



Dezernat, Dienststelle  
III/68/681/1

# Mitteilung

## öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	23.05.2023

### Zentrale Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2022

Es liegen erste Ergebnisse aus der Erhebung zum Mobilitätsverhalten der Kölner Bevölkerung 2022 vor. Diese sind in einem Kurzbericht, der dieser Mitteilung als Anlage beigefügt ist, übersichtlich dargestellt.

Bevor auf die zentralen Ergebnisse und deren Bedeutung für Köln eingegangen wird, sind für das allgemeine Verständnis und zur besseren Einordnung zunächst der Hintergrund der Untersuchung sowie einige wichtige Anmerkungen zur Methodik und Vergleichbarkeit der Ergebnisse vorangestellt:

### Hintergrund der Untersuchung

Auf Basis des Bedarfsfeststellungsbeschlusses (s. Vorlagen-Nr.: [0036/2021](#)) und nach einem öffentlichen Vergabeverfahren hat die Verwaltung im Sommer 2022 die PB Consult Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH mit der Durchführung einer repräsentativen Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Kölner Bevölkerung beauftragt.

Die Auftragssumme beläuft sich auf knapp 250.000 Euro und wird zu 70 % durch das Landesverkehrsministerium NRW über die Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi Nah) gefördert.

Anlass für die Beauftragung ist der Bedarf an aktuellen Erkenntnissen zum Mobilitätsverhalten der Kölnerinnen und Kölner als wichtige Datengrundlage für die Erarbeitung des nachhaltigen Mobilitätsplans „Besser durch Köln“.

Die letzten repräsentativen Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten der Kölner Bevölkerung datieren aus dem Jahr 2017, als sich die Stadt an der bundesweiten Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD 2017) des Bundes als sogenannte Aufstockerkommune beteiligt hat. Die damaligen Ergebnisse hatten unter anderem gezeigt, dass die Autonutzung der Kölnerinnen und Kölner gegenüber der letzten Erhebung von 2006 deutlich zurückgegangen ist und insbesondere der Radverkehr deutlich zugenommen hatte (s. Vorlagen-Nr.: [2775/2019](#)).

Sowohl für den aktuell in der Bearbeitung befindlichen nachhaltigen Mobilitätsplan „Besser durch Köln“ als auch für verschiedenste Aufgaben der kommunalen Verkehrsplanung sind Kenntnisse über das heutige Mobilitätsgeschehen von großer Bedeutung. Die aktuelle Erhebung dient der Verwaltung daher der Überprüfung, wo die Stadt – auch bezogen auf die Folgen der Coronapandemie – in der Mobilitätswende derzeit steht.

Die Erhebung sollte unbedingt repräsentative Ergebnisse bis auf die Ebene der Stadtbezirke zu wesentlichen Kennziffern der Mobilität der Kölner Bevölkerung liefern. Dieses Ziel konnte erreicht werden. Es wurden insgesamt 57.000 Kölner Haushalte angeschrieben. Der Rücklauf von etwa 11 % lag im erwarteten Rahmen und sorgte dafür, dass Angaben von 11.426 Personen aus 6.092 Haushalten und über mehr als 35.000 zurückgelegte Wege zur Auswertung zur

Verfügung standen.

### **Anmerkungen zur Methodik und Vergleichbarkeit der Ergebnisse**

Inhaltlich orientiert sich die aktuelle Untersuchung sehr stark an den Fragen der MiD 2017, wobei der Umfang der Fragen aus wirtschaftlichen und praktischen Erwägungen heraus etwas reduziert wurde. Weitere Änderungen betreffen unter anderem die neu hinzugekommene Abfrage zur Nutzung des Homeoffice sowie die Aufschlüsselung der Radverkehrsnutzung nach konventionellen Fahrrädern und E-Bikes.

Methodisch erfüllt die Erhebung die „Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in NRW-Kommunen“. Wie auch bei der MiD hatten die zur Teilnahme aufgeforderten Personen die Möglichkeit, ihre Angaben wahlweise online, schriftlich-postalisch oder telefonisch zu übermitteln.

