



Mobilität in Deutschland – MiD

Regionalbericht

Bundesstadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis

eine Studie des:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

durchgeführt von:

infas

In Kooperation mit:



infas 360

Regionalbericht für



:rhein-sieg-kreis





Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

eine Studie des:

Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur



vorgelegt von:

infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH
Friedrich-Wilhelm-Straße 18
53113 Bonn



in Kooperation mit:

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V.
Institut für Verkehrsforschung
Rutherfordstraße 2
12489 Berlin



IVT Research GmbH
M 4, 10
68161 Mannheim



infas 360 GmbH
Ollenhauerstraße 1
53113 Bonn



Regionalbericht für:

Bundesstadt Bonn
Berliner Platz 2
53103 Bonn



Rhein-Sieg-Kreis
Der Landrat
Kaiser-Wilhelm-Platz 1
53721 Siegburg

Projekt:

5552
Bonn, Oktober 2019
Version 1.0

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

Ermes, Bernd. Belz, Janina. Brand, Thorsten. Eggs, Johannes. Follmer, Robert. Gruschwitz, Dana. Kellerhoff, Jette. Pirsig, Tim. Roggendorf, Martina (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Bundesstadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin.

Kurzform:

infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)

Vorbemerkung

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat das infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH die Studie „Mobilität in Deutschland – MiD 2017“ durchgeführt. Die Umsetzung erfolgte in Kooperation mit dem Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR), der IVT Research GmbH sowie der infas 360 GmbH. Dabei konnte auf Ergebnisse und Erfahrungen aus den Erhebungen der Vorgängerstudien „Mobilität in Deutschland 2002“ und „Mobilität in Deutschland 2008“ aufgebaut werden, an denen infas ebenfalls mitgearbeitet hat.

Neben dem BMVI haben sich verschiedene regionale Auftraggeber mit eigenen Stichproben an der MiD 2017 beteiligt, um zuverlässige Daten zur Alltagsmobilität der Bürgerinnen und Bürger ihrer Region zu erhalten. In der Region Bonn/Rhein-Sieg haben im Rahmen der Studie 6.308 Personen in 3.057 Haushalten Informationen zu ihrem Mobilitätsverhalten gegeben. Davon entfallen 2.766 Personen in 1.355 Haushalten auf das Gebiet Bonns und 3.542 Personen in 1.702 Haushalten auf das Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises. Die Befragung erfolgte zwischen Mai 2016 und September 2017.

Der vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse vor und gliedert sich in drei Hauptabschnitte:

- Zunächst wird kurz die Datengrundlage erläutert.
- Danach werden die grundsätzlichen Ergebnisse zur Verkehrsmittelnutzung der Einwohnerinnen und Einwohner von Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis ausführlich beschrieben.
- Im Anschluss werden ausgewählte Themenbereiche vertieft. So werden die Nutzer, aber auch die Potenziale der öffentlichen Verkehrsmittel und des Radverkehrs genauer betrachtet. Darüber hinaus werden die Befragungsergebnisse für Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis in einem eigenen Tabellenband dokumentiert. Dieser enthält eine Grundausswertung aller Merkmale sowohl für die Untersuchungsregionen insgesamt als auch für einzelne Analysegruppen.

Zusätzlich zum vorliegenden Bericht wurden ein bundesweiter Ergebnisbericht, ein Methodenbericht, ein Tabellenband und ein Datennutzerhandbuch zusammengestellt. Vor allem der Methodenbericht enthält eine detaillierte Darstellung des MiD-Erhebungskonzepts. Dort können bei Bedarf Details nachgeschlagen werden. Daher sind die methodischen Erläuterungen im vorliegenden Regionalbericht knapp gehalten. Weitere Projektinformationen sind auf den Internetseiten der Studie unter www.mobilitaet-in-deutschland.de verfügbar.

infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH

Ergebnistelegramm

Wie mobil sind die Einwohnerinnen und Einwohner von Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis?

Mit einem Anteil von 89 Prozent in Bonn und 84 Prozent im Rhein-Sieg-Kreis ist die absolute Mehrheit an einem durchschnittlichen Tag mindestens für einen kurzen Weg außer Haus. Im Durchschnitt absolvieren alle Einwohnerinnen und Einwohner von Bonn täglich 3,4 Wege mit insgesamt 40 Kilometern in 94 Minuten. Die Einwohnerinnen und Einwohner des Rhein-Sieg-Kreises absolvieren 3,1 Wege mit insgesamt ebenfalls 40 Kilometern in 77 Minuten.

Welche Verkehrsmittel nutzen sie auf ihren Wegen?

An einem durchschnittlichen Tag wird die Mehrheit der Wege im motorisierten Individualverkehr (MIV), also in der Regel mit dem Auto, zurückgelegt (41 Prozent in Bonn und 62 Prozent im Rhein-Sieg-Kreis). Wege von Mitfahrerinnen oder Mitfahrern machen davon in Bonn etwas weniger als ein Drittel (29 Prozent) und im Rhein-Sieg-Kreis etwa ein Viertel (26 Prozent) aus. Im Vergleich zu Bonn, wo 28 Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner angeben, hauptsächlich zu Fuß zu gehen und 15 Prozent der Wege mit dem Fahrrad zu absolvieren, legen die Bewohnerinnen und Bewohner im Rhein-Sieg-Kreis mit 20 Prozent Fußwegen bzw. 8 Prozent Fahrradwegen seltener Strecken nicht motorisiert zurück. Für den nicht-motorisierten Individualverkehr (NMIV) ergibt sich damit ein Anteil von 43 Prozent in Bonn und 28 Prozent im Rhein-Sieg-Kreis. In Bonn entfällt ca. jeder sechste Weg auf die öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV), im Rhein-Sieg-Kreis nur jeder zehnte Weg. In Gemeinden mit ähnlicher Lage und Größe sind vergleichbare Anteile bei den öffentlichen Verkehrsmitteln und dem motorisierten Individualverkehr zu finden.

Wie groß ist der Anteil der Verkehrsmittel auf Basis der zurückgelegten Kilometer?

Werden anstelle der Wege die Personenkilometer als Basis herangezogen, verschiebt sich das Verhältnis der Verkehrsmittel deutlich. Der Anteil von MIV und ÖV steigt auf mehr als 91 Prozent der Personenkilometer in Bonn und 95 Prozent im Rhein-Sieg-Kreis. Zu Fuß oder mit dem Fahrrad werden lediglich rund 8 Prozent der Kilometer in Bonn absolviert, im Rhein-Sieg-Kreis sind es sogar nur 5 Prozent.

Aus welchen Anlässen werden Wege zurückgelegt?

Die meisten Wege werden im Rahmen der Berufsausübung oder Ausbildung absolviert, also von bzw. zur Arbeit und Bildungseinrichtung oder während der Arbeitszeit. Danach folgen Freizeitwege, Wege zum Einkaufen und für Erledigungen sowie zur Begleitung.

Wie ist die Bevölkerung von Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis mit Pkw, Fahrrädern und Zeitkarten für den ÖPNV ausgestattet?

Mehr als ein Viertel der Bevölkerung in Bonn nutzt im Laufe einer üblichen Woche ausschließlich das Auto (28 Prozent). Im Rhein-Sieg-Kreis sind es mit 47 Prozent fast die Hälfte der Bewohnerinnen und Bewohner. In diesem Zeitraum kombinieren weitere 16 Prozent in beiden Gebieten das Auto mit dem Fahrrad, während es in Bonn 9 Prozent und im Rhein-Sieg-Kreis 11 Prozent mit den Angeboten der öffentlichen Verkehrsmittel kombinieren. Der Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner, die ausschließlich öffentliche Verkehrsmittel, das Fahrrad oder die Kombination aus beiden nutzen, ist in Bonn mit 35 Prozent deutlich höher als im Rhein-Sieg-Kreis mit 14 Prozent. Einen geringen Anteil haben auch Personen, die sowohl Auto, öffentliche Verkehrsmittel als auch das Fahrrad im Laufe einer üblichen Woche nutzen (in Bonn 8 Prozent, im Rhein-Sieg-Kreis 5 Prozent), sowie Personen, die in diesem Zeitraum auf keines dieser Verkehrsmittel zurückgreifen (in Bonn 3 Prozent, im Rhein-Sieg-Kreis 7 Prozent).

Wie wird die Verkehrssituation in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis wahrgenommen?

Die Möglichkeit, Wege vor Ort ausschließlich zu Fuß zurückzulegen, wird mit einer Durchschnittsnote von 1,8 in Bonn und 2,0 im Rhein-Sieg-Kreis am besten bewertet. In Bonn belegt der ÖPNV mit einer Durchschnittsnote von 2,3 den zweiten Platz. Darauf folgt das Fahrrad mit 2,5. Schlusslicht ist die Verkehrssituation für das Auto, mit einer Gesamtnote von 2,7. Im Rhein-Sieg-Kreis belegt das Auto hingegen den zweiten Platz mit einer Durchschnittsnote von 2,3. Die Verkehrssituation für das Fahrrad wird hier mit einer 2,6 und für den ÖPNV mit 2,8 bewertet. Trotz der mäßigen Bewertung fahren die Bonnerinnen und Bonner sowie die Bewohnerinnen und Bewohner des Rhein-Sieg-Kreises von allen Verkehrsmitteln am liebsten mit dem Auto. In Bonn stimmen der Aussage „Ich fahre im Alltag gerne mit dem Auto“ 55 Prozent zu und im Rhein-Sieg-Kreis sogar 74 Prozent.

Ein durchschnittlicher Tag in der Stadt Bonn

89 % der Bevölkerung unterwegs



pro Person:

3,4 Wege mit insgesamt **40 km** in **94 Min.**

41 % der Wege im Auto

33 % Arbeits-, Dienst- und Ausbildungswege

Verfügbare Verkehrsmittel

66 % haben ein Auto 



80 % haben ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec

38 % nutzen Zeitkarten für Busse und Bahnen 

Wöchentliche Mobilitätsroutinen

28 % nur mit dem Auto

33 % kombinieren Auto mit ÖV oder Fahrrad

Noten für die Verkehrssituation in der Stadt Bonn

2 für Fußwege

2- für Fahrrad und ÖV

3+ für das Auto

Ein durchschnittlicher Tag im Rhein-Sieg-Kreis

84 % der Bevölkerung unterwegs



pro Person:

3,1 Wege mit insgesamt **40 km** in **77 Min.**

62 % der Wege im Auto

35 % Arbeits-, Dienst- und Ausbildungswege

Verfügbare Verkehrsmittel

83 % haben ein Auto 



74 % haben ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec

22 % nutzen Zeitkarten für Busse und Bahnen 

Wöchentliche Mobilitätsroutinen

47 % nur mit dem Auto

32 % kombinieren Auto mit ÖV oder Fahrrad

Noten für die Verkehrssituation im Rhein-Sieg-Kreis

2 für Fußwege

2- für das Auto

3+ für Fahrrad

3 ÖV

Inhaltsverzeichnis

1	Datengrundlage – Konzept der MiD 2017 und Anwendung in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis	15
1.1	Stichprobenverfahren	15
1.2	Erhebungsdesign	16
1.3	Befragungsinhalte.....	18
2	Bonn und Rhein-Sieg-Kreis – Region, Gebiet und Einwohner	21
3	Mobilitätsvoraussetzungen – Ausstattung mit Pkw, Fahrrädern und ÖPNV-Fahrkarten.....	25
3.1	Pkw in den Haushalten	25
3.2	Ausstattung mit Fahrrädern, Pedelecs und Elektrofahrrädern.....	27
3.3	Genutzte ÖPNV-Fahrkarten.....	29
4	Mobilität in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis – zentrale Kennwerte	33
4.1	Mobilitätsquote, Unterwegszeiten, Tagesstrecken und Wegezahlen	33
4.2	Wegelängen und Wededauern	35
4.3	Hauptverkehrsmittel (Modal Split)	39
4.4	Verkehrsmittelkombinationen (Intermodalität).....	44
4.5	Wege Zwecke	45
4.6	Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens.....	47
5	Verkehrsmittelwahl im Alltag – übliche Nutzung und Kombinationen	49
5.1	Übliche Nutzung des Autos.....	49
5.2	Übliche ÖPNV-Nutzung	50
5.3	Übliche Nutzung des Fahrrads	51
5.4	Unterwegs zu Fuß.....	52
5.5	Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf	53
5.6	Nutzung mobiler Endgeräte für Mobilitätsdienstleistungen	58
5.7	Übliche Verkehrsmittel für Einkäufe und Online-Einkäufe	58
6	Bewertung der Verkehrssituation – Zufriedenheit und Alltagseinstellungen	61
7	Radverkehr in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis	65
7.1	Fahrradverfügbarkeit	65
7.2	Übliche Fahrradnutzung.....	66
7.3	Verkehrssituation, Fahrradstellplätze und Einstellungen zum Radfahren	70
7.4	Anlässe, Entfernungen und Dauern von Wegen per Rad.....	75
8	Kundenstruktur und Kundenpotenziale im ÖPNV	81
8.1	Anlässe, Entfernungen und Dauern von ÖV-Wegen.....	81
8.2	Übliche Nutzung von Bussen und Bahnen	82
8.3	Bewertung der Verkehrssituation und Einstellungen zum ÖPNV	85
8.4	Mögliche Potenziale im ÖPNV.....	87
9	Nahmobilität	93
9.1	Was ist überhaupt „Nahmobilität“?	93
9.2	Größenordnung und wichtige Parameter	94
9.3	Was tun in der Nahmobilität?	98
10	Eine kurze Bilanz	99

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Ablauf der Erhebung.....	17
Abbildung 2	Verteilung der Befragten nach Erhebungsform.....	17
Abbildung 3	Befragungsinhalte.....	19
Abbildung 4	Räumliche Unterteilung – Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis.....	21
Abbildung 5	Haushaltsstruktur.....	22
Abbildung 6	Ökonomischer Status der Haushalte.....	23
Abbildung 7	Tätigkeit der Einwohnerinnen und Einwohner	24
Abbildung 8	Autobesitz in den Haushalten.....	25
Abbildung 9	Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes	28
Abbildung 10	Fahrradsicherung zu Hause.....	29
Abbildung 11	Genutzte ÖPNV-Fahrkarten.....	30
Abbildung 12	Mobilitätskennwerte im regionalen Vergleich.....	34
Abbildung 13	Mobilitätskennwerte nach Wochentagen.....	35
Abbildung 14	Wegelänge nach Zweck und Hauptverkehrsmittel	38
Abbildung 15	Wegedauer nach Zweck und Hauptverkehrsmittel.....	38
Abbildung 16	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split)	40
Abbildung 17	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach Teilregionen.....	41
Abbildung 18	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) im Jahresvergleich.....	42
Abbildung 19	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach ökonomischem Status und Tätigkeit in der Stadt Bonn.....	43
Abbildung 20	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach ökonomischem Status und Tätigkeit im Rhein-Sieg-Kreis	44
Abbildung 21	Wege Zwecke im Regionalvergleich I	46
Abbildung 22	Wege Zwecke im Regionalvergleich II	46
Abbildung 23	Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens in der Stadt Bonn	48
Abbildung 24	Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens im Rhein-Sieg-Kreis.....	48
Abbildung 25	Übliche Nutzung des Autos.....	50
Abbildung 26	Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs	51
Abbildung 27	Übliche Nutzung des Fahrrads	52
Abbildung 28	Übliche Häufigkeit von ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wegen.....	53
Abbildung 29	Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf (Multimodalität)	55
Abbildung 30	Nutzung von mobilen Mobilitätsinformationen und -diensten.....	58
Abbildung 31	Übliche Verkehrsmittelwahl bei Einkaufs- und Versorgungswegen in der Stadt Bonn	59
Abbildung 32	Übliche Verkehrsmittelwahl bei Einkaufs- und Versorgungswegen im Rhein-Sieg-Kreis	60
Abbildung 33	Übliche Nutzungshäufigkeit Online-Shopping.....	60
Abbildung 34	Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort.....	61
Abbildung 35	Einstellung zur Verkehrsmittelnutzung im Alltag.....	63
Abbildung 36	Fahrradbesitz nach ökonomischem Status des Haushalts und Tätigkeit in der Stadt Bonn.....	67
Abbildung 37	Fahrradbesitz nach ökonomischem Status des Haushalts und Tätigkeit im Rhein-Sieg-Kreis	67
Abbildung 38	Übliche Nutzung des Fahrrads nach Geschlecht und Altersgruppen in der Stadt Bonn.....	68
Abbildung 39	Übliche Nutzung des Fahrrads nach Geschlecht und Altersgruppen im Rhein-Sieg-Kreis.....	68
Abbildung 40	Übliche Nutzung des Fahrrads nach ökonomischem Status des Haushalts I.....	70
Abbildung 41	Übliche Nutzung des Fahrrads nach ökonomischem Status des Haushalts II.....	70
Abbildung 42	Bewertung der Verkehrssituation für das Fahrrad nach Regionen	71
Abbildung 43	Einstellung zur Nutzung des Fahrrads im Alltag nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit in der Stadt Bonn.....	72

Abbildung 44	Einstellung zur Nutzung des Fahrrads im Alltag nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit im Rhein-Sieg-Kreis	72
Abbildung 45	Einstellung zur Nutzung des Fahrrads im Alltag nach ökonomischem Status I	73
Abbildung 46	Einstellung zur Nutzung des Fahrrads im Alltag nach ökonomischem Status II	73
Abbildung 47	Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit in der Stadt Bonn	74
Abbildung 48	Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit im Rhein-Sieg-Kreis	74
Abbildung 49	Fahrradsicherung zu Hause nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit in der Stadt Bonn	75
Abbildung 50	Fahrradsicherung zu Hause nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit im Rhein-Sieg-Kreis	76
Abbildung 51	Hauptverkehrsmittel nach Wegezweck in der Stadt Bonn	76
Abbildung 52	Hauptverkehrsmittel nach Wegezweck im Rhein-Sieg-Kreis	77
Abbildung 53	Wegedauer nach Hauptverkehrsmittel in der Stadt Bonn	78
Abbildung 54	Wegedauer nach Hauptverkehrsmittel im Rhein-Sieg-Kreis	78
Abbildung 55	Wegelängen nach Hauptverkehrsmittel in der Stadt Bonn	80
Abbildung 56	Wegelängen nach Hauptverkehrsmittel im Rhein-Sieg-Kreis	80
Abbildung 57	Übliche Nutzung des ÖPNV nach Geschlecht und Tätigkeit in der Stadt Bonn	83
Abbildung 58	Übliche Nutzung des ÖPNV nach Geschlecht und Tätigkeit im Rhein-Sieg-Kreis	83
Abbildung 59	ÖPNV-Anbindung im Vergleich	85
Abbildung 60	Übliche Nutzung des ÖPNV nach ÖPNV-Anbindungsqualität I	86
Abbildung 61	Übliche Nutzung des ÖPNV nach ÖPNV-Anbindungsqualität II	86
Abbildung 62	ÖPNV-Potenzialgruppen	87
Abbildung 63	Bewertung der Verkehrssituation für den ÖPNV nach ökonomischen Status und Alter in der Stadt Bonn	88
Abbildung 64	Bewertung der Verkehrssituation für den ÖPNV nach ökonomischen Status und Alter im Rhein-Sieg-Kreis	89
Abbildung 65	Bewertung der Verkehrssituation für den ÖPNV nach Nutzungshäufigkeit I	89
Abbildung 66	Bewertung der Verkehrssituation für den ÖPNV nach Nutzungshäufigkeit II	89
Abbildung 67	Einstellungen zur Nutzung des ÖPNV im Alltag nach Regionen	90
Abbildung 68	Einstellungen zur Nutzung des ÖPNV im Alltag nach Nutzungshäufigkeit I	90
Abbildung 69	Einstellungen zur Nutzung des ÖPNV im Alltag nach Nutzungshäufigkeit II	90
Abbildung 70	Tagesstrecke nach Stadtregionen	94
Abbildung 71	Nahversorgungsqualität in den Stadtregionen	95
Abbildung 72	Tagesstrecke nach verhaltenshomogenen Gruppen	96

Für eine bessere Lesbarkeit werden in den Abbildungen lediglich Anteile von mindestens 3 Prozent beschriftet.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Autobesitz nach Haushaltstyp und ökonomischem Status	26
Tabelle 2	Fahrrad-, Elektrofahrrad- oder Pedelecbesitz	27
Tabelle 3	Genutzte ÖPNV-Fahrkarten nach Geschlecht und Altersgruppen	31
Tabelle 4	Wegelänge und -dauer nach Geschlecht und Altersgruppen	39
Tabelle 5	Hochgerechnete Werte und mittlere Wegelängen nach Hauptverkehrsmittel und Wegezweck	43
Tabelle 6	Multimodale Personen nach Geschlecht, Altersgruppen und ökonomischem Status	56
Tabelle 7	Monomodale Personen nach Geschlecht, Altersgruppen und ökonomischem Status	57
Tabelle 8	Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort	62
Tabelle 9	Einstellung zur Verkehrsmittelnutzung im Alltag	64
Tabelle 10	ÖPNV-Kundensegmente	91
Tabelle 11	Übersicht zu ausgewählten Merkmalen der ÖPNV-Kundensegmente	91
Tabelle 12	Wegelängen nach Nahversorgungsqualität am Wohnort und Regionen	97

1 Datengrundlage – Konzept der MiD 2017 und Anwendung in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis

Die Auswertungen im vorliegenden Bericht beruhen auf der Erhebung „Mobilität in Deutschland – MiD 2017“. Die MiD wird als Leitstudie zum Alltagsverkehr in Deutschland vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beauftragt. Sie wurde im Jahr 2017, nach 2002 und 2008, zum dritten Mal durchgeführt. Ziel der Erhebung ist es, die Alltagsmobilität der Bürgerinnen und Bürger zusammen mit grundlegenden Merkmalen der Haushalte und Personen zu erfassen. Neben Ergebnissen für das gesamte Bundesgebiet können Kennzahlen für Bundesländer und Gebietstypen abgeleitet werden.

Da auf allen administrativen Ebenen zuverlässige Daten für die Verkehrsplanung benötigt werden, eröffnete das BMVI regionalen öffentlichen Institutionen die Möglichkeit, zusätzliche Regionalstichproben zu beauftragen. Diese erlauben detailliertere Analysen zum Verkehrsgeschehen sowie zur Ausstattung der Haushalte mit Verkehrsmitteln für diese Regionen.

Letztlich haben sich rund 60 Institutionen an der MiD 2017 beteiligt. Neben Bundesländern und Verkehrsverbünden gehören Städte und Landkreise dazu.

Befragte in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis

Die Stadt Bonn und der Rhein-Sieg-Kreis haben mit einer Regionalstichprobe an der MiD 2017 teilgenommen. Insgesamt wurden in der Untersuchungsregion 6.308 Personen aus 3.057 Haushalten befragt und dabei 19.310 Wege erfasst.

Auf dieser Datenbasis werden im vorliegenden Bericht die Alltagsmobilität der Bürgerinnen und Bürger in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis beschrieben und ausgewählte Themen vertieft. Dabei werden außerdem verschiedene regionale Differenzierungen in der Analyse berücksichtigt.

Zur Ermittlung zentraler Mobilitätskennzahlen nutzt die MiD das sogenannte Bewohnerkonzept. Dabei wird die Mobilität der Einwohnerinnen und Einwohner einer Region erhoben und analysiert. Um auch Pendelbeziehungen und daraus resultierende verkehrliche Verflechtungen einzubeziehen, die vor allem zwischen zentralen Städten und ihrem Umland bestehen, werden die Untersuchungsregionen entsprechend groß angelegt. Die Basisauswertungen der MiD zum Alltagsverkehr beruhen auf der Auswertung der erfassten Wege der Einwohnerinnen und Einwohner der betrachteten Region. Der Verkehr, der von Besucherinnen und Besuchern in der Region verursacht wird, bleibt dabei unberücksichtigt.

Im Folgenden werden zunächst die Stichprobe, das Erhebungsdesign und die Befragungsinhalte erläutert. Neben dieser Kurzdarstellung liegen auch ein ausführlicher Methodenbericht sowie ein Nutzerhandbuch für die MiD 2017 vor. Zusammen mit dem Ergebnisbericht für die Bundesrepublik sind diese auf der Projektseite unter www.mobilitaet-in-deutschland.de zu finden.

1.1 Stichprobenverfahren

Die MiD 2017 stützt sich auf eine bundesweite Basisstichprobe mit 30.000 Haushalten aus dem Auftrag des BMVI. Zusätzlich wurden Regionalstichproben mit einem Gesamtumfang von 106.650 Haushalten von regionalen Auftraggebern finanziert. Bei der Erhebung wurden diese Vorgaben um rund 15 Prozent übertroffen und 316.361 Personen in 156.420 Haushalten befragt, die von 960.619 Wegen berichteten.

Wie bereits in den MiD 2002 und 2008 umfasst die Grundgesamtheit der aktuellen MiD die deutschsprachige Wohnbevölkerung in Deutschland im Alter ab 0 Jahren.

Die Stichprobe wurde in einem sogenannten Triple-Frame-Ansatz gezogen. Als Auswahlrahmen (Frames) dienten die drei Grundlagen Melderegister, Festnetztelefonnummern und Mobilfunktelefonnummern.

Da die Melderegister in Deutschland auf der Gemeindeebene organisiert sind, erfolgte die Stichprobenziehung aus diesem Auswahlrahmen zweistufig: Im ersten Schritt wurden pro Bundesland mittels einer geschichteten Zufallsauswahl Gemeinden gezogen. Bei der Schichtung wurden Lage und Gemeindegröße kombiniert, um die räumliche und siedlungsstrukturelle Repräsentativität der Stichprobe zu gewährleisten. Die so ausgewählten Gemeinden wurden im zweiten Schritt jeweils um eine Zufallsstichprobe ihrer Einwohnerinnen und Einwohner gebeten. In den beiden zurückliegenden MiD-Erhebungen 2002 und 2008 wurde die Stichprobe ausschließlich aus den Melderegistern gewonnen.

In der MiD 2017 wurde dieser Auswahlrahmen durch den aller deutschen Festnetztelefonnummern sowie den aller deutschen Mobilfunktelefonnummern ergänzt. Die beiden letztgenannten Frames bestehen aus zufällig generierten Nummern (RDD, Random Digit Dialing), wobei auch Telefonnummern aus nicht öffentlich zugänglichen Verzeichnissen berücksichtigt wurden. Die Stichprobenziehung aus diesen beiden Auswahlrahmen erfolgte jeweils einstufig, also ohne zusätzliche Vorauswahl von Gemeinden.

In der bundesweiten Basisstichprobe des BMVI wurden alle drei Auswahlrahmen kombiniert. Dabei wurde darauf geachtet, mindestens 20.000 Haushalte aus dem Auswahlrahmen Melderegister, 7.000 Haushalte aus dem Auswahlrahmen Festnetztelefonnummern und 3.000 Haushalte aus dem Auswahlrahmen Mobilfunktelefonnummern zu befragen.

Die Regionalstichproben für Städte wurden nach Möglichkeit aus dem Melderegister gezogen, während für Landkreise oder andere Gebiete mit zahlreichen Gemeinden Stichproben aus der regionalen Gesamtheit der Festnetztelefonnummern gewonnen wurden. Zusätzliche Stichproben aus Mobilfunktelefonnummern gab es hier nicht, da diese nicht im Vorfeld einer Region zugeordnet werden können. Die Kombination der drei Auswahlrahmen erlaubte eine optimale Abdeckung der Regionen und deren Einwohnerinnen und Einwohner. Die Aufstocker-Stichprobe für Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis wurde aus dem Melderegister der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises gezogen.

1.2 Erhebungsdesign

Die Datenerhebung erstreckte sich von Mai 2016 bis September 2017. Die Haushalte der Stichprobe wurden nahezu gleich verteilt über alle Tage innerhalb des Erhebungszeitraums befragt. Der Einsatz erfolgte stichtagsorientiert. Die Erhebung fand in zwei Phasen statt:

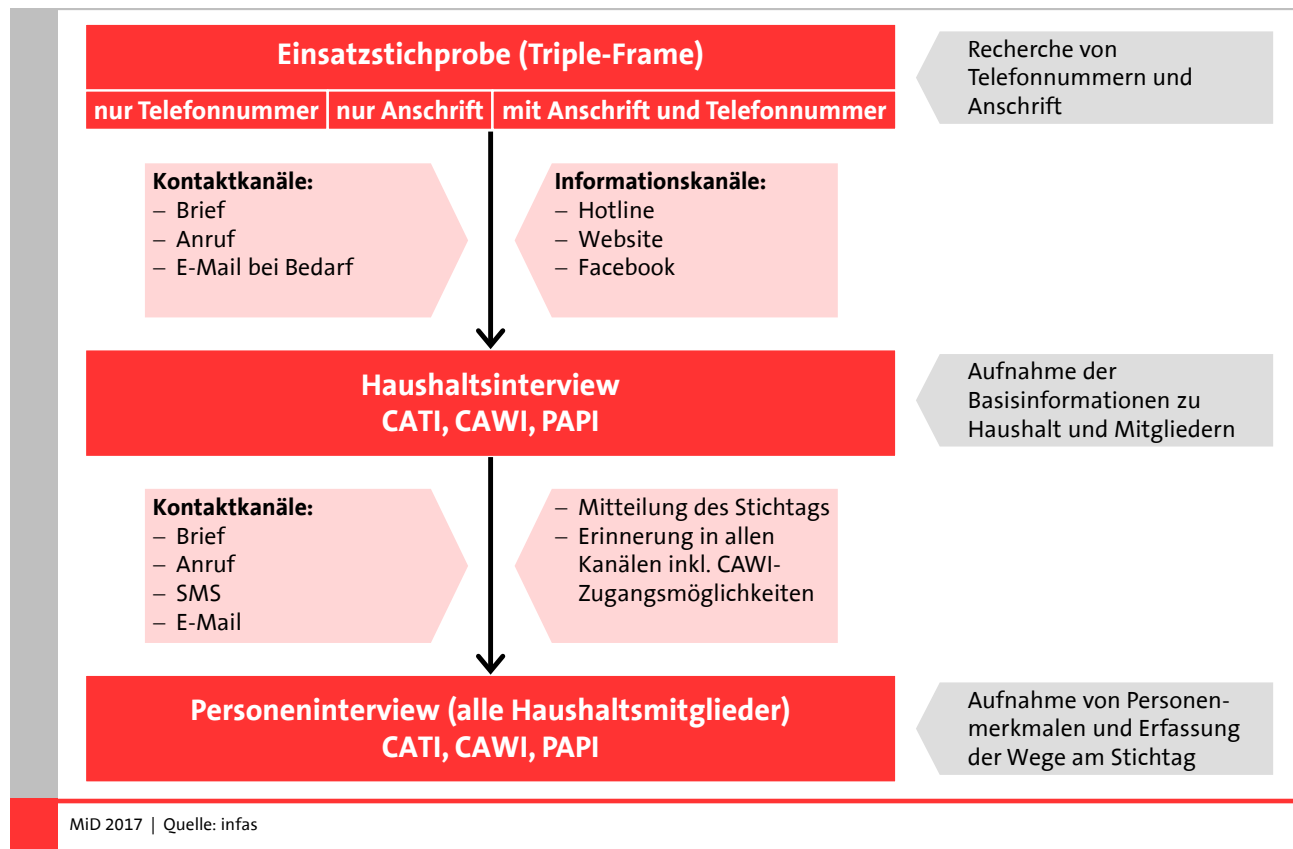
- In der ersten Phase wurde eine Haushaltsbefragung durchgeführt, bei der die Haushaltszusammensetzung, die vorhandenen Verkehrsmittel im Haushalt und einige weitere Merkmale Gegenstand waren.
- In der zweiten Phase wurden alle Haushaltsmitglieder einzeln zu persönlichen Merkmalen, zur Alltagsmobilität und zu ihren Wegen an einem vorgegebenen Stichtag befragt.

Bei der Erhebung kamen drei Methoden zum Einsatz:

- telefonische Interviews (CATI: *computer assisted telephone interview*)
- webbasierte Fragebögen (CAWI: *computer assisted web interview*)
- klassische Papierfragebögen (PAPI: *paper and pencil interview*)

Die Haushalte konnten frei zwischen diesen drei Methoden wählen. Bei Bedarf konnten die Methoden auch zwischen der ersten Stufe (dem Haushaltsinterview) und der zweiten Stufe (dem Personeninterview) gewechselt werden. Dieser sogenannte Mixed-Mode-Ansatz erleichtert die Teilnahme für die ausgewählten Haushalte und begrenzt gleichzeitig die Erhebungskosten. Der Ablauf der Erhebung ist in **Abbildung 1** dargestellt. Die entsprechenden Fallzahlen und die Verteilung auf die Erhebungsmodi in Bonn und im Rhein-Sieg-Kreis zeigt **Abbildung 2**.

Um die Haushalte vorab gut über die Studie zu informieren und zur Teilnahme zu motivieren, wurde ein umfassendes Kommunikationskonzept entwickelt. Zunächst wurden die Kontaktdaten der ausgewählten Haushalte, soweit möglich, vervollständigt. Dazu wurden öffentlich zugängliche Register wie Telefonbücher verwendet. Für Haushalte aus den Melderegistern wurde, wenn vorhanden, eine Telefonnummer und für Haushalte aus den Telefonstichproben, wenn vorhanden, eine Postanschrift ergänzt. Die Informations- und

Abbildung 1 Ablauf der Erhebung**Abbildung 2** Verteilung der Befragten nach Erhebungsform

Kontaktierungskanäle sind ebenfalls in Abbildung 1 dargestellt.

Beim Haushaltsinterview sollten nicht nur die soziodemografischen Angaben und die Verkehrsmittelausstattung erhoben, sondern auch der Haushalt für das spätere Personeninterview gewonnen werden. Die teilnahmebereiten Haushalte erhielten per Post oder E-Mail für jedes Haushaltsmitglied ein individuelles Wegeblatt für den vorgegebenen Stichtag. Darüber hinaus wurde jeder Haushalt einen Tag vor dem Stichtag an das Aufzeichnen der Wege erinnert (telefonisch, per SMS oder per E-Mail).

Das eigentliche Personeninterview fand für alle Haushaltsmitglieder unmittelbar nach dem Stichtag statt, maximal nach zwei Wochen. Soweit möglich, sollte jede Person selbst befragt werden. Ausnahmen bildeten Kinder unter zehn Jahren. Für Haushaltsmitglieder ab zehn Jahren konnten andere Personen stellvertretend interviewt werden, falls die eigentlich zu befragende Person in den nächsten Wochen nicht erreichbar oder unter 14 Jahren alt war. Das Hauptziel war jedoch, innerhalb des 14-tägigen Zeitfensters nach dem Stichtag mit jedem Haushaltsmitglied ein Interview zu führen.

1.3 Befragungsinhalte

Abbildung 3 gibt einen Überblick über die verschiedenen Merkmalsebenen und Inhalte der Haushalts- und Personeninterviews in der MiD 2017. Grundsätzlich können allgemeine Angaben zu Haushalten und Autos (aus dem Haushaltsinterview) sowie Angaben zur Person, zu Reisen, zur Mobilität am festgelegten Stichtag, zu Wegen und Etappen (im Personeninterview) unterschieden werden.

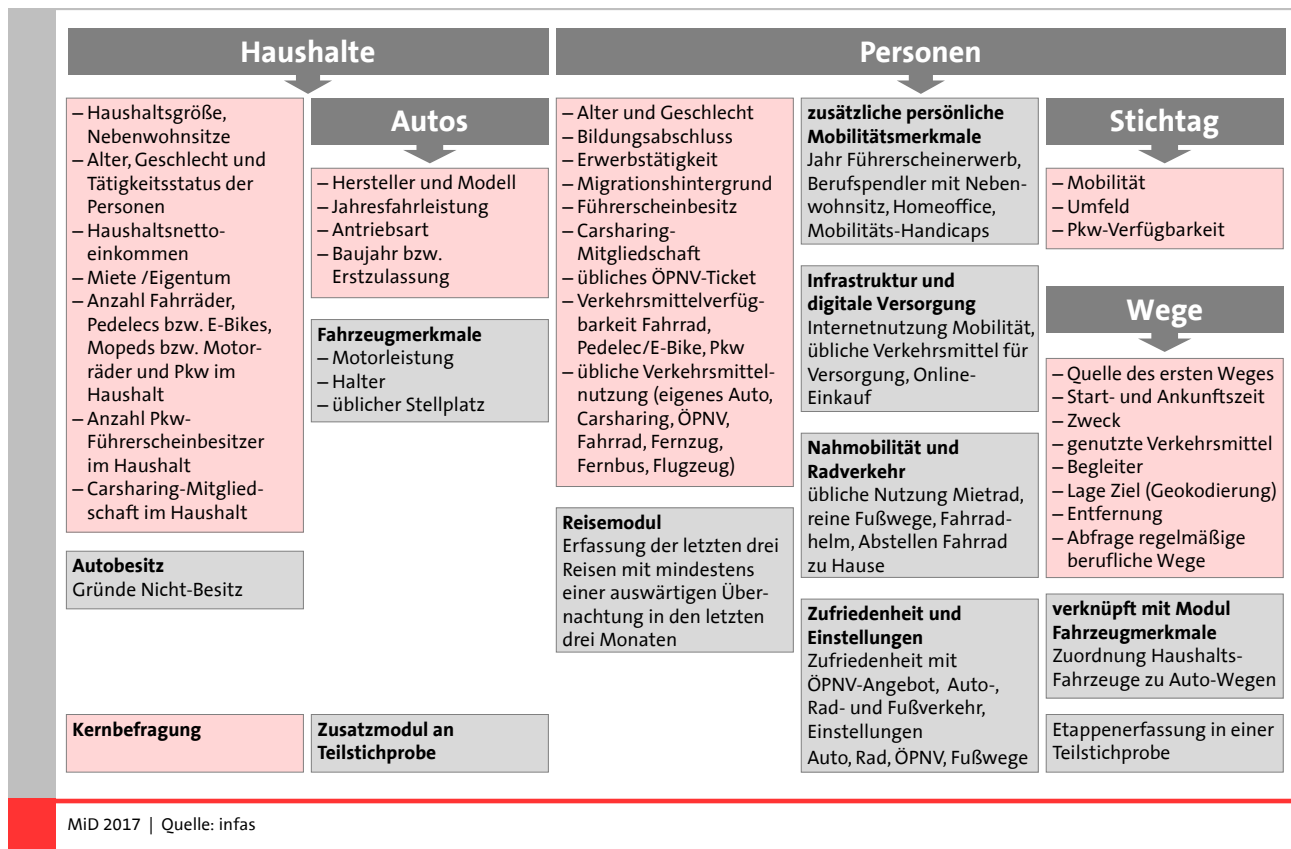
Das Kernstück des Personeninterviews bildet die Erfassung der Wege am Stichtag. Dabei wurden von bis zu zwölf Wegen detaillierte Angaben dokumentiert, unter anderem der Wegezweck, der Ausgangspunkt des Weges, die Lage des Ziels, die genutzten Verkehrsmittel, die Anzahl der begleitenden Personen und die Länge des zurückgelegten Weges.

Um Teilnehmerinnen und Teilnehmern, die im Rahmen ihrer Berufsausübung regelmäßig zahlreiche Wege absolvieren (z. B. Vertreter, Lieferanten, Busfahrer oder Postboten), das Ausfüllen des Fragebogens zu erleichtern, wurden deren Wege in einem speziellen Fragebogenmodul erhoben. Dieses liefert Ergebnisse zur berufsbedingten Mobilität an einem Tag (Hauptzweck, Entfernung, Anzahl der zurückgelegten Wege und überwiegend genutztes Verkehrsmittel). Auf diese Weise wurde einer Untererfassung dieses Teils des Wirtschaftsverkehrs im Rahmen der Stichtagserhebung vorgebeugt.

Um in der MiD 2017 neue Themen berücksichtigen zu können, ohne dabei die individuelle Befragungsdauer im Vergleich zu den Vorgängerstudien deutlich zu erhöhen, wurde das Befragungsprogramm in ein Kern- und ein Zusatzprogramm unterteilt. Die zentralen Fragen des Kernprogramms sind in der Abbildung 3 hellrot hinterlegt und wurden in jedem Interview erhoben. Die Inhalte des Zusatzprogramms sind in der Abbildung grau hinterlegt und wurden lediglich für Teilstichproben aus der telefonischen und webbasierten Erhebung erfasst. Die Papierfragebögen enthielten keine Fragen aus dem Zusatzprogramm.

Für die Basisstichprobe des Bundes galten folgende Regeln für das Zusatzbefragungsprogramm:

- Das Fahrzeugmodul wurde nach einem Zufallsprinzip in der Hälfte der Haushalte erhoben.

Abbildung 3 Befragungsinhalte

- Das Reisemodul wurde bei 10.000 Personen erhoben.
- Das Etappenmodul kam bei einem Teil der Bundes- sowie der Baden-Württemberg-Stichprobe zum Einsatz, für den es zusätzlich beauftragt wurde.
- Von den übrigen Modulen wurden jedem Haushalt zwei nach dem Zufallsprinzip zugewiesen.

Die Auftraggeber der regionalen Stichproben konnten zwei Module auf der Personenebene festlegen, die dann für alle von ihnen beauftragten Haushalte (mit Ausnahme der PAPI-Teilnehmerinnen und -Teilnehmer) erhoben wurden. Wurde keine Entscheidung übermittelt, wurden die Module analog zur Basisstichprobe zufällig verteilt.

Die Stadt Bonn und der Rhein-Sieg-Kreis haben die Module „Radverkehr“, „Kundenstruktur im ÖPNV“ und „Nahmobilität“ gewählt. Die entsprechenden Ergebnisse werden im Verlauf des Berichts an verschiedenen Stellen vorgestellt. Eine ausführliche Dokumentation enthält auch dazu der getrennt vorliegende Tabellenband.

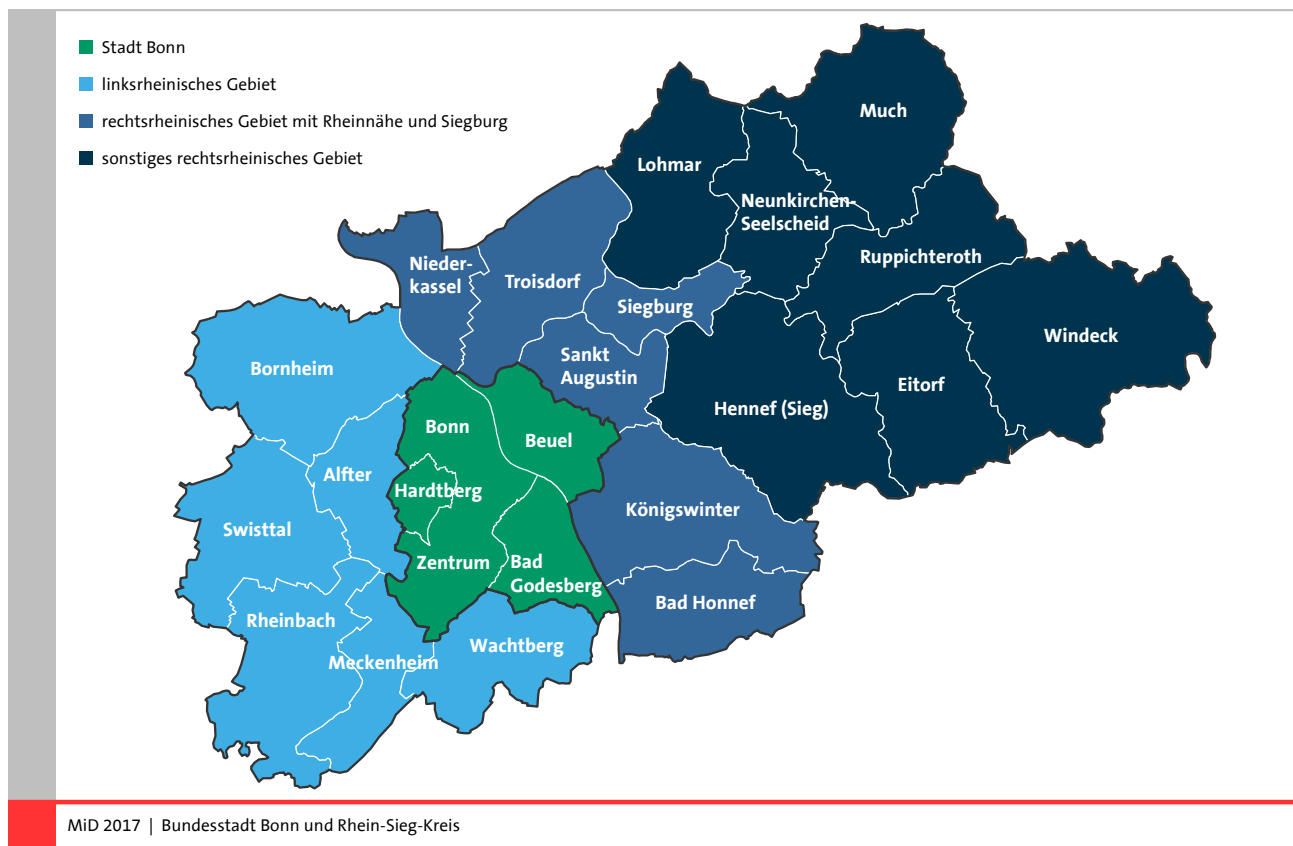
2 Bonn und Rhein-Sieg-Kreis – Region, Gebiet und Einwohner

Die Stadt Bonn zählt insgesamt 327.258 Einwohnerinnen und Einwohner und der Rhein-Sieg-Kreis 599.780 Einwohnerinnen und Einwohner (Bevölkerung der Gemeinden Nordrhein-Westfalens am 31. Dezember 2018 – Fortschreibung des Bevölkerungsstandes auf Basis des Zensus vom 9. Mai 2011. Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen, IT.NRW, abgerufen am 21. September 2018). Für die Auswertungen werden unterschiedliche Arten der regionalen Differenzierung herangezogen. Allgemein werden die Ergebnisse für Bonn sowie den Rhein-Sieg-Kreis dargestellt. In einer ersten regionalen Differenzierung wird zusätzlich zwischen Nordrhein-Westfalen, der Stadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis unterschieden. Darüber hinaus wird es an einigen Stellen im Bericht eine zweite regionale Differenzierung geben, in welcher die Ergebnisse innerhalb

der Stadt Bonn (Zentrum, Bad Godesberg, Beuel, Hardtberg) und innerhalb des Rhein-Sieg-Kreises (linksrheinisches Gebiet, rechtsrheinisches Gebiet in Rheinnähe mit Siegburg und übriges rechtsrheinisches Gebiet) dargestellt sind.

Im Folgenden werden die wichtigsten erhobenen Personen- und Haushaltsdaten für Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis vorgestellt.

Abbildung 4 Räumliche Unterteilung – Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis



Stadt-Umland-Zusammenhang in der Haushaltsstruktur

Die Haushaltsstruktur unterscheidet sich zwischen Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis leicht, aber in beiden Regionen bilden die Alleinlebenden mit 45 Prozent (Bonn) und 35 Prozent (Rhein-Sieg-Kreis) die größte Gruppe (siehe *Abbildung 5*).

