

Anlage

Darstellung der wesentlichen Ergebnisse der „Mobilität in Deutschland 2017“-Studie für Köln

Die Stadt Köln hat sich an der Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ (MiD) des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) beteiligt. Die MiD ist eine wiederkehrende, deutschlandweite Erhebung zur Mobilität der Bevölkerung. Das BMVI hat 2015 eine Arbeitsgemeinschaft, bestehend aus Infas/ DLR Institut für Verkehrsforschung/ IVT Research/ Infas360 beauftragt, erneut eine MiD Befragung durchzuführen.

Für Kommunen und andere Gebietskörperschaften in Deutschland bestand die Möglichkeit, sich als sogenannte „Aufstocker“ an der Erhebung des Bundes zu beteiligen. Die Stadt Köln hat durch ihre Projektbeteiligung die Möglichkeit wahrgenommen, durch die Aufstockung der Stichprobengröße für das Kölner Stadtgebiet um 1.500 Haushalte, repräsentative Daten zur Alltagsmobilität der Kölnerinnen und Kölner zu erhalten. Die Kosten für die Aufstockung beliefen sich auf 70.500 Euro netto.

Durch diese Erhöhung der kommunalen Stichprobengröße konnte die Repräsentativität der Ergebnisse zur Alltagsmobilität im Rahmen der Untersuchung auf die Gesamtstadt und zum Teil bis hinunter auf die Ebene der Stadtbezirke erreicht werden.

Erste Ergebnisse zum Modal Split bereits mitgeteilt (Mitteilung 2626/2018)

Der Modal Split beschreibt die Anteile der Wege der Kölnerinnen und Kölner, die jeweils mit einem bestimmten Verkehrsmittel unternommen werden.

Die Verwaltung hat dem Verkehrsausschuss zur Sitzung am 11.09.2018 in einer Mitteilung (2626/2018) bereits über das Ergebnis des aktuellen Modal Split für Köln informiert und dieses mit dem Ergebnis aus der 2008 veröffentlichten Erhebung „Mobilitätsentwicklung Köln bis 2025“, deren Daten sich auf das Jahr 2006 bezogen, verglichen.

In der Untersuchung von 2008 wurden für die Erhebung des Modal Split die Wege innerhalb einer Arbeitswoche (Mo-Fr) und von Personen über sechs Jahren analysiert. Für die Mitteilungsvorlage hatte die Verwaltung daher die zu dem Zeitpunkt von infas zur Verfügung gestellten Vorabergebnisse zur aktuellen MiD 2017 so aufbereitet, dass ein Vergleich der Modal Split Ergebnisse für 2017 mit den Ergebnissen aus der 2008er Untersuchung möglich wurde. Gleichzeitig hatte die Verwaltung darauf hingewiesen, dass die Rohdatensätze zur weiteren Analyse der Kölner Ergebnisse aus der MiD noch nicht vorliegen. Diese wurden der Verwaltung seitens des BMVI im April 2019 zur Verfügung gestellt.

Im Rahmen der jetzt durchgeführten Analyse der Rohdaten für Köln, welche die Verwaltung in dieser Mitteilung vorstellt, hat sich gezeigt, dass die im letzten Jahr veröffentlichten Werte zum Modal Split der Kölnerinnen und Kölner in der Arbeitswoche minimal korrigiert werden müssen: So beträgt der Radverkehrsanteil in der Arbeitswoche nicht 19%, sondern 18% und der Fußverkehr 26% anstatt 25%. (vgl. auch Punkt 4.1)

Bevor nun die einzelnen Ergebnisse vorgestellt werden, ist es notwendig, noch einige grundsätzliche Anmerkungen zur Datengrundlage und den damit verbundenen Grenzen der Aussagetiefe zu machen.

Die Datengrundlage

Die MiD 2017 ist laut BMVI die größte repräsentative Verkehrsuntersuchung der Welt. Insgesamt wurden zwischen Mai 2016 und September 2017 mehr als 155.000 Haushalte in Deutschland befragt. Etwa 35.000 Haushalte entfielen dabei auf die Basisstichprobe des

Bundes. Die Erweiterung um weitere ca. 120.000 Haushalte ist das Resultat der regionalen Aufstockungen.

In Köln wurden insgesamt 2.242 Haushalte befragt, von denen sich ca. 1.500 Haushalte aufgrund der kommunalen Aufstockung durch die Stadt Köln ergeben. Bezogen auf die Personenanzahl bedeutet dies, dass die Kölner Stichprobe insgesamt 4.298 Personen umfasst. Die im Rahmen der Untersuchung gemachten Angaben zu den zurückgelegten Wegen führt zu einer Gesamtheit von ca. 13.000 Wegen, für die detaillierte Angaben vorliegen.

Grenzen

Sowohl die Art der Stichprobenziehung als auch deren Größe sorgen dafür, dass alle Ergebnisse repräsentativ für die untersuchte Grundgesamtheit, also die Kölner Bevölkerung, sind. Der Stichprobenumfang ist ausreichend groß, um repräsentative Aussagen auch noch auf Ebene der Stadtbezirke zu treffen. Das Herunterbrechen der Ergebnisse auf die Ebene der 86 Stadtteile ist hingegen nicht möglich, da die jeweiligen Fallzahlen hier zu gering ausfallen, als dass man diese als stellvertretend für alle Bewohnerinnen und Bewohner eines Stadtteils werten könnte. Hierfür hätte die Stichprobengröße etwa zehn Mal so groß sein müssen.

Die Verwaltung wird sich bei Infas, welche die MiD federführend durchgeführt haben, erkundigen, inwiefern es möglich ist einzelne Untersuchungsergebnisse, insbesondere zum Modal Split, auf Grundlage der vorliegenden Stichprobe für die Ebene der Stadtteile über statistische Schätzverfahren zu „errechnen“.

Es ist außerdem darauf hinzuweisen, dass die Vergleichbarkeit der aktuell vorliegenden Ergebnisse mit den Ergebnissen der letzten großen städtischen Mobilitätsuntersuchung „Mobilitätsentwicklung in Köln 2025“ aus dem Jahr 2008 nur unter Berücksichtigung der methodischen Unterschiede gegeben ist. Die Gründe hierfür liegen vorwiegend in den Unterschieden des Untersuchungsdesigns, die den jeweiligen Studien zugrunde liegen. Exemplarisch betrifft dies die Auswahl der jeweils untersuchten Stichprobe, den Betrachtungs- sowie den Erhebungszeitraum:

Während die MiD 2017 die Mobilität aller Altersklassen betrachtet, wurde in der Untersuchung von 2008 lediglich die Mobilität der über sechsjährigen Personen betrachtet. Darüber hinaus waren 2008 nur die Wege in der Arbeitswoche (Mo-Fr) Gegenstand der Untersuchung, wohingegen die MiD 2017 alle Wochentage betrachtet. Während die Erhebung der von den Befragten zurückgelegten Wege in der 2008er Untersuchung auf Stichtagsbasis erfolgte, deren Ergebnisse dann mittels eines statistisch abgesicherten Hochrechnungsverfahrens auf das ganze Jahr hochgerechnet wurde, handelte es sich bei der nun durchgeführten MiD um eine Erhebung, deren Stichtage ein gesamtes Jahr abdecken (Mai 2016 bis September 2017), wodurch die Notwendigkeit einer Hochrechnung entfällt. Dennoch können Vergleiche der Ergebnisse, ungeachtet dieser methodischen Differenzen, Rückschlüsse auf die Entwicklung der Alltagsmobilität der Kölnerinnen und Kölner in der letzten Dekade erbringen.

Im Folgenden werden nun die wesentlichen Ergebnisse der MiD 2017 für Köln vorgestellt. Diese werden, sofern es die Datengrundlage erlaubt, mit den Ergebnissen aus der Untersuchung „Mobilitätsentwicklung Köln bis 2025“ aus 2008 verglichen und zugleich auch mit Ergebnissen aus der MiD für andere Raumeinheiten (Metropolen¹; Bundes- und Landesebene) in Beziehung gesetzt. Sofern nicht explizit angegeben, stammen alle vorgestellten Daten aus den soeben genannten Untersuchungen.

¹ 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.

Ergebnisse

1. Wegeanzahl

Die Mobilität am Stichtag lag über alle in Köln befragten Personen hinweg bei 88%. Das heißt, dass 12% der Teilnehmenden am Tag ihrer Befragung das Haus nicht verlassen haben. Die mobilen Personen haben am Befragungstag im Durchschnitt 3,7 Wege zurückgelegt.

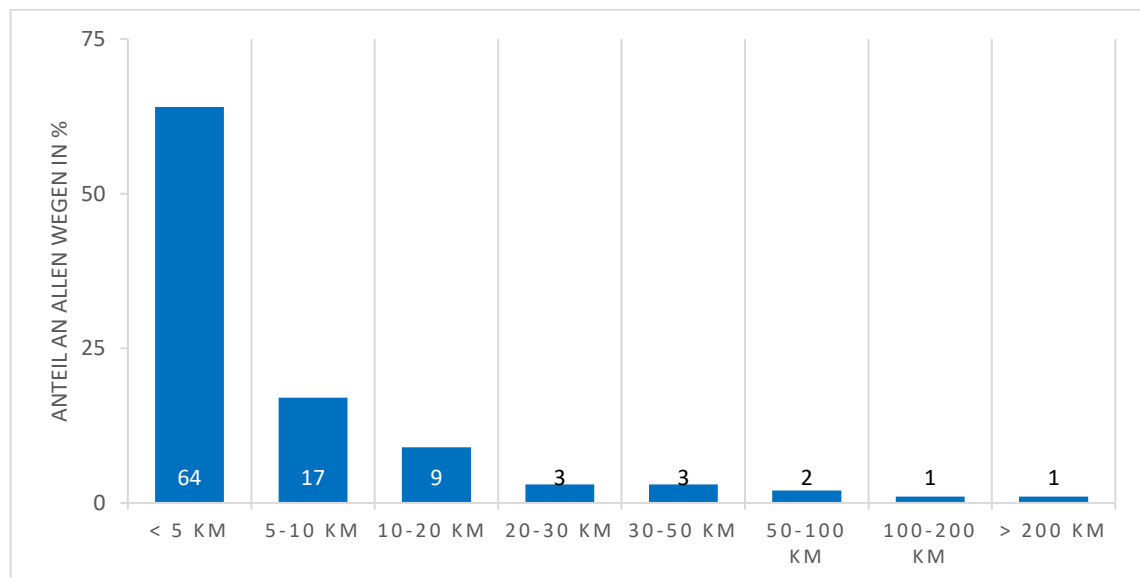
Umgelegt auf alle Personen ergibt sich eine durchschnittliche Wegeanzahl für die Kölner Bevölkerung von 3,2 Wegen pro Tag und Person. Dieser Wert entspricht genau dem Wert, den die MiD für alle Metropolen in Deutschland ermittelt hat und liegt leicht über dem Bundesdurchschnitt von 3,1 Wegen. Für die Arbeitswoche (Mo-Fr.) liegt der Wert mit 3,5 Wegen etwas höher. Gegenüber 2006 (3,8 Wege) hat die durchschnittliche Anzahl der zurückgelegten Wege in der Arbeitswoche jedoch abgenommen.

