

## **Haushaltsbefragung 2013 zum Mobilitätsverhalten der Dortmunder Bevölkerung**

**Ergebnisbericht vom 23.04.2014**

**für die Stadt Dortmund**

Omnitrend GmbH

Seeburgstraße 100, D-04103 Leipzig, Tel. +49 –(0)341/91 35-300, Fax +49 - (0)341/9135 107  
[www.omnitrend.de](http://www.omnitrend.de)

Geschäftsführer: Jochen Heller, Alexander Probst, Ronny Wetterling

Sitz der Gesellschaft: Leipzig, HRB 28786 Amtsgericht Leipzig

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Ergebnisse</b> .....	<b>10</b>
3.1	Generelles Mobilitätsverhalten .....	10
3.1.1	Generelle Verkehrsmittelnutzung und -verfügbarkeit .....	10
3.1.2	ÖPNV-Nutzung .....	15
3.1.3	Fahrradnutzung.....	20
3.2	Mobilitätsverhalten an einem durchschnittlichen Werktag .....	28
3.2.1	Mobilität am Stichtag und Modal Split.....	29
3.2.2	Wegdauer und Entfernungen.....	42
3.3	Quellen und Ziele.....	48
3.4	Fortschreibung und Vergleichbarkeit.....	50
3.4.1	Wichtigste Mobilitätskennziffern.....	51
3.4.2	Fahrrad-Nutzung .....	53
3.4.3	Pkw-Nutzung.....	54
3.4.4	ÖPNV-Nutzung .....	54
3.5	Soziodemographie.....	55
<b>4</b>	<b>Methodennachweis</b> .....	<b>63</b>
4.1	Methodik der Durchführung .....	63
4.2	Ausschöpfung .....	64
4.3	Gewichtungsverfahren.....	65
4.3.1	Schritt 1: Personengewicht .....	65
4.3.2	Schritt 2: Haushaltsgewicht unter Berücksichtigung der Personengewichte.....	66
4.4	Stichprobenstruktur.....	67
4.5	Definitionen.....	68
4.5.1	Begriffe und Klassifikationen.....	68
4.5.2	Ermittlung des genutzten Hauptverkehrsmittels .....	71
4.5.3	Berechnung der Entfernungen und Geschwindigkeiten .....	72
4.5.4	Berechnung des Wetterindex.....	73

## Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Soll-/Ist-Verteilung der Stichprobe nach Stadtbezirk (Personen).....	6
Tab. 2	Nutzungshäufigkeit Pkw als Fahrer oder Mitfahrer nach Alter und Geschlecht.....	11
Tab. 3	Nutzungshäufigkeit Fernverkehr nach Alter und Geschlecht.....	11
Tab. 4	Anzahl Pkw, Krad und Fahrrad im Haushalt nach Haushaltsgröße.....	12
Tab. 5	Anzahl Pkw im Haushalt und Pkw-Dichte nach Stadtbezirk.....	13
Tab. 6	Gehzeit zur Bushaltestelle nach Stadtbezirk.....	13
Tab. 7	Gehzeit zur Stadtbahn/Straßenbahn nach Stadtbezirk.....	14
Tab. 8	Gehzeit zu S-Bahn, Nah-/Fernzug nach Stadtbezirk.....	14
Tab. 9	Nutzungshäufigkeit des ÖPNV in Dortmund nach Stadtbezirk.....	16
Tab. 10	Nutzungshäufigkeit des ÖPNV in Dortmund nach Anzahl Pkw im Haushalt und Pkw-Dichte.....	16
Tab. 11	Normalerweise genutzter Fahrschein nach Nutzungshäufigkeit des ÖPNV in Dortmund.....	17
Tab. 12	Normalerweise genutzter Fahrschein nach Alter und Geschlecht.....	17
Tab. 13	Normalerweise genutzter Fahrschein nach Stadtbezirk.....	18
Tab. 14	Anzahl Zeitkarten im Haushalt nach Haushaltsgröße.....	18
Tab. 15	Anzahl Zeitkarten im Haushalt nach Stadtbezirk.....	19
Tab. 16	Nutzungshäufigkeit Fahrrad nach Stadtbezirk.....	21
Tab. 17	Nutzungshäufigkeit Fahrrad nach Anzahl Pkw im Haushalt.....	21
Tab. 18	Stellplatz für Fahrrad am Wohnort nach Stadtbezirk.....	22
Tab. 19	Beurteilung der Bedingungen für das Fahrradfahren nach Stadtbezirk.....	23
Tab. 20	Beurteilung der Bedingungen für das Fahrradfahren nach Nutzungshäufigkeit Pkw.....	24
Tab. 21	Beurteilung der Bedingungen für das Fahrradfahren nach Nutzungshäufigkeit Fahrrad.....	24
Tab. 22	Kenntnis und Nutzung Fahrradverleihsystem nach Stadtbezirk.....	26
Tab. 23	Kenntnis und Nutzung Fahrradverleihsystem nach Nutzungshäufigkeit Pkw.....	26
Tab. 24	Kenntnis und Nutzung Fahrradverleihsystem nach Nutzungshäufigkeit Fahrrad.....	26
Tab. 25	Kenntnis und Nutzung Fahrradverleihsystem nach Anzahl Fahrräder im Haushalt.....	27
Tab. 26	Mobilitätsverhalten.....	28
Tab. 27	Mobilität am Stichtag nach Stadtbezirk.....	29
Tab. 28	Grund für Immobilität am Stichtag nach Alter, Geschlecht und Mobilitätseinschränkung.....	31
Tab. 29	Anzahl Wege pro Person nach Stadtbezirk.....	32
Tab. 30	Anzahl Wege pro Person nach Alter, Geschlecht und Mobilitätseinschränkung.....	33
Tab. 31	Verkehrsmittelwahl nach Wegzweck.....	37
Tab. 32	Verkehrsmittelwahl nach Wetterindex.....	37
Tab. 33	Fahrzeugbesetzungsgrad nach Wegzweck.....	40
Tab. 34	Fahrzeugbesetzungsgrad nach räumlicher Verkehrsart.....	40
Tab. 35	Wegdauer nach Wegzweck.....	42
Tab. 36	Wegdauer nach räumlicher Verkehrsart.....	43
Tab. 37	Wegentfernung nach Wegzweck.....	44
Tab. 38	Wegentfernung nach räumlicher Verkehrsart.....	45
Tab. 39	Durchschnittliche Geschwindigkeiten nach genutzten Verkehrsmitteln.....	47
Tab. 40	Durchschnittliche Geschwindigkeiten nach Weglänge.....	47
Tab. 41	Durchschnittliche Geschwindigkeiten nach Verkehrsart.....	47

Tab. 42	Ziele der Wege nach Stadtbezirk (Quellen der Wege).....	48
Tab. 43	Quellen und Ziele der Wege.....	49
Tab. 44	Rahmenbedingungen im Zeitvergleich.....	50
Tab. 45	Wichtigste Mobilitätskennziffern für die Stadt Dortmund im Jahresvergleich.....	51
Tab. 46	Modal Split - Vergleich mit angepasstem Fußweg-Anteil.....	51
Tab. 47	Mobilitätskennziffern bei angepasster Stichprobenstruktur.....	52
Tab. 48	Modal Split differenziert nach Alltags- und Freizeitwegen.....	52
Tab. 49	Wichtigste Kennziffern zur Fahrrad-Nutzung im Jahresvergleich.....	53
Tab. 50	Wichtigste Kennziffern zur Pkw-Nutzung im Jahresvergleich.....	54
Tab. 51	Wichtigste Kennziffern zur ÖPNV-Nutzung im Jahresvergleich.....	54
Tab. 52	Haushaltsgröße nach Stadtbezirk.....	55
Tab. 53	Alter nach Stadtbezirk.....	55
Tab. 54	Mobilitätseinschränkung nach Stadtbezirk.....	56
Tab. 55	Höchster Schulabschluss nach Stadtbezirk.....	56
Tab. 56	Höchste Berufsausbildung nach Stadtbezirk.....	57
Tab. 57	Arbeits-Wochenstunden nach Tätigkeit.....	58
Tab. 58	Deutsche Staatsangehörigkeit nach Stadtbezirk.....	58
Tab. 59	Pkw-Führerscheinbesitz nach Geschlecht, Alter und Stadtbezirk.....	59
Tab. 60	Motorrad-Führerscheinbesitz nach Geschlecht, Alter und Stadtbezirk.....	60
Tab. 61	Moped/Motorroller-Führerscheinbesitz nach Geschlecht, Alter und Stadtbezirk.....	61
Tab. 62	Genereller Führerscheinbesitz nach Geschlecht, Alter und Stadtbezirk.....	62
Tab. 63	Rücklauf.....	64
Tab. 64	Stichprobenstruktur.....	67
Tab. 65	Klassifikation der Tätigkeit.....	68
Tab. 66	Klassifikation der Wegzwecke.....	69
Tab. 67	Klassifikation der Fahrkartenarten.....	69
Tab. 68	Klassifikation Räumliche Verkehrsart.....	70
Tab. 69	Klassifikation Ziele der Wege (Tab. 43).....	71
Tab. 70	Klassifikation der Hauptverkehrsmittel.....	71
Tab. 71	Festlegung der plausiblen Geschwindigkeiten.....	72
Tab. 72	Festlegung der Wertigkeiten der Wettermerkmale.....	73
Tab. 73	Einteilung des Wetterindex.....	73

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Generelle Verkehrsmittelnutzung (Selbsteinschätzung) .....	10
Abb. 2	Anzahl Pkw, Krad und Fahrrad im Haushalt.....	12
Abb. 3	Nutzungshäufigkeit des ÖPNV in Dortmund nach Alter und Geschlecht.....	15
Abb. 4	Normalerweise genutzter Fahrschein .....	17
Abb. 5	Nutzungshäufigkeit Fahrrad nach Alter und Geschlecht .....	20
Abb. 6	Beurteilung der Bedingungen für das Fahrradfahren nach Alter und Geschlecht.....	23
Abb. 7	Kenntnis und Nutzung Fahrradverleihsystem nach Alter und Geschlecht .....	25
Abb. 8	Mobilitätskennziffern nach Geschlecht .....	29
Abb. 9	Mobilität am Stichtag nach Alter, Geschlecht und Mobilitätseinschränkung .....	30
Abb. 10	Verkehrsmittelwahl nach Stadtbezirk (Wohnort) .....	31
Abb. 11	Anteile der genutzten Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen (Verkehrsmittelwahl bzw. Verkehrsaufkommen) und der zurückgelegten Entfernung (Verkehrsleistung).....	34
Abb. 12	Verkehrsmittelwahl nach Alter, Geschlecht, Mobilitätseinschränkung und Staatsbürgerschaft.....	35
Abb. 13	Verkehrsmittelwahl nach Tätigkeit (1) .....	36
Abb. 14	Verkehrsmittelwahl nach Tätigkeit (2) .....	36
Abb. 15	Verkehrsmittelwahl nach Anzahl Pkw im Haushalt .....	38
Abb. 16	Verkehrsmittelwahl nach räumlicher Verkehrsart.....	39
Abb. 17	Wege nach Stunde, in welcher der Weg überwiegend stattgefunden hat (Tagesganglinie) .....	41
Abb. 18	Wegdauer nach genutzten Verkehrsmittel .....	42
Abb. 19	Aufenthaltsdauer im Verkehr am Stichtag (min/Person) nach Alter, Geschlecht und Mobilitätseinschränkung .....	43
Abb. 20	Wegentfernung nach genutzten Verkehrsmittel .....	44
Abb. 21	Gesamtkilometer am Stichtag pro Person nach Alter, Geschlecht und Mobilitätseinschränkung .....	46
Abb. 22	Tätigkeit (kategorisiert) nach Alter und Geschlecht.....	57

## 1 Einleitung

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

Die Grundgesamtheit stellt die Wohnbevölkerung in Dortmund dar. Die Stichprobenziehung erfolgte auf Grundlage der gelieferten Adressen aus dem Einwohnermeldeamt. Die Stichprobe wurde disproportional nach Stadtbezirk geschichtet:

**Tab. 1 Soll-/Ist-Verteilung der Stichprobe nach Stadtbezirk (Personen)**

Stadtbezirk	SOLL	IST
Innenstadt-West	610	658
Innenstadt-Nord	620	659
Innenstadt-Ost	630	802
Eving	500	557
Scharnhorst	520	589
Brackel	630	755
Aplerbeck	650	766
Hörde	620	691
Hombruch	660	848
Lütgendortmund	560	604
Huckarde	500	551
Mengede	500	549
<b>Gesamt</b>	<b>7000</b>	<b>8029</b>

Es fand außerdem ein Zeitvergleich mit Ergebnissen einer Haushaltsbefragung („Dortmunderinnen und Dortmunder Unterwegs, Ergebnisse einer Befragung von Dortmunder Haushalten zu Mobilität und Mobilitätsverhalten, September 2005“) aus dem Jahr 2005 statt. Diese wurde im Auftrag des Stadtplanungsamtes/Abt. Verkehrsplanung vom Amt für Statistik und Wahlen im September 2005 durchgeführt.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass aufgrund von methodischen Abweichungen zwischen der früheren und der aktuellen Befragung ein Vergleich der Werte nur bedingt möglich ist.

Soweit nicht anders aufgeführt, sind alle Werte in den nachstehenden Tabellen und Abbildungen gewichtet. Summen größer oder kleiner 100% entstehen durch Rundungen der Nachkommastellen.

## 2 Zusammenfassung

### Generelle Verkehrsmittelnutzung und -verfügbarkeit

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

Fast jeder dritte Dortmunder fährt an mindestens 4 Tagen pro Woche mit dem ÖPNV (siehe Abb. 1). Ein Grund dafür ist die gute Erreichbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel: 71% der Einwohner Dortmunds können innerhalb von 5 Gehminuten eine Bushaltestelle erreichen. Im Stadtteil Eving haben die Bewohner nach eigener Einschätzung die längste Gehzeit. Aber auch hier gelangen 63% innerhalb von 5 Minuten zu einer Bushaltestelle (siehe Tab. 6). Im Durchschnitt sind innerhalb von 12 Minuten eine Stadtbahnhaltestelle und in knapp 17 Minuten eine S-Bahn- oder Regionalbahnhaltestelle erreichbar (siehe Tab. 7 und Tab. 8).

Das Auto wird von der Hälfte der Dortmunder an mindestens 4 Tagen pro Woche genutzt (siehe Abb. 1). Nur 29% der Dortmunder Haushalte gaben an, kein Auto zu besitzen, in der Innenstadt-Nord sind es jedoch über die Hälfte der Haushalte. In Aplerbeck haben dagegen nur 14% keinen Pkw (siehe Tab. 5).

Das Fahrrad wird von 59% der Dortmunder genutzt. 29% bewegen sich mindestens an einem Tag pro Woche mit dem Fahrrad fort (siehe Abb. 1).

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

### Generelle ÖPNV-Nutzung

Insbesondere von Schülern und Studenten wird der öffentliche Nahverkehr sehr häufig genutzt. Rund 70% der 10-24-Jährigen fahren an mindesten 4 Tagen pro Woche damit (siehe Abb. 3).

In Stadtbezirken mit einem besonders dichten Nahverkehrsangebot wird dieser auch deutlich häufiger genutzt. Mehr als jeder zweite Bewohner in der Innenstadt-Nord und Innenstadt-West nutzt an mindestens einem Tag pro Woche den ÖPNV. Dagegen fahren in Aplerbeck nur 34% der Bewohner so häufig (siehe Tab. 9).

Je mehr Fahrzeuge im Haushalt zur Verfügung stehen, desto geringer wird die Nutzungshäufigkeit des ÖPNV. In Haushalten mit zwei und mehr Pkw beträgt der Nichtnutzeranteil mindestens 30%. Personen in Pkw-freien Haushalten fahren zu 77% zumindest einmal wöchentlich mit dem ÖPNV (siehe Tab. 10).

45% der ÖPNV-Nutzer besitzen eine Zeitkarte. Der Anteil der Zeitkartennutzer ist in der Altersgruppe der 18-24-Jährigen mit 83% am höchsten (siehe Tab. 12).

### Generelle Fahrrad-Nutzung

Besonders häufig wird das Fahrrad von den jüngeren Befragten genutzt. 59% der 6-9-Jährigen fahren mindestens wöchentlich und bei den 10-17-Jährigen sind es 49%. Frauen nutzen das Fahrrad seltener als Männer (siehe Abb. 5). Überdurchschnittlich häufig ist das Fahrrad in den Stadtbezirken Innenstadt-West, Innenstadt-Ost und Mengede in Gebrauch. In diesen Stadtbezirken fährt fast jeder sechste Bewohner an mindestens 4 Tagen in der Woche mit dem Fahrrad (siehe Tab. 16).

Die Bedingungen für das Fahrradfahren im Stadtgebiet von Dortmund werden auf einer Skala von 1 (sehr gut) bis 6 (ungenügend) im Durchschnitt mit 3,2 bewertet. Dies entspricht der Schulnote „befriedigend“. Für 11% der Befragten sind die Bedingungen mangelhaft bzw. ungenügend. Ein Zusammenhang zwischen der Nutzungshäufigkeit in den einzelnen Stadtbezirken und der Beurteilung der Bedingungen kann jedoch nicht festgestellt werden. So erhält Scharnhorst trotz einer unterdurchschnittlichen Nutzung die positivste Bewertung (siehe Abb. 6 und Tab. 19). Im Vergleich zu den Ergebnissen aus der Untersuchung 2005 haben sich die Bedingungen für das Radfahren in der Wahrnehmung der Bevölkerung verbessert.

78% derjenigen, die ein Fahrrad und/oder Elektrofahrrad haben, stellen es innerhalb eines geschlossenen Gebäudes ab (siehe Tab. 18).

Jedem zweiten Dortmunder sind die Fahrradverleihsysteme bekannt. Bisher haben diese rund 2% der Befragten genutzt. Am bekanntesten sind die Fahrradverleihsysteme in der Altersgruppe der 25 bis 44-Jährigen. 59% kennen diese und davon haben 4% diese bereits genutzt (siehe Abb. 7).

### **Mobilität am Stichtag und Verkehrsmittelwahl**

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

Insgesamt waren 80% der Befragten am Stichtag in Dortmund unterwegs, 8% waren zwar außer Haus, hatten jedoch keine Wege in Dortmund. Jeder Einwohner legt durchschnittlich 2,9 Wege zurück. Bezogen auf die mobilen Personen sind es 3,6 Wege pro Tag (siehe Tab. 26). Personen mit Pflichtwegen, d.h. vor allem Schüler, Studenten und Erwerbstätige legen tendenziell mehr Wege zurück als andere Personengruppen. Mit zunehmendem Alter nimmt die Mobilität ab (Tab. 30).

27% aller Wege werden zu Fuß, 6% mit dem Fahrrad, 35% mit dem Auto als Fahrer bzw. 11% als Mitfahrer, und 20% mit öffentlichen Verkehrsmitteln (darunter 8% U-Bahn/Straßenbahn/Stadtbahn, 7% Bus und 5% Schienenpersonennahverkehr) zurückgelegt (siehe Tab. 26).

Bei den Altersgruppen zeigt sich für die unter 10-Jährigen ein hoher Anteil an Fußwegen (0-5: 35%; 6-9: 48%) und an Mitfahrten im Pkw. Kleinkinder legen über die Hälfte ihrer Wege im Auto zurück. Personen im Alter von 10 bis 24 Jahre nutzen den öffentlichen Verkehr mit rund 45% mehr als doppelt so stark als im Bevölkerungsdurchschnitt. Ab einem Alter von 25 Jahren bis Mitte 60 dominiert das Auto als Verkehrsmittel. Dies geht vor allem zu Lasten des öffentlichen Verkehrs (z.B.: 45 bis 64-Jährige: MIV als Fahrer: 50%; ÖV: 14%). Senioren ab 65 Jahre weisen einen überdurchschnittlichen Fußwege-Anteil auf (65 bis 75 Jahre: 35%, ab 76 Jahre: 39%). Frauen sind mit einem Anteil von 30% Fußwegen häufiger zu Fuß unterwegs als Männer mit 23%. Ausländer gehen mit 33% überdurchschnittlich oft zu Fuß, nutzen häufiger öffentliche Verkehrsmittel (25%) und fahren weniger mit dem Rad (3%). Mobilitätseingeschränkte Personen gehen mehr zu Fuß und sind häufiger Mitfahrer im Auto (siehe Abb. 12).

Relativ häufiger als in allen übrigen Stadtbezirken sind die Befragten aus dem Stadtbezirk Innenstadt-Nord zu Fuß (36%) und mit dem ÖV (29%) unterwegs. Überdurchschnittliche ÖV-Anteile weisen auch die Bewohner in Scharnhorst (24%) und Huckarde (26%) auf. In Aplerbeck wird besonders häufig das Auto genutzt (MIV als Fahrer: 45%; MIV als Mitfahrer: 13%). Auch in Scharnhorst, Lütgendortmund und Brackel findet mehr als jede zweite Fahrt mit dem Auto statt. Überdurchschnittliche Fußwege- und Radanteile weisen die drei Innenstadt-Bezirke auf (siehe Abb. 10).

Arbeitswege werden vorrangig mit dem Pkw zurückgelegt (MIV als Fahrer: 55%). Auf dem Weg zum Ausbildungsort dominiert hingegen mit 53% der ÖV. Auf Freizeitwegen werden mit 8% überdurchschnittlich oft das Fahrrad, aber vor allem die eigenen Füße (40%) genutzt. Zum Einkaufen gehen die Dortmunder vorrangig zu Fuß (37%) oder nutzen das Auto (36% Fahrer, 11% Mitfahrer - siehe Tab. 31).

Neben dem Alter ist der Pkw-Besitz das Merkmal mit dem stärksten Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. In Haushalten ohne Pkw werden 46% der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, 39% der Wege zu Fuß und 9% mit dem Rad zurückgelegt. Befindet sich ein Auto im Haushalt, beträgt der MIV-Anteil (Fahrer und Mitfahrer) 49% und der ÖV-Anteil nur noch 17%. Der Pkw-Anteil steigt mit jedem weiteren Auto im Haushalt deutlich (siehe Abb. 15).

Bei einer Fahrt mit dem Pkw befinden sich durchschnittlich 1,3 Personen im Fahrzeug, bei Fahrten zur Arbeit sogar nur 1,06.

**Wegdauer, Entfernungen, Geschwindigkeiten und räumliche Ziele**

Der durchschnittliche Weg der Dortmunder dauerte 24 Minuten. 15% der Wege waren verhältnismäßig kurz (unter 6 Minuten). Rund die Hälfte der Wege erstreckte sich über mehr als eine Viertelstunde. ÖV-Wege dauern durchschnittlich 38 Minuten. Dabei ist zu beachten, dass bei dieser Zeit auch die Fußwege und Wartezeiten eingeschlossen sind (siehe Abb. 18).

Die mittlere Weglänge beträgt 10 km. Die Weglängen unterscheiden sich sehr deutlich nach dem genutzten Hauptverkehrsmittel: Fußwege sind im Durchschnitt 900 Meter lang, eine Fahrradfahrt 3,2 km (darunter ein Drittel bis zu 1 km), Mitfahrer im Auto 11 km, MIV als Fahrer 14 km (darunter 26% unter 2 km) und ÖPNV-Fahrten 11 km (siehe Abb. 20).

Wege innerhalb von Dortmund haben eine durchschnittliche Weglänge von rund 5 km (siehe Tab. 38).

Die Durchschnittsgeschwindigkeit von der Start- bis zur Zieladresse beträgt mit dem Fahrrad 12 km/h, mit dem Pkw als Fahrer 30 km/h und mit dem ÖPNV 16 km/h. Beim ÖPNV sind Fußwege und Wartezeiten enthalten (Tab. 39).

44% der Wege finden bezirksintern statt. In Mengende werden 65% der Wege innerhalb dieses Stadtbezirks zurückgelegt. 7% der Wege gehen über das Stadtgebiet Dortmunds hinaus (siehe Tab. 42).

