



öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
61	StR Ludger Wilde	28.01.2020
verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Winfried Sagolla	22613	-
Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Seniorenbeirat	12.02.2020	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Hörde	25.02.2020	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Innenstadt-West	26.02.2020	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Innenstadt-Ost	03.03.2020	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Huckarde	04.03.2020	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Aplerbeck	10.03.2020	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Hombruch	10.03.2020	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Mengede	11.03.2020	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Innenstadt-Nord	11.03.2020	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Brackel	12.03.2020	Kenntnisnahme
Behindertenpolitisches Netzwerk	17.03.2020	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Scharnhorst	17.03.2020	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Eving	17.03.2020	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Lütgendortmund	17.03.2020	Kenntnisnahme
Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	18.03.2020	Kenntnisnahme
Hauptausschuss und Ältestenrat	26.03.2020	Kenntnisnahme
Rat der Stadt	26.03.2020	Kenntnisnahme

### **Tagesordnungspunkt**

Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2019

### **Beschlussvorschlag**

Der Rat der Stadt Dortmund nimmt die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung zur Kenntnis.

### **Personelle Auswirkungen**

Keine

### **Finanzielle Auswirkungen**

keine

## **Begründung**

### **1. Anlass für die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten – Mobilitätsbefragung 2019**

Die Stadt Dortmund hat sich mit dem Masterplan Mobilität 2030 das Ziel gesetzt, die Anteile der Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Fuß, Rad, Bus und Bahn) an allen Wegen zu erhöhen. Ob die in den letzten Jahren durchgeführten Maßnahmen auch den gewünschten Erfolg hatten und sich der Anteil bspw. des Radverkehrs auf den täglichen Wegen erhöht hat, sollte durch eine Befragung der Dortmunder Bevölkerung ermittelt werden. Ebenso sind die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung eine wichtige Grundlage für die Mobilitätsplanung und für das im Geschäftsbereich Mobilitätsplanung des Stadtplanungs- und Bauordnungsamt vorgehaltene, computergestützte Verkehrsmodell.

Die letzte „Befragung von Dortmunder Haushalten zu Mobilität und Mobilitätsverhalten“ fand im Herbst 2013 statt (vgl. DS-Nr. 13036-14) und wurde vom Institut Omnitrend im Auftrag des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes durchgeführt.

### **2. Methodik**

Im Zeitraum vom 03.04. bis 24.05.2019 wurden 10.313 Personen aus 4.888 Dortmunder Haushalten schriftlich-postalisch, online oder telefonisch durch das von der Stadt Dortmund beauftragte Ingenieurbüro Helmert aus Aachen zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. 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 mit Haupt- bzw. Nebenwohnsitz in Dortmund dar. Die Stichprobenziehung erfolgte auf Grundlage der gelieferten Adressen aus dem Einwohnermeldeamt. Die Stichprobe von 37.600 Personen wurde disproportional nach Stadtbezirk geschichtet. Das heißt, dass die Anzahl an befragten Personen in jedem Stadtbezirk (sog. Mikrozensus) so hoch war, dass auch gesicherte Aussagen auf Ebene der Stadtbezirke gemacht werden können. Ziel war es, mindestens 1,2% der Wohnbevölkerung zu befragen (7.100 Personen). Für ganz Dortmund wurde dies mit einem Mikrozensus von 1,7% deutlich überschritten. Mit Ausnahme des Stadtbezirks Innenstadt-Nord, in dem nur 0,72% der Bevölkerung trotz einer größeren Stichprobe befragt wurden, konnte dieses Ziel für alle Stadtbezirke übertroffen werden.

Die Rücklaufquote betrug 13% und lag deutlich über den Erwartungen.

