Wegezweck und benutzte Verkehrsmittel.

Insgesamt haben 6.057 Dortmunderinnen und Dortmunder sich an dieser nicht ganz leichten Aufgabe beteiligt und 17.129 Wege beschrieben. Die Originalangaben wurden im Zuge des Datenclearings detailliert auf ihre Plausibilität hin überprüft. Es waren eine Reihe von Anpassungen notwendig, u.a. aufgrund der Tatsache, dass Rückwege entgegen der Festlegung nicht immer gesondert ausgewiesen wurden. Einige Bögen, die insgesamt unplausible oder unvollständige Angaben enthielten, wurden nicht berücksichtigt.

C.1. Die Häufigkeit von Wegen

7% der Befragten waren nicht in Dortmund, 9% haben ihre Wohnung nicht verlassen

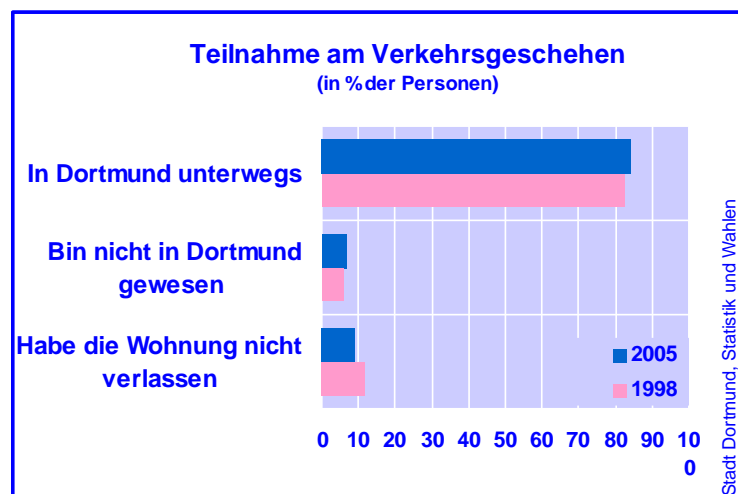
Da das Verkehrsgeschehen in Dortmund erfasst werden sollte, wurde vorweg nach der Anwesenheit am Stichtag gefragt. 7% der Befragten waren nach ihren Angaben an diesem Tag nicht in Dortmund. Ebenso schnell beendet war die Umfrage für jene, die am Stichtag die Wohnung nicht verlassen haben. Dieser Anteil liegt bei 9%.

Die Ergebnisse unterscheiden sich nur wenig von denen aus der Erhebung 1998. Lediglich der Anteil derer, die die Wohnung nicht verlassen haben, ist leicht rückläufig (1998: 12%).

Von den Stadtbezirken fällt Eving deutlich aus dem Rahmen. Jeder fünfte Befragte hat hier

seine Wohnung nicht verlassen, entsprechend haben nur 73% (Ø 84%) Wege zurückgelegt. Auch in Mengede (13%) und in der Innenstadt-West (12%) sind vergleichsweise viele Befragte zu Hause geblieben. In der östlichen Innenstadt, in Aplerbeck, Hörde und Huckarde dagegen liegt dieser Anteil nur bei 5%.

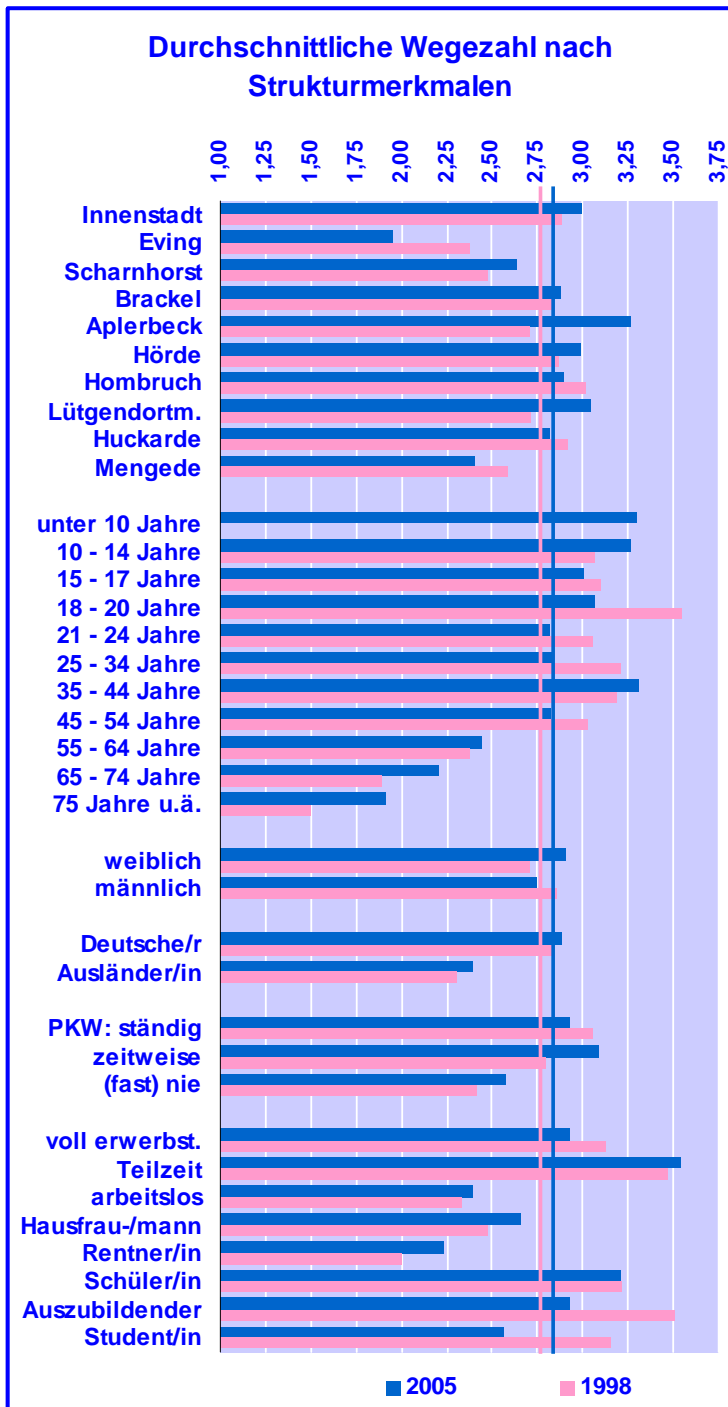
97 von 100 ersten Wegen gehen von der eigenen Wohnung aus. Nur in der Nordstadt liegt der Anteil derer, die den ersten Weg des Tages nicht zu Hause beginnen, mit 8% signifikant höher. Das könnte auf einen höheren Anteil Schichtarbeiter zurück zu führen sein.



Im Mittel 2,83 Wege pro Person am Stichtag

Von den gut 5.000 Befragten, die am Stichtag das Haus verlassen haben, haben die relativ meisten, nämlich 1622 oder 32%, zwei Wege zurück gelegt. Ein gutes Viertel hat vier Wege protokolliert. Ein weiteres Viertel war mit mehr als fünf Wegen am Stichtag vergleichsweise mobil. Insgesamt 130 Befragte haben mehr als die für die Protokolle möglichen sieben Wege zurückgelegt, „Spitzenreiter“ sind fünf Befragte mit 14 Wegen.

Über alle Angaben errechnet sich ein Mittel von 2,83 Wegen pro Person. Das bedeutet gegenüber 1998, als das errechnete Mittel bei 2,77 Wegen lag, eine leichte Steigerung der Mobilität. Zieht man die 16% ab, die nicht in Dortmund waren oder ihre Wohnung nicht verlassen haben, betrachtet man also nur die „Mobilen“, erhöht sich dieser Wert auf durchschnittlich 3,35 Wege.



Rechnet man den Durchschnitt von 2,83 Wegen hoch auf die gesamte Dortmunder Bevölkerung, ergibt sich ein Volumen von über 1,65 Mio. Wegen pro Tag – die Wege Auswärtiger in Dortmund nicht eingerechnet. Das bedeutet keine nennenswerte Veränderung gegenüber 1998.

Rechnet man den Durchschnitt von 2,83 Wegen hoch auf die gesamte Dortmunder Bevölkerung, ergibt sich ein Volumen von über 1,65 Mio. Wegen pro Tag – die Wege Auswärtiger in Dortmund nicht eingerechnet. Das bedeutet keine nennenswerte Veränderung gegenüber 1998.

Am mobilsten sind Familien mit jüngeren Kindern

Von allen Teilgruppen weisen die Teilzeitbeschäftigten mit durchschnittlich 3,54 Wegen die höchsten Mobilitätsziffern auf. In Verbindung mit ebenfalls vergleichsweise hohen Werten für 35-44-Jährige sowie unter 15-Jährige (jeweils 3,25 – 3,30 Wege) legt das den Schluss nahe, dass Familien mit noch nicht selbstständigen Kindern am häufigsten unterwegs sind. Dafür spricht auch, dass Teilzeitbeschäftigte hohe Anteile von vier oder mehr Wegen aufweisen – im Gegensatz zu den Voll-Erwerbstätigen.

Mit zunehmendem Alter nimmt dann die Mobilität deutlich ab. Bei den 45-54-Jährigen ist sie noch durchschnittlich, bei den 55-64-Jährigen sinkt sie unter 2,5, bei den über 75-Jährigen sogar unter 2 Wege pro Tag. 29% der über

65-Jährigen waren nicht unterwegs, nur 26% mit mehr als vier Wegen. Dagegen verzeichnen nur 6% der unter 18-Jährigen keine, aber rund die Hälfte vier Wege oder mehr. Auffällig ist auch die geringere Mobilität der Ausländer (2,41 Wege) im Vergleich zu den Deutschen (2,89 Wege). Auch Arbeitslose legen im Mittel nicht mehr als 2,4 Wege pro Tag zurück.

In Aplerbeck ist viel „Bewegung“, in Eving wenig

Als „mobilster“ Stadtteil erscheint Aplerbeck mit 3,27 Wegen pro Person. Im Rang folgen die Innenstadt-Ost (3,15), Lütgendortmund (3,05) und die Innenstadt-West (3,03). Im Mittel vergleichsweise wenig Wege legen die Befragten in Scharnhorst (2,64) und Mengede (2,41) zurück. Der Stadtbezirk mit der mit Abstand geringsten „Bewegung“ aber ist Eving⁵. Ein hoher Anteil Befragter, die ihre Wohnung nicht verlassen haben und auch eher wenig Wege seitens der „Mobilen“ führen zu nicht mehr als 1,95 Wegen pro Person. 31% der Evinger haben nicht einen Weg zurück gelegt, nur 21% vier Wege oder mehr. In Aplerbeck dagegen waren nur 12% nicht unterwegs, knapp die Hälfte aber mit vier oder mehr Wegen.

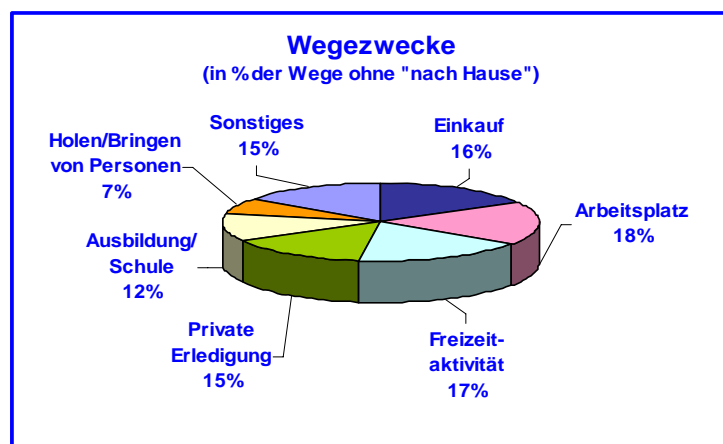
Studenten und Auszubildende sind weniger unterwegs als 1998

Der Vergleich mit der Befragung von 1998 zeigt einige nennenswerte Abweichungen. So deuten die Ergebnisse darauf hin, dass die Mobilität bei den 18-24-Jährigen und in Verbindung damit bei den Studenten und Auszubildenden spürbar zurück gegangen ist, im Mittel um etwa 0,5 Wege pro Person auf ein allenfalls noch durchschnittliches Niveau. Eher mobiler geworden sind dagegen, wenn auch auf niedrigem Niveau, die über 65-Jährigen. Von den Stadtbezirken hat vor allem Aplerbeck, aber auch Lütgendortmund, zugelegt, Eving dagegen erscheint immer weniger mobil. Hier deutet sich eine zunehmende Polarisierung an. Hinzuweisen ist auch darauf, dass die Frauen heute mehr unterwegs sind (2,91 Wege) als die Männer (2,75). Vor sieben Jahren waren diese Proportionen noch umgekehrt.

