



Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und
Bauordnungsamt

Ergebnisbericht

Dortmunder Mobilitäts- befragung 2025



Impressum

Herausgeber:

Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (Juli 2026)
Birgit Niedergethmann (verantwortlich)

Redaktion:

Stadtplanungs- und Bauordnungsamt: Dr. Kathrin Konrad
BüroStadtverkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG: Marius Lenz

Ansprechpartnerin Stadt Dortmund:

Dr. Kathrin Konrad, Tel. (0231) 50 23733, kkonrad@stadtdo.de

Inhalt

1.	Einleitung	3
2.	Die wichtigsten Ergebnisse.....	3
3.	Methodik	4
4.	Ergebnisse	5
4.1	Mobilitätskennwerte	5
4.2	Verkehrsmittelverfügbarkeit	7
4.3	Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer	11
4.4	Modal Split.....	12
4.5	Wegeverflechtungen	23
4.6	Bewertung der Verkehrssysteme im Wohnumfeld	26
4.7	Hinderungsgründe für eine häufigere Nutzung des Fahrrads	27
4.8	Wahrgenommene Sicherheit bei der Verkehrsteilnahme	28
4.9	Weg zum Arbeitsplatz/ Ausbildungsort	29
5.	Zusammenfassung	31

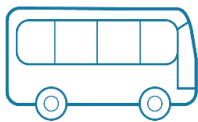
1. Einleitung

Wie sind die Dortmunder*innen im Alltag unterwegs? Diese Frage steht im Mittelpunkt der Dortmunder Mobilitätsbefragung 2025. Ziel ist es, ein aktuelles und differenziertes Bild des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung zu gewinnen. Hierzu wurden die Dortmunder*innen zu ihrer alltäglichen Mobilität befragt: Welche Verkehrsmittel werden auf welchen Wegen genutzt? Welche Distanzen werden zu verschiedenen Zielen zurückgelegt? Wie ist die Ausstattung mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln? Wie werden die Voraussetzungen zur Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel bewertet? Diese und zahlreiche weitere Fragen wurden gestellt, um ein umfassendes Bild von der Alltagsmobilität in Dortmund zu gewinnen. Die Ergebnisse sind eine wichtige Datengrundlage für die Mobilitäts-, Stadtentwicklungs- und Klimaschutzplanung.

2. Die wichtigsten Ergebnisse



- **Der Radverkehrsanteil steigt gegenüber 2019 um 3 Prozentpunkte auf 13 %.**
- Der Fahrradbestand steigt auf 2,0 Fahrräder pro Haushalt (2019: 1,7).
- Besonders stark wächst der Bestand an E-Bikes/Pedelecs – von 0,2 E-Bikes/Pedelecs pro Haushalt in 2019 auf knapp 0,7 in 2025.
- Die Bedingungen für das Fahrradfahren in Dortmund werden 2025 mit einer durchschnittlichen Schulnote von 3,3 deutlich besser bewertet als noch 2019 mit 4,0.



- **20 % der Wege werden mit Bus und Bahn zurückgelegt – der Vor-Corona-Wert aus 2019 von rund 22% wird (noch) nicht wieder erreicht.**
- 40 % der Befragten verfügen über eine Zeitkarte für Bus und Bahn.



- **18% aller Wege werden zu Fuß zurückgelegt.** Gegenüber 2019 ergibt sich eine minimale Abnahme von etwa einem Prozentpunkt.



- **49 % der Wege werden mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV)** zurückgelegt. Dies entspricht dem MIV-Anteil von 2019.**
- Die Pkw-Ausstattung steigt leicht von 1,2 (2019) auf 1,3 (2025) Pkw pro Haushalt. Gleichzeitig nimmt der Anteil der Haushalte ohne Pkw zu (19 % 2025, 2019 17 %).
- Der Anteil der Haushalte mit mindestens einem Elektro-/Hybrid-Pkw wächst deutlich von 1,1 % (2019) auf 22 % (2025).
- Der MIV dominiert schon bei Wegen ab 3 km Länge. Hier besteht ein erhebliches Verlagerungspotenzial besonders in Richtung Radverkehr.



- An einem mittleren Werktag sind **80 % der Dortmunder*innen außer Haus** unterwegs. Insgesamt werden durchschnittlich 2,5 Wege pro Person und Tag zurückgelegt.
- Mobile Personen absolvieren im Schnitt 3,2 Wege pro Tag (unverändert gegenüber 2019).
- Dabei nehmen gegenüber 2019 die durchschnittliche Wegelänge sowie Wegedauer ab: Ein Weg ist 2025 Durchschnitt 8,8 km lang (2019 noch 9,1 km) und dauert 18 Minuten (2019 noch 24 Minuten).

3. Methodik

Für die Befragung wurden über 35.500 zufällig aus dem Dortmunder Einwohnermelderegister ausgewählte Haushalte postalisch um die Teilnahme gebeten. Davon füllten 4.695 Haushalte mit 8.996 Personen den Fragebogen aus (siehe Abbildung 1). So konnte eine Rücklaufquote von 13 % erreicht werden. Die angeschriebenen Haushalte hatten mehrere Teilnahmemöglichkeiten: Sie konnten sowohl schriftlich als auch online an der Befragung teilnehmen. Um Ressourcen zu sparen wurde eine Aufteilung der Stichprobe vorgenommen. Personen bis 50 Jahre erhielten ein Anschreiben mit einem Zugangscode zur Online-Befragung. Sie hatten trotzdem die Möglichkeit, über diesen Code einen gedruckten Fragebogen anzufordern. Dies wurde nur von sehr wenigen Personen genutzt. Personen über 50 Jahre erhielten neben dem Anschreiben einen gedruckten Fragebogen, konnten aber auch an der Online-Befragung teilnehmen.

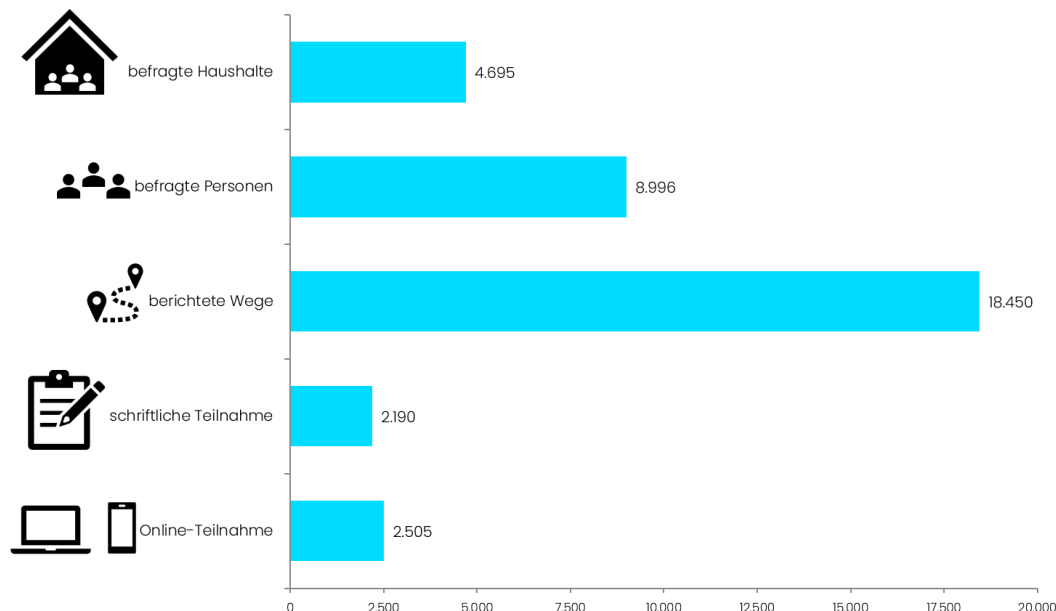


Abbildung 1: Art und Anzahl der Interviews im Rahmen der Mobilitätsbefragung 2025

Um auf gesamtstädtischer Ebene sowie für die einzelnen Stadtbezirke statistisch repräsentative Ergebnisse zu erhalten, sollten von mindestens 7.350 Personen verwertbare Angaben erfasst werden. Mit einer Rücklaufquote von 13 % und 4.695 Haushalten mit 8.996 Personen, die insgesamt 18.450 Wege angegeben haben, konnte dies erreicht werden.

Neben Fragen auf Haushalts- und Personenebene enthielt der Fragebogen ein Wegeprotokoll, in dem für einen Stichtag alle Wege aller Haushaltsmitglieder erfasst werden sollten. Die Haushalte konnten aus den folgenden sechs vorgegebenen Stichtagen einen Tag auswählen:

- Dienstag, der 24.06.2025 / Donnerstag, der 26.06.2025
- Dienstag, der 01.07.2025 / Donnerstag, der 03.07.2025
- Dienstag, der 08.07.2025 / Donnerstag, der 10.07.2025

Für die Mobilitätsbefragung wurden nur Dienstage und Donnerstage außerhalb von Ferien, Semesterferien und Wochen mit Feiertagen gewählt, da diese das sogenannte normalwerktägliche Mobilitätsverhalten am besten abbilden. An keinem der Stichtage lagen Extremwetterlagen vor, die Auswirkungen auf die Nutzung bestimmter Verkehrsmittel gehabt hätten.

Die Befragung wurde inhaltlich und methodisch in Anlehnung an die Verkehrserhebungen „Mobilität in Deutschland“ (MiD) und „Mobilität in Städten – SrV“ konzipiert. Beide Erhebungen setzen Standards für Mobilitätsbefragungen und werden bereits seit Jahrzehnten regelmäßig wiederholt. Zusätzlich wurden die Vorgaben der AGFS NRW (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.) als Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen beachtet. Darüber hinaus war es wichtig, eine Vergleichbarkeit mit der letztmaligen Befragung aus 2019 zu ermöglichen, damit Trends im Mobilitätsverhalten eingeordnet werden können.

4. Ergebnisse

4.1 Mobilitätskennwerte

Im Folgenden werden die zentralen Mobilitätskennwerte für Dortmund vorgestellt (siehe Tabelle 1). Die Ergebnisse sind nach Alter, Geschlecht, Haushaltsgröße und Stadtbezirk gewichtet und somit repräsentativ für die Dortmunder Bevölkerung. Außerdem sind die Gesamtweegeanzahl und die Personen-Kilometer auf die Gesamtbevölkerung hochgerechnet. Es erfolgt außerdem, wo möglich, ein Vergleich mit den Ergebnissen aus 2019.

Tabelle 1: Zentrale Mobilitätskennwerte der Befragung

Mobilitätskennwert	2019	2025
Fahrrad-Ausstattung (Fahrräder pro Haushalt)	1,7	2,0
Pkw-Ausstattung (private und dienstliche Pkw pro Haushalt)	1,2	1,3
Motorisierungsgrad (Pkw pro 1.000 Einwohner*innen)	592	684
Führerscheinbesitz (der Personen ab 18 Jahren)	88%	86%
Wege pro Person und Tag	2,6	2,5
Wege pro mobiler Person und Tag	3,2	3,2

Anteil mobiler Personen	81%	80%
Gesamtwegeanzahl* (Wege der Dortmunder Bevölkerung pro Tag, hochgerechnet)	1.593.000	1.619.800
Binnenverkehr (Anteil am Gesamtwegeaufkommen)	83%	81%
Mittlere Wegelänge (in Kilometer pro Weg) **	9,1	8,8
Personen-Kilometer/ Verkehrsleistung * (zurückgelegte Kilometer gesamt je Tag)	14.496.300	14.254.240
Mittlere Wegedauer (in Minuten pro Weg) **	24	18

* Durch die vorliegende Haushaltsbefragung wurden nur die Mobilitätskennwerte der Dortmunder Bevölkerung erfasst. Die Verkehre aus dem Umland, also etwa das Mobilitätsverhalten der Einpendler*innen sind nicht berücksichtigt.

** Zur Berechnung der mittleren Wegelänge wurden Wege über 100 km aufgrund ihrer geringen Anzahl und der hohen Streuung ausgeschlossen, um Verzerrungen zu vermeiden.

Der Radverkehr gewinnt strukturell an Bedeutung. Dies zeigt sich beispielsweise im Anstieg der Fahrrad-Ausstattung von 1,7 (2019) auf 2,0 (2025) Fahrräder pro Haushalt.

Auch die Pkw-Ausstattung hat seit 2019 zugenommen: Die Zahl der Pkw pro Haushalt steigt von 1,2 auf 1,3 Pkw, der Motorisierungsgrad von 592 auf 684 Pkw je 1.000 Einwohner.

Gleichzeitig nimmt der Führerscheinbesitz der volljährigen Befragten um zwei Prozentpunkte von 88 % auf 86 % ab.

Zwischen 2019 und 2025 zeigt sich insgesamt eine leichte Abschwächung der Alltagsmobilität. Die Zahl der Wege pro Person hat sich geringfügig von 2,6 auf 2,5 Wege pro Tag verringert, während die tatsächlich mobilen Personen 2019 wie 2025 3,2 Wege pro Tag zurücklegen. Parallel sinkt der Anteil der mobilen Bevölkerung, also der Menschen mit Wegen außer Haus am Stichtag, leicht von 81 % auf 80 %. Trotz dieser rückläufigen Pro-Kopf-Werte steigt die Gesamtwegeanzahl im Zusammenhang mit dem Bevölkerungswachstum seit 2019 leicht von rund 1,59 Mio. auf 1,62 Mio. Wege pro Tag. Beim Binnenverkehrsanteil, also dem Anteil der Wege mit Start und Ziel innerhalb Dortmunds, ist eine Abnahme um zwei Prozentpunkte von 83 % auf 81 % zu erkennen, es werden also anteilig mehr Wege außerhalb Dortmunds begonnen und/ oder beendet.

Bezüglich der Wegelänge und Wegedauer ist zu erkennen, dass der Trend seit 2019 zu kürzeren Weg geht. Die mittlere Wegelänge sinkt von 9,1 km¹ auf 8,8 km, die Wegedauer von 24 auf 18 Minuten pro Weg. Entsprechend geht auch, trotz der gestiegenen Gesamtwegeanzahl, die gesamte Verkehrsleistung der Dortmunder Bevölkerung in Personenkilometern von 14,5 Mio. auf 14,3 Mio. km pro Tag zurück.