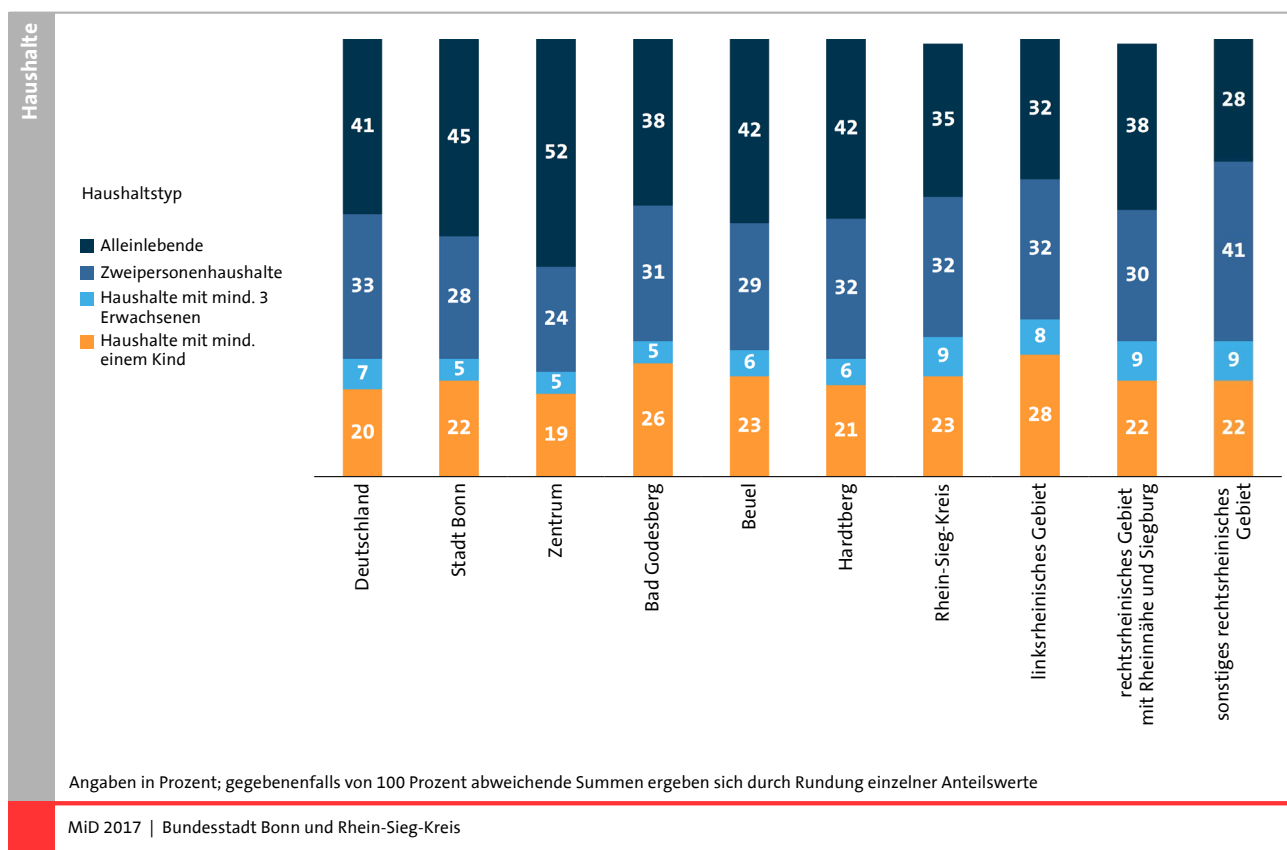
Über 20 Prozentpunkte entfallen insgesamt im Rhein-Sieg-Kreis auf ältere Alleinlebende, in Bonn sind 16 Prozent diesem Haushaltstyp zuzuordnen, hier überwiegen jedoch die mittleren Altersgruppen mit 19 Prozent.

Die zweitgrößte Gruppe stellen die Zweipersonenhaushalte dar. Jeder dritte Haushalt zählt im Rhein-Sieg-Kreis zu dieser Kategorie (32 Prozent). In der Stadt Bonn fällt dieser Anteil mit 28 Prozent etwas geringer aus. Ältere Zweipersonenhaushalte, in denen die jüngste Person mindestens 60 Jahre alt ist, machen im Rhein-Sieg-Kreis 20 Prozent aus, in Bonn ist dieser Anteil erneut niedriger und liegt bei 12 Prozent (ohne *Abbildung*).

Der Anteil der Haushalte mit mindestens drei Erwachsenen ist in Bonn mit 5 Prozent eher gering – auch im Vergleich zum Wert für Deutschland, der 7 Prozent beträgt. Im Rhein-Sieg-Kreis liegt er mit 9 Prozent hingegen sogar über dem Deutschlandwert.

Ein weiteres wichtiges strukturelles Merkmal ist der Anteil der Haushalte mit Kindern. Hier liegt Bonn bei 22 Prozent und der Rhein-Sieg-Kreis bei 23 Prozent aller Haushalte. Auf den diesbezüglich höchsten Anteil kommt das linksrheinische Gebiet mit 28 Prozent (Alfter, Stadt Bornheim, Stadt Meckenheim, Stadt Rheinbach, Swisttal und Wachtberg). Interessanterweise weist die Stadt Bonn mit 10 Prozent den höchsten Anteil an Haushalten mit mindestens einem Kind unter 6 Jahren auf, während die Anteile mit steigendem Kindesalter in der Stadt sinken und unter denen des Rhein-Sieg-Kreises liegen (ohne *Abbildung*).

Abbildung 5 Haushaltsstruktur



Mittlere Einkommen überwiegen

Eine Differenzierung der Haushalte nach ihrem ökonomischen Status gibt weitere Aufschlüsse. Zu diesem Zweck wurde – in Anlehnung an das OECD-Berechnungsverfahren eines Äquivalenzeinkommens – das verfügbare Haushaltseinkommen auf die Personenzahl sowie die Zusammensetzung des Haushalts bezogen. Darauf basierend wurden drei ökonomische Statusgruppen von hoch über mittel bis niedrig gebildet.

In Bonn verfügen 39 Prozent der Haushalte über ein Einkommen der höchsten Gruppe und 19 Prozent über ein Einkommen der niedrigsten Gruppe, während 42 Prozent der mittleren Kategorie zugeordnet werden können. Bonn liegt damit über dem Bundeschnitt beim hohen ökonomischen Status (30 Prozent) und unter dem Bundesschnitt beim mittleren (47 Prozent) und niedrigen ökonomischen Status (22 Prozent). Im Rhein-Sieg-Kreis überwiegt mit 45 Prozent ebenfalls der mittlere ökonomische Status. Im Bundesvergleich wohnen aber auch hier mehr Personen mit hohem ökonomischem Status (37 Prozent) und weniger Personen mit niedrigem ökonomischem Status (17 Prozent). Bonn und der Rhein-Sieg-Kreis

weisen auch im Vergleich zu ähnlichen Raumtypen insgesamt einen höheren ökonomischen Status auf (siehe Abbildung 6).

Auf der Ebene der Stadtgebiete zeigen sich in Bonn die größten Unterschiede. Die Anteile von Haushalten mit einem niedrigen ökonomischen Status reichen von 11 Prozent in Beuel bis zu 23 Prozent im Zentrum Bonns. Im Rhein-Sieg-Kreis sind die Unterschiede geringer. Hier liegen die Anteile von Haushalten mit einem niedrigen ökonomischen Status zwischen 15 Prozent im linksrheinischen Gebiet und 19 Prozent im rechtsrheinischen Gebiet mit Rheinnähe mit Siegburg.

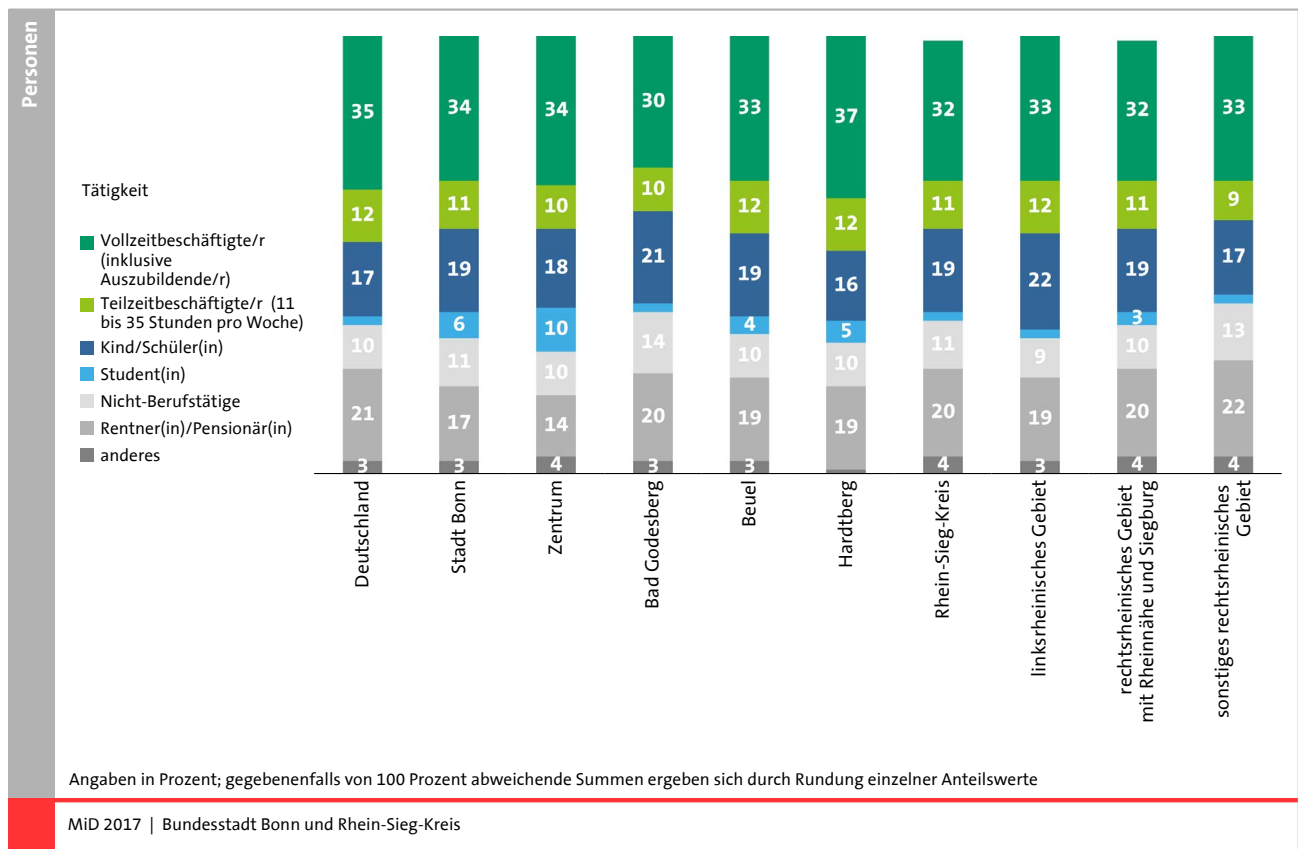
Rund die Hälfte der Bevölkerung berufstätig

Hinsichtlich der Erwerbstätigkeit zeigen sich weniger deutliche Unterschiede zwischen den Einwohnerinnen und Einwohnern in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis (siehe Abbildung 7).

Mit 34 Prozent in Bonn und 32 Prozent im Rhein-Sieg-Kreis stellen die Vollzeitbeschäftigten (inklusive Auszubildende/r) die größte Personengruppe dar. Ähnlich hoch ist der Anteil für Deutschland mit 35 Prozent.

Abbildung 6 Ökonomischer Status der Haushalte



Abbildung 7 Tätigkeit der Einwohnerinnen und Einwohner

Die zweitgrößte Gruppe für die Region insgesamt bilden die Rentnerinnen und Rentner sowie Pensionärinnen und Pensionäre. Die Stadt Bonn liegt bei dieser Kategorie mit 17 Prozent etwas niedriger als der Rhein-Sieg-Kreis mit 20 Prozent. Der Anteil an Teilzeitbeschäftigten ist in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis gleich verteilt. Ihr Anteil liegt bei jeweils 11 Prozent.

Gleiches gilt für den Anteil von Kindern bzw. Schülerinnen und Schülern, nur dass ihr Anteil mit jeweils 19 Prozent allgemein etwas höher ist. Bei der Gruppe der Nicht-Berufstätigen scheint es im ersten Moment ebenso keine großen Unterschiede zu geben. Allerdings zeigen sich leichte Unterschiede innerhalb Bonns. Hier reichen die Anteile von 10 Prozent in Beuel bis zu 14 Prozent in Bad Godesberg.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass sich die Einwohnerstruktur in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis nur leicht von der durchschnittlichen Bevölkerungsstruktur Deutschlands unterscheidet. Auf Ebene der Stadtteile bzw. regionalen Untereinheiten im Rhein-Sieg-Kreis lassen sich jedoch bereits teilweise deutlichere Unterschiede feststellen.

3 Mobilitätsvoraussetzungen – Ausstattung mit Pkw, Fahrrädern und ÖPNV-Fahrkarten

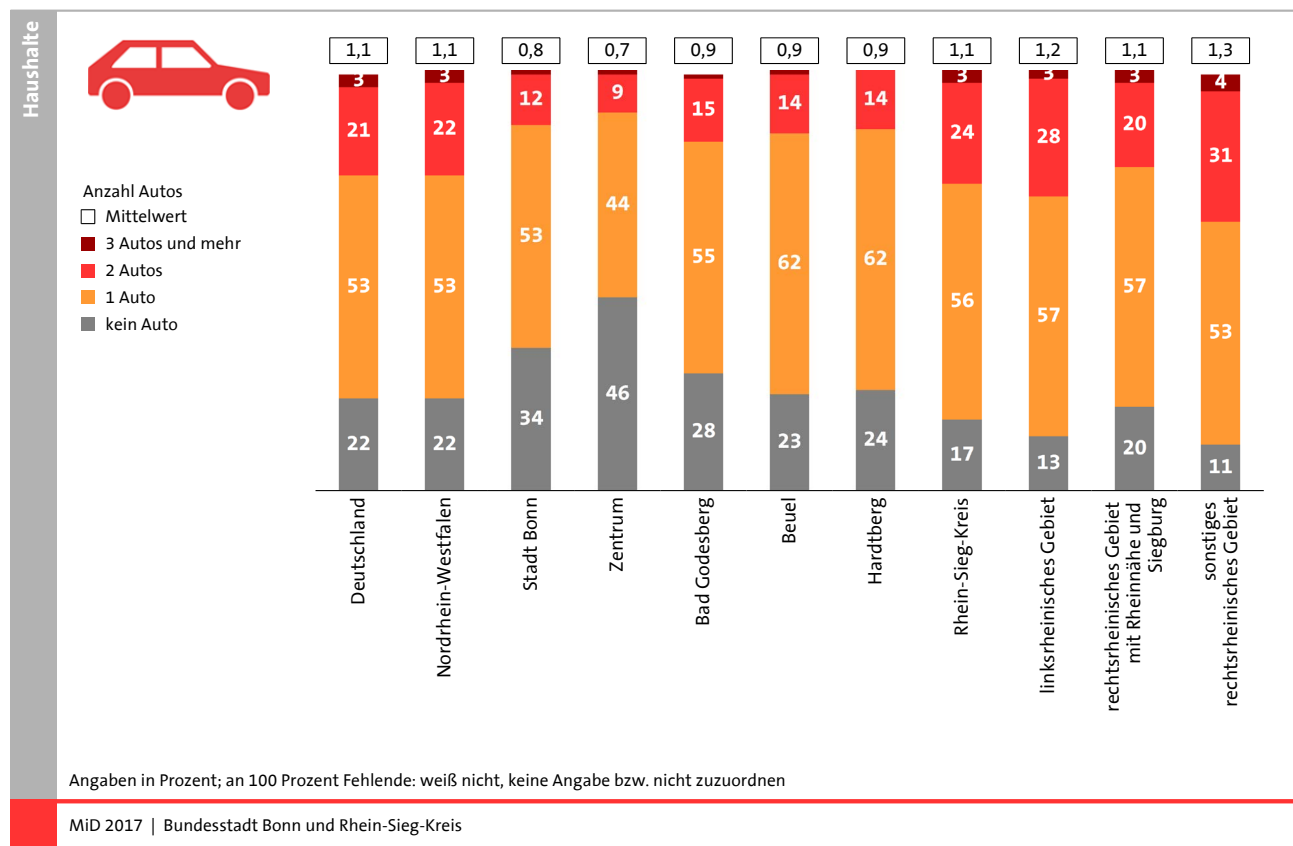
Mobilität gilt als wesentliches Element der heutigen Gesellschaft. Wie häufig jemand unterwegs ist, hängt jedoch von zahlreichen Faktoren ab. Hierzu zählen neben individuellen Vorlieben auch präferierte Freizeitorte, die Lage der Arbeits- oder Ausbildungsstätte, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur, die jeweilige Mobilitätsausstattung sowie die persönliche Lebenssituation. Diese sowie weitere relevante Mobilitätsaspekte werden in den folgenden Kapiteln analysiert. Begonnen wird mit der Frage, wie die Haushalte bzw. Personen in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis mit verschiedenen Verkehrsmitteln ausgestattet sind. Leisten sich die Haushalte eher ein oder mehrere Autos? Wie viele von ihnen kommen ganz ohne privates Auto

aus? Wie viele Fahrräder besitzen die Einwohnerinnen und Einwohner und wie einfach gestaltet sich die Sicherung des eigenen Fahrrads am Stellplatz zu Hause? Werden in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis eher einzelne Fahrkarten oder Zeitkarten für die Busse und Bahnen in der Region genutzt?

3.1 Pkw in den Haushalten

Mit einem Anteil von 77 Prozent verfügen etwa vier von fünf Haushalten in Deutschland über ein eigenes Auto (siehe Abbildung 8). In Bonn besitzen mit 66 Prozent hingegen nur zwei Drittel aller Haushalte ein

Abbildung 8 Autobesitz in den Haushalten



eigenes Auto, jedoch ist dies ein normales Phänomen in Großstädten. Wichtige Einflussfaktoren in diesem Zusammenhang sind neben den Strukturmerkmalen auch der in Großstädten meist sehr gut ausgebaute öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV). Wie in Kapitel 5.1 noch ausführlich dargelegt wird, ist die Nutzung des ÖPNV in Bonn vergleichsweise hoch. Das zeigt sich auch bei der Betrachtung der üblicherweise genutzten ÖPNV-Fahrkarten, die in Kapitel 3.3 vorgestellt wird. Ein eigenes Auto ist in Bonn wie auch im näheren Umland daher häufig weniger notwendig als in anderen Stadtregionen. Dies wird auch durch die Beobachtung untermauert, dass in Bonn im Durchschnitt lediglich 13 Prozent der Haushalte zwei oder mehr Autos besitzen, wohingegen dieser Anteil in Deutschland sogar bei 24 Prozent liegt. Selbst Haushalten, die nicht auf ein Auto verzichten können oder wollen, reicht in den allermeisten Fällen also ein einziges, während andere Haushaltsmitglieder vermutlich andere Verkehrsträger nutzen können.

In ländlicheren Gebieten nimmt dieser Effekt jedoch ab und Haushalte setzen vermehrt auf das Auto. Im Rhein-Sieg-Kreis besitzen bereits 83 Prozent der Haushalte mindestens ein Auto. Hier verfügt zudem mehr als jeder vierte Haushalt über mindestens zwei Autos (27 Prozent). Die höchsten Autobesitzquoten liegen dabei im ländlichen, rechtsrheinischen Gebiet

mit Eitorf, Stadt Hennef (Sieg), Stadt Lohmar, Much, Neunkirchen-Seelscheid, Ruppichterath und Winddeck. In diesen ländlich geprägten Gebieten besitzen 89 Prozent der Haushalte mindestens ein Auto. Der Anteil an Haushalten mit zwei oder mehr Autos liegt hier mit 35 Prozent ebenfalls deutlich höher.

Der Autobesitz in den Haushalten ist stark vom ökonomischen Status abhängig (siehe Tabelle 1). Haushalte mit einem niedrigen Status weisen eine deutlich geringere Autobesitzquote auf als statushöhere Haushalte. Zusätzlich steigt die Anzahl der Autos in den Haushalten deutlich mit dem verfügbaren Einkommen. Auch zwischen den unterschiedlichen Haushaltstypen unterscheidet sich der Autobesitz. Bei den Alleinlebenden jeglichen Alters sind die Autobesitzer nur knapp in der Mehrheit. Sobald in einem Haushalt mindestens zwei Personen leben, dominiert der Autobesitz hingegen sehr deutlich.

Neben dem reinen Autobesitz der Haushalte ist auch der Anteil der Bevölkerung mit einem erworbenen Pkw-Führerschein interessant. In Bonn verfügen 86 Prozent der Befragten über einen solchen und im Rhein-Sieg-Kreis 87 Prozent. Männer besitzen dabei etwas häufiger einen Pkw-Führerschein als Frauen (ohne Abbildung). Unter den 18- bis 24-Jährigen besitzen nur drei von vier Befragten einen Führerschein

Tabelle 1 Autobesitz nach Haushaltstyp und ökonomischem Status

	kein Auto	1 Auto	2 Autos	3 Autos und mehr
	%	%	%	%
Stadt Bonn				
Haushaltstyp				
Alleinlebende	51	48	1	0
Zweipersonenhaushalte	20	60	19	1
Haushalte mit mind. 3 Erwachsenen	22	52	18	7
Haushalte mit mind. einem Kind	13	59	27	1
ökonomischer Status des Haushalts				
niedrig	66	31	3	0
mittel	37	56	6	0
hoch	15	59	23	2
Rhein-Sieg-Kreis				
Haushaltstyp				
Alleinlebende	31	67	2	0
Zweipersonenhaushalte	11	54	33	2
Haushalte mit mind. 3 Erwachsenen	4	40	39	17
Haushalte mit mind. einem Kind	7	51	38	4
ökonomischer Status des Haushalts				
niedrig	44	44	11	2
mittel	16	69	12	2
hoch	5	46	44	4

MiD 2017 | Bundesstadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis

und damit deutlich weniger als in den restlichen Gruppen. Hier beträgt die Besitzquote rund 90 Prozent und fällt erst unter den über 75-Jährigen ab.

3.2 Ausstattung mit Fahrrädern, Pedelecs und Elektrofahrrädern

Der Besitz eines Fahrrads ist in Deutschland die Regel – 77 Prozent aller Personen ab 14 Jahren besitzen ein eigenes, nach ihren Angaben funktionstüchtiges Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec (siehe Tabelle 2).

Bonn liegt hierbei mit 80 Prozent etwas über dem bundesweiten Durchschnitt. Im Rhein-Sieg-Kreis ist die Besitzquote mit 74 Prozent etwas niedriger. Weitere regionale Unterschiede lassen sich innerhalb des Rhein-Sieg-Kreises ausmachen. Während im linksrheinischen Gebiet 81 Prozent ein Fahrrad besitzen, sind es im ländlichen, rechtsrheinischen Gebiet nur 65 Prozent.

Der Blick auf die Anteile in den verschiedenen Altersgruppen gibt Aufschluss über die Abhängigkeit der Mobilitätsausstattung von soziodemografischen

Tabelle 2 Fahrrad-, Elektrofahrrad- oder Pedelecbesitz

	gesamt	davon:		
		Fahrradbesitz	Elektrofahrrad-/ Pedelecbesitz	beides
<i>Personen ab 14 Jahren; Ja-Anteile</i>	%	%	%	%
Deutschland	77	71	2	4
Nordrhein-Westfalen	73	66	3	4
Stadt Bonn	80	75	2	3
Zentrum	81	77	2	2
Bad Godesberg	71	66	1	4
Beuel	86	82	1	3
Hardtberg	78	70	3	5
Rhein-Sieg-Kreis	74	67	3	4
linksrheinisches Gebiet	81	72	3	6
rechtsrheinisches Gebiet mit Rheinnähe und Siegburg	74	69	2	3
sonstiges rechtsrheinisches Gebiet	65	56	4	5
Stadt Bonn				
Geschlecht				
Männer	83	78	2	3
Frauen	77	72	2	3
Altersgruppen				
bis 17 Jahre	89	87	0	0
18 bis 29 Jahre	82	80	0	0
30 bis 49 Jahre	87	82	2	3
50 bis 64 Jahre	81	74	2	5
65 bis 74 Jahre	73	64	4	5
75 Jahre und älter	56	51	2	3
Rhein-Sieg-Kreis				
Geschlecht				
Männer	79	71	3	5
Frauen	70	64	3	3
Altersgruppen				
bis 17 Jahre	84	84	0	0
18 bis 29 Jahre	61	61	0	0
30 bis 49 Jahre	83	80	1	2
50 bis 64 Jahre	77	68	4	5
65 bis 74 Jahre	75	60	9	6
75 Jahre und älter	58	44	5	9

MiD 2017 | Bundesstadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis

Faktoren. Insbesondere die bis 17-Jährigen und die 30- bis 49-Jährigen sind überdurchschnittlich gut ausgestattet – fast neun von zehn Befragten aus Bonn in dieser Altersgruppe besitzen mindestens ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec. Im Rhein-Sieg-Kreis liegen diese beiden Altersgruppen mit einem Fahrradbesitz von 84 bzw. 83 Prozent ebenfalls überdurchschnittlich hoch. In der Gruppe der ab 75-Jährigen liegt der Anteil dann in Bonn bei nur noch 56 Prozent und im Rhein-sieg-Kreis bei 58 Prozent.

Deutliche Mehrheit mit eigenem Fahrrad, aber Elektrofahrräder und Pedelecs selten

Die Besitzquote von Elektrofahrrädern bzw. Pedelecs ist im Gegensatz zum „normalen“ Fahrrad in Deutschland noch immer sehr niedrig. Nur etwa 6 Prozent der Personen ab 14 Jahren haben ein solches Fahrrad. In Bonn liegt dieser Anteil bei 5 Prozent und im Rhein-Sieg-Kreis bei 7 Prozent. Allgemein zeigt die Altersgruppe der 65- bis 74-Jährigen aber den höchsten Anteil an Personen, die ein Elektrofahrrad oder Pedelec besitzen. Mit knapp 9 Prozent (Bonn) und 15 Prozent (Rhein-Sieg-Kreis) ist dieser Anteil jedoch auch in dieser Altersgruppe insgesamt noch eher gering, wird aber vermutlich aufgrund steigender Verkaufszahlen

in diesem Segment in den kommenden Jahren weiter zulegen.

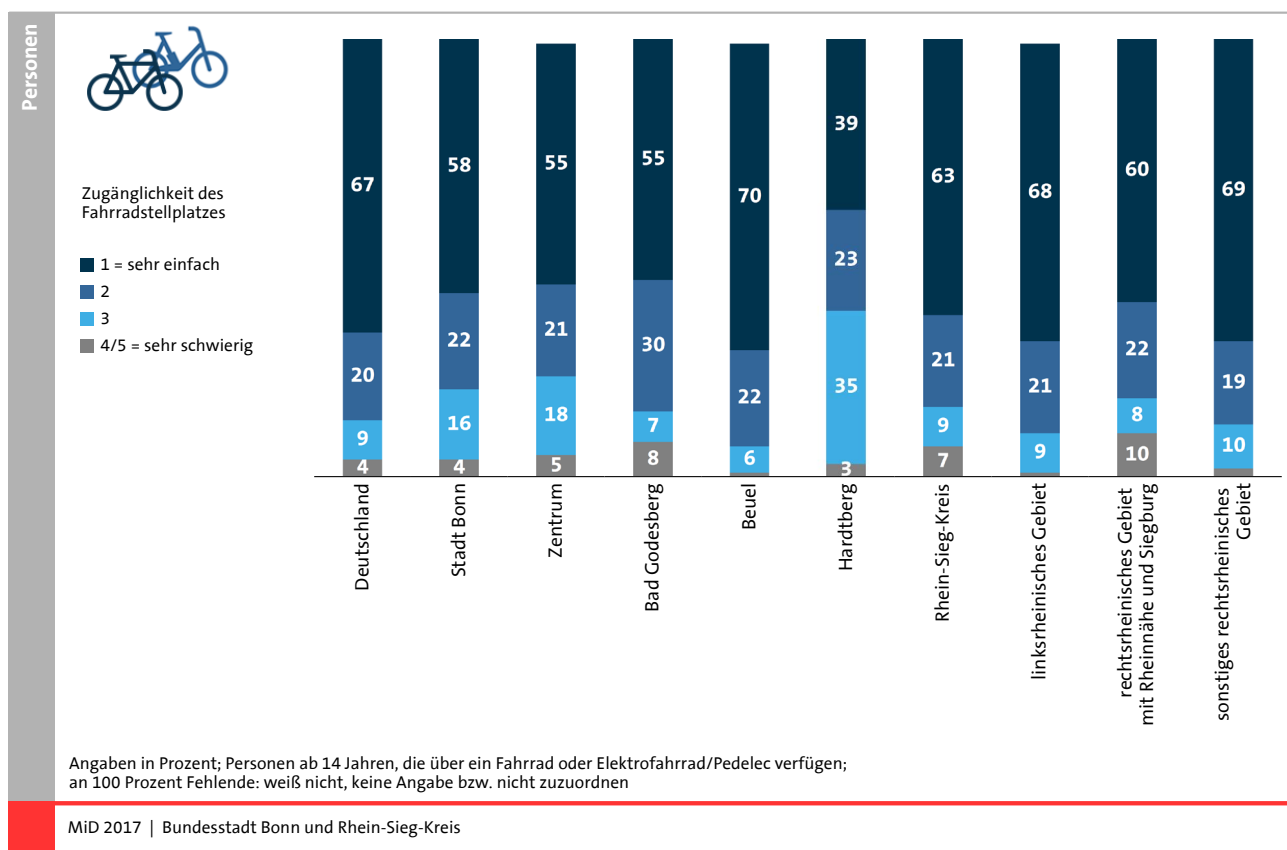
Bei der Betrachtung der Ergebnisse nach Geschlecht zeigen sich geringe Unterschiede. Mit 79 Prozent ist der Anteil von Fahrrad-, Elektrofahrrad- oder Pedelec-Besitzern im Gesamttraum Bonn/Rhein-Sieg etwas höher als der Anteil bei den Frauen mit 74 Prozent (ohne Abbildung).

Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes gut bewertet

Der Besitz eines Fahrrads geht unmittelbar mit der Anforderung einher, für dieses eine gute Abstellmöglichkeit zu finden. In der MiD 2017 wurde daher untersucht, wie einfach das Fahrrad in der Regel von seinem „üblichen Stellplatz“ auf die Straße befördert werden kann.

Für Bonn wie auch für den Rhein-Sieg-Kreis lässt sich festhalten, dass von den Fahrradbesitzerinnen und -besitzern die Zugänglichkeit des Stellplatzes auf einer Skala von 1 „sehr einfach“ bis 5 „sehr schwierig“ (aufgrund der kleinen Anteile wurden die Werte 4 und 5 für die Analyse zusammengefasst) mit einem Mittelwert von 1,7 bzw. 1,6 als recht gut bewertet wird. Mit

Abbildung 9 Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes



einem Anteil von 58 Prozent in Bonn und 63 Prozent im Rhein-Sieg-Kreis vergibt jeweils deutlich mehr als die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner den Wert 1 (siehe *Abbildung 9*). Insgesamt können rund fünf von sechs Personen ihr Fahrrad nach eigener Einschätzung sehr einfach zu Hause abstellen. In Bonn geben 80 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner an, dass sie ihr Fahrrad (sehr) einfach zu Hause abstellen können, im Rhein-Sieg-Kreis sind es mit 84 Prozent etwas mehr. Als „(sehr) schwierig“ wird die Zugänglichkeit zum Fahrradstellplatz lediglich von 4 Prozent in Bonn und 7 Prozent im Rhein-Sieg-Kreis bewertet. Innerhalb von Bonn ergibt sich der beste Mittelwert von 1,4 für die Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes zu Hause in Beuel und im Rhein-Sieg-Kreis mit ebenfalls 1,4 im linksrheinischen Gebiet.

Sicherheit des Fahrradstellplatzes meistens hoch

Neben der Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes wurde auch die Einfachheit der Fahrradsicherung zu Hause abgefragt – unter Verwendung derselben Skala. Mit einem Mittelwert von 1,6 in Bonn und 1,3 im Rhein-Sieg-Kreis wird dieser Aspekt in beiden Regionen sogar noch etwas besser bewertet als die Zugänglichkeit. 83 Prozent der Einwohnerinnen und

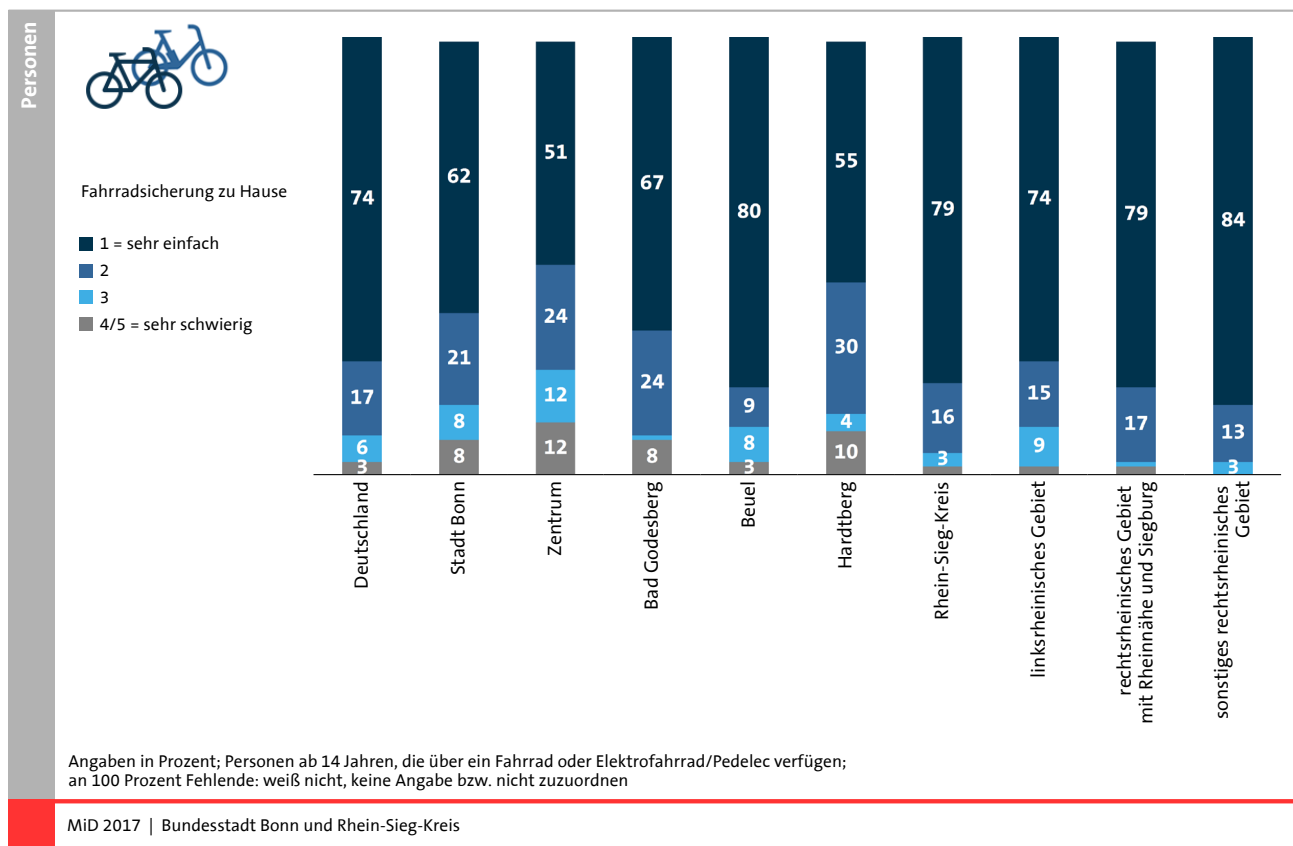
Einwohner in Bonn beurteilen die Fahrradsicherung als „(sehr) einfach“ und im Rhein-Sieg-Kreis sogar 95 Prozent. Regional zeigen sich dabei deutliche Unterschiede. Während im Zentrum Bonns nur 75 Prozent die Fahrradsicherung als „(sehr) einfach“ beurteilen, sind es im rheinernen rechtsrheinischen Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises 97 Prozent (siehe *Abbildung 10*).

Diese Verteilung entspricht ungefähr der für Deutschland. Die Fahrradabstellmöglichkeiten zu Hause sind also für die Bewohnerinnen und Bewohner sowohl in Bonn als auch im Rhein-Sieg-Kreis allgemein gut zugänglich und werden auch als relativ sicher eingestuft. Allerdings kann damit keine Aussage zu den Abstellmöglichkeiten an verschiedenen Zielorten gemacht werden. Hier ist zu vermuten, dass diese deutlich schlechter bewertet werden.

3.3 Genutzte ÖPNV-Fahrkarten

Neben Auto- und Fahrradbesitz ist auch die Nutzung von ÖPNV-Fahrkarten ein wichtiger Kennwert in Sachen Mobilitätsoptionen. Um die Vergleichbarkeit der Angaben deutschlandweit zu erleichtern, wurden im Interview Antwortvorgaben nach einem bundesweit

Abbildung 10 Fahrradsicherung zu Hause



einheitlichen und vereinfachten Muster vorgelegt, die in **Abbildung 11** zusammengefasst dargestellt sind. Sie beziehen sich auf die übliche Nutzung durch die befragten Personen, stellen also keine Statistik auf der Ebene von ÖPNV-Fahrten dar.

Wenig überraschend ist der Anteil von Personen, die so selten mit öffentlichen Verkehrsmitteln in ihrer Region fahren, dass sie keine üblicherweise genutzte Fahrkartenart angeben können, in Bonn mit 6 Prozent im Vergleich sehr gering. Deutschlandweit trifft dies auf mehr als jede vierte Person zu. Erklärt werden kann diese starke Abweichung durch das allgemein bessere ÖPNV-Angebot in Stadtregionen, was in der Folge zu einer stärkeren Inanspruchnahme führt. Mit zunehmender Entfernung zur Stadt – und der damit verbundenen abnehmenden Qualität bzw. Dichte des ÖPNV-Angebotes – steigt dieser Anteil jedoch und erreicht im rechtsrheinischen, ländlichen Teil des Rhein-Sieg-Kreises sogar 28 Prozent.

Hoher Anteil von Zeitkarten im Kernbereich

Die Bedeutung des ÖPNV insbesondere für die Einwohnerinnen und Einwohner in Bonn, aber auch im Rhein-Sieg-Kreis wird zudem an der Verteilung der

genutzten Tickets deutlich. Zwar nutzt über die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner lediglich Einzel- und Mehrfahrtenkarten, aber in Bonn besitzt mehr als ein Drittel der Bevölkerung auch eine Zeitkarte (siehe **Tabelle 3**). Diese große Gruppe verfügt somit hinsichtlich der Tickethürde über einen besonders einfachen Zugang zu Bussen oder Bahnen. Im Zentrum Bonns beträgt der Anteil sogar 43 Prozent, während er im Rhein-Sieg-Kreis auf nur 23 Prozent kommt. Besonders niedrig ist der Anteil im rechtsrheinischen, ländlichen Raum. Hier besitzt nicht mal jede siebte Person eine Zeitkarte.

Der Anteil der Zeitkartenbesitzer ist unter den jüngeren Einwohnerinnen und Einwohnern von Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis besonders hoch. So beträgt er unter den 18- bis 29-Jährigen zum Beispiel rund 60 Prozent. In dieser Altersgruppe spielt der Anteil von Schüler- und Semestertickets bzw. Jobtickets eine bedeutende Rolle (siehe **Tabelle 3**).

Mit zunehmendem ökonomischem Status verliert die Zeitkarte etwas an Bedeutung, allerdings lässt sich hierbei kein wesentlicher Trend ausmachen. Auch der Anteil von Personen, die den ÖPNV in ihrer Region niemals nutzen, wird nicht nennenswert vom

Abbildung 11 Genutzte ÖPNV-Fahrkarten

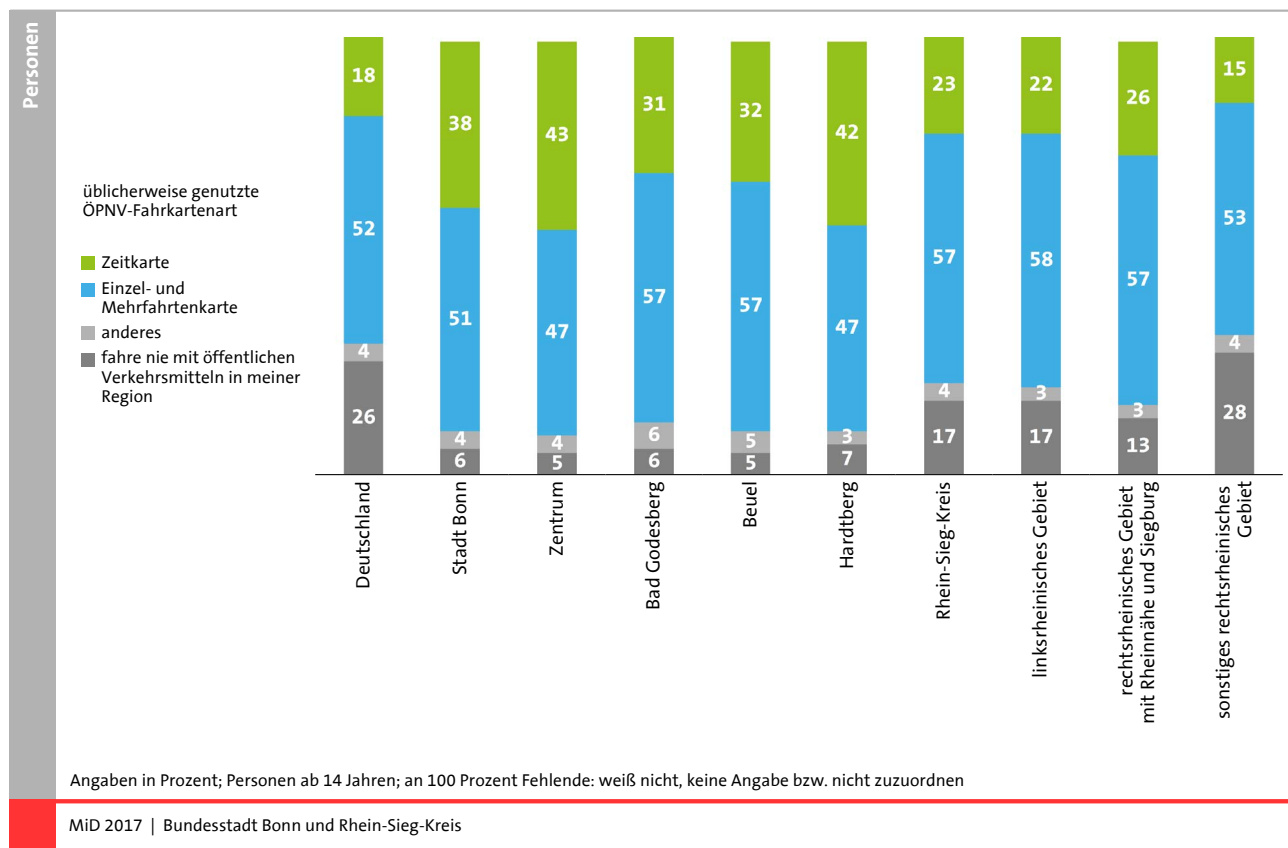


Tabelle 3 Genutzte ÖPNV-Fahrkarten nach Geschlecht und Altersgruppen

	Einzel- und Mehrfachkarte	Zeitkarte	andere	fahre nie mit dem ÖPNV
<i>Personen ab 14 Jahren</i>	%	%	%	%
Stadt Bonn				
Geschlecht				
Männer	51	37	4	8
Frauen	52	39	5	4
Altersgruppen				
bis 17 Jahre	15	73	9	0
18 bis 29 Jahre	22	71	3	4
30 bis 49 Jahre	59	32	4	4
50 bis 64 Jahre	60	30	3	7
65 bis 74 Jahre	65	22	7	6
75 Jahre und älter	63	17	9	11
Rhein-Sieg-Kreis				
Geschlecht				
Männer	53	26	4	18
Frauen	59	20	3	17
Altersgruppen				
bis 17 Jahre	31	56	9	1
18 bis 29 Jahre	41	45	4	9
30 bis 49 Jahre	60	24	1	15
50 bis 64 Jahre	60	19	3	19
65 bis 74 Jahre	62	8	5	23
75 Jahre und älter	61	8	6	26

MiD 2017 | Bundesstadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis

ökonomischen Status des Haushalts beeinflusst und liegt auf einem ähnlichen Niveau (ohne Abbildung).

ÖPNV-Qualität zählt sich aus

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Mobilitätsvoraussetzungen insbesondere in Bonn merkbar von dem gut ausgebauten ÖPNV-Netz beeinflusst werden. Wo ein solches Netz besteht, nutzen die Menschen im Allgemeinen auch häufiger den öffentlichen Verkehr. Dies gilt insbesondere in den Großstädten, die Stadt Bonn stellt also keine Ausnahme dar. Auch der vergleichsweise hohe Anteil von Haushalten, die in ihrem Mobilitätsverhalten komplett ohne ein eigenes Auto auskommen, verdeutlicht diesen Umstand.

Im Rhein-Sieg-Kreis ist dieser Umstand in etwas abgeschwächter Form ebenfalls noch zu beobachten. Im rechtsrheinischen, rheinernen ländlichen Gebiet herrscht jedoch eine andere Siedlungsstruktur vor, die zu erhöhten Autobesitzquoten führt.

Die Besitzquote von Fahrrädern, Elektrofahrrädern bzw. Pedelecs liegt insgesamt auf einem hohen Niveau. Die überwiegende Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner ist mit einer oder mehrerer dieser Optionen ausgestattet, wobei auch hier ein Stadt-Land-Gefälle zu beobachten ist. Je städtischer die Lage, desto höher ist die Fahrradbesitzquote.

4 Mobilität in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis – zentrale Kennwerte

Die folgenden Auswertungen beziehen sich auf die Stichtagsergebnisse der individuellen Wegeerhebung und stellen zentrale Mobilitätskennwerte für Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis bereit. Sie liefern Angaben zum Verkehr der Einwohnerinnen und Einwohner aller Altersgruppen für einen durchschnittlichen Tag. Verkehr, der sich durch die Mobilität Nicht-Ortsansässiger wie etwa Berufseinpender ergibt, bleibt bei der überwiegenden Zahl der Auswertungen unberücksichtigt. Allerdings liefert Kapitel 9 zu diesen regionalen Verflechtungen ergänzende Ergebnisse, die so bisher nicht verfügbar waren.

Im Folgenden wird zunächst ein Blick auf die Mobilitätsquoten, Wegezahlen, Tagesstrecken sowie Unterwegszeiten der Bewohnerinnen und Bewohner geworfen. Anschließend folgen eine Vorstellung der zentralen Merkmale der erhobenen Wege sowie eine vertiefende Darstellung der Verkehrsmittelwahl und der Wege Zwecke, jeweils auf Basis des Verkehrsaufkommens sowie der Verkehrsleistung.

Was ist ein Weg?

Eine zentrale Entscheidung bei der Konzeption der Erhebung betraf die Festlegung der Grundeinheit, in der Mobilität erfasst wird. Die Vorläuferstudien wie auch die aktuelle MiD 2017 nutzen dazu das Wegekonzept und sind so von anderen Mobilitätsenerhebungen abzugrenzen, die beispielsweise ein Etappen- oder Ausgangskonzept verwenden. Nach dem Wegekonzept besteht ein Weg aus einer Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel, egal ob diese zu Fuß oder mit einem Verkehrsmittel zurückgelegt wurde. Beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sowie beim Wechsel vom Fußverkehr auf eine andere Verkehrsart oder umgekehrt blieb es bei einem Weg. Durch Mehrfachnennungen war es möglich, alle im Verlauf eines Weges genutzten Verkehrsmittel und Fußwegeabschnitte zu erfassen. Hin- und Rückwege wurden getrennt berücksichtigt. Bei längeren Unterbrechungen, größeren Umwegen oder Zweckwechseln auf einer Strecke, wie einem Einkauf, wurden die Wege getrennt angegeben.