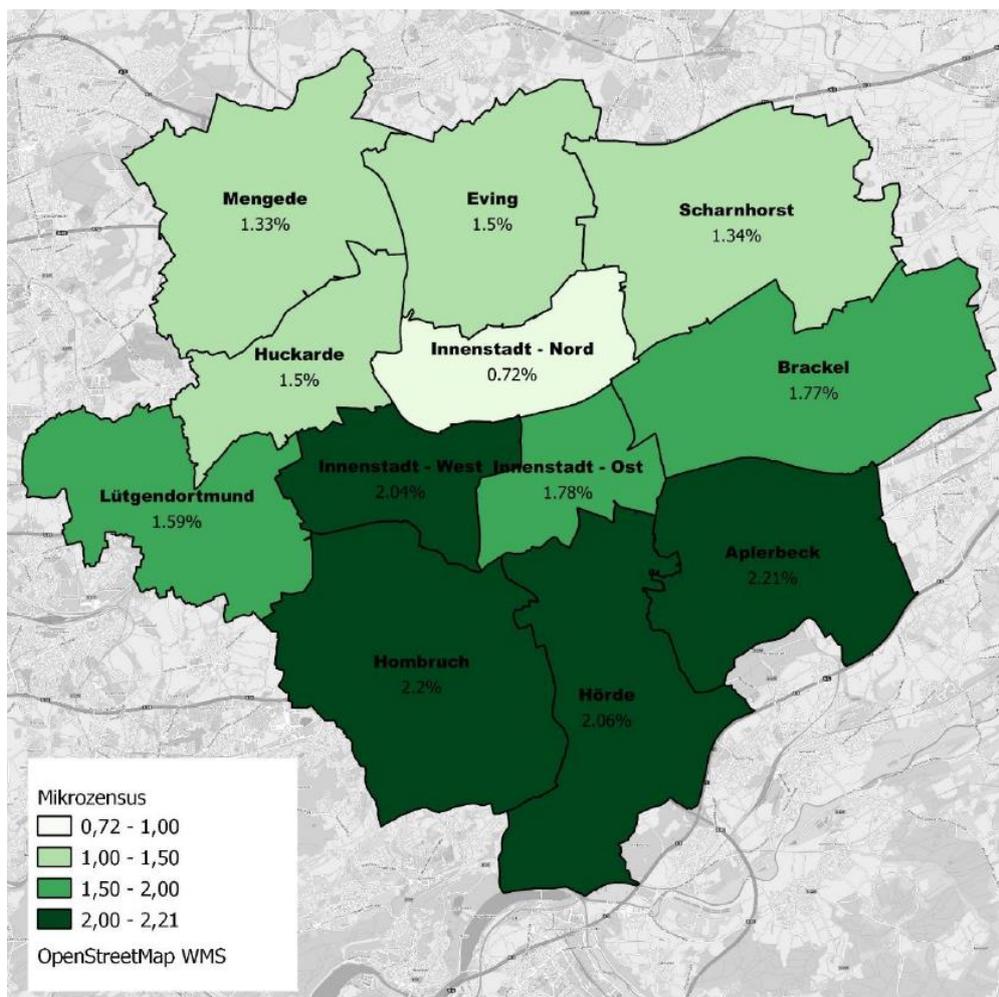


Abbildung 1: Mikrozensus je Stadtbezirk

Die Befragung gliederte sich in folgende Arbeitsschritte:

1. Entwurf des Fragebogens sowie Festlegung der Befragungsarten
2. Stichprobenziehung
3. Information der Bevölkerung über Presse und Internet
4. Versand des Anschreibens des Oberbürgermeisters an die ausgewählten Haushalte inkl. Datenschutzerklärung, Zugangsdaten zum Online-Fragebogen sowie der Fragebögen mit Rückumschlag
5. Durchführung der Befragung in drei Wellen
6. Eingabe, Plausibilisierung und Auswertung der Befragungsdaten
7. Analyse der Daten und Aufbereitung der Ergebnisse
8. Erstellung des Berichts und einer Präsentation

Die angeschriebenen Personen wurden aufgefordert, dass durch alle Haushaltsmitglieder Angaben gemacht werden, um einen hohen Rücklauf zu generieren. Für Kinder sollten die Eltern stellvertretend Angaben machen. Eine Bereitstellung des Fragebogens in anderen Sprachen ist aufgrund des damit verbundenen Aufwands nicht möglich gewesen. In sechs Sprachen ist aber auf der Internetseite die Befragung in den Grundsätzen erläutert worden.

Schriftlich eingehende Fragebögen wurden für die Auswertung anhand der Online-Eingabemaske, die auch den angeschriebenen Haushalten für ihre Online-Teilnahme zur Verfügung stand, digitalisiert und gegebenenfalls dabei plausibilisiert. Die Anteile an den

Befragungswegen teilen sich wie folgt auf: Online 39,9%, Schriftlich-postalisch 58,7%, Telefonisch 1,4%.

Jede Stichprobe birgt die Gefahr, dass nicht-repräsentative Ergebnisse gewonnen werden. Dies ist immer dann der Fall, wenn einzelne Personengruppen nicht, über- oder unterrepräsentativ berücksichtigt wurden. Die Gewichtung dient dem Vermeiden eines systematischen Fehlers. Deshalb wurde mittels Gewichtungsfaktoren eine Anpassung an die Eckwerte aus der Einwohnerstatistik von 02/2019 vorgenommen, gegliedert nach disjunkten Klassen einer Kreuzkombination

- des Alters
- mit dem Geschlecht und
- dem Stadtbezirk.

Bei der Mobilitätsbefragung 2019 waren v.a. folgende Gruppen unterrepräsentiert:

- Kinder unter 10 Jahren
- Frauen über 75 Jahren
- Bewohner des Stadtbezirks Innenstadt-Nord
- Bewohner mit ausländischer Nationalität

Die Gewichtung dient dazu, dies soweit wie möglich auszugleichen. Eine Hochrechnung ist auf Basis der gewichteten Daten möglich.

Für einige Daten fand außerdem ein Vergleich mit Ergebnissen der Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2013 statt. Aufgrund von methodischen Abweichungen zwischen der früheren und der aktuellen Befragung ist ein Vergleich der Werte jedoch nur bedingt möglich.

Seit November 2019 liegt der Abschlussbericht des Ingenieurbüros vor. Die wesentlichen Ergebnisse werden in dieser Vorlage kurz zusammengefasst. Eine gedruckte Kurzfassung mit den zentralen Ergebnissen ist geplant und wird allen Rats- und Bezirksvertretungsmitgliedern voraussichtlich im Frühjahr 2020 zur Verfügung gestellt.

### 3. Zusammengefasste Ergebnisse

Die Mobilitätsbefragung besteht grds. aus drei Teilen

1. einem **Haushaltsfragebogen**, der Fragen zu Eigenschaften enthält, die für alle Haushaltsmitglieder gleich sind (z. B. Ausstattung des Haushaltes mit Fahrzeugen, Entfernung zu Haltestellen),
2. einem **Personenfragebogen**, der Fragen zu spezifischen Personenmerkmalen enthält z. B. zur Tätigkeit, zum Bildungsabschluss oder zur generellen Verkehrsmittelnutzung und
3. einem **Wegeprotokoll**, in dem für einen Stichtag alle Wege aller Haushaltsmitglieder mit Start- und Endzeit, Start- und Zielort, Wegezweck und Verkehrsmittel berichtet werden.