Nicht alle Personen waren an den jeweiligen Stichtagen mobil. Die 20 % der Befragten, die an ihrem Stichtag keine Wege außer Haus unternommen haben, gaben als Gründe vor allem fehlende außerhäusliche Termine an (siehe Abbildung 2). Weitere Ursachen sind

¹ Im Bericht zur Haushaltsbefragung 2019 ist die mittlere Wegelänge mit 10,2 km und die mittlere Wegedauer mit 25 Minuten angegeben. Zur besseren Vergleichbarkeit wurde hier eine Auswertung auf Basis der Wege bis maximal 100 km vorgenommen, was zu niedrigeren Werten führt. So werden Ausreißer ausgeschlossen, die die Mittelwerte insbesondere der Wegedistanz verzerren können.

altersbedingte Einschränkungen, Urlaub und Krankheit. Homeoffice, das Wetter oder andere Gründe wurden seltener genannt.

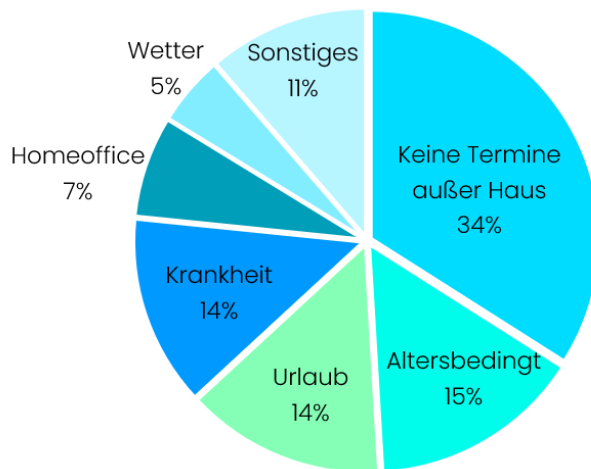


Abbildung 2: Gründe für Nicht-Mobilität (n=1.088 Personen)

4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Etwa 77 % der befragten Haushalte in Dortmund verfügen über mindestens ein **betriebsbereites Fahrrad** (inkl. Pedelecs, E-Bikes und Lastenrädern). 56 % der Haushalte geben an, zwei oder mehr Fahrräder zu besitzen. Seit 2019 zeigt sich ein Anstieg der Fahrrad-Ausstattung der Haushalte. 2019 verfügten 75 % der Haushalte über mindestens ein Fahrrad und rund 50 % über zwei oder mehr Fahrräder.

Pedelecs und E-Bikes sind inzwischen stark verbreitet: 42 % der Haushalte verfügen über mindestens ein elektrisch unterstütztes Fahrrad. Verglichen mit 2019 ist dieser Anteil erheblich angestiegen. So verfügten 2019 13 % der befragten Haushalte über ein Pedelec oder E-Bike.

Lastenräder und E-Scooter sind seltener anzutreffen. Etwa 5 % der Haushalte besitzen mindestens ein Lastenrad, 8 % mindestens einen E-Scooter.²

² Die Abweichungen zwischen den textlichen Erläuterungen und der Grafik resultieren daraus, dass hier gerundete Werte dargestellt sind.

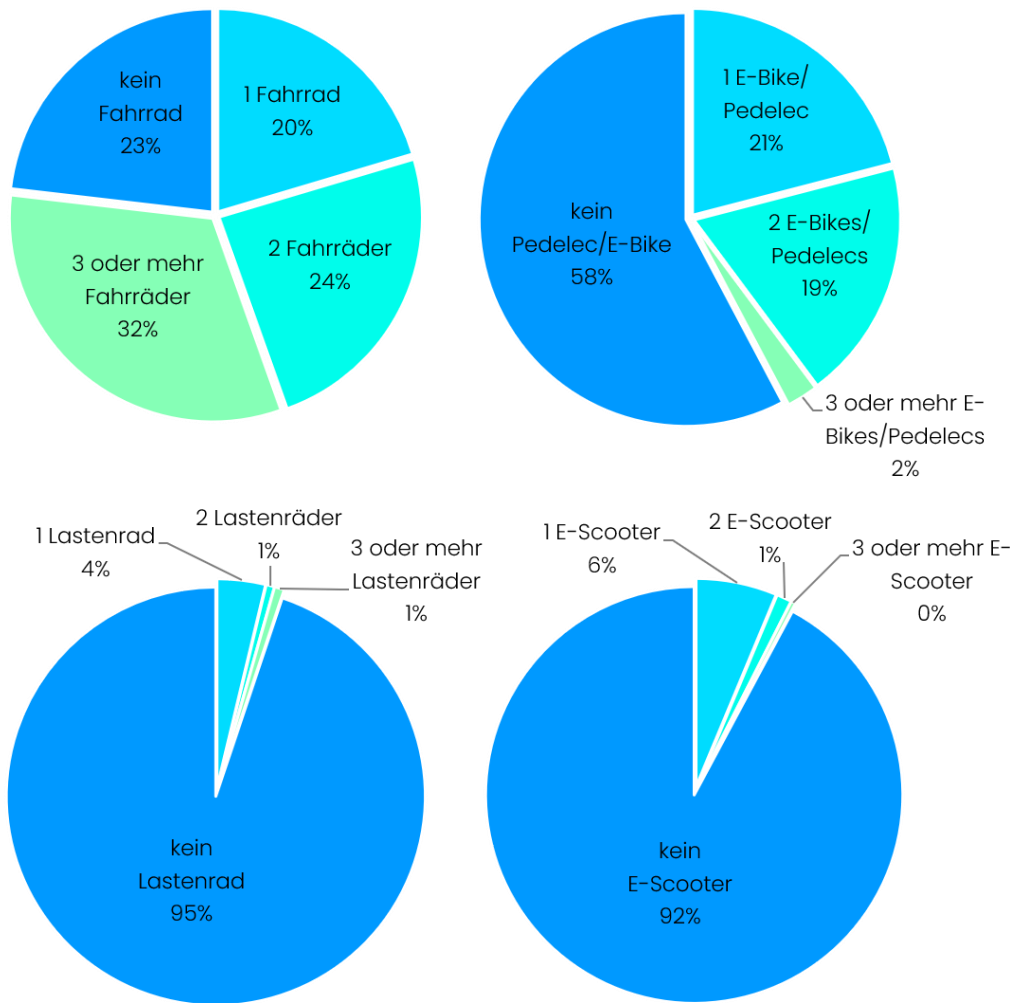


Abbildung 3: Anzahl betriebsbereiter Fahrräder, Pedelecs/E-Bikes, Lastenräder und E-Scooter je Haushalt, Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Bei der Fahrradausstattung zeigen sich zwischen den Stadtbezirken deutliche Unterschiede (siehe Tabelle 2): In der **Innenstadt-Nord** liegt die durchschnittliche Besitzquote mit 1,4 Fahrrädern je Haushalt am niedrigsten und deutlich unter dem stadtweiten Mittelwert von 2,0 Fahrrädern je Haushalt. In **Aplerbeck** sind mit 2,3 Fahrrädern im Durchschnitt die meisten Fahrräder je Haushalt vorhanden.

Im Vergleich zur letzten Erhebung hat sich der Fahrradbestand pro Haushalt deutlich erhöht. Während im Jahr 2019 durchschnittlich 1,7 Fahrräder je Haushalt vorhanden waren, liegt dieser Wert im Jahr 2025 bei 2,0.

Tabelle 2: Anzahl Fahrräder je Haushalt und Stadtbezirk (n=3.758 Haushalte)

Stadtbezirk	Fahrräder je Haushalt	Fahrräder je 1.000 EW
Aplerbeck	2,3	1.280
Brackel	2,2	1.096
Eving	1,9	868
Hombruch	2,2	1.241

Hörde	2,1	1.124
Huckarde	2,1	909
Innenstadt-Nord	1,4	630
Innenstadt-Ost	2,1	1.221
Innenstadt-West	2,0	1.165
Lütgendortmund	2,0	984
Mengede	2,2	1.023
Scharnhorst	2,1	954
Dortmund	2,0	1.044

Im Hinblick auf die Verfügbarkeit von **Pkw (Verbrenner, E-Pkw und Hybrid-Pkw)** geben 81 % der befragten Haushalte an, über mindestens einen Pkw zu verfügen (siehe Abbildung 4, links). Hier sind private Pkw als auch dem Haushalt zur Verfügung stehende dienstliche Pkw zusammengefasst. 19 % der Haushalte haben damit keinen Pkw zur Verfügung. Jeder dritte Haushalt (36 %) verfügt über zwei oder mehr Pkw. Im Durchschnitt sind pro Haushalt rund 1,3 Pkw vorhanden. 2019 verfügten 83 % der Haushalte über mindestens einen Pkw, während 17 % keinen Pkw hatten. 36 % aller Haushalte verfügten 2019 (wie auch 2025) über zwei oder mehr Fahrzeuge. Im Durchschnitt waren es bereits 2019 1,2 Pkw pro Haushalt. Bis 2025 sinkt zwar der Anteil der Haushalte mit ein oder zwei Pkw, die mittlere Anzahl steigt jedoch leicht auf 1,3 Pkw pro Haushalt an. Der Grund liegt bei den Haushalten mit drei oder mehr Autos: Ihr Anteil hat sich von 5 % (2019) auf 9 % (2025) fast verdoppelt. Da diese Gruppe gewachsen ist und die autoreichen Haushalte im Schnitt auch mehr Fahrzeuge (wie vier oder fünf Pkw) besitzen, ergibt sich ein höherer Durchschnittswert.

Die Ausstattung mit **Elektro-Pkw** (siehe Abbildung 4, Mitte) ist erwartungsgemäß deutlich geringer: 11 % der befragten Haushalte verfügen über mindestens einen vollelektrischen Pkw. Im Mittel sind 0,14 E-Pkw je Haushalt vorhanden. **Hybridfahrzeuge** sind in 13 % der Haushalte vorhanden, mit einer durchschnittlichen Ausstattung von 0,15 Hybrid-Fahrzeugen je Haushalt. 2019 wurden vollelektrische und Hybrid-Pkw zusammengefasst. Damals verfügten 1,1 % aller Haushalte über einen Elektro-/Hybrid-Pkw. 2025 ergibt sich bei Zusammenfassung ein Anteil von 22 % der Haushalte, die über mindestens einen Elektro- oder Hybrid-Pkw verfügen.

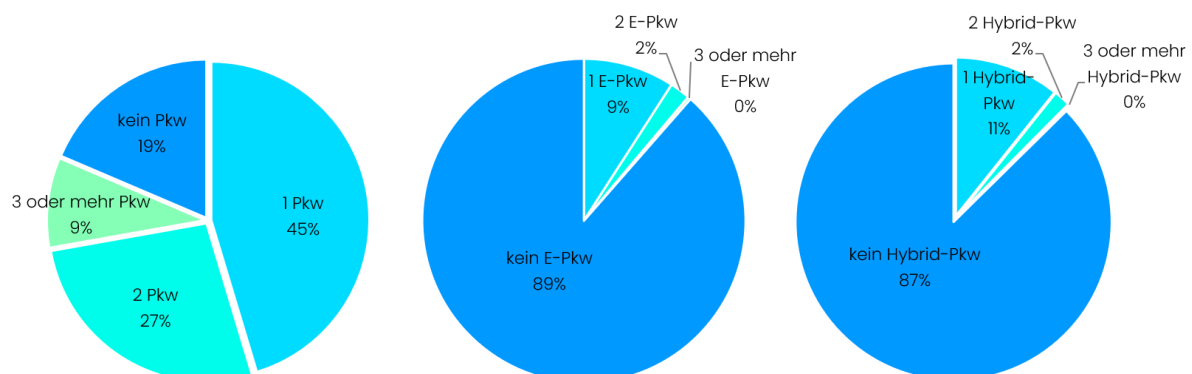


Abbildung 4: Anzahl Pkw (gesamt) je Haushalt, Anzahl E-Pkw (vollelektrisch) und Anzahl Hybrid-Pkw je Haushalt, Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Zwischen den Stadtbezirken unterscheidet sich die Pkw-Ausstattung deutlich (siehe Tabelle 3). Die geringste Ausstattung weist der Stadtbezirk **Innenstadt-Nord** mit durchschnittlich 0,7 privaten Pkw je Haushalt auf. Auch die Innenstadtbezirke Ost und West weisen eine deutlich unterdurchschnittliche Pkw-Ausstattung auf. Demgegenüber sind in **Aplerbeck** und **Mengede** mit rund 1,6 die meisten Pkw je Haushalt vorhanden, gefolgt von Eving, Hörde, Huckarde und Scharnhorst mit 1,5 Pkw je Haushalt. 2019 zeigte sich ein ähnliches Bild. Leichte Zunahmen gibt es in Aplerbeck, Hörde, Mengede und Scharnhorst, also den Stadtbezirken mit einer ohnehin schon hohen Pkw-Ausstattung. In Lütgendortmund bleibt die Pkw-Ausstattung konstant. Gesamtstädtisch betrachtet ist die Anzahl der Pkw pro Haushalt von 1,2 auf 1,3 Pkw je Haushalt leicht angestiegen.

Der auf Basis der Haushaltsbefragung berechnete **Motorisierungsgrad** beträgt für Dortmund insgesamt 684 Pkw je 1.000 Einwohner*innen. Hier zeigen sich dieselben Unterschiede zwischen den Stadtbezirken. In **Aplerbeck** liegt der Motorisierungsgrad mit 883 Pkw je 1.000 Einwohner*innen am höchsten, während in der **Innenstadt-Nord** mit 343 Pkw je 1.000 Einwohner*innen der niedrigste Wert erreicht wird. Im Rahmen der Befragung 2019 wurde ein gesamtstädtischer Motorisierungsgrad von 592 Pkw/1.000 Einwohner*innen ermittelt. Somit ergibt sich ein Anstieg des Motorisierungsgrades seit 2019.