### 3 Ergebnisse

#### 3.1 Generelles Mobilitätsverhalten

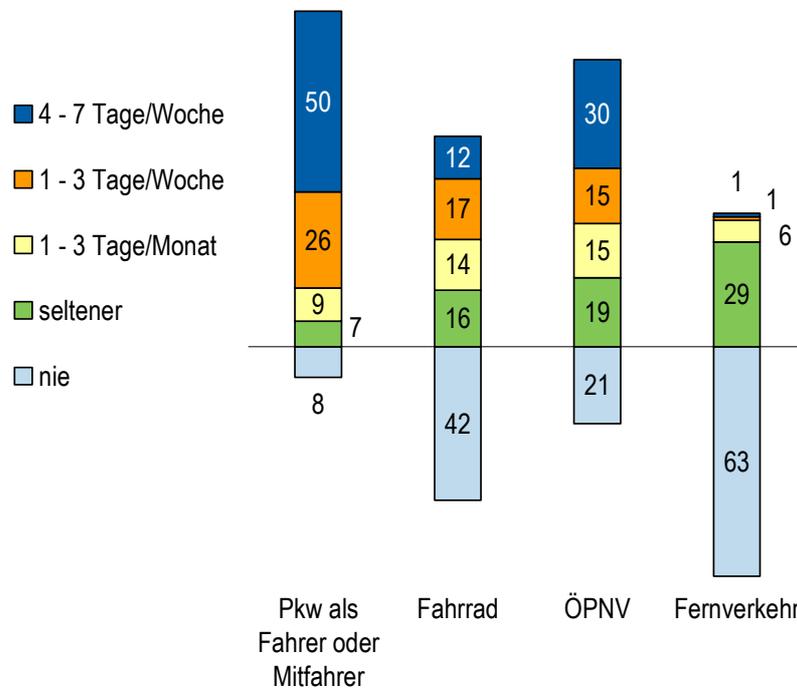
##### 3.1.1 Generelle Verkehrsmittelnutzung und -verfügbarkeit

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

Jeder zweite Dortmunder fährt an mindestens 4 Tagen pro Woche mit dem Pkw als Fahrer oder Mitfahrer. Nur 8% nutzen den Pkw nie. 12% nutzen fast täglich das Rad und 17% an 1-3 Tagen pro Woche. 42% sind jedoch nie mit dem Fahrrad unterwegs. Busse und Bahnen werden von 30% fast täglich, von 15% an 1-3 Tagen pro Woche und von weiteren 15% an 1-3 Tagen pro Monat genutzt. Der Nicht-Nutzer-Anteil beträgt 21%. Den Fernverkehr nutzen 37% der Dortmunder.

**Abb. 1 Generelle Verkehrsmittelnutzung (Selbsteinschätzung)**

in Spalten-%



Kinder bis 9 Jahre und Erwachsene zwischen 25 und 64 Jahren nutzen überdurchschnittlich oft den Pkw als Fahrer oder Mitfahrer (0-5 Jahre: 54% 4-7 Tage/Woche; 6-9 Jahre: 56% 4-7 Tage/Woche; 24-44 Jahre: 55% 4-7 Tage/Woche; 45-64 Jahre: 62% 4-7 Tage/Woche). Am seltensten fahren Senioren ab einem Alter von 76 Jahren mit dem Auto (Nutzungshäufigkeit nie: 14%).

Unter Männern ist der Anteil täglicher Pkw-Fahrer höher als bei Frauen.

**Tab. 2 Nutzungshäufigkeit Pkw als Fahrer oder Mitfahrer nach Alter und Geschlecht**

in Spalten-%; n = ungewichtete Fallzahl; Alter in Jahren

	Gesamt	Alter								Geschlecht	
		0-5	6-9	10-17	18-24	25-44	45-64	65-75	76+	männlich	weiblich
4 - 7 Tage/Woche	50	54	56	31	32	55	62	46	27	55	45
1 - 3 Tage/Woche	26	28	32	44	36	19	20	31	33	25	28
1 - 3 Tage/Monat	9	7	3	10	14	9	7	8	17	8	11
seltener	7	3	3	6	9	7	6	7	9	5	8
nie	8	8	6	9	9	10	6	8	14	8	9
n (Personen)	8029	412	333	760	582	1803	2589	1021	529	3949	4080

Am häufigsten nutzen junge Erwachsene zwischen 18 bis 24-Jährigen den Fernverkehr (insgesamt 6% mindestens wöchentlich). Rund drei Viertel der Kinder unter 10 Jahre und Senioren ab 76 Jahre fahren dagegen nie mit dem Fernverkehr.

**Tab. 3 Nutzungshäufigkeit Fernverkehr nach Alter und Geschlecht**

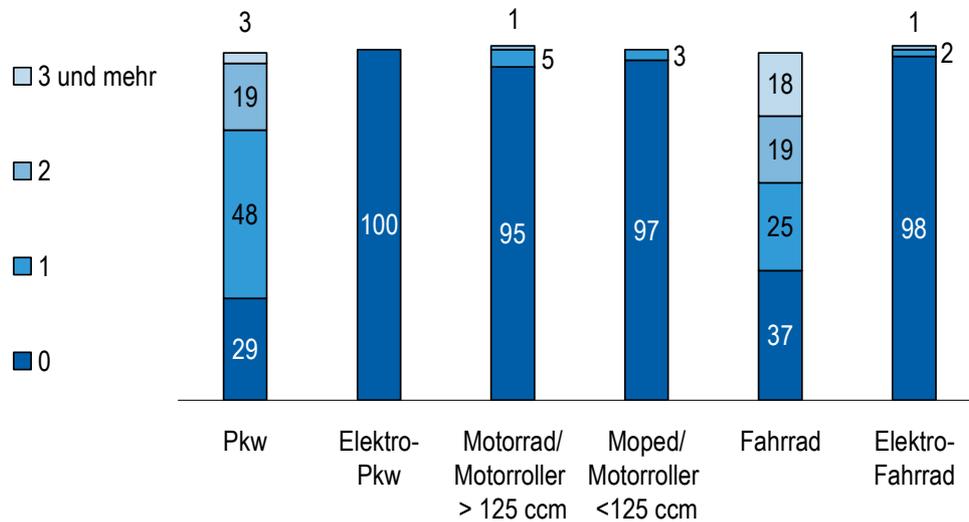
in Spalten-%; n = ungewichtete Fallzahl; Alter in Jahren

	Gesamt	Alter								Geschlecht	
		0-5	6-9	10-17	18-24	25-44	45-64	65-75	76+	männlich	weiblich
4 - 7 Tage/Woche	1	0	0	1	3	1	1	0	0	1	1
1 - 3 Tage/Woche	1	1	0	2	3	2	1	1	0	2	1
1 - 3 Tage/Monat	6	4	4	3	9	8	6	5	3	6	6
seltener	29	19	23	30	27	34	29	30	21	28	30
nie	63	76	73	64	58	55	64	64	76	63	63
n (Personen)	8029	412	333	760	582	1803	2589	1021	529	3949	4080

29% der Dortmunder Haushalte besitzen kein Auto (Privat- oder Dienst-Pkw). Knapp die Hälfte verfügt über einen Pkw und 22% über zwei oder mehr. 62% der Haushalte besitzen mindestens ein Fahrrad. Elektrofahrzeuge spielen keine Rolle.

**Abb. 2 Anzahl Pkw, Krad und Fahrrad im Haushalt**

in Spalten-%; Pkw: Privat- und Dienst-Pkw



Mit zunehmender Haushaltsgröße steigt auch die Anzahl der verfügbaren Verkehrsmittel. Es gibt mehr Fahrräder im Haushalt als Pkw (durchschnittliche Anzahl Fahrräder im Haushalt: 1,34; Anzahl Pkw im Haushalt: 0,97).

**Tab. 4 Anzahl Pkw, Krad und Fahrrad im Haushalt nach Haushaltsgröße**

Mittelwert je Person; n = ungewichtete Fallzahl; Gesamt = Mittelwert Fahrzeuge je Haushalt; Pkw: Privat- und Dienst-Pkw

	Gesamt	Haushaltsgröße				
		1 Person	2 Personen	3 Personen	4 Personen	5 und mehr
Anzahl Pkw im Haushalt	<b>0,97</b>	0,56	1,16	1,49	1,61	1,60
Anzahl Elektro-Pkw im Haushalt	<b>0,00</b>	0,00	0,00	0,00	0,01	0,04
Anzahl Motorrad/Motorroller größer 125 ccm im Haushalt	<b>0,06</b>	0,03	0,08	0,12	0,13	0,08
Anzahl Moped/Motorroller bis 125 ccm im Haushalt	<b>0,03</b>	0,01	0,05	0,05	0,08	0,08
Anzahl Fahrräder im Haushalt	<b>1,34</b>	0,66	1,41	2,11	3,02	3,06
Anzahl Elektro-Fahrrad im Haushalt	<b>0,05</b>	0,03	0,09	0,02	0,03	0,03
n (Haushalte)	<b>3582</b>	797	1528	562	503	192

Im Durchschnitt befindet sich ein Pkw je Dortmunder Haushalt. In Aplerbeck und Lütgendortmund ist der Motorisierungsgrad mit jeweils 1,2 Pkw/Haushalt überdurchschnittlich, in den Stadtbezirken Innenstadt-Nord und Innenstadt-West mit 0,5 bzw. 0,7 Pkw/Haushalt unterdurchschnittlich.

**Tab. 5 Anzahl Pkw im Haushalt und Pkw-Dichte nach Stadtbezirk**

in Zeilen-%; n = ungewichtete Fallzahl; Pkw-Dichte = Mittelwert; Pkw: Privat- und Dienst-Pkw

	Anzahl Pkw im Haushalt				Pkw-Dichte Pkw/HH	n (Haushalte)
	0	1	2	3 und mehr		
<b>Gesamt</b>	<b>29</b>	<b>49</b>	<b>19</b>	<b>3</b>	<b>1,0</b>	<b>3582</b>
Innenstadt-West	39	49	11	1	0,7	320
Innenstadt-Nord	57	38	5	1	0,5	333
Innenstadt-Ost	28	54	17	2	0,9	384
Eving	23	51	23	4	1,1	239
Scharnhorst	24	50	22	4	1,1	249
Brackel	19	53	26	3	1,1	322
Aplerbeck	14	54	27	5	1,2	328
Hörde	30	45	23	2	1,0	321
Hombruch	31	45	19	5	1,0	372
Lütgendortmund	17	52	26	5	1,2	254
Huckarde	32	44	21	3	1,0	236
Mengede	23	50	21	5	1,1	224

Die durchschnittliche Gehzeit von der Wohnung zur nächsten Bushaltestelle beträgt 5 Minuten. 39% der Dortmunder Haushalte erreichen die nächste Bushaltestelle innerhalb von 3 Minuten, 32% in 4-5 Minuten und 21% in 6-10 Minuten. Nur wenige benötigen (nach eigener Einschätzung) über 10 Minuten.

**Tab. 6 Gehzeit zur Bushaltestelle nach Stadtbezirk**

in Zeilen-%; n = ungewichtete Fallzahl; Mittelwert in Minuten; Mittelwert ohne „nicht erreichbar/nicht bekannt“

	Mittelwert in min	nicht erreichbar/ nicht bekannt	bis 3 min	4 bis 5 min	6 bis 10 min	11 bis 15 min	>15 min	n (Haushalte)
<b>Gesamt</b>	<b>5,0</b>	<b>4</b>	<b>39</b>	<b>32</b>	<b>21</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>3582</b>
Innenstadt-West	4,5	6	38	35	18	2	0	320
Innenstadt-Nord	5,3	7	38	26	25	3	1	333
Innenstadt-Ost	5,0	12	34	32	19	3	1	384
Eving	5,7	6	34	29	23	5	3	239
Scharnhorst	4,7	1	38	38	20	2	0	249
Brackel	5,5	6	38	29	21	5	2	322
Aplerbeck	5,3	1	37	32	26	3	1	328
Hörde	5,7	3	35	29	28	3	3	321
Hombruch	4,6	2	42	36	16	3	0	372
Lütgendortmund	4,9	0	41	34	20	4	1	254
Huckarde	4,3	0	47	35	16	1	0	236
Mengede	4,4	0	43	38	19	1	0	224

Die durchschnittliche Entfernung zur Stadtbahn/Straßenbahn beträgt 12 Gehminuten. Fast jeder dritte Haushalt liegt im Radius von 5 Gehminuten und 23% zwischen 6 bis 10 Minuten. 11% der Haushalte wohnen 11 bis 15 Minuten und 17% der Haushalte über 15 Gehminuten von der nächsten Stadtbahn- bzw. Straßenbahnhaltestelle entfernt.

**Tab. 7 Gehzeit zur Stadtbahn/Straßenbahn nach Stadtbezirk**

in Zeilen-%; n = ungewichtete Fallzahl; Mittelwert in Minuten; Mittelwert ohne „nicht erreichbar/nicht bekannt“

	Mittelwert	nicht erreichbar/ nicht bekannt	bis 3 min	4 bis 5 min	6 bis 10 min	11 bis 15 min	>15 min	n (Haushalte)
<b>Gesamt</b>	<b>12,0</b>	<b>18</b>	<b>13</b>	<b>19</b>	<b>23</b>	<b>11</b>	<b>17</b>	<b>3582</b>
Innenstadt-West	8,2	3	22	32	25	7	12	320
Innenstadt-Nord	6,1	1	24	38	33	3	2	333
Innenstadt-Ost	6,1	1	28	32	31	7	1	384
Eving	10,5	2	6	24	33	23	13	239
Scharnhorst	15,8	19	9	12	25	9	25	249
Brackel	9,6	5	13	21	37	14	10	322
Aplerbeck	21,0	26	3	5	12	16	38	328
Hörde	14,9	25	10	12	13	16	25	321
Hombruch	13,2	29	9	15	17	9	20	372
Lütgendortmund	17,9	57	3	8	9	8	16	254
Huckarde	18,6	25	5	11	15	10	34	236
Mengede	19,0	34	2	4	17	15	29	224

Die nächste S-Bahnstation bzw. den nächsten Bahnhof erreichen die Dortmunder Haushalte in durchschnittlich 17 Gehminuten. 12% der Haushalte geben eine Gehzeit von maximal 5 Minuten an und 20% von 6 bis 10 Minuten. Für rund zwei Drittel der Haushalte liegt die nächste Station weiter entfernt (oder der Haushalt wusste die Entfernung nicht), so dass in der Regel ein Zubringerverkehrsmittel sinnvoll ist.

**Tab. 8 Gehzeit zu S-Bahn, Nah-/Fernzug nach Stadtbezirk**

in Zeilen-%; n = ungewichtete Fallzahl; Mittelwert in Minuten; Mittelwert ohne „nicht erreichbar/nicht bekannt“

	Mittelwert	nicht erreichbar/ nicht bekannt	bis 3 min	4 bis 5 min	6 bis 10 min	11 bis 15 min	>15 min	n (Haushalte)
<b>Gesamt</b>	<b>16,8</b>	<b>19</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>20</b>	<b>18</b>	<b>30</b>	<b>3582</b>
Innenstadt-West	11,8	6	9	17	28	22	18	320
Innenstadt-Nord	16,5	8	1	5	20	28	38	333
Innenstadt-Ost	15,7	14	6	9	22	20	29	384
Eving	35,4	66	0	1	3	3	27	239
Scharnhorst	21,0	17	0	2	15	20	46	249
Brackel	15,4	8	5	9	26	22	30	322
Aplerbeck	19,3	27	2	11	17	10	33	328
Hörde	22,2	38	3	5	13	8	34	321
Hombruch	16,7	19	2	7	21	20	30	372
Lütgendortmund	12,2	11	8	16	31	15	19	254
Huckarde	16,9	26	4	5	20	16	29	236
Mengede	16,1	8	3	10	21	25	33	224

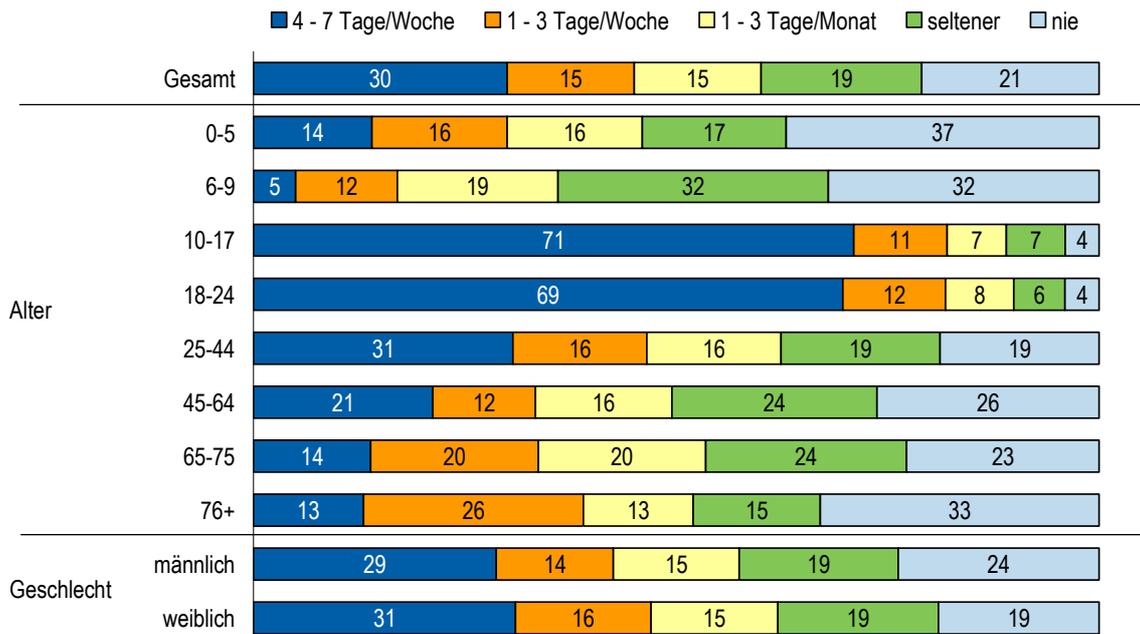
### 3.1.2 ÖPNV-Nutzung

Der ÖPNV wird von 30% der Dortmunder fast täglich und von 15% an 1-3 Tagen/Woche genutzt. Jugendliche und junge Erwachsene bis 24 Jahre weisen eine weit überdurchschnittliche Nutzungshäufigkeit auf (4-7 Tage/Woche: 10-17 Jahre: 71% bzw. 18-24 Jahre: 69%). Besonders hohe Nicht-Nutzer-Anteile liegen bei Kindern und Senioren ab 76 Jahre vor (jeweils rund ein Drittel).

Frauen nutzen den ÖPNV generell etwas intensiver als Männer.

**Abb. 3 Nutzungshäufigkeit des ÖPNV in Dortmund nach Alter und Geschlecht**

in Zeilen-%; n (Personen) = 8029; Alter in Jahren



Überdurchschnittlich häufig nutzen die Befragten aus der Innenstadt-West bzw. Innenstadt-Nord den ÖPNV (jeweils 38% 4-7 Tage/Woche). Hohe Nicht-Nutzer-Anteile weisen Aplerbeck, Mengede und Lütgendortmund auf (28-29%).

**Tab. 9 Nutzungshäufigkeit des ÖPNV in Dortmund nach Stadtbezirk**

in Zeilen-%; n = ungewichtete Fallzahl

	4 - 7 Tage/ Woche	1 - 3 Tage/ Woche	1 - 3 Tage/ Monat	seltener	nie	n (Personen)
<b>Gesamt</b>	<b>30</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>19</b>	<b>21</b>	<b>8029</b>
Innenstadt-West	38	19	14	16	14	658
Innenstadt-Nord	38	16	13	14	19	659
Innenstadt-Ost	30	19	18	18	15	802
Eving	27	14	18	22	19	557
Scharmhorst	32	13	13	22	20	589
Brackel	27	15	17	23	19	755
Aplerbeck	21	13	17	20	29	766
Hörde	28	17	15	19	21	691
Hombruch	32	16	13	20	20	848
Lütgendortmund	27	11	16	18	28	604
Huckarde	34	13	13	17	23	551
Mengede	26	13	13	20	29	549

Je mehr Fahrzeuge im Haushalt zur Verfügung stehen, desto geringer wird die Nutzungshäufigkeit des ÖPNV. In Haushalten mit zwei und mehr Pkw beträgt der Nichtnutzeranteil mindestens 30%. Personen in Pkw-freien Haushalten fahren zu 77% zumindest einmal wöchentlich mit dem ÖPNV (kein Pkw im Haushalt: 56% 4 - 7 Tage/Woche; 21% 1 - 3 Tage/Woche).

**Tab. 10 Nutzungshäufigkeit des ÖPNV in Dortmund nach Anzahl Pkw im Haushalt und Pkw-Dichte**

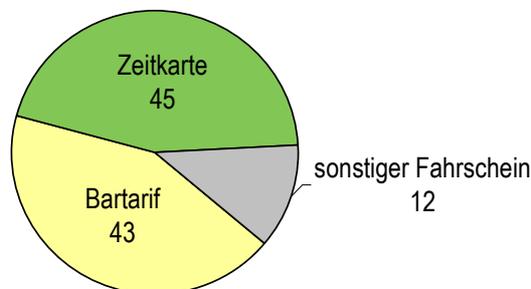
in Spalten-%; n = ungewichtete Fallzahl, Pkw-Dichte = Mittelwert; Pkw: Privat- und Dienst-Pkw

	Gesamt	Anzahl Pkw im Haushalt				Pkw-Dichte
		0	1	2	3 und mehr	
4 - 7 Tage/Woche	30	56	25	21	22	0,9
1 - 3 Tage/Woche	15	21	16	10	11	1,0
1 - 3 Tage/Monat	15	7	17	17	14	1,3
seltener	19	9	21	23	21	1,4
nie	21	7	21	30	31	1,5
n (Personen)	8029	989	3643	2889	508	8029

45% der Fahrgäste nutzen normalerweise eine Zeitkarte und 43% einen Fahrschein des Bartarifs (Definitionen der Fahrscheinarten siehe Tab. 67, S. 69). Es ist zu beachten, dass sich diese Werte auf die Bevölkerung beziehen, die den ÖPNV nutzt. Bei einer Befragung in den Fahrzeugen wäre aufgrund der höheren Nutzungshäufigkeit der Zeitkartenanteil höher.

**Abb. 4 Normalerweise genutzter Fahrschein**

Anteile in %; nur Personen, die den ÖPNV mindestens selten nutzen



Innerhalb der Gruppe, die an 1-3 Tagen/Woche den ÖPNV nutzt, befinden sich 40% Käufer von Fahrscheinen des Bartarifs. In diesem Segment herrscht damit ein erhebliches Zeitkartenpotenzial.

**Tab. 11 Normalerweise genutzter Fahrschein nach Nutzungshäufigkeit des ÖPNV in Dortmund**

in Spalten-%; n = ungewichtete Fallzahl; nur Personen, die den ÖPNV mindestens selten nutzen

	Gesamt	4 - 7 Tage/Woche	1 - 3 Tage/Woche	1 - 3 Tage/Monat	seltener
Bartarif	43	4	40	72	83
Zeitkarte	45	87	42	12	7
sonstiger Fahrschein	12	9	18	16	10
n (Personen)	6222	2101	1155	1319	1647

Überdurchschnittlich hoch ist der Anteil an Zeitkartennutzern bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen (10-17: 81%; 18-24: 83%). Zwischen Männern und Frauen gibt es kaum Unterschiede beim Zeitkartenbesitz.

**Tab. 12 Normalerweise genutzter Fahrschein nach Alter und Geschlecht**

in Spalten-%; n = ungewichtete Fallzahl; nur Personen, die den ÖPNV mindestens selten nutzen; Alter in Jahren

	Gesamt	Alter								Geschlecht	
		0-5	6-9	10-17	18-24	25-44	45-64	65-75	76+	männlich	weiblich
Bartarif	43	9	70	16	14	44	56	61	50	42	44
Zeitkarte	45	2	11	81	83	49	35	26	23	46	44
sonstiger Fahrschein	12	89	19	3	3	7	9	13	27	13	12
n (Personen)	6222	257	225	731	555	1432	1896	787	339	2942	3280

Auffallend hoch ist der Zeitkartenanteil in der Innenstadt-West (53%) und unterdurchschnittlich in Aplerbeck (39%). Zu beachten ist, dass sich diese Ergebnisse jeweils auf den Bevölkerungsanteil beziehen, die grundsätzlich öffentliche Verkehrsmittel nutzen.