C.2. Wegezwecke

Jeweils ein Sechstel aller Wege für Arbeit, Freizeitaktivitäten, Einkauf und private Erledigungen

5.043 Befragte haben für über 17.000 Wege Angaben dazu gemacht, was diese Wege veranlasst hat. Lässt man die mehr als 6.000 Wege „nach Hause“ außer Betracht, zeigen sich vier Anlässe, die annähernd gleiches Gewicht haben. Es sind dies der Arbeitsplatz, Freizeitaktivitäten, Einkaufen und private Erledigungen. Jeweils rund ein Sechstel aller Wege ist diesen Zwecken zuzuordnen. Die Wege



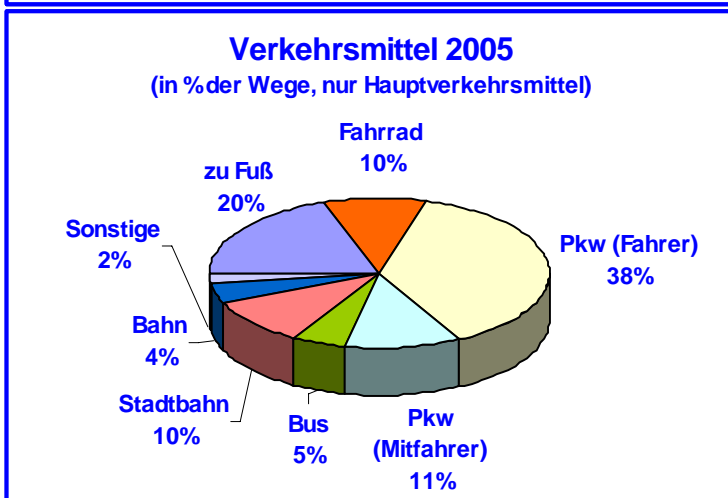
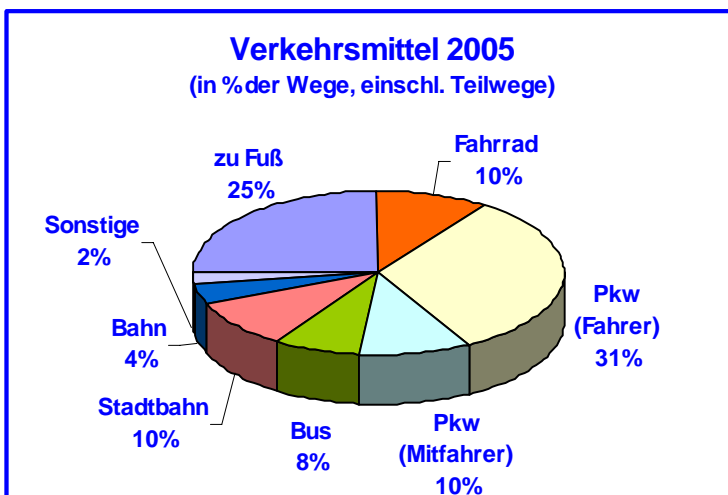
⁵ Es sei hier noch einmal daran erinnert, dass die Ergebnisse für Eving aufgrund eines deutlich überhöhten Anteils älterer Befragter nicht als repräsentativ gelten können.

zur Schule/Ausbildung haben mit 12% ein etwas, das Holen/ Bringen von Personen mit 7% ein deutlich geringeres Gewicht. Für 15% aller Wege führen die Befragten „sonstige“ Anlässe an.

C.3. Verkehrsmittel

Erkenntnisse über die Aufteilung des Verkehrs auf die unterschiedlichen Verkehrsarten zu gewinnen, ist eines der Hauptanliegen der Untersuchung. Die Befragten wurden deshalb gebeten, für jeden Weg alle benutzten Verkehrsmittel anzugeben. Dafür wurden im Fragebogen zehn unterschiedliche Verkehrsmittel aufgeführt, von denen entsprechend eines oder mehrere für jeden Weg ausgewählt werden konnten. Die zehn Verkehrsmittel werden üblicherweise zu den vier Gruppen „zu Fuß“, „Fahrrad“, „Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)“ und „Motorisierter Individualverkehr (MIV)“ zusammengefasst. Für den Zeitvergleich und für den Bezug zur Zahl der Wege war für jeden Weg ein Hauptverkehrsmittel zu bestimmen. Nach der entfernungsbezogenen Leistungsfähigkeit wurde hierfür eine Hierarchie ÖPNV > MIV > Fahrrad > zu Fuß zugrunde gelegt.

Das Auto bleibt das beliebteste Verkehrsmittel



Die Abbildung zeigt die Verteilung auf der Basis aller Angaben, also auch der Verkehrsmittel, mit denen lediglich untergeordnete Teilstrecken zurückgelegt wurden. Danach ist das Auto das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel der Dortmunderinnen und Dortmunder. 31% aller (Teil-)Wege werden von Autofahrern zurückgelegt, weitere 10% als Mitfahrer in einem Pkw. Danach folgen Fußwege mit einem Viertel aller Angaben. Etwa das gleiche Gewicht haben öffentliche Verkehrsmittel, wobei die Stadtbahn mit 10% etwas häufiger genannt wird als die Busse (8%) und die Bundesbahn (4%). Jedes 10. verwendete Verkehrsmittel schließlich ist ein Fahrrad. Sonstige Verkehrsmittel (Kräder etc.) spielen mit einem Anteil von 2% keine nennenswerte Rolle.

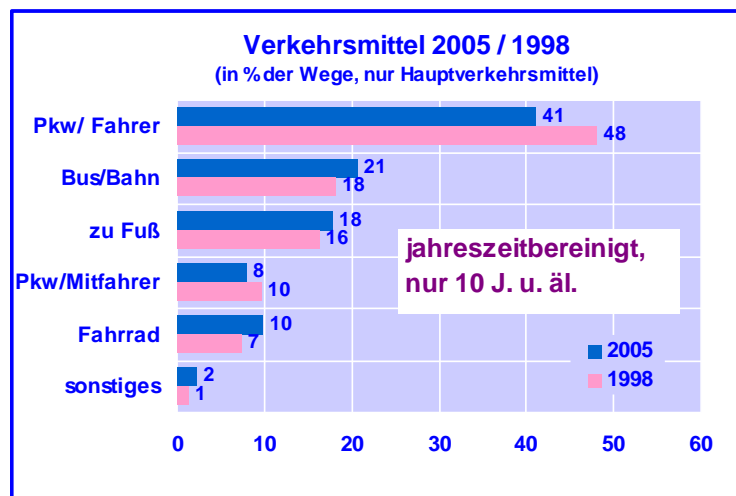
Die Dominanz des Pkw wird noch stärker, wenn man für jeden Weg nur das hauptsächliche Verkehrsmittel betrachtet.

38% aller Wege werden in dieser Betrachtung von Pkw-Fahrern zurückgelegt, weitere 11% von Pkw-Mitfahrern. Das geht im wesentlichen zu Lasten der Fußwege, deren Anteil von einem Viertel auf ein Fünftel zurück geht.

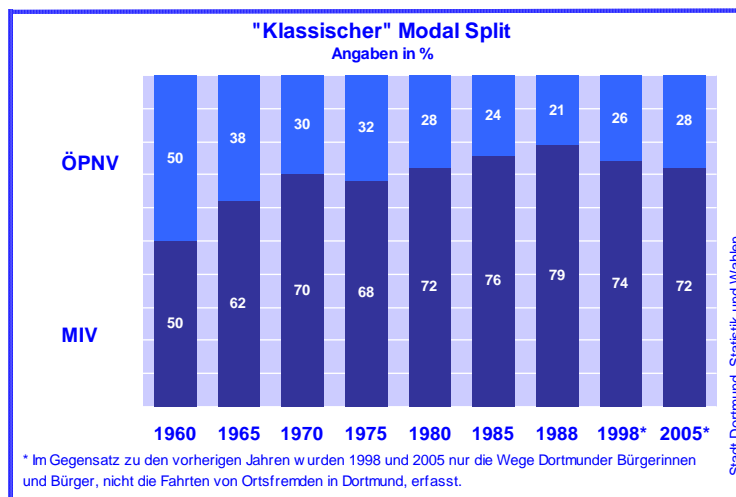
Vergleicht man diese Angaben mit den Ergebnissen, die im Rahmen der Studie „Mobilität in Deutschland 2002“ bundesweit ermittelt wurden⁶, ist festzustellen, dass – aufgrund der Lage in einem Agglomerationsraum nicht verwunderlich – der MIV-Anteil in Dortmund mit 49% gegenüber 59% eher niedrig, der ÖPNV-Anteil dagegen mit 19% gegenüber 8% überdurchschnittlich hoch ist. Fuß- und Radweganteile sind in etwa vergleichbar.

Vergleich 2005/1998: Weniger Autos, mehr Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Nutzer

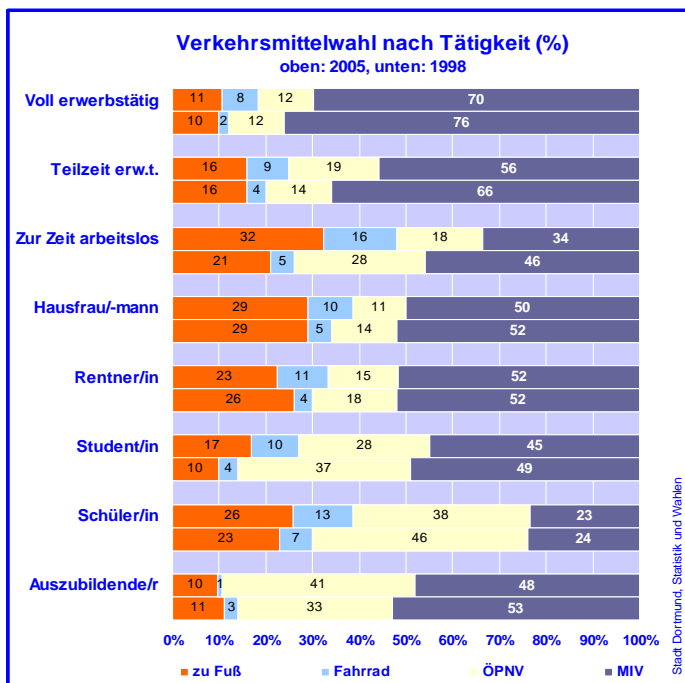
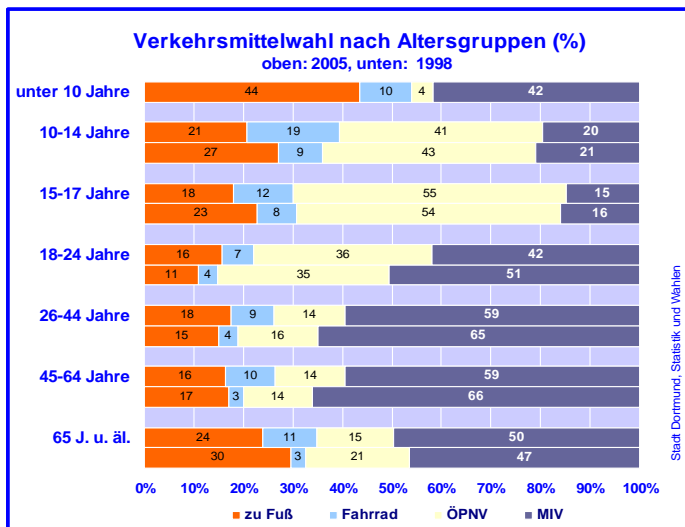
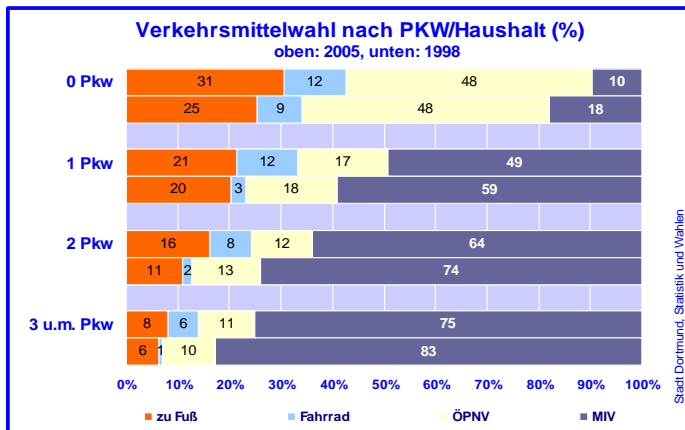
Ein unmittelbarer Vergleich der Ergebnisse der beiden Erhebungen ist aufgrund der unterschiedlichen Erhebungszeitpunkte (September/November) gerade im Hinblick auf die Verkehrsmittelwahl wenig aussagekräftig. Da aus der o.a. Studie „Mobilität in Deutschland“ Angaben zu jahreszeitlichen Schwankungen gewonnen werden können, war es möglich, die Ergebnisse für 1998 und den eher untypischen Monat November nachträglich zu korrigieren und an den Monat September anzupassen. Eine weitere Anpassung war notwendig, da 1998 die Wege der unter 10-Jährigen nicht erfasst wurden. Sie mussten deshalb im Zeitvergleich ebenfalls unberücksichtigt bleiben.