Tabelle 3: Anzahl privater Pkw je Haushalt bzw. je 1.000 Einwohner*innen nach Stadtbezirk (n=4.232 Haushalte)

Stadtbezirk	Pkw je Haushalt, 2025	Pkw je Haushalt, 2019	Pkw je 1.000 EW
Aplerbeck	1,6	1,2	883
Brackel	1,4	1,3	681
Eving	1,5	1,4	663
Hombruch	1,4	1,3	810
Hörde	1,5	1,3	797
Huckarde	1,5	1,4	648
Innenstadt-Nord	0,7	0,6	343
Innenstadt-Ost	1,1	1,0	642
Innenstadt-West	1,0	0,9	580
Lütgendortmund	1,4	1,4	692
Mengede	1,6	1,3	748
Scharnhorst	1,5	1,3	694
Dortmund	1,3	1,2	684

Im Vergleich mit den Zahlen der amtlichen Zulassungsstatistik zeigen sich gewisse Abweichungen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass hochgerechnete Angaben aus Haushaltsbefragungen methodisch bedingt nicht die gleiche Genauigkeit wie Daten der zuständigen Statistik- und Zulassungsstellen erreichen. Auf Basis der amtlichen Daten und der Einwohnerzahl Dortmunds ergibt sich zum 01.01.2024 ein Motorisierungsgrad von rund 492 Pkw je 1.000 Einwohner*innen. Mit Stichtag 01.01.2019 waren es 477 Pkw je 1.000

Einwohner*innen. So ist auch auf Basis der amtlichen Statistik eine Zunahme der Motorisierung zu verzeichnen.

4.3 Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer

Im Durchschnitt ist ein Weg, der von den Dortmunder*innen an einem normalen Wochentag zurückgelegt wird, 8,8 km lang und dauert 18 Minuten. 2019 waren es noch 9,1 km und 24 Minuten pro Weg³.

Zwischen den Verkehrsmitteln zeigen sich erwartungsgemäß deutliche Unterschiede (siehe Tabelle 4). Die längsten Wege werden mit dem **Zug** zurückgelegt. Im **Nah- und Fernverkehr** beträgt die durchschnittliche Distanz 2025 26,3 km bei einer Fahrzeit von 39 Minuten. Im **Busverkehr** liegt die durchschnittliche Wegelänge bei 5,6 km und die Fahrtdauer bei etwa 20 Minuten.

Pkw-Fahrten als Selbstfahrer*in erreichen im Mittel 13,0 km und dauern rund 17 Minuten. Pkw-Mitfahrten fallen mit durchschnittlich 7,9 km kürzer aus, was darauf hinweist, dass kürzere Wege häufiger gemeinsam zurückgelegt werden (z. B. zur Nahversorgung, Einkaufen, Freizeit) und längere Wege (z. B. zur Arbeit) eher allein erfolgen. Auch das Bringen/ Abholen von Personen auf Abschnitten eines längeren Weges (z. B. Bringen von Kindern zur Schule auf dem Weg zur Arbeit) spielt hier eine Rolle. Im **Radverkehr** werden mit herkömmlichen Fahrrädern durchschnittlich 3,6 km zurückgelegt, mit E-Bikes/Pedelecs oder Lastenrädern 4,8 km. Dies zeigt, dass elektrisch unterstützte Fahrräder für längere Wege genutzt werden als herkömmliche Fahrräder.

Tabelle 4: Mittlere Wegelängen und Wegedauer nach Verkehrsmittel (n=18.324 Wege)

Verkehrsmittel	Ø Distanz in km/ Weg, 2025	Ø Distanz in km/ Weg, 2019	Ø Dauer in Minuten/ Weg, 2025	Ø Dauer in Minuten/ Weg, 2019
zu Fuß	1,1	1,1	11	14
Fahrrad	3,6	3,9	22	20
E-Bike/Pedelec/Lastenrad	4,8	4,8	26	21
E-Scooter	3,4	– *	22	– *
Motorrad/Mofa/Motorroller	13,3	– **	18	– **
Auto als Fahrer*in	13,0	13,1*	17	25*
Auto als Mitfahrer*in	7,9	8,9*	13	17*

³ Hier wurden Wege über 100 km als Ausreißer ausgeschlossen, um Verzerrungen zu vermeiden. Im Bericht zur Haushaltsbefragung 2019 ist die mittlere Wegelänge mit 10,2 km und die mittlere Wegedauer mit 25 Minuten angegeben. 2019 wurde die Begrenzung der Wege auf maximal 100 km in der Analyse ursprünglich nicht angewendet, 2025 aber durchgehend. Hier wurde zu Vergleichszwecken auf Ebene aller Wege nachträglich die Begrenzung auf 100 km vorgenommen. In der Differenzierung nach Verkehrsmitteln werden die Werte aus der Analyse aus 2019 (ohne Höchstgrenze) verwendet und nicht alle Analysen erneuert. Bei den Daten aus 2019 zeigt sich, dass es Ausreißer nach oben über 100 km vor allem im „Fernverkehr“ gibt, vereinzelt auch bei „Sonstiges“. Insofern zeigt sich ein deutlicher Unterschied zwischen 2019 und 2025 vor allem im Fernverkehr.

E-Auto als Fahrer*in	14,0	–*	18	–*
E-Auto als Mitfahrer*in	7,3	–*	13	–*
Taxi	7,7	–**	14	–**
Bus	5,6	5,6	20	29
U-/Straßen-/Stadtbahn	6,6	7,0	21	28
Zug (Nah- und Fernverkehr)	26,3	18,7 Nahverkehr 71,7 Fernverkehr	39	42 Nahverkehr/ 85 Fernverkehr
Mittelwert	8,8	9,1	18	24

* 2019 wurde nicht zwischen Verbrennern und E-Autos differenziert, E-Scooter wurden nicht abgefragt.

** 2019 nicht ausreichend Angaben für eine valide Auswertung vorhanden.

Bei herkömmlichen Fahrrädern sinkt die mittlere Entfernung leicht von 3,9 auf 3,6 km. Auch die mittleren Wegedistanzen bei Autofahrten sind seit 2019 kürzer geworden. So sind die Fahrten als Fahrer*in von 13,1 minimal auf 13,0 km und die Fahrten als Mitfahrer*in deutlich von 8,9 auf 7,9 km verkürzt. Hier ist allerdings einzuschränken, dass erst 2025 nach Antriebsart unterschieden wurde, der Anteil der Fahrten mit E-Autos aber aufgrund der 2019 noch verschwindend geringen Ausstattung gering gewesen sein dürfte. Geht man hier also von der eingangs festgestellten nahezu konstanten mittleren Wegeanzahl je Person sowie dem ebenfalls etwa konstanten MIV-Anteil aus, so ergibt sich aus der sinkenden mittleren Wegelänge der Autofahrten, dass insgesamt in Dortmund pro Einwohner*in weniger Kilometer mit Autos mit Verbrennungsmotor zurückgelegt werden.

4.4 Modal Split

Die Dortmunder*innen legen mit 51 % knapp über die Hälfte ihrer alltäglichen Wege mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurück (siehe Abbildung 5). Dazu zählen Bus und Bahn, das Fahrrad und das Zufußgehen. **18 % aller Wege finden zu Fuß statt, 13 % werden mit dem Fahrrad und 20 % mit Bus und Bahn zurückgelegt.** Die Bürger*innen der Stadt Dortmund legen **49 %** ihrer alltäglichen Wege mit dem **motorisierten Individualverkehr (MIV)**, also im Auto oder mit dem Motorrad/Mofa/Motorroller zurück.

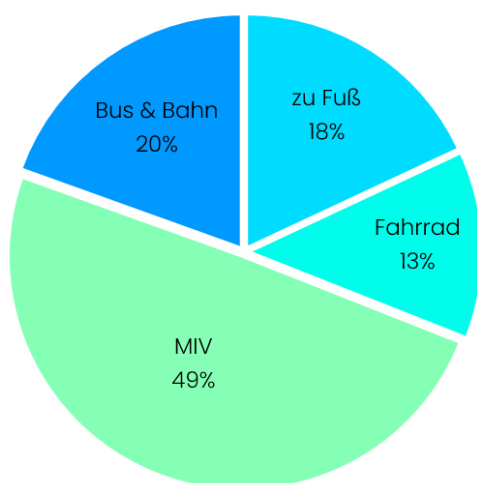


Abbildung 5: Verkehrsmittelnutzung auf Ebene der Gesamtstadt (n=18.450 Wege)

Unterschieden zwischen herkömmlichen Fahrrädern und E-Bikes/ Pedelecs/ Lastenrädern zeigt sich, dass herkömmliche Fahrräder mit 8 % an allen Wegen noch häufiger genutzt werden als elektrisch unterstützte Fahrräder (4 %) (siehe Abbildung 6). Den größten Anteil machen Autofahrten als Fahrer*in mit knapp 41 % aller Wege aus, rund 8 % der Wege finden als Beifahrer*in im Pkw statt. Die Unterscheidung der MIV-Wege nach Antriebsart der Fahrzeuge zeigt, dass mit knapp 46 % Pkw mit Verbrennungsmotor überwiegen, während der Anteil der Wege mit E-Pkw an allen Wegen bei etwas über 3 % liegt.

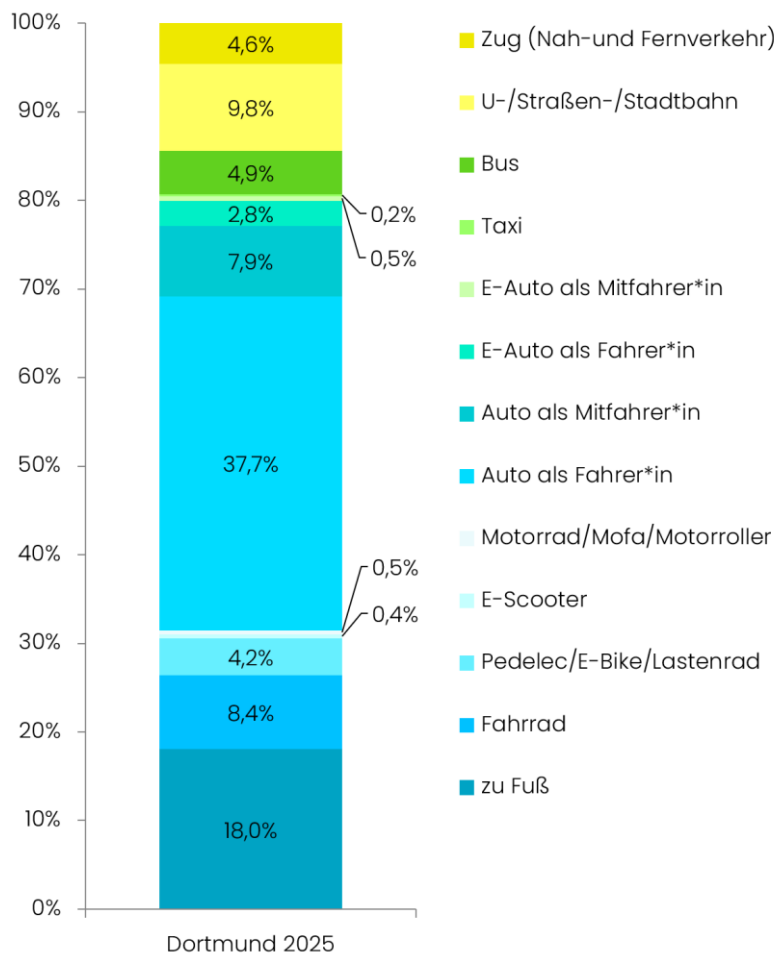


Abbildung 6: Verkehrsmittelnutzung auf Ebene der Gesamtstadt (Detaildarstellung) (n=18.450 Wege), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Modal Split im zeitlichen und räumlichen Vergleich

Als wesentliche Kenngröße der Mobilität ist der Modal Split in der Zeitreihenbetrachtung von besonderem Interesse (siehe Abbildung 7). Dabei ist zu beachten, dass der Modal Split ein sehr oberflächliches Abbild der Mobilität liefert und erst differenziertere Auswertungen aussagekräftige Ergebnisse zu Mobilitätstrends liefern.

Gegenüber der Erhebung im Jahr 2019 zeigen sich nur geringfügige Veränderungen. Der **Radverkehrsanteil ist um drei Prozentpunkte auf 13 % angestiegen**, während die Anteile des **Fußverkehrs und des ÖPNV jeweils leicht um ein bis zwei Prozentpunkte auf 18 bzw. 20 % gesunken** sind. So konnte der ÖPNV das Vor-Corona-Niveau noch nicht wieder erreichen. Der Anteil des **MIV bleibt unverändert bei rund 49 %**. Zwar wurde 2019 der Pkw im Wegeprotokoll nicht nach Antriebsart differenziert, doch ist im Zusammenhang mit der

deutlich gestiegenen E-Pkw-Ausstattung von einem Anstieg auszugehen (3,3 % aller Wege werden 2025 mit E-Pkw zurückgelegt). Diese Verschiebung hin zu E-Pkw trägt, wie auch die tendenziell sinkende Wegelänge der Wege im MIV, zu einer Reduzierung der Emissionen trotz konstantem MIV-Anteil bei.

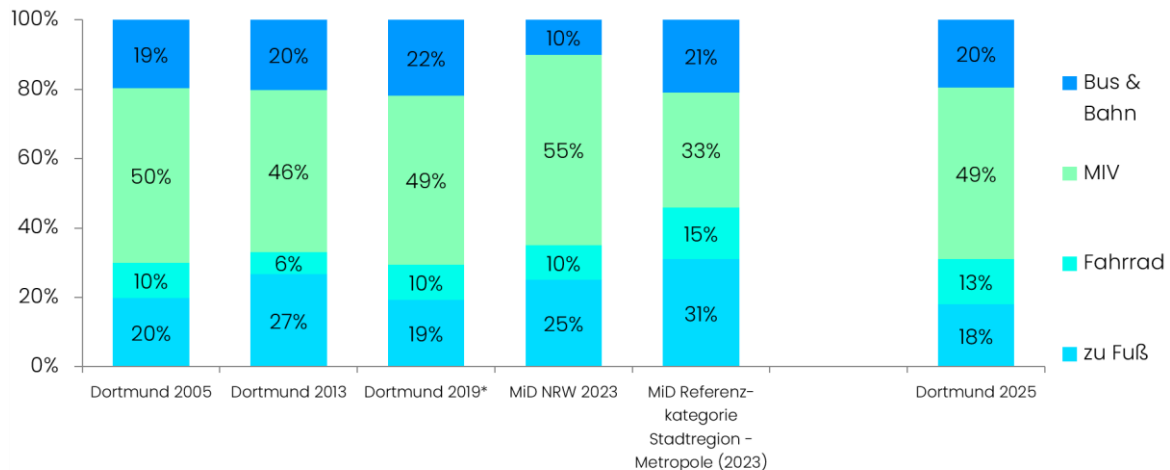


Abbildung 7: Verkehrsmittelnutzung im zeitlichen und räumlichen Vergleich, Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

*Dortmund 2019: Die Werte beziehen sich auf die korrigierten Modal Split-Werte, S. 53 Dortmunder Mobilitätsbefragung 2019.