Im Unterschied zur MiD, welche sich durch eine ganzjährige Feldphase und der Erhebung zurückgelegter Wege an Stichtagen über alle Wochentage hinweg auszeichnete, handelt es sich bei der aktuellen Erhebung um eine saisonale Erhebung (Erhebungszeitraum von vier Wochen im für solche Erhebungen empfohlenen Zeitbereich außerhalb der Herbstferien im Oktober und November 2022) mit Stichtagsbefragungen zu den zurückgelegten Wegen an den Tagen der Kernwoche (Di-Do).

Eine Vergleichbarkeit der aktuellen Ergebnisse mit denen der MiD 2017 ist durch eine entsprechende Anpassung des MiD-Datensatzes möglich, indem aus diesem nur die Tage der Arbeitswoche berücksichtigt werden. Entsprechende Hinweise sind den jeweiligen Ergebnisdarstellungen im Kurzbericht jeweils beigelegt. Dieses Vorgehen entspricht auch den Zeitreihenvergleichen, wie sie bei der damaligen Präsentation der MiD 2017-Ergebnisse mit jenen aus 2006er-Erhebung durchgeführt wurden, da in der 2006er-Erhebung auch nur Werkstage abgefragt wurden.

Wichtig ist abschließend der Hinweis, dass es sich bei den vorgestellten Ergebnissen ausschließlich um das Mobilitätsverhalten der Kölner Wohnbevölkerung in der Kernwoche (Dienstag-Donnerstag) handelt. Über das Mobilitätsverhalten von Einpendelnden bzw. von Tourist\*innen und Besuchenden kann aus den Ergebnissen keinerlei Aussage abgeleitet werden.

### **Die wesentlichen Ergebnisse in Kürze**

Die Kernbotschaft der Erhebungsergebnisse lautet, dass der Trend der Mobilitätswende in Köln nicht nur ungebrochen ist, sondern sich noch einmal beschleunigt hat. Einige Kernergebnisse seien hier schlaglichtartig dargestellt. Ausführlichere und grafisch aufbereitete Ergebnisse liefert der angehängte Kurzbericht.

- Nachdem der Anteil der Autonutzung an allen zurückgelegten Wegen 2017 bereits um 8 %-Punkte auf 35 % gegenüber 43 % im Jahr 2006 zurückgegangen war, beträgt der Autoanteil an allen Wegen im Jahr 2022 gesamtstädtisch noch 25 % (vgl. Anlage, S. 6).
- Der öffentliche Personenverkehr (ÖV; Nah- und Fernverkehr), der zwischen 2006 und 2017 bei einem 21 %igen Wegeanteil stagnierte, ist 2022 um 4 %-Punkte auf nunmehr 17 % zurückgegangen (vgl. Anlage, S. 6).
- Deutliche Zuwächse erfährt erneut der Radverkehr. Nach einem 12 %igen Anteil an allen Wegen im Jahr 2006 und 18 % im Jahr 2017 liegt der Radverkehrsanteil inzwischen bei 25 %, d. h. dass aktuell jeder vierte Weg mit dem Fahrrad zurückgelegt wird (vgl. Anlage, S. 6).
- Erstmals kann in dieser Erhebung auch der Anteil der E-Bikennutzung beziffert werden. Dieser beträgt 4 % an allen Wegen. Entsprechend entfallen 21 % aller Wege auf konventionelle Fahrräder (vgl. Anlage, S. 6).
- Den stärksten Zuwachs hat der Fußverkehr zu verzeichnen. Dessen Anteil an allen zurückgelegten Wegen ist von 26 % im Jahr 2017 um 7 %-Punkte auf 33 % im Jahr 2022 angestiegen (vgl. Anlage, S.6).

