

# Mitteilung

## öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	10.09.2019

### "Mobilität in Deutschland" (MiD) 2017 - Information über Detailergebnisse für Köln

Nachdem die Verwaltung den Verkehrsausschuss in einer Mitteilung zur Sitzung am 11.09.2018 bereits auf Grundlage der damals verfügbaren Vorabergebnisse über den aktuellen Modal Split der Kölnerinnen und Kölner informiert hatte (s. Vorlagen-Nr.: 2626/2018), werden im Rahmen dieser Mitteilung nun weitere Ergebnisse aus der Untersuchung auf Basis der mittlerweile vorliegenden Rohdaten der Kölner Befragten vorgestellt.

#### Die wesentlichen Ergebnisse in Kürze

Ein ausführlicher Bericht ist der Mitteilung als Anlage beigefügt. In diesem werden, neben den Ergebnissen, auch noch einmal der Hintergrund der Untersuchung, die Datengrundlagen sowie die sich daraus ergebenden Grenzen der Vergleichbarkeit mit vergangenen Untersuchungen erläutert.

Zusammenfassend lassen sich folgende Aussagen zum aktuellen Verkehrsverhalten der Kölnerinnen und Kölner treffen:

- Die Kölnerinnen und Kölner legen an einem Tag durchschnittlich 3,2 Wege zurück, die eine durchschnittliche Gesamtlänge von 36,8 km haben und für deren Zurücklegen etwa 91,6 Minuten aufgewendet werden (vgl. Anlage, S. 2 ff).
- Die durchschnittlichen Wegstrecken pro Weg und Verkehrsmittel variieren von 1,5 km zu Fuß über 4 km mit dem Rad bis hin zu 18,4 km mit dem Auto (MIV) bzw. 19,5 km mit dem Öffentlichen Personenverkehr (ÖV) (vgl. Anlage, S. 4).
- Knapp zwei Drittel (64 %) aller Wege der Kölnerinnen und Kölner sind kürzer als 5 km und werden zu 75 % mit dem Umweltverbund (zu Fuß, Fahrrad oder ÖV) zurückgelegt, wobei der Fußverkehr mit 40 % an allen Wegen in dieser Wegeklasse dominiert (vgl. Anlage, S. 4).
- Der Modal Split für die Arbeitswoche muss gegenüber dem Vorabergebnis im September 2018 minimal korrigiert werden: Der Radverkehrsanteil stieg nicht um 7 %-Punkte, sondern um 6 %-Punkte von 12 % in 2006 auf nunmehr 18 %. Dafür hat der Fußverkehr um 2 %-Punkte anstelle von einem 1 %-Punkt von 24 % in 2006 auf nun 26 % zugelegt. Die Werte des Vorabergebnisses für den ÖV (21 %) und den MIV (35 %) haben sich bestätigt (vgl. Anlage, S. 5f).
- Vergleicht man den Kölner Modal Split der Gesamtwoche (ÖV 19 %, Fuß 27 %, Fahrrad 18 %, MIV 36 %) mit dem Durchschnitt der deutschen Metropolen<sup>1</sup> (ÖV 20 %, Fuß 27 %, Rad 15 %, MIV 36 %) mit dem Durchschnitt der deutschen Metropolen<sup>1</sup> (ÖV 20 %, Fuß 27 %, Rad 15 %, MIV 36 %).

<sup>1</sup> Zu den Metropolen werden im Zusammenhang mit der MiD 2017 folgende Städte gezählt: Berlin, Bremen, Dortmund, Dresden, Düsseldorf, Essen, Frankfurt a.M., Hamburg, Hannover, Köln, Leipzig, Mannheim, München, Nürnberg und Stuttgart.

MIV 38 %) so zeigt sich, dass Köln in Sachen Radverkehr besser da steht, als die Summe der deutschen Großstädte. Dies führt auch zu dem in Köln geringeren MIV-Anteil (vgl. Anlage, S. 7).