Im Ergebnis dieses bereinigten Vergleichs zeigt sich, dass zwar weiterhin die (relativ) meisten Wege mit dem Auto zurückgelegt werden, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs aber gegenüber 1998 doch merklich zurückgegangen ist. Damals waren noch 58% aller Wege Autofahrten, heute sind es noch 49%. Dafür wurden am Stichtag alle anderen Verkehrsmittel relativ häufiger in Anspruch genommen. Die Anteile des Radverkehrs und der öffentlichen Verkehrsmittel liegen jeweils um 3%-Punkte höher als 1998, der Anteil der Fußwege um 2%-Punkte.



⁶ Infas und DIW Berlin; Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (Hrsg.): Mobilität in Deutschland – Ergebnisbericht, Berlin 2004. Die nach Jahreszeit differenzierten Angaben wurden dankenswerterweise von infas zur Verfügung gestellt. Die angegebenen Werte beziehen sich, soweit nicht anders benannt, auf den Monat September.



Modal Split: ÖPNV-Anteil steigt langsam

Eine klassische Maßzahl für die Verkehrsplanung ist der sog. Modal Split. Er beschreibt das Verhältnis von motorisiertem Individualverkehr zu öffentlichem Personennahverkehr, gemessen an den zurückgelegten Wegen. Diese Maßzahl liegt für eine längere Zeitreihe in Dortmund vor und kann auf Basis der aktuellen Erhebung fortgeschrieben werden.

Die Abbildung zeigt die Relation zwischen Individual- und öffentlichem Verkehr seit 1960. Damals hatten beide Verkehrsträger die gleiche Bedeutung, bis Ende der 80er Jahre stieg dann aber der MIV-Anteil auf 79%, nur noch ein Fünftel der Wege entfielen auf den ÖPNV. Seither ist dieser Trend nicht nur gestoppt, sondern er kehrt sogar langsam um. Hatte 1998 der ÖPNV-Anteil bei 26% gelegen, ist er nun nochmals um 2%-Punkte auf 28% gestiegen⁷. Das entspricht, auf das Verkehrsaufkommen in Dortmund hochgerechnet, immerhin einem Volumen von mehr als 20.000 Fahrten pro Tag. Um diese Größenordnung hat sich im Vergleich zu 1998 die Relation zu Gunsten der öffentlichen Verkehrsmittel verschoben.

MIV-Anteile bei fast allen Gruppen rückläufig, ÖPNV-Anteile teilweise

Die nebenstehenden Abbildungen beschreiben einige wesentliche Einflussgrößen auf die Verkehrsmittelwahl. Sie zeigen etwa, dass der Pkw-Anteil mit steigender Pkw-Zahl pro Haushalt stetig auf bis zu 75% aller Wege bei den Haushalten mit 3 oder mehr Pkw zunimmt. Die MIV-Anteile sind aber in allen Klassen etwa gleichmäßig niedriger als 1998.

⁷ Auf eine Anpassung aufgrund der unterschiedlichen Jahreszeit und der Einbeziehung der unter 10-Jährigen im Vergleich zu 1998 wurde hier verzichtet. Der Einfluss dieser beiden Faktoren auf die Relation MIV/ÖPNV liegt unterhalb 1%-Punkt.

Bei den Altersgruppen zeigen sich zunächst für die unter 10-Jährigen hohe Anteile von Fuß- und Pkw-Wegen, bevor zwischen dem 10. und 18. Lebensjahr öffentliche Verkehrsmittel das größte Gewicht bekommen. Zwischen Pkw und ÖPNV hat sich in dieser Altersgruppe seit 1998 in den Anteilen wenig verändert, im übrigen sind (wohl jahreszeitbedingt) Fußwege durch Radfahrten ersetzt. Die Erwachsenen (18-64 Jahre) fahren heute relativ weniger Auto als vor sieben Jahren, auch wenn die Anteile mit 42% (18-24 Jahre) bis 59% (25-64 Jahre) höher bleiben als in den anderen Altersgruppen. Dieser Rückgang wird durch mehr Fuß- und Radwege kompensiert. Ebenfalls mehr zu Fuß und mit dem Fahrrad, aber auch mit dem Auto sind die über 64-Jährigen unterwegs. Das geht auf Kosten öffentlicher Verkehrsmittel, die von den Älteren zunehmend gemieden werden (Rückgang von 21% auf 15%).

Der Rückgang des MIV zeigt sich auch bei allen Tätigkeitsgruppen mit Ausnahme der Rentner. Am deutlichsten ausgeprägt ist er bei den Arbeitslosen mit 12%-Punkten. Sie nutzen nur noch für ein Drittel ihrer Wege das Auto. Gleichzeitig geht auch der Anteil ÖPNV-Fahrten von 28% auf 18% zurück. Dafür haben Fußwege und Radfahrten jeweils in etwa gleichem Maße auf zusammen 48% zugenommen. Auch bei den Studenten und Schülern zeigt sich eine Verschiebung von den öffentlichen Verkehrsmitteln hin zu Wegen zu Fuß oder mit dem Fahrrad.

Die nebenstehende Tabelle bestätigt die beschriebenen Abhängigkeiten anhand der mittleren Anzahl täglicher Wege, ergänzt aber darüber hinaus weitere unabhängige Variable. So belegt sie, dass die Bewohner der Innenstadt-Bezirke überdurchschnittlich viele Wege zu Fuß (und mit dem Fahrrad) zurücklegen, die in Hombruch und Mengede dagegen eher wenig. Auto fahren besonders häufig die Befragten in Aplerbeck, Hörde und Lütgendortmund, seltener die in der Nordstadt und in Eving. Bei den öffentlichen Verkehrsmitteln gibt es mit Eving eine gravierende Abweichung nach unten.

Während es zwischen Frauen und Männern keine ausgeprägten Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl gibt, benutzen die Ausländer

Durchschnittliche Wege pro Tag und Verkehrsmittel nach unterschiedlichen Merkmalen

Stadtbezirke	Wege zu Fuß	Wege Fahrrad	Wege MIV	Wege ÖPNV
Innenstadt-West	0,76	0,38	1,20	0,59
Innenstadt-Nord	0,94	0,34	0,71	0,54
Innenstadt-Ost	0,70	0,43	1,29	0,62
Eving	0,42	0,27	0,95	0,25
Scharmhorst	0,46	0,21	1,33	0,56
Brackel	0,45	0,31	1,34	0,61
Aplerbeck	0,50	0,29	1,87	0,48
Hörde	0,49	0,19	1,76	0,42
Hombruch	0,34	0,26	1,57	0,53
Lütgendortmund	0,62	0,17	1,60	0,57
Huckarde	0,51	0,27	1,50	0,46
Mengede	0,36	0,26	1,04	0,64
Insgesamt	0,55	0,28	1,36	0,53

Altersklassen	Wege zu Fuß	Wege Fahrrad	Wege MIV	Wege ÖPNV
unter 10 Jahre	1,37	0,33	1,32	0,14
10-17 Jahre	0,58	0,46	0,52	1,39
18-29 Jahre	0,42	0,20	1,33	0,86
30-49 Jahre	0,53	0,27	1,78	0,38
50-64 Jahre	0,40	0,25	1,45	0,35
65 J. u. äl.	0,49	0,23	1,04	0,32
Insgesamt	0,54	0,27	1,36	0,53

Geschlecht	Wege zu Fuß	Wege Fahrrad	Wege MIV	Wege ÖPNV
Weiblich	0,61	0,25	1,31	0,62
Männlich	0,46	0,30	1,41	0,44
Insgesamt	0,54	0,27	1,36	0,53

Staatsangehörigkeit	Wege zu Fuß	Wege Fahrrad	Wege MIV	Wege ÖPNV
Deutsche/r	0,53	0,29	1,44	0,51
Ausländer/in	0,59	0,11	0,87	0,65
Insgesamt	0,54	0,27	1,36	0,53

Erwerbstätigkeit	Wege zu Fuß	Wege Fahrrad	Wege MIV	Wege ÖPNV
Voll erwerbstätig	0,30	0,22	1,96	0,33
Teilzeit, 18-35 Stunden	0,48	0,30	2,01	0,64
Teilzeit, unter 18 Stunden	0,77	0,24	1,87	0,60
Auszubildende/r	0,27	0,03	1,36	1,16
Schüler/in	0,79	0,39	0,72	1,15
Student/in	0,42	0,26	1,13	0,70
Zur Zeit arbeitslos	0,73	0,36	0,77	0,42
Hausfrau/-mann	0,74	0,25	1,24	0,28
Rentner/in	0,48	0,24	1,10	0,32
Insgesamt	0,53	0,27	1,36	0,53

Pkw/Haushalt	Wege zu Fuß	Wege Fahrrad	Wege MIV	Wege ÖPNV
0	0,69	0,27	0,22	1,08
1	0,59	0,33	1,36	0,48
2	0,49	0,24	1,92	0,35
3	0,22	0,17	1,96	0,31
4 oder mehr	0,06	0,12	2,07	0,22
Insgesamt	0,55	0,29	1,37	0,53

Autoverfügbarkeit	Wege zu Fuß	Wege Fahrrad	Wege MIV	Wege ÖPNV
Jederzeit	0,40	0,22	2,00	0,19
Gelegentlich	0,69	0,30	1,04	0,97
Ausnahmsweise	0,84	0,38	0,22	1,08
Gar nicht	0,68	0,31	0,42	1,00
Insgesamt	0,52	0,26	1,39	0,53

Entfernung Bushaltestelle	Wege zu Fuß	Wege Fahrrad	Wege MIV	Wege ÖPNV
< 3 Min.	0,55	0,26	1,35	0,52
3 - 5 Min.	0,61	0,31	1,38	0,55
5 - 10 Min.	0,41	0,30	1,46	0,51
10 - 15 Min.	0,75	0,25	1,16	0,52
> 15 Min.	0,44	0,24	1,09	0,27
Insgesamt	0,55	0,29	1,37	0,53

Entfernung Bahnhaltstelle	Wege zu Fuß	Wege Fahrrad	Wege MIV	Wege ÖPNV
< 3 Min.	0,79	0,38	1,08	0,64
3 - 5 Min.	0,62	0,33	1,28	0,57
5 - 10 Min.	0,63	0,32	1,34	0,53
10 - 15 Min.	0,52	0,22	1,20	0,61
15 - 30 Min.	0,33	0,22	1,61	0,38
> 30 Min.	0,37	0,21	1,79	0,41
Insgesamt	0,56	0,29	1,36	0,53

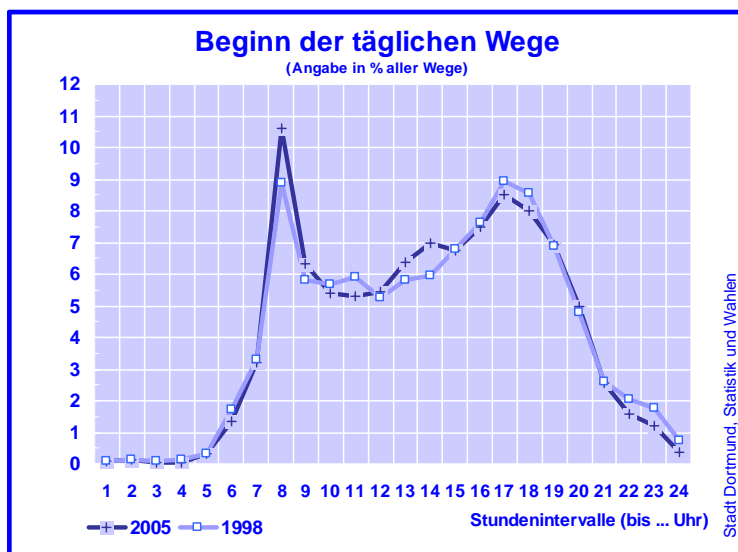
bei einer insgesamt geringeren Mobilität vor allem weniger Fahrräder und Autos. Zwischen der Verfügbarkeit über ein Auto und der Nutzung besteht ein deutlich positiver Zusammenhang, entsprechend werden die anderen Verkehrsmittel von denen, die seltener oder nie über ein Auto verfügen können, häufiger beansprucht.

Mit Blick auf die Haltestellenentfernung fällt auf, das ein Fußweg von mehr als 15 Minuten sich spürbar negativ auf die Nutzung von Bus und Bahn auswirkt. In den Zeitspannen darunter sind keine gravierenden Unterschiede festzustellen. Ist die nächste Bushaltestelle länger als eine Viertelstunde entfernt, sinkt das Mobilitätsniveau insgesamt deutlich.