- Mit Blick auf die Stadtbezirke lässt sich feststellen, dass der Radverkehrsanteil im traditionell radaffinen Stadtbezirk Ehrenfeld inzwischen 37 % aller Wege ausmacht, während der Fußverkehr wenig überraschend in der Innenstadt mit 38 % den größten Anteil in allen Stadtbezirken ausmacht. Der Anteil der ÖV-Nutzung ist in den rechtsrheinischen Stadtbezirken Kalk und Mülheim mit 24 % bzw. 21 % überdurchschnittlich ausgeprägt, während in den Stadtbezirken Chorweiler (39 %) und Porz (36 %) nach wie vor das Auto das Verkehrsmittel mit den höchsten Wegeanteilen ist (vgl. Anlage, S. 8).
- Weiterhin ist erwähnenswert, dass alle allgemeinen Kennziffern der Mobilität 2022 geringer ausfallen als 2017. Der Anteil der am Stichtag mobilen Personen ist von 91 % auf 89 % zurückgegangen, die durchschnittliche Wegeanzahl pro Person hat von 3,6 in 2017 auf 3,2 in 2022 deutlich abgenommen, die durchschnittlich pro Person zurückgelegte Wegstrecke hat sich von 32 km auf 30 km etwas reduziert und die durchschnittliche Dauer aller am Stichtag je Person zurückgelegten Wege ist von 88 Minuten in 2017 auf 82 Minuten in 2022 ebenfalls rückläufig (vgl. Anlage, S. 5).
- Ein Blick auf die Arbeit im Homeoffice zeigt, dass 22 % der Erwerbstätigen am Stichtag von zu Hause aus gearbeitet haben, während 69 % an ihrer Arbeitsstätte arbeiteten. 13 % der Erwerbstätigen gaben an, am Stichtag nicht gearbeitet zu haben. Gründe hierfür können zum Beispiel Urlaub oder Krankheit sein. Entsprechend geringer fällt mit 2,5 bei der Gruppe der Erwerbstätigen im Homeoffice bzw., die am Stichtag nicht gearbeitet haben, die Anzahl der an dem Tag zurückgelegten Wege aus. Dagegen legten Personen, die an dem Tag außerhäusig gearbeitet haben, im Durchschnitt 3,9 Wege zurück (vgl. Anlage, S. 13).

### Erste Erklärungsansätze

Die nachfolgende Interpretation der Ergebnisse resultiert nicht aus der Befragung selbst, sondern erfolgt aus dem verkehrsplanerischen Kontext durch die Verwaltung.

Die in den Ergebnissen abzulesende weitere Verschiebung zu Gunsten des Umweltverbundes lässt sich sicherlich in Teilen mit dem in allen Großstädten zu beobachtenden übergeordneten Trend hin zu einer umweltfreundlichen, kostengünstigen und aktiven Mobilität sowie auch mit Verbesserungen der Infrastrukturausstattung, insbesondere für den Radverkehr, erklären.

Die Dynamik, die in den Daten abzulesen ist, deutet allerdings auf strukturelle Veränderungen hin, die nicht allein trendgetrieben sein können. Vielmehr sieht es so aus, dass viele Menschen Teile ihrer im Rahmen der Pandemie (oftmals notgedrungen) geänderten Mobilitätsgewohnheiten nach dem Ende der Pandemie bzw. deren Auslaufen zumindest in Teilen beibehalten haben:

- Am offensichtlichsten sind die Nachwirkungen der Pandemie an der ÖV-Nutzung abzulesen. Zum Zeitpunkt der Erhebung bestand noch die Verpflichtung eine medizinische Maske im ÖV zu tragen. Daher ist es mehr als wahrscheinlich, dass der gesunkene ÖV-Anteil zum einen darauf zurückzuführen ist, dass die Menschen, die vormals den ÖV genutzt haben und während der Pandemie auf andere Verkehrsmittel umgestiegen sind, das geänderte Mobilitätsverhalten zum Zeitpunkt der Erhebung nicht wieder umgestellt haben.

Hinzu kommt, dass der ÖV insbesondere im Berufspendelverkehr eine wichtige Rolle einnimmt. Die verstärkte Inanspruchnahme des Homeoffice und die damit einhergehende Verringerung der Pendelfahrten liefert somit einen weiteren Baustein zur Erklärung der aktuell geringeren Bedeutung des ÖV im Alltag der Kölnerinnen und Kölner.

- Der starke Rückgang der Autonutzung lässt sich voraussichtlich durch viele, sich gegenseitig verstärkende Rahmenbedingungen erklären. Ähnlich wie beim ÖV spielt das geringere Pendelaufkommen durch die Möglichkeit des Homeoffice eine Rolle.

Das Auto spielt im Pendelverkehr eine wichtige Rolle und es ist zu vermuten, dass vor allem die Menschen verstärkt das Homeoffice nutzen, die vergleichsweise aufwendige Pendelstrecken einsparen können.