2. Wegelänge

Im Schnitt legt jede Kölnerin bzw. jeder Kölner am Tag 36,8 km zurück. Dies liegt sowohl leicht unter dem Durchschnitt aller Metropolen (37,1 km) als auch dem Bundesdurchschnitt von 39,1 km, jedoch leicht über dem Durchschnitt der Tagesstrecken in NRW (35,9 km).

An dieser Stelle ist es auch von Interesse, welche Anteile die einzelnen Wegekassen aufweisen, wie sich die durchschnittlichen Wegelängen je Verkehrsmittel darstellen und welche Verkehrsmittel die Kölnerinnen und Kölner für unterschiedliche Distanzen nutzen.

Abb. 1: Anteile der Wegekassen an allen Wegen (Gesamtwoche)

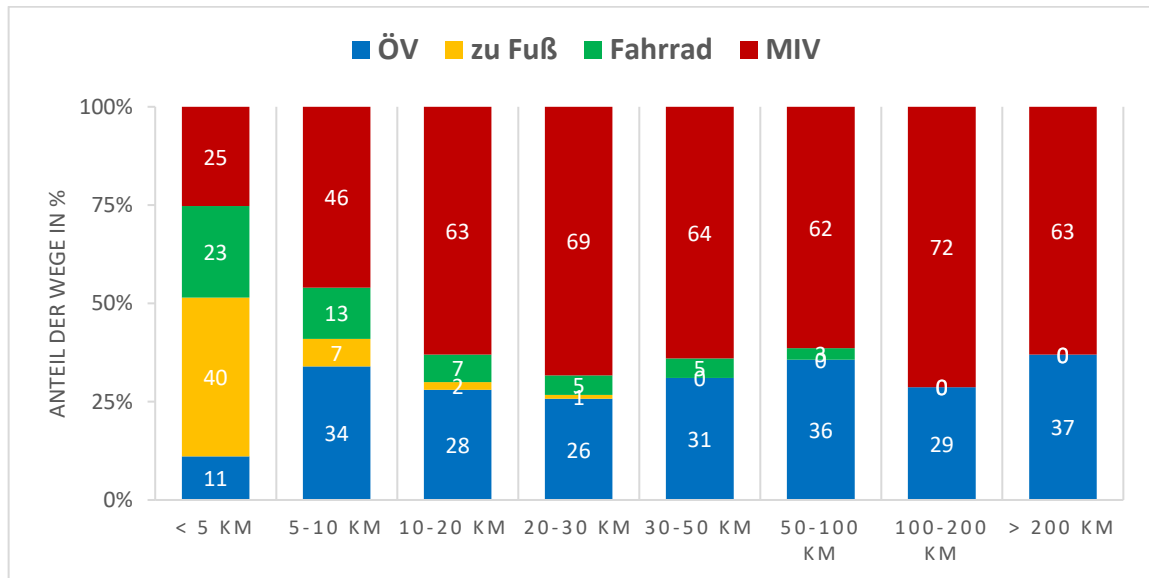


Hier zeigt sich eindrücklich, dass knapp ein Drittel aller Wege, die die Kölnerinnen und Kölner am Tag zurücklegen, kürzer als fünf Kilometer und 4 von 5 Wegen kürzer als 10 Kilometer sind.

Der Anteil des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, ÖV) liegt bei den Wegen unter fünf Kilometer bei 75%, wobei der Fußverkehr mit einem Gesamtanteil von 40% an allen Wegen deutlich dominiert (Abb. 2). In der Wegekategorie fünf bis zehn Kilometer beträgt der Anteil des Umweltverbundes etwas mehr als die Hälfte, wobei nun der ÖV in der Nutzung dominiert (34% an allen Wegen). Erstaunlich ist überdies, dass ca. fünf Prozent aller Wege zwischen 20 und 30 Kilometern mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

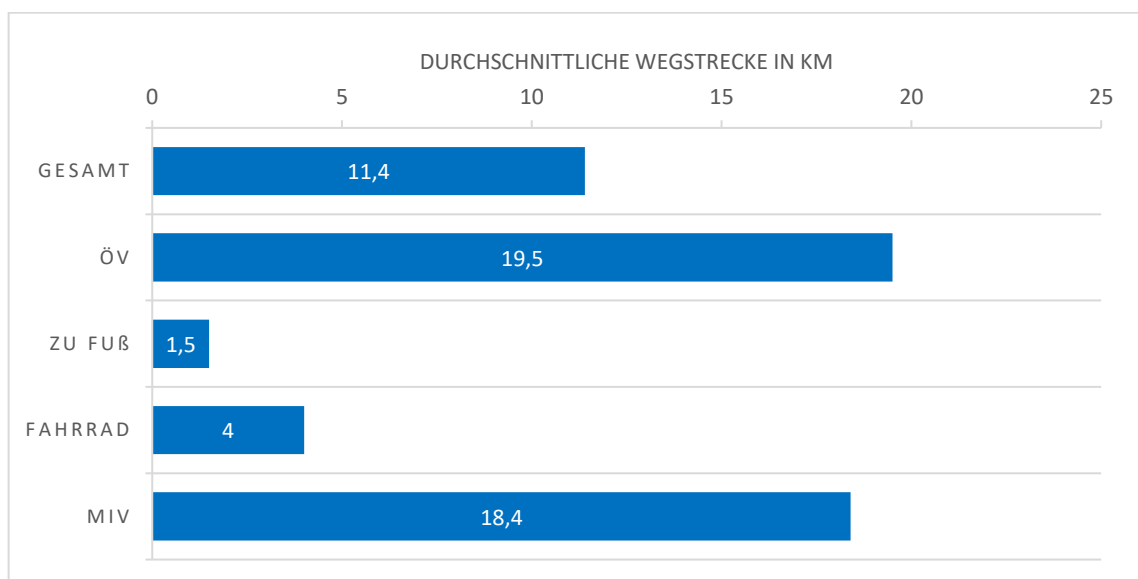
Lässt man den marginal vertretenen Radverkehr bei den längeren Distanzen ab 30 km einmal außen vor, so fällt auf, dass das Verhältnis von MIV zu ÖV bei der Bewältigung dieser Distanzen ungefähr 2:1 beträgt.

Abb. 2: Modal Split nach Wegeklassen (Gesamtwoche)



Betrachtet man die durchschnittliche Wegelänge je Verkehrsmittel (Abb. 3), so lässt sich sagen, dass die durchschnittliche Distanz für einen einfachen Weg 11,4 km beträgt. Am kürzesten ist logischerweise der durchschnittliche Fußweg mit 1,5 km. Es folgt das Fahrrad, mit dem eine Durchschnittsdistanz von 4 km zurückgelegt wird. Die mit dem ÖV und dem MIV zurückgelegten, durchschnittlichen Wegstrecken liegen mit 19,5 km bzw. 18,4 km sehr dicht beisammen.

Abb. 3: Durchschnittliche Wegelänge je Verkehrsmittel (Gesamtwoche)



Ein Abgleich mit den Zahlen von 2006 legt eine Zunahme der durchschnittlichen Wegelängen bei allen Verkehrsmitteln nahe. Durch eine unterschiedliche Verteilung der jeweiligen

Verkehrsmittelanteile in den unterschiedlichen Wegekassen (Abb. 2) erlaubt dies den Schluss, dass der MIV und der ÖV deutlich seltener bei kurzen Strecken zum Einsatz kommen als noch 2006 und dafür das Fahrrad und mit Abstrichen auch der Fußverkehr deutlich größere, durchschnittliche Aktionsradien aufweisen.

Insbesondere im Radverkehr ergibt sich demnach weiteres Entwicklungspotenzial, wenn die infrastrukturellen Voraussetzungen – etwa durch schnelle Radwege – so verbessert werden, dass auch größere Distanzen schnell und komfortabel zurückgelegt werden können.

3. Wegedauer

91,6 Minuten ist die durchschnittliche Dauer, die die Kölnerinnen und Kölner pro Tag unterwegs sind. Ausgenommen sind hierbei alle Wege, die im Rahmen einer beruflichen Tätigkeit durchgeführt werden (z.B. Kundenbesuche, Wege zu Besprechungen, Lieferfahrten, etc.).

Auch dieser Wert entspricht ziemlich genau dem Durchschnitt in deutschen Metropolen (90,6 Min.). Betrachtet man die Landesebene, sind die Kölnerinnen und Kölner jedoch deutlich länger unterwegs (NRW: 77,3 Min.).

Auch mit Blick auf den Bundesdurchschnitt ist es so, dass die Menschen in Metropolen ca. 10 Min. pro Tag mehr in ihre Mobilität investieren müssen (Bundesrepublik: 80,1 Min.).