In der Auswertung zeigte sich, dass der Haushalts- und Personenfragebogen von den Befragten sehr zuverlässig ausgefüllt wurde. Das Wegeprotokoll aber vielfach nicht mehr. Dies lässt sich an der verhältnismäßig geringen Wegeanzahl aller Befragten von 2,6 Wegen pro Tag und Person und der verhältnismäßig hohen Anzahl an immobilen Personen erkennen.

Hier hat die Komplexität des Wegeprotokolls vermutlich dazu geführt, dass einige Befragte dieses nicht mehr (vollständig) ausgefüllt haben.

### 3.1 Mobilität der Dortmunder

Mit Hilfe der Angaben aus dem Wegeprotokoll lassen sich wesentlichen Kenngrößen der Mobilität ableiten. Die Tabelle 1 zeigt diese im Vergleich zu den Befragungen aus 2013 und 2005:

	2005	2013	2019
Außer-Haus-Anteil in %	91	88	84
Wege pro Person und Tag	2,83	2,89	2,61
Wege pro mobile Person und Tag	3,35	3,60	3,17
Wege an einem mittleren Werktag (hochgerechnet)	1,67 Mio.	1,66 Mio.	1,59 Mio.
<b>Modal Split (in %):</b>			
Zu Fuß	19,6	26,5	13,3
Fahrrad	9,9	6,4	10,8
MIV als Fahrer/in	38,6	35,3	42,0
MIV als Mitfahrer/in	11,1	11,0	10,1
ÖV	19,4	20,1	23,3
Sonstige	1,4	0,7	0,4
Aufenthaltsdauer im Verkehr in min pro Person und Tag	84	75	78
Zurückgelegte Entfernung pro Person und Tag in km	35	31	33

Tabelle 1: Mobilitätskenngrößen im Vergleich

Neben der schon angesprochenen Wegeanzahl fällt v. a. der niedrige Fußwegeanteil am Modal Split auf. Dieser hat verschiedene Gründe: Bei der Beantwortung des Wegeprotokolls auf schriftlich-postalischem Weg fehlt die Möglichkeit, durch geschultes Befragungspersonal nachzuhaken, ob kurze Wege, wie bspw. mit dem Hund, zum Briefkasten oder Kiosk vergessen wurden. Dies hat zur Folge, dass v. a. bei schriftlich-postalischen Befragungen Fußwege deutlich unterrepräsentiert sind. Aber auch die unter der Methodik beschriebenen Gruppen, die gemessen an der Grundgesamtheit in zu geringer Anzahl an der Befragung teilgenommen haben, sind Gruppen, die eine eher höhere Fußwegeanzahl zurücklegen (Kinder unter 10 Jahre, Frauen über 75 Jahre, Bewohner des Stadtbezirks Innenstadt-Nord). Trotz Gewichtung konnte das Fehlen der Fußwege dieser Gruppen nicht ausreichend ausgeglichen werden.

Aus diesem Grund ist eine Vergleichsrechnung mit der Wegeanzahl aus der Erhebung aus dem Jahr 2013 vorgenommen worden. 2013 wurden im Mittel 2,89 Wege pro Person zurückgelegt. Dies sind 0,28 Wege und über 10% mehr als 2019. Unterstellt man nun, dass es sich aus den o. g. Gründen bei diesen fehlenden Wegen um 75% Fußwege handelt und die restlichen Wege sich wie im erhobenen Modal Split aufteilen, ergibt sich folgender Modal Split für Dortmund (Abb. 1):

### Modal Split Dortmund 2019

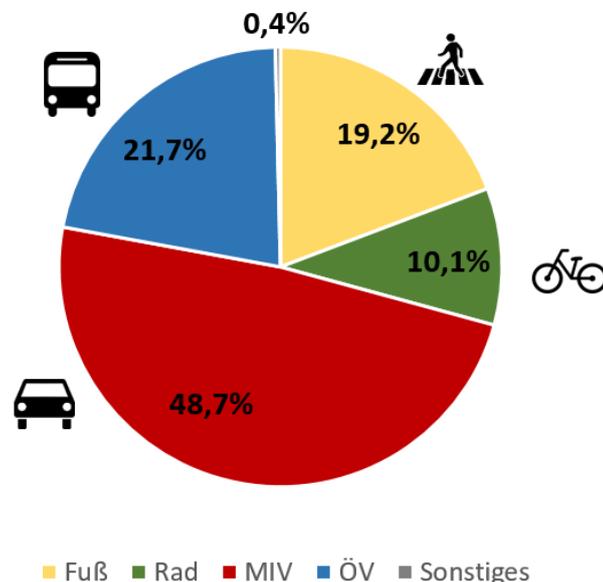


Abb. 1: Modal Split Dortmund 2019 - fehlende Wege ergänzt: 75% davon Fußwege, Rest verteilt wie erhoben

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

Dieser Modal Split wird somit als deutlich realistischer angesehen und wird daher im Weiteren verwendet. Die Erhebungsergebnisse im Einzelnen werden jedoch nicht korrigiert, da dies methodisch nicht sauber möglich ist.