Der Vergleich mit der bundesweiten Studie Mobilität in Deutschland (MiD), die zuletzt 2023 durchgeführt wurde und Aussagen sowohl bundesweit als auch für NRW trifft, ermöglicht eine Einordnung der Ergebnisse. Ein Vergleich ist immer vor dem Hintergrund einer nicht 1:1 identischen Methodik und den zwei Jahren Abstand zu interpretieren. Verglichen mit NRW weist Dortmund einen **um sechs Prozentpunkte geringeren MIV-Anteil** auf. Hier ist zu berücksichtigen, dass in die NRW-Werte auch deutlich ländlicher geprägte Städte und Landkreise mit einer stärkeren Pkw-Prägung einfließen. Der **Fußverkehrsanteil** liegt mit 18 % **um sieben Prozentpunkte unter dem Landeswert**. Der **Radverkehrsanteil** fällt mit 13% in Dortmund **um drei Prozentpunkte höher** aus. Besonders deutlich ist der Unterschied beim **ÖPNV**: Hier liegt Dortmund **um zehn Prozentpunkte über den landesweiten Vergleichswerten**. Dieser Unterschied ergibt sich aus dem in Großstädten wie Dortmund besseren ÖPNV-Angebot gegenüber ländlicher geprägten Räumen. Im Rahmen der MiD-Studie werden zusätzlich Modal Split-Ergebnisse für verschiedene Siedlungs- und Raumordnungstypen ausgewiesen. Im Vergleich zu der Referenzkategorie („Stadtregion – Metropole“) weist Dortmund einen **um 16 Prozentpunkte höheren MIV-Anteil** auf. Der Anteil des **Fußverkehrs** liegt hingegen **um 13 Prozentpunkte niedriger**. Der **Radverkehrsanteil** liegt mit **zwei Prozentpunkten** und der **ÖPNV-Anteil** mit **einem Prozentpunkt leicht unter dem Mittelwert** der Referenzkategorie. Bei diesem Vergleich zwischen Dortmund und der Referenzkategorie (Stadtregion – Metropole) ist die Heterogenität der zusammengefassten Metropolen zu berücksichtigen. In die Kategorie fallen beispielsweise Hamburg, München, Berlin oder Köln, die aufgrund ihrer Größe und entsprechenden Stichprobengröße die Werte der Referenzkategorie maßgeblich prägen. Diese weisen mitunter deutlich höhere Anteile des Umweltverbundes auf. Zusätzlich führen

im Vergleich mit den Metropolen der Referenzkategorie die polyzentrische Struktur des Ruhrgebiets, größere Distanzen und geringere städtische Dichte zu einer stärkeren Nutzung des Pkw. Eine ähnliche Einordnung gilt z. B. für die Stadt Essen, die ebenfalls zu der Referenzkategorie zählt und einen ähnlichen Modal Split wie Dortmund aufweist.

Modal Split in den Stadtbezirken

Zwischen den Stadtbezirken unterscheidet sich die Verkehrsmittelnutzung teils deutlich (siehe Abbildung 8).

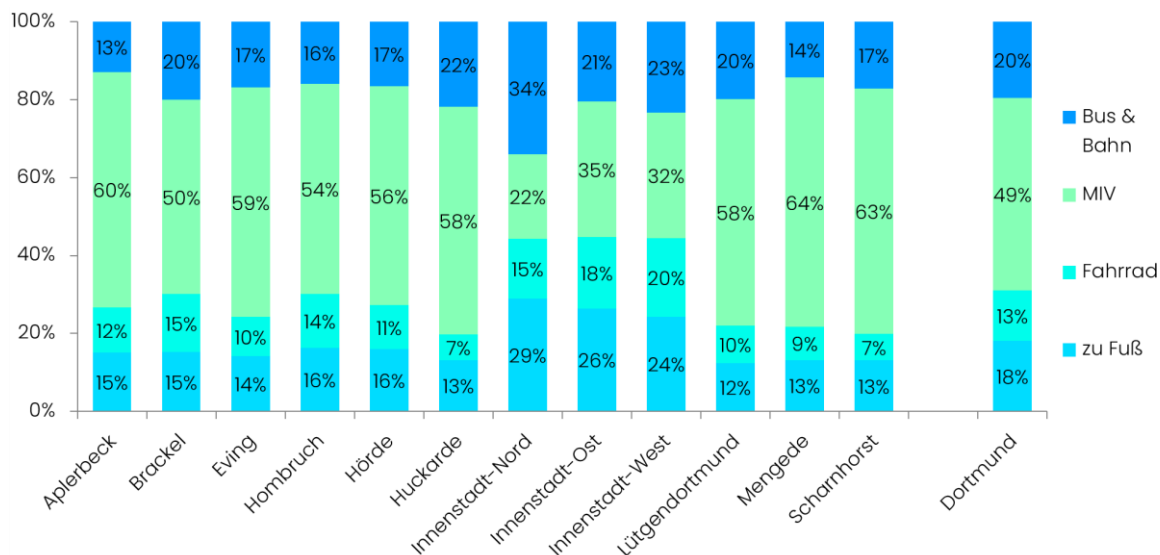


Abbildung 8: Verkehrsmittelnutzung (Hauptverkehrsmittel) auf Ebene der Stadtbezirke (n=18.450 Wege), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Die räumliche Lage, siedlungs- und stadtstrukturelle Aspekte, soziodemografische Merkmale sowie das Verkehrsangebot prägen wesentlich die Verkehrsmittelnutzung der Bürger*innen:

- **Umweltverbund:** Die Umweltverbundanteile (ÖPNV, Fahrrad und zu Fuß) reichen von **36 % (Mengede)** bis zu **78 % (Innenstadt-Nord)**. In der Innenstadt-Nord kann mit **29 %** sowohl der höchste **Fußverkehrsanteil** als auch mit **20 %** der höchste **Radverkehrsanteil** festgestellt werden. Huckarde hingegen weist mit 13 % den geringsten Fußwegeanteil sowie mit 7 % gemeinsam mit Scharnhorst den niedrigsten Radverkehrsanteil auf. Der Anteil der Wege mit **Bus und Bahn** reicht von **13 % in Aplerbeck** bis **34 % in der Innenstadt-Nord**.
- **Motorisierter Individualverkehr (MIV):** Der Anteil der Wege im **MIV** (insbesondere Pkw) schwankt ebenso deutlich. Er ist in der **Innenstadt-Nord mit 22 %** weniger als halb so hoch wie in der Gesamtstadt, in **Aplerbeck, Mengede und Scharnhorst mit 60–64 %** hingegen um ein Drittel höher. Die Pkw-Ausstattung hat sich bereits vor allem in **Aplerbeck, Mengede und Scharnhorst** als überdurchschnittlich dargestellt. In diesen Stadtbezirken erfolgt dementsprechend auch ein hoher Anteil (60 % und mehr) der Wege mit dem MIV. Strukturbedingte Unterschiede, ein weniger dichtes ÖPNV-Angebot sowie geringere Angebote in fußläufiger Entfernung können Gründe sein, warum mehr Wege mit dem Auto erfolgen als beispielsweise in den innerstädtischen Bezirken.

Verkehrsleistung nach Verkehrsmitteln

Aus den Befragungsdaten wurde eine Hochrechnung der insgesamt in Dortmund pro Tag zurückgelegten Wege in Summe und nach Verkehrsmitteln differenziert vorgenommen. Die Hochrechnung bezieht sich nur auf die Wege der Einwohner*innen Dortmunds, die Wege von Einpendler*innen sind hier nicht eingeschlossen. Im Vergleich mit den hochgerechneten Werten aus 2019 zeigt sich entsprechend dem Modal Split, dass 2025 **mehr Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad** erfolgen. Die Anzahl an Wegen mit **Bus und Bahn ist zurückgegangen**. Auch bei den **Pkw-Fahrten** sowie den Pkw-Mitfahrten ist eine **rückläufige Wegeanzahl** erkennbar.

Hochgerechnet auf die Gesamtbevölkerung Dortmunds (614.490 Personen am Stichtag 31.12.2024) werden 2025 täglich rund **1.619.800 Wege** zurückgelegt. Von den (hochgerechneten) Wegen entfallen

- etwa **316.000 Wege auf Bus und Bahn**,
- etwa **292.200 Wege** werden **zu Fuß** zurückgelegt,
- etwa **209.800 Wege** werden mit dem **Fahrrad** unternommen und
- etwa **801.800 Wege** werden mit dem **MIV** bestritten, darunter 656.600 Wege als Pkw-Selbstfahrer*in (aufgeteilt in 610.800 Wege als Auto-Fahrer*in, 45.800 Wege als E-Auto-Fahrer*in) sowie 137.300 Wege als Pkw-Mitfahrer*in (aufgeteilt in 128.700 Wege als Auto-Mitfahrer*in, 8.600 Wege als E-Auto-Mitfahrer*in).

Tabelle 5: Wege der Gesamtbevölkerung im Vergleich 2019 und 2025, hochgerechnet

Jahr	Zu Fuß	Fahrrad	Pkw-Fahrer*in	Pkw-Mitfahrer*in	Motorrad / Roller / Mofa	Bus und Bahn	Sonstiges	Gesamt
2019	213.000	173.000	664.000	161.000	5.000	371.000	6.000	1.593.000
2025	292.200	209.800	656.600	137.300	7.900	316.000	-	1.619.800

Die Anzahl der Wege je Verkehrsmittel und die mittleren Entfernungen des jeweiligen Verkehrsmittels werden miteinander verknüpft, um einen **entfernungsbezogenen Modal Split** zu ermitteln.

Die Verkehrsleistung nach Verkehrsmitteln beschreibt die insgesamt zurückgelegte Wegestrecke aller Dortmunder*innen differenziert nach den genutzten Verkehrsmitteln. Sie wird in der Regel in Personenkilometern angegeben und zeigt, welchen Beitrag einzelne Verkehrsmittel zum gesamten Verkehrsaufkommen leisten. Bei Berücksichtigung der Entfernungen, die im Durchschnitt mit den jeweiligen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden (siehe Tabelle 4), verschiebt sich der Anteil der Verkehrsmittel gegenüber dem Modal Split (Anteile an der Anzahl der Wege, siehe Abbildung 5). Das resultiert daraus, dass mit dem Auto oder Bus und Bahn längere Wege zurückgelegt werden als mit dem Fahrrad oder zu Fuß. So zeigt sich gegenüber dem Modal Split ein **erhöhter Anteil des MIV sowie von Bus und Bahn** (siehe Abbildung 9):

- Insgesamt **68 % der Verkehrsleistung** (insgesamt zurückgelegte km) entfallen auf den **motorisierten Individualverkehr** (MIV, also Kfz und Motorrad/ Mofa/

Motorroller). Davon erfolgen 5 % mit dem E-Auto, 62 % mit herkömmlichen Pkw und 1 % mit Motorrad/Mofa/Motorroller.

- Auf **Bus und Bahn** entfallen **24 %** der Verkehrsleistung. Der Bus hat hier einen Anteil von 3 %, 7 % entfallen auf U- / Straßen- / Stadtbahn und 14 % auf den Zug (Nah- und Fernverkehr).
- Auf **Fußwege** entfallen lediglich **2 %** der insgesamt zurückgelegten Kilometer,
- **6 %** auf das **Fahrrad**.

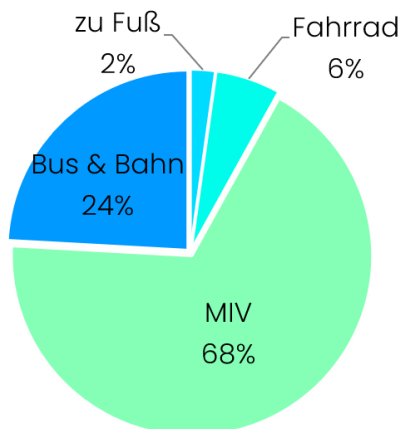


Abbildung 9: Modal Split der Verkehrsleistung (n=14.254.240 zurückgelegte Kilometer, hochgerechnet)

Annahmen zur Emissionsbelastung

Anhand der Ergebnisse zu Wegelänge und Verkehrsleistung können Annahmen zur Entwicklung der Emissionsbelastung zwischen 2019 und 2025 getroffen werden (siehe Tabelle 6). Aufgrund der Datenlage beschränkt sich die Analyse auf Pkw-Selbstfahrer*innen, da für diese Gruppe vergleichbare Daten aus dem Jahr 2019 sowie die erforderlichen Indikatoren zur Abschätzung der Emissionsbelastung vorliegen. Als zentraler Analyseparameter steht die Ermittlung der Personenkilometer (Pkm) pro Werktag im Mittelpunkt.

Tabelle 6: Annahmen zur Entwicklung der Emissionsbelastung bei Pkw-Selbstfahrten

Indikator	2019	2025
Anzahl Pkw-Fahrten pro Werktag (als Selbstfahrer*in)	664.000	656.600
Mittlere Entfernung/ Weg als Pkw-Selbstfahrer*in	13,1	13,0
Personenkilometer (Pkm) pro Werktag (als Pkw-Selbstfahrer*in)	8.698.400	8.535.800
Veränderung der Verkehrsleistung (Personenkilometer pro Werktag als Pkw-Selbstfahrer*in)	- 162.600	
Emissionsfaktor für Pkw (gemäß Umweltbundesamt*), bei gleicher Flottenzusammensetzung	164 g CO ₂ pro Personenkilometer	
Emissionseinsparung pro Werktag	- 26,7 Tonnen CO ₂	

*Umweltbundesamt: Emissionen im Personenverkehr, abrufbar unter: <https://www.uba.de/n3318de>

Auf Basis der vorliegenden Mobilitätsdaten zeigt sich zwischen 2019 und 2025 ein **Rückgang der Verkehrsleistung im motorisierten Individualverkehr** (Pkw-Selbstfahrer*in). Die täglichen Personenkilometer (Pkm) an einem durchschnittlichen Werktag reduzierten sich **von knapp 8,7 Mio. Pkm auf etwa 8,5 Mio. Pkm**, also um ca. 162.600 Pkm pro Werktag.