4. Modal Split

Der Modal Split beschreibt die Anteile der Wege, die jeweils mit einem bestimmten Verkehrsmittel unternommen werden. Hierbei handelt es sich ausschließlich um Wege, die in Köln gemeldete Personen zurücklegen.

Einpendel- oder Transitverkehre werden durch den Modal Split nicht abgebildet. Der Modal Split der Menschen aus den Städten und Kreisen des Umlandes (Verbundgebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg) werden in Abschnitt 4.2 gesondert betrachtet.

4.1 gesamtstädtische Betrachtung

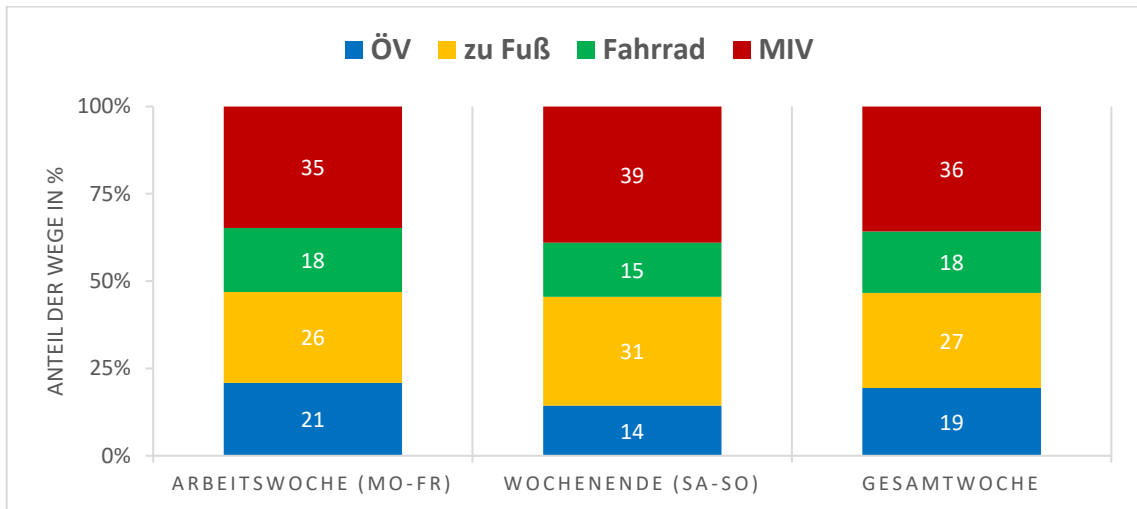
In einem ersten Schritt ist es lohnenswert und für die weiteren Vergleiche auch notwendig, den Modal Split aufgeteilt nach Arbeitswoche², Wochenende und Gesamtwoche³ anzuschauen (Abb. 4).

Es ist festzustellen, dass am Wochenende sowohl der Fußverkehr als auch der MIV größere Anteile aufweisen als unter der Woche und die Anteile des ÖV und Radverkehrs entsprechend geringer ausfallen. Dies erklärt sich vor allem aus den unterschiedlichen Zwecken, die den Wegen jeweils zugrunde liegen. Das Fahrrad und die öffentlichen Verkehrsmittel spielen insbesondere bei den Wegen zur Arbeit und zur Ausbildungsstätte (Schulen, Universitäten etc) eine große Rolle. (vgl. auch Kapitel 5)

² Der Modal Split für die Arbeitswoche muss im weiteren Verlauf herangezogen werden, wenn es um den Vergleich mit den Ergebnissen zum Modal Split für Köln aus 2006 geht, da in der Untersuchung damals nur dieser Zeitraum untersucht wurde. Zusätzlich muss auch die Alterskohorte der unter 6-Jährigen aus den Daten der MiD herausgerechnet werden, da diese 2006 ebenfalls nicht untersucht wurden. Letzteres hat aber zu keinen Änderungen in den Anteilen der Arbeitswoche geführt.

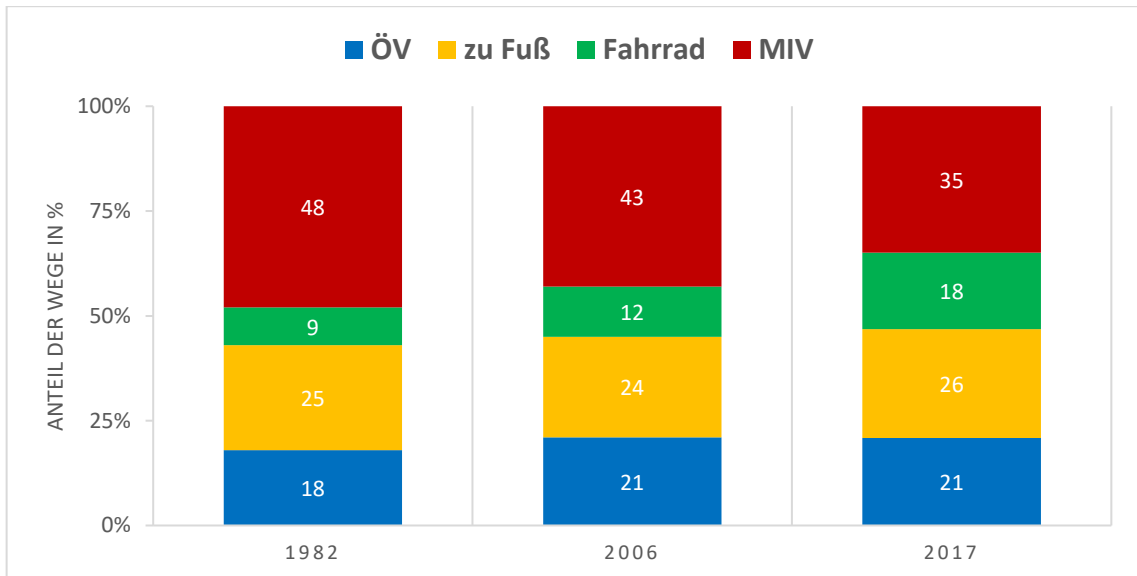
³ Die Wegeanteile über die Gesamtwoche hinweg sind die von der MiD (u.a. für Vergleiche) verwendeten und publizierten Modal Split-Werte. Entsprechend müssen diese für den Vergleich mit anderen Raumeinheiten herangezogen werden.

Abb. 4: Modal Split für Köln 2017 unterteilt nach Arbeitswoche, Wochenende und Gesamtwoche



Um die Entwicklung des Modal Split in Köln im Zeitvergleich darstellen zu können, muss auf die Arbeitswoche zurückgegriffen werden. In Abb. 5 ist die Entwicklung gegenüber den Jahren 1982 und 2006 dargestellt.

Abb. 5: Entwicklung des Modal Split (Arbeitswoche; über 6-Jährige) in Köln



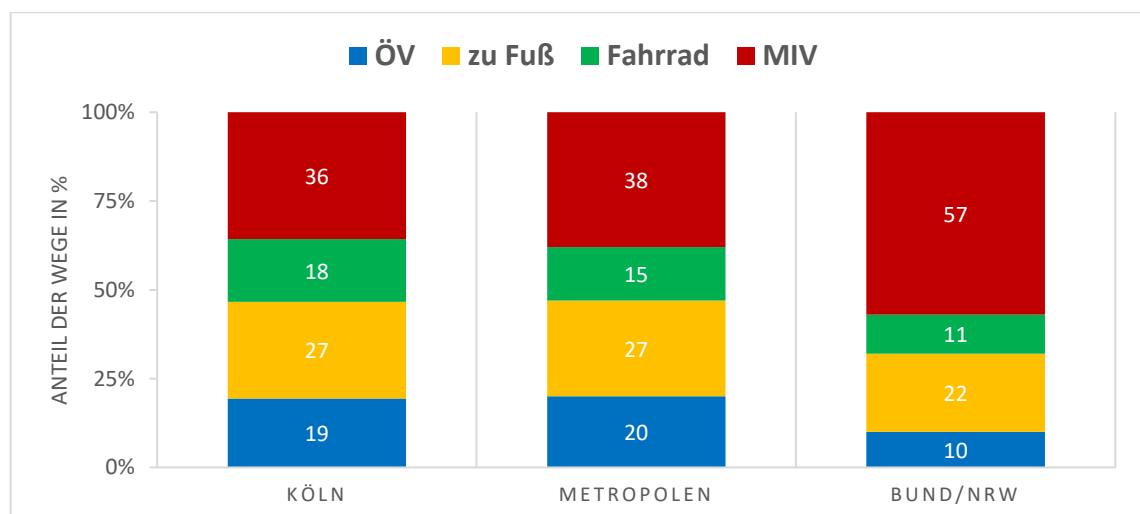
Wie bereits erwähnt, ist der Radverkehrsanteil gegenüber der ursprünglichen Meldung im vergangenen Jahr (Mitteilung 2626/2018) nicht um 7%-Punkte auf 19% gegenüber 2006 angestiegen, sondern um 6%-Punkte auf dennoch beachtliche 18%. Dafür ist der Anteil des Fußverkehrs im gleichen Zeitraum um 2%-Punkte auf 26% und nicht auf 25% angestiegen. Da der Fuß- und Radverkehr gemeinhin auch unter dem Begriff „Nahmobilität“ zusammengefasst wird, hat sich für diese der Anteil nicht verändert und liegt bei 44%. Hinsichtlich der Rückschlüsse, die sich aus dieser Entwicklung ergeben, wird an dieser Stelle auf die Mitteilung des vergangenen Jahres verwiesen.

Abbildung 6 gibt Aufschluss darüber, wie sich die aktuellen Modal Split-Werte Kölns im Vergleich zu anderen Raumeinheiten einordnen lassen. Hierfür muss auf den Modal Split, wie er sich über die Gesamtwoche hinweg gestaltet, zurückgegriffen werden.