Durch diese Korrektur sinken die anderen Anteile im Modal Split dann entsprechend proportional, der Anteil an Radwegen liegt aber weiterhin bei rd. 10%. Erfreulich ist auch, dass der ÖV-Anteil nicht nur für das Ruhrgebiet überdurchschnittlich hoch ist, sondern auch weiter gestiegen ist. Das Ziel, den MIV-Anteil zu reduzieren, konnte allerdings nicht erreicht werden.

In der Betrachtung der Entfernungen, die mit den verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden (Abb. 2), fallen erwartungsgemäß deutliche Unterschiede auf. So sind rund 90 % der Fußwege unter 2 km lang. Etwa die Hälfte aller Wege mit dem Fahrrad ist unter 3 km lang, rund 90 % der Wege mit dem Fahrrad enden nach spätestens 8 km. Wege mit dem ÖPNV sind deutlich länger und die Hälfte endet nach 6 bis 7 km. Ähnlich ist es bei den Wegen, die mit dem Pkw (und Motorrad) zurückgelegt werden. Es fällt ein vergleichsweise großer Anteil kurzer Wege an den Wegen mit Verkehrsmitteln des MIV auf. Knapp ein Viertel der Wege im MIV enden bereits nach 3 km, etwa die Hälfte nach 6 km. Hier besteht ein erhebliches Verlagerungspotenzial hin zum Radverkehr.

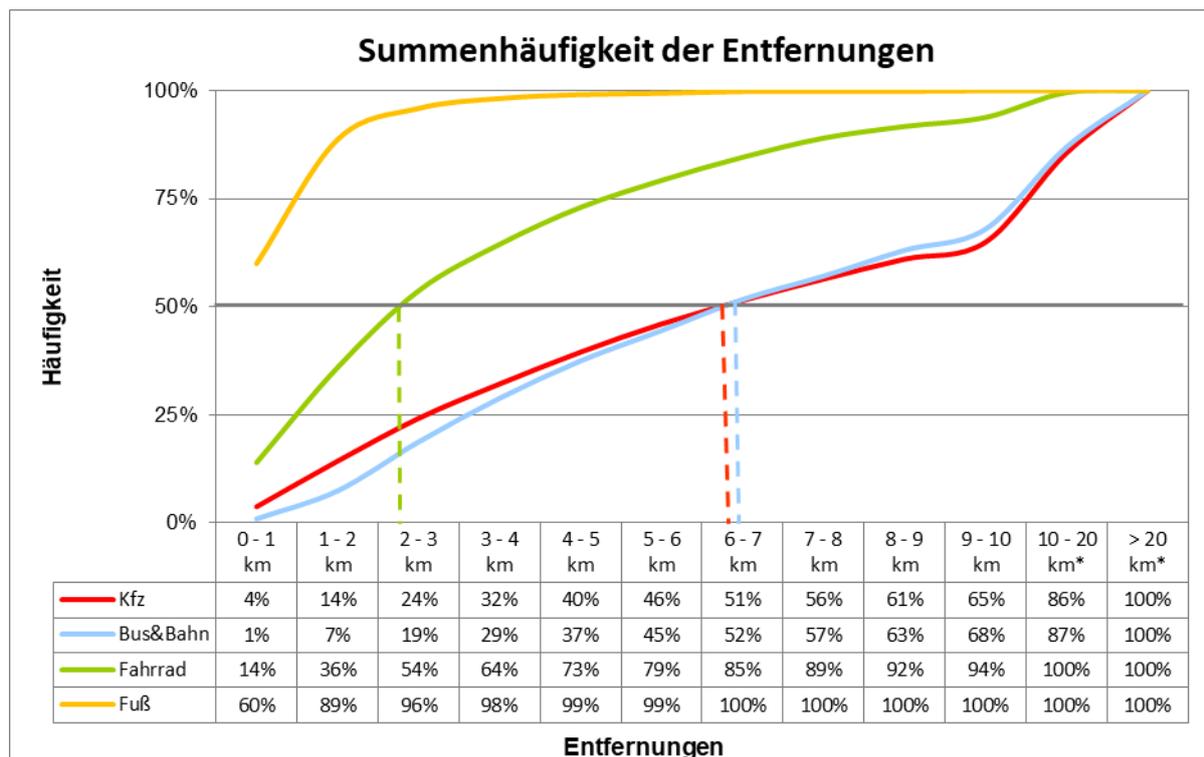


Abb. 2: Summenhäufigkeit der Entfernungen nach Verkehrsmitteln

### 3.2 Wesentliche Ergebnisse der Befragung auf Ebene der Haushalte

Die **Pkw-Ausstattung** in Dortmund liegt vergleichsweise hoch: Im Mittel verfügt ein Haushalt über 1,2 Pkw (MiD 2017: 1,1 Pkw pro Haushalt in NRW) und 83 % der Haushalte verfügen über mindestens einen Pkw. 2013 waren es noch 71 % der Haushalte, die über ein oder mehrere Pkw verfügten. Hier zeigt sich eine Überrepräsentierung der (hoch-)motorisierten und damit in ihrer Mobilität eher Pkw-affinen Haushalte in der Befragung. Von den befragten Haushalten besitzen 1,1 % ein oder mehrere E-Autos. Hierbei handelt es sich seltener um das einzige vorhandene Auto als um ein Zweit- oder Drittauto. Differenziert nach Stadtbezirken variiert die Pkw-Ausstattung mit Ausnahme der Innenstadtbezirke kaum (Abb. 3). Speziell die Innenstadt Nord mit 0,6 Pkw pro Haushalt und über 50 % der Haushalt ohne Pkw sticht heraus.