Für die Berechnung der Klimawirkung wird pauschal der aktuellste verfügbare Emissionsfaktor des Umweltbundesamtes (Bezugsjahr 2024) von 164 g CO₂ pro Personenkilometer für beide Betrachtungsjahre angewendet. Ein jahresscharfer Vergleich der Faktoren ist methodisch nicht einheitlich möglich, da sich die Berechnungsmodelle des Umweltbundesamtes über die Jahre verändert haben und einzelne Parameter angepasst wurden.

Anhand der vorgestellten Indikatoren ergeben sich rechnerisch **CO₂-Einsparungen in der Größenordnung von knapp 27 Tonnen pro Werktag**. Da die vorhandenen Daten sowohl für Dortmund als auch darüber hinaus zeigen, dass sich die reale Flottenzusammensetzung (u. a. durch den steigenden Anteil an Elektrofahrzeugen) seit 2019 hin zu weniger CO₂-Ausstoß pro Kilometer entwickelt hat, dürfte die tatsächliche Emissionsreduktion im Jahr 2025 noch ein Stück höher ausfallen als hier eher konservativ berechnet. Die Emissionsminderung bei Pkw-Selbstfahrten ist dabei im Wesentlichen auf die gesunkene Anzahl der Wege (im MIV), zusätzlich auf die minimal gesunkene mittlere Wegelänge zurückzuführen.

Modal Split nach Wegelänge

Die Verkehrsmittelnutzung steht in engem Zusammenhang mit der Wegelänge (siehe Abbildung 10). So spielen der Fuß- und Radverkehr vor allem auf kürzeren Wegen eine große Rolle, mit steigender Wegelänge verlieren sie stark an Bedeutung, während der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) steigt.

- Im Nahbereich wird ein Großteil der Wege zu Fuß bestritten. Der **Fußverkehrsanteil** liegt bei **Wegen unter 1 km** Länge bei **73 %**. Wege von **1-2 km** Länge werden noch zu **41 %** zu Fuß zurückgelegt. Je länger die Wege werden, desto seltener werden sie zu Fuß zurückgelegt.
- Ähnlich ist es im **Radverkehr**: Vor allem auf Strecken **zwischen 1 und 5 km** Länge wird häufig das Fahrrad genutzt (jeweils **20 % der Wege**). Darüber hinaus sinkt der Radverkehrsanteil mit steigender Wegelänge.
- Umgekehrt verhält es sich beim **MIV** (vor allem Pkw, Selbst- und Mitfahrer*innen zusammengerechnet). Je länger der Weg, desto höher der MIV-Anteil. Es fällt auf, dass bereits ab einer Wegelänge von 3 km der MIV gegenüber dem Umweltverbund dominiert. Sogar Wege zwischen 1 und 2 km werden zu 30 % im MIV zurückgelegt. Hier zeigt sich ein erhebliches **Verlagerungspotenzial insbesondere hin zu Fußwegen und Radverkehr**.
- **Bus und Bahn** werden erst auf Wegen ab **2 km** relevant. Hier schwankt der Anteil **zwischen 22 % und 30 %**.

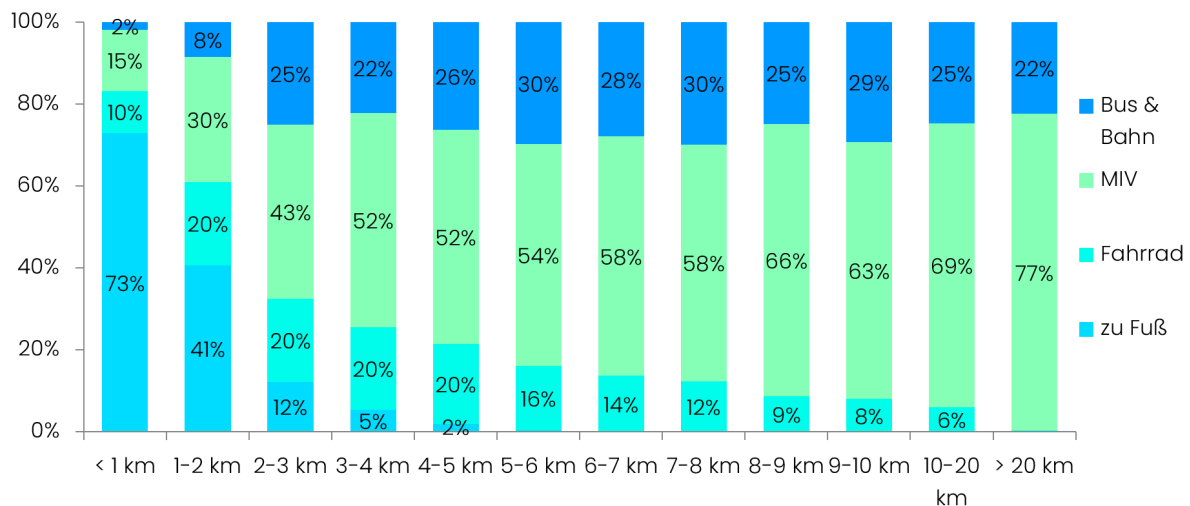


Abbildung 10: Verkehrsmittelnutzung in Abhängigkeit der Wegelänge (n=18.450 Wege), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Im Vergleich mit der Mobilitätsbefragung 2019 konnte bereits festgehalten werden, dass 2025 deutlich mehr Haushalte ein E-Bike/ Pedelec besitzen. Auch die Analyse der Wege zeigt, dass mehr Wege mit E-Bike/ Pedelec zurückgelegt werden. Da die durchschnittliche Wegelänge dieser Fahrten länger ist als mit herkömmlichen Fahrrädern, steigt mit der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes/Pedelecs insgesamt auch die Zahl längerer Wege im Radverkehr. Dies ist ein wesentlicher Faktor, der dazu beitragen kann, das schon aufgezeigte Verlagerungspotenzial vom MIV auf das Fahrrad auf kurzen bis mittleren Wegen zu realisieren. So hat sich zwischen 2019 und 2025 der Radverkehrsanteil nach Entfernungsklassen wie folgt verändert:

- Auf Wegen zwischen 2 und 3 km Anstieg von 18 auf 20 %
- Auf Wegen zwischen 3 und 4 km Anstieg von 15 auf 20 %
- Auf Wegen zwischen 4 und 5 km Anstieg von 13 auf 20 %
- Auf Wegen zwischen 5 und 6 km Anstieg von 12 auf 16 %

Modal Split nach Wegezweck

Wie bei den Entfernungsklassen unterscheidet sich der Modal Split auch deutlich zwischen den Wegezwecken (siehe Abbildung 11):

- Mit Blick auf den **MIV** fällt auf, dass **Wege zur Arbeit**, speziell aber geschäftliche und dienstliche Wege sowie Wege zum **Bringen und Holen** überdurchschnittlich oft mit dem MIV zurückgelegt werden. Hier ist zu berücksichtigen, dass Hol- und Bringwege (häufig von Kindern) oft mit anderen Wegen, wie dem Weg zur Arbeit, gekoppelt werden und daher einen erhöhten MIV-Anteil aufweisen.
- **Wege zur Schule/Ausbildung** oder zum Studium weisen hingegen den niedrigsten MIV-Anteil auf, was auf die Altersstruktur der Schüler*innen, Auszubildenden und Studierenden zurückgeht. Im Gegenzug weisen diese Wege einen hohen Fußverkehrs- und speziell einen hohen **ÖPNV-Anteil von 46%** auf.
- Durch einen hohen **Fußverkehrsanteil von 32 % bzw. 33 %** fallen die Wegezwecke **Einkauf** für den täglichen Bedarf sowie Wege zur **KiTa/ KiGa/ Tagesmutter** auf, die sich weitgehend im Nahbereich abspielen.

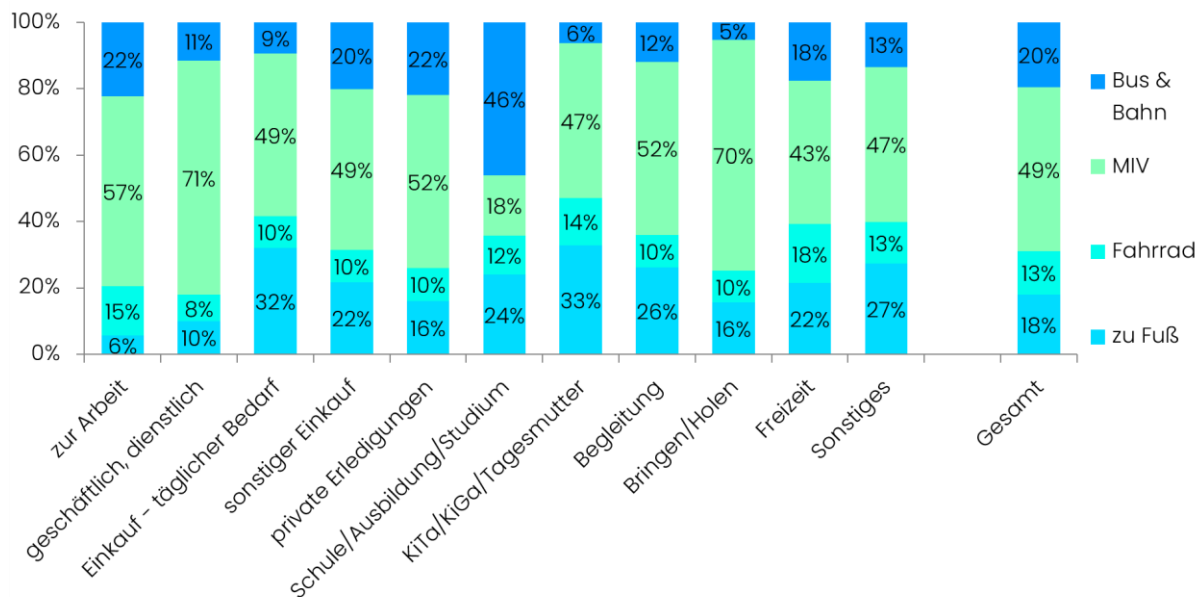


Abbildung 11: Verkehrsmittelnutzung in Abhängigkeit des Fahrtzwecks (n=18.450 Wege), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Im Vergleich zur Erhebung 2019 zeigen sich je nach Wegezweck unterschiedliche Entwicklungen in der Verkehrsmittelnutzung:

- Während sich bei den **Arbeitswegen sowie geschäftlichen/dienstlichen Wegen** kaum Veränderungen ergeben,
- werden **Schul- und Ausbildungswege** 2025 häufiger zu Fuß oder mit dem Fahrrad, dafür seltener mit Bus und Bahn zurückgelegt.
- Auch bei **Wegen zum Bringen und Holen sowie auf Freizeitwegen** ist eine Verlagerung hin zum Fuß- und Radverkehr bei einem sinkenden MIV-Anteil erkennbar.

Verkehrsmittelnutzung differenziert nach Geschlecht und Alter

Die Verkehrsmittelnutzung unterscheidet sich auch zwischen Personengruppen mit unterschiedlichen soziodemografischen Merkmalen, etwa zwischen den Geschlechtern (siehe Abbildung 12) und Altersgruppen (siehe Abbildung 13). Insgesamt zeigt sich, wie auch bereits 2019, im Vergleich zwischen Männern und Frauen:

- dass **Frauen** anteilig etwas häufiger **zu Fuß** gehen und den **ÖPNV** nutzen.
- **Männer** fahren dafür etwas häufiger mit dem **Pkw** und dem **Fahrrad**.

Hier zeigt sich ein Kohorteneffekt. Insbesondere in der Altersgruppe 76+ und damit in den früheren Geburtsjahrgängen, in denen Frauen noch seltener einen Führerschein besitzen, sind die Unterschiede markant, während sich in den mittleren Altersklassen bzw. späteren Geburtsjahrgängen die Unterschiede kaum noch zeigen.

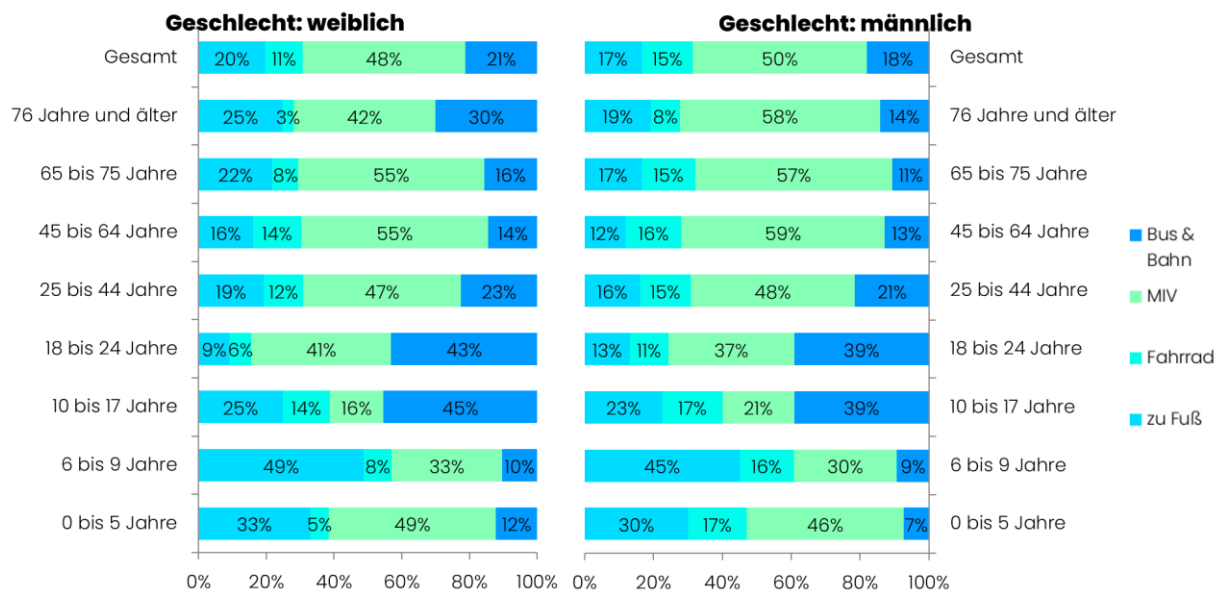


Abbildung 12: Verkehrsmittelnutzung in Abhängigkeit von Geschlecht und Alter (n=9.031 Wege (weiblich), n=8.448 Wege (männlich)), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Die Unterteilung nach Altersklassen (unabhängig vom Geschlecht) verdeutlicht Unterschiede durch individuelle Mobilitätsvoraussetzungen sowie verschiedene Lebensphasen mit jeweiligen Mobilitätsbedürfnissen:

- **Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene** legen einen vergleichsweise hohen Anteil ihrer Wege mit Verkehrsmitteln des **Umweltverbundes** zurück. Der vergleichsweise hohe MIV-Anteil in der Gruppe der bis 5-Jährigen resultiert aus dem MIV-Anteil der Eltern, die ihre Kinder begleiten und auf ihren Wegen mitnehmen.
- V. a. bei den **6- bis 18-Jährigen** spielen neben dem **Fußverkehr** das **Fahrrad** und der **ÖPNV** eine wichtige Rolle.
- Ab einem **Alter von 25 Jahren** ist der **MIV** (als Fahrer*in) das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel.