C.4. Wege im Tagesverlauf

Höchstes Verkehrsaufkommen zwischen 7 und 8 Uhr, nachmittägliche Spitze zwischen 16 und 17 Uhr weniger ausgeprägt

Betrachtet man die Wege im zeitlichen Verlauf (gemessen an den Startzeiten), spiegelt sich ab Mitternacht bis etwa fünf Uhr morgens die Nachtruhe wider. Bis dahin sind nur wenige Menschen unterwegs (0,67 % der täglichen Wege). Danach aber steigt das Verkehrsaufkommen schnell und erreicht zwischen 7 und 8 Uhr mit mehr als einem Zehntel der täglichen



Wege bereits das Stundenmaximum des Tages. Die Spitzenhalbstunde liegt mit 6,1% der täglichen Wege zwischen 7:30 und 8:00 Uhr.

Danach sinkt das Aufkommen bis 9 Uhr deutlich und bis 11 Uhr weiter langsam auf etwas mehr als 5%. Ab 11 Uhr setzt eine kontinuierliche Steigerung ein, die nur zwischen 14 und 15 Uhr unterbrochen wird. Zwischen 16 und 17 Uhr wird der nachmittägliche Spitzenwert mit 8,9% der täglichen Wege erreicht. Die Spitzenhalbstunde nachmittags liegt zwischen 16:00 und 16:30

Uhr mit 4,9 %. Ab 17 Uhr sinken die Anteile zunächst moderat (bis 18 Uhr auf 8,3%) und dann sehr schnell. Schon zwischen 20 und 21 Uhr liegt das Aufkommen bei nur noch 2,6%. Der Rückgang setzt sich bis zum Tagesende kontinuierlich fort.

Morgendliche Spitze stärker als 1998, am späten Abend weniger Verkehr

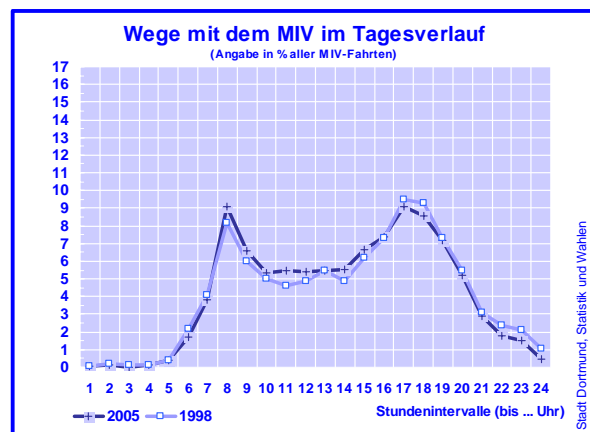
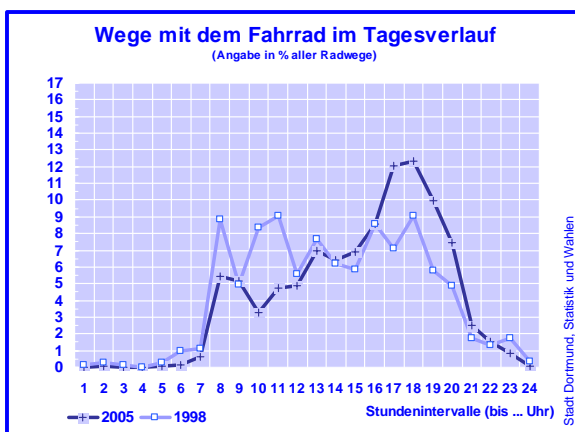
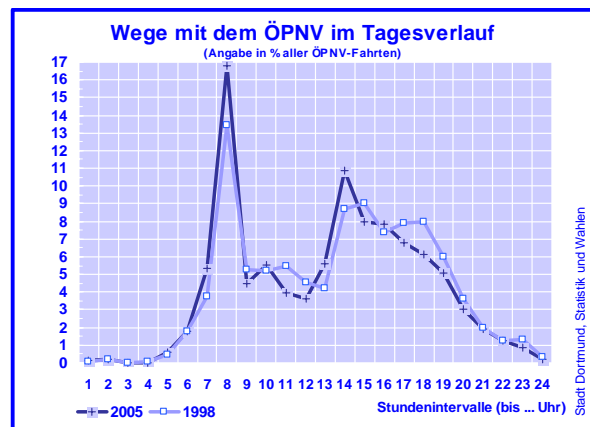
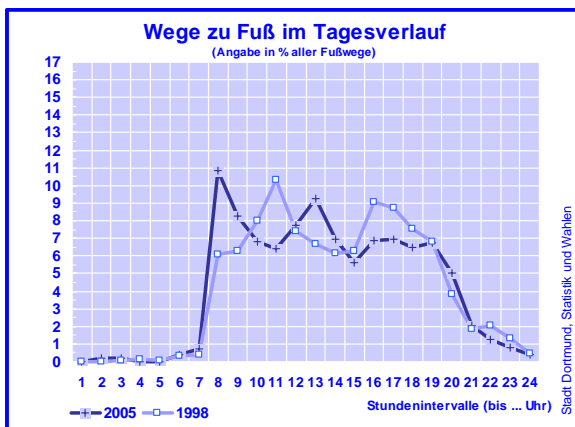
Der Verlauf ist dem von 1998 insgesamt erwartungsgemäß sehr ähnlich. Es fällt aber auf, dass die morgendliche Spitze heute ausgeprägter ist als sieben Jahre vorher, als zwischen 7 und 8 Uhr 8,9% der täglichen Wege registriert wurden. Zwischen 10 und 11 Uhr sind die Anteile heute etwas niedriger, dafür zwischen 12 und 14 Uhr entsprechend höher. Und trotz der freundlicheren Jahreszeit waren die Dortmunderinnen und Dortmunder 2005 am späteren Abend (jedenfalls relativ) seltener unterwegs. Waren auf die drei letzten Stunden des Tages

1998 noch 4,6% aller Wege entfallen, sind es 2005 noch 3,1%, also rund ein Drittel weniger. Ein wesentlicher Grund für diese Abweichungen ist darin zu vermuten, dass 1998 Kinder unter 10 Jahren (die morgens und mittags relativ häufig, am späteren Abend aber seltener unterwegs sind) nicht berücksichtigt wurden.

Fußgänger: Morgens und mittags mehr als am Nachmittag

Fußgänger sind vor sieben Uhr morgens wenig unterwegs, aber schon zwischen 7 und 8 Uhr wird – wie beim Gesamtverkehr – auch hier die tägliche Spitzenspitze (10,8%) erreicht. Dieser abrupte Anstieg ist auf den Schulbeginn zurückzuführen, was sich an der Halbstundenspitze zwischen 7:30 und 8:00 deutlich ablesen lässt. In diesen Zeitraum fallen 9% aller Fußwege des Tages, der Anteil liegt doppelt so hoch wie der für die nächstfolgende halbe Stunde. Die Kombination aus Schul- und Einkaufswegen dürfte den zweiten Spitzenwert zwischen 12 und 13 Uhr (9,2%) begründen. Nachmittags gibt es im Fußgängerverkehr – im Gegensatz zum Gesamtverkehr – keine weitere ausgeprägte Spitze, zwischen 14 und 19 Uhr liegen die Stundenanteile zwischen 6% und 7%, nach 19 Uhr gehen sie deutlich zurück.

Der Verlauf der Fußwege stellt sich anders dar als 1998. Die Spitzenwerte waren damals jeweils drei Stunden zeitlich versetzt zwischen 10 und 11 Uhr und 15 und 16 Uhr. Auch hier dürfte die Ursache wesentlich bei den 1998 nicht berücksichtigten Kindern unter 10 Jahren zu suchen sein.



Radverkehr: Höchstes Aufkommen am Nachmittag und frühen Abend spricht für aktive Freizeitgestaltung

Der Radverkehr unterscheidet sich in seinen Tagesganglinien deutlich von den übrigen Verkehrsmitteln. Der morgendliche Anstieg fällt moderat aus (auf etwas mehr als 5% zwischen 7 und 8 Uhr). Zwischen 10 und 15 Uhr steigen die Anteile langsam von 3% auf 7%. Erst in der für die meisten Menschen freien Zeit gewinnt das Fahrrad dann an Bedeutung, die Stundenanteile zwischen 16 und 18 Uhr liegen bei jeweils über 12%. Danach geht das Aufkommen deutlich zurück.

Auch hier weicht der Verlauf von dem 1998 ab. Die Anteile zwischen 7 und 13 Uhr sind 2005 niedriger, insbesondere zwischen 16 und 20 Uhr sind sie dagegen höher. Hier liegt die Ursache möglicherweise weniger bei den unter 10-Jährigen als vielmehr im Erhebungszeitpunkt. Im September dürfte der Anreiz zu aktiver Feierabendgestaltung höher liegen als im November. Der insgesamt deutliche höhere Radverkehrsanteil stützt diese These.

ÖPNV: Extreme Schulspitzen, nach 14 Uhr gehen die Anteile kontinuierlich zurück

Die mit Abstand deutlichste Spitze, gemessen an den Tagesanteilen, bilden die Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zwischen 7 und 8 Uhr morgens. 16,8% aller täglichen Fahrten entfallen auf diese Spitzenstunde, in der Schul- und Berufsverkehr sich bündeln. Aber schon in der Stunde danach liegt das Aufkommen bei weniger als einem Drittel dieses Wertes. Die nächste Spitze wird zwischen 13 und 14 Uhr zum Schulschluss erreicht, sie fällt aber mit knapp 11% weniger extrem aus. Danach gehen die ÖPNV-Wege Stunde um Stunde fast gleichmäßig zurück.

Die Tagesganglinie ist der von 1998 ähnlich. Die stärkere Ausprägung der Spitzen dürfte einmal mehr mit dem Schülerverkehr (unter 10-Jährige) begründet sein, die geringeren Anteile zwischen 16 und 20 Uhr könnten auf das gerade in diesem Zeitraum vergleichsweise hohe Radverkehrsaufkommen zurück zu führen sein.

MIV: Das klassische „M“

Stärker als bei den anderen Verkehrsträgern ist die Tagesganglinie beim motorisierten Individualverkehr durch die klassische „M“-Form mit einer morgendlichen und einer nachmittäglichen Spitze beschrieben. Diese Spitzenanteile liegen auf gleicher Höhe bei je 9,1% aller täglichen Wege. Der Verlauf zwischen 8 und 16 Uhr ist trapezförmig mit einer zwischen 10 und 14 Uhr stabilen Basis zwischen 5,3% und 5,5% der täglichen Wege. Der morgendliche Anstieg setzt etwa um 5 Uhr und damit früher an als bei den anderen Verkehrsmitteln, verläuft damit aber weniger steil.

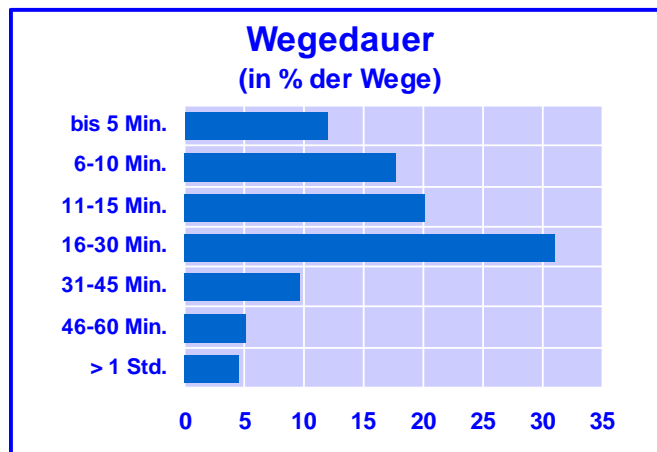
Der Verlauf ist mit dem von 1998 fast identisch, ein Hinweis darauf, dass der Autoverkehr weder durch die unter 10-Jährigen noch durch die Jahreszeit spürbar beeinflusst ist.

C.5. Dauer der Wege

Die Hälfte der Wege sind kürzer als eine Viertelstunde, 20% länger als eine halbe Stunde

Der durchschnittliche Weg der Dortmunderinnen und Dortmunder am 13./27. September 2005 dauerte - gemessen am Median – 15 Minuten. Das ist deutlich weniger als in der Befragung 1998, als eine mittlere Wegedauer von rund 23 Minuten berechnet wurde.

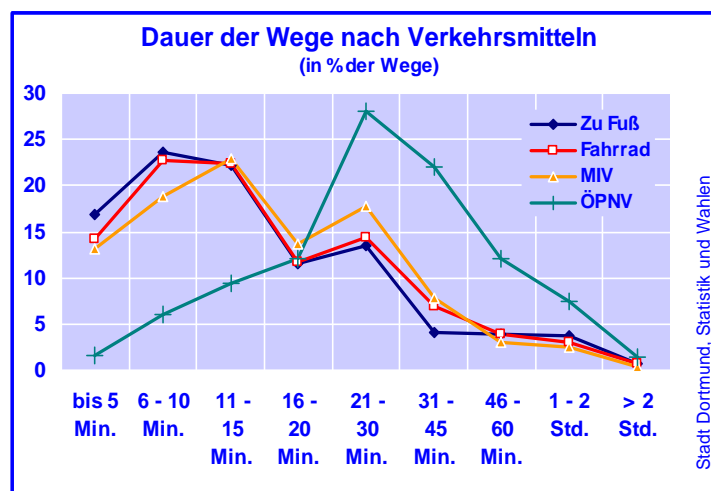
12% der Wege sind ausgesprochen kurz, sie führen nach spätestens fünf Minuten ans Ziel. Häufiger noch sind Wege zwischen 6 und 10 (18%) und zwischen 11 und 15 Minuten (20%). Ein knappes Drittel der Wege endet nach einer Viertel- bis zu einer halben Stunde, was – bezogen auf gleiche Zeiteinheiten – einen Rückgang in der „Dichte“ bedeutet. Dieser Rückgang setzt sich bei den weiteren Wegen fort. Länger als eine Stunde dauert lediglich jeder 20. Weg, nur insgesamt 126 Fahrten der Befragten (entsprechend 7 Promille) haben länger als zwei Stunden gedauert.



Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln dauern länger

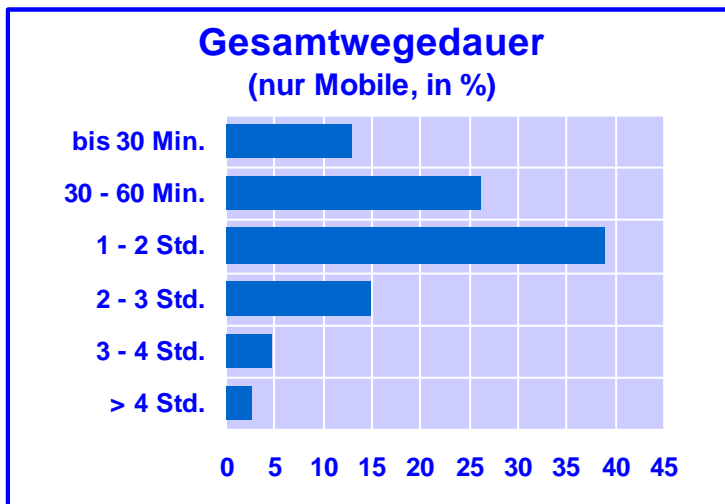
Beim Blick auf die benutzten Verkehrsmittel fällt vor allem auf, dass die Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln länger dauern. Nur 17% der ÖPNV-Wege gegenüber dem Mittel von 50% sind kürzer als eine Viertelstunde, fast 30% fallen allein auf das Intervall 20-30 Minuten. Auch Fahrten von einer halben bis zu zwei Stunden sind anteilig beim ÖPNV wesentlich häufiger als bei den anderen Verkehrsmitteln.

Die Unterschiede zwischen Autofahrern, Radfahrern und Fußgängern in Bezug auf die Dauer der zurückgelegten Wege sind dagegen weniger ausgeprägt. Zwar sind die Fußgänger bei den kurzen Wegen (bis 10 Min.) etwas häufiger und bei denen zwischen einer und drei Viertelstunden seltener vertreten, bei den noch längeren Wegen sieht das aber wieder anders aus. 4,4% aller Fußwege, 3,9% aller Radwege und 2,8% aller Pkw-Fahrten dauern länger als ein Stunde. Es gibt also nicht wenige Fußgänger, die vergleichsweise lange unterwegs sind.



Im Mittel sind die Dortmunder am Tag 84 Minuten unterwegs

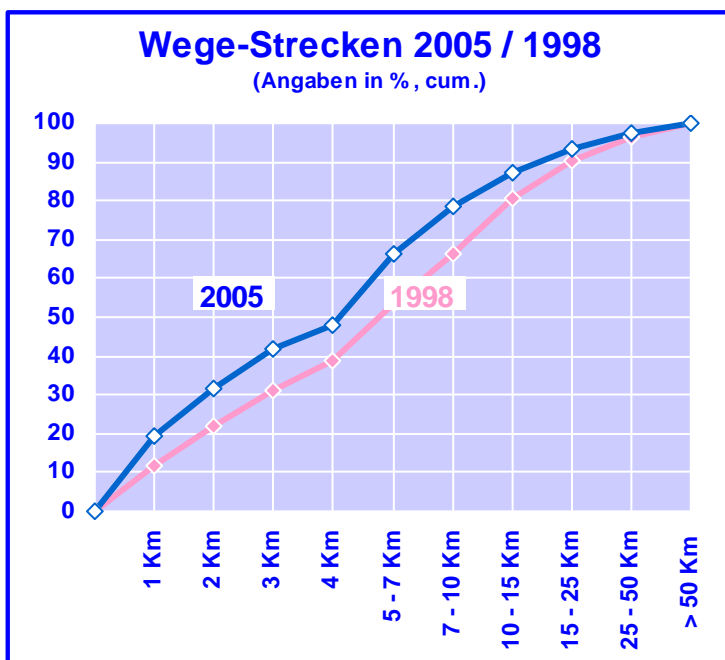
Fasst man die Wege personenbezogen zusammen, ergibt sich, dass jeder Befragte, der überhaupt Wege zurückgelegt hat, am Stichtag im Mittel 84 Minuten unterwegs war. Bezieht man auch die ein, die nicht unterwegs waren, reduziert sich der Wert auf 68 Minuten. Die



relativ größte Gruppe sind mit knapp 40% der Mobilen die, die zwischen einer und zwei Stunden unterwegs waren. Etwa jeder Vierte war zwischen einer halben und einer Stunde unterwegs, jeder Sechste weniger als eine halbe Stunde. Jeder 20. hat zwischen drei und vier Stunden mit Wegen verbracht, knapp 3 von 100 Befragten waren sogar länger als 4 Stunden unterwegs. Insgesamt neun Befragte haben sogar mehr als einen regulären Arbeitstag (8 Std.) mit Wegen verbracht.

C.6. Länge der Wege

Rund die Hälfte der Wege sind kürzer als 5 km, jeder fünfte ist länger als 10 km



Auch wenn es durchaus eine ganze Reihe von Befragten gibt, die am Stichtag lange Wege (auch 500 km und mehr) zurückgelegt haben, ist doch der Großteil der täglichen Wege eher kurz. Allein 20% aller erfassten Wege sind nicht länger als einen Kilometer (gerundet, genauer: 1,5 km⁸), ein Drittel nicht länger als 2 km und nur jeder Fünfte länger als 10 km. Die Häufigkeit nimmt mit der Länge der Wege kontinuierlich ab. Zwischen 11 und 15 km liegt das km-Mittel nur noch bei 1,8%, zwischen 26 und 50 km bei 0,17%.

Der Median der Wegelänge betrug knapp 5 km, d.h. die Hälfte der Wege war kürzer, die andere

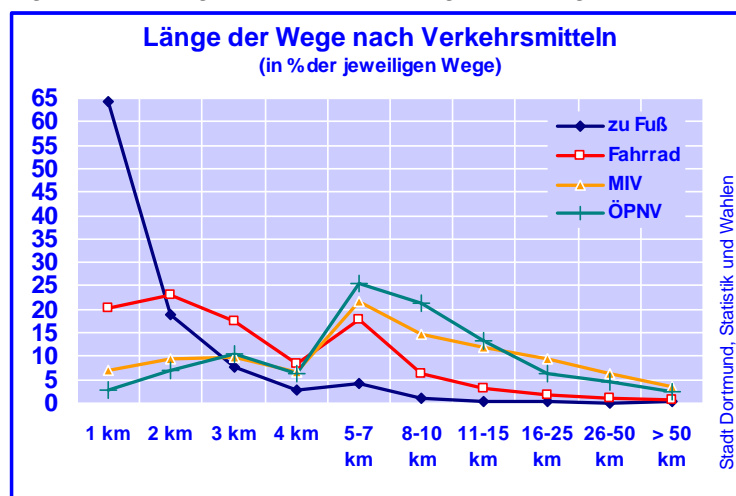
⁸ Die km-Angaben im Fragebogen sind gerundet. 1km beschreibt demnach einen Weg von bis zu 1,5km usw. Wenn also für 48% der Wege eine Entfernung bis 4 km angegeben ist, bedeutet das, dass 48% der Wege nicht länger als 4,5 km sind.

Hälfte länger. Die durchschnittliche Länge – bei der die längeren Wege entsprechend stärker ins Gewicht fallen – lag bei immerhin 10,2 km.

Gegenüber 1998 sind die Wege kürzer geworden, insbesondere der Anteil sehr kurzer Wege (1 km) ist mit 19% gegenüber 12% 1998 deutlich höher. Dabei ist der Einfluss der unter 10-Jährigen nachrangig: Ohne sie liegt der Anteil der Wege bis zu einem Kilometer statt bei 19% bei 17%. Auch das ist noch 5%-Punkte oder etwa 40% höher als 1998. Die maximale Abweichung in der kumulierten Betrachtung ergibt sich bei 7 km. 2005 sind zwei Drittel der Wege kürzer, 1998 waren es nur etwas mehr als die Hälfte.

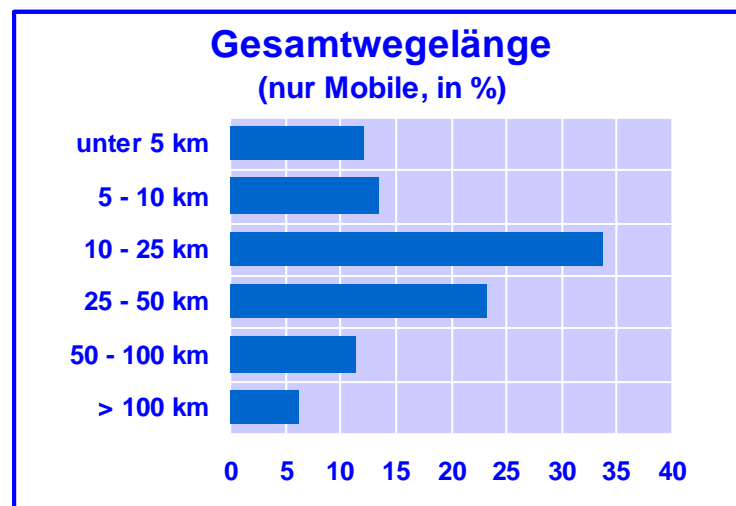
Entfernungen bestimmen das Verkehrsmittel in starkem Maße

Es überrascht nicht, dass die Wahl des Verkehrsmittels stark von der Länge des zurück zu legenden Weges abhängt, kurze Wege also häufiger zu Fuß und längere häufiger mit dem Auto oder öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Interessanter sind eher die Ausnahmen von dieser Regel. Dazu gehört etwa, dass immerhin 6% der über 3.000 erfassten Fußwege länger als fünf und etwa ebenso viele bei den Radfahrern länger als zehn Kilometer sind. Umgekehrt gilt, dass jede vierte Autofahrt nicht länger als drei (genauer: 3,5) Kilometer ist. Dieser Anteil ist höher als beim ÖPNV, der seine höchsten Anteile zwischen 5 und 15 km erreicht. Bei den Strecken über 15 km dominiert dann wieder das Auto gegenüber dem ÖPNV.



Im Mittel hat jeder Dortmunder am Stichtag 35,2 km zurück gelegt

Addiert man alle Streckenangaben und setzt sie in Bezug zur Zahl derer, die diese Wege zurück gelegt haben, ergibt sich ein Durchschnittswert von 35,2 km pro Person. Bezieht man auch die Nicht-Mobilen mit ein, ergeben sich 28,2 km. Auf alle Dortmunderinnen und Dortmunder hoch gerechnet ergibt sich ein Reisevolumen von rund 16,5 Mio. Tageskilometer.



Für rund ein Drittel der Mobilen ergibt sich eine Tagessumme zwischen 10 km und 25 km, knapp ein Viertel legt insgesamt zwischen 25 km und 50 km zurück. Die Gruppen bis 5 km, 5km bis 10 km und 50 km bis 100 km sind mit Anteilen zwischen 11% und 14% etwa gleich stark vertreten. Mit mehr als 100 km eher weit reisen dagegen nur 6 von 100 mobilen Befragten.

C.7. Quellen und Ziele

Die weitaus meisten Wege gehen vom Stadtzentrum aus

Für insgesamt 15.549 Wege liegen Angaben zum Start- und/oder Zielpunkt vor. Von diesen Wegen haben 93,5% ihren Ausgangspunkt auf Dortmunder Stadtgebiet, 6,5% beginnen außerhalb Dortmunds. Das bedeutet gegenüber 1998 einen Rückgang der auswärtigen Wege um 3,5%-Punkte, was zumindest teilweise erklärt werden kann mit der Berücksichtigung der weitgehend ortsgebundenen unter 10-Jährigen.