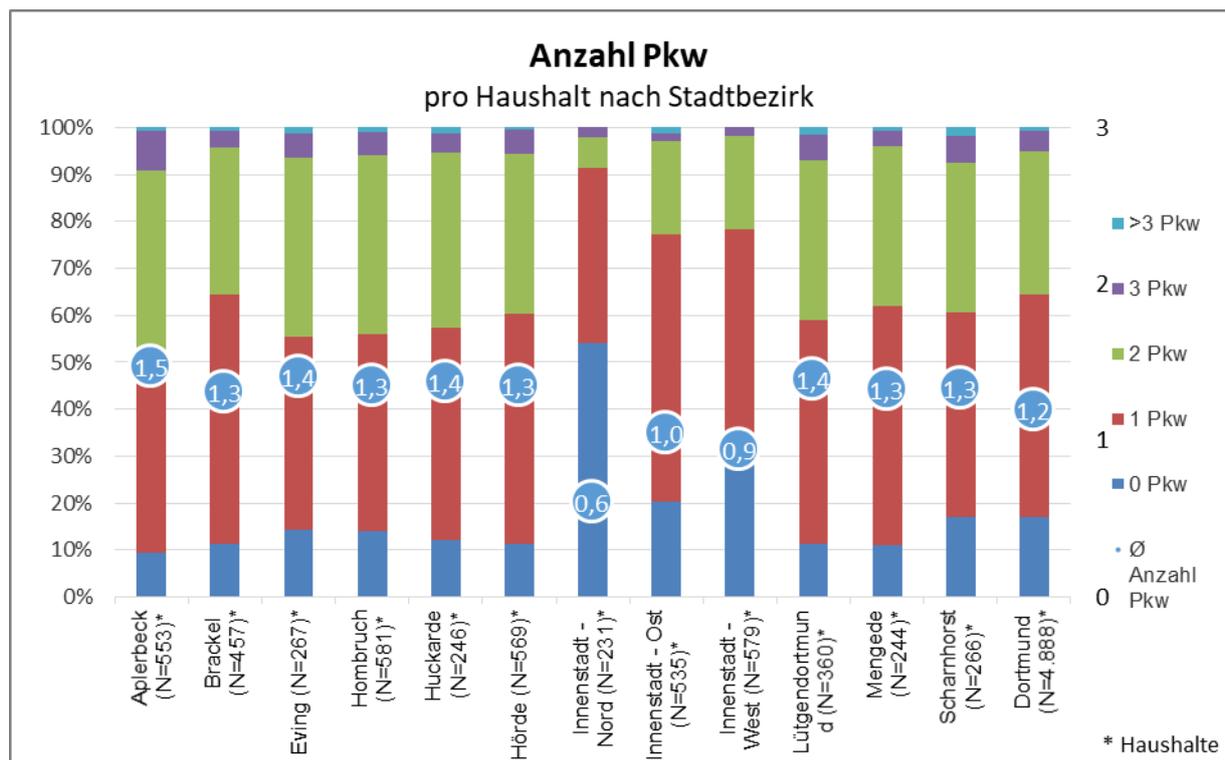


Abb. 3: Kfz-Ausstattung der Haushalte nach Stadtbezirk

Im Durchschnitt sind in Dortmund 1,4 **Fahrräder pro Haushalt** vorhanden. Dabei haben 27 % der Haushalte kein Fahrrad, 73 % ein oder mehr Fahrräder (21 % 1 Fahrrad, 29 % 2 Fahrräder, 23 % 3 oder mehr Fahrräder). 2013 waren es noch 37 % der Haushalte, die über kein Fahrrad verfügten. In 13 % aller befragten Haushalte ist außerdem mindestens 1 E-Bike/ Pedelec vorhanden, im Durchschnitt verfügt jeder Dortmunder Haushalt über 0,2 E-Bikes/ Pedelecs. Dortmund liegt damit deutlich über den Durchschnitten von Bund und Land (MiD 2017: bundesweit verfügen 6,1 % der Haushalte über mindestens ein E-Bike/ Pedelec und die Ausstattung in NRW liegt bei 0,1 E-Bikes/ Pedelecs pro Haushalt).

Die **Erreichbarkeit von Bushaltestellen** ist in allen Stadtbezirken gut. Im Durchschnitt für ganz Dortmund ist innerhalb von fünf Minuten Fußweg eine Bushaltestelle erreichbar. Zwischen den Stadtbezirken schwankt dieser Wert nur leicht zwischen vier und sechs Minuten.

Größere Unterschiede gibt es bei der **Erreichbarkeit von U-/ Stadtbahnhaltestellen und S-Bahn-Haltestellen** (Abb. 4 und 5). U-/ Stadtbahn-Haltestellen sind in den Innenstadtbezirken und in Eving in unter zehn Minuten am schnellsten erreichbar, in den meisten äußeren Stadtbezirken dauern die Fußwege zu den Stadtbahnhaltestellen mit mindestens einer Viertelstunde deutlich länger (Abb. 4). S-Bahn-Haltestellen sind zwischen zehn und 26 Minuten, im gesamtstädtischen Durchschnitt in einer guten Viertelstunde erreichbar (Abb. 5).