**Tab. 13 Normalerweise genutzter Fahrschein nach Stadtbezirk**

in Spalten-%; n = ungewichtete Fallzahl; nur Personen, die den ÖPNV mindestens selten nutzen

	Bartarif	Zeitkarte	sonstiger Fahrschein	n (Personen)
<b>Gesamt</b>	<b>43</b>	<b>45</b>	<b>12</b>	<b>6222</b>
Innenstadt-West	35	53	12	557
Innenstadt-Nord	40	48	13	522
Innenstadt-Ost	42	41	17	678
Eving	46	42	12	443
Scharnhorst	44	45	11	468
Brackel	45	43	12	601
Aplerbeck	49	39	12	547
Hörde	46	41	13	532
Hombruch	37	47	15	648
Lütgendortmund	46	44	9	420
Huckarde	41	49	10	410
Mengede	45	46	9	396

Mit steigender Haushaltsgröße steigt auch die Anzahl persönlicher sowie übertragbarer Monatskarten im Haushalt an.

**Tab. 14 Anzahl Zeitkarten im Haushalt nach Haushaltsgröße**

Mittelwert je Person; n = ungewichtete Fallzahl; Gesamt = Anzahl Zeitkarten je Haushalt

	Gesamt	Haushaltsgröße				
		1 Person	2 Personen	3 Personen	4 Personen	5 und mehr
persönliche Monatskarte	<b>0,32</b>	0,19	0,18	0,51	0,87	1,34
übertragbare Monatskarte	<b>0,13</b>	0,10	0,16	0,16	0,17	0,23
Semesterticket	<b>0,14</b>	0,11	0,12	0,18	0,21	0,24
Firmenticket	<b>0,04</b>	0,02	0,05	0,07	0,10	0,04
n (Haushalte)	<b>3582</b>	797	1528	562	503	192

Semestertickets kommen in den Haushalten der Stadtbezirke Innenstadt-West (0,27 je Haushalt), Innenstadt-Nord (0,26 je Haushalt) sowie Hombruch (0,25 je Haushalt) am häufigsten vor. In Huckarde sind persönliche Monatskarten überdurchschnittlich vorhanden (0,48/Haushalt).

**Tab. 15 Anzahl Zeitkarten im Haushalt nach Stadtbezirk**

Mittelwert je Person; n = ungewichtete Fallzahl

	persönliche Monatskarte	übertragbare Monatskarte	Semesterticket	Firmenticket	n (Haushalte)
<b>Gesamt</b>	<b>0,32</b>	<b>0,13</b>	<b>0,14</b>	<b>0,04</b>	<b>3582</b>
Innenstadt-West	0,30	0,15	0,27	0,02	320
Innenstadt-Nord	0,30	0,13	0,26	0,01	333
Innenstadt-Ost	0,26	0,12	0,10	0,07	384
Eving	0,37	0,15	0,05	0,05	239
Scharnhorst	0,39	0,15	0,08	0,05	249
Brackel	0,36	0,14	0,05	0,07	322
Aplerbeck	0,29	0,10	0,07	0,04	328
Hörde	0,27	0,16	0,08	0,05	321
Hombruch	0,29	0,10	0,25	0,05	372
Lütgendortmund	0,32	0,09	0,13	0,06	254
Huckarde	0,48	0,10	0,08	0,03	236
Mengede	0,41	0,22	0,07	0,01	224

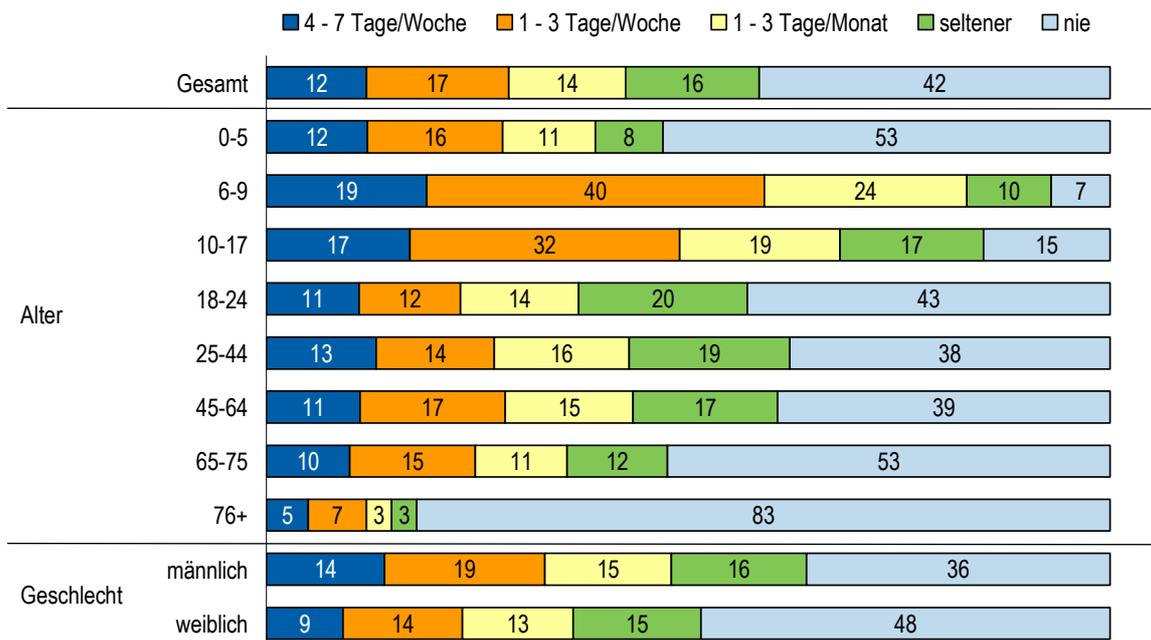
### 3.1.3 Fahrradnutzung

Seltener oder nie wird nach eigenen Angaben das Fahrrad von insgesamt 58% der Dortmunder genutzt (seltener: 16%; nie: 42%). Wöchentlich fahren 29% mit dem Rad (4-7 Tage: 12%; 1-3 Tage: 17%). Der überdurchschnittlich stärkste Nutzeranteil findet sich unter Schulkindern und Jugendlichen. Ab 18 Jahren geht die Fahrradnutzung drastisch zurück. Frauen nutzen das Fahrrad seltener als Männer.

Es wird ausdrücklich betont, dass die Selbsteinschätzung zur Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln von der tatsächlichen Verkehrsmittelwahl abweichen kann. Insbesondere beim Fahrrad wird die Nutzung in der Selbstwahrnehmung in der Regel überschätzt. Die Ergebnisse helfen jedoch für die Unterscheidung von Zielgruppen.

**Abb. 5 Nutzungshäufigkeit Fahrrad nach Alter und Geschlecht**

in Zeilen-%; n (Personen) = 8029; Alter in Jahren



Rund ein Drittel der Bevölkerung in der Innenstadt-Ost, in Eving und in Mengede fährt wöchentlich oder täglich mit dem Fahrrad. Unterdurchschnittlich ist die generelle Fahrradnutzung durch die Einwohner in der Innenstadt-Nord, in Lütgendortmund und in Hombruch (wöchentliche oder tägliche Nutzung maximal 25%).

**Tab. 16 Nutzungshäufigkeit Fahrrad nach Stadtbezirk**

in Zeilen-%; n = ungewichtete Fallzahl

	4 - 7 Tage/ Woche	1 - 3 Tage/ Woche	1 - 3 Tage/ Monat	seltener	nie	n (Personen)
<b>Gesamt</b>	<b>12</b>	<b>17</b>	<b>14</b>	<b>16</b>	<b>42</b>	<b>8029</b>
Innenstadt-West	16	15	15	13	41	658
Innenstadt-Nord	13	11	11	13	53	659
Innenstadt-Ost	16	17	14	15	38	802
Eving	14	21	13	15	38	557
Scharmhorst	11	16	14	18	42	589
Brackel	13	18	15	18	38	755
Aplerbeck	11	15	15	20	40	766
Hörde	9	19	16	14	42	691
Hombruch	8	17	15	16	44	848
Lütgendortmund	6	18	14	18	45	604
Huckarde	10	16	14	14	47	551
Mengede	15	20	12	13	40	549

In Haushalten ohne Pkw gibt es den größten Anteil von Rad-Nicht-Nutzern (60%). Dies liegt vor allem daran, dass in diesen Haushalten überdurchschnittlich viel ältere Personen leben. Ansonsten gibt es keinen Zusammenhang zwischen der generellen Rad-Nutzung und der Pkw-Anzahl im Haushalt.

**Tab. 17 Nutzungshäufigkeit Fahrrad nach Anzahl Pkw im Haushalt**

in Spalten-%; n = ungewichtete Fallzahl; Pkw: Privat- und Dienst-Pkw

	Gesamt	0	1	2	3 und mehr
4 - 7 Tage/Woche	12	13	12	10	10
1 - 3 Tage/Woche	17	9	18	21	17
1 - 3 Tage/Monat	14	9	13	18	19
seltener	16	10	15	21	20
nie	42	60	42	31	35
n (Personen)	8029	989	3643	2889	508

Über drei Viertel der Fahrräder werden innerhalb eines geschlossenen Gebäudes abgestellt (Fahrradkeller: 13%; persönlicher Keller: 27%; Wohnung: 2%; Raum außerhalb vom Haus: 36%).

**Tab. 18 Stellplatz für Fahrrad am Wohnort nach Stadtbezirk**

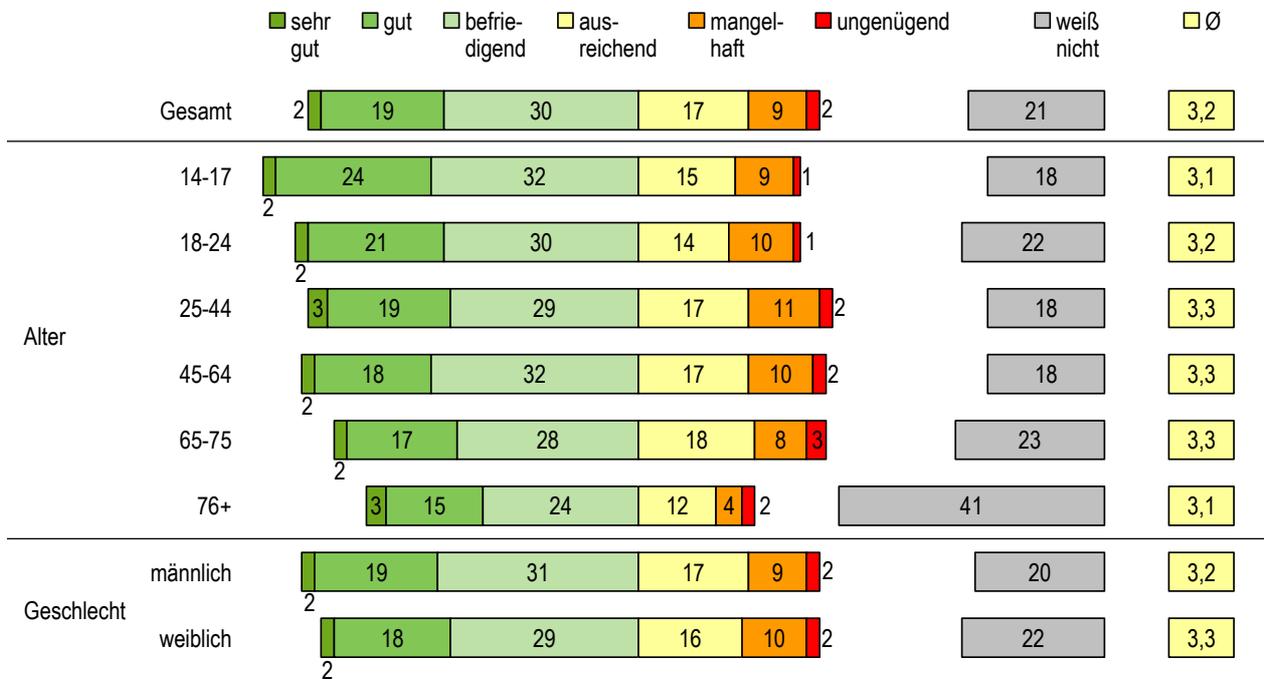
in Zeilen-%; n = ungewichtete Fallzahl; nur Personen, die ein Fahrrad und/oder Elektrofahrrad im Haushalt haben

	gemeinsam gen. Fahr- radkeller	persönl. Keller	Wohnung	Raum außerhalb vom Haus	Gehweg, Stra- ßenfläche vorm Haus	Abstellanlage auf Privat- grund außer- halb eines Gebäudes	Innenhof/ Garten	Unter- schiedlich	anderer Ort	betrifft mich nicht	n (Personen)
<b>Gesamt</b>	<b>13</b>	<b>27</b>	<b>2</b>	<b>36</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	<b>6217</b>
Innenstadt-West	13	31	2	23	6	3	11	1	2	9	512
Innenstadt-Nord	7	36	6	7	3	2	14	2	3	20	431
Innenstadt-Ost	15	40	1	23	3	4	4	1	3	6	595
Eving	17	32	3	31	0	2	3	0	1	10	444
Scharnhorst	14	22	1	47	0	3	3	0	4	8	467
Brackel	12	29	1	38	0	5	2	0	3	11	602
Aplerbeck	9	21	0	51	0	3	3	1	3	9	621
Hörde	12	24	2	45	1	3	2	1	1	10	552
Hombruch	17	19	1	39	1	6	4	1	3	10	667
Lütgendortmund	12	24	1	46	0	2	2	0	2	11	469
Huckarde	20	18	2	36	1	5	4	1	3	10	415
Mengede	14	21	1	44	1	3	5	1	1	10	442

Auf einer Skala von 1 (sehr gut) bis 6 (ungenügend) bewerten die Dortmunder die Bedingungen für das Fahrradfahren im Stadtgebiet durchschnittlich mit 3,2 (ohne „weiß nicht“: 21%). Dabei besteht kein nennenswerter Unterschied zwischen den Altersgruppen und Geschlechtern. Bei den Senioren ab 76 Jahren spiegelt der sehr hohe Weiß-nicht-Anteil (41%) die geringe Radnutzung wider.

**Abb. 6 Beurteilung der Bedingungen für das Fahrradfahren nach Alter und Geschlecht**

in Zeilen-%; n (Personen) = 6898; Personen ab 14 Jahre; Mittelwert aus Skala 1 (sehr gut) bis 6 (ungenügend); Alter in Jahren



Die Bewohner aus dem Stadtbezirk Scharnhorst sind mit den Bedingungen des Fahrradfahrens überdurchschnittlich zufrieden (Durchschnitt 2,9). Am schlechtesten bewerten dies mit einer Gesamtnote von 3,4 die Einwohner aus Brackel.

**Tab. 19 Beurteilung der Bedingungen für das Fahrradfahren nach Stadtbezirk**

in Zeilen-%; n = ungewichtete Fallzahl; Personen ab 14 Jahre; Mittelwert aus Skala 1 (sehr gut) bis 6 (ungenügend); ohne „weiß nicht“

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend	Mittelwert	n (Personen)
<b>Gesamt</b>	3	24	38	21	12	3	3,2	5447
Innenstadt-West	2	18	42	20	16	2	3,3	517
Innenstadt-Nord	5	26	33	19	13	3	3,2	485
Innenstadt-Ost	2	25	36	23	12	3	3,3	630
Eving	4	27	36	18	14	2	3,2	427
Scharnhorst	5	31	42	16	5	2	2,9	458
Brackel	3	21	36	21	16	3	3,4	588
Aplerbeck	2	21	40	24	11	2	3,3	581
Hörde	4	19	40	24	10	3	3,3	542
Hombruch	2	27	37	21	12	2	3,2	654
Lütgendortmund	1	22	38	25	10	4	3,3	448
Huckarde	3	26	38	19	10	4	3,2	417
Mengede	3	23	40	21	12	1	3,2	410

Zwischen der Nutzungshäufigkeit des Autos und der Bewertung des Fahrradfahrens in Dortmund gibt es keinen Zusammenhang.

**Tab. 20 Beurteilung der Bedingungen für das Fahrradfahren nach Nutzungshäufigkeit Pkw**

in Spalten-%; n = ungewichtete Fallzahl; Personen ab 14 Jahre; Mittelwert aus Skala 1 (sehr gut) bis 6 (ungenügend); ohne „weiß nicht“

	Gesamt	4 - 7 Tage/ Woche	1 - 3 Tage/ Woche	1 - 3 Tage/ Monat	seltener	nie
sehr gut	3	3	3	3	3	4
gut	24	22	25	28	26	24
befriedigend	38	39	40	34	36	31
ausreichend	21	22	19	21	22	21
mangelhaft	12	12	11	11	11	17
ungenügend	3	3	2	4	1	4
Mittelwert	3,2	3,3	3,2	3,2	3,1	3,4
n (Personen)	5447	3174	1360	417	254	242

Es gibt nur eine schwache Korrelation zwischen der Radnutzung und der Beurteilung der Radfahrbedingungen: Regelmäßige Radfahrer vergeben eine Durchschnittsnote von 3,2, seltene und Nicht-Radler eine Durchschnittsnote von 3,3.

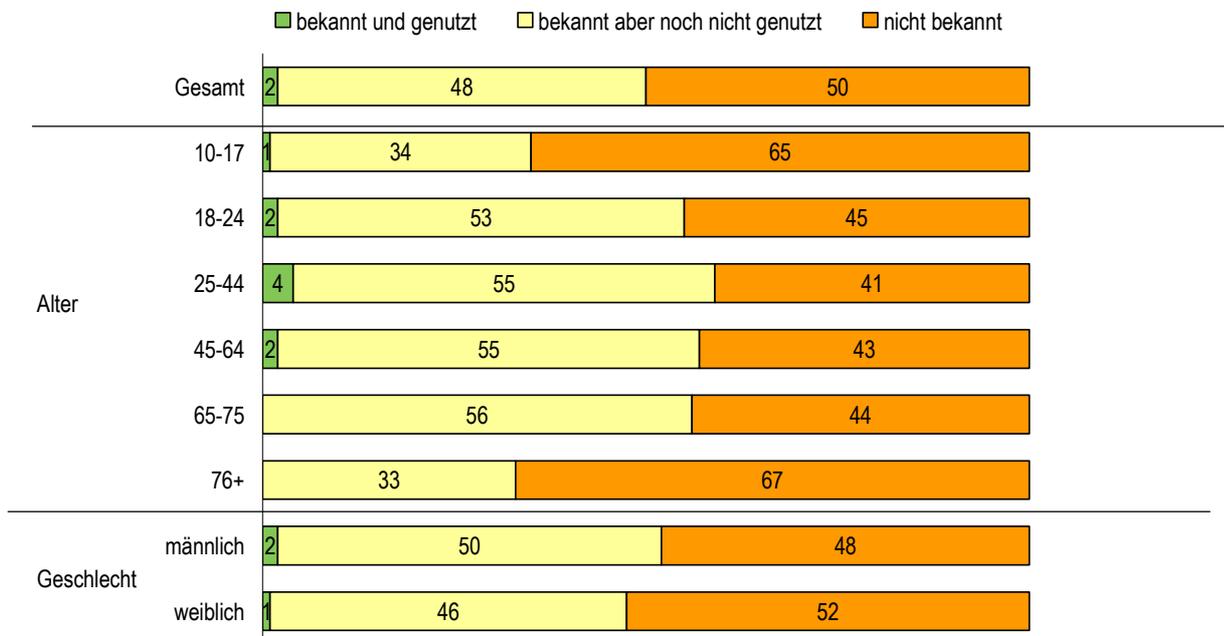
**Tab. 21 Beurteilung der Bedingungen für das Fahrradfahren nach Nutzungshäufigkeit Fahrrad**

in Spalten-%; n = ungewichtete Fallzahl; Personen ab 14 Jahre; Mittelwert aus Skala 1 (sehr gut) bis 6 (ungenügend); ohne „weiß nicht“

	Gesamt	4 - 7 Tage/ Woche	1 - 3 Tage/ Woche	1 - 3 Tage/ Monat	seltener	nie
sehr gut	3	3	3	2	2	4
gut	24	23	24	25	24	23
befriedigend	38	41	40	42	36	34
ausreichend	21	20	21	19	23	22
mangelhaft	12	12	11	10	13	13
ungenügend	3	3	2	2	2	4
Mittelwert	3,2	3,2	3,2	3,2	3,3	3,3
n (Personen)	5447	763	1117	953	1055	1559

Jeder zweite Dortmunder kennt Fahrradverleihsysteme (bekannt, aber noch nicht genutzt: 48%), wobei 2% ein solches bereits genutzt haben. In der Altersgruppe der 25-44 Jährigen ist die Nutzung mit 4% überdurchschnittlich hoch, aber auch unter den 45 bis 64-Jährigen gibt es 2% Nutzer. Männer nutzen und kennen Fahrradverleihsysteme etwas häufiger als Frauen.

**Abb. 7 Kenntnis und Nutzung Fahrradverleihsystem nach Alter und Geschlecht**  
in Zeilen-%; n (Personen) = 8029; Alter in Jahren



Die meisten Nutzer von Fahrradverleihsystemen wohnen in den innerstädtischen Bezirken, aber auch in Hombruch.

**Tab. 22 Kenntnis und Nutzung Fahrradverleihsystem nach Stadtbezirk**

in Zeilen-%; n = ungewichtete Fallzahl

	bekannt und genutzt	bekannt aber noch nicht genutzt	nicht bekannt	n (Personen)
<b>Gesamt</b>	<b>2</b>	<b>48</b>	<b>50</b>	<b>8029</b>
Innenstadt-West	5	62	33	658
Innenstadt-Nord	2	52	46	659
Innenstadt-Ost	4	64	31	802
Eving	0	37	63	557
Scharmhorst	0	38	62	589
Brackel	1	47	53	755
Aplerbeck	0	44	56	766
Hörde	1	51	48	691
Hombruch	4	43	53	848
Lütgendortmund	1	51	48	604
Huckarde	1	41	58	551
Mengede	1	35	64	549

Die Nutzung von Fahrradverleihsystemen ist unabhängig von der Pkw-Nutzungshäufigkeit.

**Tab. 23 Kenntnis und Nutzung Fahrradverleihsystem nach Nutzungshäufigkeit Pkw**

in Spalten-%; n = ungewichtete Fallzahl

	Gesamt	4 - 7 Tage/ Woche	1 - 3 Tage/ Woche	1 - 3 Tage/ Monat	seltener	nie
bekannt und genutzt	<b>2</b>	2	2	3	2	3
bekannt aber noch nicht genutzt	<b>48</b>	49	48	47	46	41
nicht bekannt	<b>50</b>	49	50	50	52	57
n (Personen)	<b>8029</b>	4436	2134	602	377	480

Wer viel Fahrrad fährt, kennt und nutzt auch eher ein Fahrradverleihsystem.

**Tab. 24 Kenntnis und Nutzung Fahrradverleihsystem nach Nutzungshäufigkeit Fahrrad**

in Spalten-%; n = ungewichtete Fallzahl

	Gesamt	4 - 7 Tage/ Woche	1 - 3 Tage/ Woche	1 - 3 Tage/ Monat	seltener	nie
bekannt und genutzt	<b>2</b>	4	3	2	2	1
bekannt aber noch nicht genutzt	<b>48</b>	58	51	52	49	42
nicht bekannt	<b>50</b>	39	46	46	49	57
n (Personen)	<b>8029</b>	991	1519	1242	1300	2977

Am wenigsten bekannt sind Fahrradverleihsysteme bei Befragten aus Haushalten, die selber keine Fahrräder besitzen.

**Tab. 25 Kenntnis und Nutzung Fahrradverleihsystem nach Anzahl Fahrräder im Haushalt**

in Spalten-%; n = ungewichtete Fallzahl

	<b>Gesamt</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3 und mehr</b>
bekannt und genutzt	<b>2</b>	1	3	2	2
bekannt aber noch nicht genutzt	<b>48</b>	43	51	51	49
nicht bekannt	<b>50</b>	56	46	47	50
n (Personen)	<b>8029</b>	1812	1083	1924	3210

### 3.2 Mobilitätsverhalten an einem durchschnittlichen Werktag

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

Als Stichtage wurden nur mittlere Werktage vergeben. Nach dieser Vorgabe ist der Stichtag ein Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag außerhalb von Schulferien, der nicht auf einen Feiertag fällt oder an einen Feiertag oder an Schulferien angrenzt.

Insgesamt waren 80% der Befragten am Stichtag in Dortmund unterwegs, 8% waren am Stichtag zwar außer Haus, hatten jedoch keine Wege in Dortmund.

Jeder Einwohner legt durchschnittlich 2,9 Wege zurück. Bezogen auf die mobilen Personen sind es 3,6 Wege pro Tag.