Eine weitere Erklärung lässt sich in höheren Treibstoffkosten bei gleichzeitig inflationsbedingt allgemein steigenden Lebenshaltungskosten finden. Diese geänderten Rah-

menbedingungen könnten für eine bewusstere Autonutzung seitens weiter Teile der Bevölkerung in dem Sinne verantwortlich sein, dass zumindest einzelne Wege, die früher aus reiner Bequemlichkeit oder Gewohnheit mit dem Auto zurückgelegt wurden, nun aus Kostengründen mit anderen Verkehrsmitteln (z. B. zu Fuß oder mit dem Rad) zurückgelegt werden, bzw. dass zum Teil andere, leichter ohne Auto zu erreichende Ziele aufgesucht werden.

- Ein weiterer wesentlicher Aspekt, der – neben dem Rückgang im ÖV und der Autonutzung – den ungebrochenen Bedeutungszuwachs des Radverkehrs, vor allem aber den sehr starken Anstieg der zu Fuß zurückgelegten Wege erklärt, ist voraussichtlich das verstärkte Bedürfnis der Menschen, sich – nach den Erfahrungen im Lockdown – vermehrt aktiv und an der frischen Luft zu bewegen. Gerade in der ersten Zeit der Pandemie war die Angst vor einer Ansteckung mit dem Coronavirus in weiten Teilen der Bevölkerung sehr stark ausgeprägt. In dieser Zeit haben sich vielfach neue Verhaltensmuster etabliert, die sich auch auf die Mobilität der Menschen ausgewirkt haben. Insbesondere das Zufußgehen hat in dieser Zeit enorm an Bedeutung gewonnen und es ist sehr wahrscheinlich, dass viele Menschen diese Art der Fortbewegung in der Zeit neu zu schätzen gelernt und daher, zumindest bei einzelnen Wegen, diese Art der Fortbewegung auch nach der Pandemie beibehalten haben. Ähnliches trifft vermutlich auch auf den Radverkehr zu.
- Der erneut deutliche Anstieg im Radverkehr lässt sich darüber hinaus auch mit der steigenden Anzahl von E-Bikes erklären. Neben der Möglichkeit, längere Wegstrecken zurückzulegen, die mit einem konventionellen Rad vielleicht nicht zurückgelegt würden, ist der noch entscheidendere Punkt, dass die E-Bikes Bevölkerungsschichten auf das Fahrrad bringen, die bislang im Alltag noch gar nicht oder kaum Rad gefahren sind. Somit erweitern E-Bikes vor allem den Kreis der radfahrenden Personen.

### **Was bedeuten die Ergebnisse für Köln?**

Hinsichtlich des Ziels der Verkehrswende als notwendige Bedingung für die angestrebte Klimaneutralität im Jahr 2035 sind die Ergebnisse der aktuellen Mobilitätsenerhebung mehr als nur ermutigend. Das Ausmaß des Umstiegs der Kölnerinnen und Kölner vom Auto auf den Umweltverbund ist enorm. Das im Strategiepapier „Köln mobil 2025“ in 2014 definierte Ziel von zwei Drittel Umweltverbund und einem Drittel Autonutzung an allen Wegen konnte somit bereits 2022 deutlich unterschritten werden. Das tatsächliche Verhältnis beträgt aktuell bereits drei Viertel Umweltverbund zu ein Viertel motorisierter Individualverkehr (MIV).

Dass sich dieser „modal shift“ auf den Straßen Kölns gefühlt noch nicht in dem Maße bemerkbar macht wie es die Ergebnisse nahelegen, liegt aller Voraussicht nach daran, dass die nach Köln Einpendelnden und Besucher\*innen der Stadt nicht im gleichen Maße umgestiegen sind wie die Kölnerinnen und Kölner. Es ist im Gegenteil davon auszugehen, dass die Autonutzung für die Wege nach Köln hinein pandemiebedingt noch einmal zugelegt hat, da der ÖV verstärkt gemieden wird, wie dies auch bei den Kölnerinnen und Kölnern zu beobachten ist.