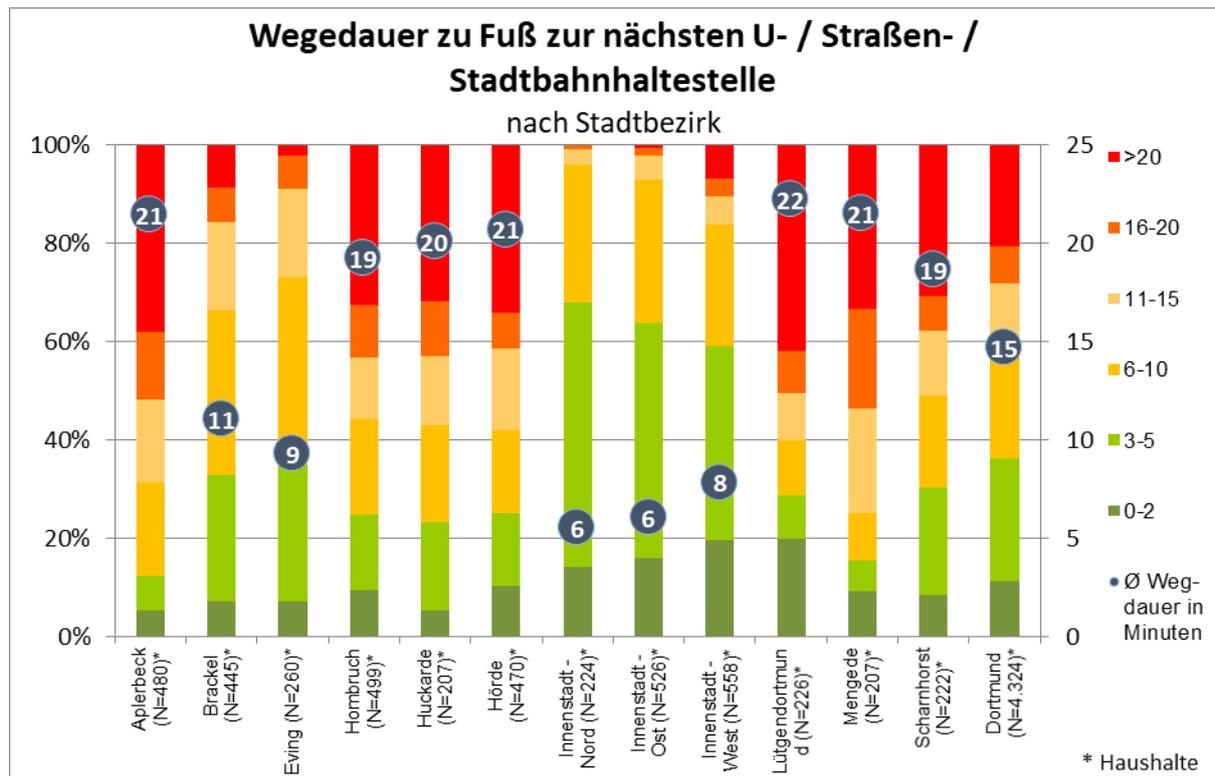


Abb. 4: Erreichbarkeit von U-/ Stadtbahn-Haltestellen

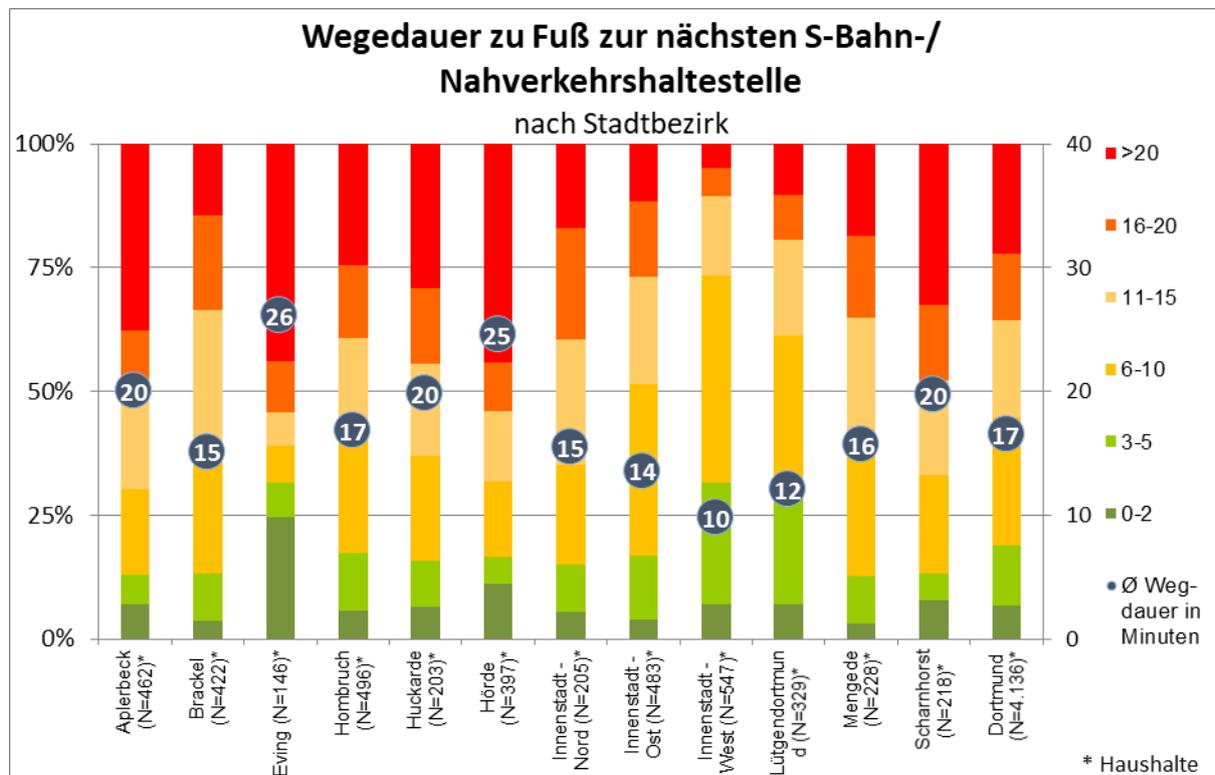


Abb. 5: Erreichbarkeit von S-Bahn-Haltestellen

### 3.3 Wesentliche Ergebnisse auf Ebene der Personen

Von den Befragten wurde für jedes Verkehrsmittel eingeschätzt, wie oft bzw. regelmäßig sie dieses in den letzten 12 Monaten genutzt haben (Abb. 6). Die tatsächliche Nutzung kann von dieser Selbsteinschätzung abweichen. Die Hälfte der Befragten nutzt nach eigener Einschätzung 4-mal pro Woche oder häufiger Pkw oder Motorrad (2013 ebenfalls 50 % bezogen auf den Pkw). Gegenüber 2013 haben sich die Anteile derer deutlich erhöht, die seltener als monatlich oder (fast) nie Auto oder Motorrad fahren. 