27% aller Wege werden zu Fuß, 6% mit dem Fahrrad, 35% mit dem Auto als Fahrer bzw. 11% als Mitfahrer, und 20% mit öffentlichen Verkehrsmitteln (darunter 8% U-Bahn/Straßenbahn/Stadtbahn, 7% Bus und 5% Schienenpersonennahverkehr) zurückgelegt.

Die statistische Genauigkeit der Verkehrsmittelanteile reicht von plus/minus 0,1 bis 0,6 Prozentpunkten. Beispiel: Der Pkw-Fahrer-Anteil beträgt 35%. Der maximale Zufallsfehler beträgt 0,6 Prozentpunkte, d.h. der „wahre“ Wert liegt mit einer Wahrscheinlichkeit von 95% im Bereich von 34,4% - 35,6%.

**Tab. 26 Mobilitätsverhalten**

in Spalten-%; Wege pro Person = Mittelwert; Signifikanzniveau = 95%

		maximaler absoluter Fehler	Konfidenzintervall	maximaler relativer Fehler
<b>Mobil und in Dortmund unterwegs in %</b>	80	0,9%	79,3% - 81,0%	1,1%
<b>ALLE Wege außerhalb von Dortmund in %<sup>1</sup></b>	8	0,6%	7,7% - 8,9%	7,3%
<b>Wege/Person<sup>2</sup></b>	2,89	0,05	2,84 - 2,94	1,7%
<b>Wege/mobile Person</b>	3,60	0,05	3,55 - 3,65	1,3%
<b>Modal Split<sup>3</sup></b>				
zu Fuß	27	0,6%	26,4% - 27,6%	2,1%
Fahrrad	6	0,3%	5,7% - 6,3%	5,0%
Pkw als Mitfahrer	11	0,4%	10,6% - 11,4%	3,6%
Pkw als Fahrer	35	0,6%	34,4% - 35,6%	1,7%
Bus	7	0,3%	6,7% - 7,3%	4,6%
U-Bahn/Straßenbahn/Stadtbahn	8	0,3%	7,7% - 8,3%	4,3%
S-Bahn/Nahverkehr	5	0,3%	4,7% - 5,3%	5,5%
Sonstige (u.a. Moped/Motorrad/Motorroller, Fernverkehr)	1	0,1%	0,9% - 1,1%	12,6%

Für die weitere Auswertung wurde eine von der Haushaltsbefragung 2005 abweichende und in Tab. 26 genutzte Einteilung der Hauptverkehrsmittel genutzt (Definition siehe 4.5.2 Ermittlung des genutzten Hauptverkehrsmittels).

<sup>1</sup> in diesen Fällen wurden keine Wege erfasst

<sup>2</sup> ohne berufl. Wege während der Arbeitszeit

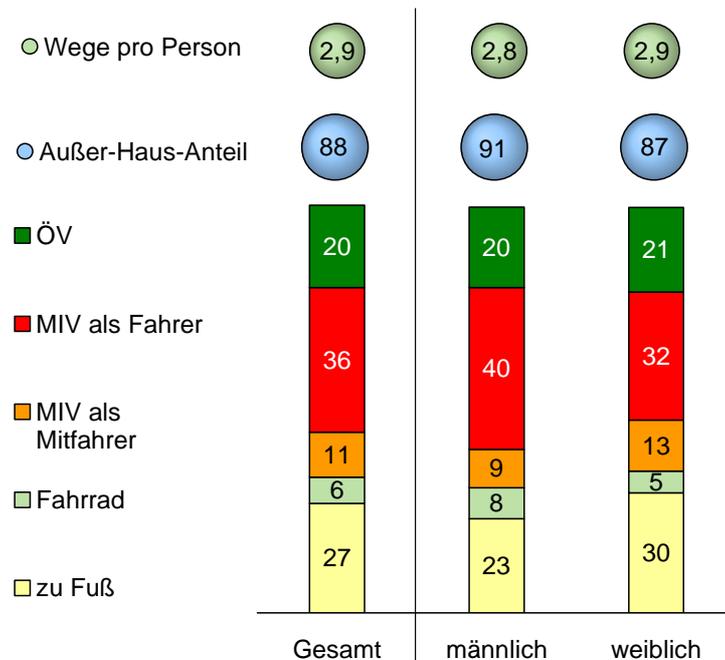
<sup>3</sup> Der Modal Split bezieht sich auf alle Befragten, die am Stichtag mindestens einen Weg in Dortmund zurückgelegt haben. Im Modal Split sind auch Wege außerhalb von Dortmund enthalten, wenn die Person am Stichtag mindestens einen Weg in Dortmund zurückgelegt hat. Nicht berücksichtigt sind jedoch Personen, die den kompletten Stichtag außerhalb von Dortmund verbracht haben.

### 3.2.1 Mobilität am Stichtag und Modal Split

Frauen gehen deutlich mehr zu Fuß als Männer (30% zu 23%). Männer fahren dafür häufiger mit dem Auto (40% MIV-Fahrer gegenüber 32% bei Frauen).

**Abb. 8 Mobilitätskennziffern nach Geschlecht**

Verkehrsmittelanteile in Spalten-%; Außer-Haus-Anteil in %; n (Personen) = 8029; ohne „sonstige Verkehrsmittel“; Wege pro Person = Mittelwert



Mit 91% waren die Befragten aus den Stadtbezirken Innenstadt-West, Innenstadt-Ost sowie Hombruch am mobilsten. 17% der Befragten des Stadtbezirks Innenstadt-Nord waren am Stichtag nicht außer Haus (17%).

**Tab. 27 Mobilität am Stichtag nach Stadtbezirk**

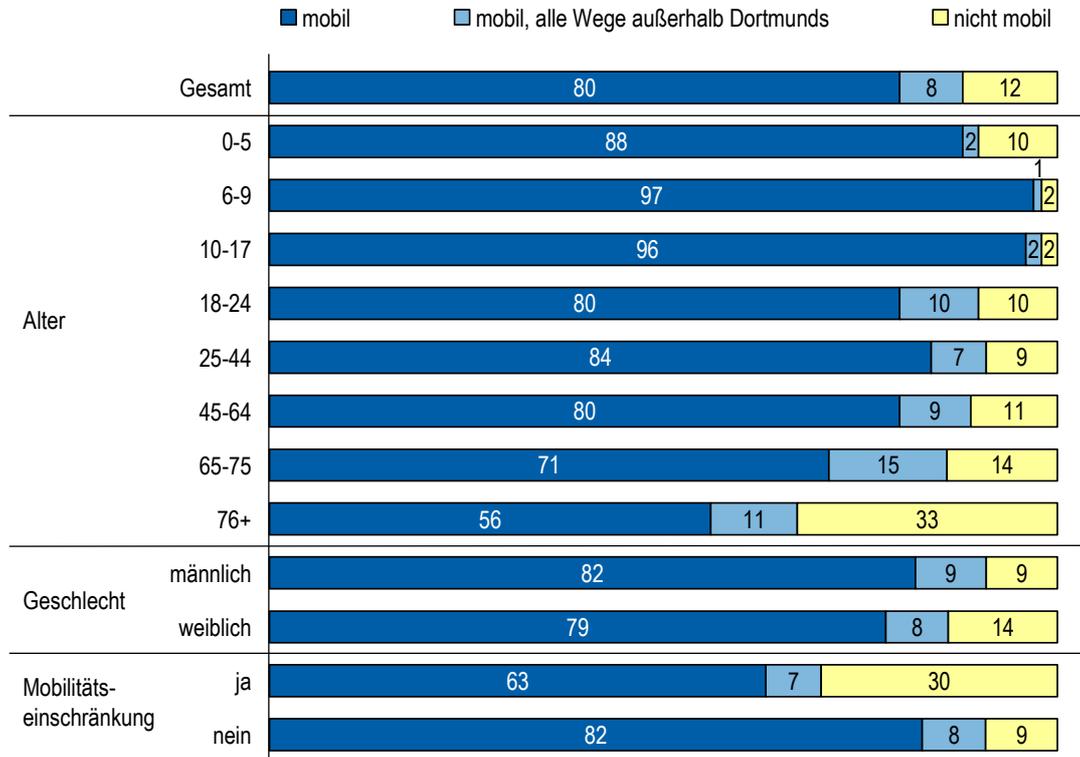
in Zeilen-%; n = ungewichtete Fallzahl

	mobil	mobil, aber alle Wege außerhalb Dortmunds	nicht mobil	n (Personen)
<b>Gesamt</b>	<b>80</b>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>8029</b>
Innenstadt-West	85	6	9	658
Innenstadt-Nord	75	8	17	659
Innenstadt-Ost	82	10	9	802
Eving	76	9	14	557
Schamhorst	79	8	13	589
Brackel	83	6	11	755
Aplerbeck	77	9	14	766
Hörde	80	9	11	691
Hombruch	82	9	9	848
Lütgendortmund	82	8	10	604
Huckarde	81	8	11	551
Mengede	78	9	13	549

Da sich die Ergebnisse auf Schultage beziehen, waren fast alle Kinder und Jugendlichen am Stichtag außer Haus. Der höchste Anteil an immobilen Personen findet sich in der Gruppe der Personen ab einem Alter von 76 Jahren (76+: 33% nicht mobil). Befragte, die angaben, sie wären in ihrer Mobilität eingeschränkt, sind erkennbar immobiler als jene, die dies verneinten (Mobilitätseinschränkungen ja: 30% nicht mobil; Mobilitätseinschränkungen nein: 9% nicht mobil).

**Abb. 9 Mobilität am Stichtag nach Alter, Geschlecht und Mobilitätseinschränkung**

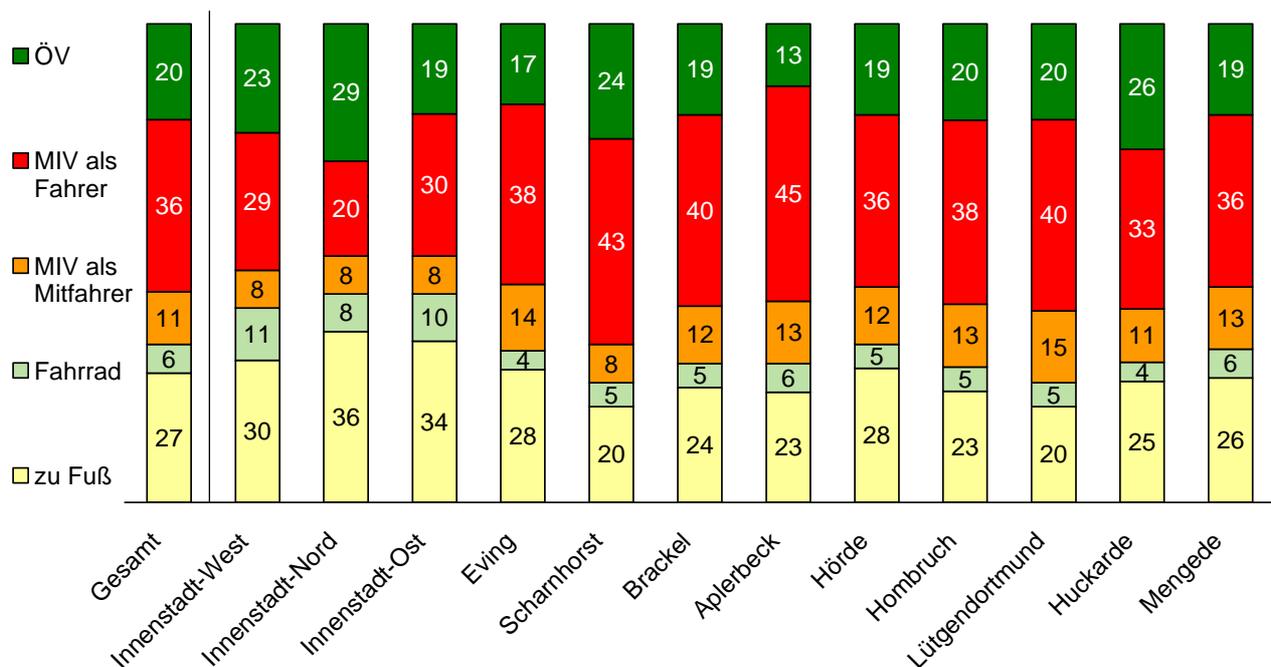
in Zeilen-%; n (Personen) = 8029; ohne „keine Angabe“ bei Mobilitätseinschränkung; Alter in Jahren



Relativ häufiger als in allen übrigen Stadtbezirken sind die Befragten aus dem Stadtbezirk Innenstadt-Nord zu Fuß (36%) und mit dem ÖV (29%) unterwegs. Überdurchschnittliche ÖV-Anteile weisen auch die Bewohner in Scharnhorst (24%) und Huckarde (26%) auf. In Aplerbeck wird besonders häufig das Auto genutzt (MIV als Fahrer: 45%; MIV als Mitfahrer: 13%). Auch in Scharnhorst, Lütgendortmund und Brackel findet mehr als jede zweite Fahrt mit dem Auto statt. Überdurchschnittliche Fußwege- und Radanteile weisen die drei Innenstadt-Bezirke auf.

**Abb. 10 Verkehrsmittelwahl nach Stadtbezirk (Wohnort)**

in Spalten-%; n (Personen) = 8029; ohne „sonstige Verkehrsmittel“



Die häufigsten Gründe für Immobilität am Stichtag sind gesundheitliche Gründe bzw. das Alter (63%). Das Wetter spielt mit insgesamt nur 3% eine untergeordnete Rolle.

**Tab. 28 Grund für Immobilität am Stichtag nach Alter, Geschlecht und Mobilitätseinschränkung**

in Spalten-%; n = ungewichtete Fallzahl; nur Personen, die am Stichtag nicht mobil waren; ohne „keine Angabe“ bei Mobilitätseinschränkung; Alter in Jahren

	Gesamt	Alter								Geschlecht		Mobilitätseinschränkung	
		0-5	6-9	10-17	18-24	25-44	45-64	65-75	76+	männl.	weibl.	ja	nein
Kein Bedarf/keine Lust	34	32	13	56	26	19	30	30	58	31	35	62	22
Gesundheitliche Gründe/Alter	63	64	87	44	64	74	69	66	42	66	60	37	73
Wetter	3	4	0	0	11	6	1	3	0	2	4	1	4
Sonstiger Grund	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	1
n (Personen)	794	41	7	14	50	134	243	144	161	329	465	223	560

**Tab. 29 Anzahl Wege pro Person nach Stadtbezirk**

Mittelwert; n = ungewichtete Fallzahl

	Wege pro Person	n (Personen)	Wege pro mobile Person	n (mobile Personen)
<b>Gesamt</b>	<b>2,9</b>	<b>8029</b>	<b>3,6</b>	<b>6564</b>
Innenstadt-West	3,1	658	3,7	555
Innenstadt-Nord	2,6	659	3,4	519
Innenstadt-Ost	3,0	802	3,7	654
Eving	2,7	557	3,6	439
Scharnhorst	2,6	589	3,3	481
Brackel	3,0	755	3,6	626
Aplerbeck	2,9	766	3,8	602
Hörde	3,0	691	3,8	587
Hombruch	3,2	848	3,8	715
Lütgendortmund	2,8	604	3,4	500
Huckarde	2,8	551	3,4	449
Mengede	2,7	549	3,5	437

Personen mit Pflichtwegen, d.h. Schüler, Studenten und Erwerbstätige legen tendenziell mehr Wege zurück als andere Personengruppen. Mit zunehmendem Alter nimmt die Mobilität ab.

**Tab. 30 Anzahl Wege pro Person nach Alter, Geschlecht und Mobilitätseinschränkung**

Mittelwert; n = ungewichtete Fallzahl; ohne „keine Angabe“ bei Mobilitätseinschränkung; Alter in Jahren

		Wege pro Person	n (Personen)	Wege pro mobile Person	n (Personen)
	<b>Gesamt</b>	<b>2,9</b>	<b>8029</b>	<b>3,6</b>	<b>6564</b>
Geschlecht	männlich	2,8	3949	3,5	3266
	weiblich	2,9	4080	3,7	3298
Alter	0-5	2,8	412	3,2	364
	6-9	3,1	333	3,2	323
	10-17	3,2	760	3,3	732
	18-24	2,7	582	3,4	469
	25-44	3,1	1803	3,7	1554
	45-64	3,0	2589	3,8	2102
	65-75	2,7	1021	3,8	707
	76+	1,8	529	3,3	313
Mobilitätseinschränkung	ja	2,1	804	3,3	519
	nein	3,0	7148	3,6	5984
Tätigkeit	Kind	2,8	426	3,2	378
	Hausfrau/-mann	2,8	485	4,0	351
	Rentner, Pensionär, im Vorruhestand	2,5	1724	3,7	1147
	Freiwilligendienstleistende	2,6	19	3,1	15
	Zurzeit arbeitslos, Null-Kurzarbeit	2,4	215	3,4	150
	Schüler	3,1	1171	3,2	1125
	Student	3,0	398	3,9	303
	Auszubildende, Lehrling, Umschüler	3,0	149	3,3	134
	Arbeiter	2,7	349	3,3	289
	Angestellte	3,1	2118	3,5	1846
	Beamte	3,7	357	4,1	326
	Selbstständig/freiberuflich tätig	3,6	322	4,5	261
	Geringfügig beschäftigt	3,2	140	3,8	121
	Vorübergehend freigestellt/beurlaubt	3,4	93	4,3	75
	sonstiges	2,0	63	3,5	43
	Deutsche Staatsbürgerschaft	ja	3,0	7344	3,7
ja und weitere		2,9	233	3,4	199
nein		2,4	452	3,2	343

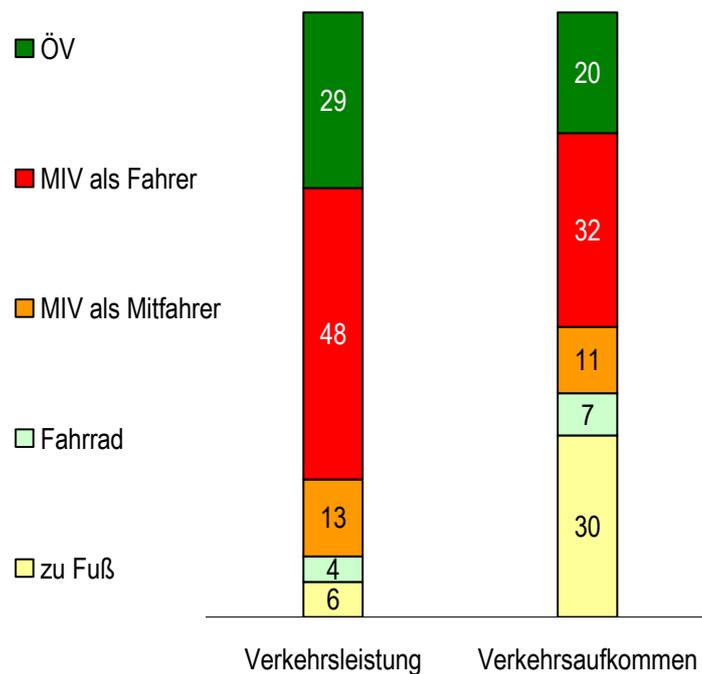
In der folgenden Abbildung wurden nur Wege im Binnenverkehr berücksichtigt. Aus diesem Grund gibt es Abweichungen zu vorhergehenden Ergebnissen für alle Wege.

Das Verkehrsaufkommen spiegelt die Anteile der genutzten Hauptverkehrsmittel an allen Wegen wider: 43% mit dem MIV (MIV als Fahrer: 32%; MIV als Mitfahrer: 11%), 20% ÖV, 7% Fahrrad und 30% zu Fuß.

Die Verkehrsleistung zeigt den Anteil der einzelnen Verkehrsmittel an der Gesamtentfernung aller Wege. 61% der insgesamt zurückgelegten Kilometer wurden mit dem MIV absolviert (MIV als Fahrer: 48%; MIV als Mitfahrer: 13%) und 29% mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

**Abb. 11 Anteile der genutzten Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen (Verkehrsmittelwahl bzw. Verkehrsaufkommen) und der zurückgelegten Entfernung (Verkehrsleistung)**

in Spalten-%; ohne „sonstige Verkehrsmittel“; ÖV: einschließlich Fernverkehr; nur Wege im Binnenverkehr Dortmund, Verkehrsleistung: nach Kilometern berechneter Modal Split<sup>4</sup>, nur Wege bei denen eine Entfernung berechnet werden konnte



<sup>4</sup> Verkehrsleistung = Summe der Kilometer je Hauptverkehrsmittel dividiert durch die Gesamtkilometer aller Verkehrsmittel

Bei den Altersgruppen zeigt sich für die unter 10-Jährigen ein hoher Anteil an Fußwegen (0-5: 35%; 6-9: 48%) und an Mitfahrten im Pkw. Kleinkinder legen über die Hälfte ihrer Wege im Auto zurück.

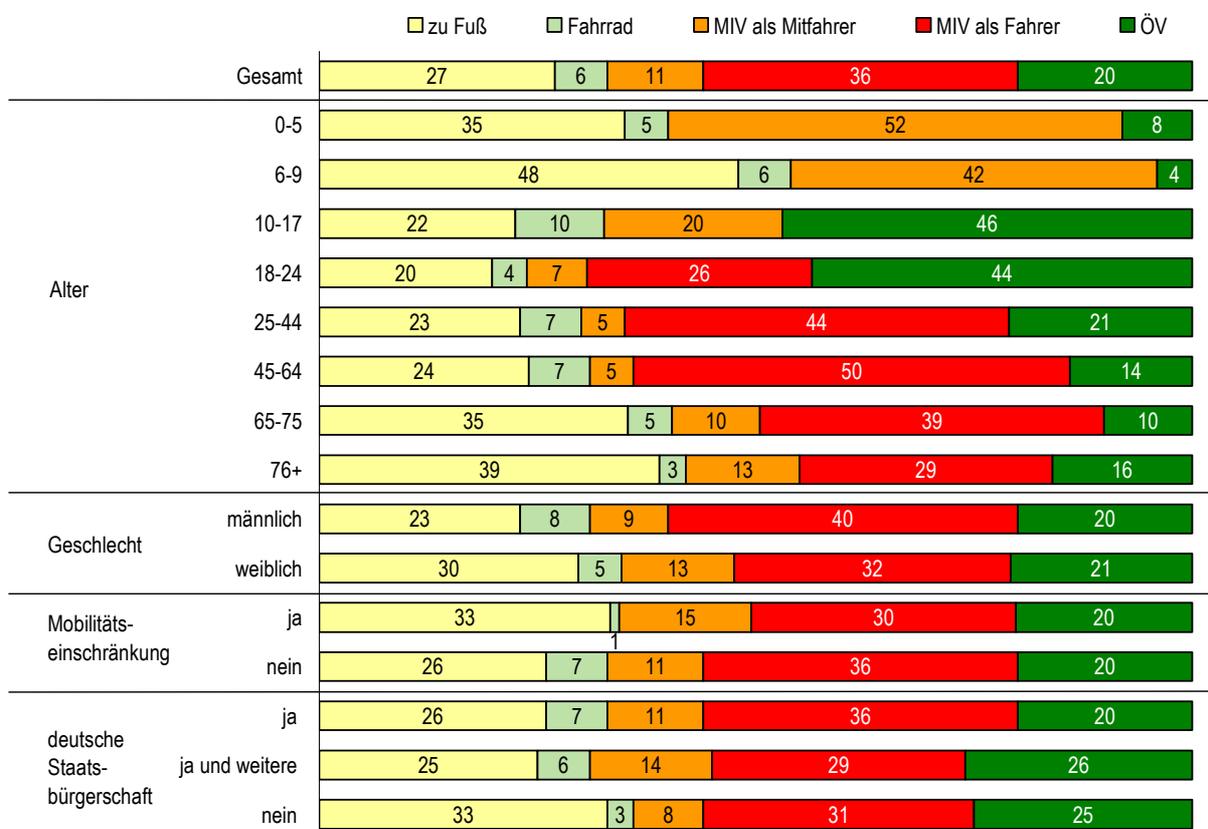
Personen im Alter von 10 bis 24 Jahre nutzen den öffentlichen Verkehr mit rund 45% mehr als doppelt so stark als im Bevölkerungsdurchschnitt.

Ab einem Alter von 25 Jahren bis Mitte 60 dominiert das Auto als Verkehrsmittel. Dies geht vor allem zu Lasten des öffentlichen Verkehrs (z.B.: 45 bis 64-Jährige: MIV als Fahrer: 50%; ÖV: 14%). Senioren ab 65 Jahre weisen einen überdurchschnittlichen Fußwege-Anteil auf (65 bis 75 Jahre: 35%, ab 76 Jahre: 39%).