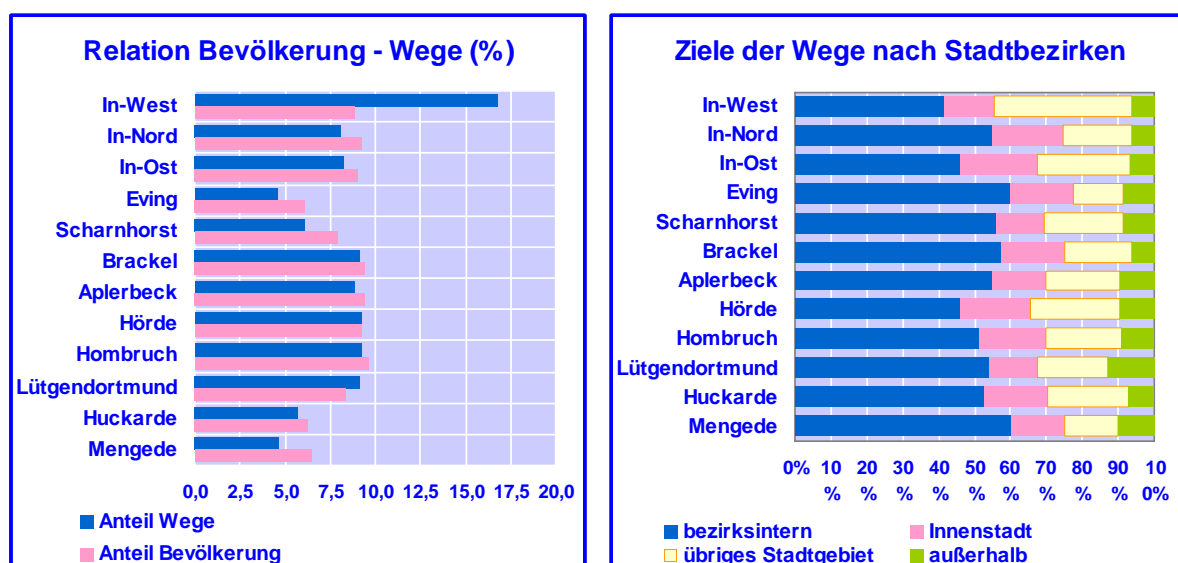
Aufgrund ihrer zentralen Funktion verwundert es nicht, dass der mit Abstand größte Teil der Wege in der Innenstadt-West lokalisiert ist. Jeder sechste Weg nimmt hier seinen Ausgang. Damit ist der Wege-Anteil fast doppelt so hoch wie der Anteil der Bevölkerung in diesem Stadtbezirk. Mit Ausnahme von Lütgendortmund und Hörde ist in allen anderen Stadtbezirken der Bevölkerungsanteil größer als der Wegeanteil. Insbesondere Mengede, Scharnhorst und Eving haben ein vergleichsweise geringes Fahrtenaufkommen. Die übrigen Stadtteile liegen in der Relation zwischen Bevölkerung und Wegen etwa auf gleichem Niveau.

Gegenüber 1998 sind in diesem Punkt keine gravierenden Veränderungen festzustellen.

Fast 50% der Wege verbleiben im Stadtbezirk

Im vorherigen Abschnitt wurde bereits beschrieben, dass ein Großteil der Wege relativ kurz ist. Damit geht einher, dass fast die Hälfte der Wege im jeweiligen Stadtbezirk verbleibt. Besonders mit ihrem Stadtteil verbunden zeigen sich die Befragten in Mengede und Eving, wo jeweils sogar 60% der Wege nicht über die Stadtbezirksgrenzen hinausgehen. Nicht viel niedriger liegen die Anteile in Brackel, Scharnhorst, Aplerbeck und der Nordstadt (jeweils über 55%).

In drei Stadtbezirken überwiegt hingegen der außerbezirkliche Verkehr. Es sind dies Hörde, die Innenstadt-Ost und insbesondere die Innenstadt-West mit der City, wo fast 60% der Wege über den Stadtbezirk hinaus gehen.



Die Verflechtungen mit der Innenstadt – gemessen an der Innenstadt als Ziel – erscheinen in Hörde, Hombruch, Eving, Brackel und Huckarde (17% bis 19% der Wege) stärker als in Scharnhorst, Aplerbeck, Lütgendortmund und Mengede (13 bis 15 % der Wege). Die Außenbezirke sind umgekehrt mit Abstand am häufigsten das Ziel von Wegen aus der Innenstadt-West (38%). In der Innenstadt-Ost und in Hörde geht jeder 4. Weg in die Außenstadtbezirke. Am geringsten die Verbindungen zu den anderen Außenstadtteilen in Eving (14%) und Mengede (15%).

Die relativ stärksten Verflechtungen zwischen den einzelnen Außenstadtbezirken bestehen zwischen Hörde und Aplerbeck, Hörde und Hombruch sowie Huckarde und Lütgendortmund. Die relativen Anteile liegen hier in jeweils beiden Richtungen zwischen etwa 7% und 10% aller Wege.

Schließlich gibt es auch einen kleinen Anteil von Wegen, die von Dortmund nach auswärts führen (etwa 8%). Hiervon sind die Randbezirke wie Lütgendortmund und Mengede in räumlicher Nähe zu den Nachbargemeinden naturgemäß stärker betroffen als die Innenstadtbezirke.

Die folgende Tabelle beschreibt die Wegeverflechtungen auf der Basis der 12 Stadtbezirke. Die Fallzahlen sind ausreichend hoch, um die Relationen hinreichend zuverlässig zu beschreiben. Für eine Matrix auf Basis der 62 Statistischen Bezirke, wie sie im Anhang beigelegt ist, gilt das nur in eingeschränktem Maße.

Tabelle: Quellen und Ziele der Wege															
nach...															
von...	In-West	In-Nord	In-Ost	Eving	Scharnhorst	Brackel	Aplerbeck	Hörde	Hombruch	Lütgendortmund	Huckarde	Mengede	Dortmund	Außerhalb	Insgesamt
In-West	1014	168	163	53	65	123	115	126	170	126	92	62	2277	149	2426
In-Nord	162	646	68	39	22	27	19	40	21	17	21	18	1100	73	1173
In-Ost	190	73	548	11	8	68	43	72	63	19	15	7	1117	81	1198
Eving	63	49	9	398	28	17	13	7	8	2	8	10	612	56	668
Scharnhorst	80	25	13	33	492	88	26	9	14	7	11	5	803	75	878
Brackel	146	23	66	16	73	761	60	39	24	17	9	8	1242	85	1327
Aplerbeck	128	22	40	12	21	65	707	91	26	29	14	6	1161	122	1283
Hörde	143	48	71	9	8	44	81	618	130	38	18	8	1216	126	1342
Hombruch	191	18	44	7	15	27	33	122	689	57	14	6	1223	122	1345
Lütgendortmund	142	20	17	3	7	20	21	35	53	717	103	20	1158	169	1327
Huckarde	102	21	23	10	15	9	5	18	12	89	440	30	774	60	834
Mengede	76	16	9	13	4	7	7	10	5	19	35	406	607	69	676
Gesamt	2437	1129	1071	604	758	1256	1130	1187	1215	1137	780	586	13290	1187	14477
Dortmund	2438	1136	1071	607	760	1257	1140	1196	1221	1144	781	590	13341	1205	14546
Außerhalb	97	47	58	50	54	58	104	116	108	144	49	43	928	75	1003
Insgesamt	2535	1183	1129	657	814	1315	1244	1312	1329	1288	830	633	14269	1280	15549

D. Aufgaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse

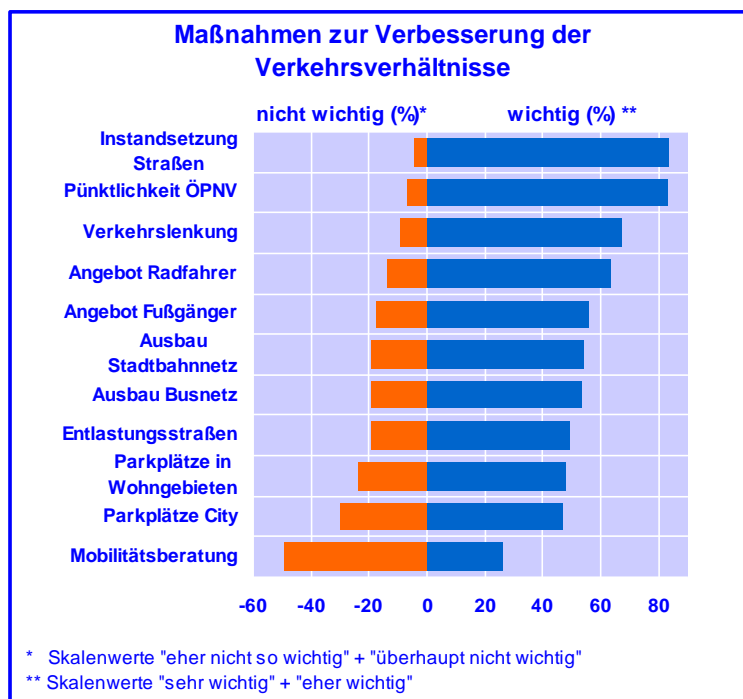
Abschließend wurden die Befragten gebeten, elf vorgegebene Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Dortmund nach ihrer Wichtigkeit auf einer fünfstufigen Skala mit „sehr wichtig“ bis „überhaupt nicht wichtig“ zu bewerten.

Am wichtigsten: Instand gehaltene Straße und pünktliche öffentliche Verkehrsmittel

Danach ist den Dortmunderinnen und Dortmundern am wichtigsten die Instandsetzung bzw. Instandhaltung der Straßen. 83% der Befragten halten diese Aufgabe für sehr oder mindestens eher wichtig, nur 4% für nicht oder überhaupt nicht wichtig⁹. Das Hauptaugenmerk richten die Bürger also auf den Bestand und weniger auf den Ausbau des Straßennetzes: Nur jede/r zweite Befragte propagiert den Bau von Entlastungsstraßen. Auch die Probleme des ruhenden Verkehrs haben eine vergleichsweise nachrangige Bedeutung, auch wenn ebenfalls jede/r Zweite Maßnahmen zur Verbesserung in diesen Punkten für wichtig hält. Mehr Bedeutung kommt da in den Augen der Befragten einer besseren Lenkung der Verkehrsströme zu. Sie wird von rund zwei Dritteln der Befragten für notwendig gehalten.

Die Kritik an den öffentlichen Verkehrsmitteln entzündet sich vor allem an deren Pünktlichkeit. Hier sehen – ebenso wie bei der Instandsetzung der Straßen – 83% der Dortmunderinnen und Dortmundern drängenden Verbesserungsbedarf. Der Ausbau der ÖPNV-Netze hat

eine geringere und im Vergleich aller Maßnahmen mittlere Bedeutung (je 54% wichtig, 19% nicht wichtig).



Auch die Angebote für Fußgänger und Radfahrer sind für viele Befragte verbesserungswürdig. 63% der Befragten sehen Maßnahmen für Radfahrer als wichtig an, 55% Maßnahmen für Fußgänger. Das bedeutet in der Rangfolge den 4. bzw. 5. Platz.

Der Punkt mit einem im Vergleich zu allen anderen deutlich geringeren Gewicht ist die persönliche Mobilitätsberatung. Nur jede/r Vierte hält ein solches Angebot für (eher) wichtig, für jeden Zweiten hat es dagegen keine oder geringe Bedeutung.

⁹ Das deckt sich im übrigen mit den Ergebnissen der Bürgerbefragung, bei dem die Instandsetzung der Straßen als ein Handlungsfeld mit hohem und seit 2000 zunehmendem Gewicht beschrieben wird.