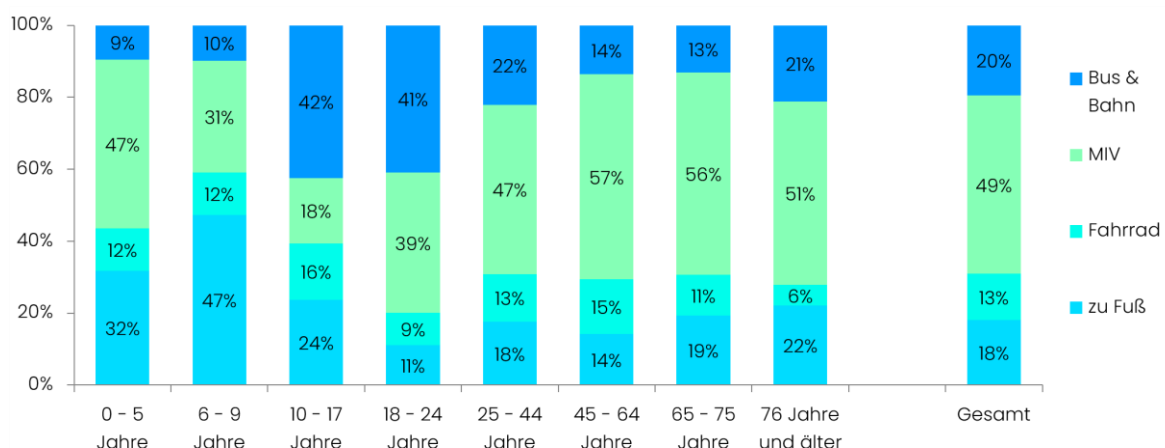


Abbildung 13: Verkehrsmittelnutzung in Abhängigkeit vom Alter (n=17.685 Wege), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Modal Split nach Tätigkeit

Die Differenzierung des Modal Split zeigt auch zwischen den Tätigkeitsgruppen (siehe Abbildung 14) deutliche Unterschiede:

- **Voll- und Teilzeitbeschäftigte** nutzen das **Auto** mit **über 50%** am häufigsten, ebenso **Renter*innen/Pensionär*innen/ Personen im Vorruhestand**.
- Deutlich geringer ist – insbesondere altersbedingt – der MIV-Anteil bei **Schüler*innen**, die stattdessen verstärkt **Bus und Bahn** nutzen und einen **hohen Fußwegeanteil** aufweisen.
- **Hohe ÖPNV- Anteile** finden sich auch bei **Studierenden**, die über Semestertickets einen günstigen Zugang zum ÖPNV haben, sowie **Auszubildenden/ Umschüler*innen**. Bei beiden Gruppen liegen finanzielle Rahmenbedingungen als Faktoren für die Verkehrsmittelnutzung nahe. Entsprechendes gilt für **Erwerbslose**.
- **Hohe Fußwegeanteile** sind bei **Schüler*innen**, noch nicht eingeschulten **Kindern** und insbesondere bei vorübergehend **freigestellten oder beurlaubten Personen**, aber auch **erwerbslosen Personen sowie Hausfrauen/ Hausmännern** zu beobachten.
- Der **Radverkehrsanteil** ist vor allem bei **Teilzeitbeschäftigten (18–34 h)**, **erwerbslosen** Personen sowie **Schüler*innen** überdurchschnittlich.

Insgesamt wird deutlich, dass Tätigkeiten bzw. Berufstätigkeit, die jeweils mit spezifischen Altersstrukturen, Lebensphasen, Aktivitätsmustern, Mobilitätserfordernissen und finanziellen Rahmenbedingungen einhergehen, die Verkehrsmittelnutzung der Dortmunder*innen wesentlich prägen.

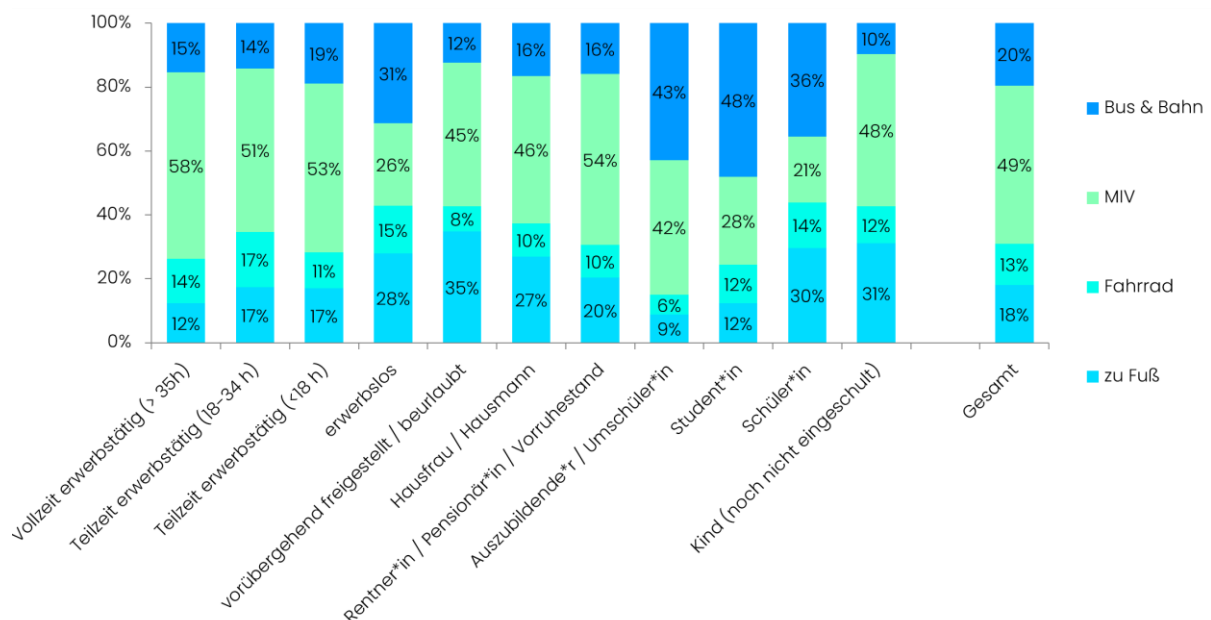


Abbildung 14: Verkehrsmittelnutzung in Abhängigkeit der Tätigkeit (n=18.400 Wege), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

4.5 Wegeverflechtungen

Die Wege der Dortmunder*innen haben zu **81 %** sowohl ihren Ausgangspunkt als auch ihr Ziel innerhalb Dortmunds (= Binnenverkehr). 19 % der Wege haben ein Ziel und/ oder den Start außerhalb Dortmunds. In diesem Kapitel geht es zunächst um die **Binnenwege**, also die 81 % der Wege, die Start und Ziel innerhalb Dortmunds haben.

Abbildung 15 zeigt, wie sich die Binnenwege in Dortmund auf Ebene der Stadtbezirke verteilen. In der Abbildung sind sowohl Linien als auch Tortendiagramme dargestellt. Zum leichteren Verständnis folgende Hinweise zu den Linien:

- Die Linien zeigen die Wege zwischen den Stadtbezirken.
- Die Liniendicke und -färbung zeigen die Höhe des Wegeaufkommens: Je dicker die Linien und je dunkler die Farbe, desto mehr Wege finden zwischen den jeweiligen Stadtbezirken statt.

Daneben gibt es für jeden Stadtbezirk ein Tortendiagramm, dazu folgende Hinweise:

- Die Kreisgröße verbildlicht die Zahl der Wege. Je größer das Tortendiagramm, desto mehr Wege starten/enden im Stadtbezirk.
- Die helle Fläche im Tortendiagramm zeigt den Binnenverkehrs- Anteil, also den Anteil der Wege, die Start und Ziel im jeweiligen Stadtbezirk haben (= Binnenwege innerhalb des Stadtbezirks).
- Die dunkle Fläche im Tortendiagramm zeigt den Anteil der Wege des jeweiligen Stadtbezirks in einen anderen Stadtbezirk oder aus einem anderen Stadtbezirk.

Die Abbildung 15 macht deutlich, dass die innerstädtischen Stadtbezirke die zentralen Ausgangspunkte des Verkehrs sind, vor allem die Stadtbezirke **Innenstadt-West und Innenstadt-Ost**. Zwischen den beiden Stadtbezirken erfolgen mehr als 66.000 Wege pro Tag. Der Binnenverkehr ist in den äußeren Stadtbezirken stärker ausgeprägt als in den innerstädtischen Stadtbezirken. Die höchsten Werte weisen **Mengede (ca. 50 %)**, **Scharnhorst (ca. 42 %)** und **Eving (ca. 41 %)** auf. Darauf folgen Aplerbeck, Brackel und Lütgendortmund. Die hohen Binnenverkehrsanteile in den äußeren Stadtbezirken sind vorwiegend auf eine wohnorientierte Siedlungsstruktur sowie eine gute Versorgung mit Einrichtungen des täglichen Bedarfs zurückzuführen. So können viele Alltagswege innerhalb des eigenen Stadtbezirks zurückgelegt werden. Die innerstädtischen Bezirke übernehmen häufig zentrale Versorgungs-, Arbeits- und Freizeitfunktionen für die gesamte Stadt. Dadurch sind sie stärker in den stadtweiten Quell- und Zielverkehr eingebunden.

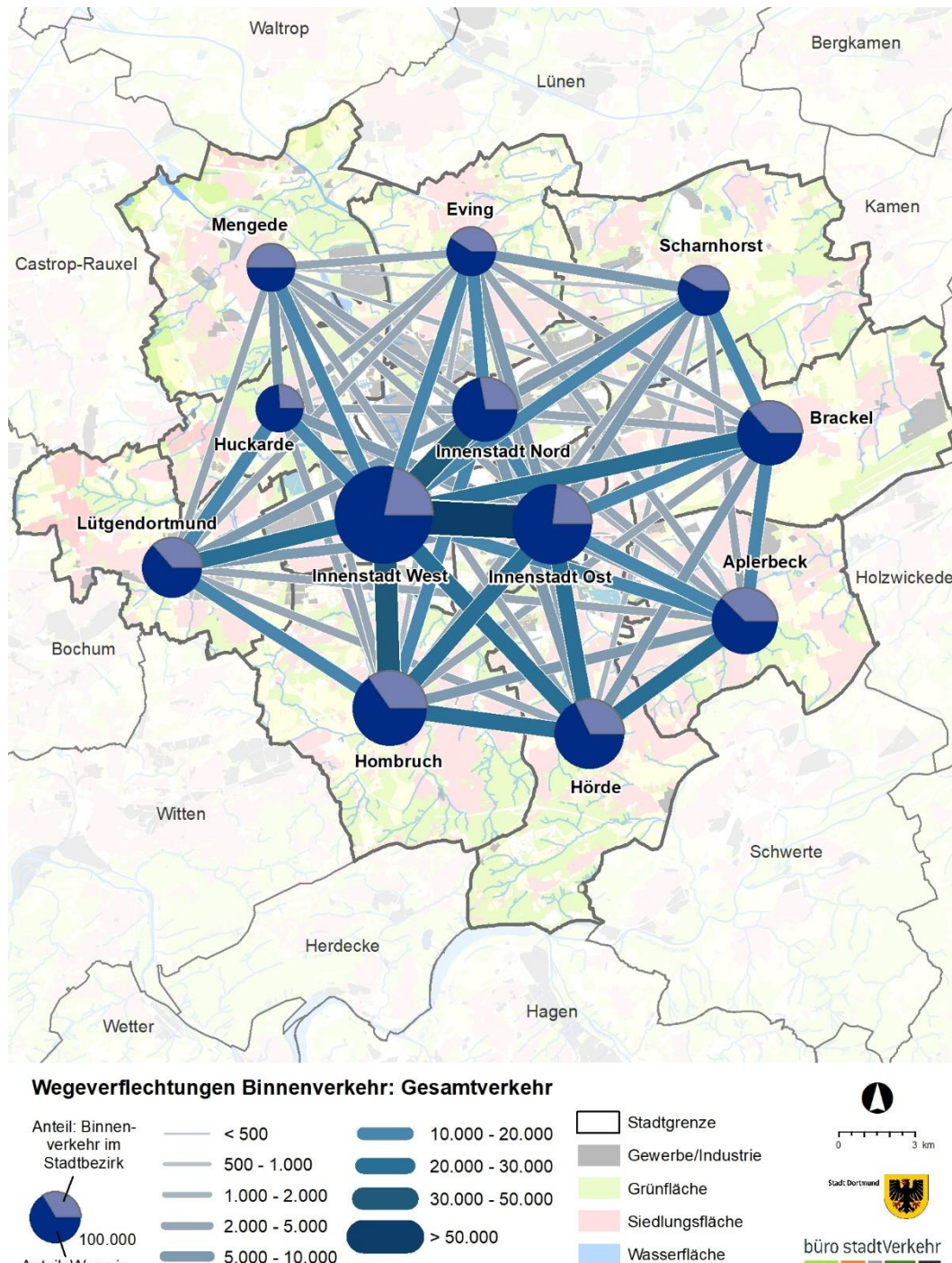


Abbildung 15: Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel innerhalb der Stadt Dortmund, hochgerechnet auf die Gesamtbevölkerung (n=14.846 Wege)

Modal Split: Binnenverkehr und Quell-/Zielverkehr

Die Verkehrsmittelnutzung der Dortmunder*innen unterscheidet sich, ähnlich wie bei der Unterscheidung nach der Distanz (siehe Abbildung 10), stark nach der zurückgelegten Wegebeziehung (siehe Abbildung 16) und zeigt insbesondere bei kurzen Wegen und Wegen im Binnenverkehr ein hohes Potenzial, sich nachhaltig fortzubewegen.