Frauen sind mit einem Anteil von 30% Fußwegen häufiger zu Fuß unterwegs als Männer mit 23%. Ausländer gehen mit 33% überdurchschnittlich oft zu Fuß, nutzen häufiger öffentliche Verkehrsmittel (25%) und fahren weniger mit dem Rad (3%). Mobilitätseingeschränkte Personen gehen mehr zu Fuß und sind häufiger Mitfahrer im Auto.

**Abb. 12 Verkehrsmittelwahl nach Alter, Geschlecht, Mobilitätseinschränkung und Staatsbürgerschaft**

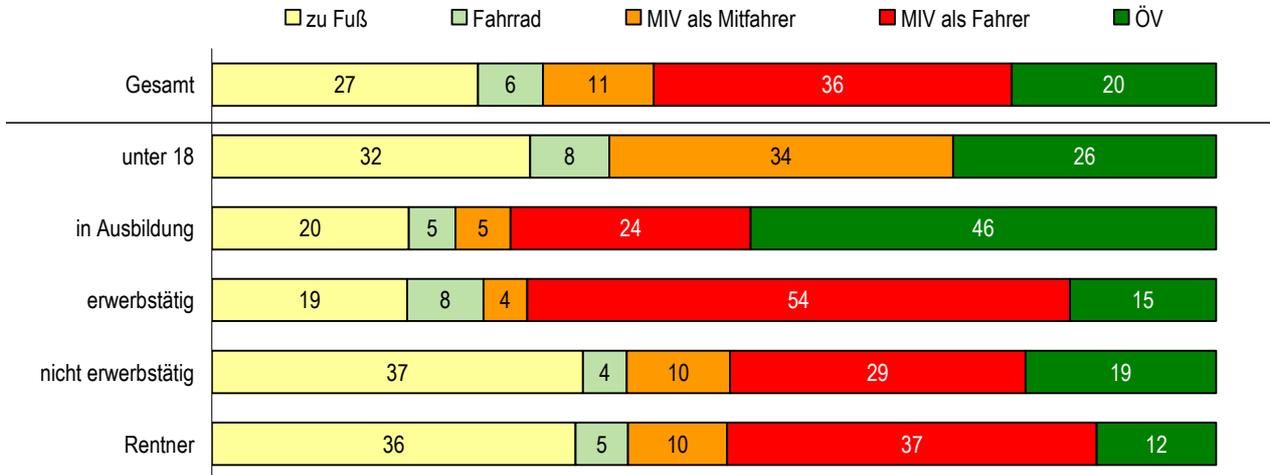
in Zeilen-%; ohne „keine Angabe“ bei Mobilitätseinschränkung; ohne „sonstige Verkehrsmittel“; Alter in Jahren



Den höchsten Anteil an ÖV-Wege haben Personen, die sich in einer Ausbildung befinden und über 18 Jahre alt sind (46%). Fußwege werden vorrangig von Nichterwerbstätigen (37%) und Rentnern (36%) zurückgelegt. Erwerbstätige legen dagegen den Großteil ihrer Wege mit dem Pkw zurück (54%).

**Abb. 13 Verkehrsmittelwahl nach Tätigkeit (1)**

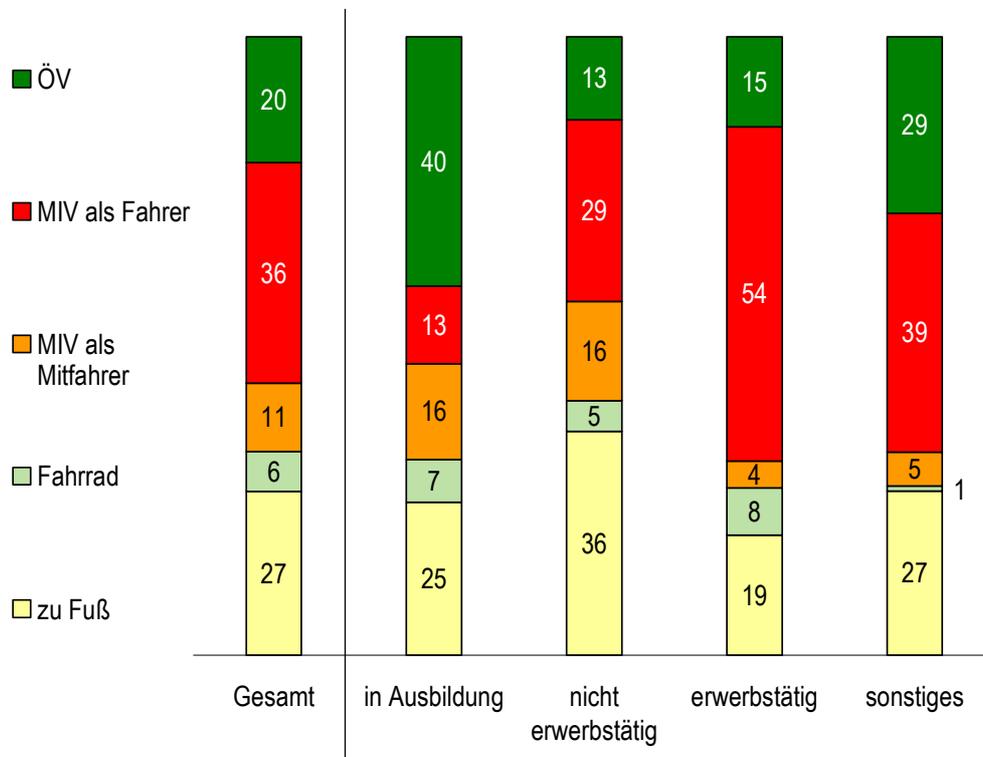
in Zeilen-%; ohne „sonstige Verkehrsmittel“; ohne „sonstige Tätigkeit“, in Ausbildung = nur Personen ab 18 Jahren



In der folgenden Abbildung werden in der Kategorie „in Ausbildung“ auch die unter 18-Jährigen eingeschlossen. Auch hier zeigt sich, dass in dieser Gruppe der ÖV mit 40% dominiert. Der Radanteil ist mit 7% etwas geringer als bei Erwerbstätigen mit 8%.

**Abb. 14 Verkehrsmittelwahl nach Tätigkeit (2)**

in Spalten-%; n = ungewichtete Fallzahl



Arbeitswege werden vorrangig mit dem Pkw zurückgelegt (MIV als Fahrer: 55%). Auf dem Weg zum Ausbildungsort dominiert hingegen mit 53% der ÖV. Auf Freizeitwegen wird mit 8% überdurchschnittlich oft das Fahrrad genutzt. Zum Einkaufen gehen die Dortmunder vorrangig zu Fuß (37%) oder nutzen das Auto (36% Fahrer, 11% Mitfahrer).

**Tab. 31 Verkehrsmittelwahl nach Wegzweck**

in Zeilen-%; Gesamtspalte für Wegzweck = Spalten-%; n = ungewichtete Fallzahl; ohne „sonstige Verkehrsmittel“; ohne „sonstigen“ Wegzweck und „nach Hause“

	zu Fuß	Fahrrad	MIV als Mitfahrer	MIV als Fahrer	ÖV	n (Wege)
<b>Gesamt</b>	<b>27</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>36</b>	<b>20</b>	<b>24069</b>
Arbeit	10	7	3	55	25	2769
Ausbildung	22	6	11	8	53	1462
dienstlich/geschäftlich	14	4	2	67	13	452
Begleitung	24	3	15	52	6	1591
private Erledigung	26	4	20	32	18	1382
Einkauf	37	6	11	36	10	2588
Freizeit	40	8	12	25	16	3213

Im Befragungszeitraum gab es nur wenige Phasen mit (sehr) schlechtem Wetter, so dass die Verkehrsmittelwahl für diese Wetterlage fallzahlenbedingt nur eingeschränkt gültig ist. Bei eher schlechtem Wetter werden tendenziell Fußwege auf das Auto verlagert. Schlechtes Wetter scheint jedoch keinen Einfluss auf den Radanteil auszuüben.

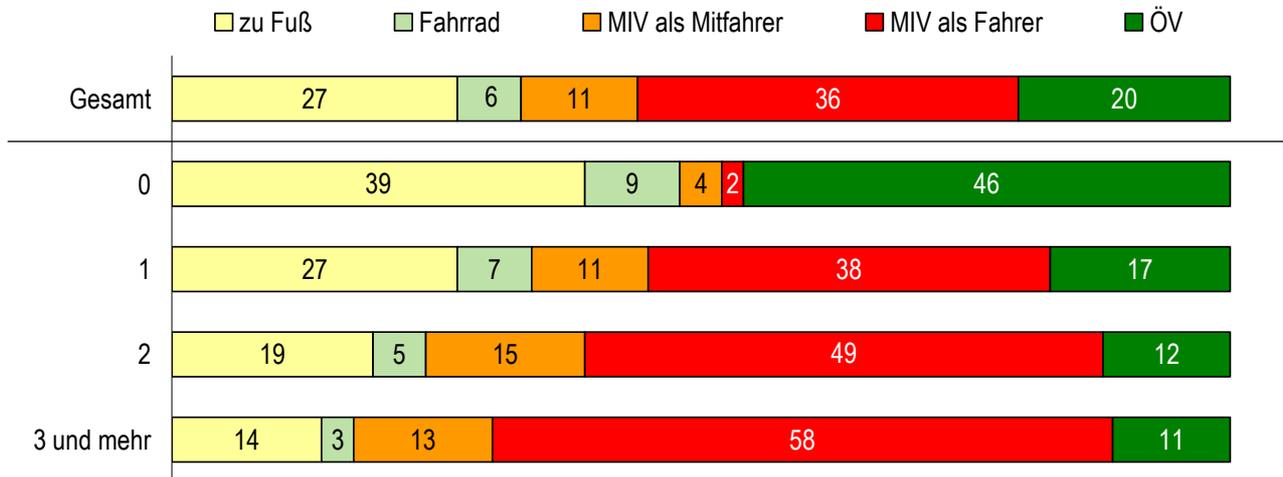
**Tab. 32 Verkehrsmittelwahl nach Wetterindex**

in Zeilen-%; n = ungewichtete Fallzahl; ohne „sonstige Verkehrsmittel“; nur Wege, denen ein Wetterindex zugeordnet werden konnte

	zu Fuß	Fahrrad	MIV als Mitfahrer	MIV als Fahrer	ÖV	n (Wege)
<b>Gesamt</b>	<b>27</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>36</b>	<b>20</b>	<b>13654</b>
(sehr) gut	29	6	11	36	18	7614
eher gut	25	6	11	36	23	4867
eher schlecht	25	6	11	41	18	1068
(sehr) schlecht	20	8	14	46	13	105

Neben dem Alter ist der Pkw-Besitz das Merkmal mit dem stärksten Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. In Haushalten ohne Pkw werden 46% der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, 39% der Wege zu Fuß und 9% der Wege zu Fuß und 9% mit dem Rad zurückgelegt. Befindet sich ein Auto im Haushalt, beträgt der MIV-Anteil (Fahrer und Mitfahrer) 49% und der ÖV-Anteil nur noch 17%. Der Pkw-Anteil steigt mit jedem weiteren Auto im Haushalt.

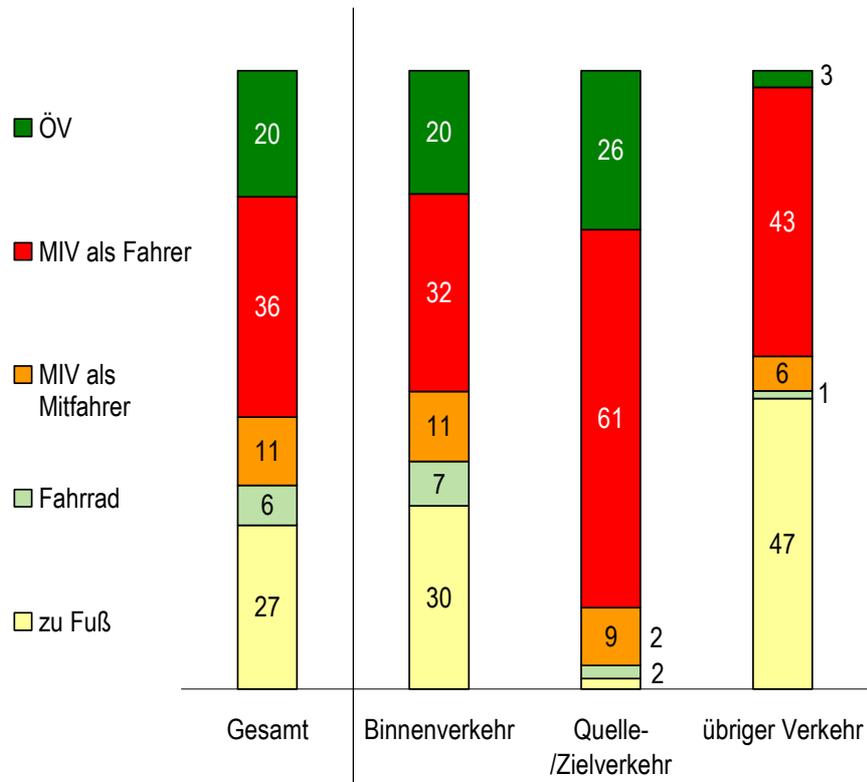
**Abb. 15 Verkehrsmittelwahl nach Anzahl Pkw im Haushalt**  
in Zeilen-%; ohne „sonstige Verkehrsmittel“; Pkw: Privat- und Dienst-Pkw



Wege von und nach Dortmund werden überwiegend mit dem MIV bestritten (61% MIV als Fahrer; 9% MIV als Mitfahrer). Der ÖV erreicht einen Anteil von 26%.

**Abb. 16 Verkehrsmittelwahl nach räumlicher Verkehrsart**

in Spalten-%



Bei einer Fahrt mit dem Pkw befinden sich durchschnittlich 1,3 Personen im Fahrzeug, bei Fahrten zur Arbeit sogar nur 1,06.

**Tab. 33 Fahrzeugbesetzungsgrad nach Wegzweck**

Mittelwert; n = ungewichtete Fallzahl; nur Wege mit Hauptverkehrsmittel „MIV als Fahrer“, ohne „sonstigen“ Wegzweck und „nach Hause“; Gesamt: inkl. sonstige und Nach-Hause-Wege

	Fahrzeugbesetzungsgrad	n (Wege)
<b>Gesamt</b>	1,30	9314
Arbeit	1,06	1647
Ausbildung	1,21	95
dienstlich/geschäftlich	1,14	336
Begleitung	1,84	912
private Erledigung	1,21	458
Einkauf	1,32	1039
Freizeit	1,42	859

**Tab. 34 Fahrzeugbesetzungsgrad nach räumlicher Verkehrsart**

Mittelwert; n = ungewichtete Fallzahl; nur Wege mit „Hauptverkehrsmittel MIV als Fahrer“

	Fahrzeugbesetzungsgrad	n (Wege)
<b>Gesamt</b>	1,30	9314
Binnenverkehr	1,32	7347
Quelle-/Zielverkehr	1,20	1800
übriger Verkehr	1,36	167

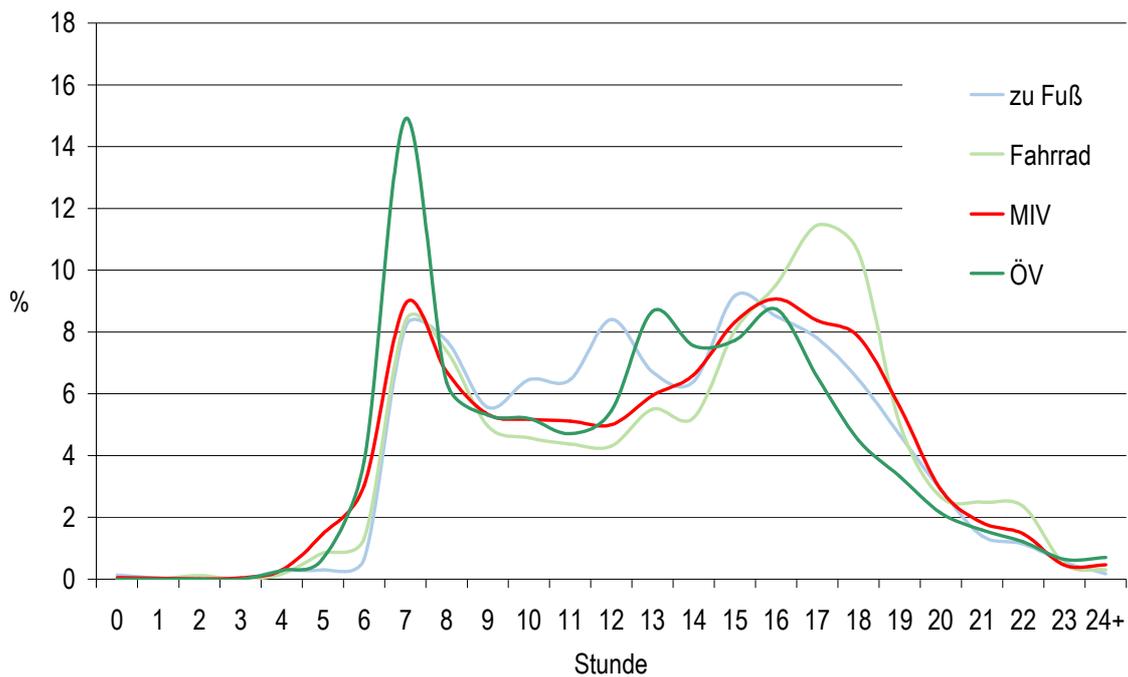
Betrachtet man die verkehrsmittelspezifischen Wege nach der Stunde, in welcher der Weg überwiegend stattgefunden hat, so zeigt sich eine ausgeprägte Morgenspitze zwischen 7 und 8 Uhr. Besonders stark ist die Morgenspitze im ÖV, die durch die Überlagerung des Schüler- und Berufsverkehrs bedingt ist.

Eine Mittagsspitze zeigt sich bei den Fußwegen (zwischen 12 und 13 Uhr). Der ÖV weist zwischen 13 und 14 Uhr und zwischen 16 und 17 Uhr noch einmal eine überdurchschnittliche Nachfrage auf. Am späten Nachmittag sticht zwischen 16 und 18 Uhr der hohe Fahrradanteil deutlich hervor.

Stärker als bei den anderen Verkehrsträgern ist die Tagesganglinie beim motorisierten Individualverkehr (MIV) durch die klassische „M“-Form mit einer morgendlichen und einer nachmittäglichen Spitze beschrieben, wobei die beiden Höhepunkte auf etwa gleichem Niveau liegen.

**Abb. 17 Wege nach Stunde, in welcher der Weg überwiegend stattgefunden hat (Tagesganglinie)**

Wegeanteil in %; n (Wege) zu Fuß = 6058; n (Wege) Fahrrad = 1604; n (Wege) MIV = 12348; n (Wege) ÖV = 3994



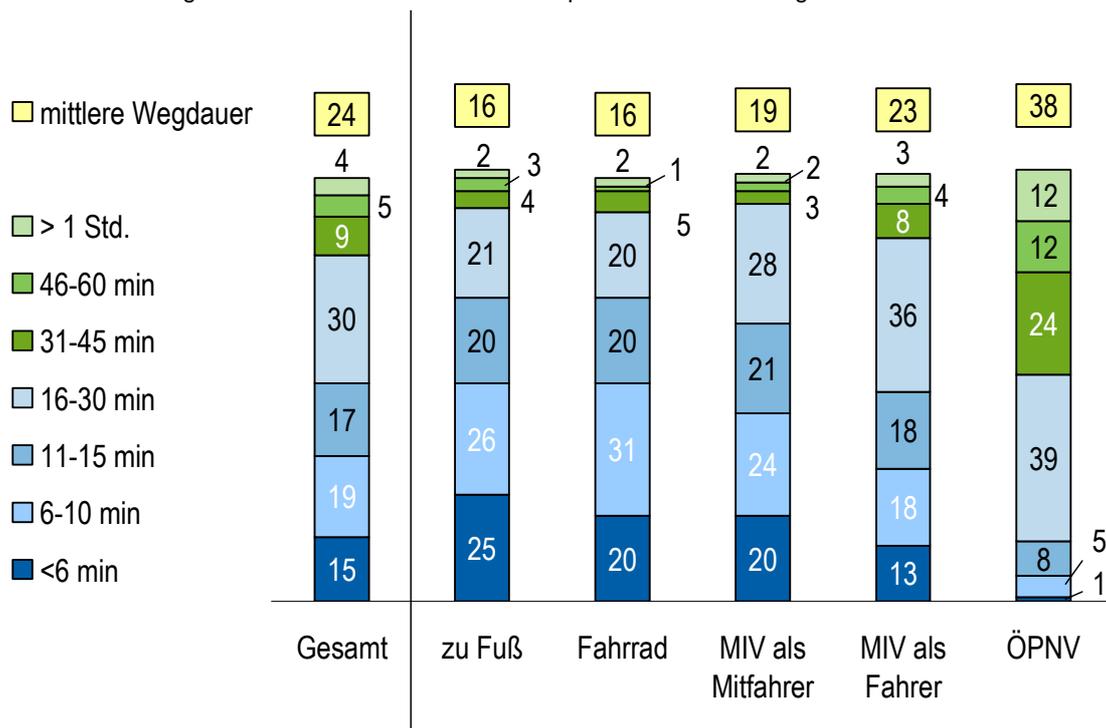
### 3.2.2 Wegdauer und Entfernungen

Die Wegdauer und die Entfernungen wurden für alle Wege der mobilen Dortmundener berechnet. Es können jedoch nur Wege mit einer korrekten Geocodierung einbezogen werden (die genaue Beschreibung der Berechnung siehe 4.5.3 Berechnung der Entfernungen und Geschwindigkeiten).

Der durchschnittliche Weg der Dortmundener dauert 24 Minuten. 15% der Wege sind unter 6 Minuten kurz. Rund die Hälfte der Wege dauert länger als eine Viertelstunde (16+ min: 48%). ÖV-Wege dauern durchschnittlich 38 Minuten. Dabei ist zu beachten, dass bei dieser Zeit auch die Fußwege und Wartezeiten eingeschlossen sind.