Zusammenfassend lassen sich daher aus den Ergebnissen aus Sicht der Verwaltung folgende Schwerpunkte für die Mobilitätsplanung in den kommenden Jahren ableiten. Diese werden im laufenden Prozess des Nachhaltigen Mobilitätsplans „Besser durch Köln“ Berücksichtigung finden:

#### **1. Fokus auf Pendelverkehre**

Der Fokus auf die regionalen Verkehrsverflechtungen sollte intensiviert und Angebotsverbesserungen im Umweltverbund in der Region aktiv unterstützt und damit Pkw-unabhängige Stadt-Umland-Verflechtungen nachhaltig gestärkt werden, so dass Einpendelverkehre deutlich seltener als bislang mit dem Auto zurückgelegt werden.

Bestehende Projekte, wie der Ausbau der ÖPNV/SPNV-Netze und -Angebote, die Schaffung eines regionalen Netzes schneller Radwege, aber auch die Vernetzung verschiedener Angebote mittels Mobilstationen sollten intensiv weiterverfolgt und neue Ideen, z. B. eine finanzielle Unterstützung bei der Errichtung von P+R-Anlagen im Umland, qualifiziert und umgesetzt werden.

Die Verkehrsnetze innerhalb der Stadt müssen weiter und beschleunigt den aktuellen Gegebenheiten angepasst werden. Für die einzelnen Verkehrsträger bedeutet dies:

## 2. ÖV-Nutzer\*innen zurückgewinnen und Angebote verbessern

Es besteht die Möglichkeit, dass das aktuell eingeführte Deutschlandticket viele Bestandskunden wieder in den ÖPNV zurückbringt und vor allem zahlreiche neue Nutzer\*innen für den ÖV gewonnen werden können. Dies betrifft insbesondere auch Einpendelnde.

Gleichwohl müssen die bestehenden Kapazitätsengpässe in den Stadt- und S- bzw. Regionalbahnnetzen schnellstmöglich beseitigt werden. Für Köln bedeutet dies zum einen, dass die Maßnahmen der „ÖPNV-Netzentwicklung“ entsprechend der avisierten Zeiträume umgesetzt werden.

Zum anderen müssen weitere, möglichst passgenaue und schnell umsetzbare Angebote entwickelt und implementiert werden. Neben Taktverdichtungen auf bestehenden Bus- und Bahnlinien können dies auch Anpassungen im Busnetz sein oder auch die Einführung neuer (Express-)Buslinien.

Darüber hinaus sollten mögliche Alternativangebote, von Ridepooling-Angeboten wie „Isi“ von der KVB bis hin zu einem möglichen Wasserbus- und/oder Seilbahnsystem weiterverfolgt und wo sinnvoll, möglich und finanzierbar, umgesetzt werden. Auch die weitere Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote, etwa in Form von Mobilstationen, ist geeignet, immer attraktivere, verlässlichere und konkurrenzfähigere Angebote zum Privat-Pkw zu etablieren und miteinander zu verknüpfen.

## 3. Radverkehrsinfrastruktur ausbauen

Jeder vierte Weg wird von den Kölner\*innen inzwischen mit dem Rad zurückgelegt. Dies erfordert die weitere konsequente Qualifizierung des städtischen Straßennetzes für die damit einhergehenden Bedarfe. Dabei sind aufgrund der weiter zunehmenden Bedeutung von E-Bikes unterschiedliche Geschwindigkeiten, mit denen die Radfahrenden unterwegs sind, bei der Infrastrukturplanung zu berücksichtigen. Neben einer entsprechenden Dimensionierung von Radwegen und Radfahrstreifen betrifft dies auch signalisierte Knoten sowie die Verfügbarkeit gesicherter Fahrradabstellmöglichkeiten (z. B. Fahrradgaragen) insbesondere an Haltestellen des ÖPNV.

## 4. Optimierungen für den Fußverkehr

Das Zufußgehen als *die* Basismobilität schlechthin muss noch stärker als bisher in den Fokus der Mobilitätsplanung rücken. Erste wichtige Schritte, wie die Benennung eines Fußverkehrsbeauftragten, der genau diese Themen in den Blick nimmt, sind bereits erfolgt.