- Wege **innerhalb der Stadtbezirke** werden überwiegend zu Fuß zurückgelegt (40 %). Der MIV spielt hier mit einem Anteil von 35 %, der ÖPNV mit 10 % eine geringere Rolle

als im gesamtstädtischen Durchschnitt (49 bzw. 20 %). Dafür ist der Radverkehrsanteil mit 15 % im Binnenverkehr überdurchschnittlich.

- Bei Wegen **zwischen den Stadtbezirken** ist der MIV mit 51 % etwas höher als insgesamt, Bus und Bahn machen mit 29 % (gegenüber 20 %) allerdings einen deutlich überdurchschnittlichen Anteil der Wege aus.
- Im Binnenverkehr sowohl innerhalb Dortmunds, innerhalb der Stadtbezirke als auch zwischen den Stadtbezirken liegt der Radverkehrsanteil bei 15 %.
- Wege **über die Stadtgrenze hinaus** erfolgen in erster Linie mit dem MIV (76 %). Der Anteil von Bus und Bahn beträgt hier 19 %.

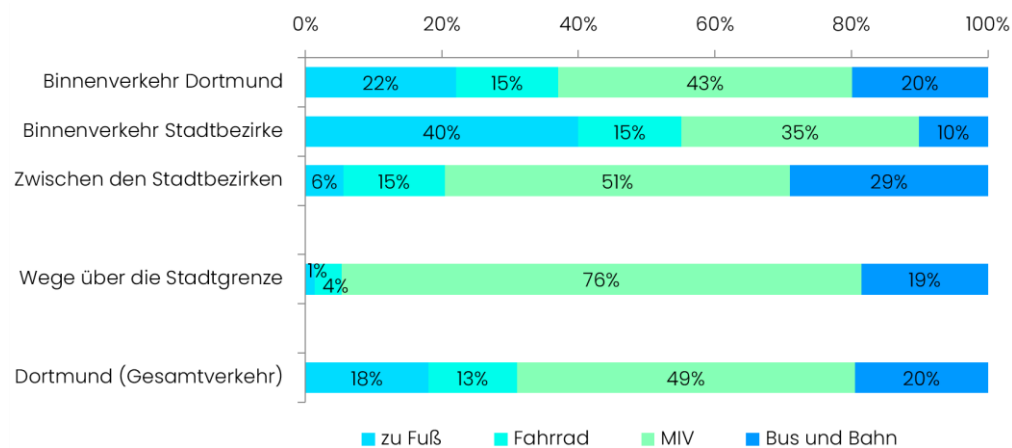


Abbildung 16: Modal Split nach Verkehrsverflechtungen (n=18.450 Wege), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Höhere ÖPNV-Anteile können bei Wegen in die Städte Bochum, insbesondere aber nach Essen und Düsseldorf (nahezu 50 %) beobachtet werden (siehe Abbildung 17). Hier spielen die SPNV-Verbindungen (Schienenpersonennahverkehr) eine wichtige Rolle. Der Großteil der Ziele außerhalb Dortmunds wird von den Dortmunder*innen jedoch mit dem MIV erreicht.

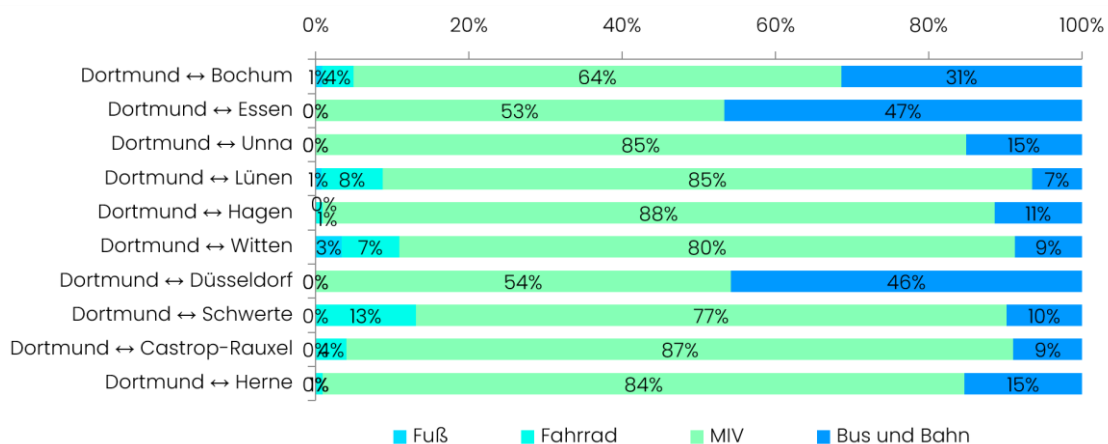


Abbildung 17: Modal Split der Verflechtungen zu den häufigsten Außenzielen, Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

4.6 Bewertung der Verkehrssysteme im Wohnumfeld

Die Befragten wurden gebeten, die Verkehrsangebote Fußverkehr, Radverkehr, Autoverkehr, Bus und Bahn in ihrem Wohnumfeld mittels Schulnoten zu bewerten (siehe Abbildung 18).

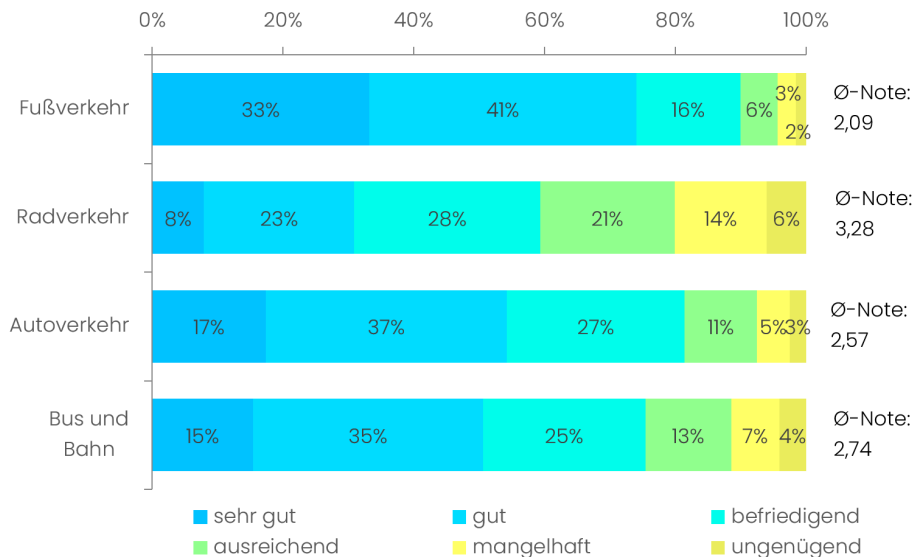


Abbildung 18: Qualitätsbewertung der Verkehrssysteme im Wohnumfeld (n=5.330 – 6.641 Personen), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

- Der **Fußverkehr** wird mit einer Durchschnittsnote von **2,09** am besten bewertet,
- gefolgt vom **Autoverkehr** mit **2,57** und
- **Bus und Bahn** mit **2,74**.
- Der **Radverkehr** wird mit einer Note von **3,28** am schlechtesten bewertet. Gegenüber 2019 zeigt sich eine deutliche Verbesserung. Auch wenn sich die Fragestellung 2019 nicht explizit auf das Wohnumfeld bezog, ist anzunehmen, dass die subjektive Wahrnehmung maßgeblich durch die Bedingungen im näheren Umfeld geprägt wird. Im Vergleich zur Schulnote **4,0 im Jahr 2019** markiert die **Bewertung von 3,28 im Jahr 2025** einen klar positiven Trend bei der Wahrnehmung der Radverkehrsbedingungen in Dortmund.

In Tabelle 7 sind die jeweiligen Qualitätsbewertungen der Verkehrssysteme im Wohnumfeld für die Stadtbezirke dargestellt. Die Bewertung der Bedingungen für das **Zufußgehen** unterscheidet sich nur minimal. Der **Radverkehr** wird vor allem von den Bewohner*innen der Innenstadtbezirke unterdurchschnittlich bewertet. Mögliche Ursachen könnten eine hohe Verkehrsdichte sowie die Nutzungskonkurrenz im Straßenraum sein. Positivere Einschätzungen kommen aus den Stadtbezirken Eving und Scharnhorst. Bei der Bewertung von **Bus und Bahn** fällt die Bewertung in den Innenstadtbezirken Nord und Ost besser aus als auf gesamtstädtischer Ebene. Dies dürfte auf die gute Erreichbarkeit und die hohe Angebotsdichte des ÖPNV zurückzuführen sein. In Mengede, Lütgendortmund und Hörde ist die Benotung von Bus und Bahn schlechter. Die Bedingungen zum **Autofahren** werden in Aplerbeck, Hombruch, Huckarde und Lütgendortmund überdurchschnittlich, in den Innenstadtbezirken Nord und West unterdurchschnittlich bewertet. Auch hier sind die

Verkehrsdichte, Flächenkonkurrenz sowie eine begrenzte Parkraumsituation Faktoren, die die Bewertung beeinflussen.

Tabelle 7: Qualitätsbewertung der Verkehrssysteme im Wohnumfeld auf Ebene der Stadtbezirke (n=5.330 – 6.641 Personen)

Stadtbezirk	Ø-Note Fußverkehr	Ø-Note Radverkehr	Ø-Note Autoverkehr	Ø-Note Bus und Bahn
Aplerbeck	2,01	3,20	2,36	2,77
Brackel	2,05	3,18	2,58	2,73
Eving	2,12	2,93	2,51	2,61
Hombruch	1,90	3,30	2,33	2,78
Hörde	2,22	3,45	2,49	2,96
Huckarde	2,09	3,27	2,40	2,79
Innenstadt-Nord	2,27	3,54	2,87	2,54
Innenstadt-Ost	1,96	3,40	2,67	2,45
Innenstadt-West	2,16	3,42	2,81	2,62
Lütgendortmund	2,15	3,33	2,44	2,97
Mengede	2,15	3,17	2,65	2,99
Scharnhorst	1,96	2,95	2,66	2,81
Dortmund	2,09	3,28	2,57	2,74

4.7 Hinderungsgründe für eine häufigere Nutzung des Fahrrads

Eine weitere Frage widmet sich den Gründen, die die befragten Personen in Dortmund derzeit davon abhalten, das Fahrrad öfter zu nutzen. Seit 2019 ist der Anteil der Angaben, dass das **Fahrrad bereits genutzt wird, um fünf Prozentpunkte gestiegen**. Dies passt zu der auch sonst steigenden Bedeutung des Radverkehrs. Die folgende Analyse (siehe Abbildung 19) fokussiert jedoch ausschließlich die Hinderungsgründe, warum Personen aktuell noch nicht (öfter) das Fahrrad nutzen. Daher bezieht die Auswertung die Angaben, dass das Fahrrad bereits genutzt wird, nicht mit ein.

Als Gründe, warum das Fahrrad nicht oder nicht häufiger genutzt wird,

- wird am häufigsten genannt, dass **Ziele zu weit entfernt** sind (**27 %**). Gegenüber 2019 (24 %) gewinnt dieser Grund etwas an Gewicht.
- Darauf folgt die Angabe, dass es **zu wenig Radwege** gäbe (**22 %**). Die Nennung dieses Grundes hat sich gegenüber 2019 (24 %) verringert.
- Bedenken bezüglich der **Sicherheit** machen etwa **20 %** der Nennungen aus. Damit sind Sicherheitsbedenken seit 2019 um drei Prozentpunkte zurückgegangen.
- **13 %** der Nennungen beziehen sich darauf, dass das Radfahren als **zu anstrengend** empfunden wird. Damit werden auch körperliche Anstrengungen häufiger als Hinderungsgründe angegeben als 2019 (10 %).

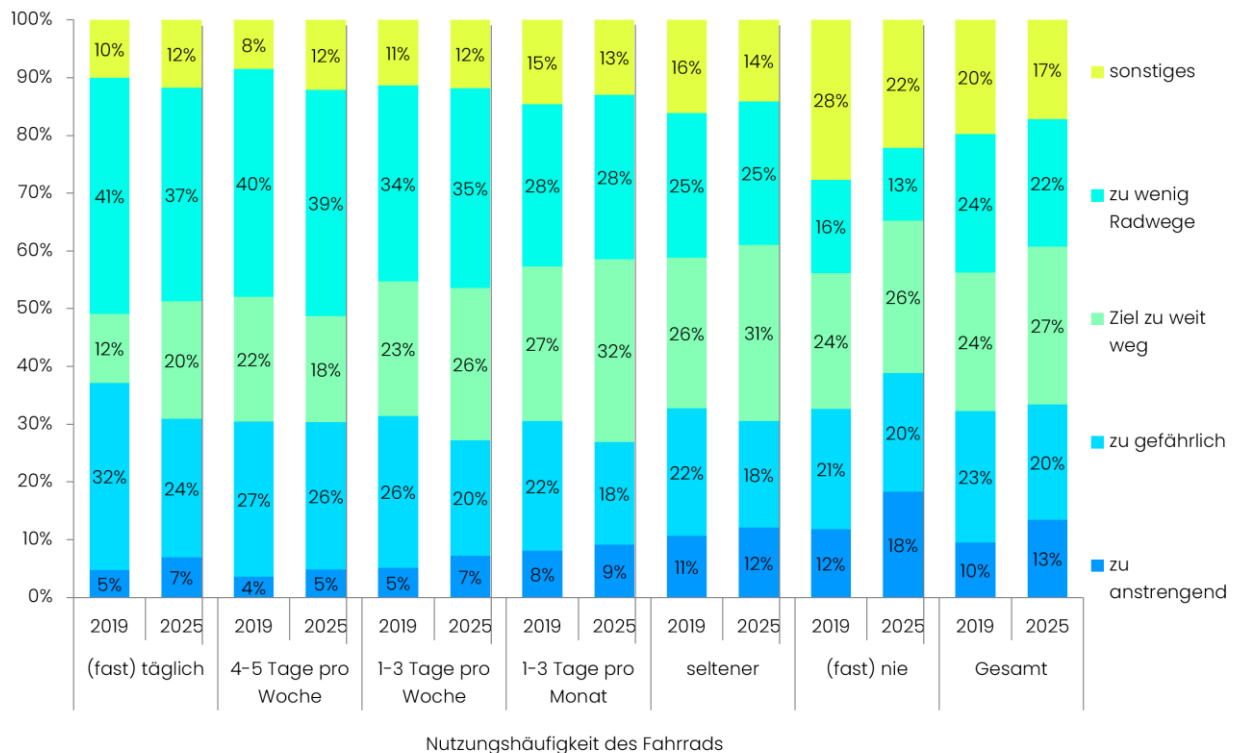


Abbildung 19: Hinderungsgründe zur Nutzung des Fahrrads nach Nutzungshäufigkeit im Vergleich mit 2019 (n=8.747 Nennungen), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Eine differenzierte Betrachtung nach der Nutzungshäufigkeit des Fahrrads zeigt deutliche Unterschiede. Als Zusammenhang zwischen Nutzungshäufigkeit und Hinderungsgründen für eine häufigere Fahrradnutzung zeigt sich: Je häufiger das Fahrrad genutzt wird, desto

- häufiger werden fehlende Radwege bemängelt,
- häufiger wird das Radfahren tendenziell als zu gefährlich wahrgenommen,
- seltener werden zu weit entfernte Ziele als Hinderungsgrund genannt,
- seltener wird das Radfahren als zu anstrengend empfunden.