**Abb. 18 Wegdauer nach genutzten Verkehrsmittel**

in Spalten-%; mittlere Wegdauer = Mittelwert in Minuten; ohne „sonstige Verkehrsmittel“ und „Fernverkehr“; nur Wege, bei denen eine Entfernung berechnet werden konnte und die plausible Geschwindigkeiten aufweisen



**Tab. 35 Wegdauer nach Wegzweck**

in Spalten-%; n = ungewichtete Fallzahl; mittlere Wegdauer = Mittelwert in Minuten; ohne „sonstigen“ Wegzweck und „nach Hause“; nur Wege, bei denen eine Entfernung berechnet werden konnte und die plausible Geschwindigkeiten aufweisen

	Gesamt	Arbeit	Ausbildung	dienstlich/geschäftlich	Begleitung	private Erledigung	Einkauf	Freizeit
<b>mittlere Wegdauer</b>	<b>24</b>	<b>29</b>	<b>26</b>	<b>39</b>	<b>15</b>	<b>19</b>	<b>15</b>	<b>25</b>
< 6 min	15,1	6,0	8,3	8,4	23,0	17,9	28,4	13,3
6-10 min	18,9	10,8	14,8	12,7	28,2	22,1	27,5	19,4
11-15 min	17,0	15,6	15,0	15,4	19,4	17,4	16,3	19,4
16-30 min	30,4	37,4	36,1	30,3	24,7	28,4	20,6	29,8
31-45 min	9,5	14,5	16,3	13,0	3,0	9,8	4,6	7,5
46-60 min	4,8	8,2	5,5	7,6	1,0	3,1	1,6	5,5
> 1 Std.	4,4	7,5	3,8	12,7	0,7	1,3	1,1	5,2
n (Wege)	20344	2537	1295	388	1276	1097	1988	2564

**Tab. 36 Wegdauer nach räumlicher Verkehrsart**

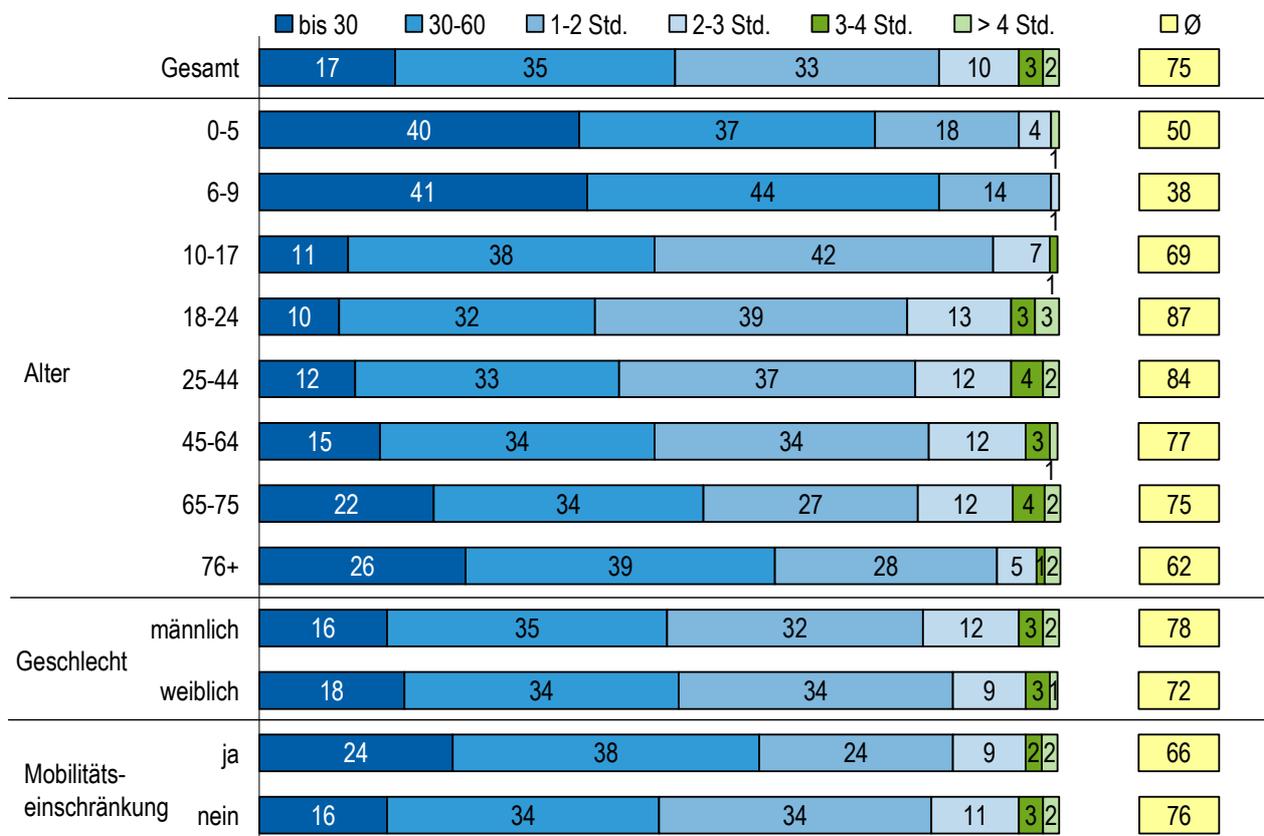
in Spalten-%; n = ungewichtete Fallzahl; mittlere Wegdauer = Mittelwert in Minuten; nur Wege, bei denen eine Entfernung berechnet werden konnte und die plausible Geschwindigkeiten aufweisen

	Gesamt	Binnenverkehr	Quelle-/Zielverkehr	übriger Verkehr
<b>mittlere Wegdauer</b>	<b>24</b>	<b>19</b>	<b>52</b>	<b>24</b>
< 6 min	15	17	1	19
6-10 min	19	21	3	21
11-15 min	17	18	7	23
16-30 min	30	30	33	17
31-45 min	9	8	19	6
46-60 min	5	3	14	7
> 1 Std.	4	1	23	7
n (Wege)	20344	17431	2641	272

Mobile Personen bewegen sich durchschnittlich insgesamt 75 Minuten im Verkehr (Summe aller Weglängen). Überdurchschnittlich lange sind 18 bis 64-jährige Personen unterwegs (77 – 87 Minuten). Auch Männer verbringen etwas mehr Zeit bei ihren täglichen Wegen als Frauen (78 zu 72 Minuten).

**Abb. 19 Aufenthaltsdauer im Verkehr am Stichtag<sup>5</sup> (min/Person) nach Alter, Geschlecht und Mobilitätseinschränkung**

in Zeilen %; n = ungewichtete Fallzahl; n (Personen) = 6363; mittlere Aufenthaltsdauer in Minuten = Mittelwert der Aufenthaltsdauer in Minuten; nur Wege, bei denen eine Entfernung berechnet werden konnte und die plausible Geschwindigkeiten aufweisen; ohne „keine Angabe“ bei Mobilitätseinschränkung; Alter in Jahren

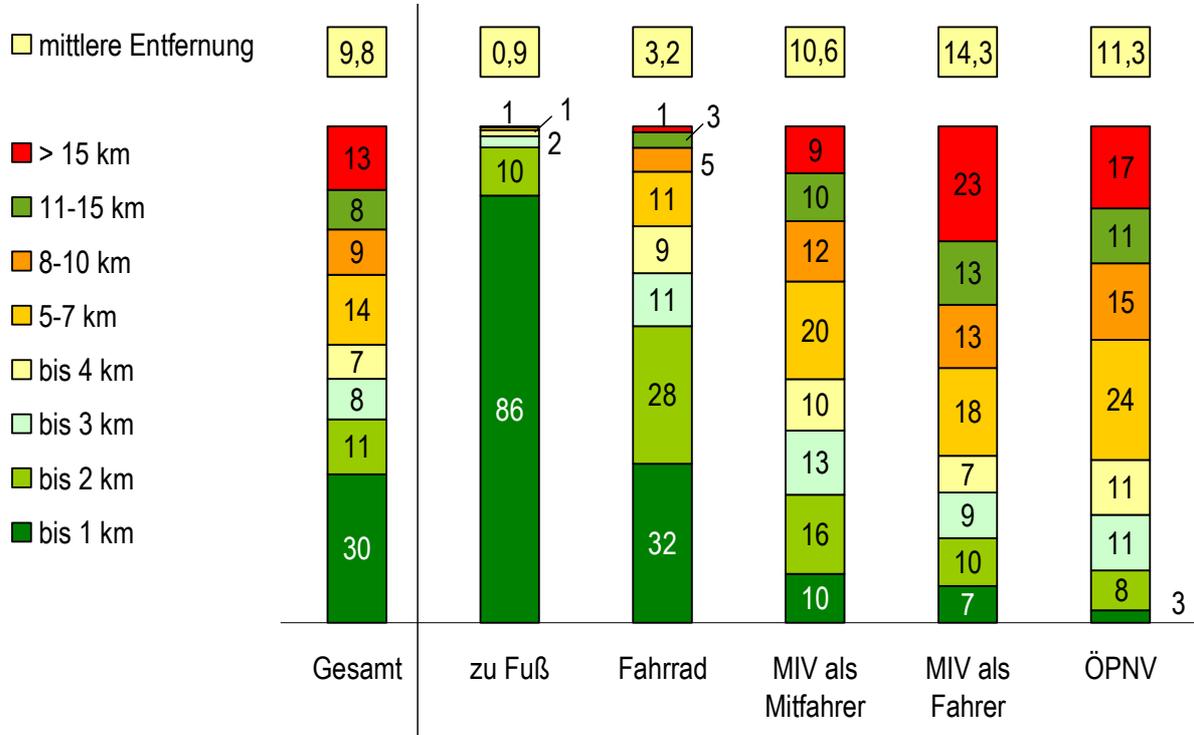


<sup>5</sup> Summe der Unterwegszeiten aller Wege am Stichtag (pro Person). Dabei werden nur Wege betrachtet, für die eine Entfernung berechnet werden konnte und eine plausible Geschwindigkeit vorliegt.

Die mittlere Weglänge beträgt 10 km. Die Weglängen unterscheiden sich sehr deutlich nach dem genutzten Hauptverkehrsmittel: Fußwege sind im Durchschnitt 900 Meter lang, eine Fahrradfahrt 3,2 km (darunter ein Drittel bis zu 1 km), Mitfahrer im Auto 11 km, MIV als Fahrer 14 km (darunter 26% unter 2 km) und ÖPNV-Fahrten 11 km.

**Abb. 20 Wegentfernung nach genutzten Verkehrsmittel**

in Spalten-%; mittlere Entfernung = Mittelwert in km; ohne „sonstige Verkehrsmittel“ und „Fernverkehr“; nur Wege, bei denen eine Entfernung berechnet werden konnte und die plausible Geschwindigkeiten aufweisen; Gesamt = einschließlich Flugreisen



**Tab. 37 Wegentfernung nach Wegzweck**

in Spalten-%; n = ungewichtete Fallzahl; mittlere Entfernung = Mittelwert in km; ohne „sonstigen“ Wegzweck und „nach Hause“; nur Wege, bei denen eine Entfernung berechnet werden konnte und die plausible Geschwindigkeiten aufweisen; einschließlich Flugreisen

	Gesamt	Arbeit	Ausbildung	dienstlich/geschäftlich	Begleitung	private Erledigung	Einkauf	Freizeit
<b>mittlere Entfernung</b>	<b>9,8</b>	<b>15,3</b>	<b>6,9</b>	<b>38,1</b>	<b>5,4</b>	<b>5,5</b>	<b>4,2</b>	<b>8,5</b>
0 bis 1 km	29,9	9,7	22,8	15,6	34,6	33,9	48,8	38,6
1 bis 2 km	11,1	6,2	9,6	6,0	14,8	11,0	13,0	12,8
2 bis 3 km	8,1	5,2	11,0	8,9	11,8	9,6	7,5	7,9
3 bis 4 km	6,9	5,8	10,1	5,7	7,8	7,7	5,3	6,1
5 bis 7 km	14,0	15,3	21,6	12,3	11,5	13,8	10,4	13,5
8 bis 10 km	9,2	14,0	9,7	11,6	7,1	10,3	6,2	6,3
11 bis 15 km	8,0	14,3	6,9	7,8	7,0	7,6	4,2	5,5
16 bis 25 km	5,5	11,5	4,3	8,2	2,4	4,0	2,9	4,0
26 bis 50 km	4,7	12,3	2,6	10,5	2,1	1,6	1,1	3,0
> 50 km	2,5	5,6	1,4	13,3	0,8	0,5	0,6	2,3
n (Wege)	20344	2537	1295	388	1276	1097	1988	2564

Wege innerhalb von Dortmund haben eine durchschnittliche Weglänge von rund 5 km. Im Quelle-Ziel-Verkehr beträgt die durchschnittliche Entfernung 41 km.

**Tab. 38 Wegentfernung nach räumlicher Verkehrsart**

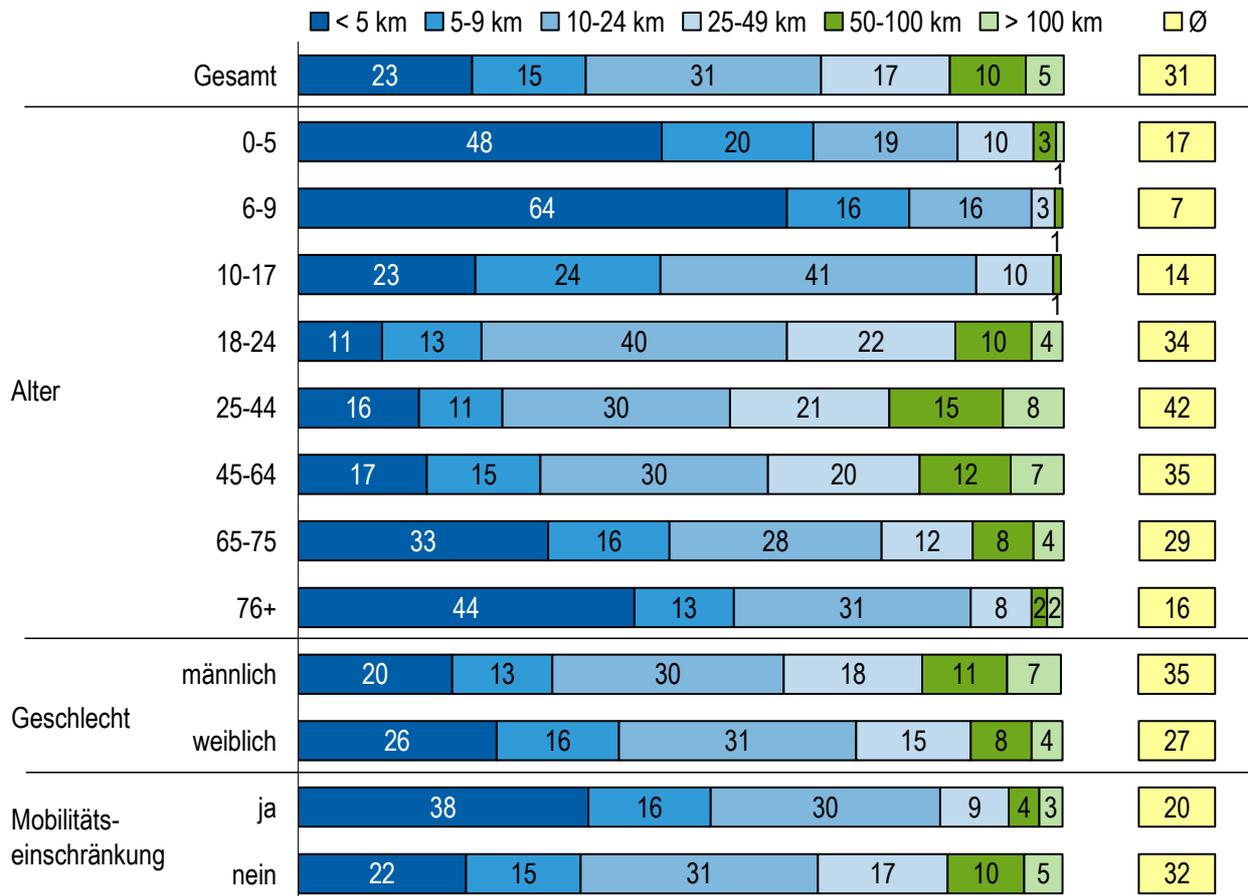
in Spalten-%; n = ungewichtete Fallzahl; mittlere Entfernung = Mittelwert in km; nur Wege, bei denen eine Entfernung berechnet werden konnte und die plausible Geschwindigkeiten aufweisen; einschließlich Flugreisen

	<b>Gesamt</b>	<b>Binnenverkehr</b>	<b>Quelle-/Zielverkehr</b>	<b>übriger Verkehr</b>
<b>mittlere Entfernung</b>	<b>9,8</b>	<b>4,7</b>	<b>41,3</b>	<b>22,3</b>
0 bis 1 km	30	34	1	45
1 bis 2 km	11	13	1	6
2 bis 3 km	8	9	2	8
3 bis 4 km	7	8	2	3
5 bis 7 km	14	15	7	8
8 bis 10 km	9	10	6	5
11 bis 15 km	8	8	10	4
16 bis 25 km	6	3	24	4
26 bis 50 km	5	1	30	9
> 50 km	3	0	17	7
n (Wege)	<b>20344</b>	17431	2641	272

Wer am Stichtag seine Wohnung verlässt, legt insgesamt 31 Kilometer zurück. Die kürzeste Gesamtentfernung legen 6-9-jährige Kinder zurück (7 km), die längste 25 bis 44-Jährige (42 km). Männer laufen bzw. fahren 35 km am Tag, Frauen 27 km.

**Abb. 21 Gesamtkilometer am Stichtag pro Person nach Alter, Geschlecht und Mobilitätseinschränkung**

in Zeilen %; n = ungewichtete Fallzahl; n (Personen) = 6263; mittlere Kilometer = Mittelwert der Gesamtkilometer; nur Wege, bei denen eine Entfernung berechnet werden konnte und die plausible Geschwindigkeiten aufweisen; einschließlich Flugreisen: ohne „keine Angabe“ bei Mobilitätseinschränkung; Alter in Jahren



Die Durchschnittsgeschwindigkeit mit dem Fahrrad beträgt 12 km/h, mit dem Pkw als Fahrer 30 km/h und mit dem ÖPNV 16 km/h. Beim ÖPNV sind Fußwege und Wartezeiten enthalten.

**Tab. 39 Durchschnittliche Geschwindigkeiten nach genutzten Verkehrsmitteln**

Mittelwerte; n = ungewichtete Fallzahl; ohne „sonstige Verkehrsmittel“; nur Wege, bei denen eine Entfernung berechnet werden konnte und die plausible Geschwindigkeiten aufweisen

	Geschwindigkeit in km/h	n (Wege)
<b>Gesamt</b>	<b>19</b>	<b>20344</b>
zu Fuß	4	5332
Fahrrad	12	1266
MIV als Mitfahrer	25	2356
MIV als Fahrer	30	7874
ÖPNV	16	3453
Fernverkehr	71	39

**Tab. 40 Durchschnittliche Geschwindigkeiten nach Weglänge**

Mittelwerte; n = ungewichtete Fallzahl; nur Wege, bei denen eine Entfernung berechnet werden konnte und die plausible Geschwindigkeiten aufweisen

	Geschwindigkeit in km/h	n (Wege)
<b>Gesamt</b>	<b>19</b>	<b>20344</b>
0 bis 1 km	5	5820
1 bis 2 km	12	2353
2 bis 3 km	15	1751
3 bis 4 km	16	1406
5 bis 7 km	19	2985
8 bis 10 km	23	1901
11 bis 15 km	30	1617
16 bis 25 km	36	1056
26 bis 50 km	48	914
> 50 km	70	541

**Tab. 41 Durchschnittliche Geschwindigkeiten nach Verkehrsart**

Mittelwerte; n = ungewichtete Fallzahl; nur Wege, bei denen eine Entfernung berechnet werden konnte und die plausible Geschwindigkeiten aufweisen

	Geschwindigkeit in km/h	n (Wege)
<b>Gesamt</b>	<b>19</b>	<b>20344</b>
Binnenverkehr	15	17431
Quelle-/Zielverkehr	41	2641
übriger Verkehr	29	272

### 3.3 Quellen und Ziele

Für insgesamt 24.102 Wege liegen Start- und/oder Zielpunkt vor. 22.399 Wegen konnten Startpunkte innerhalb der Stadtbezirke Dortmunds zugeordnet werden. Von diesen Wegen hatten insgesamt etwa genauso viele den gleichen Stadtbezirk als Ziel, wie sie die übrigen Stadtbezirke als Ziel hatten (Gesamt: 44% bezirksintern; 45% übriges Stadtgebiet). Der statistische Bezirk Innenstadt (000 City) ist ein Teil des Stadtbezirktes Innenstadt-West. Dies erklärt den verminderten Anteil an bezirksinternen Wegen im Vergleich zu den übrigen Stadtbezirken (Innenstadt-West: 30% bezirksintern).

**Tab. 42 Ziele der Wege nach Stadtbezirk (Quellen der Wege)**

in Zeilen %; n = ungewichtete Fallzahl; Innenstadt = stat. Bezirk 000 CITY\*

	bezirksintern	Innenstadt	übriges Stadtgebiet	außerhalb	n (Wege)
<b>Gesamt</b>	<b>44</b>	<b>4</b>	<b>45</b>	<b>7</b>	<b>22399</b>
Innenstadt-West	30	9	57	5	3091
Innenstadt-Nord	47	6	42	5	1614
Innenstadt-Ost	42	5	46	7	2181
Eving	62	4	28	6	1284
Scharnhorst	57	4	31	8	1213
Brackel	56	3	34	7	1894
Aplerbeck	54	3	36	7	1723
Hörde	54	3	37	6	1911
Hombruch	56	3	35	6	2503
Lütgendortmund	51	2	34	13	1374
Huckarde	52	3	40	5	1266
Mengede	65	4	23	8	1242

\*Verkehrszellen: 1-39; 900-909; 911-915; 917-921

**Tab. 43 Quellen und Ziele der Wege**

Anzahl Wege; ungewichtet; nur Wege denen ein Start- und/oder Zielpunkt zugeordnet werden konnte

Quellen	Ziele														Dortmund	außerhalb	Gesamt
	Innen West	Innen Nord	Innen Ost	Eving	Scharnhorst	Brackel	Aplerbeck	Hörde	Hombruch	Lütgendortmund	Huckarde	Mengede	nicht zugeordnet				
Innen West	1241	224	319	87	82	137	85	135	241	112	139	76	81	2959	132	<b>3091</b>	
Innen Nord	230	781	92	82	33	45	37	36	68	28	42	16	48	1538	76	<b>1614</b>	
Innen Ost	317	93	916	26	38	144	77	136	133	40	38	17	75	2050	131	<b>2181</b>	
Eving	86	85	25	778	37	24	16	10	16	18	15	17	66	1193	91	<b>1284</b>	
Scharnhorst	78	30	40	35	673	122	18	24	15	6	7	6	67	1121	92	<b>1213</b>	
Brackel	131	57	142	23	115	1055	82	36	32	6	15	5	69	1768	126	<b>1894</b>	
Aplerbeck	84	36	76	16	19	81	953	149	67	10	9	1	108	1609	114	<b>1723</b>	
Hörde	141	40	134	10	24	38	149	995	135	20	19	9	92	1806	105	<b>1911</b>	
Hombruch	246	67	130	14	13	34	60	130	1456	57	30	14	105	2356	147	<b>2503</b>	
Lütgendortmund	112	25	47	19	6	10	11	22	58	711	100	20	78	1219	155	<b>1374</b>	
Huckarde	137	39	33	15	8	17	8	19	36	103	661	62	55	1193	73	<b>1266</b>	
Mengede	71	20	20	14	6	5	1	9	14	20	60	827	76	1143	99	<b>1242</b>	
nicht zugeordnet	81	42	76	64	61	67	115	92	99	85	55	70	147	1054	49	<b>1103</b>	
Dortmund	2955	1539	2050	1183	1115	1779	1612	1793	2370	1216	1190	1140	1067	21009	1390	<b>22399</b>	
außerhalb	137	70	127	93	96	120	109	114	135	155	72	102	49	1379	324	<b>1703</b>	
<b>Gesamt</b>	<b>3092</b>	<b>1609</b>	<b>2177</b>	<b>1276</b>	<b>1211</b>	<b>1899</b>	<b>1721</b>	<b>1907</b>	<b>2505</b>	<b>1371</b>	<b>1262</b>	<b>1242</b>	<b>1116</b>	<b>22388</b>	<b>1714</b>	<b>24102</b>	

### 3.4 Fortschreibung und Vergleichbarkeit

Im Folgenden werden die Ergebnisse aus der letzten Untersuchung im Jahre 2005, die vom Amt für Statistik und Wahlen durchgeführt wurde und die aktuellen Ergebnisse dargestellt.

Wir möchten darauf hinweisen, dass die Ergebnisse aufgrund der Methodik, der angewendeten Gewichtungsverfahren sowie Befragungszeiträume nicht uneingeschränkt miteinander vergleichbar sind. Im Folgenden sollen zunächst die Rahmenbedingungen der zu vergleichenden Untersuchungen gegenübergestellt werden. Diese sind bei der Interpretation der Ergebnisse unbedingt zu beachten:

**Tab. 44 Rahmenbedingungen im Zeitvergleich**

	2005		2013	
Befragungszeitraum	Erhebung der Wege für Dienstag, den 13.09 oder 27.09.		alle mittleren Werktage vom 11.09 bis 22.10	
Wetter im Befragungszeitraum (Mittelwert)	Temperatur: 15,5°C, Windstärke 10,5 km/h, keine Niederschläge		Temperatur: 12,8 °C, Windstärke 12,7 km/h, häufige Regenschauer	
Methodik	schriftlich-postalisch		Rekrutierung schriftlich-postalisch, Befragung telefonisch und online	
Stichprobenstruktur in %	<i>ungewichtet</i>	<i>gewichtet</i>	<i>ungewichtet</i>	<i>gewichtet</i>
	<i>Alter</i>			
unter 18 Jahre	11,3	18,4	18,7	15,6
18 bis unter 40 Jahre	21,5	34,1	22,0	28,5
40 bis unter 76 Jahre	65,9	46,6	53,6	49,0
76 Jahre und älter	1,3	0,9	5,6	6,9
	<i>Geschlecht</i>			
weiblich	51,7	51,5	50,8	51,0
männlich	48,3	48,5	49,2	49,0
	<i>Haushaltsgröße</i>			
Personen in 1-Pers.-HH	11,9	19,4	9,9	25,0
Personen in 2-Pers.-HH	46,5	28,6	36,4	30,6
Personen in 3-Pers.-HH	17,6	19,3	19,6	19,2
Personen in 4+-Pers.-HH	24,1	32,7	34,1	25,2
	<i>Nationalität</i>			
nur ausländische	4,5	13,2	5,6	13,6
(auch) deutsche	95,5	86,8	94,4	86,4

Die gewichtete Stichprobenstruktur 2013 entspricht der tatsächlichen Verteilung in der Grundgesamtheit (siehe auch Gewichtungungsverfahren).