Es zeigt sich, dass der MIV-Anteil in Köln mit 36% etwas geringer ausfällt, als der Durchschnitt von 38% in den deutschen Metropolen (die MiD zählt hierunter folgende Städte: Berlin, Bremen, Dortmund, Dresden, Düsseldorf, Essen, Frankfurt a.M., Hamburg, Hannover, Köln, Leipzig, Mannheim, München, Nürnberg und Stuttgart). Dem gegenüber liegt der Radverkehr in Köln mit 18% recht deutlich über dem Durchschnitt der Metropolen von 15%. Der Anteil des ÖV ist hingegen in Köln mit 19% geringfügig kleiner als die 20% in der Gesamtheit der deutschen Metropolen. Beim Fußverkehr sind die Anteile mit 27% identisch.

Interessanterweise ist der Modal Split für Deutschland identisch mit dem Modal Split des Landes Nordrhein-Westfalen. Hier wie dort zeigt sich, dass der Umweltverbund mit insgesamt 44% deutlich geringere Anteile aufweist als in Köln und in den übrigen Metropolen. Hier schlägt deutlich die MiV-Dominanz in den ländlichen Räumen durch. In vielen dünn besiedelten Räumen, die zum Teil auch topographisch sehr bewegt sind, sind sowohl ein auskömmliches ÖPNV-Angebot als auch gute Bedingungen für den Radverkehr sowie fußläufige Erreichbarkeiten oftmals nur sehr begrenzt gegeben.

Abb. 6: Vergleich des Modal Split (Gesamtwoche) mit anderen Raumeinheiten

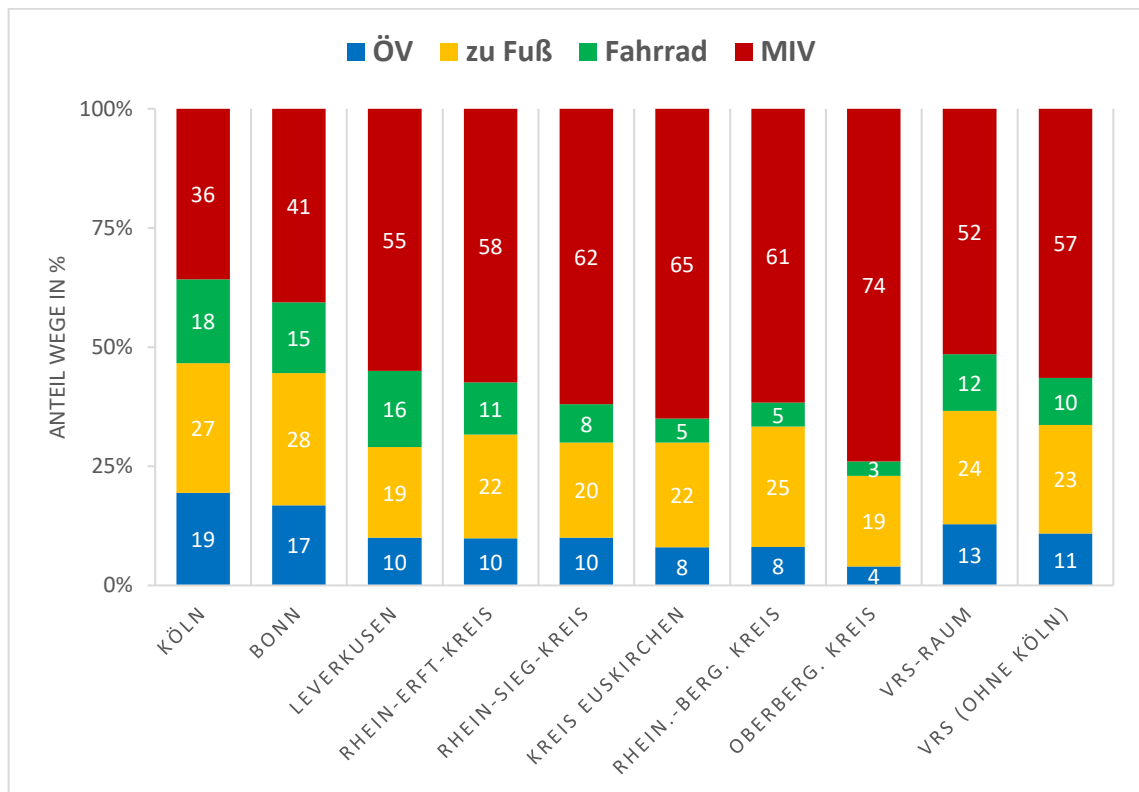


4.2 Verbundraum des VRS

An dieser Stelle lohnt ein Blick über den unmittelbaren Tellerrand hinaus – in den Verbundraum des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS). Die nachfolgenden Ergebnisse (Abb. 7) wurden der Verwaltung dankenswerterweise von dort zur Verfügung gestellt und resultieren unter anderem aus der Aufstockung, die der VRS im Rahmen der MiD 2017 für das Verbundgebiet beauftragt hatte.

Es wird deutlich, dass neben Köln nur die Stadt Bonn einen Modal Split aufweist, in dem mehr als 50% der Wege im Umweltverbund zurückgelegt werden. In allen Kreisen und auch in der Stadt Leverkusen ist hingegen das Auto mit deutlich über 50% das absolut dominierende Verkehrsmittel. Im Oberbergischen Kreis werden sogar 3 von 4 Wegen mit dem Auto zurückgelegt. Dies führt dazu, dass das Auto auch im gesamten Verbundraum mit 52% Wegeanteil das dominierende Verkehrsmittel ist. Ohne den Kölner Modal Split-Anteil gehen die Anteile für alle Verkehrsmittel im Verbundraum insgesamt um 5%-Punkte zurück und der MIV-Anteil beträgt, entsprechend dem Bundes- und Landesdurchschnitt, 57%-Punkte.

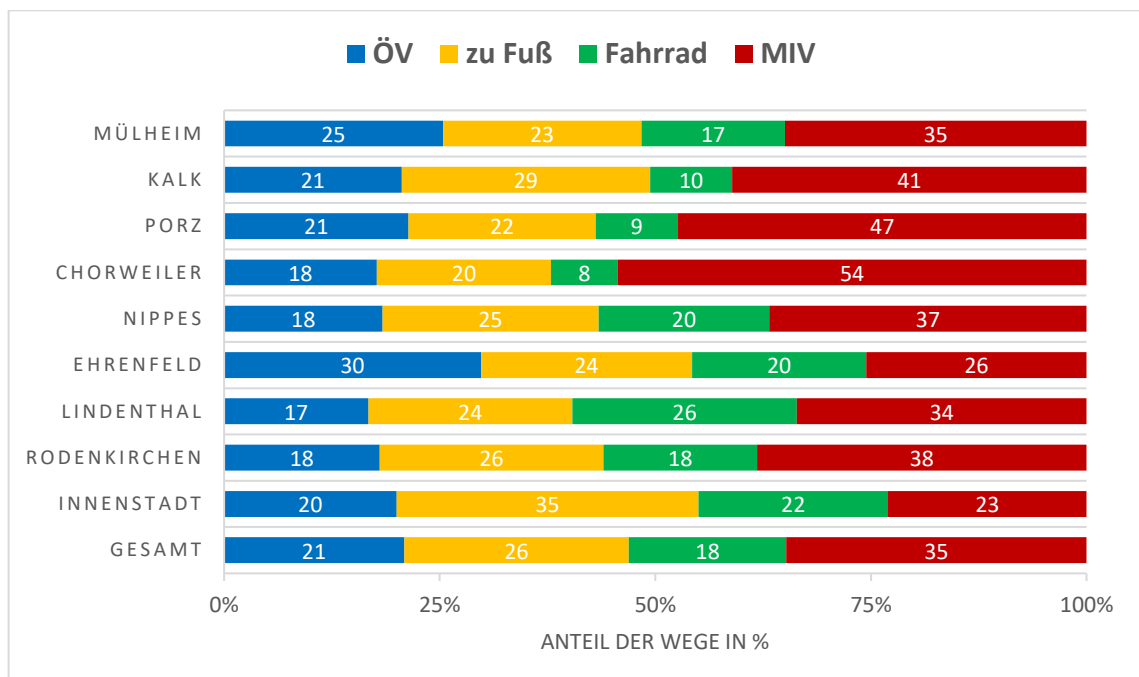
Abb. 7: Vergleich des Modal Split (Gesamtwoche) im VRS-Verbundgebiet



4.3 Stadtbezirke

Neben den gesamtstädtischen Modal Split Kennziffern, ist es von großem Interesse, sich auch die aktuellen Modal Split Werte für die Bewohnerinnen und Bewohner der neun Kölner Stadtbezirke und deren Entwicklung gegenüber 2006 einmal detailliert anzuschauen.