- Eine Betrachtung der Modal Split Werte (Gesamtwoche) auf Ebene des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg e.V. (VRS) verdeutlicht die großen Unterschiede zwischen Köln und den Anrainerstädten- bzw. Kreisen. In der Summe stellt sich der Modal Split im VRS-Raum ohne Berücksichtigung der Kölner Werte wie folgt dar: ÖV 11 %, Fuß 23 %, Fahrrad 10 %, MIV 57 % (vgl. Anlage, S. 7). Dies verdeutlicht das große Umstiegs Potenzial bei den Stadt-Umland-Verbindungen vom MIV auf den Umweltverbund.
- Auch der Blick auf die Stadtbezirke macht zum Teil große Unterschiede sichtbar. So variiert beispielsweise die Autonutzung (in der Arbeitswoche) von 23 % in der Innenstadt bis 54 % in Chorweiler, die ÖV-Nutzung von 17 % in Lindenthal bis 30 % in Ehrenfeld, die Radnutzung von 8 % in Chorweiler bis 26 % in Lindenthal sowie beim Fußverkehrsanteil von 20 % in Chorweiler bis 35 % in der Innenstadt (vgl. Anlage, S. 8 f).
- Die Veränderungen der Verkehrsmittelanteile in den jeweiligen Stadtbezirken zu 2006 sind dabei sehr heterogen und reichen von einer praktischen Stagnation (Chorweiler) bis hin zu gravierenden Verschiebungen (etwa in Rodenkirchen, Ehrenfeld oder Mülheim). Hier ist bei der Interpretation jedoch Vorsicht geboten, da hier auch verschiedene Stichprobenzusammensetzungen in den jeweiligen Untersuchungen einen gewissen Einfluss haben können (vgl. Anlage, S. 9).
- Hinsichtlich der den Wegen zugrundeliegenden Wegezwecke gibt es hingegen sowohl gegenüber 2006 als auch im Vergleich zu anderen Raumeinheiten (Metropolen, NRW, Bund) lediglich geringe Verschiebungen. Dies stützt die These, dass Mobilität ein den Menschen inwohnendes Grundbedürfnis ist, welches sich in seiner Ausprägung von Mensch zu Mensch in der Gesamtheit nicht grundlegend unterscheidet (vgl. Anlage, S. 10 ff).
- Interessant ist ein genauerer Blick auf die jeweilige Verkehrsmittelwahl, die zur Realisierung der einzelnen Wegezwecke eingesetzt werden. Hier fallen zum Beispiel der sehr hohe MIV-Anteil bei dienstlichen Fahrten (54 %) oder die sehr hohen Radverkehrsanteile bei den Arbeits- und Ausbildungswegen (jeweils 24 %) auf. Letztere zeigen deutlich die hohe Bedeutung des Fahrrads im Alltagsverkehr und weniger im Freizeitverkehr (hier beträgt der Anteil lediglich 17 %). Der hohe MIV-Anteil im Dienstverkehr zeigt wiederum, dass hier große Potenziale bestehen, den MIV-Anteil durch geeignete Maßnahmen (Flottenmanagement, Besteuerung o. ä.) substantiell zu reduzieren (vgl. Anlage, S. 13).
- Hinsichtlich der Zufriedenheit und Einstellung der Kölnerinnen und Kölner in Bezug auf die jeweiligen Verkehrsmittel zeigt sich ein ambivalentes Bild. Die höchsten Zufriedenheitswerte werden im Fußverkehr erreicht. Hier bewerten mehr als 3 von 4 Kölnerinnen und Kölner die Situation als gut bzw. sehr gut. Knapp 90 % gaben zudem an, dass sie gerne zu Fuß gehen. Mit dem Auto fahren in Köln hingegen nur etwa die Hälfte der Befragten gerne. Und auch nur etwa ein Drittel der Befragten bewertet die Verkehrssituation für das Auto in Köln als gut oder sehr gut (vgl. Anlage, S. 12 ff).
- In Puncto Carsharing steht Köln im bundesweiten Vergleich außerordentlich gut da. So verfügen 22 % der befragten Haushalte bzw. 19 % der befragten Personen über mindestens eine Carsharing-Mitgliedschaft. Auf Ebene der Metropolen sind dies lediglich 14 % bzw. 12 %. Knapp die Hälfte der Carsharing-Mitglieder (44 %) nutzt dabei mindestens einmal im Monat ein Carsharing-Fahrzeug (vgl. Anlage, S. 14 ff).

## Ausblick

Aufgrund des großen Umfangs des Datenmaterials sind weitere Auswertungen möglich. Für diese Mitteilung hat sich die Verwaltung – schon aus Gründen der zeitlichen und personellen Ressourcen –

jedoch auf die aus ihrer Sicht wesentlichen Ergebnisse und deren Vergleich mit der letzten Erhebung sowie auf die verschiedenen Raumeinheiten beschränken müssen.

Die Verwaltung wird bei den vielfältigen planerischen und konzeptionellen Fragestellungen im Verkehr regelmäßig auf die Daten zurückgreifen. Sofern sich daraus weitere interessante Einblicke ergeben, wird die Verwaltung diese dem Verkehrsausschuss mitteilen.

Die vorliegende Stichprobengröße der MiD 2017 erlaubt, trotz der seitens der Verwaltung beauftragten Aufstockung der Fallzahlen, keine Aussagen über das Verkehrsverhalten in den 86 Kölner Stadtteilen, da hierfür die jeweilige Fallzahl zu gering ist. Die Verwaltung wird daher in Kürze Gespräche mit Infas, dem Institut, das die Studie federführend bearbeitet hat, aufnehmen, um abzuklären, ob es gegebenenfalls geeignete Methoden gibt, anhand derer man – auf Basis der vorliegenden Stichprobe – statistisch abgesicherte Schätzungen für einzelne Ergebnisse auf Stadtteilebene (z. B. Modal Split) vornehmen kann. Sollte dies möglich und finanziell darstellbar sein, wird die Verwaltung den Verkehrsausschuss darüber informieren und eine entsprechende Beauftragung vorschlagen.

Anlage  
Bericht

Gez. Blome