2019 berichteten 27 % (gegenüber 15 % in 2013) der Befragten, seltener als monatlich das Kfz zu nutzen und 22 % (gegenüber 8 % in 2013), (fast) nie Auto oder Motorrad zu fahren. Zwar wurde 2013 lediglich nach der Pkw-Nutzung (ohne Motorrad) gefragt, doch dürfte dieser Unterschied die Ergebnisse nicht nennenswert beeinflussen, da das Motorrad als Verkehrsmittel eine marginale Rolle spielt. Das Fahrrad nutzt über die Hälfte der Befragten seltener als monatlich, rund 27 % fahren mindestens einmal pro Woche Fahrrad. Dies ist gegenüber 2013 etwa konstant. Wie schon 2013 wird der ÖV von etwa einem Drittel der Befragten mindestens 4-mal wöchentlich genutzt, von gut 40 % seltener als monatlich oder nie. Sharing-Angebote, sowohl Fahrradverleih als auch Car-Sharing, sind wie noch 2013 eher Randerscheinungen und werden von der Mehrheit nie genutzt.

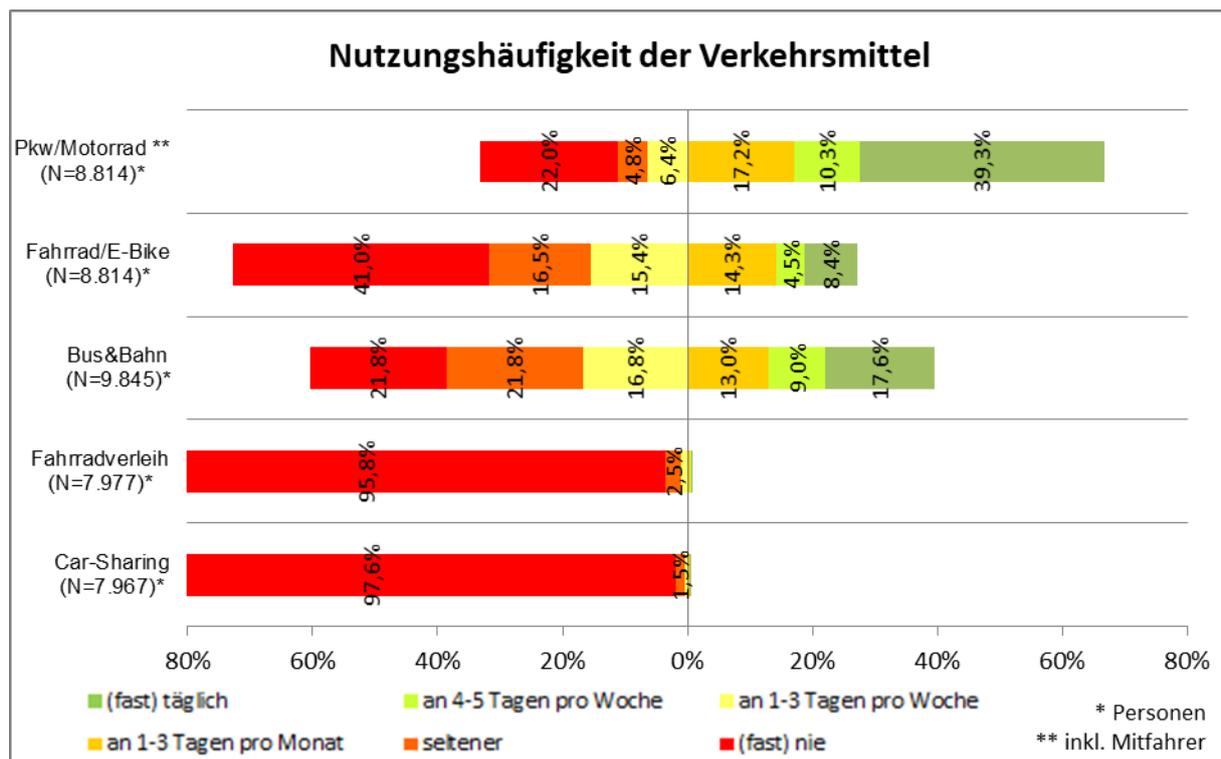


Abb. 6: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel in den letzten 12 Monaten