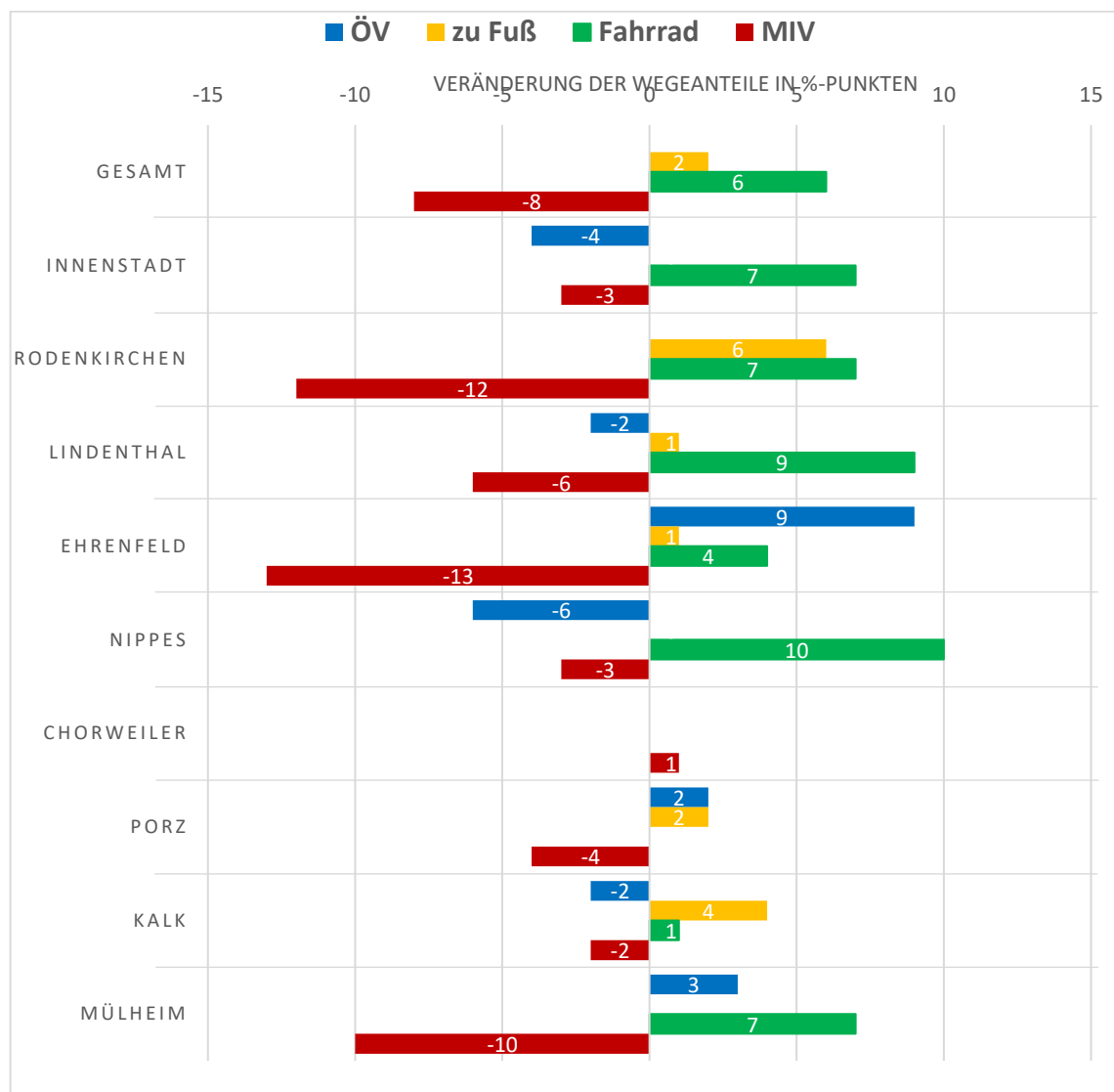
Abb. 8: Modal Split (Arbeitswoche) der Kölner Stadtbezirke



Wie aus Abb. 8 deutlich wird, unterscheidet sich die Verkehrsmittelzusammensetzung hinsichtlich ihrer Wegeanteile zum Teil sehr deutlich. Besonders ins Auge fallen der mit 30% extrem hohe ÖV-Anteil der Ehrenfelder, sowie die ausgeprägte Pkw-Affinität der Chorweiler und mit Abstrichen auch der Porzer und Kalker. Erwartungsgemäß sind bei den Bewohnern der Innenstadt der Fußverkehrsanteil und auch der Radverkehrsanteil besonders hoch. Am meisten kommt das Fahrrad mit 26% allerdings bei den Lindenthalern zum Einsatz. Hier ist dafür die ÖV-Nutzung mit 17% geringer als in allen anderen Stadtbezirken.

Besonders interessant ist die Entwicklung der einzelnen Verkehrsmittel im jeweiligen Modal Split des Stadtbezirks (Abb. 9). An dieser Stelle muss allerdings noch einmal auf den Umstand hingewiesen werden, dass hier Werte miteinander verglichen werden, die aus unterschiedlichen Studien und damit aus unterschiedlichen Stichprobenzusammensetzungen stammen. Es kann also nicht ausgeschlossen werden, dass der ein oder andere Ausschlag nicht auch in Teilen durch diesen Umstand bedingt ist. Als Richtschnur hinsichtlich der jeweiligen Entwicklung können die Daten aber allemal herhalten.

Abb. 9: Veränderung der Modal Split Anteile (Arbeitswoche) in den Kölner Stadtbezirken zwischen 2006 und 2017⁴



⁴ Die „Gewinn-“ und „Verlustseite“ in dem Diagramm heben sich nicht in jedem Stadtteil zu 100% auf. Dies ist Rundungsfehlern geschuldet.

Insbesondere für die Stadtbezirke Ehrenfeld und Rodenkirchen steht zu vermuten, dass die jeweilige Stichprobenszusammensetzung einen gewissen Einfluss bei dem Zustandekommen der doch erheblichen Verschiebungen gespielt hat. Beide Stadtteile sind geprägt durch sehr urbane, durch den ÖV hervorragend erschlossene Stadtteile auf der einen (z.B. Ehrenfeld oder Zollstock) und Stadtteilen mit geringerer ÖV-Qualität und weiten Wegen zwischen Ziel und Quellen des Verkehrs (z.B. Vogelsang oder Immendorf).

Es fällt auf jeden Fall auf, dass die MIV-Nutzung in der überwiegenden Mehrzahl – zum Teil deutlich – rückläufig ist. Lediglich für Chorweiler wird ein marginaler Zuwachs ausgewiesen. Auch die Innenstadt, Porz und Kalk weisen tendenziell eher geringe Rückgänge im MIV aus.

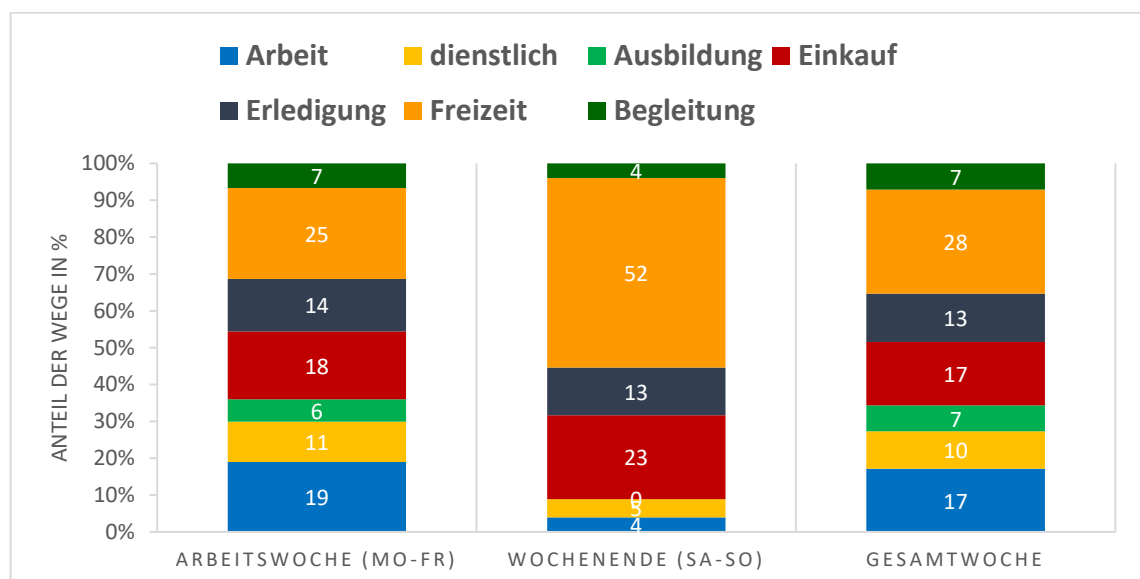
Während der MIV in keinem Stadtteil wirklich zugelegt, sondern insgesamt flächendeckend zurückgegangen ist, haben der Rad- und Fußverkehr ausnahmslos Zuwächse und nur in wenigen Stadtteile gleichbleibende Werte zu verzeichnen. Besonders augenfällig ist, dass der Radverkehr in allen Stadtteilen sehr stark zugelegt hat, mit Ausnahme der Stadtteile Chorweiler, Kalk und Porz. Kalk weist dafür den zweithöchsten Zuwachs im Fußverkehr auf. Nur Rodenkirchen weist hier noch stärkere Zuwächse auf. Der ÖV ist das einzige Verkehrsmittel, das sowohl Zu- als auch Abnahmen zu verzeichnen hat.

5. Wegezweck

Die Begriffe Mobilität und Verkehr werden oft synonym verwendet. Dabei meinen sie keineswegs das Gleiche. Während Mobilität ein Bedürfnis darstellt, ist Verkehr der physische Ausdruck der Befriedigung dieses Bedürfnisses. Die Betrachtung des Modal Split liefert also Antworten auf die Frage, wie die Kölnerinnen und Kölner ihr Mobilitätsbedürfnis befriedigen.

Die Betrachtung des Wegezweckes hingegen lenkt den Fokus auf die Frage, warum die Menschen in Köln mobil sind. Welche Bedürfnisse bzw. Aktivitäten sind es, die die Kölnerinnen und Kölner 2017 dazu bringen, das Haus zu verlassen und sich auf den Weg zu machen?

