

Herr Follmer, infas Institut Bonn, stellte das Vorgehen bei der MiD-Erhebung 2017, die zentralen Mobilitätsparameter – Modal Split, Wegezwecke und Absolutwerte, die Pkw-Ausstattung und Carsharing in den Haushalten und die übliche Verkehrsmittelnutzung und Bewertung von ÖPNV- und Radverkehrsinfrastruktur vor.

Nähere Einzelheiten können der als **Anlage 2** beigefügten Präsentation entnommen werden.

Stv. Schmitt dankte für den interessanten Vortrag und erkundigte sich, ob es in Deutschland vergleichbare Regionen gebe, in denen der Modal Split zugunsten des ÖPNV ausfalle.

Herr Follmer antwortete, es gebe einige Kommunen (z.B. Münster), in denen der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege über 20 % liege (in Bonn liege der Wert bei 15 %). Diese Kommunen haben dann aber auch kontinuierlich über mehrere Jahre etwas für den Radverkehr getan. Ein spannendes Beispiel für den Regionalverkehr sei auch Hannover mit seinem dichten Stadtbahnnetz. Eine „Vorzeigekommune“ mit einem optimalen Modal Split gebe es aber nicht.

Stv. Schmitt wollte wissen, welchen Einfluss das E-Scooter-Leihgeschäft (Elektro-Tretroller) auf die Verkehrsaufteilung haben werde. Darüber hinaus bat er die Verwaltung, die in der Großen Anfrage gestellten Fragen noch einmal schriftlich zu Protokoll zu beantworten.

Herr Follmer stand dem E-Roller-Boom eher skeptisch gegenüber. Der Verkehrsraum sei knapp. Bei 20 % Fußgängern erhöhen unterschiedliche Geschwindigkeiten die Verletzungsgefahr. Er sei der Auffassung, dass ein guter Bahnhof, ein gutes ÖPNV-Angebot sowie Rad- und Fußverkehr zur traditionellen, aber auch vorrangig zu bevorzugenden Nahmobilität gehören.

Stv. Rosendahl fragte nach der erwähnten Tagesbevölkerung. Sei es richtig, dass sich diese Zahl aus der Bevölkerung von Bonn (rd. 330.000) und 130.000 Einpendlern zusammensetze, ohne Abzug der Auspendler? Darüber hinaus komme ihm die Tagesstrecke/Person in Bonn mit rd. 40 km sehr hoch vor, vor allem, wenn man berücksichtige, dass darin auch Kinder und Rentner enthalten seien.

Herr Follmer bestätigte die Zahl der Tagesbevölkerung. Darin enthalten seien auch die täglichen Einkäufer und Theatergänger. Die Tagesstrecke/Person sei so hoch, weil darin auch eine relativ kleine Gruppe enthalten sei, die weite Wege außerhalb von Bonn zurücklege. Dies könnte z.B. auch ein Flug nach München sein. Es sei also nicht nur der reine Bewohnerverkehr.

Stv. Moll bemerkte, Herr Follmer habe die erhobenen Zahlen für Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis den für Deutschland ermittelten Zahlen gegenübergestellt. Vor dem Hintergrund der Klimaschutzthematik würde ihn auch interessieren, wie die erhobenen Zahlen im Kontext mit Europa zu sehen seien.

Herr Follmer äußerte, nach den aktuellen Zahlen des Umweltbundesamtes werden in Deutschland eine knappe Milliarde Tonnen CO²-Emissionen pro Jahr ausgestoßen. Der Verkehr mache in etwa ein Fünftel aus. Man könne zwar auf den europäischen Kontext schauen, aber eigentlich müsse jeder vor seiner Haustür anfangen und seinen eigenen kleinen Beitrag leisten. Kopenhagen versuche z.B. seinen Radverkehrsanteil auf 50 % auszubauen. Andere Städte seien wiederum durch einen hohen Automobilanteil geprägt. Nach seiner Überzeugung werde man in Stadtgrößen ab Bonn aufwärts auf Dauer nicht um regelnde Eingriffe in den Autoverkehr herumkommen, zumindest dort, wo es z.B. durch guten ÖPNV eine Alternative gebe.

AM Lemm verwies auf die Folie 13 der Präsentation. Dort seien die Anteile Modal Split und die

Wegeanteile pro Person und Tag und die Unterwegszeit pro Person dargestellt. Er erkundigte sich, warum hier keine Aufteilung auf die einzelnen Verkehrsträger vorgenommen worden sei. Zweitens wollte er wissen, ob das Flugzeug bei den Erhebungen ebenfalls eine Rolle gespielt habe.