Die Bedingungen für den Radverkehr in Dortmund werden im Durchschnitt mit der Schulnote 4,0 bewertet. Dabei sind die Unterschiede zwischen den Stadtbezirken gering (Abb. 7). 2013 lag die Bewertung im Mittel noch bei 3,2. Hierbei ist zu betonen, dass es sich nicht um eine objektive Abbildung der Situation handelt, sondern um subjektive Bewertungen der Radfahrbedingungen insgesamt. Dabei spielen verschiedene Faktoren eine Rolle, darunter auch die öffentliche Wahrnehmung, Diskussion und Anspruchshaltung. In den letzten Jahren ist das Radfahren sehr viel stärker in den öffentlichen Fokus gerückt, wird kritischer diskutiert und die Ansprüche sind deutlich gestiegen. Vor diesem Hintergrund ist auch die schlechtere

Bewertung der Radfahrbedingungen trotz zahlreicher Aktivitäten zugunsten des Radverkehrs in den letzten Jahren zu erklären.

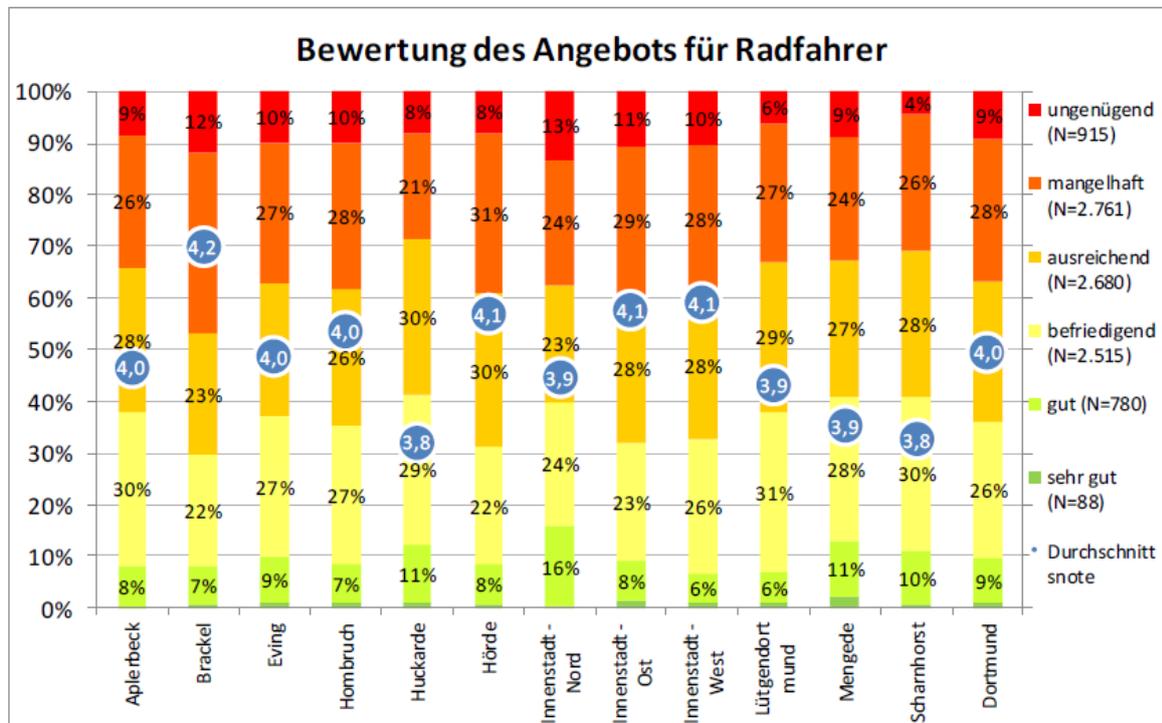


Abb. 7: Bewertung der Radfahrbedingungen

#### 4. Fazit

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

Es gilt zu hinterfragen, ob die aufwendige schriftliche Mobilitätsbefragung in Zukunft die richtige Methode ist, die Maßnahmen der Mobilitätsplanung zu bilanzieren. Das komplizierte Wegeprotokoll führt ohne Erläuterungen und Nachfragen durch geschultes Befragungspersonal zu einer geringen Wegeanzahl v. a. im Fußverkehr, so dass eine methodisch bedingte Verschiebung zu Gunsten der anderen Verkehrsmittel entsteht. Gerade für den Radverkehr gilt es außerdem durch zusätzliche Dauerzählstellen kurzfristiger zu belegen, wie sich der Radverkehr in dieser Stadt entwickelt.

#### Zuständigkeit

Gem. § 41 Abs. 1 GO NRW in Verbindung mit § 4 Abs. 1 sowie § 20 Abs. 1 und 2 der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 12.06.2017 ist wegen der überbezirklichen Bedeutung der Rat der Stadt für die Beschlussfassung zuständig. Die Anhörung der Bezirksvertretungen erfolgt auf der Grundlage des § 37 Abs. 5 GO NRW in Verbindung mit § 20 Abs. 4 der Hauptsatzung der Stadt Dortmund.