Abb. 10: Wegezwecke für Köln 2017 unterteilt nach Arbeitswoche, Wochenende und Gesamtwoche⁵



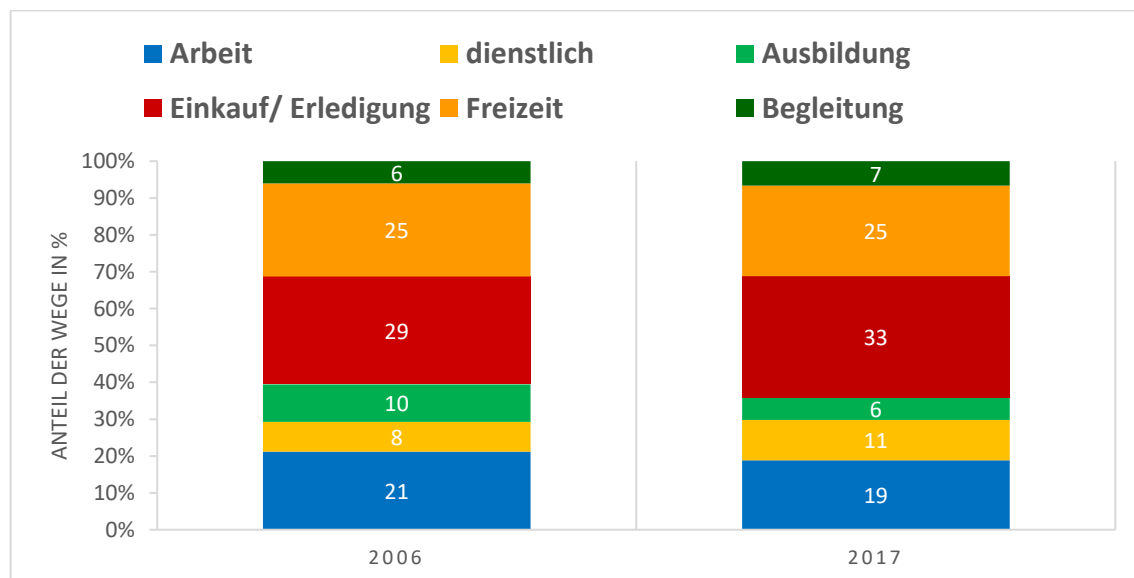
⁵ Sowohl für die Arbeitswoche als auch für das Wochenende ist die Alterskohorte der 0-6 Jährigen herausgerechnet (für die spätere Vergleichbarkeit mit den Werten aus 2006). Die Gesamtwoche als maßgebliche Kenngröße für den räumlichen Vergleich umfasst alle Altersgruppen,

In der MiD 2017 werden die in Abb. 10 dargestellten Hauptwegezwecke unterschieden. Die großen Unterschiede hinsichtlich der Mobilitätsgründe zwischen Arbeitswoche und Wochenende sind augenfällig. Während in der Arbeitswoche mehr als ein Drittel aller Wege berufs- oder Ausbildungsbedingt sind, sinkt der Anteil dieser Wegezwecke am Wochenende auf unter 10%, wobei ein Ausbildungsverkehr gar nicht stattfindet.

Am Wochenende ist mehr als jeder zweite unternommene Weg freizeitbezogen. Knapp ein weiteres Viertel dient der Versorgung (Samstag 31%, Sonntag 8%). Begleitende Wege sind etwas geringer ausgeprägt als in der Arbeitswoche, wohingegen der Wegezweck Erledigung nahezu identisch mit der Arbeitswoche ist.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Veränderungen, die sich gegenüber 2006 ergeben haben. Hierfür muss wieder auf die Arbeitswoche zurückgegriffen werden. Daten aus 1982 liegen, im Gegensatz zu den Modal Split-Werten, für die Wegezwecke leider nicht vor. Entgegen der Systematik der MiD wurde in der Untersuchung von 2008 nicht zwischen den Wegezwecken Einkauf und Erledigung unterschieden, weshalb diese in der nachfolgenden Abbildung zusammengefasst dargestellt werden.

Abb. 11: Entwicklung der Wegezwecke (Arbeitswoche, über 6-Jährige) in Köln



Es zeigt sich, dass sich die größte Verschiebung im Bereich der Ausbildungsverkehre ergibt. Der Rückgang von 4%-Punkten von 10% auf 6% ist vermutlich dem demographischen Wandel und den damit verbundenen geringeren Schüleranteilen sowie erhebungsbedingten Verzerrungen zuzurechnen. Auch die Arbeitswege sind um 2%-Punkte rückläufig. Hier spielt vermutlich die Flexibilisierung der Arbeit in Folge der Digitalisierung eine Rolle (Stichwort Home Office). Die dienstlichen Wege haben im gleichen Zeitraum hingegen um 3%-Punkte auf nunmehr 11% zugelegt. Auch dies spricht für eine Dezentralisierung der Arbeitsstrukturen. Unverändert steht jeder vierte Weg in der Arbeitswoche in einem direkten Freizeitzusammenhang und auch die Begleitung anderer Personen als Mobilitätsgrund hat sich nur sehr geringfügig von 6%-Punkten auf 7%-Punkte verschoben. Einkaufs- und Erledigungswege haben von 29% auf 32%-Punkte leicht zugelegt. Dies ist vor dem Hintergrund des immensen Wachstums im Onlinehandel und der zunehmenden Digitalisierung auch im Dienstleistungsbereich ein wenig überraschend.

Abb. 12: Vergleich der Wegezwecke (Gesamtwoche) mit anderen Raumeinheiten

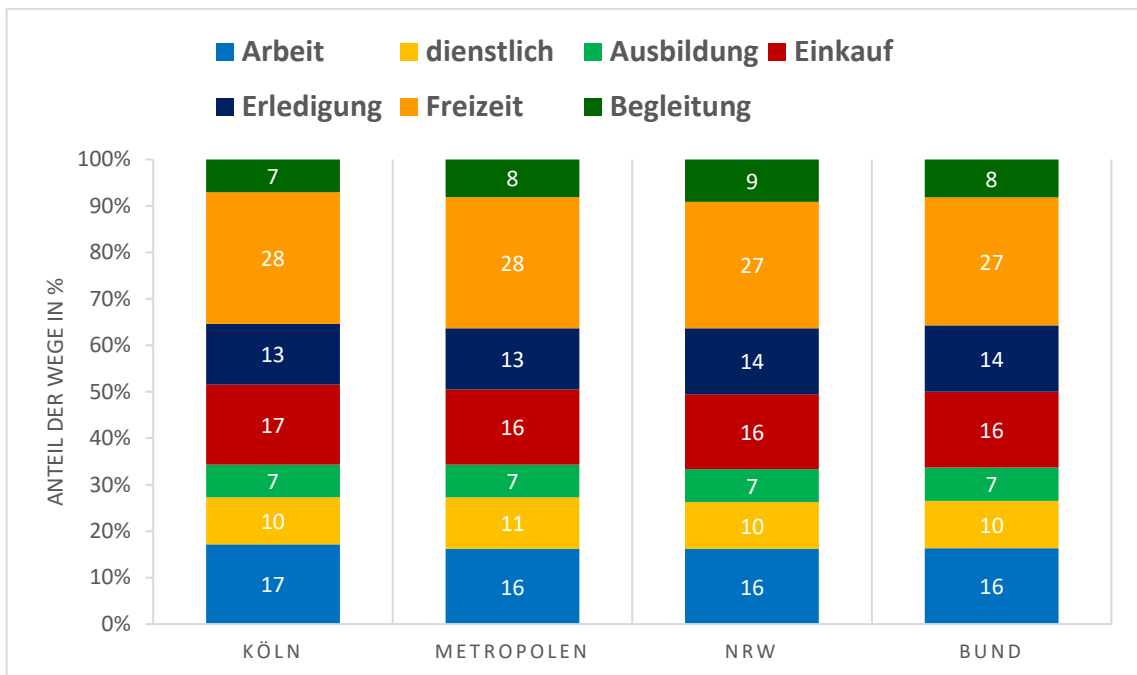
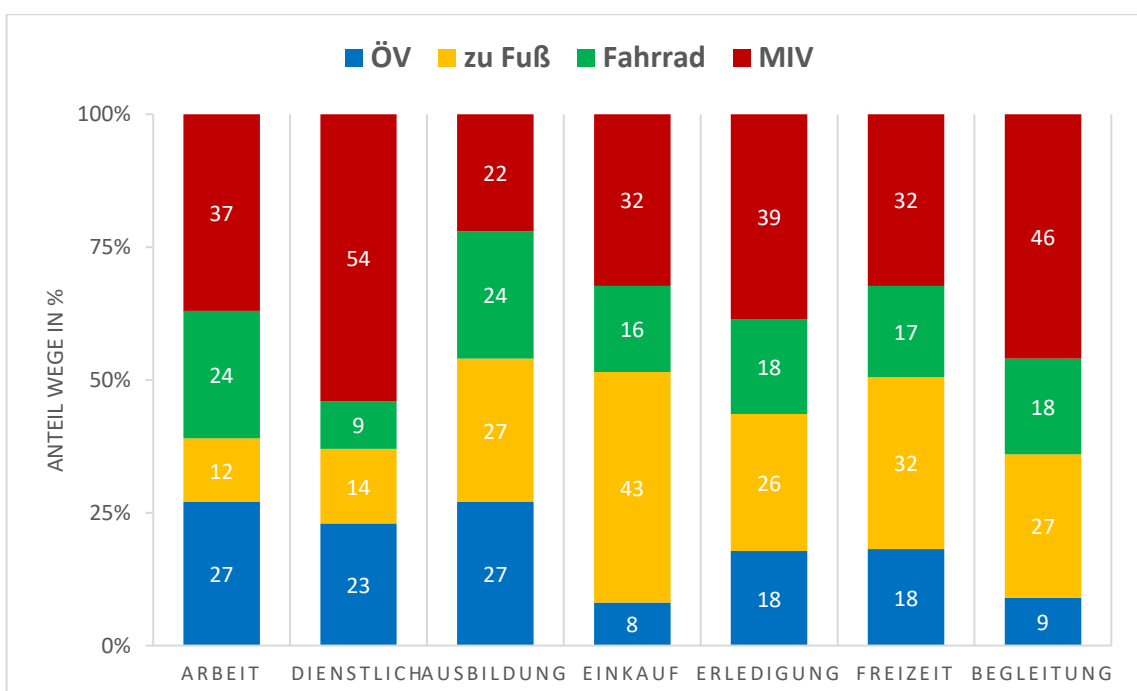


Abb. 12 zeigt eindrücklich den Bedürfnischarakter von Mobilität. Der Wohnort hat offensichtlich keinen Einfluss darauf, weshalb wir unterwegs sind. Die Unterschiede hinsichtlich der Wegezwecke in den verschiedenen Raumeinheiten liegen ausnahmslos im Bereich von 1%-Punkt.