Herr Follmer antwortete, es gebe auch eine Aufteilung auf die Verkehrsträger und eine ganze Reihe weiterer Auswertungen, die aber den heutigen zeitlichen Rahmen sprengen würden. In den Bericht der Stadt Bonn könne er aber gerne die Aufteilung mit aufnehmen. Flugzeug- und auch Schiffsverkehr seien in den ÖV-Zahlen – im Bericht grün dargestellt – mitberücksichtigt.

AM Kivelip fragte nach, ob die Gesamtuntersuchung auch eine Differenzierung nach Altersklassen beinhalte.

Herr Follmer bestätigte dies. In der Gesamtauswertung sei auch eine Aufteilung nach Altersgruppen vorgenommen worden.

Abg. Döhl äußerte, in der Planung müssten alle Verkehrsmittel auf den Maximalbedarf ausgelegt sein. Insofern seien auch die Spitzenwerte interessant. Er wollte wissen, ob es dabei größere saisonale Unterschiede gebe.

Herr Follmer antwortete, es gebe im Jahresverlauf schon gewisse Unterschiede, die durchschnittliche Anzahl der Wege, die jede Person täglich zurücklege, bleibe aber relativ gleich.

Stv. Dr. Redeker bat um Erläuterung, warum der heute dargestellte Modal Split für Bonn im Jahre 2008 von den in der Stellungnahme der Verwaltung zur Großen Anfrage (handschriftlich S. 4 der Einladung) genannten Prozentsätzen abweiche. Zusätzlich bat er darum, die umfangreicheren regionalen Gesamtauswertungen zur Verfügung zu stellen.

Herr Follmer erklärte, infas habe im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr nach der Zensuskorrektur in 2019 eine Harmonisierung der Zeitreihen 2002 und 2008 vorgenommen. Danach habe Bonn in 2008 rd. 5 % weniger Einwohner. Darüber hinaus gebe es jetzt – anders als in 2008 – genauere Zahlen zur Pkw-Ausstattung in den Haushalten. Beides sei im Rahmen der Harmonisierung berücksichtigt worden. Die regionalen Zahlen seien erst ganz aktuell in der letzten Woche angepasst worden, so dass es zu den kleinen Abweichungen gegenüber den Zahlen in der Stellungnahme der Verwaltung komme. Das werde im Bericht auch noch einmal ganz ausführlich erläutert.

Stv. Reinsberg nahm Bezug auf Folie 10, aus der hervorgehe, dass relativ viele Personen das Auto in der Freizeit nutzen. Sie interessierte sich für den Grund und ob es Alternativen gebe. Darüber hinaus habe sie die Erfahrung gemacht, dass viele junge Leute das Rad und ÖPNV nutzen, aber nach Familiengründung auf größere Autos, wie z.B. SUVs, umsteigen würden. Sie fragte nach, ob es Untersuchungen gebe, wie sich das Mobilitätsverhalten von Jugendlichen mit fortschreitendem Alter entwickelt.

Herr Follmer informierte, in den Städten gebe es zwar auch autofreie Familien mit leicht steigender Tendenz, es sei aber nach wie vor auch in Städten wie Berlin so, dass der Anteil der Familien ohne Auto sehr klein sei. In der Erhebung sei auch untersucht worden, wie sich das Mobilitätsverhalten der Jugendlichen von 2002 in 2017 verändert habe. Es sei festgestellt worden, dass sie spätestens, wenn sie in die Familienphase kommen und es ihnen wirtschaftlich bessergehe, auch das Auto mehr nutzen. Der Freizeitbereich sei zweigeteilt. Es gebe einen relativ hohen Fußwegeanteil (Spaziergänge, kurze Wege), aber auch einen hohen Wegeanteil,

der mit dem Auto zurückgelegt werde. Bei Letzterem handele es sich meist um dezentrale Ziele, die mit dem Rad oder dem ÖPNV nicht gut zu erreichen seien.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, bedankte sich Stv. Beu, Vorsitzender des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz, bei Herrn Follmer für den Vortrag und die Beantwortung der Fragen.

Abg. Steiner, Vorsitzender des Ausschusses für Planung und Verkehr, stellte abschließend fest, das Gesamtzahlenwerk werde in das Kreistagsinformationssystem eingestellt, sobald es zur Verfügung stehe.