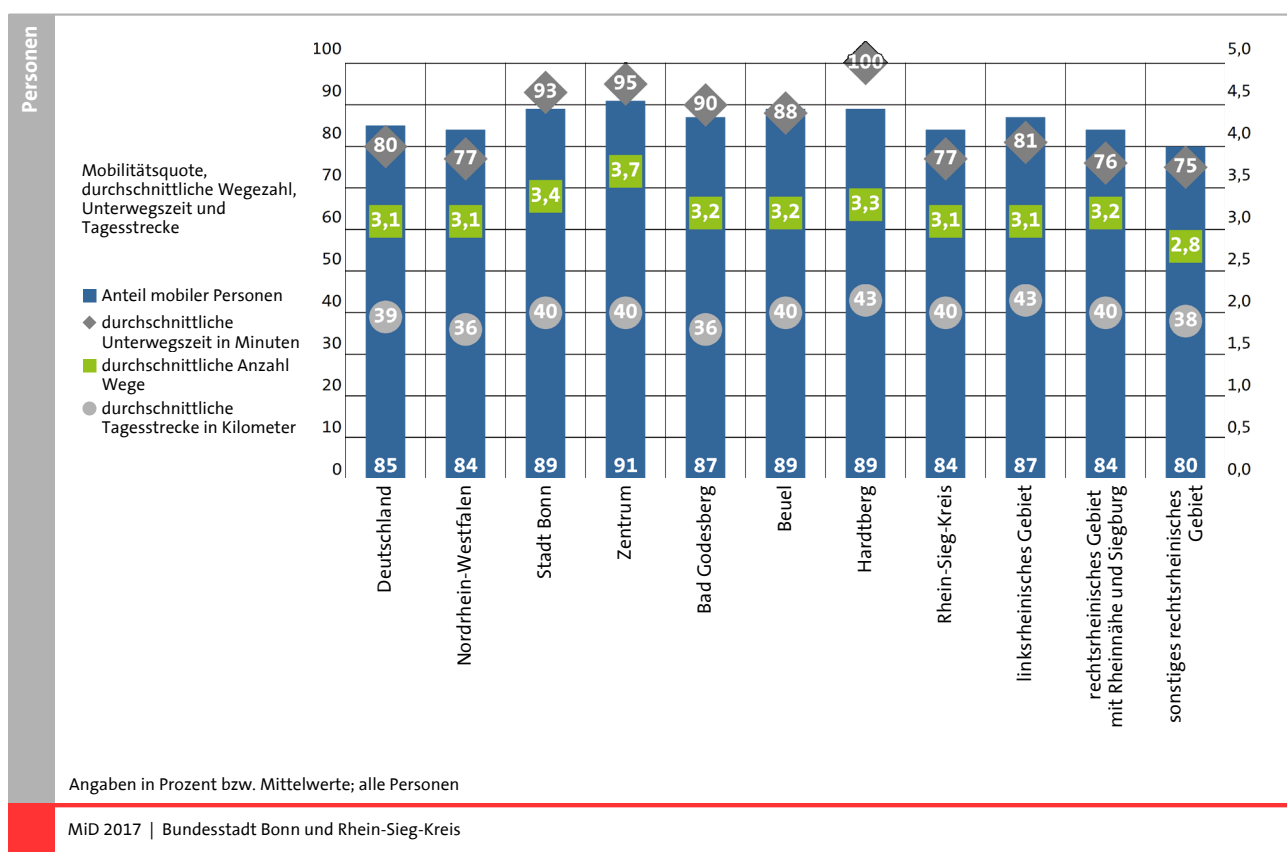
Zu beachten ist auch, dass im Rahmen der Auswertung der MiD diejenigen Personen, die sich am Stichtag ganztägig außerhalb der Bundesrepublik aufgehalten haben, bezogen auf die zu messende Mobilität innerhalb Deutschlands, als „nicht mobil“ betrachtet werden.

4.1 Mobilitätsquote, Unterwegszeiten, Tagesstrecken und Wegezahlen

An durchschnittlichen Tagen sind 89 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner Bonns und 84 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner im Rhein-Sieg-Kreis mindestens zu einem kurzen Weg außer Haus (siehe Abbildung 12). Die Mobilitätsquote unterscheidet sich innerhalb Bonns nur wenig, aber innerhalb des Rhein-Sieg-Kreises etwas deutlicher. Hier liegt die Mobilitätsquote im rechtsrheinischen, rheinernen ländlichen Gebiet bei „nur“ 80 Prozent, im linksrheinischen Gebiet jedoch bei 87 Prozent. Die Mobilitätsquote für Deutschland insgesamt beträgt im Vergleich dazu 85 Prozent.

Die tägliche Unterwegszeit aller Einwohnerinnen und Einwohner, unabhängig davon, ob sie am Stichtag außer Haus waren oder nicht, ist mit durchschnittlich 93 Minuten in Bonn etwas länger als in Deutschland (80 Minuten), im Rhein-Sieg-Kreis mit 77 Minuten jedoch etwas kürzer.

Innerhalb Bonns liegen die Unterwegszeiten zwischen 88 Minuten in Beuel und 100 Minuten in Hardtberg, innerhalb des Rhein-Sieg-Kreises zwischen 75 Minuten im rechtsrheinischen, rheinernen ländlichen Gebiet und 81 Minuten im linksrheinischen Gebiet. Dieser Trend deckt sich mit den Deutschlandergebnissen, wonach in ländlichen und kleinstädtischen Regionen die Menschen täglich etwa 20 Minuten weniger unterwegs sind als in den Metropolen und Großstädten.

Abbildung 12 Mobilitätskennwerte im regionalen Vergleich

Unterwegszeiten mobiler Personen

Bei der Betrachtung der Aspekte Unterwegszeit, Tagesstrecke sowie Wegeanzahl sind grundsätzlich jeweils zwei Werte von Bedeutung: der soeben angeführte Wert, der alle Personen berücksichtigt, die zu ihrem Stichtag befragt wurden, sowie der Wert, der sich ausschließlich auf die an ihrem Stichtag mobilen Personen bezieht. Werden nur die Unterwegszeiten der mobilen Personen bei der Mittelwertberechnung verwendet, so steigt dieser für Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis auf 105 bzw. 91 Minuten. Der Deutschlandwert steigt hier von 80 auf 94 Minuten.

In Bonn werden im Schnitt 40 Kilometer zurückgelegt. Werden auch hier nur die mobilen Personen betrachtet, steigt der Wert um 5 Kilometer auf 45 Kilometer an. Im Rhein-Sieg-Kreis werden durchschnittlich ebenfalls 40 Kilometer zurückgelegt. Mobile Personen legen hier im Durchschnitt 48 Kilometer zurück. Dieser Effekt gilt auch für die Bundesrepublik als Ganzes. Hier steigt die Tagesstrecke von rund 39 Kilometern bei Betrachtung aller Einwohnerinnen und Einwohner auf rund 46 Kilometer beim Ausschluss der am Stichtag nicht mobilen Personen.

Ähnlich wie die Unterwegszeit variiert auch die Tagesstrecke stark zwischen den Raumtypen, hier aber in umgekehrter Richtung: In Metropolen und Großstädten ist sie am geringsten und in den ländlichen und kleinstädtischen Räumen am höchsten. Je größer die Stadt, desto mehr Zeit wird für die Alltagsmobilität aufgebracht. Je kleinstädtischer bzw. dörflicher der Wohnort, desto mehr Kilometer werden in der Alltagsmobilität zurückgelegt. Dieser Unterschied wird sich später bei der Verkehrsmittelwahl wieder zeigen.

Dieses Muster gilt auch für Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis. Die Einwohnerinnen und Einwohner Bonns sind deutlich länger am Tag unterwegs als die Bewohnerinnen und Bewohner des Rhein-Sieg-Kreises und legen dabei durchschnittlich etwas weniger Kilometer zurück.

Am Tag werden im Schnitt 3,1 bis 3,4 Wege pro Person absolviert

Eine weitere relevante Mobilitätskennziffer ist die Anzahl der zurückgelegten Wege. Im Durchschnitt absolviert jede Person in Bonn 3,4 Wege und im Rhein-Sieg-Kreis 3,1 Wege. Letzterer Wert wird auch in Deutschland gemessen. Werden bei der Berechnung

dieses Mittelwertes nur die mobilen Personen einbezogen, d. h. die an einem durchschnittlichen Tag unterwegs sind, steigen die Werte jeweils um etwa einen halben Weg an. In Bonn sind es dann 3,8 Wege und im Rhein-Sieg-Kreis 3,6 Wege. Innerhalb Bonns legen die Personen im Zentrum durchschnittlich 3,7 Wege zurück und damit die meisten Wege. Bei den mobilen Personen sind es hier sogar 4,1 Wege. Die wenigsten Wege werden im rechtsrheinischen, rheinernen ländlichen Gebiet zurückgelegt. Hier sind es insgesamt 2,8 Wege bei allen Personen und 3,5 Wege bei den mobilen Personen.

Während Personen unter 18 Jahren sowie über 65 Jahre deutlich weniger Wege zurücklegen, sind die mittleren Altersstufen teils etwas häufiger unterwegs. Zwischen den Geschlechtern unterscheidet sich die Wegeanzahl nur gering. Bei allen Männern sind es 3,3 Wege und bei den Frauen 3,1 Wege (ohne Abbildung).

Unter der Woche werden mehr Wege zurückgelegt

Innerhalb der Woche unterscheiden sich die mittleren Wegezahlen deutlich (siehe Abbildung 13). Während die Einwohnerinnen und Einwohner von Bonn und

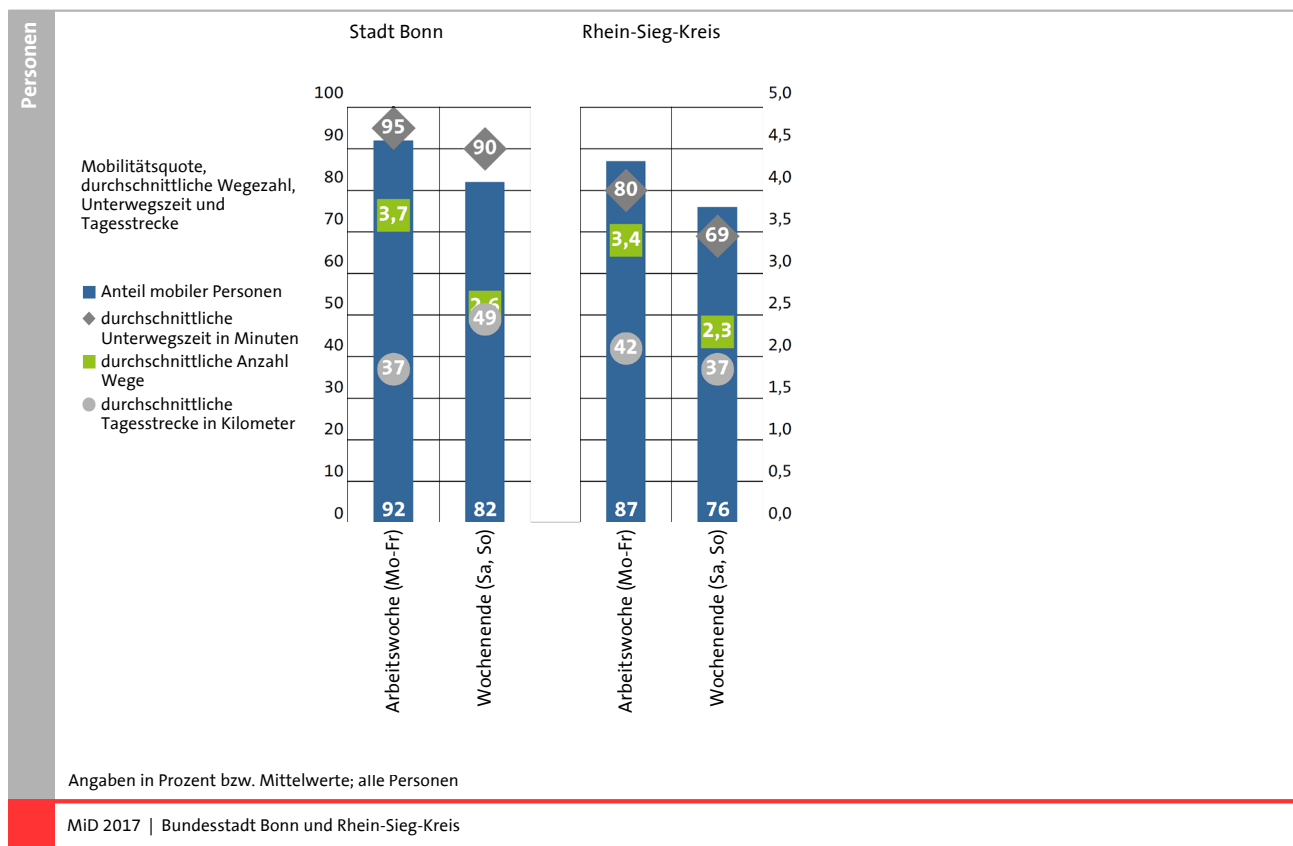
dem Rhein-Sieg-Kreis in der Arbeitswoche (Montag bis Freitag) zusammengekommen durchschnittlich 3,5 Wege zurücklegen, sind es am Wochenende lediglich 2,4 Wege. Werden nur die mobilen Personen in die Auswertung einbezogen, so erhöht sich der Wert in der Arbeitswoche auf 3,9 Wege und am Wochenende auf 3,1 Wege (ohne Abbildung). Auch bundesweit lässt sich eine beinahe gleich hohe Reduktion der Wegezahlen am Wochenende feststellen.

4.2 Wegelängen und Wegedauern

Die Tagesstrecken und Unterwegszeiten der Personen setzen sich aus den einzelnen Wegen zusammen. Bevor in den folgenden Unterkapiteln die Verkehrsmittelwahl und die Anlässe auf der Wegeebe genau betrachtet werden, wird zunächst ein Blick auf die mittleren Wegelängen und -dauern geworfen.

Als aussagekräftige Kennzahl für die folgenden Betrachtungen wird zusätzlich der Median herangezogen. Der Median wird auch als Zentralwert einer Verteilung bezeichnet, weil er die Mitte der Verteilung angibt. Anders als beim sogenannten arithmetischen Mittel wird der Median nicht so stark durch

Abbildung 13 Mobilitätskennwerte nach Wochentagen



Zum besseren Verständnis der Ergebnisse soll kurz erläutert werden, wie bei der Wegeerhebung vorgegangen wurde.

Wie wurden die Wegezwecke gebildet?

Die Wegezwecke wurden für jeden Weg anhand von Hauptkategorien aufgenommen. Grundsätzlich wurden dabei folgende Hauptkategorien verwendet:

- Erreichen des Arbeitsplatzes
- Erreichen der Ausbildungsstätte/Schule
- Einkauf
- dienstlich oder geschäftlich
- Bringen oder Holen von Personen
- private Erledigung
- Freizeitaktivität
- anderer Zweck

Zusätzlich wurden auch die Kategorien „nach Hause“ und „Rückweg vom vorherigen Weg“ angeboten, die für die Auswertungen einem der genannten inhaltlichen Zwecke zugeordnet wurden. Die „Rückwege vom vorherigen Weg“ wurden dabei dem Wegezweck des vorherigen Weges zugeordnet. Für die Wege „nach Hause“ wurde die Wegekette betrachtet. Diese umfasst alle Wege, die vom Verlassen des Startorts „zu Hause“ bis zum Wiedereintreffen dort unternommen wurden. Folgt auf einen Weg zu einem Ziel direkt der Weg nach Hause, besteht die Wegekette aus lediglich zwei Wegen. In diesem Fall wurde dem Weg „nach Hause“ der Wegezweck des vorherigen Weges zugeordnet. Bestand die Wegekette aus mehreren Wegen, wurde der Weg „nach Hause“ durch den Wegezweck ersetzt, der ausschlaggebend für die Wegekette war. Bestand eine Wegekette beispielsweise aus dem Weg zur Arbeit, einem Weg zum Einkaufen und einem Weg nach Hause, wird der Weg „nach Hause“ für die Auswertungen zu einem „Arbeitsweg“. Dabei wurde die vorne genannte Reihenfolge der Zwecke als Hierarchie angewendet.

In der telefonischen und Online-Wegeerhebung wurden darüber hinaus für die Zwecke Einkauf, private Erledigung und Freizeitaktivität detaillierte Wegezwecke erfasst, die den Hauptwegezweck zusätzlich spezifizieren.

Wie wird das Hauptverkehrsmittel ermittelt?

In der Wegeerfassung wurden alle auf einem Weg genutzten Verkehrsmittel erfragt. Für die meisten Auswertungen wird daraus das sogenannte Hauptverkehrsmittel gebildet. Wurde für einen Weg nur ein Verkehrsmittel genutzt, so ist dies gleichzeitig auch das Hauptverkehrsmittel. Besteht ein Weg dagegen aus mehreren Etappen, wurden auf dem Weg zum Ziel also mehrere Verkehrsmittel angegeben, wurde das Verkehrsmittel, mit dem vermutlich die längste Wegstrecke zurückgelegt wurde, als Hauptverkehrsmittel gesetzt. Hierfür wurde im Rahmen der Auswertung eine Hierarchie aller Verkehrsmittel gebildet. Das Verkehrsmittel mit der höchsten Ziffer wird dabei als Hauptverkehrsmittel angesehen:

- zu Fuß
- Fahrrad
- motorisierter Individualverkehr (MIV)
- öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- sonstige Verkehrsmittel (Taxi, Schiff, Bahn, Flugzeug)

In der darauf aufbauenden Darstellung wird für den MIV (motorisierter Individualverkehr) zwischen Fahrern und Mitfahrern unterschieden. Weiterhin werden die Kategorien 4 und 5 zu der Gruppe des öffentlichen Personenverkehrs (ÖV) zusammengefasst. Den bei Weitem größten Anteil macht dabei jedoch der darin enthaltene ÖPNV aus. Wird der öffentliche Personenfernverkehr (ÖPFV) aus der Oberkategorie herausgerechnet, verändern sich die in den folgenden Abbildungen zum Verkehrsaufkommen ausgewiesenen ÖV-Anteilswerte in der Regel nur in der Nachkommastelle. Daher wird auf eine getrennte Darstellung verzichtet.

besonders hohe oder niedrige Einzelwerte beeinflusst und ermöglicht eine robuste Einordnung und einen Vergleich der Angaben.

In Bonn ist die Hälfte der Wege 3 Kilometer lang und dauert rund 15 Minuten pro Weg und im Rhein-Sieg-Kreis ist die Hälfte der Wege 5 Kilometer lang und beträgt ebenfalls 15 Minuten (siehe [Abbildung 14](#) und [Abbildung 15](#)). Der Median der Wegedauer entspricht damit genau den Werten für die Bundesrepublik. Die kürzesten Wege werden von den Personen aus dem Zentrum Bonns mit unter 3 Kilometern zurückgelegt. Die längsten Wege werden im rechtsrheinischen, rheinernen Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises mit knapp 5 Kilometern zurückgelegt.

Bei diesen beiden Kenngrößen zeigen sich auch deutschlandweit generelle Unterschiede zwischen den Raumtypen: In den größeren Städten sind die Wege eher kürzer als in den kleinstädtischen und dörflichen Räumen, bedürfen aber mehr Zeit. Dieser Effekt hängt auch mit dem unterschiedlichen Verkehrsangebot und der unterschiedlichen Verkehrsmittelwahl in den Raumtypen zusammen. Außerdem passt dieser Befund zu den bereits analysierten Mobilitätskennzahlen.

ÖV belegt bei der Wegelänge und Wegedauer Platz 1

In der Region Bonn/Rhein-Sieg können bezüglich der verschiedenen Verkehrsmittel deutliche Unterschiede bei den Wegelängen festgestellt werden. Der Median der ÖV-Wege erreicht mit rund 7 Kilometern in Bonn und 13 Kilometern im Rhein-Sieg-Kreis den höchsten Wert (siehe [Abbildung 14](#)). Der Median der Wegelänge liegt bei Fahrerinnen und Fahrern im motorisierten Individualverkehr (MIV), der in der Regel mit dem Pkw unternommen wird, bei 6 bzw. 8 Kilometern. Der Wert bei den Mitfahrerinnen und Mitfahrern im MIV liegt mit 5 bzw. 6 Kilometern etwas darunter. Insgesamt liegt bei den ÖV- und MIV-Wege ein deutlicher Schwerpunkt auf kürzeren Wegen bis 10 Kilometer, während der Anteil der Wege mit einer Länge über 50 Kilometer eher gering ist (ohne Abbildung).

Die Streckenlängen bei Fuß- und Fahrradwegen liegen mit rund 1 und 2 Kilometern deutlich unter den Werten der motorisierten Verkehrsmittel (siehe [Abbildung 14](#)). Nur wenige Fußwege reichen über 5 Kilometer hinaus, während Radwege in seltenen Fällen auch die 20-Kilometer-Marke erreichen (ohne Abbildung).

Genau wie die Wegelänge variiert auch die Wegedauer mit dem jeweiligen Wegezweck sowie dem gewählten Hauptverkehrsmittel (siehe [Abbildung 15](#)). Der ÖPNV übertrifft in Bonn mit einem Median bei der Dauer von rund 35 Minuten die anderen Hauptverkehrsmittel deutlich. Im Rhein-Sieg-Kreis liegt der Median der Wege mit Bussen und Bahnen sogar bei 40 Minuten. Die Dauern für die übrigen Verkehrsmittel liegen mit einem Wert von 15 Minuten auf einem deutlich niedrigeren Niveau. Vergleicht man die angegebenen Wegedauern und Wegelängen der unterschiedlichen Verkehrsmittel in der Metropolregion mit den Werten für Deutschland, zeigen sich kaum Abweichungen. Lediglich der ÖPNV weist in der Metropolregion einen minimal größeren Median bei den Wegelängen auf (ohne Abbildung).

Wege zu Arbeits- und Freizeitzielen dauern am längsten

Die Bewohnerinnen und Bewohner in Bonn legen zur Arbeit Wege von rund 25 Minuten bezogen auf den Median zurück. Im Rhein-Sieg-Kreis sind es 5 Minuten mehr. Freizeitwege dauern jeweils 20 Minuten und dienstliche/geschäftliche Wege in Bonn ebenfalls 20 Minuten, während es im Rhein-Sieg-Kreis 25 Minuten sind (siehe [Abbildung 15](#)). Diese drei Wegezwecke weisen mit 11 Kilometern in Bonn und 29 Kilometern im Rhein-Sieg-Kreis zudem die höchsten Wegelängen auf. Wege für Erledigungen und zu Ausbildungsstellen erreichen einen Wert von jeweils rund 15 Minuten in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis. Wege zur Begleitung anderer Personen dauern in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis 15 bzw. 10 Minuten.

Mit jeweils 10 Minuten liegt der Median bei den Einkaufswegen in Bonn und im Rhein-Sieg-Kreis am niedrigsten. Die mittleren zurückgelegten Strecken wie auch die Wegedauern unterscheiden sich in Bonn, im Rhein-Sieg-Kreis und in Deutschland nur geringfügig voneinander. Die rund 5 Minuten höhere Wegedauer von Arbeitswegen und zu dienstlichen/geschäftlichen Zwecken im Rhein-Sieg-Kreis ist im Vergleich zu Bonn dabei der größte Unterschied. Im Rhein-Sieg-Kreis sind die Menschen allerdings 30 Minuten auf ihren Arbeitswegen unterwegs und damit 10 Minuten länger als im Bundesdurchschnitt.

Zwischen Männern und Frauen gibt es hinsichtlich der durchschnittlichen Wegedauern keinen Unterschied in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis. Die Hälfte aller Wege beträgt hier jeweils 15 Minuten. Auch bei den Wegelängen unterscheiden sich Männer und Frauen

Abbildung 14 Wegelänge nach Zweck und Hauptverkehrsmittel

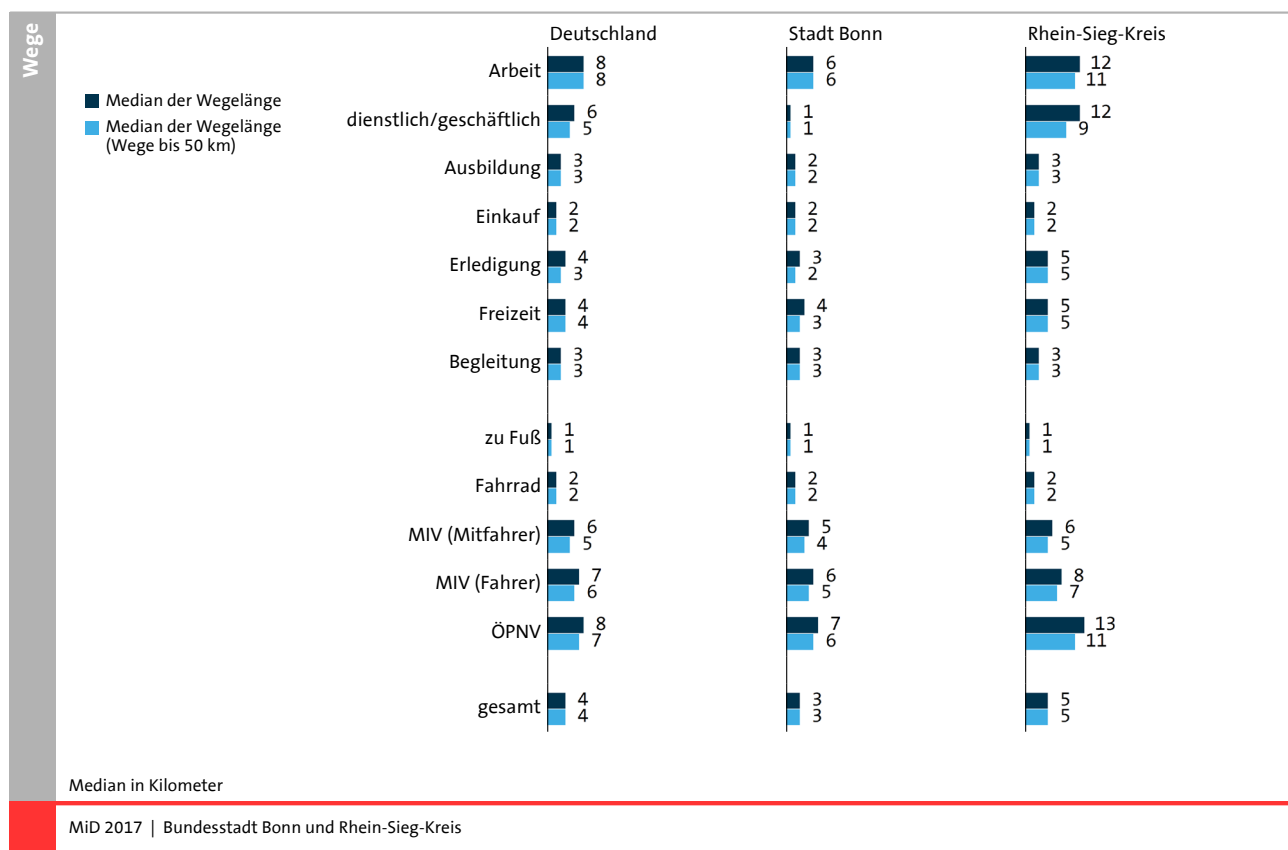
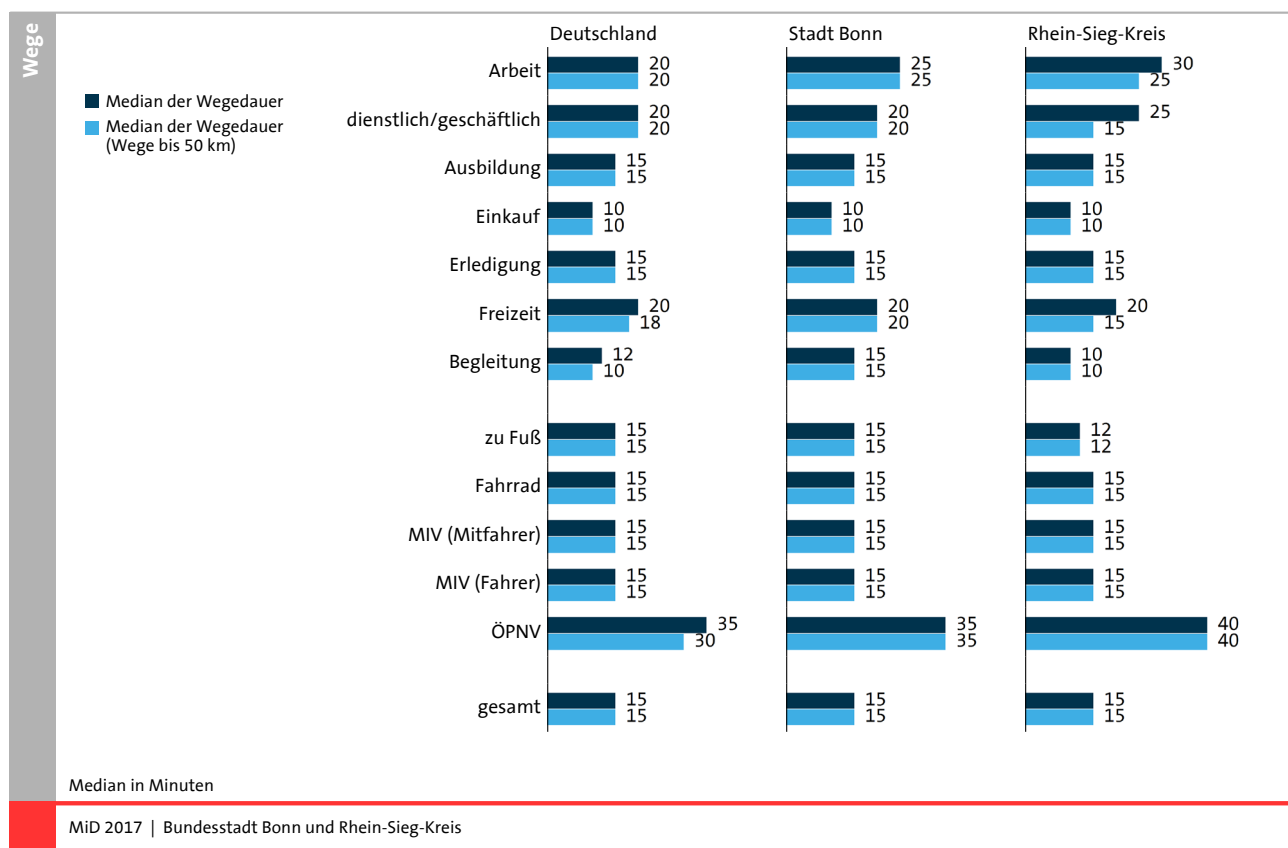


Abbildung 15 Wegedauer nach Zweck und Hauptverkehrsmittel



kaum voneinander. In Bonn werden von beiden Geschlechtern im Median 3 Kilometer zurückgelegt. Im Rhein-Sieg-Kreis liegen Männer mit Wegelängen von 6 Kilometern knapp vor den Frauen mit 5 Kilometern (siehe Tabelle 4).

4.3 Hauptverkehrsmittel (Modal Split)

Die Modal Split-Betrachtung beschäftigt sich mit der Verkehrsmittelwahl und erfolgt auf Wegeebe. Sie basiert also auf der stichtagsbezogenen Erfassung der zurückgelegten Wege und zeigt auf, welche Verkehrsmittel genutzt wurden. Dabei sind grundsätzlich zwei Betrachtungsweisen interessant: Die erste basiert auf dem Verkehrsaufkommen und betrachtet die Verkehrsmittelwahl anhand aller Wege. Die zweite drückt die Verkehrsleistung aus und betrachtet die Verkehrsmittelwahl anhand aller zurückgelegten Personenkilometer. Für beide Betrachtungsweisen werden im Folgenden die Ergebnisse dargestellt. Dabei wird immer das Konzept des sogenannten Hauptverkehrsmittels verfolgt, bei dem im Fall mehrerer für einen

Weg angegebener Verkehrsmittel eine Priorisierung erfolgt (siehe auch Erläuterungskasten).

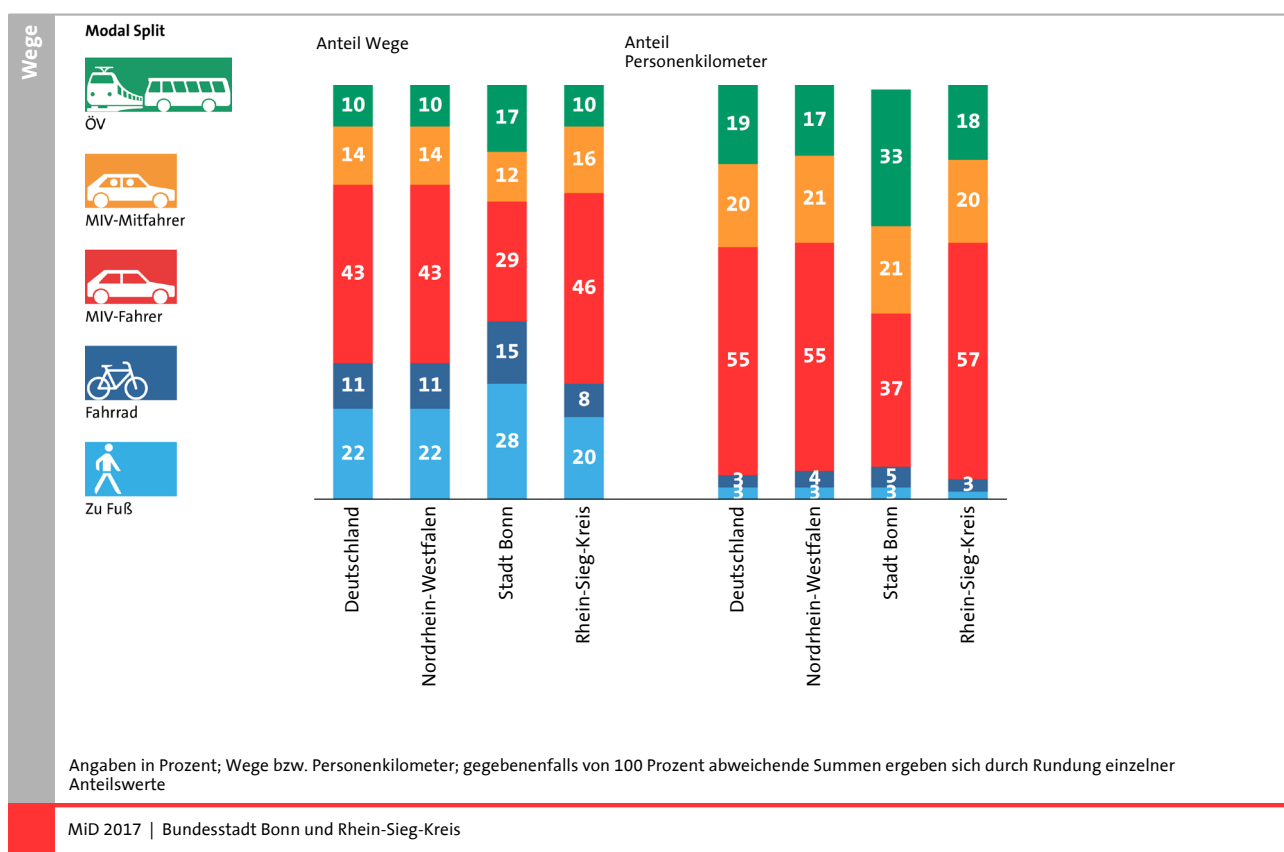
Modal Split in Deutschland

Bevor auf die Ergebnisse für Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis eingegangen wird, erfolgt ein kurzer Blick auf die Ergebnisse des Modal Split in Deutschland (siehe Abbildung 16). Häufig werden die Verkehrsmittel in zwei Kategorien eingeteilt. Auf der einen Seite stehen die Fußwege, die Fahrradwege sowie die Wege, die mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden und den sogenannten Umweltverbund bilden. Sie haben deutschlandweit einen Anteil von rund 43 Prozent, wobei die Fußwege mit 22 Prozent etwa die Hälfte und die ÖV- und Fahrradwege jeweils rund ein Viertel ausmachen. Auf der anderen Seite steht der motorisierte Individualverkehr, bei dem in der Regel ein Pkw von einer Fahrerin bzw. einem Fahrer oder Mitfahrerin bzw. Mitfahrer genutzt wird. Diese Wege summieren sich deutschlandweit auf einen Anteil von rund 57 Prozent, wobei der Anteil der Wege von Mitfahrerinnen und Mitfahrern etwa ein Viertel beträgt.

Tabelle 4 Wegelänge und -dauer nach Geschlecht und Altersgruppen

	Wegelänge	Wegelänge (Wege bis 50 km)	Wegedauer	Wegedauer (Wege bis 50 km)
	Median km	Median km	Median Min.	Median Min.
Stadt Bonn				
Geschlecht				
Männer	3	3	15	15
Frauen	3	3	15	15
Altersgruppen				
bis 17 Jahre	2	2	15	15
18 bis 29 Jahre	3	2	15	15
30 bis 49 Jahre	3	3	15	15
50 bis 64 Jahre	4	4	18	15
65 bis 74 Jahre	3	3	20	19
75 Jahre und älter	3	3	20	20
Rhein-Sieg-Kreis				
Geschlecht				
Männer	6	5	15	15
Frauen	5	4	15	15
Altersgruppen				
bis 17 Jahre	3	3	15	15
18 bis 29 Jahre	8	7	20	15
30 bis 49 Jahre	7	7	15	15
50 bis 64 Jahre	6	6	20	15
65 bis 74 Jahre	4	4	15	15
75 Jahre und älter	3	3	15	15

MiD 2017 | Bundesstadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis

Abbildung 16 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split)

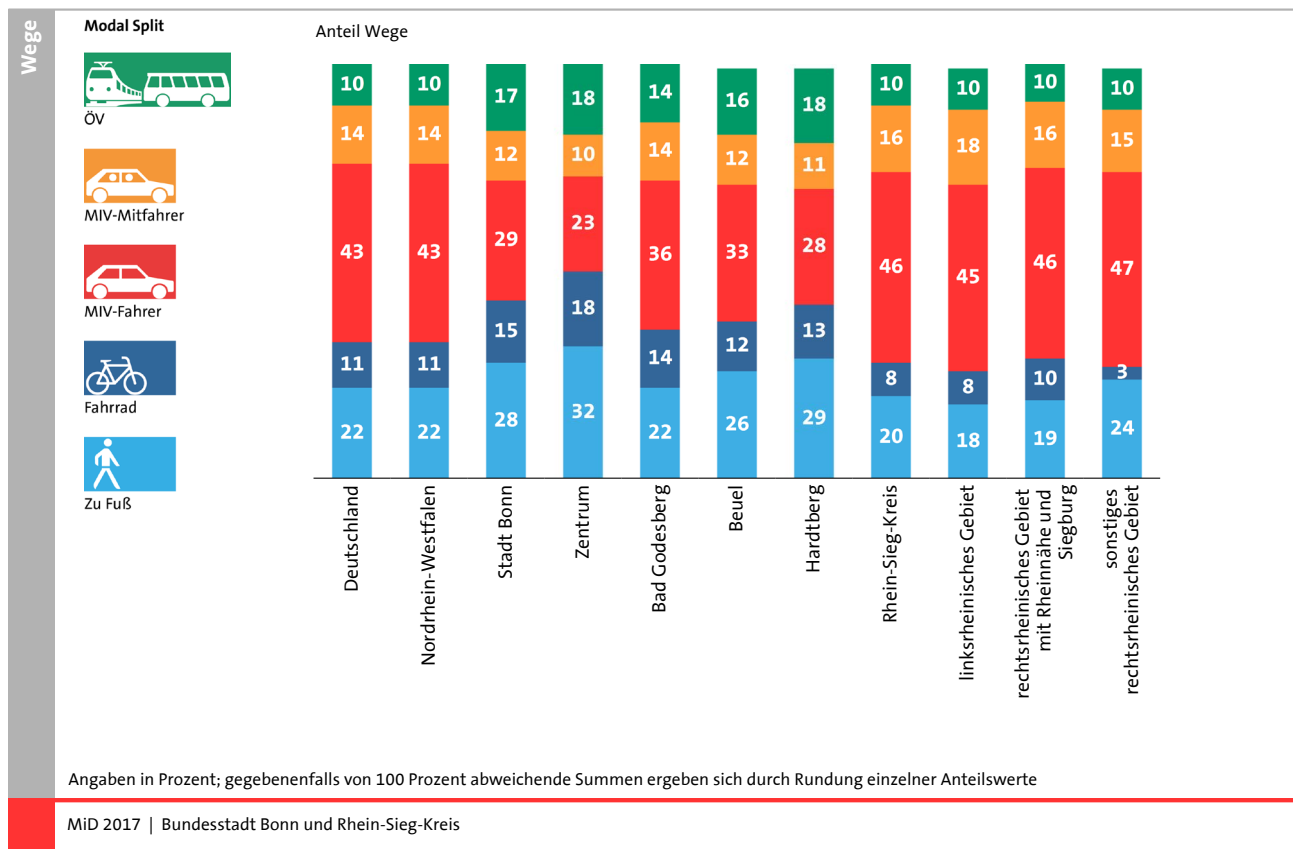
Der Blick auf die regionalstatistischen Raumtypen zeigt, dass sich die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel deutlich unterscheiden (ohne Abbildung). Während beispielsweise die öffentlichen Verkehrsmittel in den Metropolen einen Modal Split-Anteil von 20 Prozent erreichen, sinkt der Wert in den ländlichen Regionen auf 5 bis 7 Prozent. Umgekehrt sinkt der MIV-Anteil von mehr als zwei Dritteln in den kleinstädtischen, dörflichen Räumen auf unter 40 Prozent in den Metropolen. Der Fahrradanteil erreicht in den Metropolen, Großstädten und zentralen Städten zwischen 13 und 15 Prozent. In diesen Raumtypen erreichen auch die Fußwege einen höheren Anteil.

Wird für die Modal Split-Betrachtung die Verkehrsleistung zugrunde gelegt, also die jeweils zurückgelegten Personenkilometer, verändern sich die Proportionen deutlich. Der Anteil der Fahrrad- und Fußwege sinkt auf jeweils 3 Prozent, während die Anteile der motorisierten Verkehrsmittel deutlich steigen. Das gilt vor allem für die öffentlichen Verkehrsmittel, deren Anteile sich bei dieser Betrachtung in etwa verdoppeln (siehe Abbildung 16). Dieser Effekt gilt in gleicher Weise für die Region Bonn/Rhein-Sieg und die einzelnen regionalen Differenzierungen.

Insgesamt jeder zweite Weg mit dem Auto zurückgelegt

Die gesamte Region Bonn und Rhein-Sieg-Kreis weist hinsichtlich des Modal Split eine ähnliche Verteilung wie Deutschland auf, wird allerdings durch die für Großstädte typische Verteilung der Stadt Bonn beeinflusst. Dazu gehört, dass der MIV eine etwas geringere Rolle als in Deutschland spielt. Etwas über die Hälfte der Wege wird in der Region als MIV-Fahrer oder MIV-Fahrerin zurückgelegt (siehe Abbildung 16). Mitfahrerinnen bzw. Mitfahrer machen daran etwa ein Drittel aus. Der öffentliche Verkehr sowie der Anteil für das Fahrrad liegen dafür im Gegenzug leicht über den Deutschlandwerten bei 13 Prozent. Mehr als jeder fünfte Weg wird zu Fuß zurückgelegt, was verdeutlicht, dass die eigenen Füße als Verkehrsmittel nicht zu unterschätzen sind.

Schaut man sich Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis im Einzelnen an, fallen die regionaltypischen Unterschiede im Modal Split besonders auf. Während in Bonn nur 29 Prozent der Wege als MIV-Fahrerin bzw. -Fahrer zurückgelegt werden, sind es im Rhein-Sieg-Kreis bereits 46 Prozent aller Wege. Entsprechend sind die Fuß- und Radanteile in Bonn mit 28 bzw. 15 Prozent deutlich

Abbildung 17 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach Teilregionen

höher als im Rhein-Sieg-Kreis, wo diese Anteile bei nur 20 bzw. 8 Prozent liegen (siehe [Abbildung 17](#)). Hier wirkt sich das überdurchschnittliche ÖPNV-Angebot in Bonn aus. Es sei jedoch an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass sich selbst innerhalb Bonns große Unterschiede ausmachen lassen, auf die ebenfalls im vorliegenden Bericht dezidiert eingegangen wird.

Der Rhein-Sieg-Kreis ist demgegenüber sehr stark vom motorisierten Individualverkehr geprägt. Dieser macht einen Anteil von 62 Prozent aus, der ÖPNV spielt hier mit gerade einmal 10 Prozent eine deutlich geringere Rolle.

Betrachtet man den Modal Split auf der Ebene der regionalen Untereinheiten, zeigt sich, dass auch innerhalb Bonns und des Rhein-Sieg-Kreises spezifisch regionale Gegebenheiten zu einem mal mehr und mal weniger stark abweichenden Modal Split führen können.

Offensichtlich ist dabei die Sonderstellung des Bonner Zentrums. Hier wird beinahe jeder dritte Weg zu Fuß zurückgelegt und ebenfalls jeder dritte Weg mit dem Auto. Der ÖPNV- und Fahrrad-Anteil ist hier mit jeweils 18 Prozent überdurchschnittlich hoch. In den übrigen Gebieten Bonns ist hingegen der MIV-Anteil

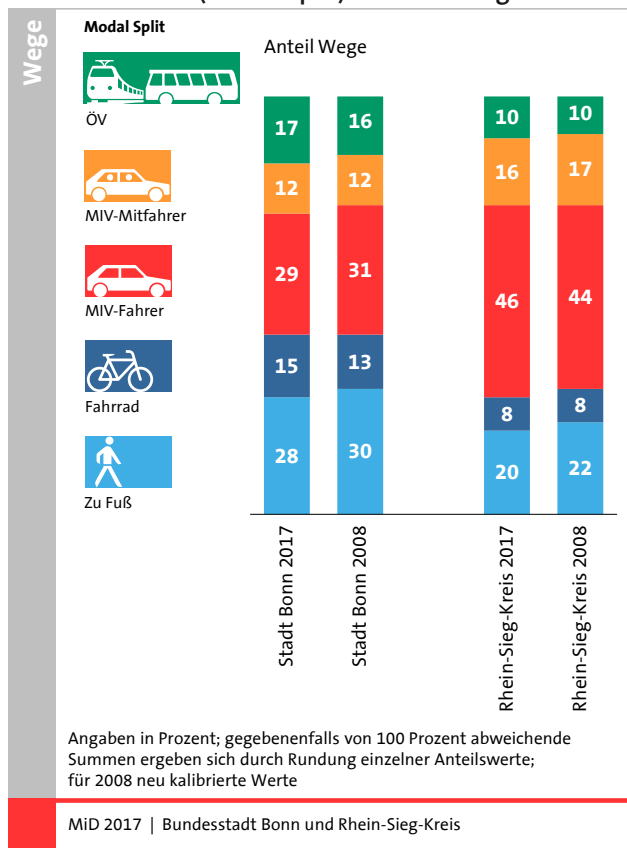
wieder deutlich höher und steigt beispielsweise in Bad Godesberg auf 50 Prozent aller zurückgelegten Wege an. Demgegenüber steht ein MIV-Anteil von knapp unter 63 Prozent im linksrheinischen Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises. Im rheinernen, rechtsrheinischen Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises überwiegt mit 62 Prozent ebenfalls deutlich der MIV. Deutlich höher ist im Vergleich zum übrigen Kreisgebiet hier allerdings auch der Fußwegeanteil mit 24 Prozent, während Wege mit dem Fahrrad nur 3 Prozent ausmachen (siehe [Abbildung 17](#)).

Allgemein verdeutlicht der Vergleich mit den unterschiedlichen Gebietseinheiten, dass sich die Mobilitätsmuster der Einwohnerinnen und Einwohner je nach den regionalen Rahmenbedingungen und auch den regionalen soziodemografischen Strukturen deutlich voneinander unterscheiden können. Wie bereits gezeigt wurde, stellt neben dem motorisierten Individualverkehr auch der nicht-motorisierte Individualverkehr selbst in vermeintlich ländlichen Gebieten eine durchaus bedeutsame Größe im Modal Split dar. Immerhin 28 Prozent der Wege innerhalb des Rhein-Sieg-Kreises werden mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt. Auf die Gewohnheiten der Einwohnerinnen und Einwohner in Bezug auf die

Verkehrsmittelnutzung im Alltag geht das folgende Kapitel 5 genauer ein.