Wie bei der Betrachtung des Modal Split bereits deutlich wurde, spielt der Raum aber sehr wohl eine Rolle, wenn es darum geht, wie der Mensch sein Mobilitätsbedürfnis befriedigt. An dieser Stelle lohnt es sich daher zu untersuchen, mit welchen Verkehrsmitteln die Kölnerinnen und Kölner ihre jeweiligen Wegezwecke realisieren (Abb. 8).

Abb. 13: Modal Split je Wegezweck (Gesamtwoche) in Köln



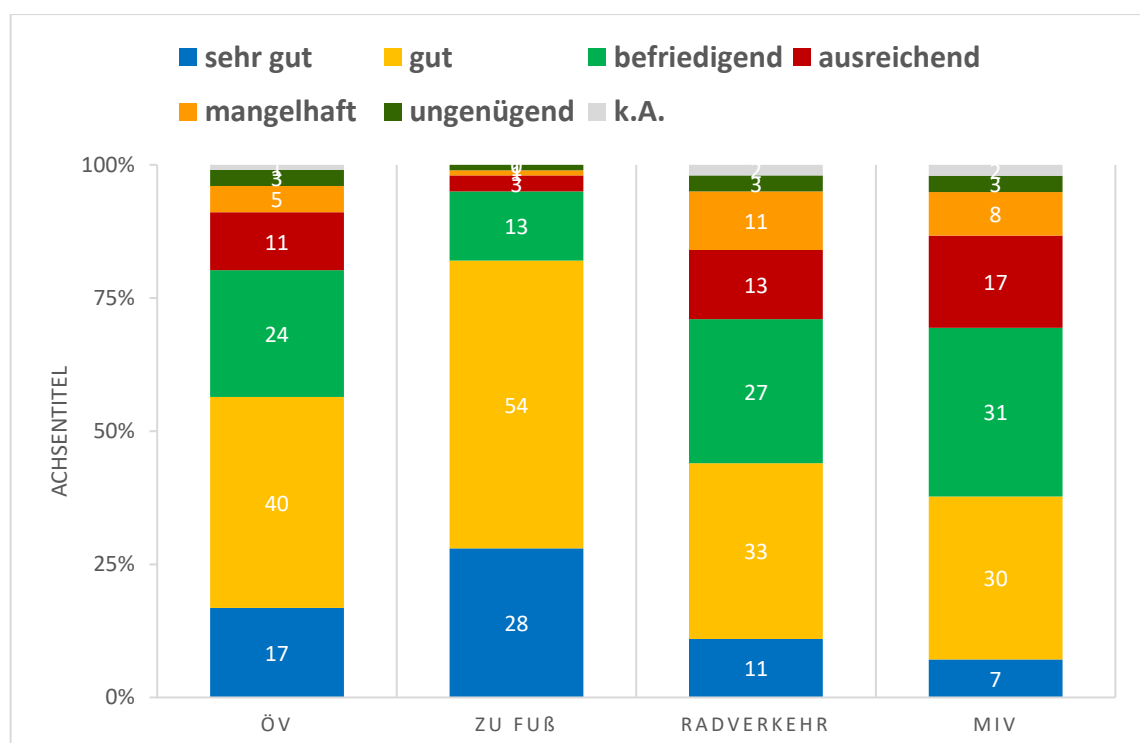
Hier zeigen sich deutliche Unterschiede. Besonders offensichtlich sind der hohe MIV-Anteil bei dienstlichen Wegen, der jeweils hohe Radverkehrs- und ÖV-Anteil bei den Wegen zur Arbeitsstelle, zur Schule und Universität sowie der hohe Fußverkehrsanteil bei Einkaufswegen. Letzteres ist wenig überraschend, da die meisten Einkaufswegen auf die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs zurückzuführen sind und sich diese Versorgung überwiegend im unmittelbaren Wohnumfeld der Menschen abspielt (Nahversorgung). Die hohen ÖV-Werte für Arbeits- und Ausbildungswege unterstreichen die große Bedeutung, die der ÖV für den Pendelverkehr hat. Die hohen Radverkehrsanteile wiederum unterstreichen den Alltagscharakter, den der Radverkehr in Köln inzwischen hat. Dies gilt umso mehr, als der Radverkehrsanteil im Freizeitverkehr mit 17% sogar etwas geringer ausfällt als im absoluten Modal Split (18%).

6. Zufriedenheit mit Verkehrsangebot

Eine Fragestellung, die nicht Gegenstand der Untersuchung „Mobilitätsentwicklung Köln bis 2025“ aus dem Jahr 2008 war, aber von der MiD 2017 abgebildet wird, ist die Frage, wie zufrieden die Kölnerinnen und Kölner mit der Verkehrssituation in ihrer Stadt sind. Dies wurde zum einen abgefragt, indem die Untersuchungsteilnehmer die allgemeine Verkehrssituation je Verkehrsmittel mittels Vergabe einer Schulnote bewerten sollten und zum anderen, wie gerne sie selbst das jeweilige Verkehrsmittel nutzen.

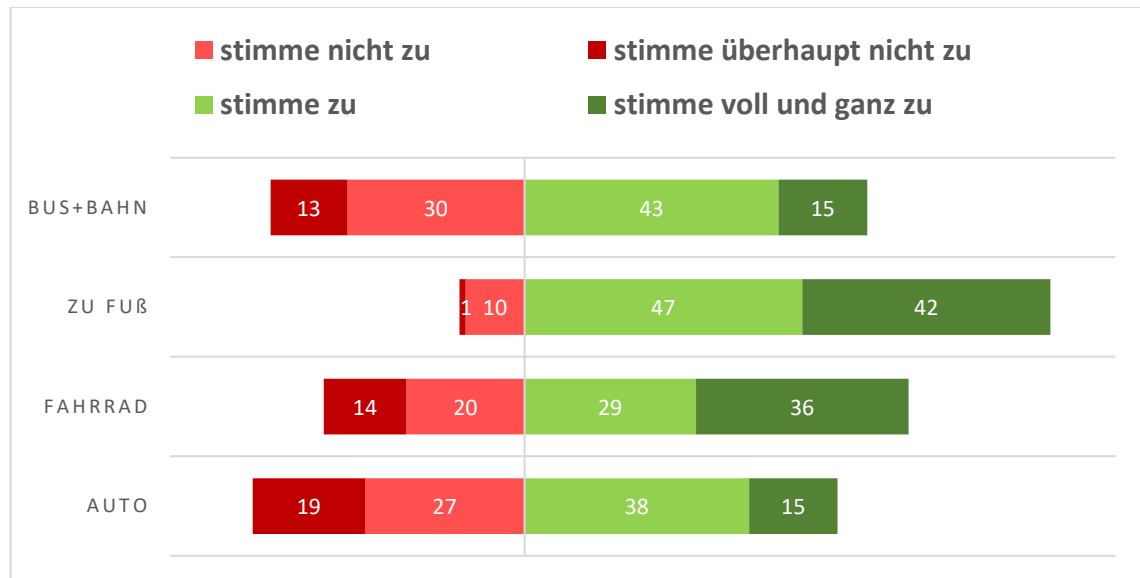
Betrachtet man zunächst die Bewertung der allgemeinen Verkehrssituation der jeweiligen Verkehrsmittel fällt auf, dass die Situation für den Fußverkehr mit weitem Abstand am positivsten bewertet wird (Abb. 14). Mehr als 80% der Befragten bewerten die Situation als gut bzw. sehr gut. Auch die Situation des ÖV wird von mehr als 50% der Befragten als gut oder sehr gut bewertet. Für die Verkehrsmittel Fahrrad und Auto, die sich linienunabhängig im Straßennetz bewegen, liegt der Anteil der positiven Bewertungen hingegen deutlich niedriger. Nur 44% bewerten die Situation für den Radverkehr als gut bzw. sehr gut und beim Autoverkehr beträgt die Summe lediglich 37%. Das Fahrrad ist zudem das Verkehrsmittel, dessen Situation am häufigsten als mangelhaft bzw. ungenügend bewertet wurde (14%). Für den MIV liegt die Summe dieser Bewertungsgruppen bei 11% und beim ÖV bei 8%.

Abb. 14: Bewertung der allgemeinen Verkehrssituation je Verkehrsmittel



Während die Frage nach der Bewertung der Verkehrssituation eine persönliche Einschätzung verlangt, zielt die Frage, wie gerne jemand ein Verkehrsmittel nutzt, eher auf die innere Einstellung der befragten Person zu dem jeweiligen Verkehrsmittel ab. Die Befragten waren aufgefordert die Aussage „Ich gehe/fahre im Alltag gerne zu Fuß/ Fahrrad/ Auto/ Bus und Bahn“ mit einer der vier Antwortmöglichkeiten „stimme voll und ganz zu“, „stimme zu“, „stimme nicht“ bzw. „stimme überhaupt nicht zu“ zu bewerten (Abb. 15).

Abb. 15: Einstellung zu Mobilität im Alltag: „Ich gehe/fahre im Alltag gerne...“



Auch hier zeigen sich deutliche Unterschiede. Am positivsten ist die Einstellung der Befragten zum zu Fuß gehen. Fast 90% der Kölnerinnen und Kölner gaben an, im Alltag gerne zu Fuß zu gehen. Mit dem Auto ist hingegen nur etwa jeder zweite im Alltag gerne unterwegs. Jeder fünfte ist im Alltag sogar sehr ungerne mit dem Auto unterwegs. Mit Bus und Bahn sind 58% der Kölnerinnen und Kölner gerne unterwegs und mit dem Rad 65%.

Auffällig sind außerdem die jeweils hohen Anteile der „sehr gerne“ zu Fuß gehenden (knapp die Hälfte der zustimmenden Personen) bzw. Radfahrenden (mehr als 50% der zustimmenden Personen). Demgegenüber fahren die gegenüber dem ÖV und Auto positiv eingestellten Personen zu jeweils etwa zwei Dritteln „eher gerne“ Bus oder Bahn bzw. Auto und nicht „sehr gerne“.