Während neu angelegte Gehwege durchweg aktuellen Planungsstandards und damit den Anforderungen genügen, kommt den heute vielfach zu schmalen Bestandsgehwegen eine enorme Bedeutung zu. Deren Nutzung ist vielfach durch Fehlnutzungen zusätzlich eingeschränkt. Diese Fehlnutzungen, z. B. durch das Parken von Fahrzeugen (Leihfahrräder, E-Scooter, v. a. aber durch halbseitiges Gehwegparken von Autos) oder anderer Hindernisse (Aufsteller, Blumenkübel, Mobiliar etc.) sollten konsequent und sukzessiv überall dort prioritär abgebaut werden, wo die Nutzbarkeit der Gehwege stark eingeschränkt ist.

Weiterhin sollte die Anzahl der Sitzmöglichkeiten, um sich auszuruhen, an geeigneten Stellen konsequent ausgeweitet werden. Dies trägt auch dem demographischen Wandel Rechnung.

## 5. Autoverkehre bündeln und Erreichbarkeiten sichern

Aufgrund der abnehmenden Bedeutung des Pkw-Verkehrs innerhalb der Kölner Bevölkerung und der gleichzeitig hohen Nutzungskonkurrenz im öffentlichen Straßenraums ist es unverzichtbar, dass Flächenanteile, die derzeit der Autonutzung vorbehalten sind, sukzessive anderen Verkehrsträgern zur Verfügung gestellt werden. Die Pkw-Ströme sollten daher mehr und mehr auf Hauptachsen konzentriert und die Quartiere somit entlastet werden. Hierfür wird aktuell ein sogenanntes „MIV-Grundnetz“ durch die Verwaltung unter einer breiten Beteiligung verschiedener Stakeholder, erarbeitet.

Eine deutliche Ausweitung des Carsharing-Angebots im öffentlichen Straßenraum kann dazu beitragen, die Pkw-Besitzquote der Kölner\*innen mittelfristig spürbar zu senken. Die dadurch freiwerdenden Flächen können dann anderen Nutzungen zugeführt und auch die Aufenthalts-

qualität des Straßenraums weiter erhöht werden.

Gleichzeitig sind die Erreichbarkeiten mit dem Pkw im Stadtgebiet sicherzustellen. Denn auch wenn viele Bürger\*innen mehr und mehr auf das Auto verzichten, so sind insbesondere der Wirtschaftsverkehr (z. B. Handwerkerschaft, Transport- und Lieferverkehre), aber auch mobilitätseingeschränkte Personen vielfach auf eine gute Erreichbarkeit mit Pkw und Lkw angewiesen.

Wichtig ist daher an dieser Stelle zu betonen, dass die allgemeine Abnahme der Autonutzung nicht nur allen anderen Verkehrsmitteln zu Gute kommt, sondern vor allem all denjenigen motorisierten Verkehren nutzt, die heute und auch morgen noch unvermeidlich sind.

### **Ausblick**

Während die in dieser Mitteilung dargestellten Ergebnisse bereits einen wertvollen Einblick in zentrale Aspekte des aktuellen Mobilitätsverhaltens der Kölnerinnen und Kölner geben, bieten die mit der Befragung gewonnenen Daten noch viele weitere Auswertungsmöglichkeiten, die eine enorme Bedeutung für verkehrsplanerische Fragestellungen haben. Dies betrifft viele weitere abgefragte Merkmale, die in dem Kurzbericht noch nicht präsentiert wurden, aber auch vertiefende Analysen hinsichtlich der räumlichen Ausprägung (Stadtbezirke) einzelner Merkmale sowie die kreuztabellarische Auswertung verschiedener Merkmale untereinander. Daher folgt im Herbst 2023 noch ein ausführlicher Abschlussbericht mit allen Erhebungsergebnissen.

Nachdem der beigefügte Kurzbericht zudem rein deskriptiv angelegt ist und die Interpretation der Ergebnisse ausschließlich im Mitteilungstext erfolgte, können im Abschlussbericht durch die breite Analyse aller erhobenen Daten gegebenenfalls auch vertiefende Erkenntnisse über die Zusammenhänge und Hintergründe der hier präsentierten Ergebnisse gewonnen und dargestellt werden.

### Anlage

Kurzbericht „Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten der Kölner Bevölkerung 2022“

**Gez. Egerer**