Im Zeitvergleich des Modal Split zeigen sich für Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis nur kleine Veränderungen. Während der Anteil der Fußwege in beiden Gebieten um 2 Prozentpunkte leicht abgenommen hat, gibt es bei den Anteilen der Fahrradwege zumindest für Bonn einen entgegengesetzten Trend in gleicher Größenordnung (siehe [Abbildung 18](#)). Im Vergleich zum Jahr 2008 ist ihr Wert in Bonn um 2 Prozentpunkte angewachsen und im Rhein-Sieg-Kreis mit 8 Prozent stabil geblieben. Leicht zugelegt haben im Vergleich zum Jahr 2008 auch die Anteile des öffentlichen Verkehrs in Bonn. Das Wachstum anderer Verkehrsmittel geht in Bonn größtenteils zulasten des motorisierten Individualverkehrs. Seine Anteile – Fahrer inklusive Mitfahrer – sind seit 2008 um 2 Prozentpunkte gesunken (ohne [Abbildung](#)). Umgekehrt ist im Rhein-Sieg-Kreis allerdings ein leichter Zuwachs beim MIV von 1 Prozentpunkt im Vergleich zu 2008 zu verzeichnen.

Abbildung 18 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) im Jahresvergleich



Hochgerechnetes tägliches Verkehrsaufkommen

Bezogen auf die Bewohnerinnen und Bewohner in Bonn führen die berichteten Wege zu einem hochgerechneten täglichen Verkehrsaufkommen von rund 1,1 Millionen Wegen und 13,1 Millionen Personenkilometern. Im Rhein-Sieg-Kreis sind es hochgerechnet 1,8 Millionen Wege und 23,6 Millionen Personenkilometer (siehe [Tabelle 5](#)).

ÖV eher von Beziehern niedriger Einkommen genutzt

Der ökonomische Status der Befragten hat Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Wie bereits gezeigt wurde und auch in [Kapitel 5.4](#) noch einmal Thema sein wird, steigt mit dem Einkommen die Anzahl der verfügbaren Mobilitätsoptionen. Zwischen den Statusgruppen verändern sich dabei insbesondere die Anteile des motorisierten Verkehrs deutlich. Unter Personen, die in einem Haushalt mit niedrigem ökonomischem Status leben, liegt der MIV bei 48 Prozent. Mit zunehmendem Status verschieben sich die Anteile zugunsten des Autos. Unter Personen aus einem statushohen Haushalt beträgt der MIV-Anteil zusammengefasst bereits 58 Prozent. Deutlich geringer ist dafür in der statushohen Gruppe der Anteil von Wegen, die zu Fuß zurückgelegt werden. Außerdem wird in dieser Personengruppe etwas seltener mit Bussen und Bahnen gefahren.

Geschlecht, Alter und Tätigkeit der Personen

Betrachtet man die Wahl des Hauptverkehrsmittels in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis nach weiteren soziodemografischen Merkmalen, so lassen sich weitere Zusammenhänge feststellen. Geschlechterspezifisch existieren nur leichte Unterschiede. Frauen nutzen den motorisierten Individualverkehr etwas seltener und sind dabei häufiger Mitfahrerin als Männer. Außerdem gehen Frauen etwas häufiger Wege ausschließlich zu Fuß (ohne [Abbildung](#)). Solche Unterscheidungen nach soziodemografischen Merkmalen sind für sich allein genommen aber wenig ausschlaggebend, da sie oft eher aus unterschiedlichen Lebensphasen bzw. Lebensumgebungen resultieren. So unterscheidet sich das Mobilitätsverhalten einer Vollzeit berufstätigen Frau wenig von dem eines ebenso tätigen Mannes und eher von dem einer Geschlechtsgenossin gleichen Alters, die nicht im Berufsleben steht.

Während es wenig überraschend ist, dass der ÖV verstärkt von den jüngeren Altersgruppen genutzt wird, ist der Anteil der mit Bussen und Bahnen

Tabelle 5 Hochgerechnete Werte und mittlere Wegelängen nach Hauptverkehrsmittel und Wegezweck

	Wege <i>in Mio. pro Tag</i>			Personenkilometer <i>in Mio. pro Tag</i>			Wegelängen <i>in Kilometer 2017</i>					
	Deutsch- land	Stadt Bonn	Rhein- Sieg- Kreis	Deutsch- land	Stadt Bonn	Rhein- Sieg- Kreis	Deutschland		Stadt Bonn		Rhein-Sieg-Kreis	
							Mittel- wert	Median*	Mittel- wert	Median*	Mittel- wert	Median*
Hauptverkehrsmittel												
zu Fuß	56	0,3	0,4	93	0,4	0,6	1,7	1	1,1	0,6	1,6	1
Fahrrad	28	0,2	0,1	112	0,7	0,6	3,9	2	3,8	2,2	4,1	2
MIV-Fahrer	111	0,3	0,8	1.754	4,9	13,5	15,8	6,7	15,6	5,2	16,6	7,6
MIV-Mitfahrer	36	0,1	0,3	650	2,8	4,7	18	5,7	22,4	4,8	16,7	5,7
ÖV	26	0,2	0,2	605	4,3	4,2	23,1	8,1	23,6	7,2	23,1	13,3
gesamt	260**	1,1	1,8	3.200**	13,1	23,7	12,5	3,8	11,8	2,9	13,3	4,8
Hauptwegezweck												
Arbeit	42	0,1	0,2	674	2,4	4,7	16	8,1	16,5	7,2	19,3	13,3
dienstlich	28	0,1	0,2	539	1,2	4,2	19	5,7	11,3	1,9	20,7	11,4
Ausbildung	18	0,1	0,1	131	0,3	1	7,3	2,9	4,1	2,5	7,8	2,9
Einkauf	41	0,2	0,3	217	0,8	1,5	5,3	2	4,2	1,7	5,2	2,4
Erledigung	37	0,2	0,2	376	1,1	3	10,2	3,6	7,3	2,7	13,2	4,8
Freizeit	71	0,3	0,5	1.098	6,4	8	15,5	3,9	19,2	3,8	14,7	4,8
Begleitung	21	0,1	0,2	179	0,8	1,1	8,6	2,9	7,4	2,9	7,1	3,4
gesamt	260**	1,1	1,8	3.200**	13,1	23,6	12,5	3,8	11,7	2,9	13,1	4,8

*Dieser Wert stellt die Mitte der jeweils vorliegenden Verteilung dar und hilft bei der Einordnung des Mittelwerts, der oft durch hohe Einzelwerte beeinflusst wird. Lesebeispiel Wegelänge für Wege zu Fuß (Deutschland): Der Median liegt bei 1,0 km. Also sind 50 Prozent der berichteten Fußwege bis zu 1 km weit und 50 Prozent überschreiten diesen Wert. Alle Angaben zu Wegelängen erfolgen einschließlich Imputation bei fehlenden Werten zu einzelnen Wegen.

**gerundete Werte

MiD2017 | Bundesstadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis

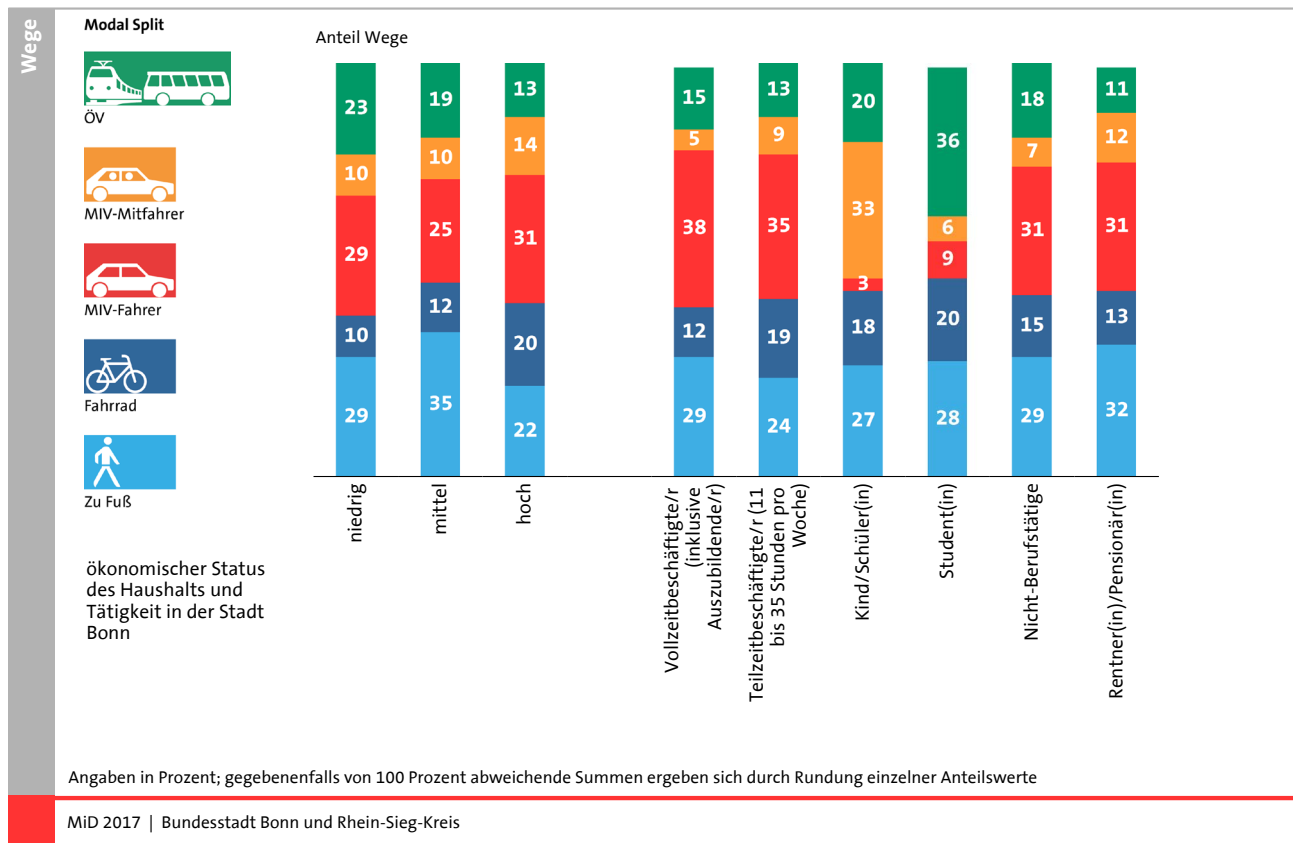
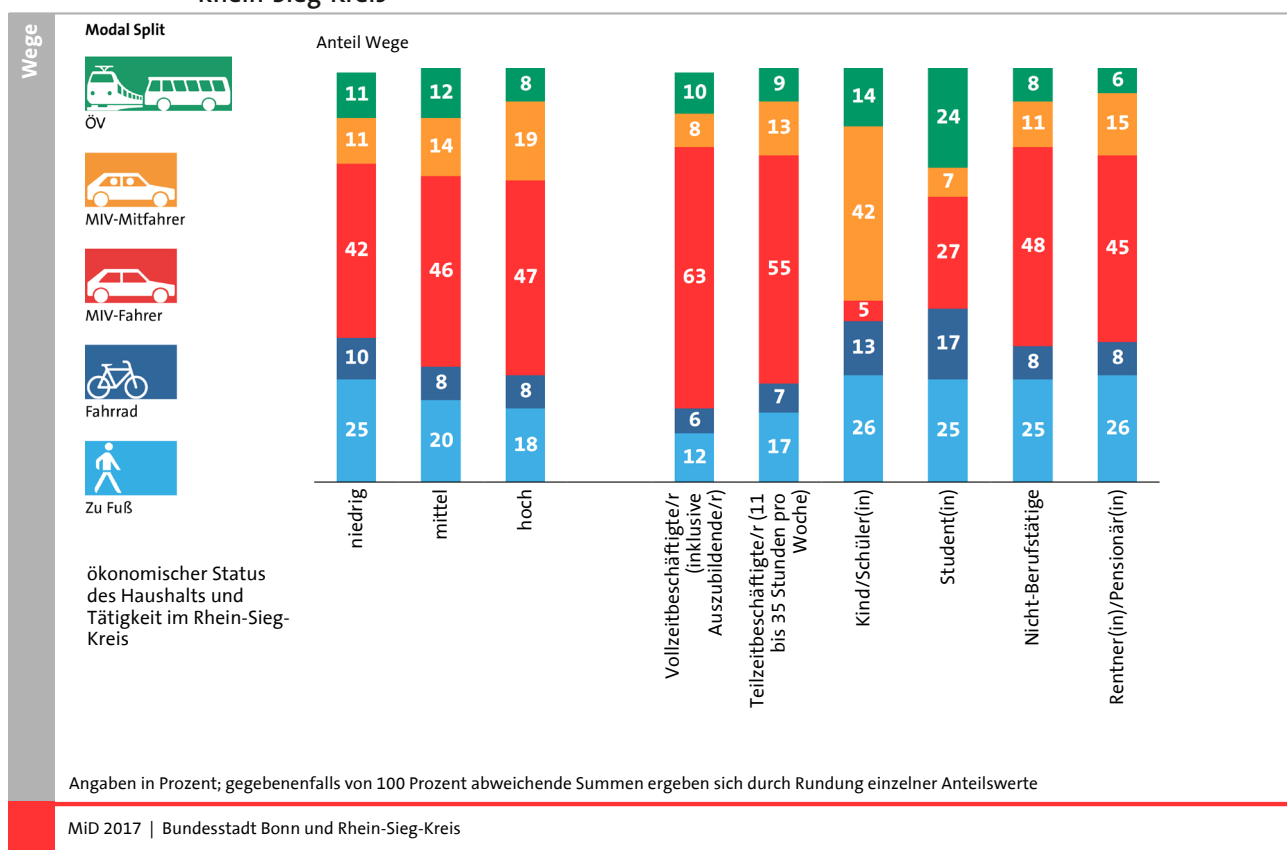
Abbildung 19 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach ökonomischem Status und Tätigkeit in der Stadt Bonn

Abbildung 20 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach ökonomischem Status und Tätigkeit im Rhein-Sieg-Kreis

zurückgelegten Wege über die Altersgruppen ab 30 Jahren relativ stabil. Leicht rückgängige Anteile des MIV gehen hier einher mit Zuwächsen der zu Fuß zurückgelegten Wege. Beinahe jeder dritte Weg wird von den über 75-Jährigen auf diese Weise bewältigt. Innerhalb des MIV-Anteils sind Kinder und Personen mit zunehmendem Alter etwas häufiger Mitfahrer, statt selbst am Steuer Platz zu nehmen.

Die Ergebnisse des Modal Split nach der Tätigkeit der Personen hängen teils stark mit den bereits untersuchten soziodemografischen Merkmalen zusammen (siehe [Abbildung 19](#) und [Abbildung 20](#)). Die intensivsten Nutzer des ÖV sind hierbei die Studierenden. Etwas seltener nutzen Kinder bzw. Schülerinnen und Schüler Busse und Bahnen. Allerdings weisen sie zusammen mit den Studierenden auch die höchsten Fahrradanteile am Modal Split auf.

4.4 Verkehrsmittelkombinationen (Intermodalität)

Neben der klassischen Betrachtung des Modal Split und des Hauptverkehrsmittels ist auch die Analyse der genutzten Verkehrsmittelkombinationen interessant. Sie werden häufig unter dem Stichwort „Intermodalität“ diskutiert und sind eine Spezialform der Multimodalität, die in [Kapitel 5.5](#) vorgestellt wird.

Für die folgenden Analysen werden für jeden Weg alle genutzten Verkehrsmittel herangezogen, nicht nur das Hauptverkehrsmittel. Lediglich Kombinationen von Fußwegetappen und Etappen mit anderen Verkehrsmitteln bleiben vor dem Hintergrund unberücksichtigt, dass auf nahezu allen Wegen auch Teile zu Fuß zurückgelegt werden.

Intermodalität bundesweit

An dieser Stelle sollen kurz die deutschlandweiten Ergebnisse vorgestellt werden. Verkehrsmittelkombinationen kommen bundesweit bei etwa 1 Prozent aller Wege vor und sind damit vergleichsweise selten

Die intermodalen Wege teilen sich zu etwa gleichen Teilen auf in eine Kombination aus öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrrad sowie öffentlichen Verkehrsmitteln und Auto. Da bei diesen Kombinationen davon ausgegangen wird, dass die jeweils längere Strecke mit einem öffentlichen Verkehrsmittel zurückgelegt wird, werden sie bei der Betrachtung des Hauptverkehrsmittels den öffentlichen Verkehrsmitteln zugerechnet (siehe Erläuterungen zur Bildung des Hauptverkehrsmittels im blauen Kasten auf Seite 36). Der ÖV-Anteil am Modal Split differenziert sich bundesweit also in etwa 9 Prozent ausschließlich öffentliche Verkehrsmittel und etwa 1 Prozent Kombination von öffentlichen Verkehrsmitteln mit dem Rad bzw. dem Auto.

Interessant ist auch die Differenzierung der genutzten Verkehrsmittel innerhalb des ÖV-Systems. Im Schnitt werden bundesweit 1,4 verschiedene Verkehrsmittel aus dem System genutzt. Darunter sind Busse, U-/Stadtbahnen, Straßenbahnen, S-Bahnen, Nahverkehrszüge, Fähren, Anruf-Sammel-Taxis, Taxis, Fernzüge, Fernbusse, Reisebusse, Flugzeuge und andere öffentliche Verkehrsmittel. Umstiege innerhalb des gleichen Subsystems, zum Beispiel von einer Buslinie in eine andere, bleiben dabei unberücksichtigt, sodass die Anzahl der genutzten Verkehrsmittel auf diese Weise eher unterschätzt wird. Es wird aber deutlich, dass das System der öffentlichen Verkehrsmittel intermodal angelegt ist, was Umstiege auf dem Weg zu einem Ziel häufig erforderlich macht. Fahrrad und Auto werden hingegen selten mit anderen Verkehrsmitteln auf einem Weg kombiniert, sondern bringen die Nutzer in der Regel direkt an ihr Ziel. Wenn sie kombiniert werden, übernehmen sie die Zubringerfunktion zu den öffentlichen Verkehrsmitteln.

Intermodalität in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis

Im Rhein-Sieg-Kreis und in Bonn unterscheiden sich diese Ergebnisse kaum vom bundesweiten Ergebnis. Der Anteil intermodaler Wege mit Kombinationen, die nicht nur zu Fuß-ÖV, zu Fuß-Auto oder systembedingte Umstiege innerhalb des ÖPNV bedeuten, sondern als bewusste Entscheidung darüber hinausgehen, ist gering. So liegen die Anteile der Kombinationen von Fahrrad und ÖPNV nur bei etwa 1 Prozent der erfassten Wege. Bei der Kombination Auto und ÖPNV sind es sogar noch weniger Wege.

4.5 Wegezwecke

Mobilität und Unterwegssein stehen nur selten als Selbstzweck für sich genommen. Zumeist werden Wege aus bestimmten Anlässen zurückgelegt. In der Erhebung werden sieben verschiedene Wegezwecke unterschieden. Dabei steht ein Block aus im weiteren Sinn beruflich bedingten Wegen Anlässen im Versorgungs- und Freizeitbereich gegenüber. Aufschlussreich ist in diesem Zusammenhang die Erkenntnis, dass Arbeitswege, d. h. Wege zur und von der Arbeitsstelle, nicht dominieren. Zusammen mit den dienstlichen Wegen und Ausbildungswegen machen diese nur etwa ein Drittel aller unternommenen Wege aus.

Dieser Anteil von rund einem Drittel gilt auch in Bonn sowie dem Rhein-Sieg-Kreis (siehe *Abbildung 21*). Anders als die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich die Zweckstruktur der Wege regional nur geringfügig. So ähneln sich die Ergebnisse für die betrachteten Regionen allesamt sehr stark. Jeweils ein weiteres Drittel machen Wege für Erledigungen und Einkäufe aus sowie für Freizeitwecke und Begleitungen. Freizeitwecke erreichen mit 27 bis 28 Prozent überall den höchsten Anteil an allen Wegen. Dahinter verbergen sich ganz unterschiedliche Tätigkeiten wie ein Besuch oder ein Treffen mit Freunden, Verwandten und Bekannten, sportliche Aktivitäten, ein Spaziergang oder das Ausführen eines Hundes oder der Besuch eines Restaurants, einer Gaststätte oder Kneipe. Die Bedeutung von Freizeitanlässen wird auch bei der Betrachtung der Verkehrsleistung sichtbar.

Größere Unterschiede in der Zweckstruktur der Wege sind nach soziodemografischen Merkmalen zu finden. So weisen Frauen in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis beispielsweise zwar einen nur etwas geringeren Anteil an Arbeitswegen auf, allerdings einen deutlich geringeren Anteil an dienstlichen und geschäftlichen Wegen (ohne *Abbildung*). Die übrigen Zweckkategorien machen hier dementsprechend größere Anteile aus.

Betrachtet man die unterschiedlichen Altersgruppen, so lassen sich zwischen 18 und 64 Jahren nur geringe Unterschiede feststellen. In den höheren Altersgruppen nehmen dagegen mit vermehrtem Renteneintritt die Arbeits- und Dienstwege sehr stark ab. Die Ergebnisse der Altersgruppen resultieren dabei zu großen Teilen hauptsächlich aus der ausgeübten Tätigkeit der Personen. Evident ist weiterhin, dass der Anteil der Berufswege mit steigendem ökonomischem Status des Haushaltes zunimmt.

Abbildung 21 Wegezwecke im Regionalvergleich I

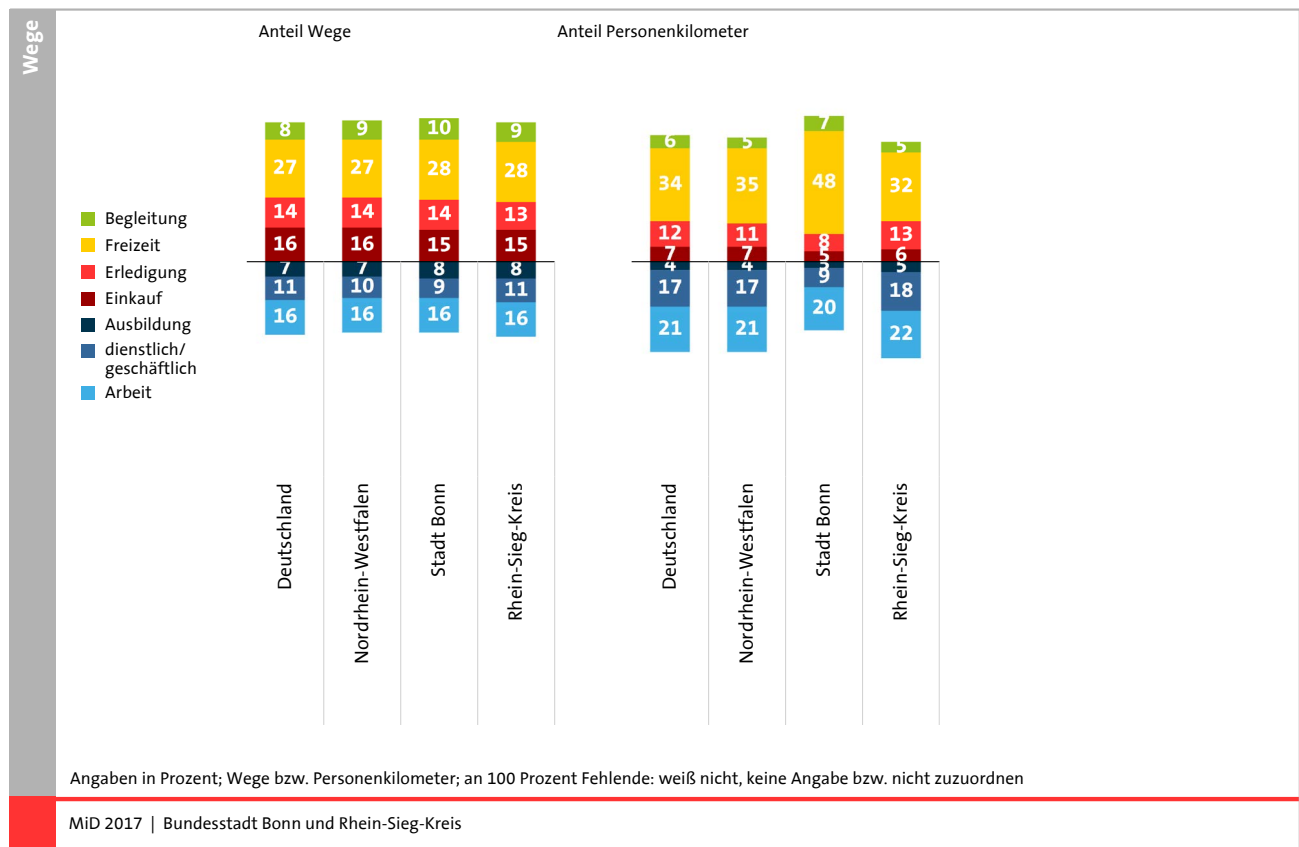
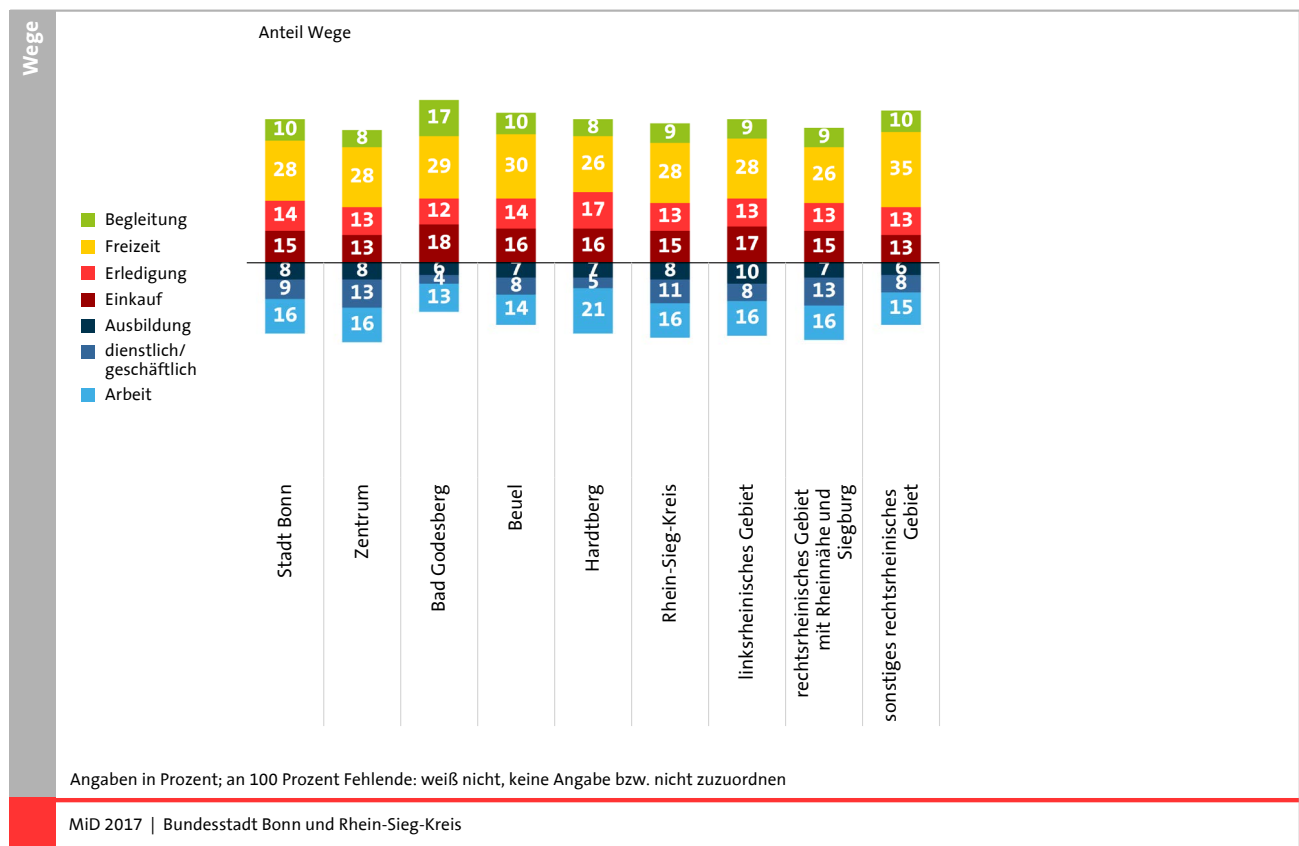


Abbildung 22 Wegezwecke im Regionalvergleich II



Das hochgerechnete Verkehrsaufkommen unterteilt nach den einzelnen Wegezwecken ist in [Tabelle 5](#) ersichtlich. Der größte Anteil der rund 1,1 Millionen Wege in Bonn entfällt auf Freizeitwege mit einem Wert von 0,3 Millionen. Rechnet man Arbeits-, Dienst- und Ausbildungswege zusammen, verzeichnen diese ebenfalls 0,3 Millionen Wege. Für die Betrachtung der Verkehrsleistung liegt der Freizeitweck in Bonn mit rund 6,4 Millionen Personenkilometern über der Verkehrsleistung der summierten Arbeits-, Dienst- und Ausbildungswege mit 3,9 Millionen Personenkilometern. Bei der Verkehrsleistung fällt rund die Hälfte aller Personenkilometer auf die Freizeitwege der Bewohnerinnen und Bewohner in Bonn.

Auf den Rhein-Sieg-Kreis entfallen hochgerechnet rund 1,8 Millionen Wege pro Tag. Hiervon machen die Freizeitwege mit 0,5 Millionen Wegen ebenfalls den größten Anteil aus. Ebenso werden aufsummiert 0,5 Millionen Wege für Arbeits-, Dienst- und Ausbildungswege absolviert. Bei der Verkehrsleistung liegen diese Zwecke im Rhein-Sieg-Kreis aber mit 9,9 Millionen Personenkilometern noch vor den Freizeitwecken mit 8,0 Millionen Personenkilometern. Von den insgesamt 23,6 Millionen Personenkilometern pro Tag entfällt also etwa ein Drittel aller Wege auf Freizeitwecke.

4.6 Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens

Neben verschiedenen Wegemerkmalen wurden in der MiD auch die Start- sowie Ankunftszeiten der berichteten Wege erfasst. Folglich kann abgebildet werden, wie sich das Wegeaufkommen in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis über den Tag verteilt und wo die Verkehrsspitzen liegen (siehe [Abbildung 23](#) und [Abbildung 24](#)).

Auffällig, wenn auch wenig überraschend, sind in diesem Zusammenhang vor allem die niedrigen prozentualen Anteile an Wegen zwischen 22 Uhr und 5 Uhr morgens. Von 5 Uhr morgens bis 19 Uhr abends liegen die Anteile in einer Arbeitswoche jeweils über 10 Prozent. Die höchsten Werte werden zwischen 10 Uhr und 19 Uhr erreicht. Insgesamt gibt es nur flache Spitzen und das Verkehrsaufkommen verteilt sich zunehmend auf den ganzen Tag, mit Ausnahme der Nachtzeiten. Diese Tendenz ist auch für Deutschland insgesamt festzustellen.

Hervorzuheben ist auch die Angleichung der Aktivitätszeiten zwischen den Werktagen und den Wochenendtagen Samstag und Sonntag. Wie in [Abbildung 13](#) gezeigt, sind an den Wochenendtagen deutlich weniger Menschen unterwegs und unternehmen deutlich weniger Wege. Die [Abbildung 23](#) und [Abbildung 24](#) ergänzen dieses Bild und zeigen, dass die Aktivitäten außer Haus zeitlich etwas nach hinten verschoben starten. Sie beginnen erst ab etwa 8 Uhr morgens, dehnen sich allerdings nicht nennenswert in den Abend und die Nacht aus.

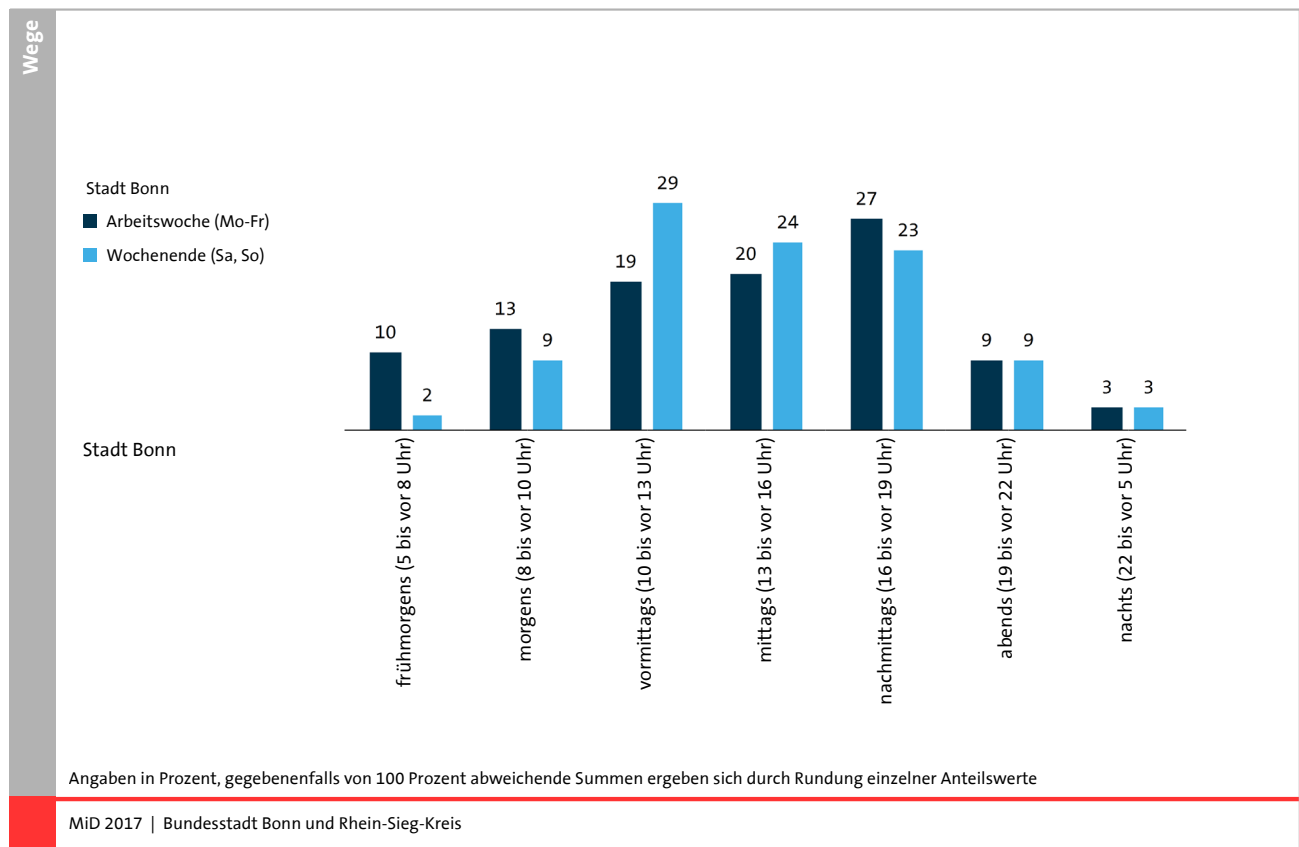
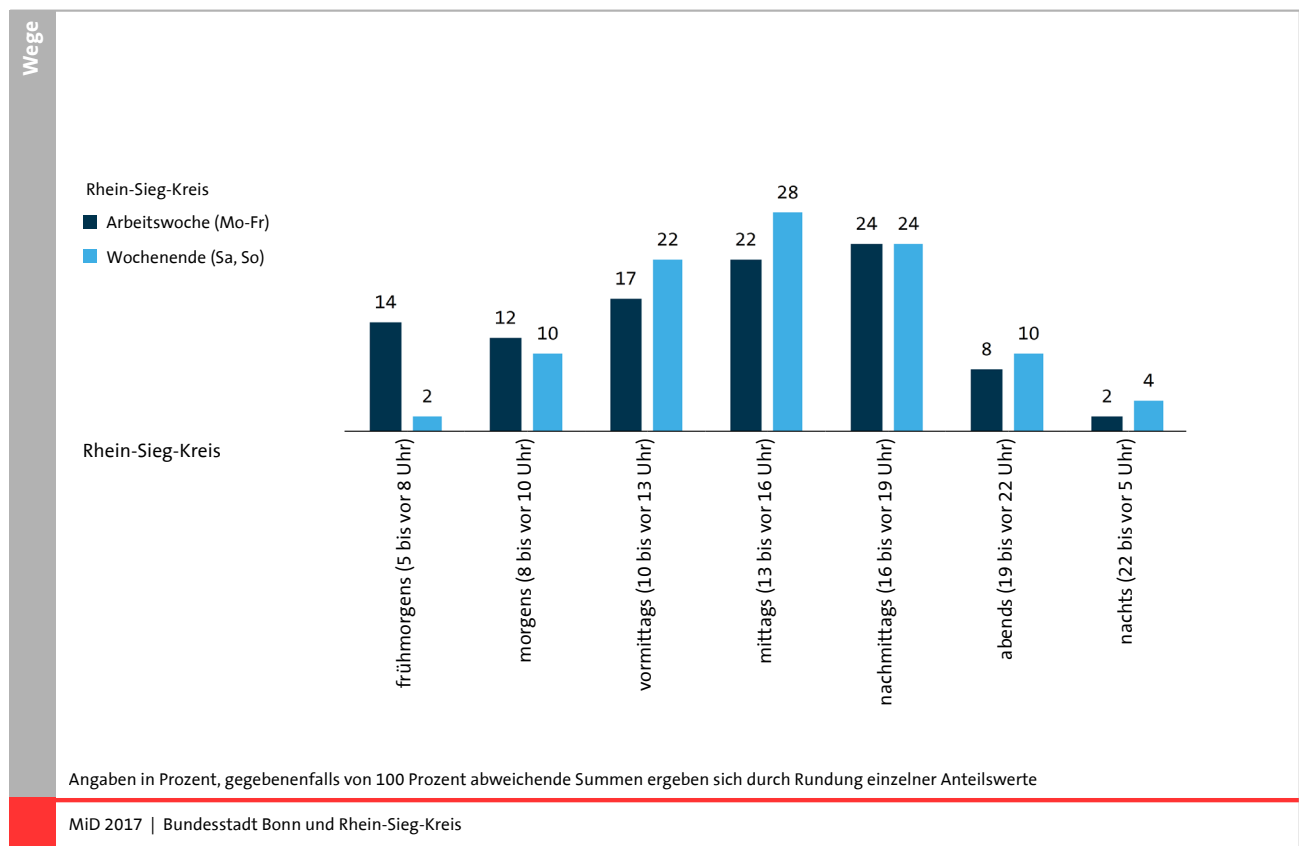
Mobilitätsniveau in etwa auf Bundesebene

Bezüglich der Mobilität in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis kann zusammenfassend festgestellt werden, dass die deutliche Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner an einem durchschnittlichen Tag mindestens zu einem kurzen Weg außer Haus ist. Die Mobilitätsquote liegt in Bonn leicht über dem Durchschnittswert für Deutschland und im Rhein-Sieg-Kreis leicht darunter. Ebenso verhält es sich mit den Unterwegszeiten in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis.

Diese sind in Bonn etwa 15 Minuten länger und im Rhein-Sieg-Kreis 2 Minuten kürzer als im Bundesdurchschnitt.

Die zurückgelegten Strecken sind im Rhein-Sieg-Kreis und Bonn mit rund 40 Kilometern auf gleichem Niveau. In Deutschland wird im Schnitt mit 39 Kilometern nur knapp weniger Strecke zurückgelegt.

Die meisten Wege werden in der Arbeitswoche (Montag bis Freitag) zurückgelegt – am Wochenende ist es durchschnittlich ein Weg weniger.

Abbildung 23 Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens in der Stadt Bonn**Abbildung 24** Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens im Rhein-Sieg-Kreis

5 Verkehrsmittelwahl im Alltag – übliche Nutzung und Kombinationen

Die in den vorangegangenen Kapiteln beschriebene Ausstattung der Haushalte und Personen mit Verkehrsmitteln sowie die Mobilitätskennzahlen auf Basis der Stichtagsbefragung werden im folgenden Kapitel um Analysen der üblichen Verkehrsmittelnutzung ergänzt. Diese Ergebnisse lenken den Blick von den Wegen wieder auf die Personen. Denn sie basieren nicht auf den Mobilitätsangaben zu einem einzelnen Stichtag, der für die einzelne Person unter Umständen ganz untypisch sein kann. Vielmehr wurde erfragt, wie häufig verschiedene Verkehrsmittel üblicherweise genutzt werden. Damit können Nutzungsgewohnheiten und -muster der Personen identifiziert werden, die mit einer reinen Betrachtung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung nicht beschreibbar sind.

Es werden folgende Fragen beantwortet: Wie häufig werden Auto, ÖPNV und Fahrrad von den Bewohnerinnen und Bewohnern in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis üblicherweise genutzt? Auf wie viele Mobilitätsoptionen wird im Alltag zurückgegriffen? Wie festgelegt sind die Bürgerinnen und Bürger bei der alltäglichen Verkehrsmittelwahl und wie flexibel sind die Routinen?

5.1 Übliche Nutzung des Autos

In Bonn fahren 33 Prozent und im Rhein-Sieg-Kreis 52 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner täglich oder fast täglich selbst mit dem Auto oder bei jemand anderem mit. Damit liegt das Ergebnis des Rhein-Sieg-Kreises in etwa auf dem Niveau von Deutschland, wo genau jede zweite Person (fast) täglich das Auto nutzt. Werden die Anteile der (fast) täglichen Autofahrerinnen und Autofahrer mit den Anteilen der Personen addiert, die an einem bis drei Tagen pro Woche mit dem Auto fahren, so greifen in Bonn 62 Prozent und im Rhein-Sieg-Kreis sogar 79 Prozent in der Woche auf dieses Verkehrsmittel zurück. Allerdings gibt auch jede bzw. jeder fünfte

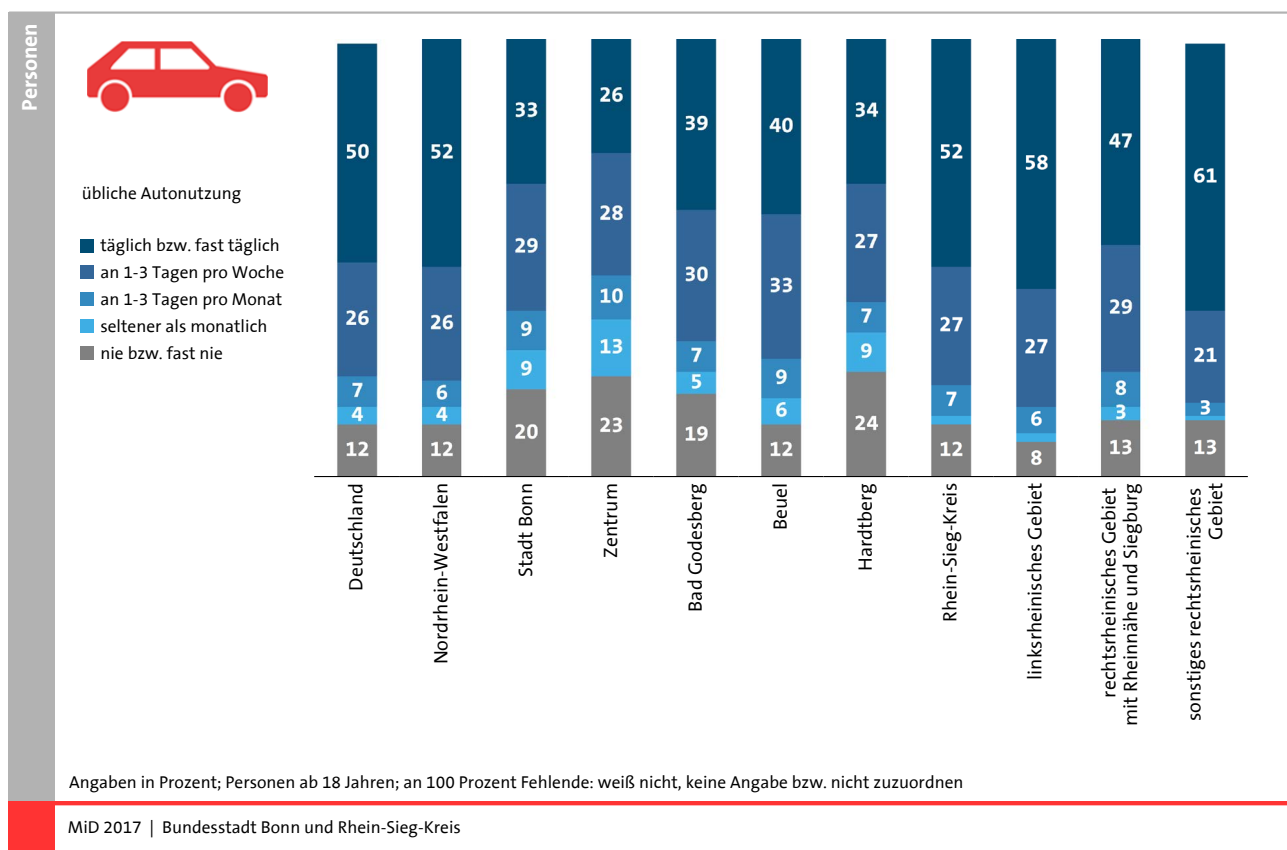
Befragte aus Bonn an, nie oder fast nie das Auto zu nutzen und im Rhein-Sieg-Kreis jede bzw. jeder achte Befragte (siehe *Abbildung 25*).

Die übliche Autonutzung variiert zwischen Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis somit stark. Es lässt sich allgemein feststellen, dass die regelmäßige Autonutzung in Bonn deutlich niedriger ist als im Rhein-Sieg-Kreis. Selbst innerhalb des Stadtgebietes von Bonn lässt sich regional eine sehr unterschiedliche Nutzungsintensität des Autos feststellen. Durchschnittlich nutzt jeweils jede bzw. jeder Vierte im Zentrum Bonns das Auto entweder (fast) täglich oder nie bzw. fast nie. In Beuel hingegen nutzen bereits 40 Prozent das Auto (fast) täglich und nur jede bzw. jeder achte Befragte nie bzw. fast nie.

Im Rhein-Sieg-Kreis steigen die Anteile der (fast) täglichen Nutzerinnen und Nutzer dann nochmals deutlich an. Im rheinernen, rechtsrheinischen Gebiet nutzen 61 Prozent das Auto täglich und lediglich 13 Prozent der Befragten geben an, das Auto so gut wie nie zu nutzen. Im linksrheinischen Gebiet nutzen mit 58 Prozent ebenfalls überdurchschnittlich viele Bewohnerinnen und Bewohner das Auto (fast) täglich. Hier sind es sogar nur 8 Prozent, die das Auto so gut wie nie nutzen (siehe *Abbildung 25*).

Diese unterschiedliche Nutzungsintensität des Autos ist neben der unterschiedlichen Dichte des ÖPNV-Netzes auch den unterschiedlichen Lebensverhältnissen und damit verbundenen unterschiedlichen Mobilitätsmustern der entsprechenden Personen geschuldet.