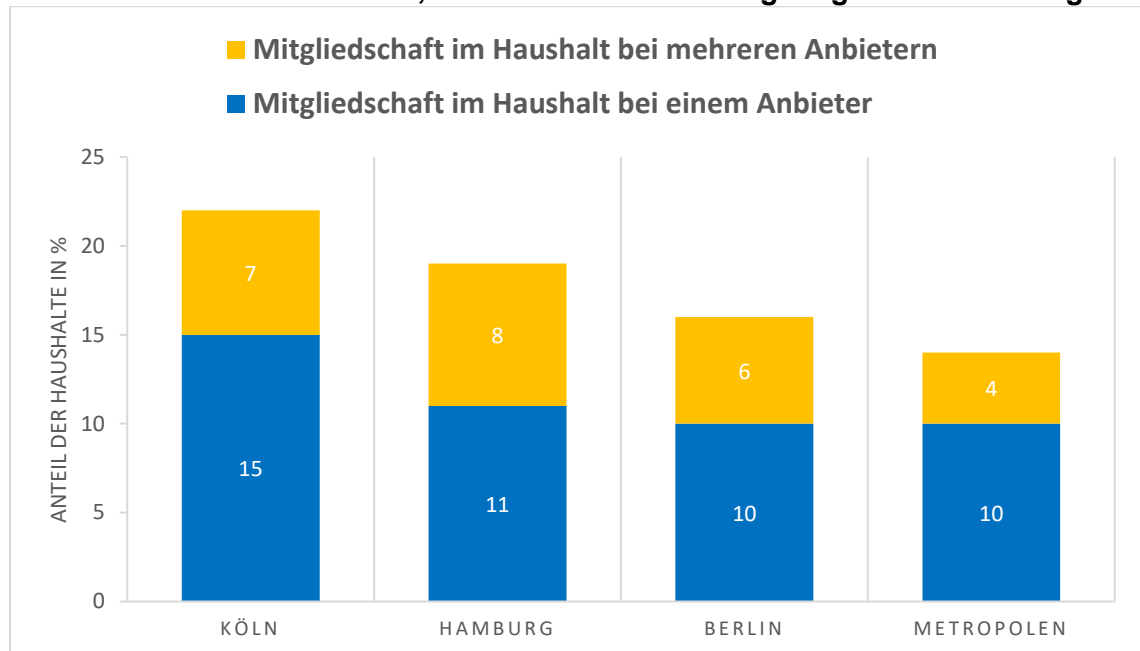
7. Carsharing

Mit Fragen zur Carsharing-Nutzung hat die MiD 2017 auch ein Thema aufgegriffen, das vor dem Hintergrund der Diskussionen um eine nachhaltige Verkehrsentwicklung einen Blick wert ist. Leider hat die MiD 2017 nicht zwischen stationsgebundenem Carsharing (z.B: Cambio, Flinkster) und sogenannten Free-Floating-Angeboten (z.B. Share Now, Miles) unterschieden, weshalb leider keinerlei Aussagen darüber getroffen werden können, wie sich Mitgliedschaft und Besitz auf diese unterschiedlichen Angebote verteilen.

Das Carsharing stellt eine Angebotsform dar, die derzeit vor allem in den Großstädten präsent ist. Die Zahlen der MiD belegen dies. Die Zahl sowohl der Haushalte (4%) als auch der Personen (3%), die bei einem oder mehreren Carsharing-Anbietern eine Mitgliedschaft besitzen, ist in Deutschland derzeit als gering einzustufen und ergibt sich aus dem Bevölkerungsanteil, der in den größeren Städten wohnt.

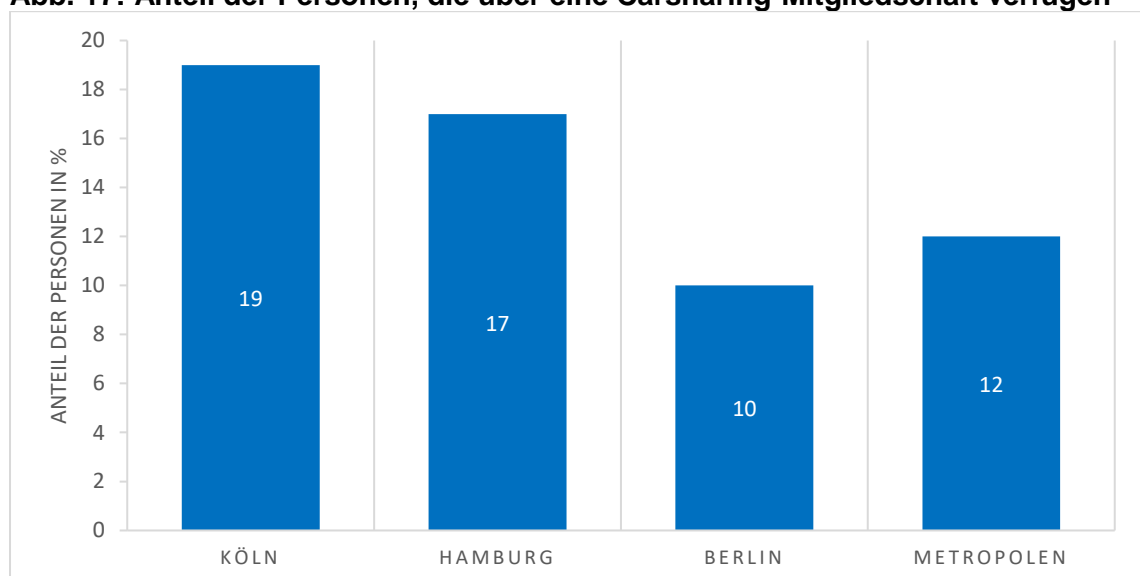
Die beiden nachfolgenden Abbildungen setzen daher die Carsharing-Mitgliedschaftsanteile der Kölner Haushalte und Personen daher in Bezug zum Raumtyp Metropole und ergänzend auch zu den Ergebnissen für die beiden Stadtstaaten Hamburg und Berlin, da diese vergleichbare Großstädte darstellen und für diese, da sie zugleich Bundesländer darstellen, auch Daten aus den allgemein zugänglichen MiD-Daten vorliegen.

Abb. 16: Anteil der Haushalte, die über eine Carsharing-Mitgliedschaft verfügen



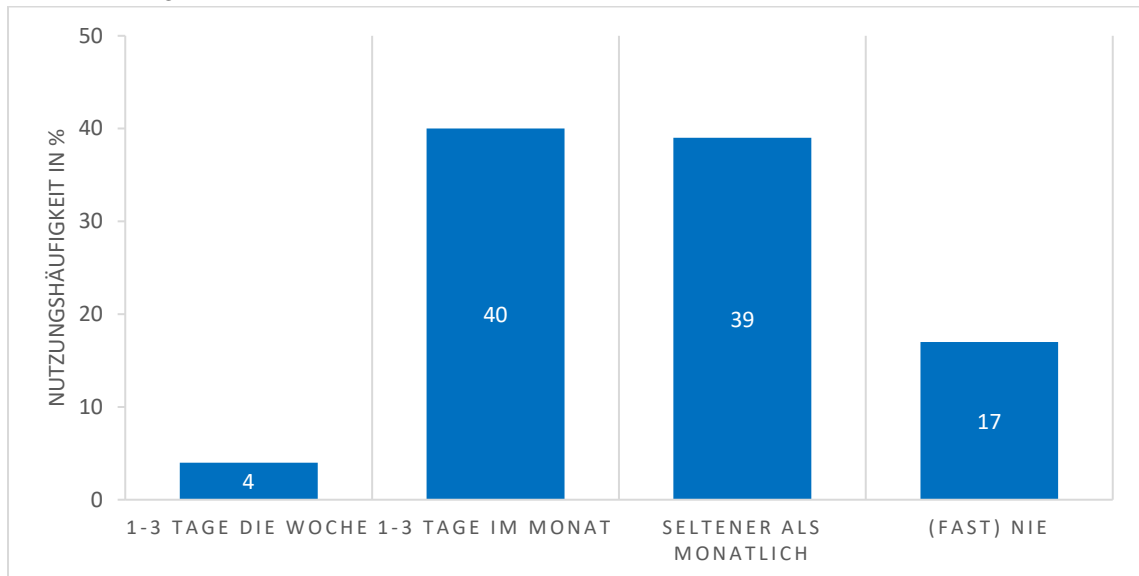
Es zeigt sich, dass die Gesamtzahl der Haushalte, die bei einem oder mehreren Carsharing-Anbietern eine Mitgliedschaft haben, in Köln mit 22% sehr hoch ist. In Hamburg sind dies 19% und in Berlin 16%. Der Durchschnitt aller Metropolen liegt bei 14%. Der Anteil der Personen, die über eine Carsharing-Mitgliedschaft verfügen, bestätigt das Bild. Während in Köln fast jeder fünfte Einwohner über eine Carsharing-Mitgliedschaft verfügt, trifft dies für den Durchschnitt in den deutschen Metropolen nur für etwas mehr als jeden zehnten Einwohner zu.

Abb. 17: Anteil der Personen, die über eine Carsharing-Mitgliedschaft verfügen



Bei dieser hohen Anzahl an Carsharing-Mitgliedern stellt sich natürlich die Frage, wie intensiv diese Angebote von den Mitgliedern genutzt werden. Abb. 18 gibt Aufschluss über die Nutzungshäufigkeit der Carsharing-Mitglieder in Köln.

Abb. 18: Nutzungshäufigkeit des Carsharing-Angebots durch die Mitglieder in Köln



Hier zeigt sich, dass der Anteil derjenigen, die wöchentlich mindestens einmal ein Carsharing-Fahrzeug nutzen, mit 4% sehr gering ausfällt. Allerdings nutzen 40% der Carsharing-Mitglieder das Angebot mindestens einmal im Monat oder öfter. Fast genauso hoch ist der Anteil der Mitglieder, die ein Carsharing-Fahrzeug seltener als monatlich nutzen und auch der Anteil derer, die eigentlich gar keinen Gebrauch von dem Angebot machen, ist mit 17% nicht als gering zu bewerten.