Anhang

Wegematrix auf der Basis Statistischer Bezirke

	City	Westfalenhalle	Dorstfelder Brücke	Dorstfeld	Hafen	Nordmarkt	Borsigplatz	Kaiserbrunnen	Westfalendamm	Ruhrallee	Brechten	Eving	Holthausen	Lindenhorst	Derne	Hostedde	Kirchderne	Kurl-Husen	Lanstrop	Alt-Scharnhorst	Scharnhorst-Ost	Asseln	Brackel	Wambel	Wickede	Aplerbeck	Berghofen	Schüren	Sölde	Sölderholz	Benninghofen	Hacheney	Hörde	Holzen	Syburg	Wellinghofen	Wichlinghofen	Barop	Bittermark	Brünninghausen	Eichlinghofen	Hombruch	Persebeck-Kruckel...	Kirchhörde-Löttringhau...	Rombergpark-Lücklemberg	Menglinghausen	Bövinghausen	Kley	Lütgendortmund	Marten	Oespel	Westrich	Deusen	Huckarde	Jungferntal-Rahm	Kirchlinde	Bodelschwingh	Mengede	Nette	Oestrich	Schwieringhausen	Westerflide	Dortmund	Summe (inkl. Außerhalb)			
City	522	49	10	32	36	49	34	53	41	23	14	21	4	4	6	4	11	13	9	6	11	7	48	31	20	48	18	9	9	6	8	5	52	6	5	24	3	19	1	8	12	22	10	14	12	2	1	10	23	27	11	1	2	26	7	15	10	12	7	10	2	8	1523	1605			
Westfalenhalle	63	136	2	7	7	6	2	17	7	6	0	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	4	1	6	4	0	0	1	0	0	3	3	0	4	0	2	3	10	5	7	2	11	5	2	1	0	5	1	0	1	0	4	3	1	0	0	1	0	0	0	354	384			
Dorstfelder Brücke	6	2	9	5	2	0	0	3	0	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	49	53	
Dorstfeld	36	3	3	129	17	10	5	6	2	1	3	1	0	0	1	0	1	1	0	1	1	0	3	2	0	7	1	2	1	0	0	4	5	0	0	4	0	4	0	4	0	4	8	4	0	1	1	0	9	13	10	4	1	1	15	5	10	2	0	4	2	0	3	351	384		
Hafen	51	3	0	19	114	26	12	17	10	1	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3	1	2	1	3	2	2	2	0	2	2	2	0	0	1	3	2	0	2	0	0	0	1	1	3	0	0	0	1	6	0	0	1	1	3	3	0	1	318	355				
Nordmarkt	36	8	0	8	27	169	16	12	6	5	5	9	1	7	1	1	1	3	1	0	0	0	4	4	2	5	4	1	1	0	1	2	6	0	0	1	0	1	0	1	0	3	0	0	2	0	1	4	0	0	1	4	0	0	0	4	8	1	0	0	3	1	0	1	3	383	410
Borsigplatz	31	4	0	2	25	18	239	9	6	2	0	8	0	1	5	0	2	3	0	1	4	3	3	5	0	0	0	0	1	1	0	8	1	0	0	5	0	0	0	6	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	399	408			
Kaiserbrunnen	70	16	2	5	9	14	18	213	23	14	0	4	0	0	0	0	1	0	0	2	1	0	15	16	1	4	1	2	6	0	1	4	24	0	3	1	1	0	1	5	6	5	0	3	0	0	0	1	1	3	0	0	0	5	0	0	1	0	0	0	0	505	541				
Westfalendamm	57	9	0	7	12	4	5	24	136	37	0	4	0	1	0	2	1	0	0	0	1	0	13	9	7	7	0	8	1	0	0	21	2	1	5	0	2	0	5	3	6	1	4	4	0	0	5	1	2	0	0	4	3	2	0	1	2	0	0	0	419	444					
Ruhrallee	16	1	3	4	5	4	2	15	31	55	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	6	0	1	6	0	0	0	0	2	2	4	0	0	1	0	4	2	0	5	0	4	1	2	0	0	2	0	0	1	0	1	0	0	0	3	0	0	0	193	213					
Brechten	20	0	0	2	3	6	1	1	0	0	101	21	1	6	1	0	1	0	0	2	2	1	1	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	180	214				
Eving	30	1	0	1	10	8	6	0	5	1	19	198	2	14	11	2	3	4	0	0	2	0	4	3	0	6	3	0	1	0	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	6	1	0	0	2	3	0	1	1	359	376		
Holthausen	5	2	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	16						
Lindenhorst	1	0	1	0	2	11	1	1	0	0	6	13	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	59	62							
Derne	10	0	0	1	0	0	5	0	0	0	2	10	0	0	17	1	4	1	0	2	3	2	4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	67	74					
Hostedde	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	1	2	0	0	1	4	1	0	1	0	6	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	35						
Kirchderne	18	0	0	0	0	1	3	1	1	0	2	3	0	0	1	0	40	1	3	3	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100	110						
Kurl-Husen	13	0	0	0	0	3	2	1	0	1	0	4	0	0	0	0	1	125	1	4	15	14	9	4	5	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	214	239							
Lanstrop	9	1	0	0	1	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	2	3	2	21	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	49	56								
Alt-Scharnhorst	10	0	0	2	1	0	1	2	0	0	1	2	1	0	2	0	3	3	1	61	22	1	5	10	4	6	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	144	153								
Scharnhorst-Ost	12	0	0	2	1	2	4	1	1	0	2	2	0	0	6	4	2	17	1	24	78	1	13	9	0	7	3	2	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	200	211							
Asseln	12	0	0	0	3	0	2	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	11	0	1	0	82	27	2	21	6	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	180	192						
Brackel	55	5	0	2	0	2	4	11	10	2	2	4	0	1	1	2	0	12	4	8	26	219	55	12	18	1	0	4	3	1	4	5	0	0	2	1	0	0	1	1	2	0	1	0	0	0	3	0	1	3	0	0	2	0	0	2	0	0	3	0	0	495	535				
Wambel	47	2	0	1	3	3	3	18	9	5	1	3	0	3	0	6	3	0	3	13	5	49	111	2	10	5	4	0	1	1	3	1	3	2	0	1	1	3	0	1	2	0	1	0	2	0	1	3	4	1	0	1	0	0	0	0	351	360									
Wickede	19	1	0	2	1	0	2	3	7	0	0	0	0	0	1	0	0	5	0	2	1	27	12	3	108	2	0	5	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	0	0	216	240				
Aplerbeck	46	4	2	7	3	3	2	6	5	1	0	6	1	0	0	0	1	1	0	4	6	5	19	9	5	291	13	32	19	14	3	3	19	3	0	6	2	1	0	1	2	4	0	3	3	0	3	3	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	574	621	
Berghofen	22	5	0	1	0	4	1	1	1	6	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	2	3	0	18	47	5	0	1	6	0	11	3	0	4	0	0	3	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	158	174					
Schüren	16	1	0	3	3	3	1	4	7	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2	0	2	4	1	42	3	49	2	4	0	0	15	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	1	7	0	2	6	0	0	0	0	0	0	189	202						
Sölde	9	0	1	0	0	1	1	6	1	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	2	5	0	1	19	0	3	48	10	0	0	7	1	0	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	123	133						
Sölderholz	6	3	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	3	2	1	0	19	0																																								

Umfra^gen Dortmund

Dortmunderinnen und Dortmunder unterwegs 2005 - HAUSHALTSBOGEN



Für eine schnelle und genaue Bearbeitung der Formulare, füllen Sie bitte die Felder mit einem dünnen, schwarzen oder blauen Stift aus und vermeiden Sie Berührungen mit den Rändern. Verwenden Sie bitte Zahlen nach folgendem Muster:

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Die Markierungsfelder füllen Sie bitte so aus:

A	B	C	D	E
<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
1	2	3	4	5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

1. **Wo wohnen Sie?** Bitte Ortsteil eintragen, s. Liste auf der Rückseite!

Ortsteil	Statistischer Bezirk (Schlüssel)

2. **Aus wie vielen Personen besteht Ihr Haushalt (Sie selbst eingeschlossen)?**

1 2 3 4 5 oder mehr

3. **Über wie viele PKW verfügt Ihr Haushalt?**

0 1 2 3 4 oder mehr

4. **Über wie viele verkehrstüchtige Fahrräder verfügt Ihr Haushalt?**

0 1 2 3 4 oder mehr

5. **Über wie viele Motorräder/Mopeds/Mofas/Motorroller verfügt Ihr Haushalt?**

0 1 2 3 4 oder mehr

6. **Über wie viele Zeitkarten für den öffentlichen Nahverkehr (Ticket1000, Ticket2000, BärenTicket, Schoko-Ticket, SemesterTicket etc.) verfügt Ihr Haushalt?**

0 1 2 3 4 oder mehr

7. **Wie viele Minuten benötigen Sie zu Fuß von Ihrer Wohnung aus bis zu den nächstgelegenen Haltestellen der folgenden öffentlichen Verkehrsmittel?**

a) Entfernung zur Bushaltestelle in Minuten Fußweg:

< 3 Minuten
 3 - 5 Minuten
 5 - 10 Minuten
 10 - 15 Minuten
 > 15 Minuten

b) Entfernung zur Bahnhaltestelle in Minuten Fußweg:

< 3 Minuten
 3 - 5 Minuten
 5 - 10 Minuten
 10 - 15 Minuten
 15 - 30 Minuten
 > 30 Minuten

8. **Nutzt ein Mitglied Ihres Haushaltes das Internet für Informationen über ...**

a) **den öffentlichen Verkehr (Fahrpläne, Preise etc.)?**

Ja Nein

b) **den Straßenverkehr (Anfahrtswege, Staus etc.)?**

Ja Nein

Dortmund: Stadtbezirke und Statistische Bezirke -

Stadtbezirk Innenstadt-West
 000 City
 010 Westfalenhalle
 020 Dorstfelder Brücke
 030 Dorstfeld

Stadtbezirk Innenstadt-Nord
 040 Hafen
 050 Nordmarkt
 060 Borsigplatz

Stadtbezirk Innenstadt-Ost
 070 Kaiserbrunnen
 080 Westfalendamm
 090 Ruhrallee

Stadtbezirk Eving
 110 Brechten
 120 Eving
 130 Holthausen
 140 Lindenhorst

Stadtbezirk Scharnhorst
 210 Derne
 220 Hostedde
 230 Kirchnerne
 240 Kurl-Husen
 250 Lanstrop
 260 Alt-Scharnhorst
 270 Scharnhorst-Ost

Stadtbezirk Brackel
 310 Asseln
 320 Brackel
 330 Wambel
 340 Wickede

Stadtbezirk Aplerbeck
 410 Aplerbeck
 420 Berghofen
 430 Schüren
 440 Sölde
 450 Sölderholz



Stadtbezirk Hörde
 510 Benninghofen
 520 Hachenei
 530 Hörde
 540 Holzen
 550 Syburg
 560 Wellinghofen
 570 Wichlinghofen

Stadtbezirk Hombruch
 610 Barop
 620 Bittermark
 630 Brüninghausen
 640 Eichlinghofen
 650 Hombruch
 660 Persebeck-Kruckel-Schnee
 670 Kirchhörde-Löttringhausen
 680 Rombergpark-Lückleberg
 690 Menglinghausen

Stadtbezirk Lütgendortmund
 710 Bövinghausen
 720 Kley
 730 Lütgendortmund
 740 Marten
 750 Oespel
 760 Westrich

Stadtbezirk Huckarde
 810 Deusen
 820 Huckarde
 830 Jungferntal-Rahm
 840 Kirchlinde

Stadtbezirk Mengede
 910 Bodelschwingh
 920 Mengede
 930 Nette
 940 Oestrich
 950 Schwinghausen
 960 Westerfide

Umfra^gen Dortmund

Dortmunderinnen und Dortmunder unterwegs 2005 - PERSONENBOGEN

1. **Geschlecht:** Weiblich Männlich
2. **Alter** (Geburtsjahr eintragen):
3. **Staatsangehörigkeit:** Deutsche/Deutscher Ausländerin/Ausländer
4. **Erwerbstätigkeit** (bitte nur eine Nennung!):
- Vollzeit erwerbstätig (35 und mehr Wochenstunden)
 - Teilzeit erwerbstätig, 18 bis 35 Wochenstunden
 - Teilzeit erwerbstätig, unter 18 Wochenstunden
 - Geringfügig erwerbstätig (400 Euro)
 - Auszubildende/Auszubildener
 - Schülerin/Schüler
 - Studentin/Student
 - zurzeit arbeitslos
 - Vorübergehend freigestellt (z. B. Mutterschafts-/Erziehungsurlaub)
 - Hausfrau/Hausmann
 - Rentner(in) / Pensionär(in)
 - Wehr- oder Zivildienstleistender
 - Anderes

5. **Wie oft können Sie über ein Auto verfügen?** Jederzeit Gelegentlich Ausnahmsweise Gar nicht

6. **Bitte geben Sie an, wie häufig Sie in der Regel die folgenden Verkehrsmittel benutzen.**

	(fast) täglich	an einem bis 3 Tage pro Woche	an einem bis 3 Tage pro Monat	seltener	(fast) nie
Auto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahrrad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bus oder Bahn in Dortmund und Umgebung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bahn auf längeren Strecken (IC, ICE)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bike & Ride / Park & Ride	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

7. **Welche Fahrkartenart nutzen Sie überwiegend, wenn Sie Bus oder Bahn fahren?**

- Einzelticket
- 4erTicket
- TagesTicket
- 7TageTicket
- Übertragbare Monatskarte (Ticket2000)
- Persönliche Monatskarte (SchokoTicket, YoungTicket, Ticket1000, Ticket2000, BärenTicket)
- FirmenTicket / SemesterTicket
- Anderes
- Weiß nicht
- Fahre nie mit öffentlichen Verkehrsmitteln

8. **Sind Sie durch gesundheitliche Probleme in Ihrer Mobilität eingeschränkt?**

- Nein
- Ja, und zwar (alles Zutreffende auswählen)
 - Als Autofahrerin/Autofahrer
 - Als Mitfahrerin/Mitfahrer im Auto
 - Bei der Benutzung von Bus und Bahn
 - Als Fahrradfahrerin/Fahrradfahrer
 - Als Fußgängerin/Fußgänger

Angaben für Dienstag, 13.09.2005

Ich bin nicht in Dortmund gewesen. Ich habe meine Wohnung nicht verlassen.