Als Beispiel für diese unterschiedlichen Mobilitätsmuster erfolgt hier eine Unterscheidung nach soziodemografischen Merkmalen. So sind Männer in der Region Bonn/Rhein-Sieg durchschnittlich etwas regelmäßiger mit dem Auto unterwegs als Frauen. In den unteren Altersgruppen steigt die Autonutzung zunächst an. Zwischen den Altersgruppen von 30 bis

Abbildung 25 Übliche Nutzung des Autos

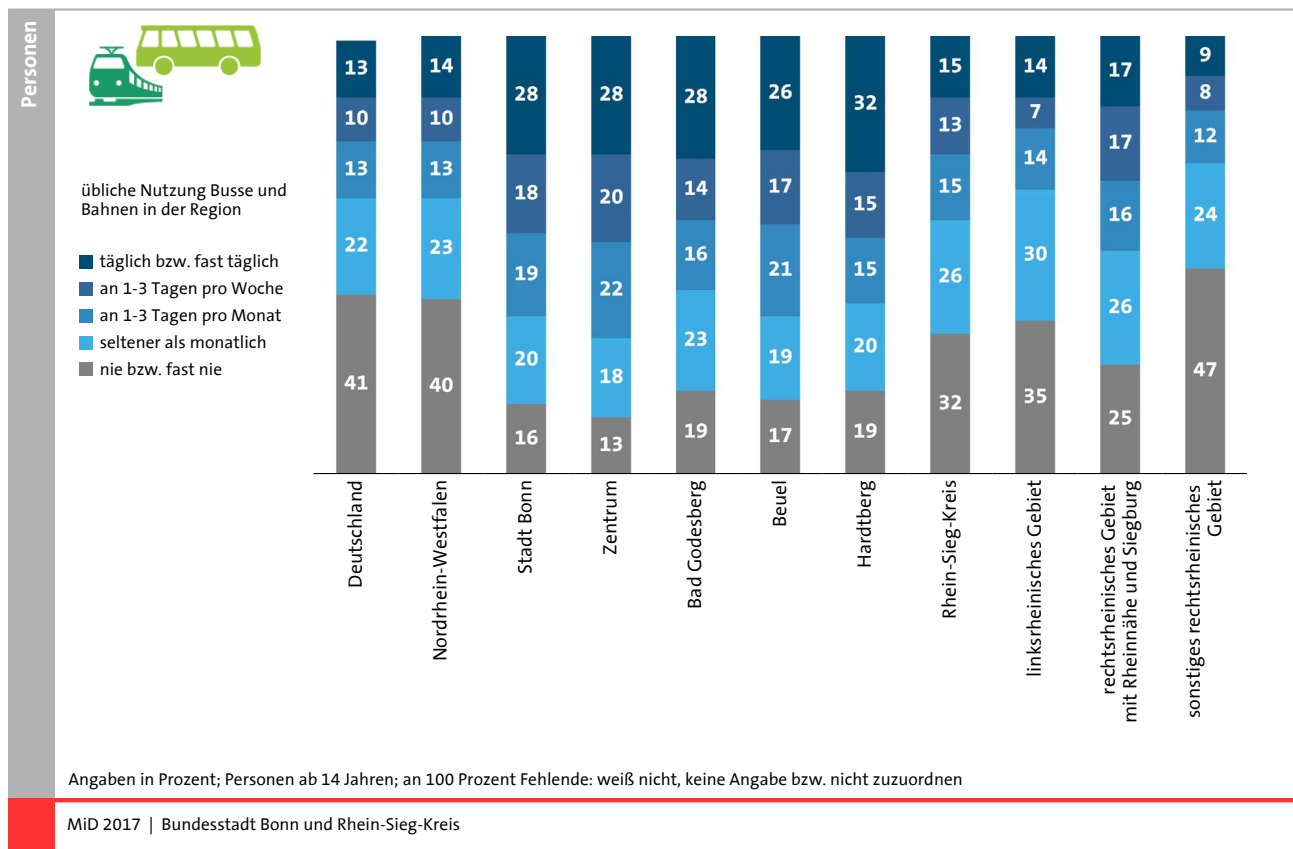
64 Jahre gibt es eine verhältnismäßig geringe Variation in der Nutzergruppenverteilung, bevor die Regelmäßigkeit der Autonutzung wieder etwas abnimmt. Die Anteile der Nicht-Nutzerinnen und -Nutzer sind mit 24 Prozent in der Altersgruppe ab 75 Jahren am höchsten, doch sogar in dieser Altersklasse fahren immerhin genau so viele Menschen mindestens einmal in der Woche mit dem Auto, wie es bei den 18- bis 29-Jährigen üblich ist (ohne Abbildung).

5.2 Übliche ÖPNV-Nutzung

Wie sich in Kapitel 3.3 und Kapitel 4 bereits angedeutet hat, kommt den öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) in Bonn eine im Vergleich zu Deutschland etwas größere Bedeutung zu. Nur 16 Prozent der Befragten in Bonn geben an, den ÖPNV nie oder fast nie zu nutzen. Auch im Rhein-Sieg-Kreis liegen die Nutzungshäufigkeiten über denen in Deutschland. Hier nutzt in etwa jede dritte befragte Person den ÖPNV (fast) nie. Die Werte für Deutschland liegen 9 Prozentpunkte höher. (siehe Abbildung 26).

Regional sehr unterschiedliche Nutzung

Einen großen Anteil machen in Bonn ebenfalls mit 46 Prozent die Personen aus, die den ÖPNV mindestens an einem bis drei Tagen in der Woche nutzen. Die Nutzungshäufigkeit des ÖPNV im Rhein-Sieg-Kreis ist hingegen mit 28 Prozent der Personen, die den ÖPNV mindestens an einem bis drei Tagen in der Woche nutzen, deutlich geringer. Besonders deutlich ist die geringe ÖPNV-Nutzung mit nur 17 Prozent im rheinernen, rechtsrheinischen Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises. Dahinter steht natürlich auch die Abnahme der ÖPNV-Infrastruktur im Umland. Innerhalb der Stadt Bonn wird die seltenere Autonutzung und die geringere Besitzquote von Autos unter anderem durch die regelmäßige Nutzung des ÖPNV ausgeglichen. Zwei Drittel der Einwohnerinnen und Einwohner fahren mindestens monatlich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, fast die Hälfte sogar wöchentlich. Im rheinernen, rechtsrheinischen Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises nutzt lediglich jede bzw. jeder sechste Befragte den ÖPNV mindestens wöchentlich, und fast die Hälfte nutzt Busse und Bahnen sogar nie bzw. fast nie (siehe Abbildung 26).

Abbildung 26 Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs

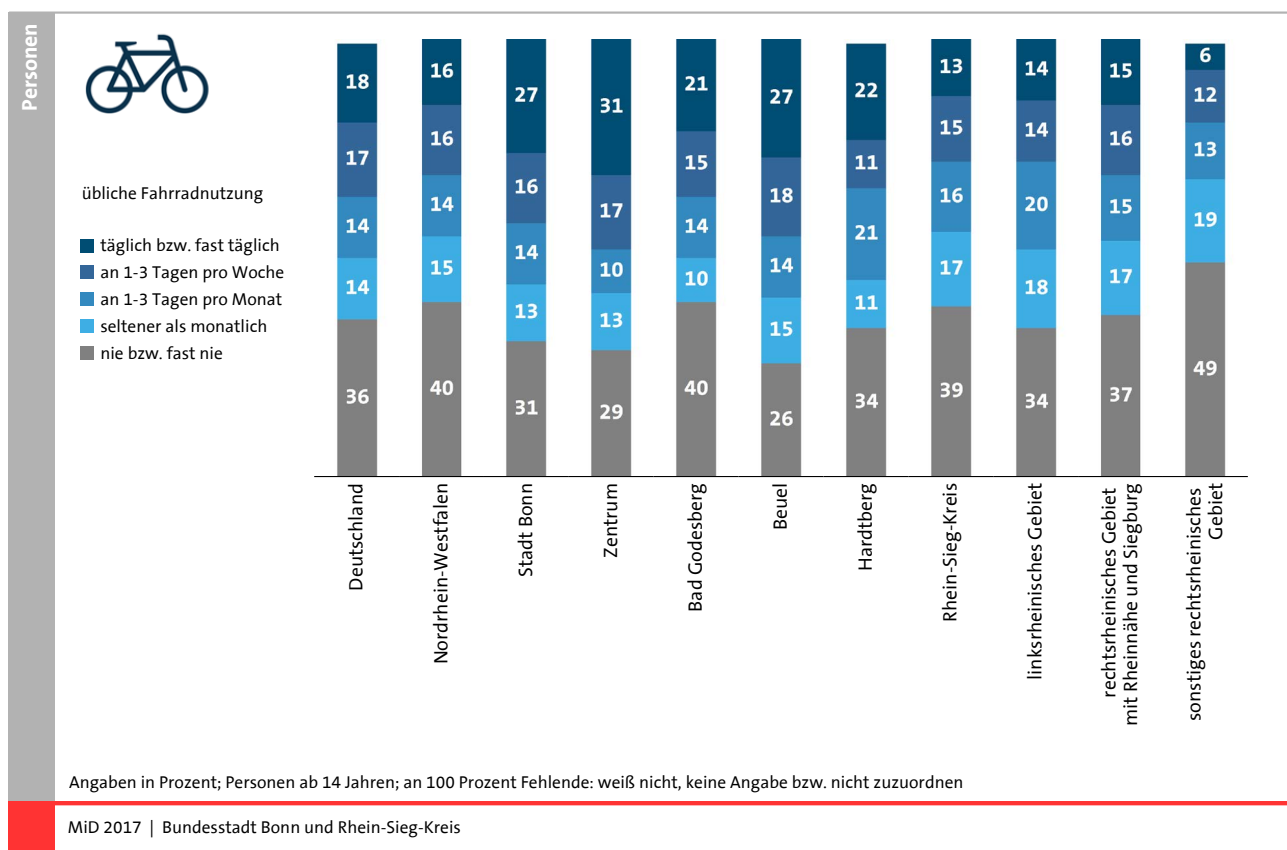
Die übliche Nutzungshäufigkeit des ÖPNV passt dabei zur zuvor dargestellten ÖPNV-Fahrkarten-Nutzung in den einzelnen Regionen (siehe Kapitel 3.3). 43 Prozent der Befragten im Zentrum Bonns gaben hier an, üblicherweise eine Zeitkarte zu benutzen, während dieser Anteil im rheinernen, rechtsrheinischen Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises auf nur noch 15 Prozent sinkt.

5.3 Übliche Nutzung des Fahrrads

Neben Auto, Bus oder Bahn gilt auch das Fahrrad als beliebtes Fortbewegungsmittel in Bonn. Hier ist die (fast) tägliche Nutzung deutlich häufiger, als es in Deutschland üblich ist (siehe Abbildung 27). Mit 31 Prozent liegt der Anteil derjenigen Personen, die nie oder fast nie Fahrrad fahren, zudem unter dem Durchschnitt. Wird dieser Wert in Bonn mit dem der Personen addiert, die seltener als monatlich auf das Verkehrsmittel Fahrrad zurückgreifen, umfasst diese Gruppe überall weniger als die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner. In Deutschland liegt der entsprechende Anteil hingegen exakt bei 50 Prozent.

Folglich nutzt in Bonn mehr als jede zweite Person mindestens an einem Tag im Monat das Fahrrad. Zu der Gruppe der (fast) Täglich-Nutzerinnen bzw. -Nutzer kann mehr als ein Viertel der Bonnerinnen und Bonner gezählt werden. In Deutschland ist dieser Anteil deutlich geringer, hier liegt er bei unter einem Fünftel. Weiterhin nutzt fast jede fünfte Person das Fahrrad an einem bis drei Tagen in der Woche. Addiert man diese beiden Gruppen, die das Fahrrad (fast) täglich und an einem bis drei Tagen in der Woche nutzen, kommt man in Bonn auf einen Anteil von über 40 Prozent an mindestens wöchentlich Fahrrad-fahrenden.

Im Rhein-Sieg-Kreis ist das Bild der üblichen Fahrradnutzung anders. Hier fahren die Bewohnerinnen und Bewohner mit 28 Prozent mindestens wöchentlich Fahrradnutzung weniger als im Bundesdurchschnitt (35 Prozent). Im besonderen Maße gilt die geringe Fahrradnutzung auch hier wieder für das rheinernen, rechtsrheinische Gebiet. Hier fahren gerade einmal 18 Prozent, also weniger als jede fünfte befragte Person mit dem Fahrrad mindestens wöchentlich. Jede bzw. jeder Zweite fährt in diesem Gebiet zudem nie oder fast nie mit dem Fahrrad (siehe Abbildung 27).

Abbildung 27 Übliche Nutzung des Fahrrads

Zu diesen und weiteren Aspekten, wie soziodemografischen Analysen, liefert das Vertiefungskapitel zum Radverkehr (Kapitel 7) weitere Informationen.

5.4 Unterwegs zu Fuß

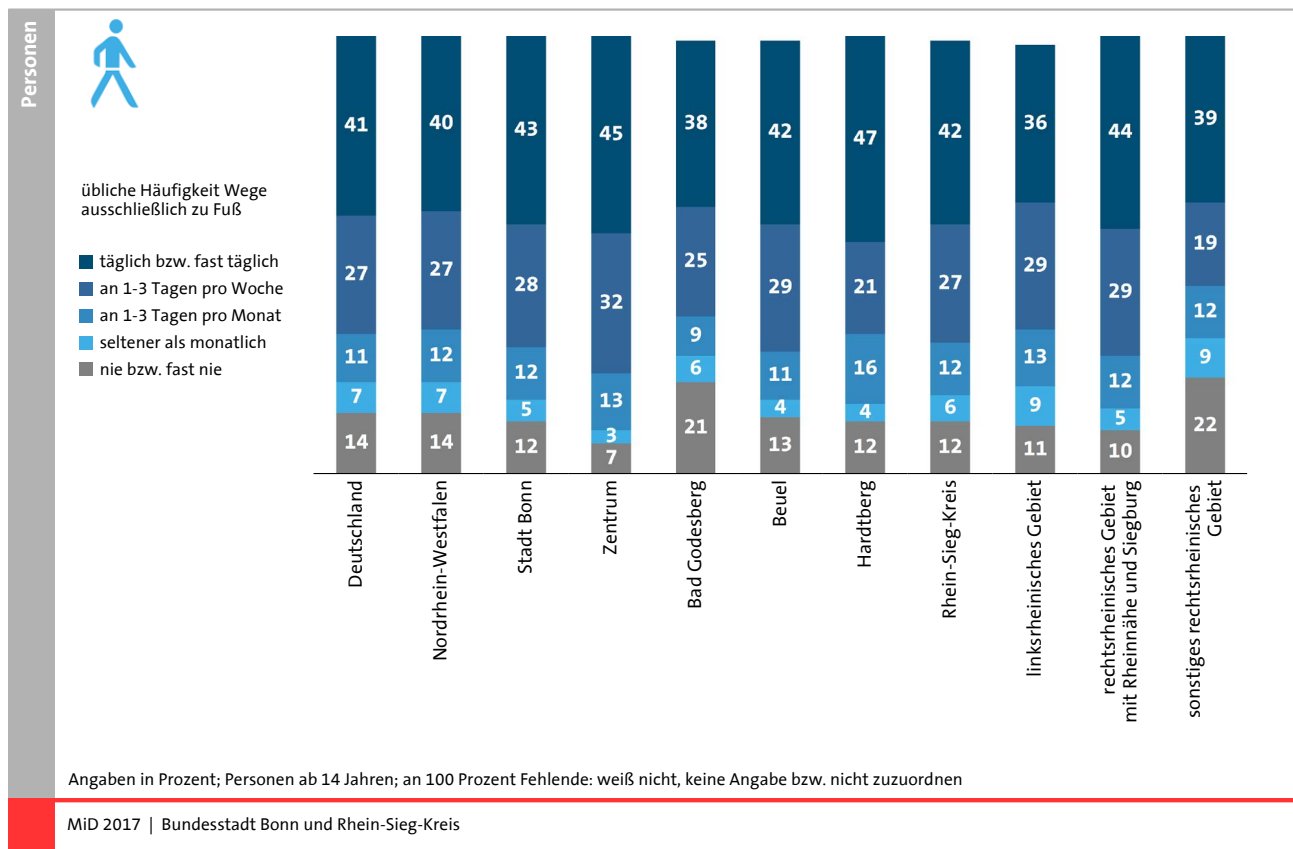
Mobilität wird häufig mit der Nutzung von Verkehrsmitteln wie dem Auto, dem ÖPNV oder auch dem Fahrrad in Verbindung gebracht. Nicht zu vernachlässigen ist jedoch auch die Möglichkeit, Strecken zu Fuß zu gehen. Mehr als jeder fünfte Weg wird in Deutschland ausschließlich zu Fuß zurückgelegt. In Bonn liegt dieser Wert etwas höher und im Rhein-Sieg-Kreis in etwa auf Bundesniveau (vergleiche Kapitel 4.3). Zu den reinen Fußwegen gehören neben kurzen Einkaufs- und Erledigungswegen beispielsweise auch Spaziergänge, Joggingrunden sowie der kurze Weg mit dem Hund.

In Bonn geben 43 Prozent der Befragten an, dass sie täglich oder fast täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurücklegen. Im Rhein-Sieg-Kreis sind dies 42 Prozent. Diese Werte liegen damit etwas oberhalb des Durchschnittswerts für Deutschland. Sicherlich trägt die räumliche Dichte in Bonn dazu bei, dass die gewünschten Ziele auch ohne Verkehrsmittel erreicht

werden können und daher öfter ausschließlich zu Fuß gegangen wird. Hier findet sich daher die regelmäßigste Nutzung, während die Werte im Umland des Rhein-Sieg-Kreises etwas geringer sind.

Der Anteil derjenigen, die mindestens einmal wöchentlich einen Weg ausschließlich zu Fuß absolvieren, liegt in dem Rhein-Sieg-Kreis bei über einem Viertel und damit auf ähnlichem Niveau wie in Deutschland. Lediglich etwas mehr als jede bzw. jeder achte Befragte gibt an, nie oder fast nie Wege ausschließlich zu Fuß zurückzulegen (siehe Abbildung 28).

Werden nur die (fast) täglich zu Fuß gehenden Personen betrachtet, so reicht der Anteil von 36 Prozent im linksrheinischen Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises bis zu 47 Prozent im Bonner Gebiet Hardtberg.

Abbildung 28 Übliche Häufigkeit von ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wegen

5.5 Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf

In den vorangegangenen Kapiteln wurden die Nutzungshäufigkeiten der Verkehrsmittel Auto, ÖPNV und Fahrrad jeweils separiert voneinander betrachtet. Um einen Eindruck von Mobilitätsoptionen zu gewinnen, ist es aufschlussreich, die Einzelergebnisse miteinander zu kombinieren und die Anzahl und Kombinationen zu analysieren. Im Allgemeinen wird dies unter dem Schlagwort „Multimodalität“ diskutiert. Eine Spezialform der Multimodalität, die Intermodalität, bei der auf einem Weg verschiedene Verkehrsmittel genutzt werden, wurde in Kapitel 4.4 beschrieben.

Momentan gibt es zwar keine Einigkeit über die genaue Definition des Begriffs Multimodalität, häufig wird damit jedoch die tatsächlich oder vermeintlich schwindende Festlegung auf ein einziges Verkehrsmittel im Alltag und die Zunahme der Wahlfreiheit und Optimierung persönlicher Mobilitätsroutinen beschrieben. Ebenso häufig wird „Multimodalität“ unter der Annahme besprochen, dass die Kombination verschiedener Verkehrsmittel im Alltag einen Vorteil für eine umweltgerechtere Mobilität bietet. Unabhängig

von solchen Erwartungen beschreibt die folgende Analyse das Mobilitätsverhalten mit Fokus auf die genutzten Verkehrsmittelalternativen der Bürgerinnen und Bürger.

Multimodalität – Beschreibung des Verkehrssystems und des Nutzerverhaltens

Interessant am Begriff Multimodalität ist, dass er in zwei Richtungen weist. Zum einen eignet er sich dazu, das Mobilitätsverhalten der Menschen zu beschreiben, und zum anderen dazu, die Alternativen des Verkehrssystems zu charakterisieren. Je nach Definition beschreibt multimodales Mobilitätsverhalten die Nutzung von zwei oder drei verschiedenen Verkehrsmitteln innerhalb eines bestimmten Zeitraums. Ein multimodal angelegtes Verkehrssystem hingegen bietet den Nutzerinnen und Nutzern mindestens zwei Alternativen, um ein gewünschtes Ziel zu erreichen. Es setzt also mindestens die Infrastruktur für zwei der drei folgenden Optionen voraus: Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel sowie Pkw. Dieser zweite Aspekt weitet die Analyse von der reinen Betrachtung des Mobilitätsverhaltens auf das Mobilitätsangebot und die Wahlmöglichkeiten der Menschen, die sich entlang regionaler und lokaler Gegebenheiten sowie

individueller finanzieller und körperlicher Voraussetzungen unterscheiden.

Die Multimodalität des Verkehrssystems kann mithilfe der MiD nicht differenziert beschrieben werden, da keine Daten über mögliche Verbindungen und Alternativen für alle Wege vorliegen. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass in den städtisch geprägten Räumen mit zunehmender Ortsgröße auch das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel vorhanden ist, im ländlichen Raum mit abnehmender Ortsgröße dagegen eher nicht. Da der Rhein-Sieg-Kreis auch sehr ländliche Gebiete einschließt, wird in der Analyse auch auf die unterschiedlichen Teilräume eingegangen.

Drei Nutzungsmuster

Die vorgenommene Segmentierung des Mobilitätsverhaltens basiert auf den im Alltag genutzten Mobilitätsoptionen. Dazu wird die übliche Verkehrsmittelnutzung im Laufe einer Woche herangezogen. Die Nutzungsmuster lassen sich in drei Kategorien einteilen:

- Personen, die kein Verkehrsmittel regelmäßig nutzen,
- Personen, die ein Verkehrsmittel regelmäßig nutzen, sowie
- multimodale Personen, die mindestens zwei Verkehrsmittel regelmäßig nutzen.

Im Rahmen der Auswertung wird bewusst von einer häufig verwendeten Differenzierung abgewichen, wonach ausschließlich Personen, die sowohl das Auto, das Fahrrad als auch die öffentlichen Verkehrsmittel im Verlauf einer üblichen Woche nutzen, als multimodal bezeichnet werden. Vielmehr steht die grundsätzliche Wahlfreiheit in Abgrenzung zur Festlegung auf ein einziges Verkehrsmittel im Fokus der Auswertungen. Vor diesem Hintergrund werden die drei oben genannten Gruppen differenziert. Dies geschieht vor allem auch mit Blick auf die ländlichen Räume, in denen die öffentlichen Verkehrsmittel nur selten alltagstaugliche Angebotsalternativen bieten.

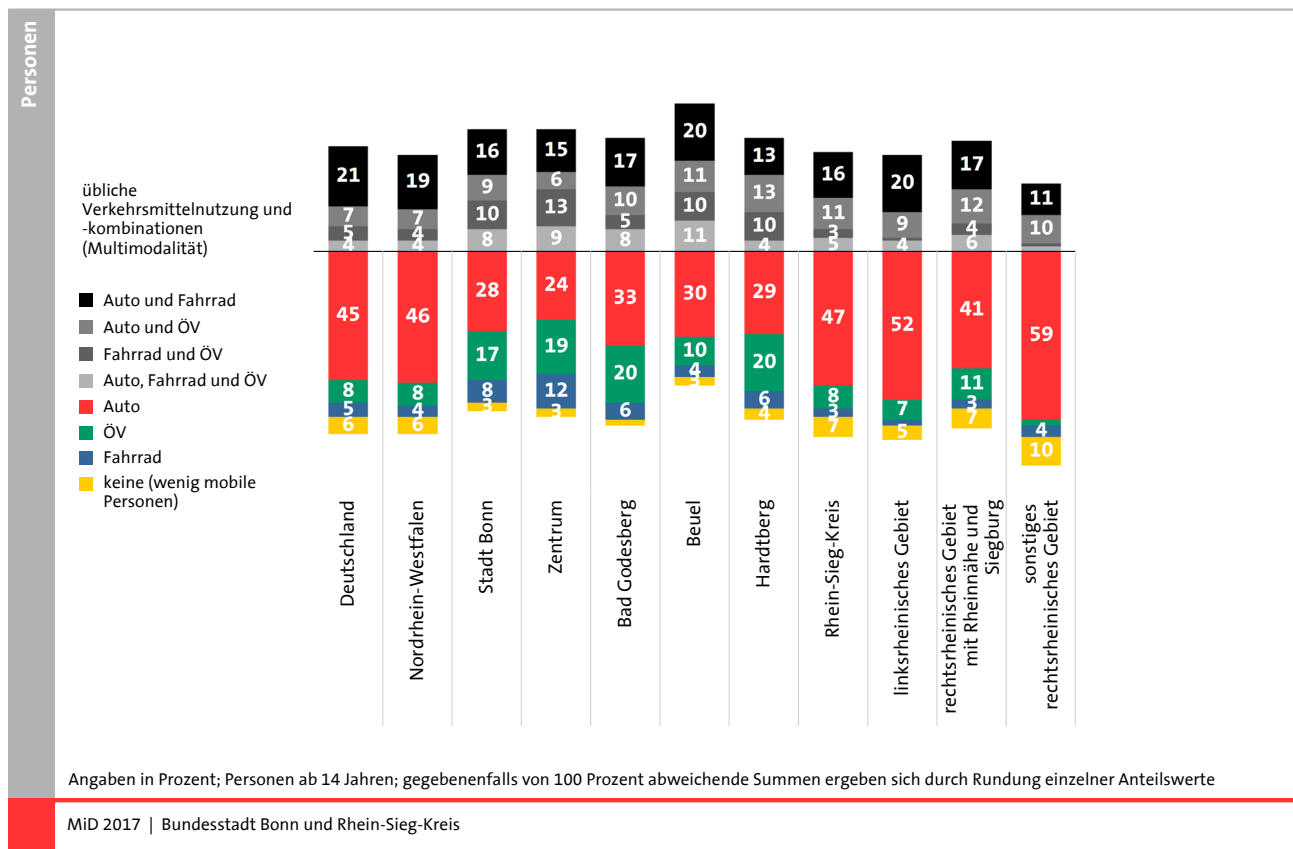
Im Folgenden werden die Zusammenhänge zwischen den Nutzungsmustern und den unterschiedlichen regionalen Differenzierungen betrachtet. Auch eine Analyse unter Berücksichtigung soziodemografischer Faktoren wird an dieser Stelle für die Region Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis beschrieben.

Hoher Anteil wahlfreier, multimodaler Personen

43 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner Bonns und 35 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner des Rhein-Sieg-Kreises gehören zur Gruppe der wahlfreien Multimodalen (siehe Abbildung 29). Sie nutzen im Laufe einer üblichen Woche mindestens zwei Verkehrsmittel. Damit liegt der Anteil in Bonn etwas über und der Anteil im Rhein-Sieg-Kreis etwas unter dem Anteil für Deutschland. Genau wie in Deutschland besteht die häufigste Kombination dabei aus dem Auto und dem Fahrrad. Danach folgen die Kombinationen Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel mit 10 Prozent und die Kombination Auto und ÖV mit 9 Prozent in Bonn. Eine Kombination von allen drei Verkehrsmitteln im Laufe einer üblichen Woche zeigen mit 8 Prozent in Bonn vergleichsweise mehr Personen als im Bundesschnitt. Im Rhein-Sieg-Kreis liegt die Kombination aus Auto und ÖV mit 11 Prozent auf dem zweiten Platz. Die Kombination von Fahrrad und ÖV spielt hier dagegen mit nur 3 Prozent kaum eine Rolle. Alle drei Verkehrsmittel kombinieren im Rhein-Sieg-Kreis 5 Prozent der Befragten, was in etwa dem bundesweiten Durchschnitt entspricht.

Multimodalität innerhalb der Region

Da das multimodale Nutzungsverhalten immer auch ein multimodal angelegtes Verkehrssystem voraussetzt, ist es wenig überraschend, dass die Anteile dieser Gruppe in verschiedenen Teilräumen unterschiedlich hoch ausfallen. Das vorhandene ÖV-Angebot in Bonn sorgt dafür, dass vor allem die wöchentlichen Kombinationen des Fahrrads und/oder Autos mit den Angeboten von Bussen und Bahnen im Vergleich zu ländlichen Teilräumen steigen. In den beiden rheinnahen Gebieten des Rhein-Sieg-Kreises ist die Nutzung multimodaler Angebote ebenfalls vergleichsweise hoch. 33 Prozent im linksrheinischen und 39 Prozent im rheinnahen, rechtsrheinischen Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises nutzen im Wochenverlauf multimodale Angebote. Im weiteren rechtsrheinischen Umland sinkt der Anteil multimodaler Nutzerinnen und Nutzer dann auf nur noch 23 Prozent ab. Stärker verschieben sich die Anteile jedoch innerhalb der einzelnen Gruppen. Im Rhein-Sieg-Kreis sinken im Vergleich zu Bonn die Kombinationen mit öffentlichen Verkehrsmitteln und die Kombinationen aus Auto und Fahrrad bleiben relativ häufig.

Abbildung 29 Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf (Multimodalität)

Wahlfreie, multimodale Personen häufig jünger und mit höherem Einkommen

Dass die Wahlfreiheit nicht nur von den regionalen Voraussetzungen des Verkehrssystems abhängt, sondern auch von den individuellen ökonomischen Ressourcen, zeigt ein Blick auf die Verteilung der Multimodalen nach ökonomischem Status (siehe Tabelle 6). In der Bevölkerungsgruppe mit hohem ökonomischem Status steigt der Anteil insgesamt auf 44 Prozent (in Bonn 49 Prozent, im Rhein-Sieg-Kreis 41 Prozent). Besonders deutlich steigt hier der Anteil der Gruppe, die sowohl ein Auto, ein Fahrrad als auch öffentliche Verkehrsmittel im üblichen Wochenverlauf nutzen: Er erreicht insgesamt rund 7 Prozent (in Bonn 10 Prozent, im Rhein-Sieg-Kreis 6 Prozent), während er in der Gruppe mit niedrigem ökonomischem Status lediglich 4 Prozent beträgt (Bonn 6 Prozent, Rhein-Sieg-Kreis 3 Prozent). Bei den Anteilen für die Kombination aus Auto und Fahrrad trennen diese beiden Gruppen sowohl in Bonn als auch im Rhein-Sieg-Kreis sogar jeweils 10 Prozentpunkte.

Bis zur Altersklasse der 18- bis 29-jährigen Einwohnerinnen und Einwohner im gesamten Gebiet Bonn/Rhein-Sieg liegt der Anteil der multimodalen

Bevölkerung bei rund der Hälfte. Danach fällt der Anteil auf einen Wert von unter 40 Prozent ab, bevor er in der Altersgruppe der über 75-Jährigen seinen Tiefpunkt erreicht. Lediglich rund ein Viertel der über 75-Jährigen nutzt insgesamt im üblichen Wochenverlauf mehr als ein Verkehrsmittel. In Bonn sind die Älteren dabei deutlich multimodaler unterwegs. Hier nutzen immerhin noch 31 Prozent multimodale Angebote, während es im Rhein-Sieg-Kreis nur 20 Prozent in dieser Altersgruppe sind.

Festgelegte, monomodale Autofahrer vergleichsweise selten

Der Gruppe der Monomodalen gehören 53 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner Bonns und 58 Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner des Rhein-Sieg-Kreises an (siehe Abbildung 29). In Deutschland sind es ebenfalls 58 Prozent. Diese Gruppe ist in den ländlichen Regionen Deutschlands zudem deutlich größer als in den städtischen Regionen (ohne Abbildung). Die Wahlmöglichkeiten, die das Verkehrssystem für die Einwohnerinnen und Einwohner bereithält, unterscheiden sich auch innerhalb der Region Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis deutlich. Das wird im Nutzungsverhalten reflektiert und äußerst

Tabelle 6 Multimodale Personen nach Geschlecht, Altersgruppen und ökonomischem Status

Anteil multimodaler Personen	Auto und Fahrrad	Auto und ÖV	Fahrrad und ÖV	Auto, Fahrrad und ÖV
<i>Personen ab 14 Jahren</i>	%	%	%	%
Stadt Bonn				
Geschlecht				
Männer	18	9	8	9
Frauen	14	10	13	8
Altersgruppen				
bis 17 Jahre	7	14	15	16
18 bis 29 Jahre	8	12	26	9
30 bis 49 Jahre	19	8	9	7
50 bis 64 Jahre	20	7	4	10
65 bis 74 Jahre	19	11	3	9
75 Jahre und älter	12	10	4	5
Ökonomischer Status				
niedrig	11	7	18	6
mittel	13	10	10	8
hoch	21	10	8	10
Rhein-Sieg-Kreis				
Geschlecht				
Männer	19	12	3	6
Frauen	13	10	3	4
Altersgruppen				
bis 17 Jahre	10	23	2	21
18 bis 29 Jahre	5	22	4	10
30 bis 49 Jahre	17	11	3	7
50 bis 64 Jahre	19	9	2	3
65 bis 74 Jahre	20	8	4	1
75 Jahre und älter	15	4	1	0
Ökonomischer Status				
niedrig	9	7	4	3
mittel	17	11	2	5
hoch	19	13	3	6

MiD 2017 | Bundesstadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis

sich im rheinernen, rechtsrheinischen Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises im hohen Anteil der Autofahrerinnen und Autofahrer unter den festgelegten Monomodalen. Ihr Anteil ist im Vergleich mit 59 Prozent mehr als doppelt so groß wie in Bonn mit 28 Prozent. Im Gegensatz zu Bonn spielen reine ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer im Rhein-Sieg-Kreis nur eine sehr untergeordnete Rolle. Nicht einmal jede bzw. jeder zwölfte Befragte nutzt hier ausschließlich Busse und Bahnen.

Mit steigendem ökonomischem Status gewinnt das Auto

28 Prozent der Bevölkerung Bonns gehören, wie bereits beschrieben, zu den monomodalen Auto-Nutzerinnen und -Nutzern. Dieser Wert beträgt unter den Personen mit geringem Einkommen nur 18 Prozent, während der Anteil der monomodalen ÖV-Nutzerinnen und

-Nutzer in dieser Gruppe 30 Prozent beträgt (siehe Tabelle 7). Mit steigendem Einkommen sinkt die Festlegung auf die öffentlichen Verkehrsmittel und steigt die Festlegung auf das Auto. Die Gruppe mit hohem ökonomischem Status besteht in Bonn zu 34 Prozent aus Personen, die im Alltag ausschließlich Auto fahren. Im Rhein-Sieg-Kreis gehören 47 Prozent zu den monomodalen Auto-Nutzerinnen und -Nutzern, in der Gruppe mit niedrigem ökonomischem Status beträgt der Anteil immerhin noch 41 Prozent und in der statushohen Gruppe 51 Prozent.

Monomodale Fahrradfahrer selten

Der Anteil der reinen Fahrradfahrer ist mit 8 Prozent in Bonn und nur 3 Prozent im Rhein-Sieg-Kreis vergleichsweise gering. Bei begrenzten ökonomischen Ressourcen werden diese in der Regel auf ein

Tabelle 7 Monomodale Personen nach Geschlecht, Altersgruppen und ökonomischem Status

Anteil monomodaler Personen	Auto	ÖV	Rad	Keine Verkehrs- mittelnutzung
<i>Personen ab 14 Jahren</i>	%	%	%	%
Stadt Bonn				
Geschlecht				
Männer	33	14	7	2
Frauen	24	20	9	3
Altersgruppen				
bis 17 Jahre	0	37	6	6
18 bis 29 Jahre	13	22	9	1
30 bis 49 Jahre	30	18	9	0
50 bis 64 Jahre	33	14	8	4
65 bis 74 Jahre	38	12	7	2
75 Jahre und älter	39	16	5	10
Ökonomischer Status				
niedrig	18	30	7	3
mittel	28	20	7	4
hoch	34	8	9	1
Rhein-Sieg-Kreis				
Geschlecht				
Männer	43	9	4	4
Frauen	51	7	2	10
Altersgruppen				
bis 17 Jahre	2	17	8	17
18 bis 29 Jahre	31	20	1	7
30 bis 49 Jahre	51	7	2	2
50 bis 64 Jahre	50	6	3	7
65 bis 74 Jahre	55	3	4	4
75 Jahre und älter	49	6	6	19
Ökonomischer Status				
niedrig	41	17	4	15
mittel	46	7	5	8
hoch	51	5	1	2

MiD 2017 | Bundesstadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis

Verkehrsmittel konzentriert, mit dem möglichst alle Alltagswege bestritten werden können. Je nach Familiensituation und Wohnlage bzw. verfügbarem ÖV-Angebot sind dies das Auto oder die öffentlichen Verkehrsmittel. Das Fahrrad spielt lediglich eine kleine Rolle als einziges Alltagsverkehrsmittel.

Wenig Mobile ohne Verkehrsmittelnutzung eher mit niedrigem Einkommen

Die Gruppe der Personen, die im üblichen Verlauf einer Woche kein Verkehrsmittel nutzen, umfasst etwa 3 Prozent der Bevölkerung in Bonn und 7 Prozent der Bevölkerung im Rhein-Sieg-Kreis. Sie sind häufig älter und seltener außer Haus unterwegs. Ein Großteil von ihnen ist im Verlauf einer üblichen Woche ausschließlich zu Fuß unterwegs.

Die Analyse zeigt sehr deutlich, dass das Mobilitätsverhalten vom verfügbaren Einkommen abhängig ist. Der Anteil der Wenig-Mobilen steigt mit sinkendem Einkommen. Er ist unter den Personen mit hohem ökonomischem Status mit rund 1 Prozent in Bonn und 2 Prozent im Rhein-Sieg-Kreis am geringsten und erreicht in der Gruppe der Personen mit geringem ökonomischem Status mit rund 15 Prozent im Rhein-Sieg-Kreis den höchsten Anteil.

Multimodalität kurz bilanziert

Zusammengenommen belegt die Auswertung für Bonn und im schwächeren Maße für den Rhein-Sieg-Kreis, dass zwar ein großer Teil der Einwohnerinnen und Einwohner in ihrer wöchentlichen Mobilitätsroutine auf einen Mix aus unterschiedlichen

Verkehrsmitteln setzt, in der Mehrheit sind jedoch die Personen, die sich auf ein bestimmtes Verkehrsmittel konzentrieren. Anders als in Bonn ist hierbei im Rhein-Sieg-Kreis eine klare Präferenz für das Auto festzustellen.

5.6 Nutzung mobiler Endgeräte für Mobilitätsdienstleistungen

Die Verbreitung von Smartphones und Tablets ermöglicht es, sowohl im Vorfeld eines Weges als auch unterwegs auf Informationen zur Verkehrslage, zu Verbindungen sowie zur Navigation zuzugreifen und diese zu nutzen. Dabei stehen Dienste zur Fahrplanauskunft und Verspätungsinformationen, zum Fahrkartenkauf sowie zur Navigation zur Verfügung.

Die Abbildung 30 zeigt die grundsätzliche Nutzung dieser Dienste durch Personen ab 14 Jahren. Am weitesten verbreitet sind mit 73 Prozent in Bonn bzw. 65 Prozent im Rhein-Sieg-Kreis Navigationsdienste, gefolgt von Diensten mit Informationen zu Fahrplänen und Verspätungen (69 bzw. 51 Prozent), während Dienste zum Fahrkartenkauf mit 29 bzw. 16 Prozent die geringste Nutzerzahl aufweisen.

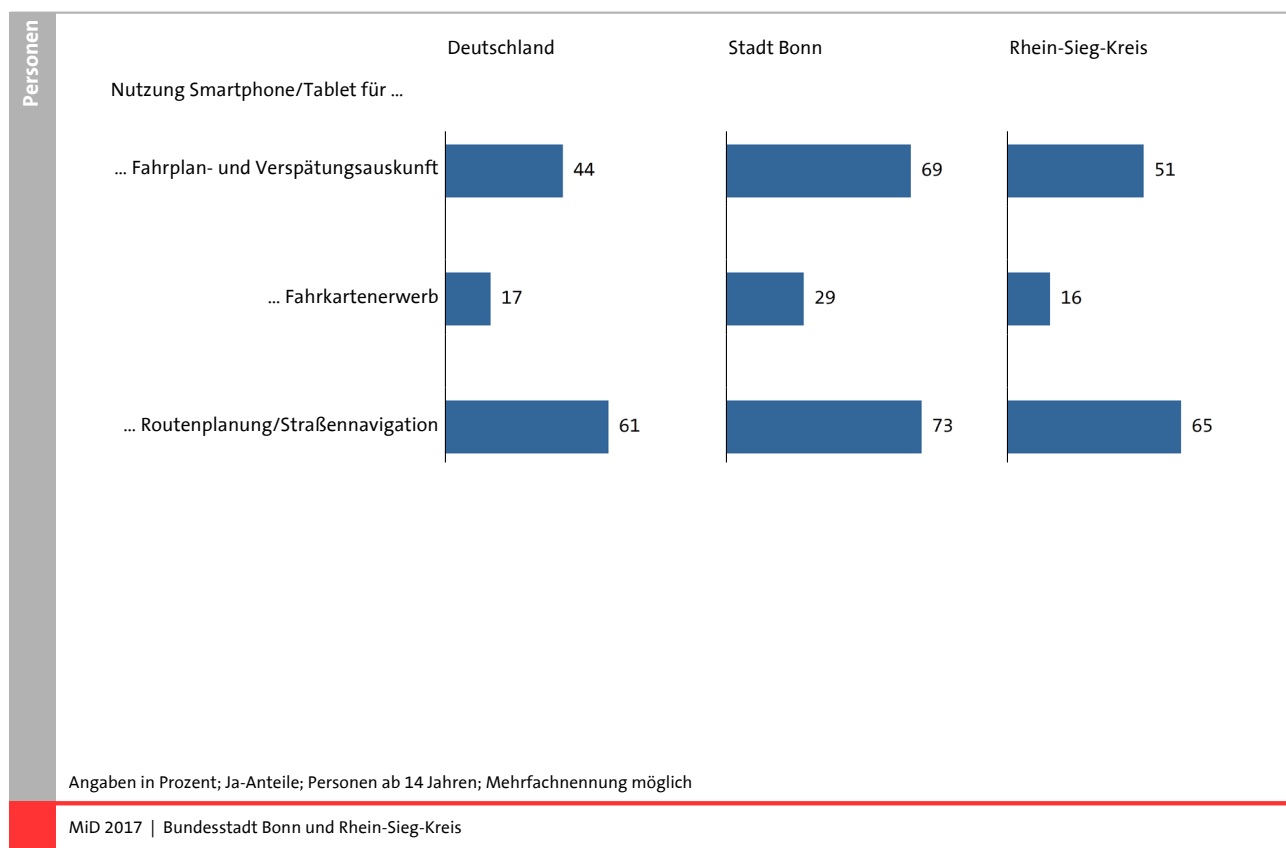
Die Werte der Bonner Bevölkerung und des Rhein-Sieg-Kreises liegen damit über dem Durchschnittswert für Deutschland insgesamt.

Der Blick auf die bundesweiten Ergebnisse erlaubt eine Differenzierung nach Altersklassen. Dabei fällt auf, dass vor allem die jungen Erwachsenen zwischen 18 und 29 Jahren die höchsten Nutzungsanteile zeigen. Aber auch in der Altersklasse der 30- bis 39-Jährigen nutzt ein überdurchschnittlich hoher Anteil diese Dienste (ohne Abbildung). Auffällig ist ebenfalls der höhere Anteil Nutzerinnen und Nutzer unter den ÖV-Stammkunden, die das Angebot von Bussen und Bahnen mindestens wöchentlich nutzen. In dieser Gruppe steigen die Anteile von Personen, die Dienste für Fahrplan- bzw. Verspätungsauskünfte nutzen, auf 82 Prozent.

5.7 Übliche Verkehrsmittel für Einkäufe und Online-Einkäufe

Neben der üblichen Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln ist auch der Blick auf typische Anlässe, wie die Versorgung mit Dingen des täglichen und gelegentlichen Bedarfs sowie mit langlebigen Gütern,

Abbildung 30 Nutzung von mobilen Mobilitätsinformationen und -diensten



interessant. Hier zeigt sich bei der Bevölkerung zum einen erneut die Dominanz des Autos. Für die Mehrheit der Personen ab 14 Jahren ist das Auto im Rhein-Sieg-Kreis das Verkehrsmittel der Wahl, um Einkaufswege zurückzulegen. Aber in Bonn werden zum anderen vor allem Einkaufswege für Dinge des täglichen bzw. gelegentlichen Bedarfs zu großen Teilen (auch) zu Fuß zurückgelegt (siehe *Abbildung 31* und *Abbildung 32*).

In Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis wird das Fahrrad von 46 bzw. 24 Prozent Bevölkerung ab 14 Jahren auf Einkaufswegen für Dinge des täglichen Bedarfs genutzt, während die Busse und Bahnen bei Wegen zur Besorgung von Dingen des gelegentlichen Bedarfs wichtiger werden. Bei diesen Gütern spielen auch Onlineshops eine größere Rolle. Mehr als ein Drittel der Bevölkerung Bonns und 27 Prozent der Bevölkerung des Rhein-Sieg-Kreises bestellt solche Produkte zumindest auch online. Bei langlebigen Gütern steigt dieser Anteil noch einmal um 2 bzw. 3 Prozentpunkte an. Er beträgt aber bei Dingen des täglichen Bedarfs bereits 7 Prozent in Bonn bzw. 9 Prozent im Rhein-Sieg-Kreis und wird mit den zunehmenden Online-Angeboten des Lebensmittelhandels vermutlich weiter steigen.

In den verschiedenen Altersklassen verschiebt sich die Verkehrsmittelwahl zugunsten des sogenannten Umweltverbunds aus Fahrrad, Fußwegen und öffentlichen Verkehrsmitteln bei den jüngeren sowie zugunsten des Autos bei den mittleren und höheren Altersklassen (ohne Abbildung).

Der Bevölkerungsanteil, der – meist als Ergänzung zum Einkauf im stationären Handel – online einkauft, wächst bei allen drei Produktklassen in der Gruppe der 30- bis 49-Jährigen auf den höchsten Wert. Das zeigt sich auch beim Blick auf die übliche Häufigkeit, mit der im Internet eingekauft wird. Den höchsten Anteil der Personen, die mindestens wöchentlich im Internet einkaufen, weisen die Altersgruppen der 18- bis 29-Jährigen und 30- bis 49-Jährigen auf. Ab etwa 65 Jahren steigt der Anteil der Personen, die nie im Internet einkaufen, deutlich an und umfasst in der Gruppe der ab 75-Jährigen fast drei Viertel der Personen (ohne Abbildung).

Wöchentlich nutzen bereits 50 Prozent in Bonn und 43 Prozent im Rhein-Sieg-Kreis das Online-Shopping. In Deutschland sind es mit 41 Prozent mindestens wöchentlicher Nutzung im Vergleich etwas weniger Personen (siehe *Abbildung 33*).