### 3.4.1 Wichtigste Mobilitätskennziffern

**Tab. 45 Wichtigste Mobilitätskennziffern für die Stadt Dortmund im Jahresvergleich**

Anteile in %

	2005	2013
Außer-Haus-Anteil	91	88
Wege pro Person und Tag	2,83	2,89
Wege pro mobile Person und Tag	3,35	3,60
Wege an einem mittleren Werktag (hochgerechnet)	1,67 Mio.	1,66 Mio.
Modal Split:		
zu Fuß	19,6	26,5
Fahrrad	9,9	6,4
MIV als Fahrer/-in	38,6	35,3
MIV als Mitfahrer/-in	11,1	11,0
ÖV	19,4	20,1
Aufenthaltsdauer im Verkehr in min	84	75
Entfernung pro Person und Tag in km	35	31

Im Vergleich zu 2005 legt ein Dortmunder an einem mittleren Werktag etwas mehr Wege zurück. Gleichzeitig sind aber weniger Personen im Verkehr unterwegs. Die hochgerechnete Anzahl Wege, die an einem mittleren Werktag durch die Dortmunder Bevölkerung zurückgelegt werden, zeigt keine nennenswerte Veränderung gegenüber 2005 an.

Nach den vorliegenden Ergebnissen legen die Dortmunder acht Jahre nach der letzten Untersuchung deutlich mehr Wege zu Fuß zurück. Auch der ÖPNV-Anteil im Modal Split ist leicht gestiegen. Auffällig ist auch der scheinbar rückläufige Radanteil.

Da sich die Ergebnisse jedoch nur bedingt vergleichen lassen, müssen einige Aspekte der Untersuchungen genauer beleuchtet werden.

Der höhere Anteil Fußwege lässt sich methodisch nachvollziehen. 2005 wurde die Befragung rein schriftlich durchgeführt. Bei dieser Befragungsmethode werden gerade kurze Fußwege häufig untererfasst. In der Untersuchung 2013 wurde auf die Erfassung der kurzen Wege, wie z.B. zum Briefkasten, zum Bäcker u.ä. explizit hingewiesen. Hinzu kommen die sogenannten Rundwege wie z.B. Spaziergänge, Joggen etc. Diese wurden stets in zwei Wege aufgeteilt. Somit kann davon ausgegangen werden, dass 2005 Fußwege untererfasst wurden.

Des Weiteren kann unter diesem Aspekt auch davon ausgegangen werden, dass der Radanteil 2005 leicht überhöht ist. Geht man davon aus, dass der Anteil an Fußwegen konstant geblieben ist und der 2013 erhobene Anteil genauer ist, lässt sich der Modal Split wie folgt darstellen:

**Tab. 46 Modal Split - Vergleich mit angepasstem Fußweg-Anteil**

Anteile in %

	2005*	2013
zu Fuß	26,5	26,5
Fahrrad	9,2	6,4
MIV als Fahrer/-in	35,9	35,3
MIV als Mitfahrer/-in	10,3	11,0
ÖV	18,1	20,1

\* Fußwege-Anteil wie 2013 vorausgesetzt, restliche Verkehrsmittel normiert

Eine weitere Annäherung an eine bessere Vergleichbarkeit kann durch die Anpassung der Stichprobenstrukturen erreicht werden. 2005 wurde die Altersgruppe der über-75-Jährigen im Gewichtungsverfahren so stark heruntergewichtet, dass die Ergebnisse dieser Altersgruppe nahezu keine Berücksichtigung fanden. Lässt man bei der Auswertung der Daten aus 2013 die Altersgruppe der über-75-Jährigen ebenfalls außer Acht, steigt der Radanteil aber nur sehr leicht an (+0,2%). Auch bei den übrigen Mobilitätskennziffern gibt es keine gravierenden Veränderungen, so dass dieser Aspekt nicht als zusätzliche Erklärung herangezogen werden kann:

**Tab. 47 Mobilitätskennziffern bei angepasster Stichprobenstruktur**

Anteile in %

	2005	2013*
Außer-Haus-Anteil	91	90
Wege pro Person und Tag	2,83	2,97
zu Fuß	19,6	25,9
Fahrrad	9,9	6,6
MIV als Fahrer/-in	38,6	36,0
MIV als Mitfahrer/-in	11,1	11,0
ÖV	19,4	20,6

\* nur Personen bis einschließlich 75 Jahre

Vergleicht man die Befragungszeiträume, wird ein weiterer Einflussfaktor deutlich: 2005 wurde für genau einen Stichtag befragt (+ 1 Alternativstichtag), während die Ergebnisse 2013 aus der Erhebung an 15 mittleren Werktagen resultieren. An beiden Stichtagen 2005 war perfektes Radfahrwetter: knapp 20°C am Mittag, keine Niederschläge. 2013 war es nicht nur durchschnittlich kühler, sondern es gab auch regnerische und windige Tage, an denen das Radfahren zumindest weniger Spaß gemacht haben dürfte. Diese Vermutung wird bestätigt, wenn man sich den Anteil der notwendigen (alltäglichen) Wege zur Arbeit/zur Ausbildung/zum Kindergarten oder Einkäufe für den täglichen Bedarf und der übrigen, also nicht notwendigen Wege anschaut.

**Tab. 48 Modal Split differenziert nach Alltags- und Freizeitwegen**

Anteile in %

	Alltagswege		Freizeitwege	
	2005	2013	2005	2013
zu Fuß	17,8	21,28	23,8	32,8
Fahrrad	5,9	6,8	12,9	5,6
MIV	50,6	46,9	50,4	46,8
ÖV	23,9	24,0	12,3	14,5

### 2005

Alltagswege = Wegzwecke: Arbeitsplatz, Dienstlich/geschäftlich, Ausbildung/Schule, Kindergarten/KiTa, 70% der Einkaufswege

Freizeitwege = Wegzwecke: Private Erledigung, Holen/Bringen von Personen, Begleitung Erwachsener, Freizeitaktivität, 30% der Einkaufswege

### 2013

Alltagswege = Wegzwecke: Eigener Arbeitsplatz, Anderer Dienstort/-weg, Kindergarten/KiTa/Tagesmutter, Grundschule Haupt-/Real-/Gesamt-/Förderschule, Gymnasium, Fachhochschule/Hochschule, Andere Bildungseinrichtung, Einkauf täglicher Bedarf, Berufskolleg/Fachschule

Freizeitwege = Wegzwecke: Sonstiger Einkauf, Private Erledigung/Dienstleistungseinrichtungen, Kultur/Theater/Kino, Gaststätte/Kneipe/Restaurant u.ä., Privater Besuch, Erholung/Sport im Freien, Sportstätte (allgemein), Andere Freizeitaktivität, Bringen oder Holen von Personen

Während 2005 knapp 13% der Freizeitwege mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden, sind es 2013 nicht mal 6%. Dies ist ein Hinweis darauf, dass sowohl die Witterung als auch die Auswahl der Stichtage 2013 eine Rolle bei der Interpretation der Ergebnisse spielen. Betrachtet man nur die Alltagswege, ist 2013 sogar eine Steigerung des Radanteils zu verzeichnen.

**Fazit: Die hier diskutierten Aspekte lassen die Schlussfolgerung zu, dass es keine nennenswerten Veränderungen im Verkehrsmittelverhalten der Dortmunder gibt.**

Folgende Ergebnisse beruhen auf der Selbsteinschätzung der Befragten. Aufgrund der methodischen Unterschiede ist auch hier die Vergleichbarkeit nur eingeschränkt möglich.

### 3.4.2 Fahrrad-Nutzung

Die Fahrrad-Dichte sowie der Anteil der Haushalte mit mindestens einem Fahrrad sind im Vergleich zu 2005 geringer. Dies liegt zum Teil daran, dass 2005 4-Personen-Haushalte überrepräsentiert waren.

Der höherer Anteil der Personen, die überhaupt kein Fahrrad nutzen, lässt sich zum Teil durch die unterschiedliche Altersstruktur der beiden Stichproben (76 Jahre und älter: 2005 0,9%/2013 6,9%) erklären.

Die Bedingungen für das Radfahren in Dortmund werden besser bewertet, als noch vor acht Jahren. Dies ist ein Hinweis darauf, dass Maßnahmen für den Ausbau entsprechender Infrastrukturen wahrgenommen werden.

**Tab. 49 Wichtigste Kennziffern zur Fahrrad-Nutzung im Jahresvergleich**

	2005	2013
Anzahl Fahrräder pro Haushalt	1,7	1,3
Anteil Haushalte mit mind. einem Fahrrad	78%	62%
Nutzungshäufigkeit		
4-7 Tage/Woche	15%	12%
1-3 Tage/Woche	19%	16%
1-3 Tage/Monat	13%	14%
seltener	23%	16%
nie	30%	42%
Beurteilung der Bedingungen fürs Radfahren		
<i>Durchschnitt</i>	3,5	3,2
sehr gut	2%	3%
gut	17%	24%
befriedigend	35%	38%
ausreichend	26%	21%
mangelhaft	17%	12%
ungenügend	3%	3%

### 3.4.3 Pkw-Nutzung

Die Pkw-Dichte ist im Vergleich zu 2005 konstant geblieben. Die Pkw-Nutzung ist jedoch gestiegen, nur noch 8% der Dortmunder nutzen nie einen Pkw, 2005 waren es 18%.

**Tab. 50 Wichtigste Kennziffern zur Pkw-Nutzung im Jahresvergleich**

	2005	2013
Anzahl Pkw pro Haushalt	1,0	1,0
Nutzungshäufigkeit		
4-7 Tage/Woche	51%	50%
1-3 Tage/Woche	22%	26%
1-3 Tage/Monat	4%	9%
seltener	5%	6%
nie	18%	8%

### 3.4.4 ÖPNV-Nutzung

Obwohl es mehr Dortmunder gibt, die gar keinen ÖPNV (mehr) nutzen, ist auch der Anteil der Häufig- und Zeitkartennutzer gestiegen, d.h. es werden mehr Wege durch weniger Personen zurückgelegt.

Dies deckt sich auch mit dem leicht gestiegenen ÖPNV-Anteil im Modal Split.

**Tab. 51 Wichtigste Kennziffern zur ÖPNV-Nutzung im Jahresvergleich**

	2005	2013
Durchschnittliche Gehzeit zur Bushaltestelle in min	4	5
Durchschnittliche Gehzeit zur Stadtbahn/Straßenbahn in min	10	12
Nutzungshäufigkeit ÖPNV		
4-7 Tage/Woche	27%	30%
1-3 Tage/Woche	14%	15%
1-3 Tage/Monat	16%	15%
seltener	26%	19%
nie	17%	21%
Normalerweise genutzte Fahrschein		
Bartarif	55%	43%
Zeitkarte	38%	45%
andere	6%	12%

### 3.5 Soziodemographie

**Tab. 52 Haushaltsgröße nach Stadtbezirk**

in Zeilen-%; n = ungewichtete Fallzahl; Anzahl Personen je Haushalt = Mittelwert

	1 Person	2 Personen	3 Personen	4 Personen	5 und mehr	Anzahl Personen je Haushalt	n (Haushalte)
<b>Gesamt</b>	<b>46</b>	<b>30</b>	<b>13</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>1,9</b>	<b>3582</b>
Innenstadt-West	59	23	11	6	1	1,7	320
Innenstadt-Nord	60	19	9	6	6	1,8	333
Innenstadt-Ost	54	30	9	5	3	1,7	384
Eving	34	31	20	8	7	2,2	239
Scharnhorst	43	27	16	9	5	2,1	249
Brackel	38	36	15	9	3	2,0	322
Aplerbeck	44	31	12	9	3	2,0	328
Hörde	49	33	8	7	2	1,8	321
Hombruch	48	28	12	7	4	1,9	372
Lütgendortmund	37	34	15	10	4	2,1	254
Huckarde	37	33	18	10	3	2,1	236
Mengede	31	36	12	14	7	2,3	224

**Tab. 53 Alter nach Stadtbezirk**

in Zeilen-%; n = ungewichtete Fallzahl; mittleres Alter = Mittelwert in Jahren

	0-5	6-9	10-17	18-24	25-44	45-64	65-75	76+	mittleres Alter	n (Personen)
<b>Gesamt</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>10</b>	<b>25</b>	<b>29</b>	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>42,9</b>	<b>8029</b>
Innenstadt-West	5	3	6	14	32	26	10	4	39,4	658
Innenstadt-Nord	4	3	5	14	34	25	8	7	40,2	659
Innenstadt-Ost	6	2	5	7	30	29	13	8	44,6	802
Eving	5	3	7	11	20	31	14	8	44,4	557
Scharnhorst	3	3	9	10	20	32	13	10	45,2	589
Brackel	6	4	6	9	23	30	15	6	43,6	755
Aplerbeck	5	3	9	7	19	31	16	10	46,1	766
Hörde	4	3	9	6	24	27	16	11	46,5	691
Hombruch	7	4	8	12	24	27	11	8	41,1	848
Lütgendortmund	5	3	8	12	24	29	11	8	41,5	604
Huckarde	5	4	9	14	21	31	10	6	40,8	551
Mengede	3	5	10	10	21	36	11	6	42,5	549

**Tab. 54 Mobilitätseinschränkung nach Stadtbezirk**

in Zeilen-%; n = ungewichtete Fallzahl

	ja	nein	keine Angabe	n (Personen)
<b>Gesamt</b>	<b>11</b>	<b>88</b>	<b>1</b>	<b>8029</b>
Innenstadt-West	8	92	1	658
Innenstadt-Nord	12	88	0	659
Innenstadt-Ost	13	86	1	802
Eving	13	87	1	557
Scharnhorst	12	88	1	589
Brackel	11	88	1	755
Aplerbeck	11	86	2	766
Hörde	12	88	0	691
Hombruch	10	89	1	848
Lütgendortmund	11	89	0	604
Huckarde	8	89	4	551
Mengede	12	86	2	549

**Tab. 55 Höchster Schulabschluss nach Stadtbezirk**

in Zeilen-%; n = ungewichtete Fallzahl; ohne Kinder und Schüler

	Haupt- /Volksschulabschluss, POS 8. Klasse	Realschulab- schluss/Mittlere Reife, POS 10. Klasse	Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	(Noch) ohne Schul- abschluss	keine Angabe	n (Per- sonen)
<b>Gesamt</b>	<b>27</b>	<b>21</b>	<b>46</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>6432</b>
Innenstadt-West	14	17	66	1	2	540
Innenstadt-Nord	31	14	43	6	7	528
Innenstadt-Ost	18	19	59	1	3	672
Eving	39	22	30	4	5	451
Scharnhorst	39	27	27	3	4	468
Brackel	31	27	38	1	3	614
Aplerbeck	25	26	44	0	4	606
Hörde	28	19	52	0	0	558
Hombruch	19	17	61	1	2	659
Lütgendortmund	30	22	44	2	2	478
Huckarde	32	24	33	4	7	431
Mengede	30	26	36	2	6	427

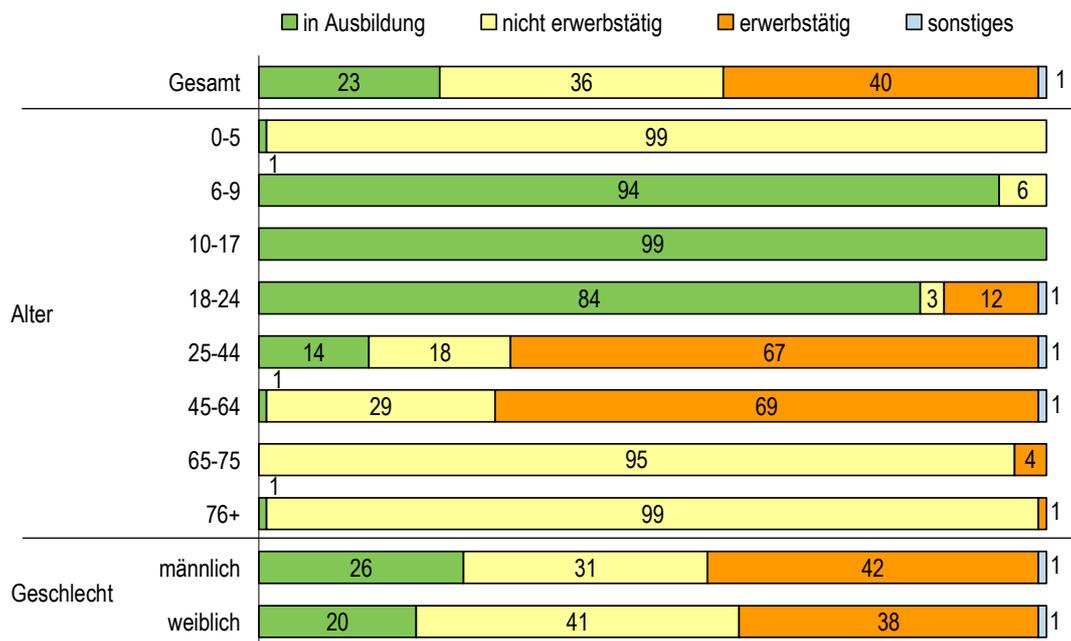
**Tab. 56 Höchste Berufsausbildung nach Stadtbezirk**

in Zeilen-%; n = ungewichtete Fallzahl; ohne Kinder und Schüler

	Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	Fachhochschulabschluss	(Noch) ohne Berufsausbildung	Hochschulabschluss	keine Angabe	n (Personen)
<b>Gesamt</b>	<b>39</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>20</b>	<b>18</b>	<b>8</b>	<b>6432</b>
Innenstadt-West	27	7	9	20	30	7	540
Innenstadt-Nord	29	7	4	36	14	10	528
Innenstadt-Ost	35	7	11	12	27	8	672
Eving	43	6	6	26	11	8	451
Scharnhorst	46	9	5	23	8	8	468
Brackel	47	9	9	15	12	8	614
Aplerbeck	43	10	8	12	18	9	606
Hörde	41	11	12	11	22	4	558
Hombruch	30	9	9	17	27	8	659
Lütgendortmund	46	10	7	20	16	2	478
Huckarde	44	7	4	27	10	9	431
Mengede	42	7	6	22	13	10	427

**Abb. 22 Tätigkeit (kategorisiert) nach Alter und Geschlecht**

in Zeilen-%; n (Personen) = 8029; Alter in Jahren



**Tab. 57 Arbeits-Wochenstunden nach Tätigkeit**

in Spalten-%; n = ungewichtete Fallzahl; nur Personen, die in Ausbildung oder erwerbstätig sind

	Gesamt	Auszubildende(r), Lehrling, Umschüler(in)	Arbeiter/in	Angestellte /Angestellter	Beamte /Beamter	Selbstständig /freiberuflich tätig	Geringfügig beschäftigt
Vollzeit wöchentlich mehr als 34 Stunden	73	90	80	75	78	73	1
Wöchentlich zwischen 18 und 34 Stunden	19	8	15	20	19	20	26
Wöchentlich weniger als 18 Stunden	8	2	5	5	3	8	74
n (Personen)	3435	149	349	2118	357	322	140

**Tab. 58 Deutsche Staatsangehörigkeit nach Stadtbezirk**

in Zeilen-%; n = ungewichtete Fallzahl

	ja	ja und weitere	nein	n (Personen)
<b>Gesamt</b>	<b>84</b>	<b>3</b>	<b>14</b>	<b>8029</b>
Innenstadt-West	87	4	9	658
Innenstadt-Nord	56	4	41	659
Innenstadt-Ost	89	3	8	802
Eving	73	1	25	557
Scharnhorst	84	5	12	589
Brackel	85	2	13	755
Aplerbeck	92	2	7	766
Hörde	91	1	7	691
Hombruch	86	2	12	848
Lütgendortmund	91	2	7	604
Huckarde	83	2	15	551
Mengede	84	4	12	549

**Tab. 59 Pkw-Führerscheinbesitz nach Geschlecht, Alter und Stadtbezirk**

in Zeilen-%; n = ungewichtete Fallzahl; Alter in Jahren

		Ja	Nein	n (Personen)
<b>Gesamt</b>		<b>81</b>	<b>19</b>	<b>6611</b>
Geschlecht	männlich	88	12	3217
	weiblich	75	25	3394
Alter	17	11	89	87
	18-24	73	27	582
	25-44	85	15	1803
	45-64	87	13	2589
	65-75	83	17	1021
	76+	65	35	529
Stadtbezirk	Innenstadt-West	87	13	547
	Innenstadt-Nord	61	39	545
	Innenstadt-Ost	88	12	682
	Eving	78	22	461
	Scharnhorst	83	17	488
	Brackel	84	16	628
	Aplerbeck	91	9	624
	Hörde	82	18	571
	Hombruch	86	14	675
	Lütgendortmund	84	16	499
	Huckarde	71	29	450
Mengede	74	26	441	

**Tab. 60 Motorrad-Führerscheinbesitz nach Geschlecht, Alter und Stadtbezirk**

in Zeilen-%; n = ungewichtete Fallzahl; Alter in Jahren

		Ja	Nein	n (Personen)
<b>Gesamt</b>		<b>16</b>	<b>84</b>	<b>6524</b>
Geschlecht	männlich	26	74	3174
	weiblich	7	93	3350
Alter	18-24	6	94	582
	25-44	13	87	1803
	45-64	22	78	2589
	65-75	17	83	1021
	76+	16	84	529
Stadtbezirk	Innenstadt-West	14	86	542
	Innenstadt-Nord	9	91	541
	Innenstadt-Ost	14	86	676
	Eving	15	85	459
	Scharnhorst	19	81	477
	Brackel	18	82	621
	Aplerbeck	19	81	615
	Hörde	18	82	563
	Hombruch	17	83	667
	Lütgendortmund	18	82	489
	Huckarde	14	86	441
	Mengede	17	83	433

**Tab. 61 Moped/Motorroller-Führerscheinbesitz nach Geschlecht, Alter und Stadtbezirk**

in Zeilen-%; n = ungewichtete Fallzahl; nur Personen, die keinen anderen Führerschein besitzen; Alter in Jahren

		Ja	Nein	n (Personen)
<b>Gesamt</b>		<b>2</b>	<b>98</b>	<b>1012</b>
Geschlecht	männlich	5	95	343
	weiblich	1	99	669
Alter	16-17	3	97	181
	18-24	9	91	136
	25-44	1	99	167
	45-64	0	100	229
	65-75	1	99	151
	76+	1	99	148
Stadtbezirk	Innenstadt-West	4	96	69
	Innenstadt-Nord	2	98	172
	Innenstadt-Ost	0	100	82
	Eving	0	100	83
	Scharnhorst	5	95	82
	Brackel	0	100	77
	Aplerbeck	0	100	54
	Hörde	0	100	71
	Hombruch	1	99	74
	Lütgendortmund	11	89	72
	Huckarde	2	98	94
	Mengede	1	99	82