Bitte auch in diesen Fällen noch die Rückseite (Fragen 9 - 16) ausfüllen!

Wo war der **Ausgangspunkt** Ihres ersten Weges?

- Zu Hause
 Woanders



Ortsteil bzw. Stadt

_____|_____|_____|_____|

Statistischer Bezirk (Schlüssel)

ERSTER WEG

START?

_____|_____|:_____|_____| Uhr

ZWECK / ZIEL?

- Arbeitsplatz
- Dienstlich/Geschäftlich
- Ausbildung/Schule
- Einkauf
- Private Erledigung
- Holen/Bringen v. Personen
- Kindergarten/Kita
- Begleitung Erwachsener
- Freizeitaktivität
- Nach Hause
- Sonstiges

VERKEHRSMITTEL?

- Zu Fuß
- Fahrrad
- Moped, Mofa
- Motorrad
- Pkw als Fahrer(in)
- Pkw als Mitfahrer(in)
- Linienbus/Stadtbus
- U-Bahn/Straßenbahn
- S-Bahn/Nahverkehrszug
- Anderes Verkehrsmittel

PERSONEN?

Alleine, oder:
 _____ Anzahl der Begleiter

ORTSTEIL?

- Zu Hause, oder

 Ortsteil bzw. Stadt

_____|_____|_____|_____|
 Statistischer Bezirk (Schlüssel)

ENTFERNUNG?

_____|_____|_____| km

ANKUNFT?

_____|_____|:_____|_____| Uhr

WEITERE WEGE?

- Ja (weiter mit Zweiter Weg)
- Nein (Ende Wegeprotokoll)

ZWEITER WEG

START?

_____|_____|:_____|_____| Uhr

ZWECK / ZIEL?

- Arbeitsplatz
- Dienstlich/Geschäftlich
- Ausbildung/Schule
- Einkauf
- Private Erledigung
- Holen/Bringen v. Personen
- Kindergarten/Kita
- Begleitung Erwachsener
- Freizeitaktivität
- Nach Hause
- Sonstiges

VERKEHRSMITTEL?

- Zu Fuß
- Fahrrad
- Moped, Mofa
- Motorrad
- Pkw als Fahrer(in)
- Pkw als Mitfahrer(in)
- Linienbus/Stadtbus
- U-Bahn/Straßenbahn
- S-Bahn/Nahverkehrszug
- Anderes Verkehrsmittel

PERSONEN?

Alleine, oder:
 _____ Anzahl der Begleiter

ORTSTEIL?

- Zu Hause, oder

 Ortsteil bzw. Stadt

_____|_____|_____|_____|
 Statistischer Bezirk (Schlüssel)

ENTFERNUNG?

_____|_____|_____| km

ANKUNFT?

_____|_____|:_____|_____| Uhr

WEITERE WEGE?

- Ja (weiter mit Dritter Weg)
- Nein (Ende Wegeprotokoll)

DRITTER WEG

START?

_____|_____|:_____|_____| Uhr

ZWECK / ZIEL?

- Arbeitsplatz
- Dienstlich/Geschäftlich
- Ausbildung/Schule
- Einkauf
- Private Erledigung
- Holen/Bringen v. Personen
- Kindergarten/Kita
- Begleitung Erwachsener
- Freizeitaktivität
- Nach Hause
- Sonstiges

VERKEHRSMITTEL?

- Zu Fuß
- Fahrrad
- Moped, Mofa
- Motorrad
- Pkw als Fahrer(in)
- Pkw als Mitfahrer(in)
- Linienbus/Stadtbus
- U-Bahn/Straßenbahn
- S-Bahn/Nahverkehrszug
- Anderes Verkehrsmittel

PERSONEN?

Alleine, oder:
 _____ Anzahl der Begleiter

ORTSTEIL?

- Zu Hause, oder

 Ortsteil bzw. Stadt

_____|_____|_____|_____|
 Statistischer Bezirk (Schlüssel)

ENTFERNUNG?

_____|_____|_____| km

ANKUNFT?

_____|_____|:_____|_____| Uhr

WEITERE WEGE?

- Ja (weiter mit Vierter Weg)
- Nein (Ende Wegeprotokoll)

Um wieviel **Uhr** haben Sie den Weg begonnen (ggf. runden)?

Zu welchem **Zweck** bzw. **Ziel** haben Sie den Weg unternommen?

Bitte nur eine Nennung!

Welche **Verkehrsmittel** haben Sie im Verlauf dieses Weges alle benutzt?

Falls Sie mehrere genutzt haben, geben Sie bitte alle an!

Mit wie vielen **Personen** haben Sie den Weg gemeinsam zurückgelegt?

Wo lag dieses Ziel? Bitte geben Sie den **Ortsteil** so genau wie möglich an!

Wie groß war die **Entfernung** ungefähr?

Um wieviel **Uhr** sind Sie dort angekommen?

Haben Sie von dort aus einen **weiteren Weg** unternommen?

- Bitte alle Wege des ganzen Tages eintragen.
- Hin- und Rückwege sind dabei zwei Wege.
- Auch Fußwege und kurze Wege sind wichtig.
- Beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln auf dem Weg zu Ihrem Ziel (z. B. vom Bus in die U-Bahn oder vom Auto in die S-Bahn) bleibt es ein Weg.
- Bitte geben Sie zu jedem Weg alle genutzten Verkehrsmittel an.
- Bitte die Rückwege nicht vergessen!

VIERTER WEG

START?
 : Uhr

ZWECK / ZIEL?

- Arbeitsplatz
- Dienstlich/Geschäftlich
- Ausbildung/Schule
- Einkauf
- Private Erledigung
- Holen/Bringen v. Personen
- Kindergarten/Kita
- Begleitung Erwachsener
- Freizeitaktivität
- Nach Hause
- Sonstiges

VERKEHRSMITTEL?

- Zu Fuß
- Fahrrad
- Moped, Mofa
- Motorrad
- Pkw als Fahrer(in)
- Pkw als Mitfahrer(in)
- Linienbus/Stadtbus
- U-Bahn/Straßenbahn
- S-Bahn/Nahverkehrszug
- Anderes Verkehrsmittel

PERSONEN?

Alleine, oder:

Anzahl der Begleiter

ORTSTEIL?

Zu Hause, oder

Ortsteil bzw. Stadt

: : :

Statistischer Bezirk (Schlüssel)

ENTFERNUNG?

: : km

ANKUNFT?

: Uhr

WEITERE WEGE?

- Ja (weiter mit Fünfter Weg)
- Nein (Ende Wegeprotokoll)

FÜNFTER WEG

START?
 : Uhr

ZWECK / ZIEL?

- Arbeitsplatz
- Dienstlich/Geschäftlich
- Ausbildung/Schule
- Einkauf
- Private Erledigung
- Holen/Bringen v. Personen
- Kindergarten/Kita
- Begleitung Erwachsener
- Freizeitaktivität
- Nach Hause
- Sonstiges

VERKEHRSMITTEL?

- Zu Fuß
- Fahrrad
- Moped, Mofa
- Motorrad
- Pkw als Fahrer(in)
- Pkw als Mitfahrer(in)
- Linienbus/Stadtbus
- U-Bahn/Straßenbahn
- S-Bahn/Nahverkehrszug
- Anderes Verkehrsmittel

PERSONEN?

Alleine, oder:

Anzahl der Begleiter

ORTSTEIL?

Zu Hause, oder

Ortsteil bzw. Stadt

: : :

Statistischer Bezirk (Schlüssel)

ENTFERNUNG?

: : km

ANKUNFT?

: Uhr

WEITERE WEGE?

- Ja (weiter mit Sechster Weg)
- Nein (Ende Wegeprotokoll)

SECHSTER WEG

START?
 : Uhr

ZWECK / ZIEL?

- Arbeitsplatz
- Dienstlich/Geschäftlich
- Ausbildung/Schule
- Einkauf
- Private Erledigung
- Holen/Bringen v. Personen
- Kindergarten/Kita
- Begleitung Erwachsener
- Freizeitaktivität
- Nach Hause
- Sonstiges

VERKEHRSMITTEL?

- Zu Fuß
- Fahrrad
- Moped, Mofa
- Motorrad
- Pkw als Fahrer(in)
- Pkw als Mitfahrer(in)
- Linienbus/Stadtbus
- U-Bahn/Straßenbahn
- S-Bahn/Nahverkehrszug
- Anderes Verkehrsmittel

PERSONEN?

Alleine, oder:

Anzahl der Begleiter

ORTSTEIL?

Zu Hause, oder

Ortsteil bzw. Stadt

: : :

Statistischer Bezirk (Schlüssel)

ENTFERNUNG?

: : km

ANKUNFT?

: Uhr

WEITERE WEGE?

- Ja (weiter mit Siebter Weg)
- Nein (Ende Wegeprotokoll)

SIEBTER WEG

START?
 : Uhr

ZWECK / ZIEL?

- Arbeitsplatz
- Dienstlich/Geschäftlich
- Ausbildung/Schule
- Einkauf
- Private Erledigung
- Holen/Bringen v. Personen
- Kindergarten/Kita
- Begleitung Erwachsener
- Freizeitaktivität
- Nach Hause
- Sonstiges

VERKEHRSMITTEL?

- Zu Fuß
- Fahrrad
- Moped, Mofa
- Motorrad
- Pkw als Fahrer(in)
- Pkw als Mitfahrer(in)
- Linienbus/Stadtbus
- U-Bahn/Straßenbahn
- S-Bahn/Nahverkehrszug
- Anderes Verkehrsmittel

PERSONEN?

Alleine, oder:

Anzahl der Begleiter

ORTSTEIL?

Zu Hause, oder

Ortsteil bzw. Stadt

: : :

Statistischer Bezirk (Schlüssel)

ENTFERNUNG?

: : km

ANKUNFT?

: Uhr

WEITERE WEGE?

- Ja (Anzahl der Wege)
- Nein (Ende Wegeprotokoll)

Dortmund will im Jahr 2006 den Interessen und Bedürfnissen der Fahrradfahrer besondere Aufmerksamkeit schenken. Deswegen abschließend einige Fragen zu diesem Thema.

9. Besitzen Sie zurzeit ein verkehrstüchtiges Fahrrad?

Nein

Ja

↳ Wenn nein: weiter mit Frage 15.

↳ Wenn ja, Anzahl: ⇒ Weiter mit Frage 10.

10. Zu welchen Zwecken nutzen Sie hauptsächlich Ihr Fahrrad? (Maximal 3 Angaben)

Von/Zur Arbeit

Holen/Bringen/Begleiten von Personen

Dienstlich/Geschäftlich

Wege zu Sport-/Freizeitaktivitäten

Von/Zur Ausbildung/Schule

Von und zur Haltestelle (Bike & Ride)

Zum Einkauf

Ausflüge/Radtouren

Für private Erledigungen

Sonstiges (bitte notieren): _____

Diese Felder bitte nicht beschriften!

1 2 3 4 5 6 7 8 9

11. Welche Entfernung legen Sie dabei in der Regel zurück (Hinweg + Rückweg, ohne Berücksichtigung von Ausflügen/Radtouren)? (Nur eine Nennung)

Bis 3 km

3 bis 5 km

5 bis 10 km

Mehr als 10 km

12. Wo und zu welchem Preis haben Sie Ihr hauptsächlich benutztes Fahrrad gekauft?

Wo gekauft?

Fachhandel

Kaufhaus

Baumarkt/Discounter

Privat (gebraucht)

Zu welchem Preis?

Unter 100 Euro

100 bis 300 Euro

300 bis 500 Euro

Über 500 Euro

13. Wo steht dieses Fahrrad hauptsächlich über Nacht? (Nur eine Nennung)

Im Haus/In der Garage

In geschlossenem Raum entfernt vom Haus

Vor dem Haus/Auf der Straße

Unterschiedlich

Innenhof/Garten

Woanders

14. Wie gut ist das Fahrrad von diesem üblichen Stellplatz aus auf die Straße zu bekommen?

Leicht

Etwas umständlich

Sehr umständlich

Unterschiedlich

15. Wie beurteilen Sie insgesamt die Bedingungen für's Radfahren in Dortmund? Vergeben Sie bitte eine Schulnote.

Sehr gut

Gut

Befriedigend

Ausreichend

Mangelhaft

Ungenügend

16. Wie wichtig sind Ihrer Meinung nach die folgenden Aufgaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Dortmund?

	Sehr wichtig	Eher wichtig	Teils/teils	Eher nicht so wichtig	Überhaupt nicht wichtig
Instandhaltung/Instandsetzung der Straßen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Neubau von Entlastungsstraßen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mehr Parkplätze in der Innenstadt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mehr Parkplätze in Wohngebieten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bessere Lenkung der Verkehrsströme	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ausbau des Stadtbahnnetzes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ausbau des Busnetzes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pünktlichkeit von Bussen und Bahnen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Besseres Angebot für Radfahrer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Besseres Angebot für Fußgänger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Persönliche Beratung zur Mobilität	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>