Abbildung 31 Übliche Verkehrsmittelwahl bei Einkaufs- und Versorgungswegen in der Stadt Bonn

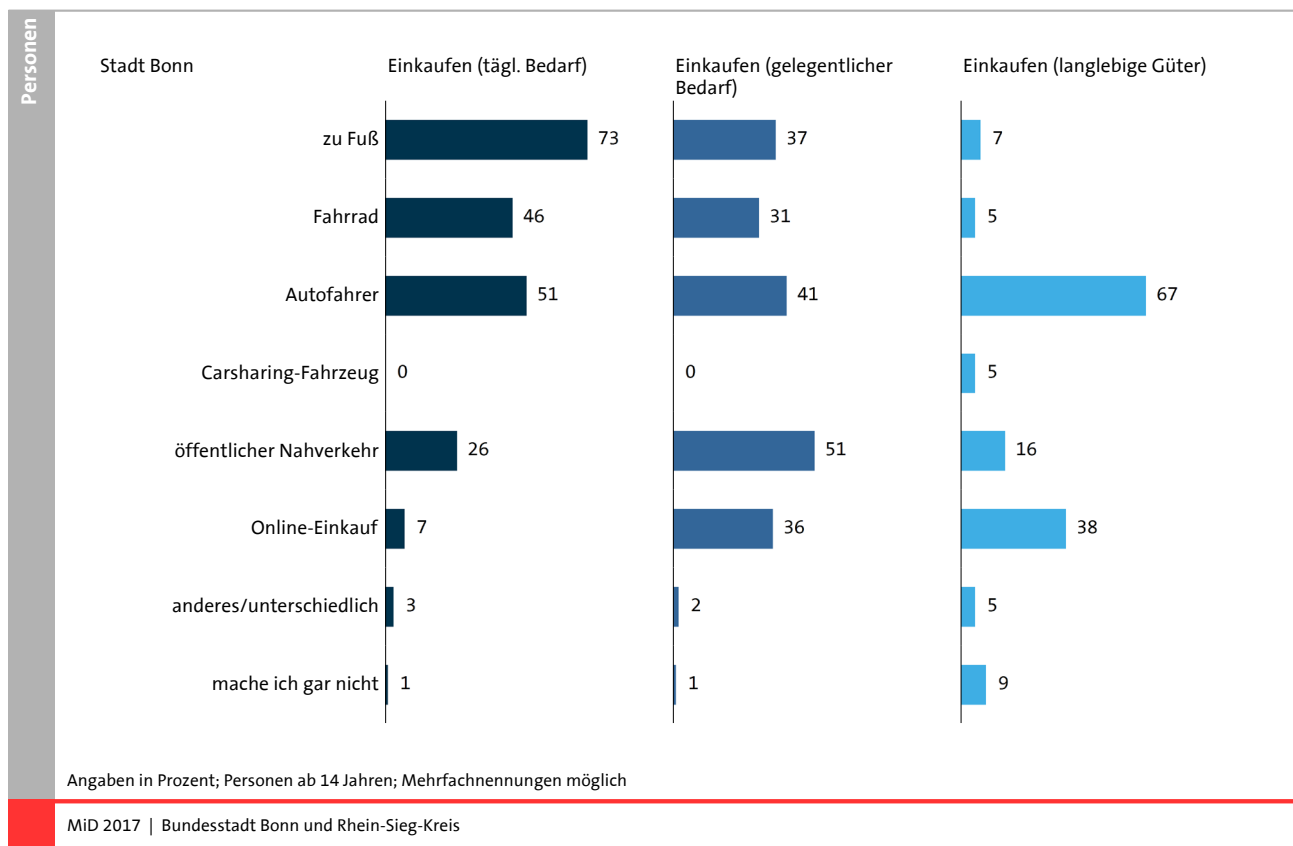


Abbildung 32 Übliche Verkehrsmittelwahl bei Einkaufs- und Versorgungswegen im Rhein-Sieg-Kreis

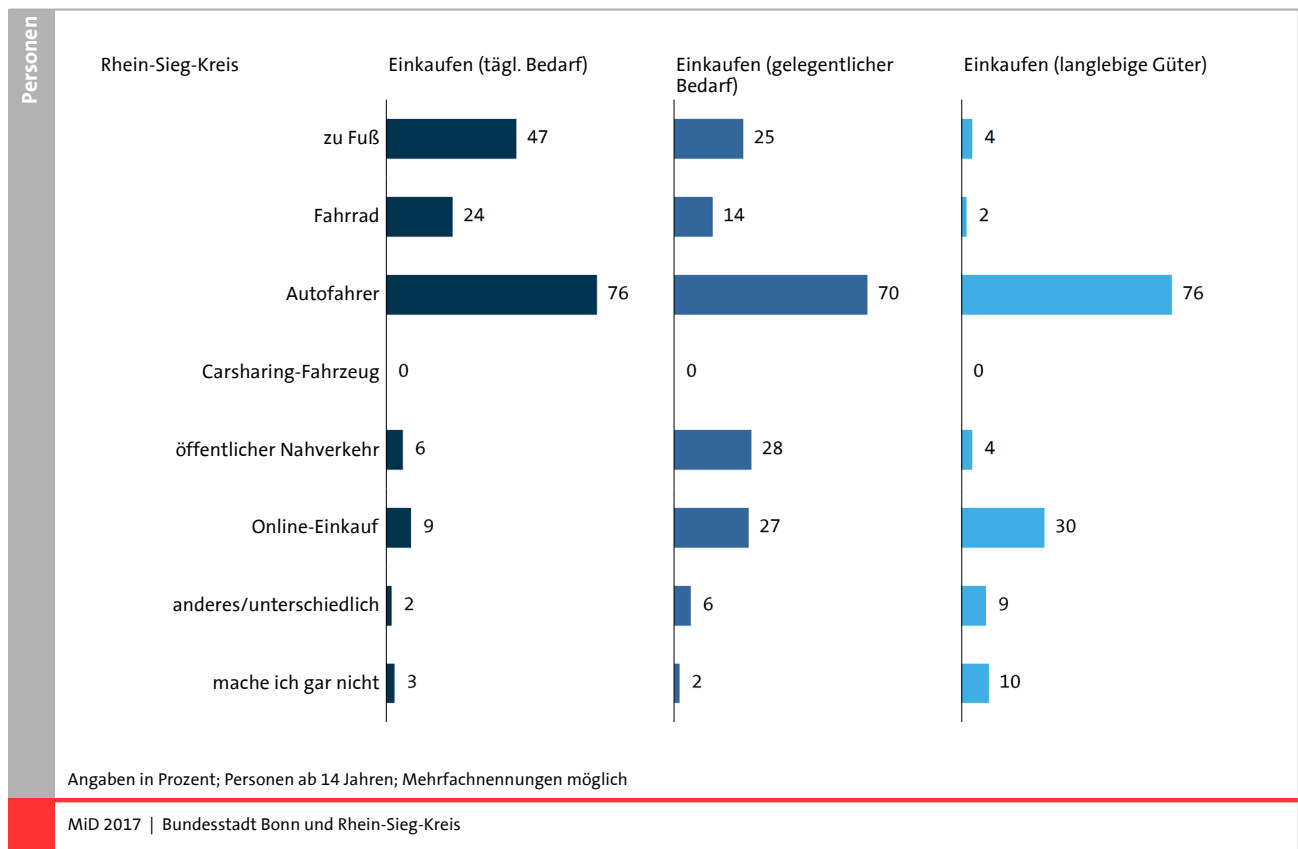
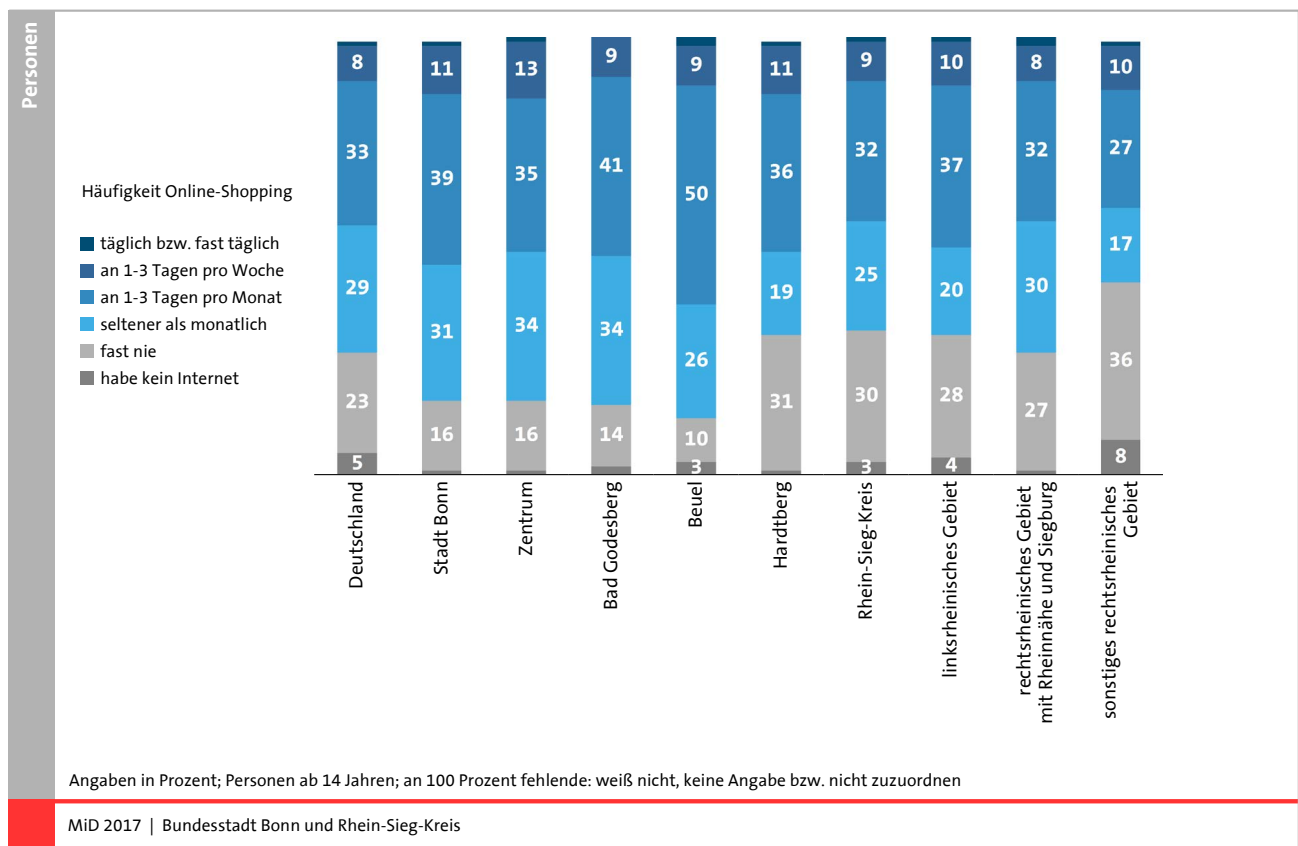


Abbildung 33 Übliche Nutzungshäufigkeit Online-Shopping



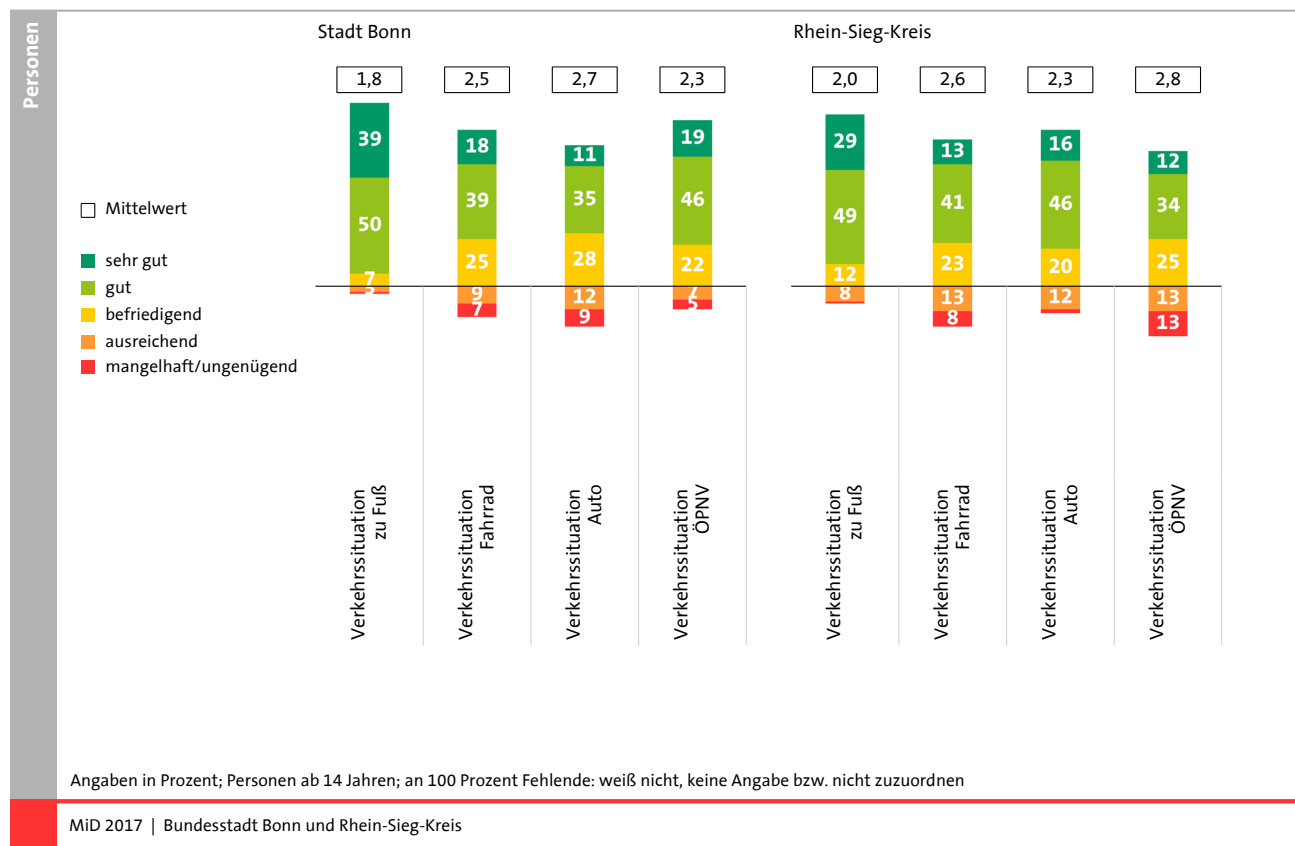
6 Bewertung der Verkehrssituation – Zufriedenheit und Alltagseinstellungen

Auch wenn die Verkehrsmittelnutzung einen wichtigen Indikator für die Qualität der Verkehrsinfrastruktur am Wohnort darstellt, reicht sie nicht aus, um diese in Gänze zu beleuchten. Aus diesem Grund wurde in der MiD 2017 zusätzlich untersucht, wie die Verkehrssituation am Wohnort wahrgenommen wird. Die sehr generell gehaltene Bewertung erfolgte anhand der gängigen Schulnoten (sehr gut, gut, befriedigend, ausreichend, mangelhaft, ungenügend). Für die Auswertung wurden die Noten „mangelhaft“ sowie „ungenügend“ aufgrund ihrer geringen Anteile zusammengefasst. Thematisiert wurden neben der Verkehrssituation für das Auto, den ÖPNV sowie das Fahrrad auch die Gegebenheiten für Fußwege vor Ort.

Verkehrssituation in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis

Wie beim Blick auf die Mittelwerte für die einzelnen Fortbewegungsmittel deutlich wird, beurteilen die Bewohnerinnen und Bewohner des Rhein-Sieg-Kreises die Verkehrssituation für den ÖPNV mit der Gesamtnote 2,8 am schlechtesten (siehe [Abbildung 34](#)). Damit wird die Verkehrssituation für den ÖPNV als „befriedigend“ eingeschätzt, was durch den vergleichsweise hohen Anteil der Noten „befriedigend“ und schlechter zustande kommt. Mehr als jede bzw. jeder vierte Befragte bewertet die Verkehrssituation für den ÖPNV im Rhein-Sieg-Kreis sogar nur mit „ausreichend“ oder „mangelhaft/ungenügend“. In Bonn schneidet die

Abbildung 34 Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort



Bewertung der Verkehrssituation des ÖPNV mit einer Durchschnittsnote von 2,3 hingegen deutlich besser ab und nur 12 Prozent der Befragten vergeben hier die Note „ausreichend“ und schlechter.

Die Verkehrssituation für das Fahrrad wird in Bonn mit einer Durchschnittsnote von 2,5 und im Rhein-Sieg-Kreis mit einer Durchschnittsnote von 2,6 eher mittelmäßig beurteilt. Hier überwiegen zwar insgesamt die Anteile der Noten „gut“, doch immerhin fast jede bzw. jeder fünfte Befragte vergibt im Rhein-Sieg-Kreis und jede bzw. jeder sechste Befragte in Bonn die Note „ausreichend“ oder „mangelhaft/ungenügend“.

Etwas besser wird die Verkehrssituation für das Auto im Rhein-Sieg-Kreis mit einer Gesamtnote von 2,3 beschrieben. Beinahe die Hälfte der Befragten vergibt hier die Note „gut“, mehr als jede bzw. jeder Sechste sogar die Note „sehr gut“. In Bonn hingegen wird auch die Verkehrssituation für das Auto mit einer Durchschnittsbenotung von 2,7 wiederum schlechter beurteilt.

Es lässt sich somit festhalten, dass in Bonn die Verkehrssituation für den ÖPNV am besten beurteilt wird, dann folgt das Fahrrad und dann erst das Auto. Im Rhein-Sieg-Kreis ist es jedoch genau umgekehrt. Hier wird die Verkehrssituation für das Auto am besten bewertet und die Verkehrssituation für den ÖPNV am schlechtesten.

Innerhalb der Region wird die Verkehrssituation für den ÖPNV am besten im Bonner Zentrum mit einer 2,2 und schlechtesten im rheinernen, rechtsrheinischen Gebiet mit einer 3,2 bewertet (siehe [Tabelle 8](#)).

Fußwege stechen positiv heraus

Neben der Wahrnehmung der Bedingungen für die „klassischen“ Verkehrsmittel spielt jedoch auch die Verkehrssituation für Fußwege eine nicht zu unterschätzende Rolle für die tägliche Mobilität. Diese wird mit einer Gesamtnote von 1,8 in Bonn bzw. 2,0 im Rhein-Sieg-Kreis deutlich besser bewertet als die Verkehrssituation für Auto & Co. Der hohe Wert resultiert vor allem aus dem hohen Anteil an Personen, die die Verkehrssituation vor Ort als „sehr gut“ und „gut“ beschreiben. Lediglich etwa jede bzw. jeder zehnte Befragte in Bonn schätzt die Verkehrssituation für Fußgänger mit der Note „befriedigend“ oder schlechter ein. Im Rhein-Sieg-Kreis vergibt jede bzw. jeder fünfte Befragte die Noten „befriedigend“ bis „mangelhaft/ungenügend“, wobei der Anteil der Note „ausreichend“ und schlechter bei nur 9 Prozent liegt.

Auto und Fahrrad werden dem ÖPNV vorgezogen

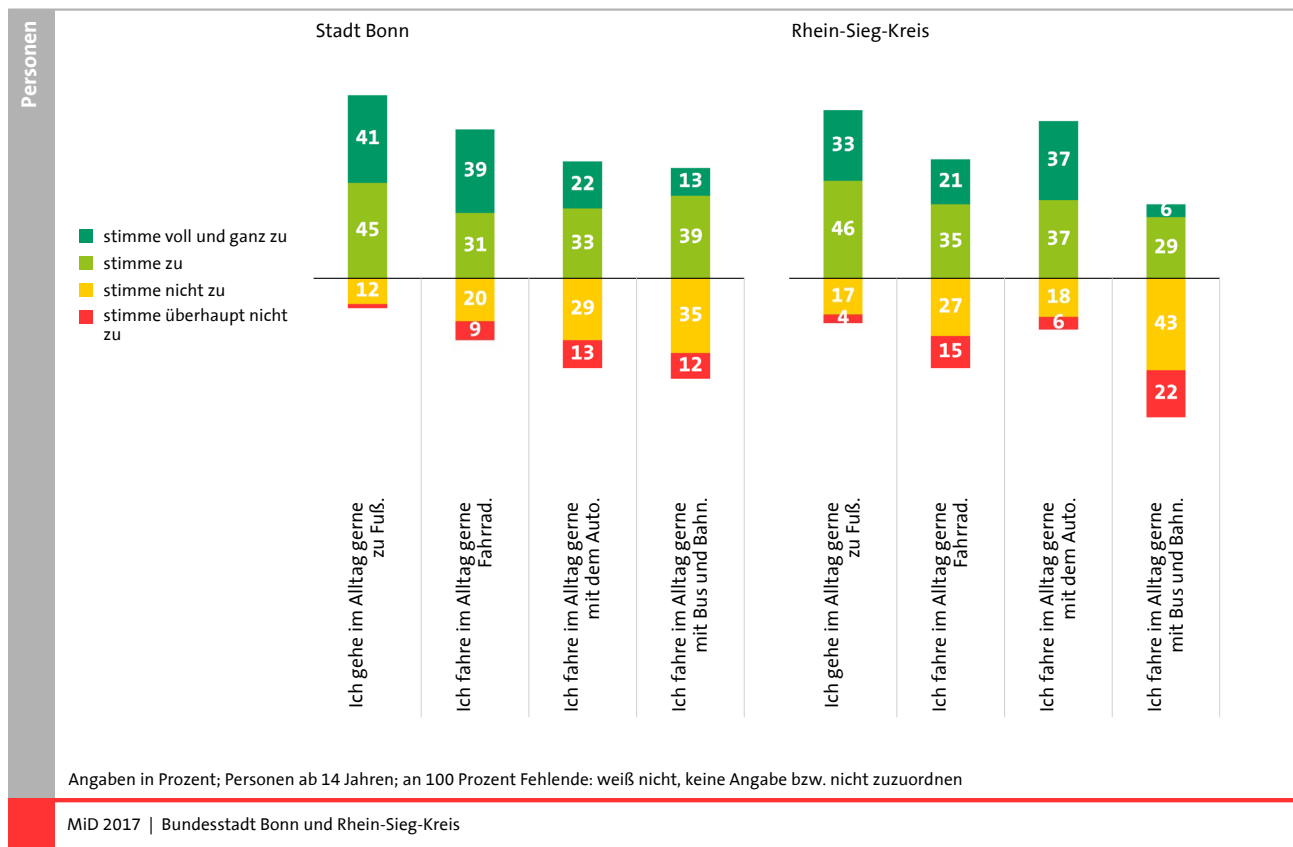
Eine gute Verkehrssituation macht die Nutzung des jeweiligen Verkehrsmittels grundsätzlich angenehmer. Ob jedoch generell gerne zu Fuß gegangen oder mit dem Auto, ÖPNV bzw. Fahrrad gefahren wird, bleibt letztlich vor allem eine subjektiv zu beantwortende Einstellungsfrage. Aus diesem Grund wurde im Rahmen der MiD auch dieser Aspekt untersucht.

Wie der Vergleich der Ergebnisse zeigt, sind die Befragten im Rhein-Sieg-Kreis von allen „klassischen“ Verkehrsmitteln am liebsten mit dem Auto unterwegs – also passend zur Bewertung selbiger. 74 Prozent der Befragten stimmen der Aussage zu „Ich fahre im Alltag gerne mit dem Auto“, mehr als ein Drittel sogar voll und ganz (siehe [Abbildung 35](#)). Gerade einmal 6 Prozent der Befragten geben an, überhaupt nicht gerne mit dem Auto unterwegs zu sein. In Bonn ist die Einstellung zum Auto deutlich zurückhaltender. Nur

Tabelle 8 Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort

	Zu Fuß	Fahrrad	Auto	ÖV
<i>Personen ab 14 Jahren</i>	<i>Mittelwert</i>	<i>Mittelwert</i>	<i>Mittelwert</i>	<i>Mittelwert</i>
Stadt Bonn	1,8	2,5	2,7	2,3
Zentrum	1,7	2,4	2,9	2,2
Bad Godesberg	1,8	2,5	2,5	2,3
Beuel	1,8	2,4	2,5	2,3
Hardtberg	1,8	2,7	2,9	2,6
Rhein-Sieg-Kreis	2,0	2,6	2,3	2,8
linksrheinisches Gebiet	2,2	2,8	2,4	2,9
rechtsrheinisches Gebiet mit Rheinnähe und Siegburg	1,9	2,5	2,3	2,6
sonstiges rechtsrheinisches Gebiet	2,2	2,8	2,5	3,2

MiD 2017 | Bundesstadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis

Abbildung 35 Einstellung zur Verkehrsmittelnutzung im Alltag

55 Prozent der Befragten stimmen hier der Aussage zu „Ich fahre im Alltag gerne mit dem Auto“, und nur etwa jede bzw. jeder Fünfte voll und ganz. 42 Prozent der Befragten aus Bonn geben hingegen an, im Alltag (überhaupt) nicht gerne mit dem Auto zu fahren.

Die Einstellung gegenüber Bussen und Bahnen ist in Bonn auf einem ähnlichen Niveau wie beim Auto. Auch hier stimmt nur gut die Hälfte aller Befragten der Aussage zu, dass sie im Alltag gerne mit Bus und Bahn fährt. Etwa die andere Hälfte aller befragten Personen fährt hingegen nicht gerne mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Deutlich schlechter ist die Einstellung gegenüber dem ÖPNV im Rhein-Sieg-Kreis. Nur etwas mehr als ein Drittel gibt hier an, gerne mit Bus und Bahn zu fahren. Entsprechend machen dies zwei Drittel der Befragten hier nicht gerne.

Etwas beliebter ist sowohl in Bonn als auch im Rhein-Sieg-Kreis das Fahrradfahren mit einem Zustimmungsanteil von 70 Prozent in Bonn und 56 Prozent im Rhein-Sieg-Kreis. Allerdings geben im Rhein-Sieg-Kreis auch 42 Prozent an, nicht gerne mit dem Fahrrad zu fahren. Dies könnte mit den topografischen Gegebenheiten im „Vorgebirge“ oder dem Bergischen Land zu tun haben.

Für Bonn ergibt sich somit, dass am liebsten mit dem Fahrrad gefahren wird. Deutlich weniger Menschen fahren gerne mit dem Auto oder dem ÖPNV, der auf dem letzten Platz landet. Im Rhein-Sieg-Kreis wird hingegen am liebsten das Auto genutzt. Hier folgt das Fahrrad und weit abgeschlagen der ÖPNV.

Zu-Fuß-Gehen auch bei der Beliebtheit ganz vorne

Beliebter als die Nutzung von Auto, Fahrrad und ÖPNV ist jedoch sowohl in Bonn als auch im Rhein-Sieg-Kreis die Fortbewegung „zu Fuß“. Der Anteil der Personen, die der Aussage „Ich gehe im Alltag gerne zu Fuß“ zustimmen, ist mit 86 bzw. 79 Prozent mit Abstand am höchsten. Nur rund jede bzw. jeder siebte Befragte aus Bonn und jede bzw. jeder fünfte Befragte aus dem Rhein-Sieg-Kreis legt ungern bzw. überhaupt nicht gerne Wege zu Fuß zurück. Auch in Deutschland insgesamt wird das Zu-Fuß-Gehen im Vergleich mit der Auto-, ÖPNV- und Fahrradnutzung als am angenehmsten empfunden.

Bewertung innerhalb der Region

Bezüglich der Verkehrssituation in der gesamten Region kann abschließend festgehalten werden, dass sich diese in vielen Punkten teils deutlich zwischen der Stadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis unterscheidet. Lässt man das Zu-Fuß-Gehen außen vor, wird die Verkehrssituation für das Fahrrad im Bonner Zentrum mit einem Top-Box-Anteil von 75 Prozent am positivsten bewertet, während es im Umland die Bewertung für das Auto mit ebenfalls einem Top-Box-Anteil von 75 Prozent im rheinernen, rechtsrheinischen Gebiet ist (siehe Tabelle 9). Diese unterschiedliche Bewertung schlägt sich in der Einstellung gegenüber diesen Verkehrsmitteln nieder. Letzten Endes resultiert hieraus eine unterschiedliche Alltagsnutzung, insbesondere beim Auto und dem ÖPNV, zwischen der Stadt und dem Umland.

In den folgenden Vertiefungskapiteln zum Radverkehr und zum öffentlichen Personennahverkehr wird die hier nur sehr grobe Unterscheidung innerhalb der Region weiter aufgeschlüsselt und um soziodemografische Analysen ergänzt.

Tabelle 9 Einstellung zur Verkehrsmittelnutzung im Alltag

Ich gehe/fahre im Alltag gerne (mit dem)...	Zu Fuß	Fahrrad	Auto	ÖV
<i>Personen ab 14 Jahren</i>	<i>Top-Box</i>	<i>Top-Box</i>	<i>Top-Box</i>	<i>Top-Box</i>
Stadt Bonn	86	70	53	52
Zentrum	89	75	46	60
Bad Godesberg	82	60	68	51
Beuel	89	72	62	50
Hardtberg	78	68	54	35
Rhein-Sieg-Kreis	79	56	74	35
linksrheinisches Gebiet	81	63	74	33
rechtsrheinisches Gebiet mit Rheinnähe und Siegburg	78	58	72	37
sonstiges rechtsrheinisches Gebiet	80	45	75	32

MiD 2017 | Bundesstadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis

7 Radverkehr in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis

Die bisherigen Auswertungen zur Ausstattung der Haushalte, zur Verkehrsmittelwahl an einem durchschnittlichen Tag, zur Wegelänge und -dauer sowie zur üblichen Verkehrsmittelnutzung, die in den vorangegangenen Kapiteln dargestellt wurden, enthalten bereits zentrale Kenngrößen zum Radverkehr in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis. Im vorliegenden Kapitel werden diese zusammengefasst, verdichtet und um zusätzliche Auswertungen ergänzt.

Bisher wurde festgestellt, dass die Mehrheit der Bevölkerung über ein eigenes Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec verfügt. Mit 80 Prozent liegt dieser Wert in Bonn über dem Niveau für Deutschland mit 77 Prozent und dem des Rhein-Sieg-Kreises mit 74 Prozent (vergleiche Kapitel 3.2). Elektrofahrräder und Pedelecs sind darunter aber noch vergleichsweise selten. Nur 5 Prozent der Bevölkerung in Bonn und 7 Prozent der Bevölkerung im Rhein-Sieg-Kreis besitzen ein solches Rad. Die Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes wird auf einer Skala von 1 bis 5 mit einem Mittelwert von jeweils 1,7 in Bonn und 1,6 im Rhein-Sieg-Kreis als gut und die Fahrradsicherung zu Hause mit einem Wert von 1,6 in Bonn und 1,3 im Rhein-Sieg-Kreis als recht einfach beurteilt.

An einem durchschnittlichen Tag werden 15 Prozent der Wege in Bonn und 8 Prozent der Wege im Rhein-Sieg-Kreis mit dem Fahrrad zurückgelegt. Die Hälfte dieser Wege ist bis zu 2 Kilometer lang und nimmt durchschnittlich rund 15 Minuten in Anspruch. Damit dauern Wege per Rad im Mittel – genau wie Fußwege – nicht so lange wie Wege mit Bussen und Bahnen. Zudem werden auf solchen Wegen deutlich kürzere Distanzen als auf Wegen des motorisierten Verkehrs bewältigt (vergleiche Kapitel 4).

Mit beinahe einem Drittel in Bonn (31 Prozent) und sogar 39 Prozent im Rhein-Sieg-Kreis gibt ein großer Teil der Bevölkerung an, so gut wie gar nicht Fahrrad zu fahren (vergleiche Kapitel 5.3). Immerhin mehr als ein Viertel fährt jedoch in Bonn (fast) täglich mit dem Fahrrad, während es im Rhein-Sieg-Kreis nur 13 Prozent sind, die dies angeben. Dazu passend ist der Anteil

der Bevölkerung in Bonn, der angibt, im Alltag gerne Fahrrad zu fahren, mit rund 70 Prozent sehr hoch und im Rhein-Sieg-Kreis mit 56 Prozent deutlich niedriger.

In der Regel ist das Fahrrad eins von mehreren Verkehrsmitteln, die im Alltag genutzt werden. In Bonn nutzen 42 Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner ab 14 Jahren das Fahrrad im üblichen Wochenverlauf zusammen mit dem Auto und/oder den öffentlichen Verkehrsmitteln. Im Rhein-Sieg-Kreis ist dieser Anteil mit 27 Prozent deutlich kleiner. In Bonn nutzen im üblichen Verlauf einer Woche 8 Prozent ausschließlich das Fahrrad, in Rhein-Sieg-Kreis sind es lediglich 3 Prozent (vergleiche Kapitel 5.3).

Die folgenden Analysen untersuchen das Thema genauer und gehen der grundlegenden Frage nach, welche Bevölkerungsgruppen auffällig viel oder wenig Fahrrad fahren. Welche Faktoren sind für die Fahrradnutzung besonders relevant? Welche Wege werden bevorzugt mit dem Fahrrad unternommen? Weiterhin wird an geeigneter Stelle auf die Unterschiede zwischen einzelnen Unterregionen von Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis eingegangen.

7.1 Fahrradverfügbarkeit

In Kapitel 3.2 wurde bereits festgestellt, dass in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis 80 bzw. 74 Prozent der Personen ab 14 Jahren ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec besitzen. Dabei haben Männer etwas häufiger ein Rad als Frauen. Der Geschlechterunterschied ist aber nicht grundsätzlich in allen Altersklassen zu finden. Bis zu einem Alter von etwa 60 Jahren ist der Fahrradbesitz bei beiden Geschlechtern auf einem ähnlichen Niveau. Erst ab diesem Alter geht der Fahrradbesitz zwischen den Geschlechtern auseinander und Frauen verfügen mit zunehmendem Alter seltener über ein eigenes funktionstüchtiges Fahrrad als Männer (ohne Abbildung).

Die höchste Fahrradausstattung wird in der Altersgruppe der 17-Jährigen und der 30- bis 49-Jährigen mit insgesamt 85 Prozent erreicht. Mit steigendem Alter sinkt der Fahrradbesitz vor allem bei den Frauen. In der Gruppe der ab 75-Jährigen besitzt lediglich etwas mehr als die Hälfte der Personen ein Fahrrad. Diese Unterschiede sind auch in den deutschlandweiten Ergebnissen zu beobachten.

Fahrradbesitz steigt mit verfügbarem Einkommen

Die Abbildung 36 und Abbildung 37 zeigen für Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis den Zusammenhang zwischen der Fahrradausstattung und dem ökonomischen Status des Haushalts. Während in Haushalten mit einem niedrigen ökonomischen Status lediglich etwa 67 Prozent der Personen in Bonn und 59 Prozent der Personen im Rhein-Sieg-Kreis ein funktionsfähiges Fahrrad besitzen, sind es in Haushalten mit einem mittleren ökonomischen Status bereits 77 Prozent (Bonn) bzw. 72 Prozent (Rhein-Sieg-Kreis) und in Haushalten mit einem hohen ökonomischen Status sogar 88 Prozent (Bonn) bzw. 85 Prozent (Rhein-Sieg-Kreis). Mit dem verfügbaren Einkommen steigt also die Wahrscheinlichkeit, ein Fahrrad zu besitzen. Dieser Zusammenhang zeigt sich nicht nur in der Region Bonn/Rhein-Sieg, sondern auch bei Betrachtung der Gesamtergebnisse für Deutschland.

Die Verfügbarkeit eines Pedelecs bzw. Elektrofahrrads ist allgemein relativ gering. Deutschlandweit verfügen etwa 6 Prozent der Personen ab 14 Jahren über ein Fahrrad mit Elektroantrieb. In Bonn liegt der Anteil bei 5 Prozent und im Rhein-Sieg-Kreis bei 7 Prozent, also ähnlich hoch. Zu bedenken ist hierbei, dass sich diese Werte auf die Erhebung 2017 beziehen und sich aufgrund steigender Absatzzahlen auch hier der Besitz von Pedelecs bzw. Elektrofahrrädern weiter nach oben bewegen wird. Der leichte Stadt-Umland-Unterschied kann aber nicht nur durch unterschiedliche Wegelängen mit dem Fahrrad erklärt werden, denn die Mediane für Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis liegen hier auf einem relativ ähnlichen Niveau – nämlich 2,3 Kilometer in Bonn und 2,0 Kilometer im Rhein-Sieg-Kreis. Analog zum „normalen“ Fahrrad zeigt sich auch bei den Fahrrädern mit Elektroantrieb ein leichter Zusammenhang mit dem ökonomischen Status. Personen mit einem geringen verfügbaren Einkommen besitzen etwas seltener ein Elektrofahrrad oder Pedelec.

Vor allem Berufstätige, Auszubildende, Schüler und Studenten mit Fahrrad

Die Fahrradausstattung variiert auch mit der Haupttätigkeit der Personen (siehe Abbildung 36 und Abbildung 37). Mit etwa 80 Prozent sind insbesondere Schülerinnen und Schüler überdurchschnittlich gut mit dem Verkehrsmittel Fahrrad ausgestattet. Doch auch die Anteile der Studierenden sowie der Voll- und Teilzeitbeschäftigten liegen insbesondere in Bonn alle über 80 Prozent. Vor dem Hintergrund der bereits festgestellten abnehmenden Fahrradverfügbarkeit mit steigendem Alter ist die vergleichsweise geringe Fahrradausstattung unter Ruheständlerinnen und Ruheständlern wenig überraschend. In dieser Gruppe sinkt die Fahrradbesitzquote auf rund zwei Drittel. Doch auch Nicht-Berufstätige verfügen deutlich seltener über ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec, vor allem im Rhein-Sieg-Kreis mit 39 Prozent.

Gegensätzlich zur allgemeinen Fahrradverfügbarkeit verhält sich die Ausstattung mit Pedelecs und Elektrofahrrädern. Unter Personen im Ruhestand sowie Hausfrauen und Hausmännern – in der Gruppe der Nicht-Berufstätigen – erreicht sie mit 8 Prozent in Bonn bzw. sogar 14 Prozent im Rhein-Sieg-Kreis deutlich höhere Werte als beispielsweise unter Vollzeitbeschäftigten, von denen nur etwa 4 Prozent über ein solches Rad verfügen.

7.2 Übliche Fahrradnutzung

Bereits in Kapitel 5.3 wurde festgestellt, dass die Bevölkerung in Bonn das Fahrrad häufiger nutzt, als es in Deutschland üblicherweise der Fall ist. Immerhin gibt dort mehr als jede vierte Person an, (fast) täglich mit dem Fahrrad zu fahren. Innerhalb der gesamten Region Bonn/Rhein-Sieg variiert dieser Anteil von lediglich 6 Prozent im rheinernen, rechtsrheinischen Gebiet bis zu 31 Prozent im Zentrum von Bonn (siehe Abbildung 27). Ebenfalls hohe tägliche Nutzungsquoten weist Beuel mit 27 Prozent auf. Ganze 49 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner im rheinernen, rechtsrheinischen Gebiet nutzen das Fahrrad hingegen nie bzw. fast nie.

Ähnliche Nutzungshäufigkeit bei Frauen und Männern

Der Blick auf die Nutzungshäufigkeit nach Geschlecht und Alter liefert vertiefende Erkenntnisse (siehe Abbildung 38 und Abbildung 39). Es kann zunächst festgestellt werden, dass es keine großen Unterschiede in

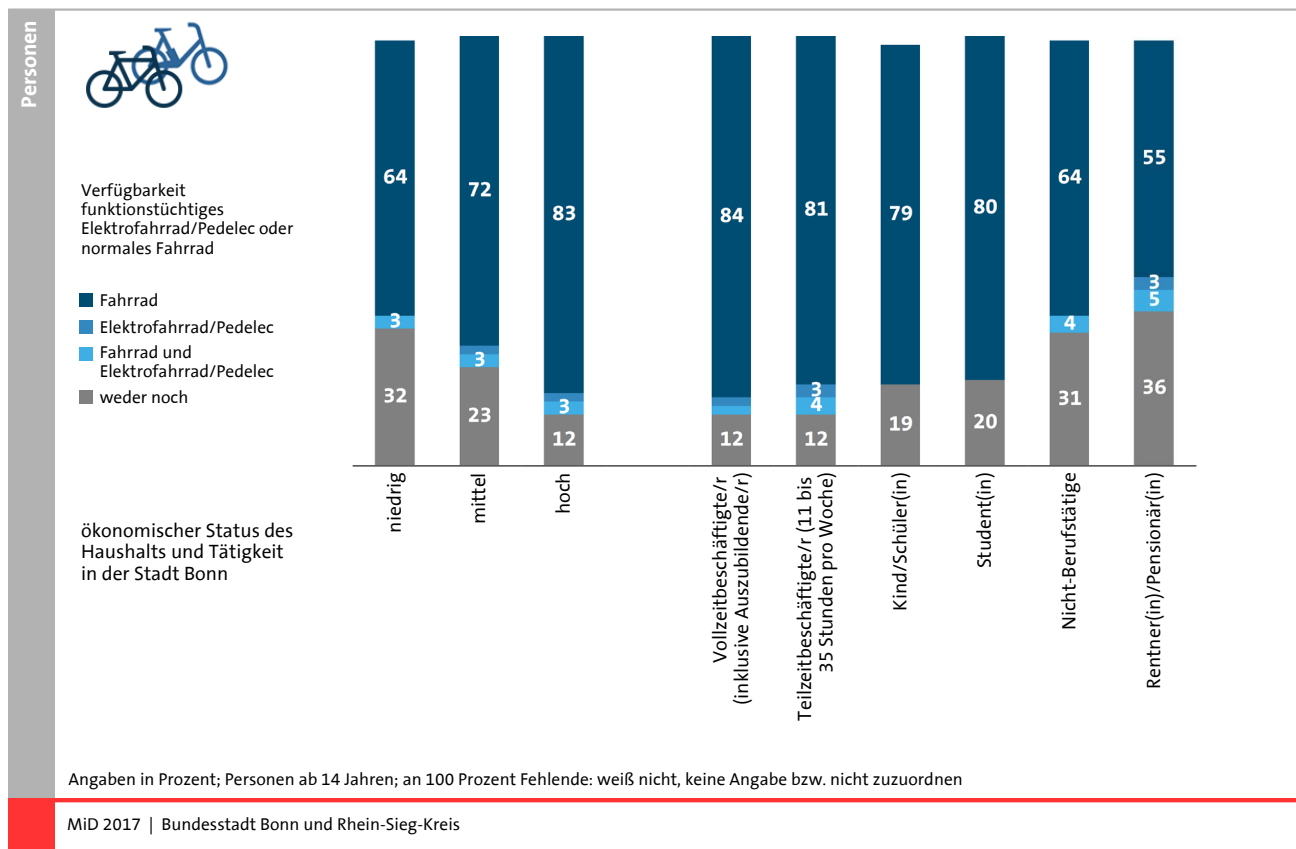
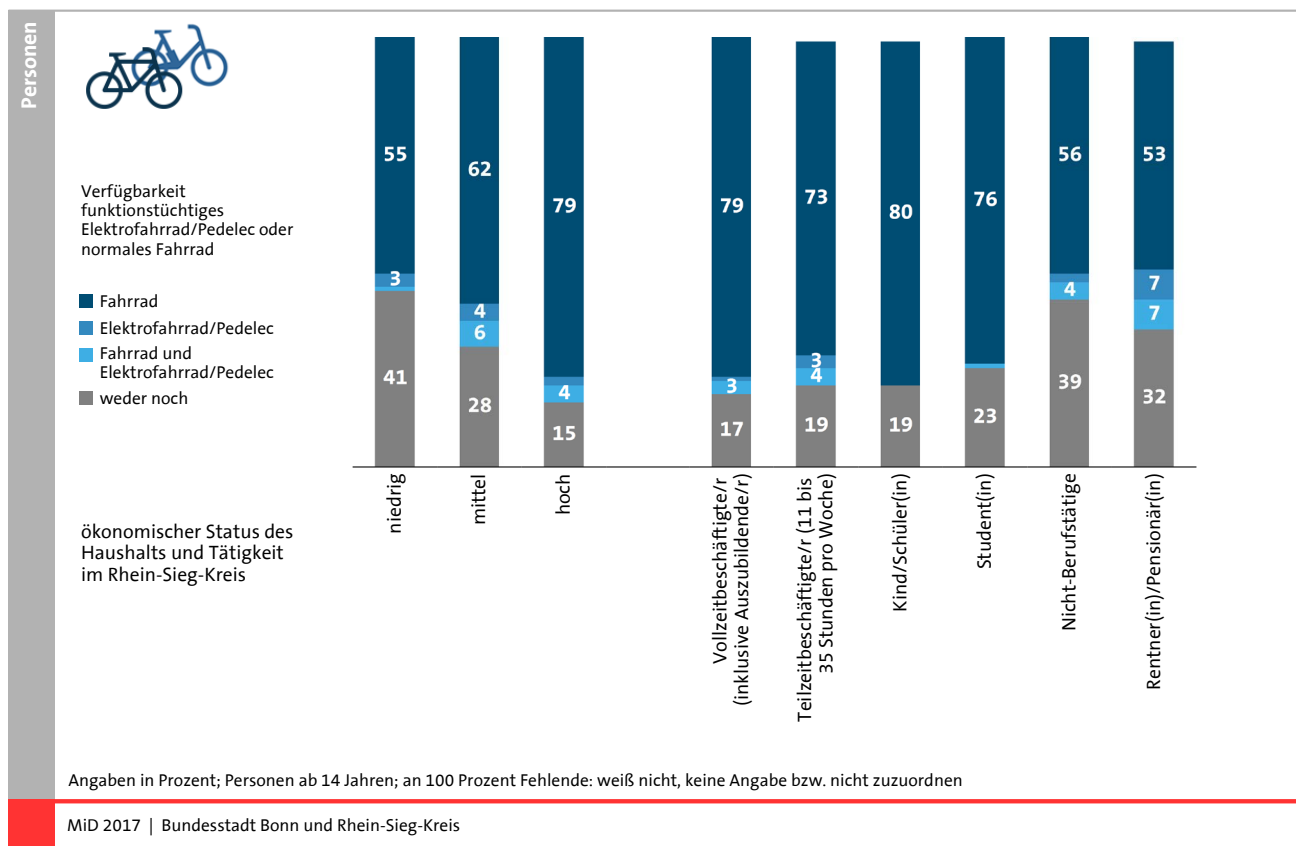
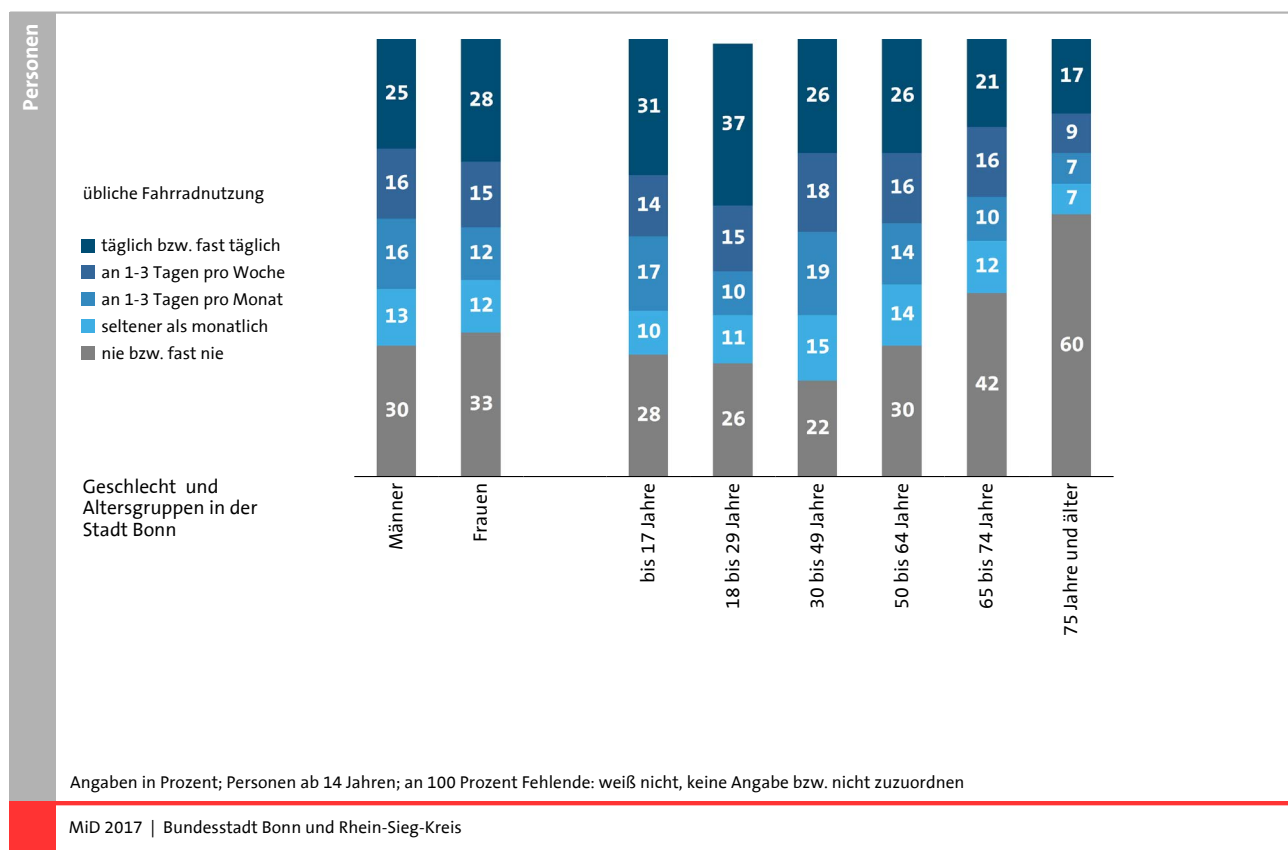
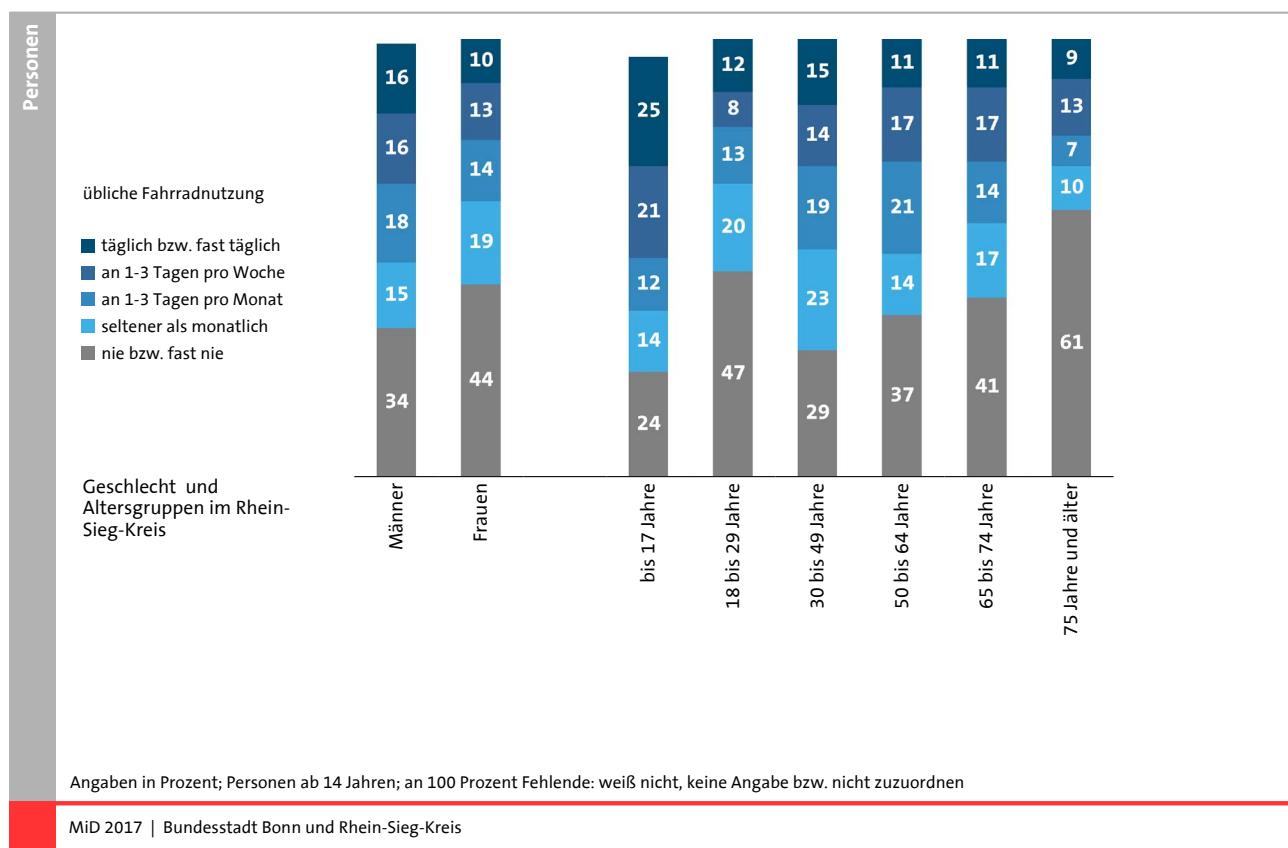
Abbildung 36 Fahrradbesitz nach ökonomischem Status des Haushalts und Tätigkeit in der Stadt Bonn**Abbildung 37** Fahrradbesitz nach ökonomischem Status des Haushalts und Tätigkeit im Rhein-Sieg-Kreis

Abbildung 38 Übliche Nutzung des Fahrrads nach Geschlecht und Altersgruppen in der Stadt Bonn**Abbildung 39** Übliche Nutzung des Fahrrads nach Geschlecht und Altersgruppen im Rhein-Sieg-Kreis

der Fahrradnutzung zwischen den Einwohnerinnen und Einwohnern in Bonn gibt, im Rhein-Sieg-Kreis sind diese jedoch etwas deutlicher. Die Frauen fahren hier etwas unregelmäßiger mit dem Fahrrad. Die Anteile derjenigen, die (fast) nie das Fahrrad nutzen, liegen bei den Frauen um 10 Prozentpunkte höher als bei den Männern. Bei den Männern liegt dieser Anteil im Rhein-Sieg-Kreis bei 34 Prozent und bei den Frauen mit 44 Prozent deutlich darüber. Diese Ergebnisse bestätigen sich grundsätzlich auch deutschlandweit. Hier ist der Anteil der Nichtnutzerinnen und Nichtnutzer des Fahrrads ähnlich hoch wie im Rhein-Sieg-Kreis.