**Tab. 62 Genereller Führerscheinbesitz nach Geschlecht, Alter und Stadtbezirk**

in Zeilen-%; n = ungewichtete Fallzahl; Alter in Jahren

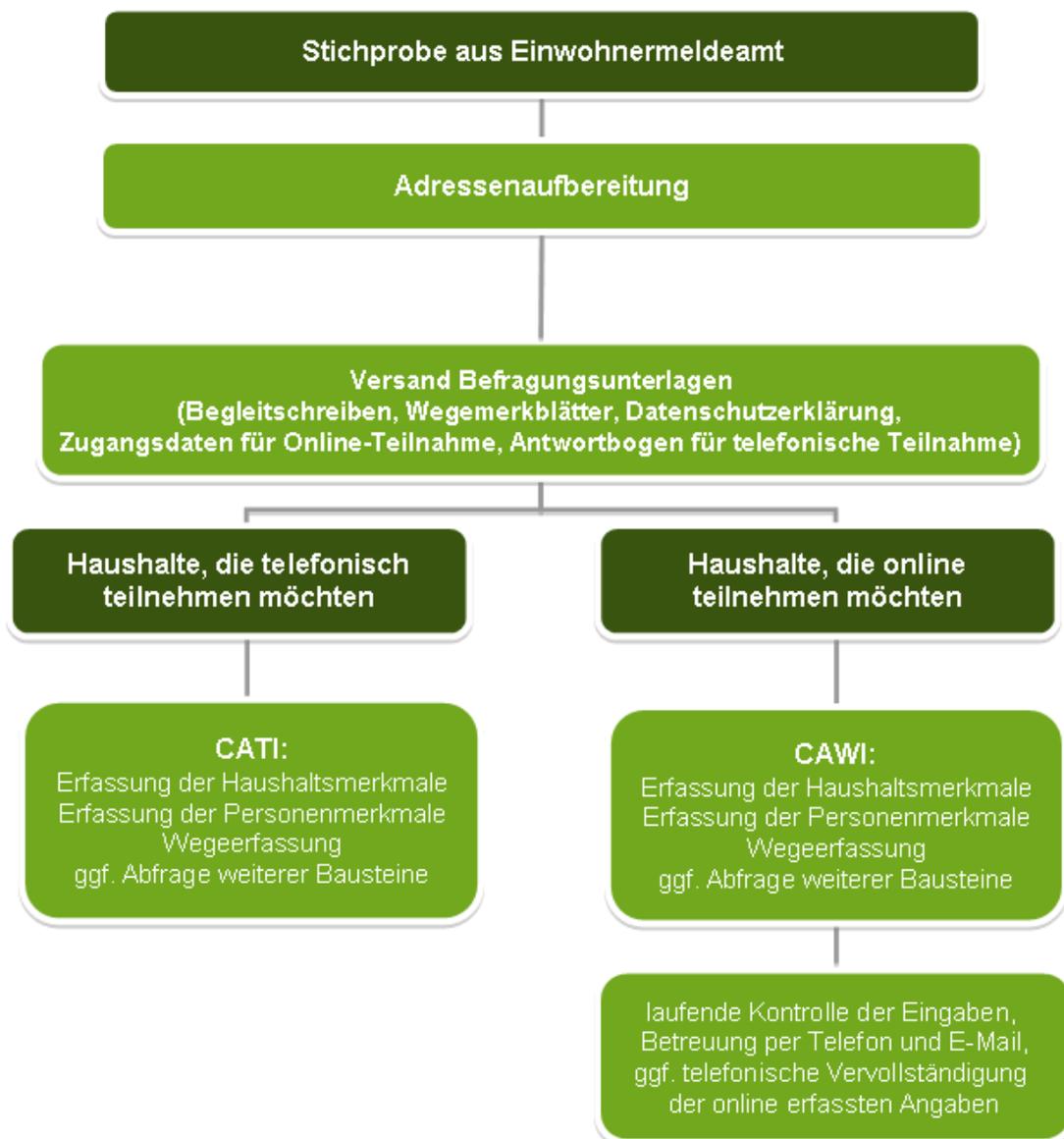
		nur Führerschein der Klasse B (Pkw, Moped)	nur Führerschein der Klasse A (Motorrad, Moped)	Führerscheine der Klassen A und B (Pkw, Motorrad, Moped)	nur Führerschein der Klasse AM (Moped)	kein Führerschein und mindestens 16 Jahre alt	kein Führerschein und jünger als 16 Jahre alt	n (Personen)
<b>Gesamt</b>		<b>56,0</b>	<b>0,1</b>	<b>13,4</b>	<b>0,4</b>	<b>16,5</b>	<b>13,7</b>	<b>8029</b>
Geschlecht	männlich	52,1	0,1	21,5	0,5	10,8	14,9	3949
	weiblich	59,7	0,1	5,5	0,2	21,8	12,6	4080
Alter	0-5	-	-	-	-	-	100,0	412
	6-9	-	-	-	-	-	100,0	333
	10-17	1,3	-	-	0,7	22,9	75,1	760
	18-24	67,6	0,2	5,4	2,3	24,5	-	582
	25-44	71,9	0,1	13,0	0,1	15,0	-	1803
	45-64	65,6	0,1	21,5	0,0	12,7	-	2589
	65-75	65,6	0,1	17,2	0,2	17,0	-	1021
	76+	49,3	0,1	15,7	0,3	34,7	-	529
Stadtbezirk	Innenstadt-West	63,8	0,1	11,6	0,5	11,0	13,0	658
	Innenstadt-Nord	46,0	0,3	7,9	0,9	34,1	10,8	659
	Innenstadt-Ost	64,4	0,0	12,2	0,0	11,6	11,8	802
	Eving	53,7	0,1	12,7	0,0	19,6	14,0	557
	Scharnhorst	55,8	0,0	15,7	0,9	15,5	12,1	589
	Brackel	56,3	0,0	15,4	0,0	13,8	14,6	755
	Aplerbeck	60,9	0,2	15,6	0,0	8,3	15,0	766
	Hörde	55,2	0,1	15,0	0,0	16,0	13,8	691
	Hombruch	57,4	0,2	14,0	0,1	12,5	15,9	848
	Lütgendortmund	55,9	0,0	14,9	1,7	13,3	14,2	604
	Huckarde	48,1	0,0	11,5	0,4	24,5	15,5	551
	Mengede	48,7	0,1	13,8	0,2	22,4	14,8	549

## 4 Methodennachweis

### 4.1 Methodik der Durchführung

Im Zeitraum vom 11.09.2013 bis 22.10.2013 wurden 8029 Personen ab einem Alter von 0 Jahren aus 3582 Dortmunder Haushalten telefonisch und online befragt. Für Kinder unter 14 Jahren wurden die Daten stellvertretend über ältere Haushaltsmitglieder erhoben. Es wurden Haushaltsmerkmale und Personenmerkmale sowie die zurückgelegten Wege der Personen an einem zufälligen Stichtag erfasst. Stichtag war immer ein mittlerer Werktag (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag, nicht in den Ferien oder an Feiertagen oder daran angrenzend).

Die Grundgesamtheit stellt die Wohnbevölkerung in Dortmund dar. Die Stichprobenziehung erfolgte auf Grundlage der gelieferten Adressen aus dem Einwohnermeldeamt. Um eine Zufallsziehung sicherzustellen, wurde ein Stichprobenplan mit einer disproportionalen Schichtung nach Stadtbezirken erstellt. Der Stichprobenplan enthielt jeweils die Zahl der zu ziehenden Bruttoadressen pro Stadtbezirk.



## 4.2 Ausschöpfung

Es wurden insgesamt 37.066 Haushalte für die Befragung zufällig ausgewählt. Davon sind 2.315 Haushalte stichprobenneutral ausgefallen, d.h. sie hatten keinen Einfluss auf die Stichprobenqualität. 3.540 Haushalte verweigerten die Teilnahme aktiv und 3.079 Haushalte konnten nicht erreicht werden. Zwei Drittel der ausgewählten Haushalte reagierten, auch nach einer schriftlichen Erinnerung nicht.

**Tab. 63 Rücklauf**

Ausschöpfung in %; Online-Anteil in %

	Hauptuntersuchung	Stichprobe ohne Telefon	Stichprobe mit Telefon
Brutto	37066	29414	7652
SNA	2315	1761	554
Netto	34751	27653	7098
aktiv verweigert	3540	752	2788
keine Antwort	24550	24468	82
nicht erreicht	3079	493	2586
<b>befragte Haushalte</b>	<b>3582</b>	<b>1940</b>	<b>1642</b>
<b>Ausschöpfung</b>	<b>10</b>	<b>7</b>	<b>23</b>
davon online Teilnahme	1613	1295	318
davon telefonische Teilnahme	1969	645	1324
Online-Anteil	45	67	19

### Brutto(-Stichprobe):

Die Bruttostichprobe bilden alle zufällig ausgewählten und angeschriebenen Haushalte. Die Adressen stammen vom Einwohnermeldeamt und wurden vom Auftraggeber zur Verfügung gestellt.

### SNA:

Stichproben-neutrale Ausfälle wie z.B. falsche Telefonnummer, kein Privathaushalt, nicht befragungsfähig da alt/krank.

### Netto(-Stichprobe):

Differenz aus Brutto-Stichprobe und SNA.

### verweigert:

Anteil der verweigerten Interviews an der Netto-Stichprobe.

### keine Antwort/nicht erreicht:

Dabei handelt es sich zum einem um die nicht erreichten Haushalte. In der Regel werden auch bei einer Vielzahl von Versuchen Haushalte über einen längeren Zeitraum hinweg nicht erreicht. Weiterhin werden hierunter auch die Haushalte gezählt, bei denen keine Telefonnummer vorlag und die nicht online an der Befragung teilgenommen haben.

### befragte Haushalte:

Die Anzahl der vollständig befragten Haushalte.

## 4.3 Gewichtungsverfahren

Die Stichprobenstruktur wurde durch ein iteratives Gewichtungsverfahren an Randverteilungen aus Sekundärstatistiken angepasst. Das Gewichtungsverfahren dient dazu, Verzerrungen in der Stichprobe durch unterschiedliche Erreichbarkeiten der Haushalte und selektive Teilnahmebereitschaften auszugleichen. Die Gewichtung erfolgte anhand von Strukturmerkmalen, die mit dem Mobilitätsverhalten korrelieren und für die es verlässliche Sekundärstatistiken gibt.

Für haushalts- und personenbezogene Daten wurden jeweils unterschiedliche Gewichtungsfaktoren berechnet und bei der Auswertung herangezogen. Die Daten sind nur für den Erhebungszeitraum repräsentativ und nicht jahresrepräsentativ.

### 4.3.1 Schritt 1: Personengewicht

Im ersten Schritt wurde die Stichprobenstruktur auf Personenebene an folgende Randverteilungen angepasst:

- **Alter:** Getrennt in den Alterskategorien 0-5 Jahre, 6-17 Jahre, 18-39 Jahre, 40-64 Jahre und 60 Jahre und älter.  
Quelle: „Wohnberechtigte Bevölkerung nach Alter am 31.08.2013“, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik
  
- **Geschlecht**  
Quelle: „Wohnberechtigte Bevölkerung am 31.08.2013“, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik
  
- **Bevölkerungsverteilung:** Es erfolgt eine Hochrechnung der Stichprobe auf die tatsächlichen Einwohnerzahlen je Stadtbezirk.  
Quelle: „Wohnberechtigte Bevölkerung am 31.08.2013“, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik
  
- **Haushaltsgröße:** Dieser Gewichtungsfaktor hat eine besondere Bedeutung, da die Stichprobe als Personenstichprobe aus dem Einwohnermeldeverzeichnis gezogen wurde und damit die Auswahlwahrscheinlichkeit einer Person proportional zur Haushaltsgröße steigt, weil alle Haushaltsmitglieder befragt wurden. Die gelieferten Werte beziehen sich auf Haushalte. Um diese auf die Personenebene zu übertragen, wurden die 1-Personen-Haushalte mit „1“ multipliziert, 2-Personen-Haushalte mit 2, ..., Haushalte mit 5 und mehr Personen wurden mit „5“ multipliziert.  
Quelle: „WBB - Haushalte nach Personenanzahl am 31.12.2012“, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik
  
- **Beruflicher Ausbildungs- bzw. Hochschulabschluss:** Die Stichprobe unterliegt einem Bildungsbias. Daher wurde zusätzlich nach dem höchsten beruflichen Bildungsabschluss gewichtet. Die statistischen Zahlen beziehen sich auf Personen ab 15 Jahren. Schüler, Studenten und Auszubildende fallen in die Gruppe „ohne beruflichen Ausbildungs- bzw. Hochschulabschluss“, da sie sich noch in der Ausbildung befinden. Um die Werte auf die Gesamtbevölkerung zu beziehen, wurde die zusätzliche Kategorie „unter 15 Jahre“ aus der Differenz der Gesamtbevölkerung und den Personen ab 15 Jahre gebildet.  
Quelle: „Bevölkerung nach Geschlecht und sozioökonomischen Strukturmerkmalen sowie Migrationshintergrund (09.05.2011)“, Zensus 2011 der Stadt Dortmund, Information und Technik Nordrhein-Westfalen, Geschäftsbereich Statistik.  
[http://www.it.nrw.de/statistik/z/zensus\\_2011/B05913.html](http://www.it.nrw.de/statistik/z/zensus_2011/B05913.html) (20.09.2013)

- **Staatsangehörigkeit:** Aufgrund starker Abweichungen der Soll-Verteilung laut Statistik und der Ist-Verteilung in den Erhebungsdaten, wurde analog zur Haushaltsbefragung von 2005 auch die Gewichtung nach der Staatsangehörigkeit hinzugenommen. Unterschieden wurde zwischen Deutschen (Personen mit deutscher oder deutscher und ausländischer Staatsbürgerschaft) und Ausländern (nur ausländische Staatsbürgerschaft).

Quelle: „Wohnberechtigte Bevölkerung am 31.08.2013“, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik

#### 4.3.2 Schritt 2: Haushaltsgewicht unter Berücksichtigung der Personengewichte

Für die Auswertung haushaltsbezogener Fragen ist ein Haushaltsgewicht notwendig, welches die einzelnen Personengewichte der Haushaltsmitglieder berücksichtigt. Das Haushaltsgewicht berechnet sich aus dem Durchschnitt der Personengewichte der jeweiligen Haushaltsmitglieder.

## 4.4 Stichprobenstruktur

Die folgende Tabelle zeigt die Stichprobenstruktur ungewichtet und gewichtet nach Durchführung des Gewichtungsverfahrens.

**Tab. 64 Stichprobenstruktur**

in Spalten-%; Alter in Jahren

		ungewichtete Stichprobe	Grundgesamtheit	gewichtete Stichprobe
Geschlecht	männlich	49	49	49
	weiblich	51	51	51
Alter	0-5	5	5	5
	6-17	14	11	11
	18-39	22	28	28
	40-64	40	36	36
	65+	19	20	20
Stadtbezirk	Innenstadt-West	8	9	9
	Innenstadt-Nord	8	9	9
	Innenstadt-Ost	10	9	9
	Eving	7	6	6
	Scharnhorst	7	8	8
	Brackel	9	9	9
	Aplerbeck	10	9	9
	Hörde	9	9	9
	Hombruch	11	10	10
	Lütgendortmund	8	8	8
	Huckarde	7	6	6
Mengede	7	7	7	
beruflichen-/Hochschulabschluss	ohne beruflichen-/Hochschulabschluss	17	27	27
	mit beruflichen-/Hochschulabschluss	68	60	60
	unter 15 Jahre	15	13	13
Haushaltsgröße	1 Person	10	25	25
	2 Personen	36	31	31
	3 Personen	20	19	19
	4 Personen	23	16	16
	5 Personen und mehr	11	9	9
Nationalität	nur deutsche oder deutsche und ausländische	94	86	86
	nur ausländische	6	14	14

## 4.5 Definitionen

### 4.5.1 Begriffe und Klassifikationen

**ÖPNV:** öffentlicher Personennahverkehr (Bus, U-Bahn, Straßenbahn, Stadtbahn, S-Bahn, Nahverkehr)

**Fernverkehr:** öffentlicher Fernverkehr (Fernverkehrszug)

**Tätigkeit:**

**Tab. 65 Klassifikation der Tätigkeit**

Kind Hausfrau/-mann Rentner, Pensionär, im Vorruhestand vorübergehend freigestellt/beurlaubt Zurzeit arbeitslos, Null-Kurzarbeit	nicht erwerbstätig
Freiwilligendienstleister Arbeiter Angestellter Beamter Selbständig/freiberuflich tätig Geringfügig beschäftigt	erwerbstätig
Schüler Student Auszubildender, Lehrling, Umschüler	in Ausbildung
sonstiges	sonstiges

**Tab. 66 Klassifikation der Wegzwecke**

Eigener Arbeitsplatz	Arbeit
Grundschule Haupt-/Real-/Gesamt-/Förderschule, Gymnasium Fachhochschule/Hochschule Andere Bildungseinrichtung Berufskolleg/Fachschule	Ausbildung
Anderer Dienort/-weg	dienstlich/geschäftlich
Bringen oder Holen von Personen	Begleitung
Kindergarten/KiTa/Tagesmutter Private Erledigung/Dienstleistungseinrichtungen	private Erledigung
Einkauf täglicher Bedarf Sonstiger Einkauf	Einkauf
Kultur/Theater/Kino Gaststätte/Kneipe/Restaurant Privater Besuch Erholung/Sport im Freien Sportstätte allgemein Andere Freizeitaktivität	Freizeit
Sonstiges nach Hause	Sonstiges

**Tab. 67 Klassifikation der Fahrkartenarten**

Baritarif	Einzelticket/Kurzstreckenticket (Erwachsene/Kinder) 4er Ticket Tagesticket Gruppenticket
Zeitkarte	Persönliche (nicht übertragbare) Monatskarte - Ticket1000, Ticket2000, SozialTicket, BärenTicket, YoungTicket, YoungTicketPlus, SchokoTicket Übertragbare Monatskarte Ticket2000 Firmenticket Semesterticket
sonstiger Fahrschein	Freifahrtberechtigung Mitfahrt auf Ticket eines anderen Sonstige Fahrkarte

**Tab. 68 Klassifikation Räumliche Verkehrsart**

Wegstart	Wegziel	Räumliche Verkehrsart
eigene Wohnung	Wohnumfeld	Binnenverkehr (Quelle und Ziel liegen innerhalb Dortmunds.)
Wohnumfeld	eigene Wohnung	
Wohnumfeld	Wohnumfeld	
eigene Wohnung	Wohnort	
Wohnort	eigene Wohnung	
Wohnumfeld	Wohnort	
Wohnort	Wohnumfeld	
Wohnort	Wohnort	
eigene Wohnung	außerhalb Wohnort	Quelle/Zielverkehr (Nur Quelle oder nur Ziel in Dortmund. Das dazugehörige Ziel bzw. die Quelle können in Deutschland oder im Ausland liegen.)
außerhalb Wohnort	eigene Wohnung	
Wohnumfeld	außerhalb Wohnort	
außerhalb Wohnort	Wohnumfeld	
Wohnort	außerhalb Wohnort	
außerhalb Wohnort	Wohnort	
eigene Wohnung	Ausland	
Ausland	eigene Wohnung	
Wohnumfeld	Ausland	
Ausland	Wohnumfeld	
Wohnort	Ausland	
Ausland	Wohnort	
außerhalb Wohnort	außerhalb Wohnort	
Deutschland	Deutschland	übriger Verkehr (Quelle und/oder Ziel liegen im übrigen Deutschland oder Ausland.)
Deutschland	Ausland	
Ausland	Deutschland	
Ausland	Ausland	

**Tab. 69 Klassifikation Ziele der Wege (Tab. 43)**

Wegstart	Wegziel	Klassifikation Ziele der Wege
Stadtbezirk der Wohnung	Stadtbezirk der Wohnung	bezirksintern
eigene Wohnung Wohnumfeld Wohnort Deutschland Ausland	Innenstadtbezirke	Innenstadt
eigene Wohnung Wohnumfeld Wohnort Deutschland Ausland	nicht gleicher Stadtbezirk und kein Innenstadtbezirk aber im Wohnort	übriges Stadtgebiet
eigene Wohnung Wohnumfeld Wohnort Deutschland Ausland	Deutschland, Ausland	außerhalb

#### 4.5.2 Ermittlung des genutzten Hauptverkehrsmittels

Die Verkehrsmittelwahl wurde durch die Erfassung aller Wege an einem vorgegebenen Stichtag ermittelt. Start- und Ankunftszeit, Ausgangs- und Zielort, Ziel/Zweck sowie die genutzten Verkehrsmittel wurden nur erfasst, wenn mindestens ein Weg am Stichtag in Dortmund stattgefunden hat. Mit anderen Worten: Wenn der/die Befragte den kompletten Stichtag außerhalb von Dortmund verbracht hat, wurden keine Wege erfasst.

Ein Weg ist immer über einen Zweck definiert (z.B. Weg zur Arbeit, Weg zum Einkaufen, Nach-Hause-Weg). Rundwege (z.B. Hund ausführen, Spazieren gehen) wurden in zwei Wege geteilt.

Das Hauptverkehrsmittel wird über die Frage: „Mit welchem der genutzten Verkehrsmittel haben Sie den räumlich längsten Teilweg zurückgelegt?“ ermittelt. Wurde nur ein Verkehrsmittel auf dem Weg genutzt, gilt dies als Hauptverkehrsmittel.

**Tab. 70 Klassifikation der Hauptverkehrsmittel**

Auf dem Weg genutzte(s) Verkehrsmittel	Hauptverkehrsmittel	Hauptverkehrsmittel kategorisiert
nur andere als die unten genannten Verkehrsmittel	sonstiges	sonstiges
zu Fuß	zu Fuß	zu Fuß
Fahrrad und/oder Elektrofahrrad	Fahrrad	Fahrrad
Pkw als Mitfahrer und/oder Taxi	Pkw als Mitfahrer	MIV als Mitfahrer
Moped/Motorrad/Motorroller	Moped/Motorrad/Motorroller	MIV als Fahrer
Pkw als Fahrer	Pkw als Fahrer	
Bus, Straßenbahn/Stadtbahn/U-Bahn, S-Bahn, Nahverkehrszug	ÖPNV	ÖV
Fernverkehrszug	Fernverkehr	

### 4.5.3 Berechnung der Entfernungen und Geschwindigkeiten

Die Entfernungen und Geschwindigkeiten wurden für alle Wege der mobilen Dortmunder ermittelt.

Die Entfernungen wurden mit einem Routenplaner berechnet. Bei Fuß- und Fahrradwegen wurden die Fußwegeentfernung des Routenplaners, bei motorisierten und ÖV-Wegen die Pkw-Entfernung übernommen.

Aus der Entfernung und der Wegdauer (Grundlage: Start- und Ankunftszeit laut Angabe des Befragten) wird die Geschwindigkeit des jeweiligen Weges berechnet. Es wurden nur Wege übernommen, deren Geschwindigkeiten in einem plausiblen Rahmen lagen. Wenn die berechnete Geschwindigkeit unplausibel war, wurde auch die Entfernung aus der Auswertung ausgeschlossen.

Trotz Plausibilisierungen unterliegen die Werte einer Reihe von Ungenauigkeiten, wie z.B. Schätzfehler der Befragten bei der Wegdauer, Fehler bei den Zielangaben bzw. Georeferenzierungen und Fehler bei der Entfernungsberechnung durch den Routenplaner.

**Tab. 71 Festlegung der plausiblen Geschwindigkeiten**

auf dem Weg genutztes Hauptverkehrsmittel	Geschwindigkeit von... (km/h)	bis... (km/h)
zu Fuß	0,5	10
Fahrrad, Elektrofahrrad	5	30
Moped/Motorrad/Motorroller	5	100
Pkw als Fahrer, Pkw als Mitfahrer, Taxi	10	120
Bus, Straßenbahn/Stadtbahn/U-Bahn	5	80
S-Bahn/Nahverkehrszug	10	100
Fernverkehrszug	50	150

#### 4.5.4 Berechnung des Wetterindex

Um die Wegemerkmale auch nach dem Wetter des Stichtages auswerten zu können, werden jedem zurückgelegten Weg Wetterdaten zugeordnet. Dabei werden die Daten der nächstgelegenen Wetterstation genutzt und gemäß der Startzeit des Weges dem Weg zugepielt.

Im nächsten Schritt wird anhand der drei Merkmale Temperatur, Niederschlag und Windstärke ein Wetterindex berechnet. Dafür werden folgende Wertigkeiten vergeben:

**Tab. 72 Festlegung der Wertigkeiten der Wettermerkmale**

Merkmale	Ausprägung	Wertigkeit
Temperatur	< 12°C	1
	12°C bis 25°C	0
	> 25°C	1
Niederschlag	messbarer Niederschlag	1
	nicht messbarer Niederschlag	0
Windstärke	Windstille (bis 2 km/h)	0
	geringer/leichter Wind (bis 19 km/h)	1
	schwacher/mäßiger Wind (bis 37 km/h)	2
	starker/stürmischer Wind (> 37 km/h)	3

Aus der Summe der drei Wertigkeiten ergibt sich der Wetterindex:

**Tab. 73 Einteilung des Wetterindex**

Summe der Wertigkeit	Wetterindex
0-1	(sehr) gut
2	eher gut
3	eher schlecht
4-5	(sehr) schlecht

Es kommt vor, dass nicht für alle drei Merkmale die Daten vorhanden sind. Sobald ein Merkmal keinen gültigen Wert aufweist, kann der Wetterindex nicht berechnet werden.