4.8 Wahrgenommene Sicherheit bei der Verkehrsteilnahme

Zusätzlich wurde die wahrgenommene **Sicherheit** bei der Verkehrsteilnahme zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit Bus und Bahn sowie mit dem Pkw erhoben (siehe Abbildung 20):

- Beim **Zufußgehen** geben 82 % der Befragten an, sich eher sicher zu fühlen. 18 % schätzen die Sicherheit als eher gering ein. Damit ist die wahrgenommene Sicherheit im Fußverkehr nahezu so gut bewertet wie im
- **Autoverkehr** (89 % fühlen sich hier eher sicher), der üblicherweise als sehr sicher empfunden wird.
- Das **Radfahren** wird hingegen kritischer bewertet: 64 % der Befragten empfinden das Fahrradfahren als eher unsicher, während sich 36 % eher sicher fühlen.
- Bei der Nutzung von **Bus und Bahn** fühlen sich 72 % der Befragten eher sicher, 28 % haben ein eher geringes Sicherheitsgefühl angegeben.

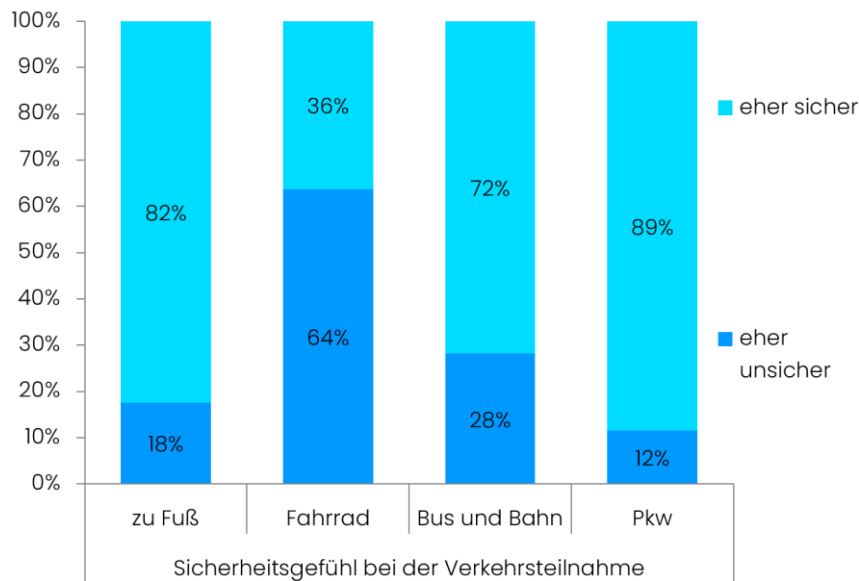


Abbildung 20: Wahrgenommene Sicherheit bei Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

4.9 Weg zum Arbeitsplatz/ Ausbildungsort

Der Weg zum Arbeitsplatz oder Ausbildungsort (Schule, Ausbildung, Studium) nimmt für einen Großteil der berufstätigen und sich in Ausbildung befindlichen Personen eine zentrale Rolle in der Alltagsmobilität ein. Abbildung 21 verdeutlicht, dass sich die Häufigkeit der Anwesenheit am Arbeitsort deutlich nach Beschäftigungsumfang und auch zwischen 2019 und 2025 unterscheidet.

Vollzeitbeschäftigte suchen ihren Arbeitsplatz durchschnittlich an **4,37 Tagen pro Woche** auf, Teilzeitbeschäftigte entsprechend seltener. Im Vergleich zu 2019 zeigt sich insbesondere bei Vollzeit- und Teilzeitbeschäftigten (> 18h/ Woche) eine geringere Präsenz am Arbeitsort. Diese Entwicklung steht im Zusammenhang mit den seit der Corona-Pandemie etablierten Homeoffice-Strukturen und den veränderten Arbeitsformen. So sank etwa der Anteil der **Vollzeitbeschäftigten mit fünf Präsenztagen pro Woche von 85 % (2019) auf 57 % (2025)**. Das hat eine geringere Anzahl an Arbeitswegen zur Folge. Bei **Auszubildenden/ Umschüler*innen** sind **kaum Veränderungen** erkennbar. Gleiches gilt für die **Schüler*innen**. Student*innen sind im Vergleich mit 2019 seltener vor Ort am Studienort. Der Anteil der **Student*innen mit vier bis fünf Präsenztagen pro Woche sank um elf Prozentpunkte**.

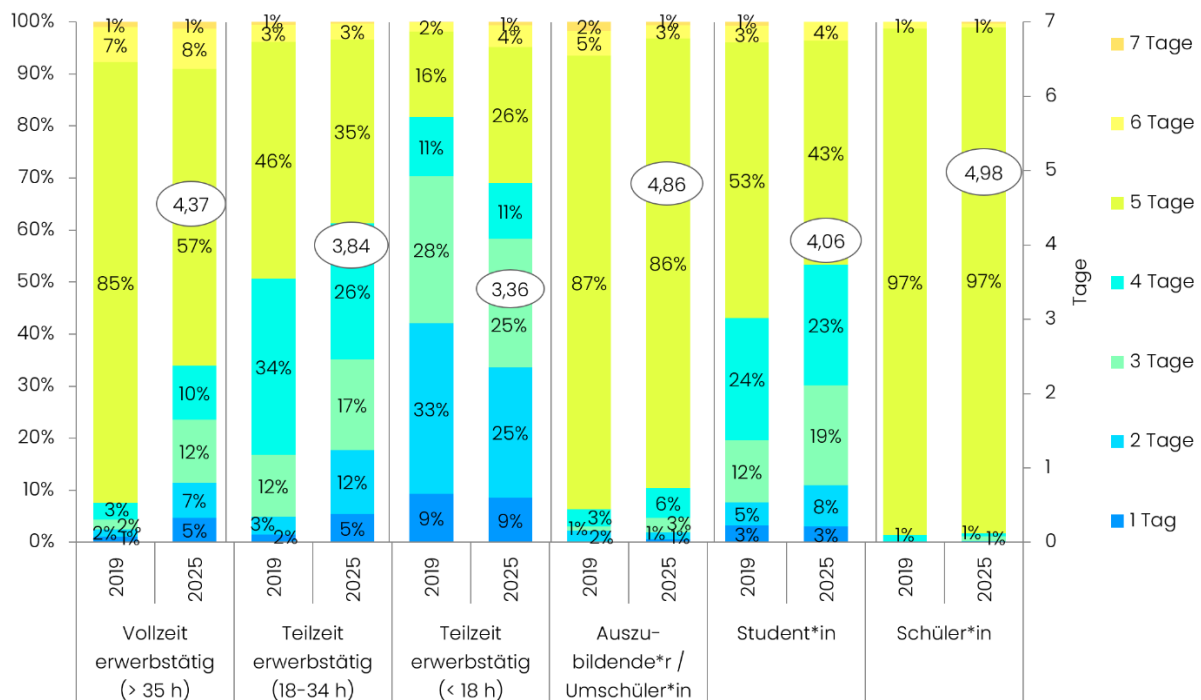


Abbildung 21: Wegehäufigkeit zum Arbeitsplatz/Ausbildungsort nach aktueller Tätigkeit im Zeitreihenvergleich (n=5.670 Personen), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Neben der Angabe der Wegehäufigkeit wurden die Befragten um eine möglichst präzise **Entfernungsangabe** vom Wohnort zu ihrem Arbeitsplatz bzw. Ausbildungs-/Schulort gebeten. Diese variiert je nach Tätigkeitsgruppe. **Vollzeitbeschäftigte** legen mit **durchschnittlich 17,4 km** die größten Distanzen zum Arbeitsort zurück, gefolgt von **Teilzeitbeschäftigten (13,3 km** bei 18-34 Stunden bzw. **9,5 km** bei unter 18 Stunden). **Auszubildende und Studierende** weisen ähnliche Entfernungen auf (11,1 bzw. 13,7 km). Die kürzesten Wege haben **Schüler*innen** mit **durchschnittlich 3,7 km** zwischen Wohnort und Schule. Es zeigt sich also, dass Schulen in den meisten Fällen gut fußläufig oder mit dem Fahrrad erreichbar sind.

Darüber hinaus bewerteten die Befragten im Schulnotensystem die **Erreichbarkeit** vom Arbeitsplatz bzw. Ausbildungs-/Schulort mit verschiedenen Verkehrsmitteln (siehe Tabelle 8). Die größte Zufriedenheit herrscht bei der Erreichbarkeit mit dem **MIV (Ø-Note: 1,98)**, gefolgt von **Bus/Bahn (Ø-Note: 3,37)**, **E-Bike/Pedelec (Ø-Note: 3,48)** und **Fahrrad (Ø-Note: 3,63)**. Am schlechtesten fällt (aufgrund der zuvor dargestellten Entfernungen) die Bewertung der **fußläufigen Erreichbarkeit** mit einer **Durchschnittsnote von 4,35** aus.

Bei Unterteilung nach Tätigkeit der Befragten ergeben sich deutliche Unterschiede. So bewerten die Schüler*innen die fußläufige Erreichbarkeit der Schule sowie die Erreichbarkeit per Fahrrad deutlich besser als beispielsweise die Vollzeit erwerbstätigen. Dies lässt sich dadurch erklären, dass die Wege zum Arbeitsplatz bei Erwerbstätigen wesentlich länger sind als die Wege zur Schule.

Tabelle 8: Erreichbarkeitsbewertung vom Arbeitsplatz bzw. Ausbildungs-/Schulort nach Tätigkeitsgruppe und Verkehrsmittel (n=3.762 – 4.156 Personen)

Tätigkeitsgruppe	Pkw/Motor- rad/-roller (Ø-Note)	Bus/Bahn (Ø-Note)	Fahrrad (Ø-Note)	E-Bike/ Pedelec (Ø-Note)	zu Fuß (Ø-Note)
Vollzeit erwerbs- tätig (> 35 h)	1,93	3,65	3,87	3,70	4,69
Teilzeit erwerbstätig (18-34 h)	1,95	3,46	3,74	3,48	4,50
Teilzeit erwerbstätig (< 18 h)	1,95	3,30	3,49	3,32	4,16
Auszubildende*r/ Umschüler*in	1,79	2,91	3,59	3,32	4,24
Student*in	2,02	2,91	3,62	3,45	4,50
Schüler*in	2,22	2,59	2,72	2,75	3,03
Gesamt	1,98	3,37	3,63	3,48	4,35

5. Zusammenfassung

Die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2025 zeigen, dass sich das Mobilitätsverhalten in Dortmund weiter in Richtung einer nachhaltigen Mobilität entwickelt. Besonders der Radverkehr gewinnt an Bedeutung. Sowohl der Fahrrad- als auch der E-Bike-/Pedelec-Bestand haben gegenüber 2019 deutlich zugenommen. Gleichzeitig werden die Bedingungen für den Radverkehr von den Dortmunder*innen spürbar besser bewertet als noch vor sechs Jahren.

Der öffentliche Verkehr erreicht nach den Veränderungen infolge der Corona-Pandemie noch nicht wieder das Niveau von 2019. Gleichzeitig haben sich Arbeits- und Mobilitätsmuster durch Homeoffice und flexible Arbeitsformen nachhaltig verändert, sodass insbesondere weniger Arbeitswege zurückgelegt werden.

Der motorisierte Individualverkehr bleibt trotz der positiven Entwicklungen im Umweltverbund das dominierende Verkehrsmittel. Insbesondere bei Wegen ab einer Länge von drei Kilometern wird überwiegend der Pkw genutzt. Hier besteht weiterhin ein erhebliches Potenzial, Fahrten auf den Radverkehr oder – bei kürzeren Distanzen – auf den Fußverkehr zu verlagern. Die zunehmende Verbreitung von E-Bikes/ Pedelegs erweitert dieses Potenzial zusätzlich.

Gleichzeitig verändert sich die Pkw-Ausstattung der Haushalte. Während der Anteil autofreier Haushalte leicht zunimmt, wächst auch der Anteil der Haushalte mit drei oder mehr Pkw. Parallel schreitet die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte deutlich voran.

Für die Verkehrsplanung in Dortmund ergeben sich daraus als zentrale Handlungsansätze,

- den begonnenen Ausbau einer sicheren und durchgängigen Radverkehrsinfrastruktur konsequent fortzuführen,

- das Verlagerungspotenzial bei kurzen und mittleren Pkw-Fahrten gezielt zu erschließen,
- den Fußverkehr als wichtige Säule der Nahmobilität weiter zu stärken sowie
- den Ausbau der Ladeinfrastruktur im Zuge der zunehmenden Elektrifizierung des Pkw-Bestands strategisch zu begleiten.

Insgesamt bestätigen die Ergebnisse den eingeschlagenen Weg hin zu einer nachhaltigen Mobilität. Gleichzeitig bleibt die weitere Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den Umweltverbund eine der zentralen Herausforderungen der Dortmunder Verkehrsplanung.