Gretchenfrage Fahrradhelm?

Betrachtet man die Nutzung von Fahrradhelmen, zeigt sich, dass die Fahrradhelmtägerinnen und -träger in der Region Bonn/Rhein-Sieg deutlich in der Unterzahl sind. Insgesamt nutzt nicht einmal jede bzw. jeder dritte Befragte (fast) immer einen Helm und nur 13 Prozent zumindest gelegentlich. In Bonn nutzen 32 Prozent (fast) immer einen Fahrradhelm, 13 Prozent gelegentlich und 54 Prozent nie. Im Rhein-Sieg-Kreis sieht es ähnlich aus. Hier nutzen 30 Prozent (fast) immer einen Fahrradhelm, 15 Prozent gelegentlich und 55 Prozent nie. Auch hier gibt es Unterschiede zwischen den Geschlechtern. Während in der gesamten Region Bonn/Rhein-Sieg 51 Prozent der Männer nie einen Helm tragen, beträgt dieser Anteil unter den Frauen sogar 59 Prozent.

Die Helmnutzung unter den Radfahrerinnen und Radfahrern ergibt für die Betrachtung nach Altersgruppen keinen einheitlichen Trend. Bei Personen bis 17 Jahre wird von 63 Prozent zumindest gelegentlich ein Fahrradhelm getragen, in der anschließenden Altersgruppe der 18- bis 29-Jährigen allerdings noch von 29 Prozent. In der darauf folgenden Lebensphase, die bei vielen mit der Elternschaft verbunden ist, also im Altersbereich von 30 bis 49 Jahren, steigt die zumindest gelegentliche Nutzung dann wieder auf 53 Prozent an. Hier ist wahrscheinlich auch die Vorbildfunktion der Eltern für ihre Kinder ein Grund. In den „höheren“ Altersgruppen ab 50 Jahren sinkt dann die Helmquote wieder deutlich unter 50 Prozent. Auch die älteren Fahrradfahrer und Fahrradfahrerinnen benutzen also nicht unbedingt häufiger oder seltener einen Helm als die restlichen Altersgruppen (ohne Abbildung).

In allen Altersklassen wird Rad gefahren

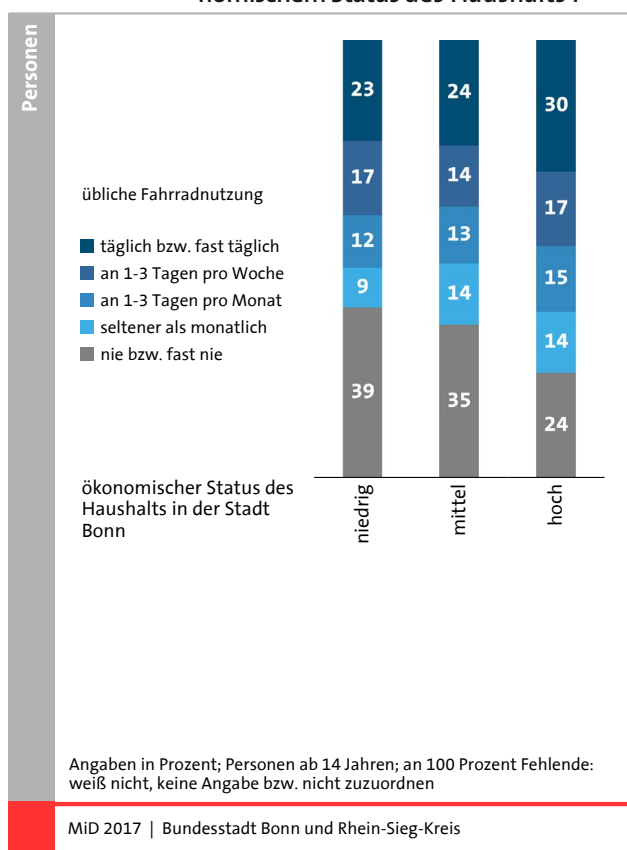
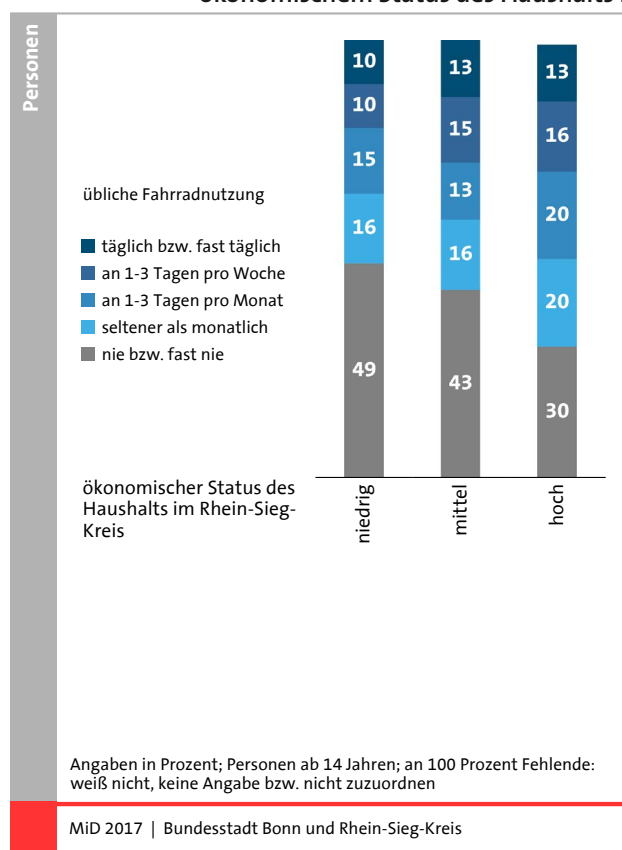
Die Analyse der üblichen Fahrradnutzung in den Altersklassen bestätigt, was sich bei der Betrachtung der Fahrradverfügbarkeit bereits abzeichnete: Mit steigendem Alter sinken die Fahrradverfügbarkeit und die Fahrradnutzung. Der Anteil der Nicht-Fahrradfahrerinnen und -fahrer steigt ab etwa 65 Jahren deutlich an. In der Altersgruppe ab 75 Jahren zählen über 60 Prozent der Personen zu den nie bzw. fast nie Fahrradfahrenden (ohne Abbildung). Dies gilt sowohl für Bonn als auch den Rhein-Sieg-Kreis. Sicherlich spielen in dieser Altersklasse neben Gewohnheiten und Präferenzen für andere Verkehrsmittel auch körperliche Einschränkungen eine Rolle. Nichtsdestotrotz nutzt jede bzw. jeder Vierte aus Bonn und 22 Prozent aus dem Rhein-Sieg-Kreis in dieser Altersgruppe das Fahrrad mindestens wöchentlich. Dieser Anteil steigt in den jüngeren Altersklassen deutlich an. Der Anteil der täglichen Fahrradfahrerinnen und -fahrer ist in der Altersklasse der bis 17-Jährigen mit 25 Prozent im Rhein-Sieg-Kreis am höchsten. In Bonn ist der Anteil der täglichen Fahrradfahrerinnen und -fahrer in der Altersklasse der 18- bis 29-Jährigen mit 37 Prozent am höchsten.

Neben den täglich Fahrradfahrenden spielen auch die gelegentlich Fahrenden eine große Rolle, liegt ihr Anteil doch in fast allen Altersgruppen über 20 Prozent.

Fahrradnutzung steigt mit verfügbarem Einkommen

Wie bereits gezeigt wurde, hat der ökonomische Status einen Einfluss auf die Fahrradverfügbarkeit. Die unterschiedliche Verfügbarkeit wirkt sich auch in diesem Fall auf die Nutzung aus (siehe Abbildung 40 und Abbildung 41). So sind es vor allem Personen, die in einem Haushalt mit niedrigem oder mittlerem ökonomischem Status leben, die nie oder fast nie mit dem Fahrrad unterwegs sind. Dieser Anteil ist unter Personen aus Haushalten mit hohem ökonomischem Status deutlich geringer.

Leihfahrräder, die kurzfristig verwendet werden und die Fahrradnutzung vom Fahrradbesitz abkoppeln würden, spielen in Bonn und vor allem im Rhein-Sieg-Kreis (noch) keine bedeutende Rolle. Zwar geben 8 Prozent aus Bonn an, ein solches Angebot zumindest gelegentlich zu nutzen, wöchentliche Nutzerinnen und Nutzer gibt es hingegen kaum. Nur im Bonner Zentrum gibt 1 Prozent der Bevölkerung an, (fast) täglich ein solches Angebot zu nutzen. Hierbei ist wieder zu bedenken, dass die Erhebung 2016 bis 2017

Abbildung 40 Übliche Nutzung des Fahrrads nach ökonomischem Status des Haushalts I**Abbildung 41** Übliche Nutzung des Fahrrads nach ökonomischem Status des Haushalts II

stattfind und es seitdem einige neue Initiativen und Verleihsysteme in Bonn gibt. Die neuste Entwicklung sind hier die E-Scooter, die im Rahmen der Befragung jedoch noch nicht betrachtet werden konnten.

Innerhalb des Rhein-Sieg-Kreises nutzen nur 2 Prozent der Bevölkerung seltener als monatlich ein Miet- oder Leihfahrrad, auch wegen der Angebotssituation, die deutlich schlechter ist als in Bonn. Da das Angebot von kurzfristig zu nutzenden Leihrädern außerhalb Bonns in der Regel nicht oder nur sehr eingeschränkt vorhanden ist (Stand 2017), bleibt für die überwiegende Mehrheit damit die Fahrradnutzung üblicherweise an den Besitz eines eigenen Fahrrads gebunden (ohne Abbildung).

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Fahrradbesitz eine wichtige Voraussetzung für das Fahrradfahren im Alltag darstellt. Vor allem Ältere ab etwa 65 Jahren sowie Personen aus Haushalten mit niedrigem ökonomischem Status verfügen seltener über ein Fahrrad und fahren auch seltener mit dem Fahrrad. Soll der Radverkehr gefördert werden, müssen auch Zugänge für unerfahrene Nutzerinnen und Nutzer und Personen mit begrenzten finanziellen Mitteln geschaffen werden. In Kapitel 5.5 wurde

gezeigt, dass vor allem Personen mit niedrigem Einkommen ihr Mobilitätsbudget auf ein Verkehrsmittel konzentrieren. Besonders für diese Gruppe könnten attraktive und alltagstaugliche Angebote den Zugang zum Radfahren erleichtern und die verfügbaren Verkehrsmittelooptionen erweitern. Eine Bereitstellung der Fahrräder ist dabei nur der erste Schritt. Sollen auch Personen erreicht werden, die sich unsicher auf dem Fahrrad fühlen oder die Probleme bei der Handhabung des Fahrrads haben, müssen langfristige Angebotsformen gefunden werden, die darauf eingehen können.

7.3 Verkehrssituation, Fahrradstellplätze und Einstellungen zum Radfahren

Wie bereits in Kapitel 6 erläutert wurde, bewerten die Einwohnerinnen und Einwohner in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis die Verkehrssituation für das Fahrrad vor Ort insgesamt mit der Note 2,5 bzw. 2,6 und damit lediglich als befriedigend. Die Bewertungen unterscheiden sich in Bonn zwischen Männern und Frauen mit einer jeweiligen Durchschnittsnote von 2,5 nicht. Im Rhein-Sieg-Kreis hingegen sind die Frauen mit

einer Durchschnittsbenotung von 2,8 deutlich kritischer als die Männer, die hier ebenfalls im Schnitt eine 2,5 vergeben. Im Rhein-Sieg-Kreis sind die Gelegenheitsfahrerinnen und -fahrer mit einer Benotung von 2,8 am kritischsten. Die Stammnutzerinnen und -nutzer des Fahrrads vergeben allerdings auch hier nur eine Benotung von 2,5. In Bonn sind die Stammnutzerinnen und -nutzer dagegen mit einer Benotung von 2,6 kritischer als die Gelegenheitsfahrerinnen und -fahrer, die eine 2,3 vergeben (ohne Abbildung).

Wie in Deutschland insgesamt, sinkt die Bewertung der Verkehrssituation für das Fahrrad im Rhein-Sieg-Kreis mit zunehmendem Alter, in Bonn hingegen nicht. Hier ist die Bewertung nach Alter indifferent. So vergibt in Bonn die Altersgruppe der 30- bis 49-Jährigen mit einer 2,3 die beste Note. Im Rhein-Sieg-Kreis vergibt der jüngste Jahrgang bis 17 Jahre mit einer Durchschnittsbewertung von ebenfalls 2,3 die beste Note (ohne Abbildung).

Innerhalb der Region Bonn/Rhein-Sieg wird die Verkehrssituation für das Fahrrad im rheinischen, rechtsrheinischen Gebiet sowie im linksrheinischen Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises mit 2,8 am schlechtesten bewertet (siehe Abbildung 42). Die beste Bewertung

wird mit einer Durchschnittsnote von 2,4 hingegen von den Bewohnerinnen und Bewohnern im Bonner Zentrum und in Beuel vergeben.

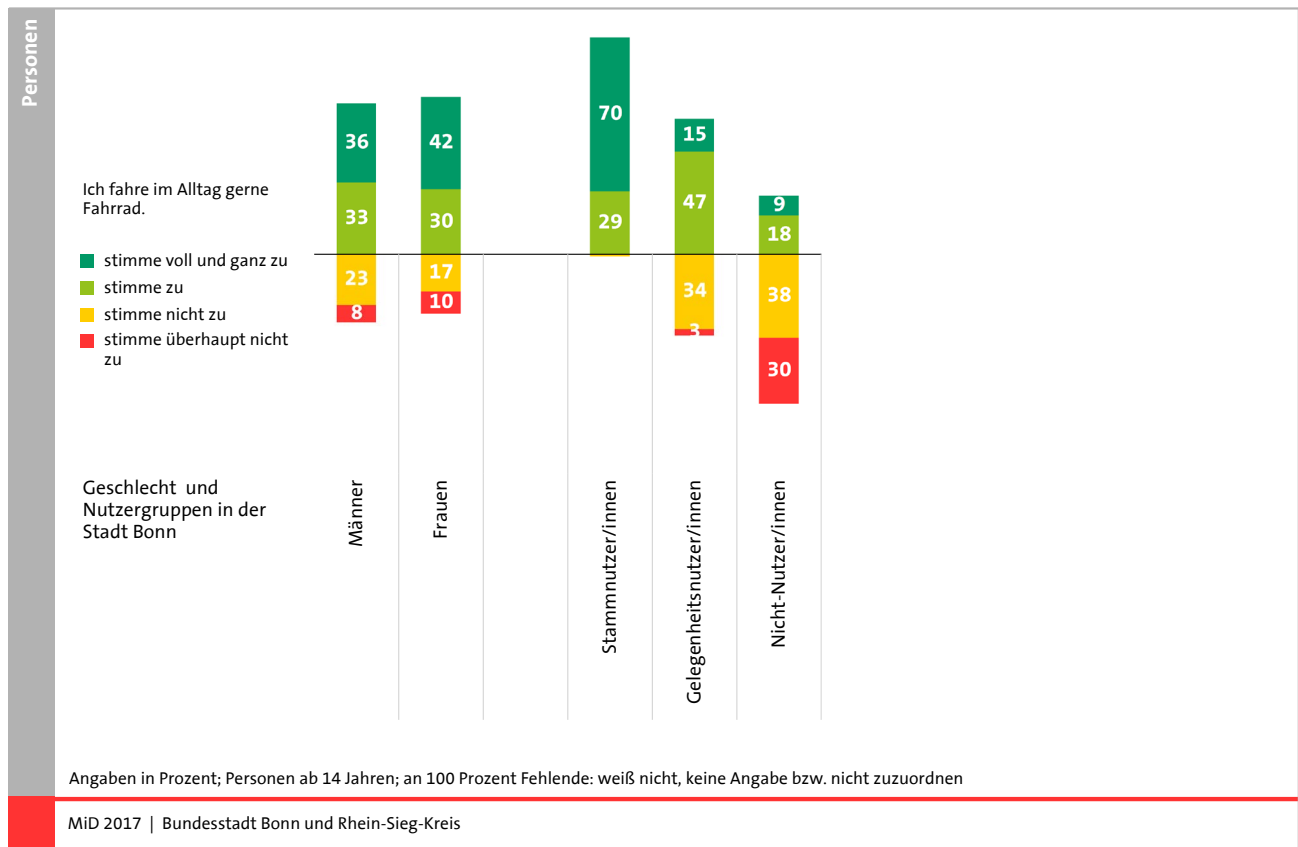
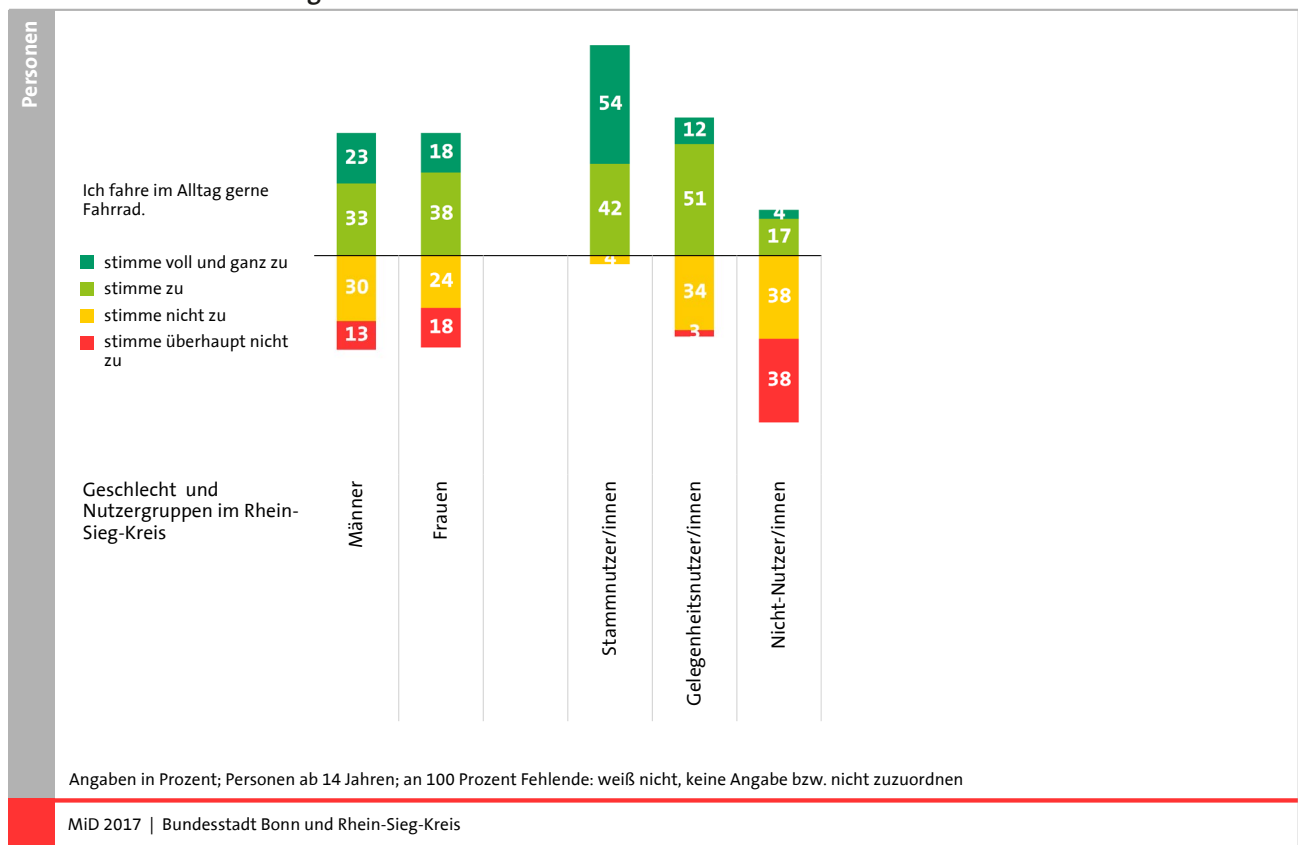
Männer wie Frauen fahren im Alltag gerne Rad

Es zeigen sich sowohl in Bonn als auch im Rhein-Sieg-Kreis keine großen Unterschiede bei der Einstellung zur Nutzung des Fahrrads im Alltag zwischen den Geschlechtern (siehe Abbildung 43 und Abbildung 44). Mehr als zwei Drittel der befragten Männer und Frauen in Bonn stimmen der Aussage „Ich fahre im Alltag gerne Fahrrad“ zu. Im Rhein-Sieg-Kreis stimmen sowohl 56 Prozent der Männer und der Frauen dieser Aussage zu. Der etwas erhöhte Anteil der Frauen, die angeben, überhaupt nicht gerne Fahrrad zu fahren, passt zu dem vorangehenden Befund bei der üblichen Nutzungshäufigkeit des Rads im Zeitverlauf.

Deutlich ist hingegen der Unterschied entlang der Nutzungshäufigkeit. Routinierte Radfahrerinnen und Radfahrer stimmen der Aussage zum Fahrradfahren im Alltag deutlich häufiger zu als Personen, die gelegentlich oder gar nicht Rad fahren. Der Hintergrund für diese Unterschiede ist nur schwer auszumachen. Entweder fahren nur Personen Rad, die eine

Abbildung 42 Bewertung der Verkehrssituation für das Fahrrad nach Regionen



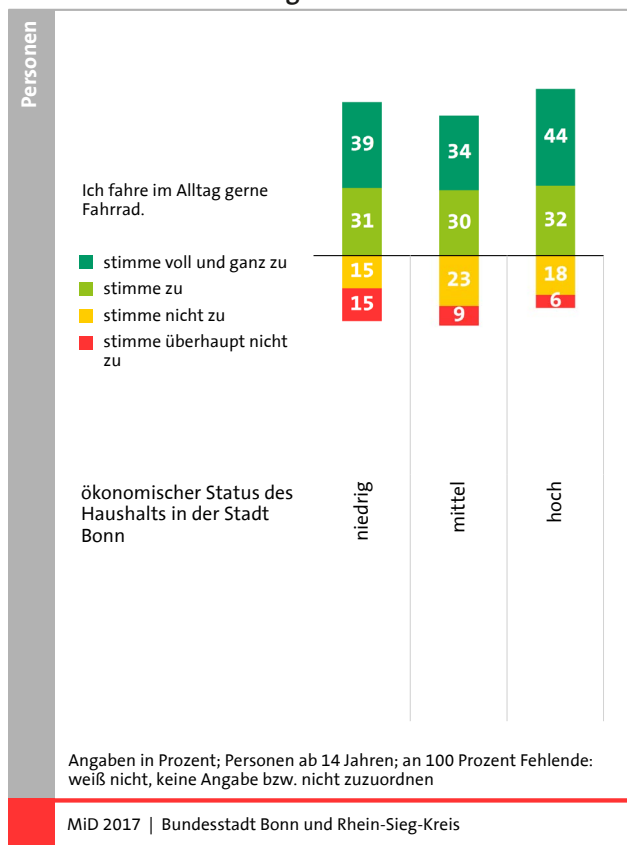
Abbildung 43 Einstellung zur Nutzung des Fahrrads im Alltag nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit in der Stadt Bonn**Abbildung 44** Einstellung zur Nutzung des Fahrrads im Alltag nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit im Rhein-Sieg-Kreis

grundsätzlich positive Einstellung zum Radfahren im Alltag haben, oder Bewertungen der Selten- und Nicht-Radfahrerinnen und -fahrer beruhen auf Vorurteilen gegenüber dem Radfahren. In jedem Fall müssen diese Vorbehalte der Selten- und Nichtnutzerinnen und -nutzer adressiert werden. Ebenso spielt hier vermutlich die individuelle Bewertung der Verkehrssituation für das Fahrrad mit hinein.

Begeisterung fürs Radfahren unabhängig vom Einkommen

Die positive Einstellung zum Verkehrsmittel Fahrrad unterscheidet sich nach ökonomischem Status nur wenig (siehe *Abbildung 45* und *Abbildung 46*). So stimmen 76 Prozent der Befragten in Bonn aus einem Haushalt mit hohem ökonomischem Status der Aussage „Ich fahre im Alltag gerne Fahrrad“ (voll und ganz) zu. Bei den Personen aus Haushalten mit niedrigem ökonomischem Status stimmen immer noch 70 Prozent zu. Deutlicher ist der Unterschied bei der Antwortkategorie „stimme überhaupt nicht zu“ – im Vergleich ist der Anteil der Befragten mit niedrigem ökonomischem Status aus Bonn bei dieser Antwortmöglichkeit um 9 Prozentpunkte höher als unter den Befragten mit hohem ökonomischem Status.

Abbildung 45 Einstellung zur Nutzung des Fahrrads im Alltag nach ökonomischem Status I



Im Rhein-Sieg-Kreis ergibt sich auf niedrigerem Zustimmungsniveau ein ähnliches Bild. Die Zustimmung zur Aussage, dass man gerne Rad fährt, beläuft sich bei niedrigem ökonomischem Status auf 54 Prozent und bei hohem ökonomischem Status auf 55 Prozent. Aber auch hier ist der Unterschied bei der Antwortkategorie „stimme überhaupt nicht zu“ um 8 Prozentpunkte beim niedrigen ökonomischen Status höher als beim hohen ökonomischen Status.

Die Zugänglichkeit des eigenen Fahrrads, Elektrofahrrads oder Pedelecs kann sich auf die Nutzungshäufigkeit auswirken. Wenn es nur unter Schwierigkeiten vom üblichen Stellplatz zu Hause auf die Straße gebracht werden kann, hält dies eher von der Nutzung ab und die übliche Fahrradnutzung sinkt.

Wie in *Kapitel 3.2* bereits dargestellt wurde, wird die Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes von den Bewohnerinnen und Bewohnern Bonns und des Rhein-Sieg-Kreises auf einer Skala von 1 „sehr einfach“ bis 5 „sehr schwierig“ mit einem Mittelwert von 1,7 bzw. 1,6 recht gut bewertet. Die Bewertungen der Männer fallen dabei im Rhein-Sieg-Kreis mit 1,4 insgesamt besser aus als die Bewertungen der Frauen mit 1,9 (siehe *Abbildung 47* und *Abbildung 48*). In Bonn bewerten

Abbildung 46 Einstellung zur Nutzung des Fahrrads im Alltag nach ökonomischem Status II

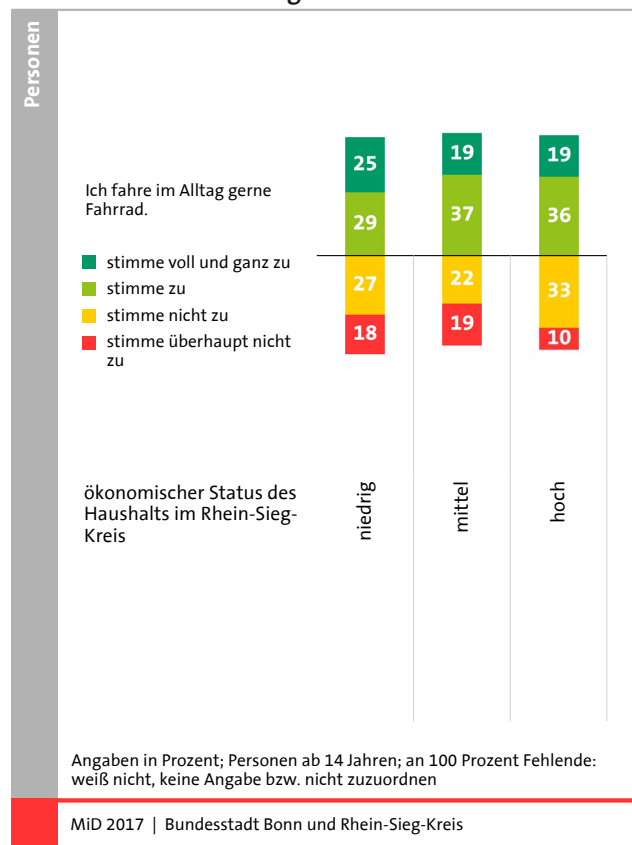
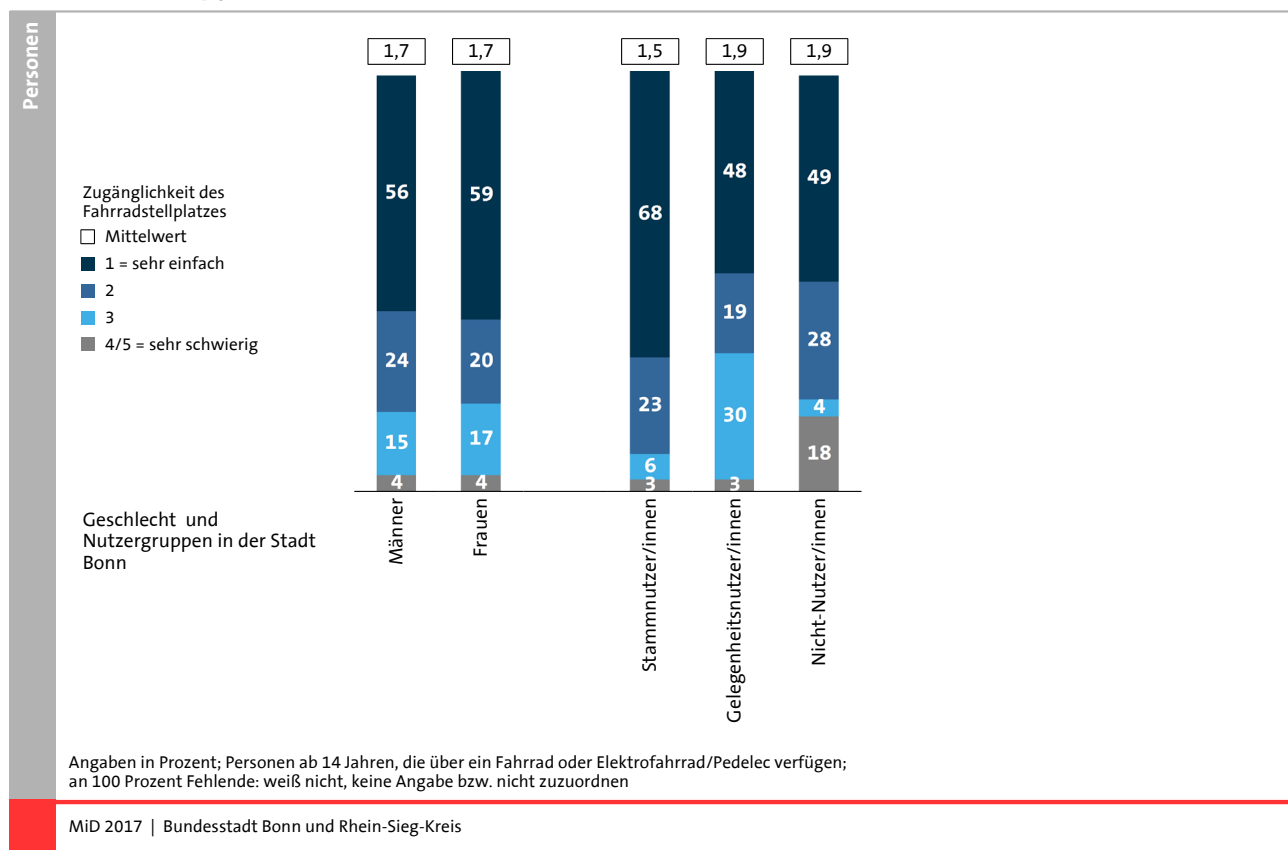
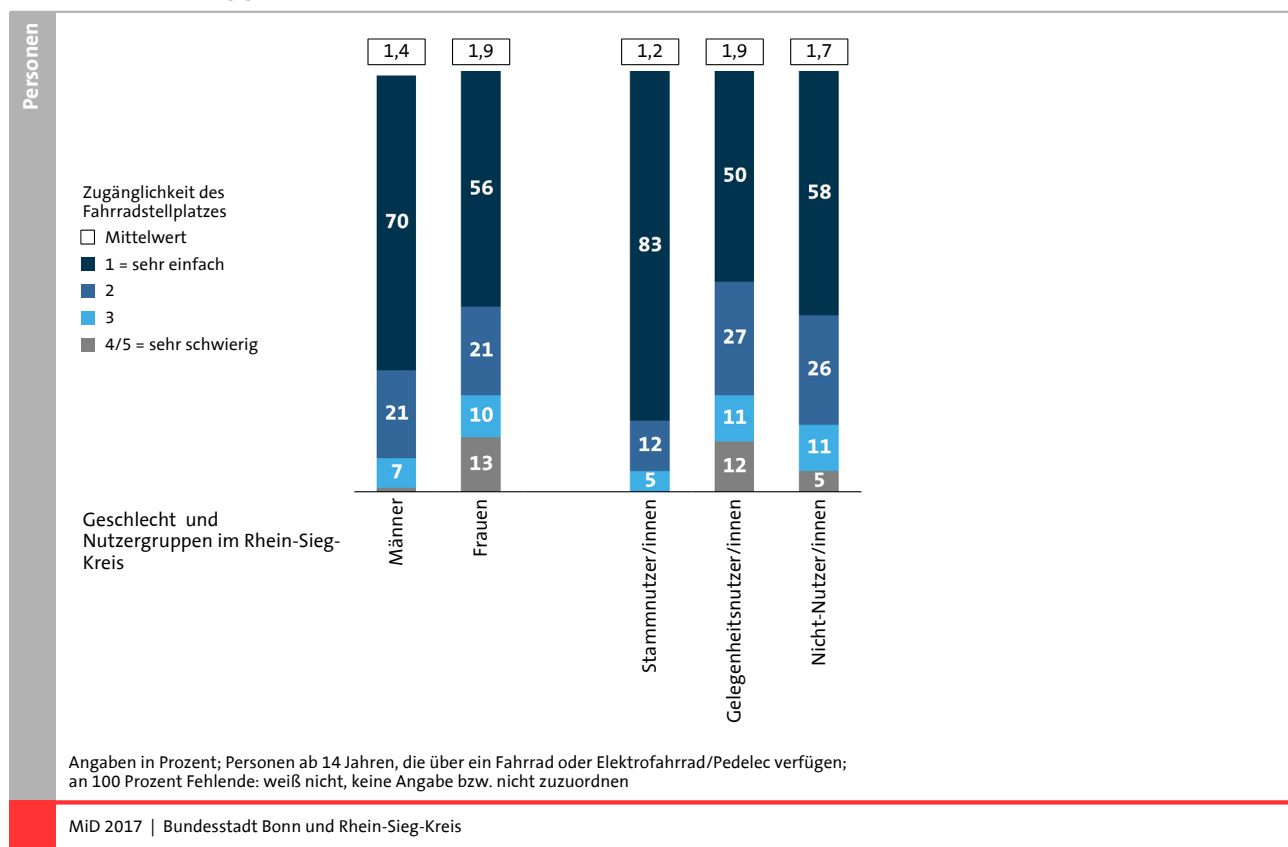


Abbildung 47 Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit in der Stadt Bonn**Abbildung 48** Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit im Rhein-Sieg-Kreis

Männer und Frauen die Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes jedoch mit einer 1,7 gleich gut. Stammnutzerinnen und -nutzer, die mindestens wöchentlich Fahrrad fahren, bewerten die Zugänglichkeit etwas besser, während die Nicht-Nutzerinnen und -Nutzer die Zugänglichkeit etwas schlechter bewerten. Dies gilt sowohl für Bonn als auch den Rhein-Sieg-Kreis.

Die Einfachheit der Fahrradsicherung am heimischen Stellplatz wird auf einer Skala von 1 bis 5 mit einem Mittelwert von 1,6 in Bonn und 1,3 im Rhein-Sieg-Kreis bewertet (vergleiche Kapitel 3.2). Hier vergeben die Männer im Rhein-Sieg-Kreis geringfügig bessere Bewertungen als die Frauen (1,2 vs. 1,4). In Bonn ist es jedoch umgekehrt. Hier urteilen die Frauen mit einer 1,6 etwas besser als die Männer mit 1,7. Die Urteile der verschiedenen Nutzergruppen unterscheiden sich ebenfalls kaum bezüglich der Sicherheit des Stellplatzes und liegen auf ähnlichem Niveau. Allerdings sind in Bonn die Stammnutzerinnen und -nutzer mit einer 1,8 etwas kritischer als die Gelegenheitsnutzerinnen und -nutzer. Im Rhein-Sieg-Kreis ist es andersherum. Hier sind die Stammnutzerinnen und -nutzer des Fahrrads mit einer 1,2 zufriedener als die Gelegenheitsnutzerinnen und -nutzer (siehe Abbildung 49 und Abbildung 51).

7.4 Anlässe, Entfernungen und Dauern von Wegen per Rad

Die Analyse der Einstellungen, Verfügbarkeiten und üblichen Nutzungshäufigkeiten haben unterschiedliche Nutzungsmuster in der Bevölkerung gezeigt. Die folgende Analyse nutzt die Angaben zu den Wegen am Stichtag, um die unternommenen Fahrradwege zu beschreiben. Zentrale Kenngrößen sind die Anlässe bzw. Wegezwecke, die zurückgelegte Entfernung sowie die Dauer der einzelnen Wege.

Werden die Hauptverkehrsmittel nach Wegezwecke für Bonn differenziert, fällt auf, dass das Fahrrad in allen Kategorien in signifikantem Ausmaß vertreten ist (siehe Abbildung 50). Wege zur Arbeitsstelle oder Ausbildungseinrichtung werden dabei besonders häufig mit dem Fahrrad unternommen. Es folgen mit deutlichem Abstand Wege im Rahmen von Freizeitwecken, für private Erledigungen und zum Einkaufen. Insgesamt fällt auf, dass mit Ausnahme der Ausbildungs- und Arbeitswege der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege über den Anteilen der Fahrradwege liegt. Diese Befunde gelten auf einem niedrigeren Niveau ebenfalls für den Rhein-Sieg-Kreis (siehe Abbildung 52).

Abbildung 49 Fahrradsicherung zu Hause nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit in der Stadt Bonn

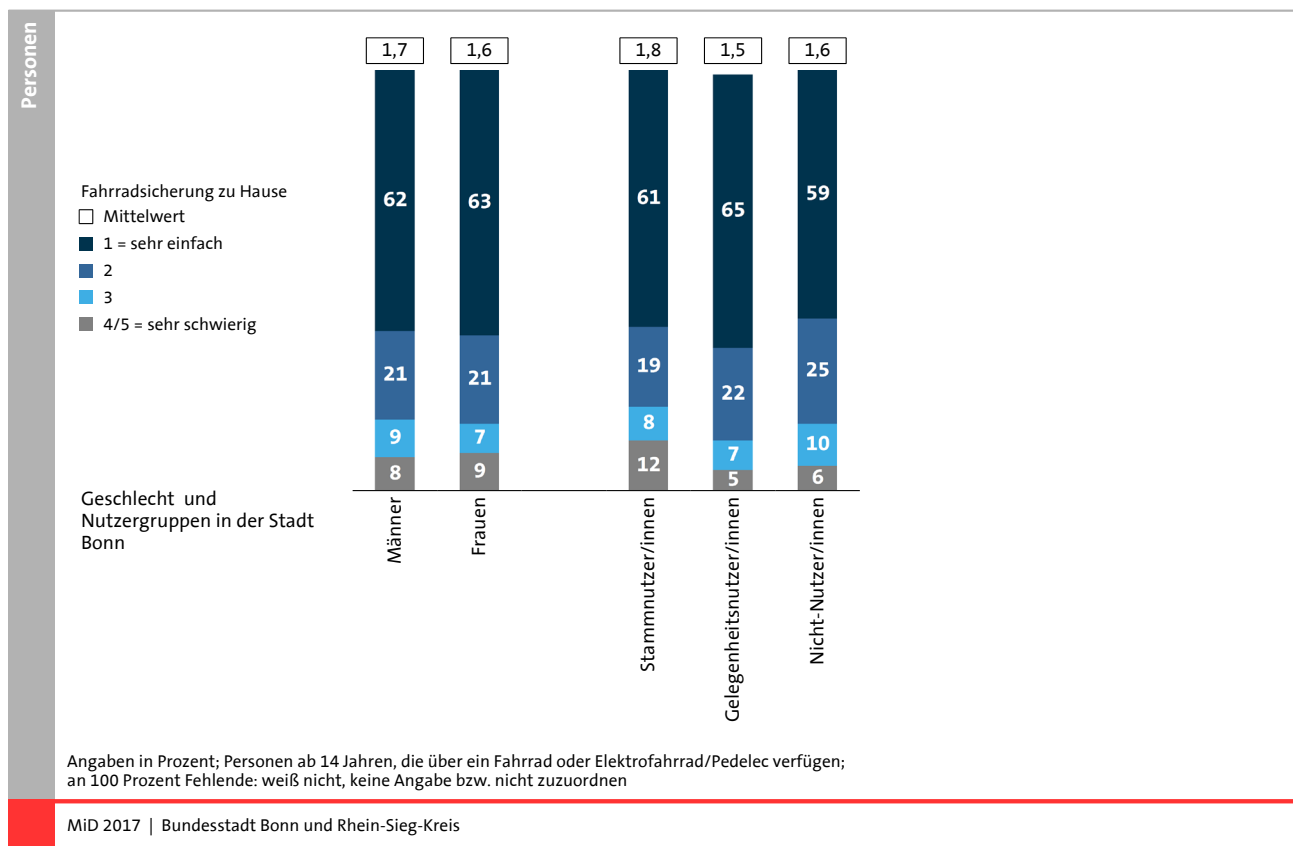


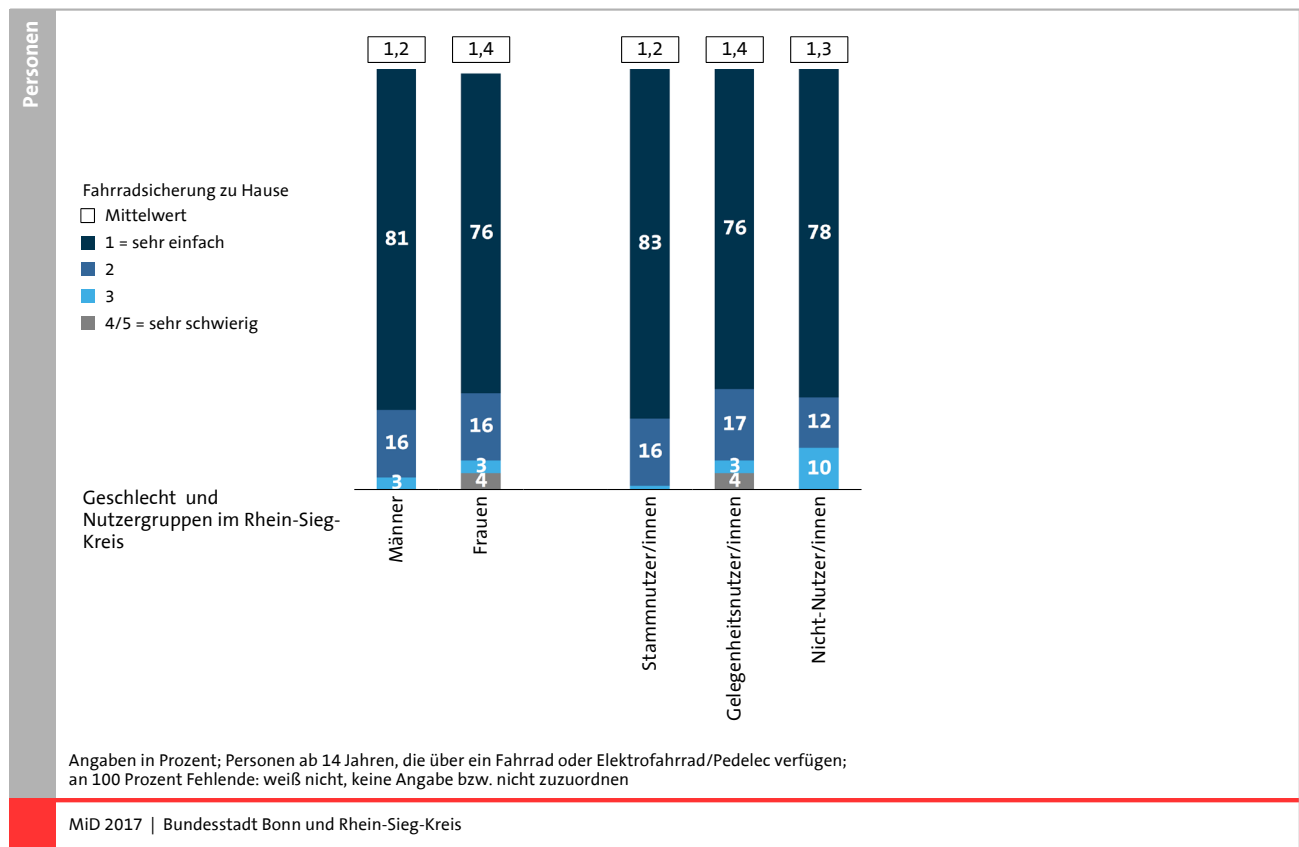
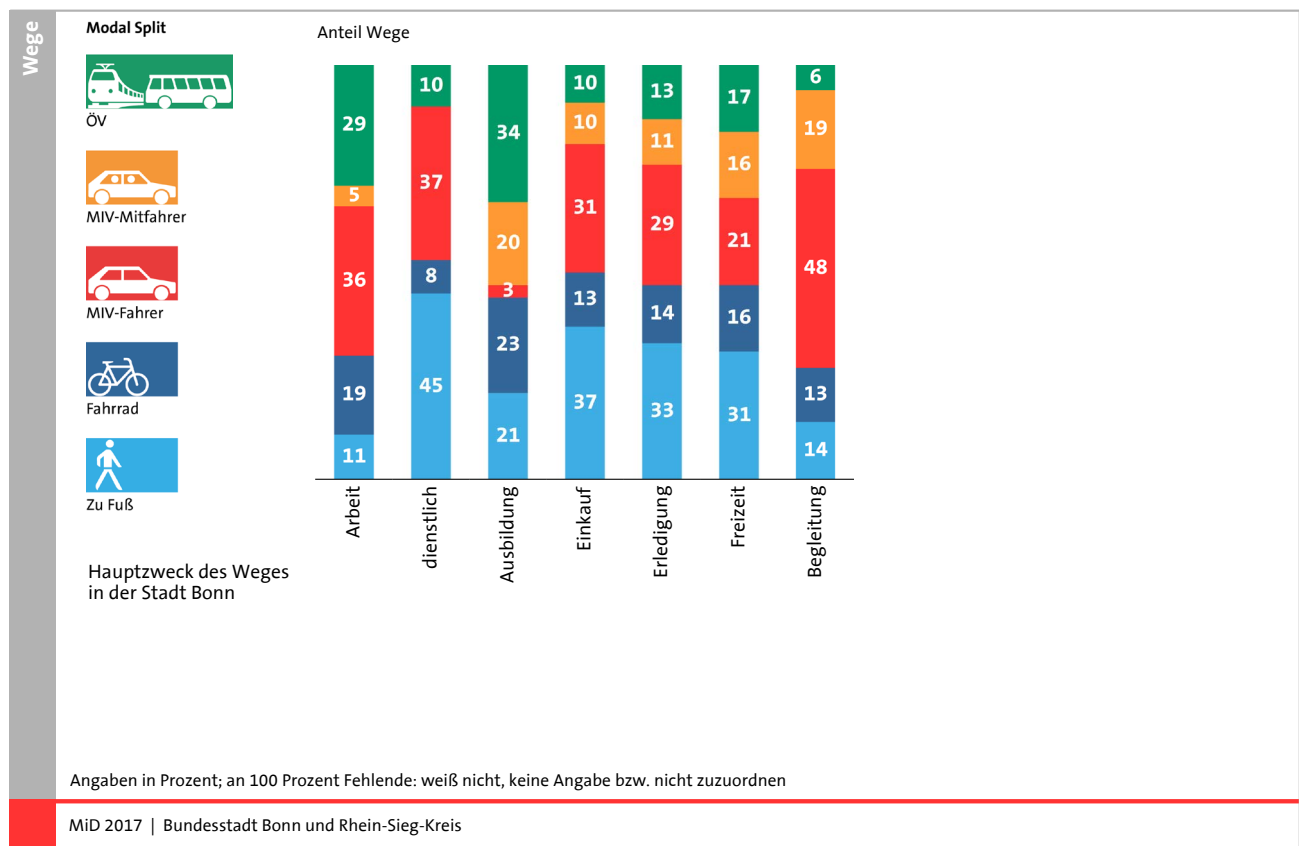
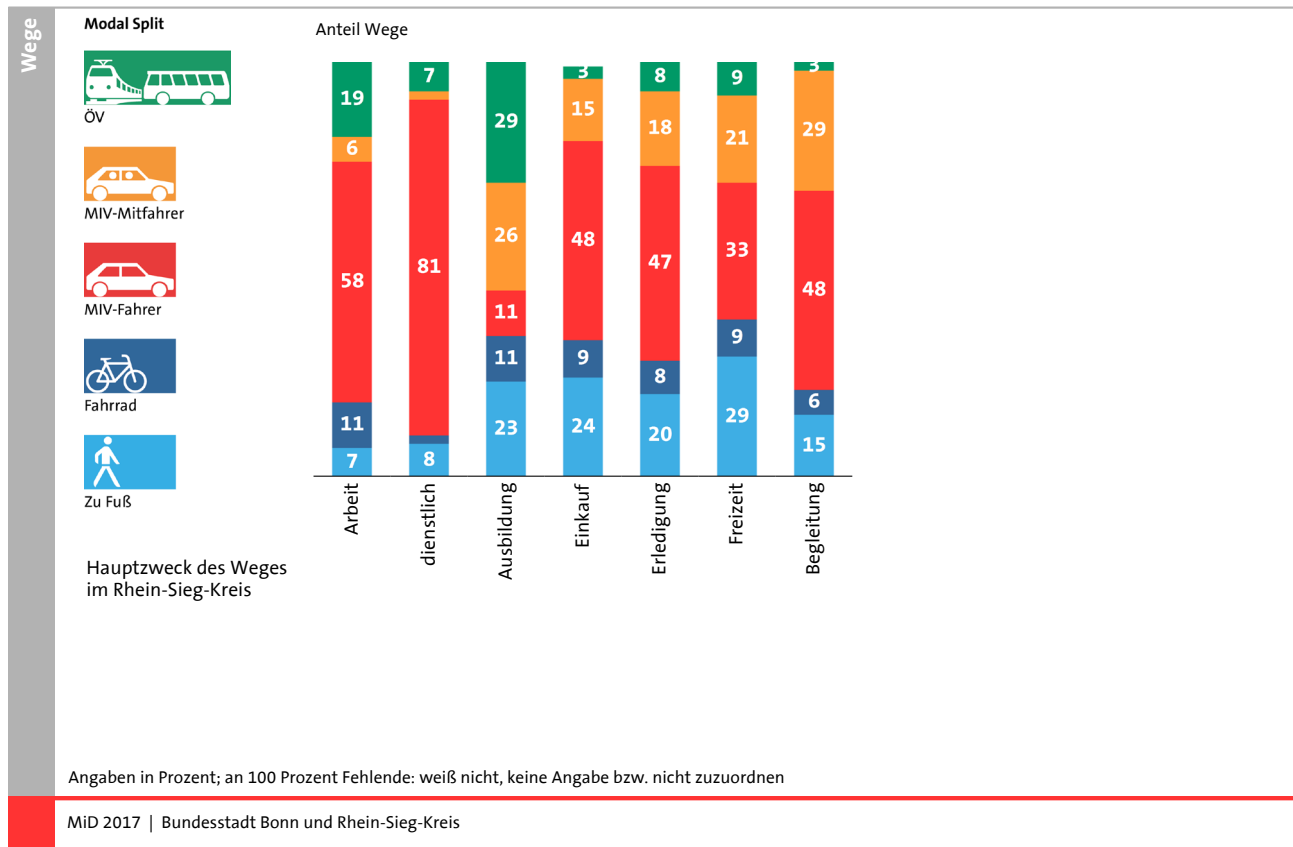
Abbildung 51 Fahrradsicherung zu Hause nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit im Rhein-Sieg-Kreis**Abbildung 50** Hauptverkehrsmittel nach Wegezweck in der Stadt Bonn

Abbildung 52 Hauptverkehrsmittel nach Wegezweck im Rhein-Sieg-Kreis

Wege mit dem Rad dauern im Schnitt 15 Minuten

Werden die Wegedauern in Abhängigkeit vom genutzten Hauptverkehrsmittel betrachtet, zeigt sich, dass unabhängig von der zurückgelegten Strecke die Mehrheit der Fahrrad- und Fußwege in der Metropolregion rund 15 Minuten dauern (Median, vergleiche Kapitel 4.2). Auf die gleiche Zeit kommen auch Wege mit dem Auto, sei es als FahrerIn bzw. Fahrer oder MitfahrerIn bzw. Mitfahrer (siehe Kapitel 4.2, Abbildung 15). Rein nach der Wegedauer betrachtet, erscheint es also zunächst durchaus plausibel, dass bei guten Verkehrsvoraussetzungen für das Fahrradfahren Fußwege sowie ein Teil der Autowege durch das Rad substituierbar sind.

Allerdings bedarf es hierzu zusätzlich einer Analyse der Wegeentfernungen, denn bereits Kapitel 4.2 hat verdeutlicht, dass Wege je nach Raumtyp und Verkehrsmittel bei gleichbleibender Dauer unterschiedliche durchschnittliche Entfernungen aufweisen können.

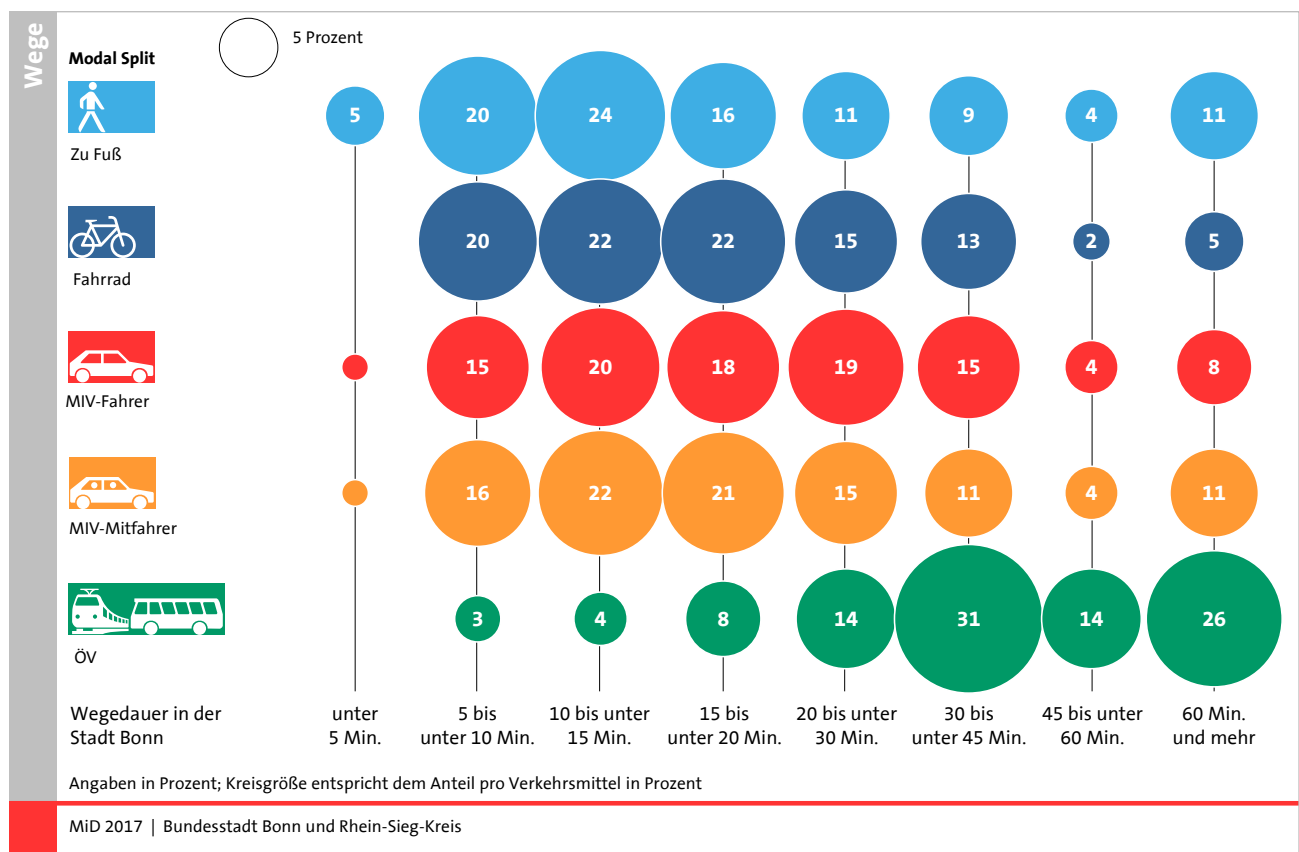
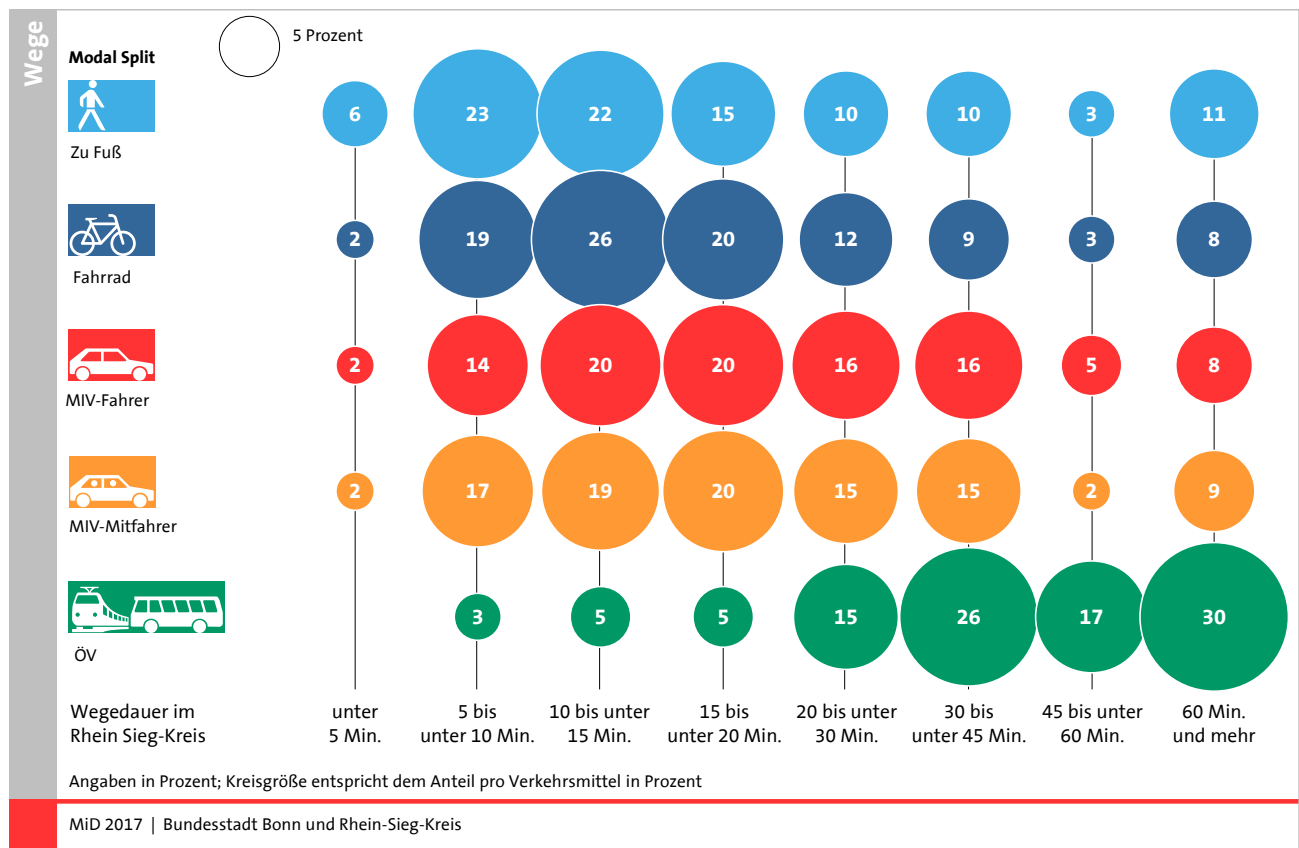
Wege, die in Bussen und Bahnen zurückgelegt werden, eignen sich zu sehr geringen Anteilen für eine Substitution durch das Fahrrad. Denn diese dauern in der

Mehrheit mehr als doppelt so lange und sind zudem deutlich länger.

Die Hälfte der per Rad gefahrenen Wege ist bis zu 2 Kilometer lang

Die Wege der Befragten, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, sind sowohl in Bonn als auch im Rhein-Sieg-Kreis durchschnittlich rund 2 Kilometer lang. Etwa vier Fünftel der Fahrradwege sind maximal 5 Kilometer lang (siehe Abbildung 55 und Abbildung 56). Damit ist die durchschnittlich pro Fahrradweg zurückgelegte Entfernung doppelt so weit wie die durchschnittlicher Fußwege. Gleichzeitig sind die mit dem Fahrrad absolvierten Wege deutlich kürzer als die mit dem Auto oder den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege. Die weitesten Fahrradwege sind bis zu 50 Kilometer lang.

Die Abbildung 55 und Abbildung 56 verdeutlichen aber zugleich auch, dass es bei den Wegen, die mit motorisierten Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, einen vergleichsweise großen Anteil gibt, der im Hauptentfernungsbereich des Fahrrads liegt. So sind in Bonn 55 Prozent der Wege, die als MIV-Mitfahrer, 48 Prozent der Wege, die als MIV-Fahrer, und

Abbildung 53 Wegedauer nach Hauptverkehrsmittel in der Stadt Bonn**Abbildung 54** Wegedauer nach Hauptverkehrsmittel im Rhein-Sieg-Kreis

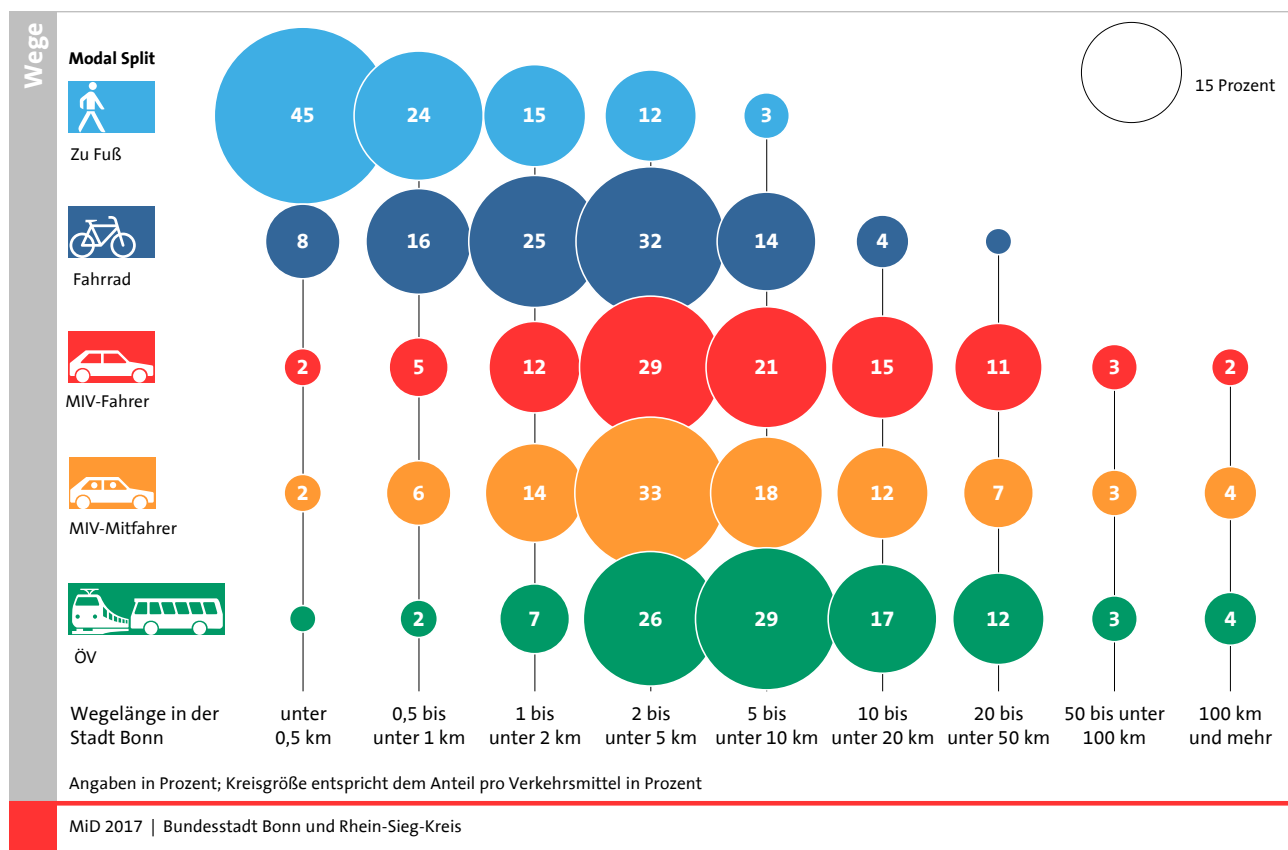
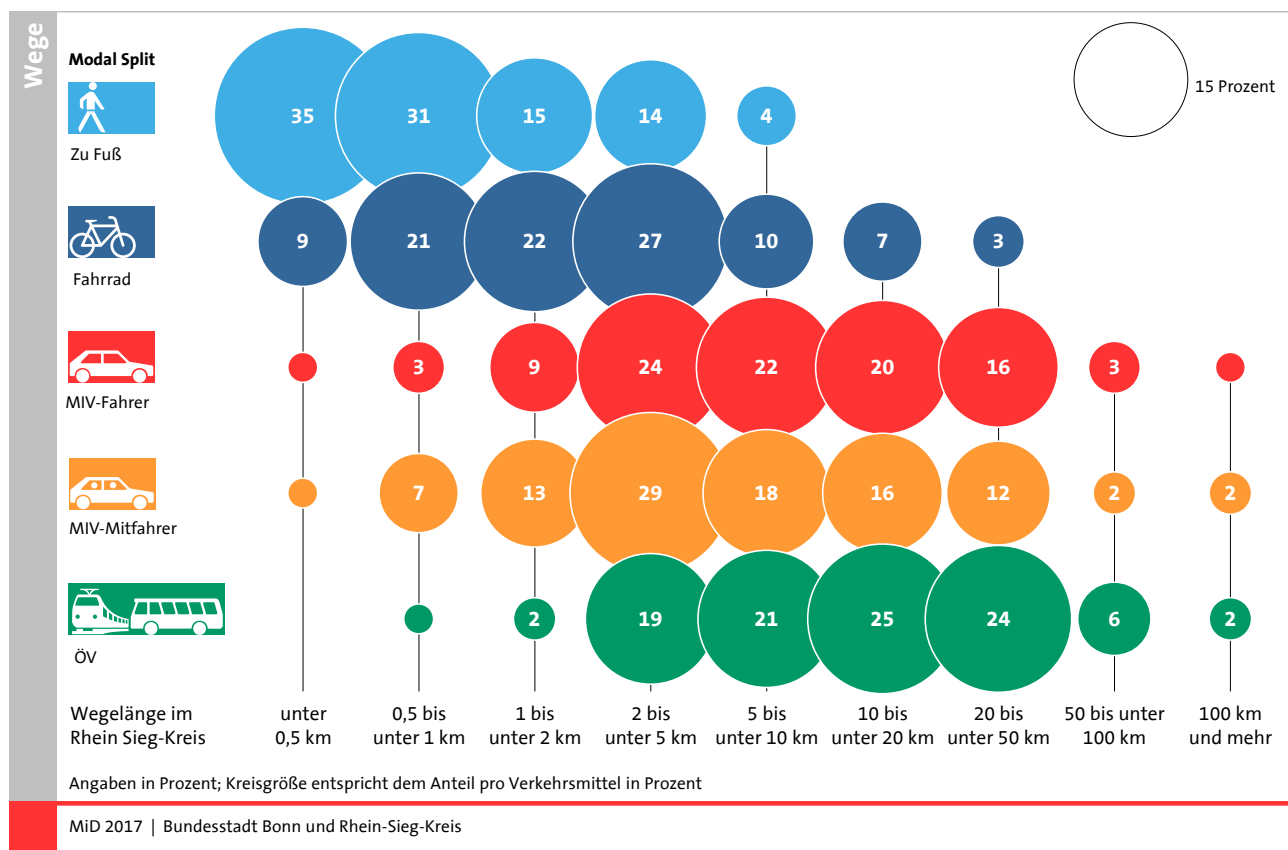
36 Prozent der Wege, die in Bussen und Bahnen zurückgelegt werden, ebenfalls maximal 5 Kilometer lang. Im Rhein-Sieg-Kreis sind es 37 Prozent (MIV-Mitfahrer), 50 Prozent (MIV-Fahrer) und 22 Prozent (Busse und Bahnen).

Diese vergleichsweise kurzen Wege bieten ein mögliches Potenzial für das Fahrrad. Sicherlich sprechen im Einzelnen Faktoren gegen eine einfache Ersetzung der Pkw-Nutzung oder der von Bussen und Bahnen. So ist die Verkehrsmittelwahl häufig nicht separiert für einzelne Wege zu betrachten, sondern ergibt sich erst bei der Analyse der Wegekette, die vom Verlassen der Wohnung bis zur Rückkehr dorthin reicht. Fahrradwege werden zudem oft allein zurückgelegt, während es vor allem bei den Pkw-Wegen häufiger Begleiter gibt, sodass die Verkehrsmittelwahl keine individuelle Entscheidung ist. Zudem muss beachtet werden, dass nicht alle Bevölkerungsgruppen gleichermaßen über Fahrräder verfügen und sich wahrscheinlich nicht gleichermaßen sicher auf dem Fahrrad fühlen.

Was tun in Sachen Fahrrad?

Einem einfachen Umstieg auf das Fahrrad stehen also eingeübte Alltagsroutinen, Unsicherheit auf dem Fahrrad, Vorbehalte gegenüber dem Fahrradfahren und teilweise auch das Fehlen eines Fahrrads entgegen. Ein weiterer zentraler Punkt ist die mittelmäßige Bewertung der Verkehrssituation für das Fahrrad in der gesamten Region Bonn/Rhein-Sieg. Diese fiel mit der Durchschnittsnote „befriedigend“ (2,6) schlechter aus als für das Auto (2,5).

Diese Punkte müssten adressiert und überwunden werden, um einen Umstieg auf das Fahrrad zu fördern. Die Auswertung zeigt aber, dass die Anteile vergleichsweise kurzer Wege, die mit dem Auto bzw. den Bussen und Bahnen zurückgelegt werden, sehr hoch sind und mit geeigneten Maßnahmen der Fahrradanteil gesteigert werden könnte.

Abbildung 55 Wegelängen nach Hauptverkehrsmittel in der Stadt Bonn**Abbildung 56** Wegelängen nach Hauptverkehrsmittel im Rhein-Sieg-Kreis

8 Kundenstruktur und Kundenpotenziale im ÖPNV

Die in den vorangegangenen Kapiteln dargestellten Grundaussagen zur Mobilität in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis enthalten bereits Ergebnisse zur üblichen Nutzung von Bussen und Bahnen, zu den genutzten Fahrkarten sowie zum Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel am Modal Split.

Dabei wurde festgestellt, dass die Busse und Bahnen insbesondere in Bonn von einem Großteil der Bevölkerung genutzt werden. Selbst im Vergleich zu anderen Städten mit ähnlicher Lage und Größe wird dies deutlich. 84 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Bonn ab 14 Jahren können zu den Stamm- oder Gelegenheitskundinnen und -kunden gezählt werden (vergleiche Kapitel 5.2). 28 Prozent der Bevölkerung Bonns geben sogar an, das Angebot täglich zu nutzen. Das spiegelt sich auch im vergleichsweise hohen Anteil der Zeitkartennutzerinnen und -nutzer wider. Im Rhein-Sieg-Kreis sinkt der Anteil der mindestens gelegentlichen Nutzerinnen und Nutzer auf 68 Prozent und nur etwa jede siebte Person nutzt den ÖPNV (fast) täglich. Im rechtsrheinischen, rheinfern Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises sinken die Anteile weiter und fast die Hälfte der Befragten ist hier nie bzw. fast nie mit Bussen und Bahnen unterwegs.

In Bonn nutzen 17 Prozent der Befragten ab 14 Jahren im üblichen Wochenverlauf ausschließlich die Angebote von Bussen und Bahnen, im Rhein-Sieg-Kreis sind es nur 8 Prozent. 27 Prozent kombinieren in Bonn dieses Angebot im Wochenverlauf mit dem Pkw und/oder dem Fahrrad. Im Rhein-Sieg-Kreis liegen diese Anteile bei 19 Prozent. Im Deutschlandvergleich liegen die Werte des Rhein-Sieg-Kreises auf ähnlichem Niveau und in Bonn oberhalb des Durchschnittswerts für Deutschland (vergleiche Kapitel 4.3).

Die Verkehrssituation im ÖPNV wird von der Bevölkerung in Bonn mit einer Durchschnittsnote von 2,3 deutlich besser bewertet als im Rhein-Sieg-Kreis mit einer Durchschnittsnote von 2,8. Dort ist der ÖPNV das am schlechtesten bewertete Verkehrsmittel (vergleiche Kapitel 6). Auch geben dort – relativ zu den anderen Verkehrsmitteln gesehen – die wenigsten

Befragten an, im Alltag gerne Bus und Bahn zu fahren (35 Prozent). Deutlich lieber fahren sie im Alltag dagegen im Rhein-Sieg-Kreis mit dem Auto (74 Prozent). In Bonn hingegen hat eine gute Verkehrssituation des öffentlichen Verkehrssystems vermutlich dazu geführt, dass Busse und Bahnen ein besseres Image in der Bevölkerung genießen. Folglich nutzen in Bonn mehr Menschen den ÖPNV und nutzen diesen zudem auch noch lieber als das Auto. Natürlich spielen hierbei weitere Qualitätseinschätzungen über die Infrastruktur hinaus sowie persönliche Vorlieben eine Rolle.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Region Bonn/Rhein-Sieg nach soziodemografischen Merkmalen sowie für ihre regionalen Einheiten differenziert betrachtet. Abgeschlossen wird das Kapitel mit einer Beschreibung verschiedener Nutzersegmente. Auf Basis der gefundenen Unterschiede werden mögliche Potenziale und Ansatzpunkte für eine weitere Stärkung der Nachfrage des Bus- und Bahnangebots abgeleitet.

8.1 Anlässe, Entfernungen und Dauern von ÖV-Wegen

Die Auswertungen in Kapitel 4 haben gezeigt, dass der Anteil der Wege, die von der Bevölkerung in Bonn mit Bussen und Bahnen zurückgelegt werden, mit 17 Prozent deutlich über dem Durchschnittswert für Deutschland liegt. Im Rhein-Sieg-Kreis liegt der Anteil der Wege mit Bussen und Bahnen bei 10 Prozent und damit genau auf dem Niveau von Deutschland.

In Abbildung 50 und Abbildung 52 im vorangegangenen Kapitel wurde das Hauptverkehrsmittel nach dem Wegezweck differenziert. Wird der Fokus der Betrachtung dieses Mal auf die öffentlichen Verkehrsmittel gelegt, kann festgehalten werden, dass die Anteile bei den verschiedenen Wegezwecken stark variieren, aber immer bei mindestens 3 Prozent liegen. Ein deutlicher Schwerpunkt ist bei den Wegen zur Arbeit und zur Ausbildungseinrichtung zu finden. Vor

allem die Wege zur Arbeit und Ausbildungseinrichtung gehören zu den Routinewegen, die in der Regel auch allein zurückgelegt werden. Doch auch bei den Wegen für Freizeit- oder Erledigungszwecke zeigen sich nennenswerte Anteile an ÖPNV-Wegen. In Bonn werden 17 bzw. 13 Prozent der Wege in diesen beiden Kategorien mit dem ÖPNV bewältigt. Im Rhein-Sieg-Kreis sind es immerhin noch 9 bzw. 8 Prozent in diesen Kategorien. Für Begleitwege werden Bus und Bahn nur selten gewählt (Bonn 6 Prozent, Rhein-Sieg-Kreis 3 Prozent). Und auch für den Einkauf wird der ÖPNV in der Regel nicht genutzt, hier dominieren das Auto, aber auch die eigenen Füße.

Für Wege, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, wurde die höchste mittlere Dauer gemessen. Das gilt auch dann noch, wenn Wege im Fernverkehr ausgeschlossen werden und ausschließlich Wege mit einer maximalen Distanz von 50 Kilometern betrachtet werden. Im Mittel beträgt die Dauer 35 Minuten in Bonn und 40 Minuten im Rhein-Sieg-Kreis (vergleiche *Abbildung 15, Kapitel 4*), da sie neben der reinen Fahrzeit auch Fußwege zur Haltestelle sowie Umstiegs- und Wartezeiten beinhaltet. Mit rund 7 Kilometern in Bonn und 13 Kilometern im Rhein-Sieg-Kreis sind diese Wege zudem länger als Wege, die im Auto zurückgelegt werden. Die durchschnittlich 6 bis 8 Kilometer stehen beim Pkw aber einer durchschnittlichen Dauer von 15 Minuten gegenüber. Für Wege mit Bussen und Bahnen muss also deutlich mehr Zeit aufgebracht werden als für Wege mit dem Auto.

Die Abbildungen in *Kapitel 7* verdeutlichen noch einmal die Verteilung der Wegedauern und Wegelängen von mit dem ÖPNV zurückgelegten Wegen (vergleiche *Abbildung 53 bis Abbildung 55 in Kapitel 7*).

8.2 Übliche Nutzung von Bussen und Bahnen

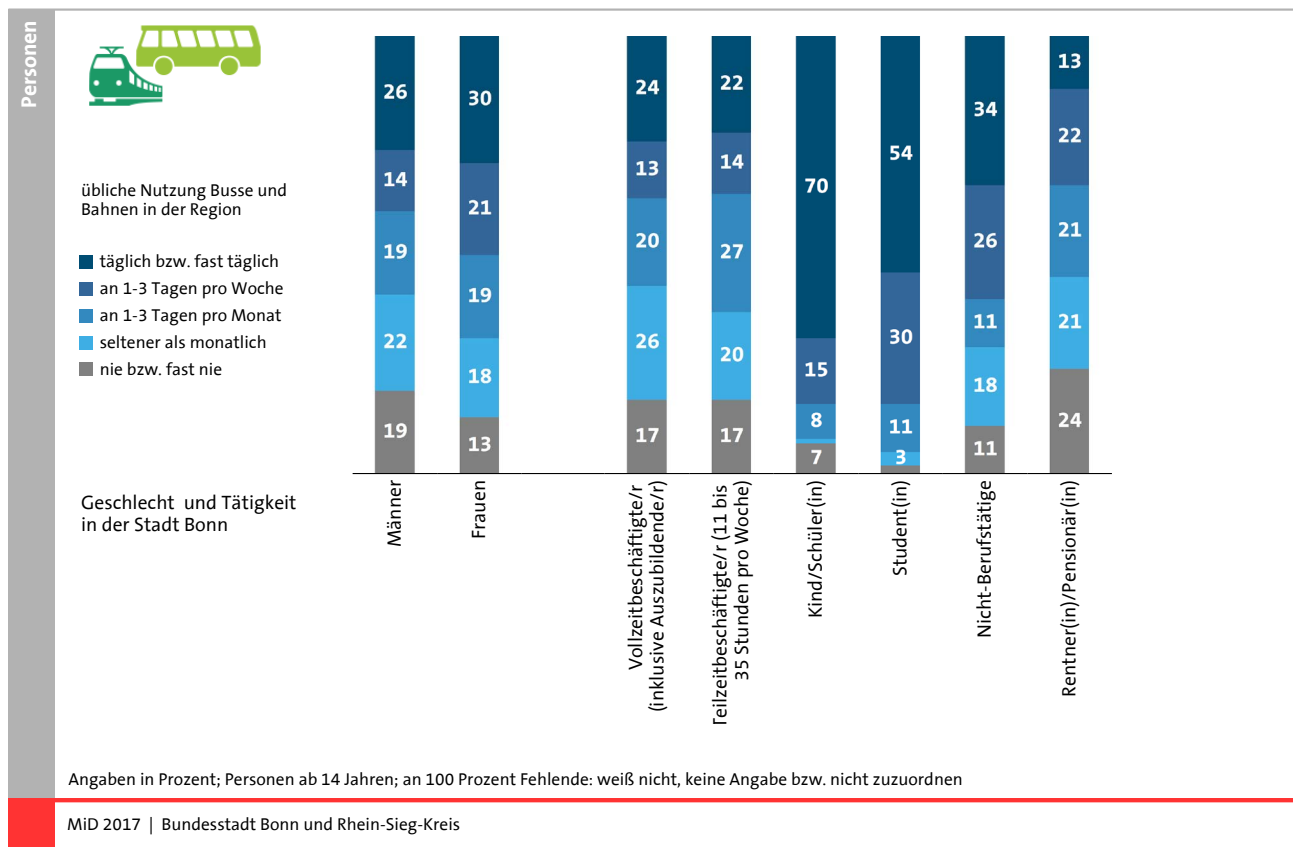
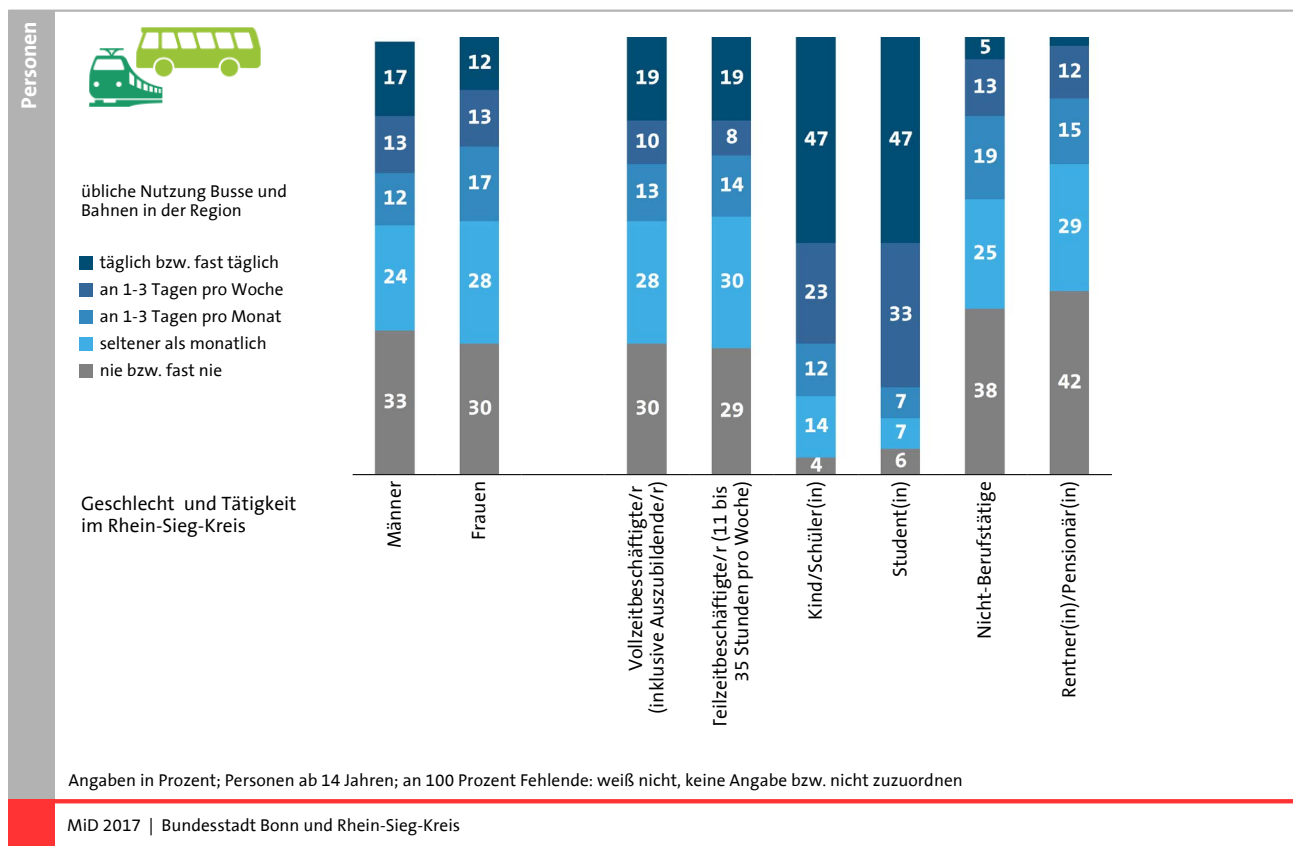
Insgesamt zählen 74 Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner der Region Bonn/Rhein-Sieg ab 14 Jahren zu den ÖPNV-Nutzern (Bonn 84 Prozent, Rhein-Sieg-Kreis 69 Prozent). Dieser Anteil ist unter den Jüngeren noch einmal höher und sinkt mit zunehmendem Alter. In der Altersklasse ab 75 Jahren liegt der Anteil nur noch bei rund 61 Prozent (Bonn 73 Prozent, Rhein-Sieg-Kreis 55 Prozent). Dieser Zusammenhang ist auch in den deutschlandweiten Ergebnissen zu sehen.

Intensivste ÖV-Nutzung unter Studierenden und Schülern

Auf Basis der umfangreichen Regionalstichprobe können auch die Nutzungshäufigkeiten der verschiedenen Gruppen betrachtet werden. Schülerinnen und Schüler sowie Studierende zeigen in Bonn die häufigste Nutzung von Bussen und Bahnen. In diesen Lebensphasen gehören mit 93 bzw. 97 Prozent die meisten Personen zu den ÖPNV-Kundinnen und Kunden und mit 85 bzw. 84 Prozent wird der höchste Anteil Stammkundinnen und -kunden erreicht, die das Angebot mindestens wöchentlich nutzen. Betrachtet man den Rhein-Sieg-Kreis, sind diese Zahlen etwas niedriger. Schülerinnen und Schüler sowie Studierende nutzen hier zu 70 bzw. 80 Prozent den ÖPNV mindestens wöchentlich. Diese hohe Nutzungsintensität der beiden genannten Gruppen ist auch vor dem Hintergrund der weiten Verbreitung von Zeitkarten im Ausbildungstarif und speziell von Semestertickets für die Studierenden zu sehen.

Korrespondierend zu den höheren Anteilen an Zeitkartennutzerinnen und -nutzern unter den jüngeren Jahrgängen, die in *Kapitel 3.3* dargestellt wurden, ist auch die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in der Region Bonn/Rhein-Sieg in diesen Altersgruppen intensiver. Deutlich über die Hälfte der jungen Erwachsenen bis 29 Jahre gibt an, mindestens wöchentlich die Busse und Bahnen in der Region zu nutzen. 58 Prozent der Personen bis 17 Jahre und 36 Prozent der 18- bis 29-Jährigen nutzen das Angebot sogar täglich oder fast täglich. Mit zunehmendem Alter sinkt die Nutzungshäufigkeit kontinuierlich. In der höchsten Altersklasse ab 75 Jahren sinkt der Anteil täglicher Nutzerinnen und Nutzer auf 6 Prozent. Berücksichtigt werden muss an dieser Stelle jedoch auch, dass die allgemeine Mobilität mit zunehmendem Alter abnimmt (ohne Abbildung).

Der Blick auf die Nutzungsmuster von Männern und Frauen zeigt keine großen Unterschiede. Frauen gehören in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis etwas häufiger zum ÖPNV-Kundenkreis und zeigen in Bonn auch eine etwas höhere Nutzungsintensität als Männer. Im Rhein-Sieg-Kreis ist die Nutzungsintensität der Männer allerdings etwas höher (vergleiche *Abbildung 57 und Abbildung 58*).

Abbildung 57 Übliche Nutzung des ÖPNV nach Geschlecht und Tätigkeit in der Stadt Bonn**Abbildung 58** Übliche Nutzung des ÖPNV nach Geschlecht und Tätigkeit im Rhein-Sieg-Kreis

ÖPNV-Nutzungshäufigkeit in einzelnen Gebieten

Deutlich stärker als nach Alter und Geschlecht der Befragten variiert die Nutzungshäufigkeit von Bussen und Bahnen zwischen den einzelnen Gebieten in der Region Bonn/Rhein-Sieg. Insbesondere der rechtsrheinische, rheinferne Raum im Rhein-Sieg-Kreis weist einen deutlich erhöhten Anteil von Befragten auf, die (fast) nie den öffentlichen Verkehr nutzen. Ihr Anteil liegt bei 47 Prozent. Die meisten und auch regelmäßigsten Nutzerinnen und Nutzer von Bussen und Bahnen gibt es innerhalb der Region im Zentrum Bonns. 70 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner nutzen den ÖPNV hier mindestens monatlich. In Deutschland insgesamt sind es dagegen „nur“ 58 Prozent, die zumindest monatlich den ÖPNV nutzen (siehe Kapitel 5.3, Abbildung 27).

Personen mit niedrigem Einkommen gehören zu den regelmäßigsten Kunden

Die Auswertungen in Kapitel 5.5 haben bereits gezeigt, dass die übliche Verkehrsmittelnutzung und die verfügbaren Optionen mit dem verfügbaren Einkommen zusammenhängen. Dort wurde festgestellt, dass mit steigendem Einkommen die Anzahl der wöchentlich genutzten Mobilitätsoptionen zunimmt. Bei Personen, die im üblichen Wochenverlauf ein einziges Verkehrsmittel nutzen, sinken mit steigendem Einkommen die Anteile der ÖV-Nutzer, während die Anteile der Autonutzer steigen. Dieser Zusammenhang wird bei der Betrachtung der üblichen Nutzungshäufigkeit der Busse und Bahnen in Abhängigkeit vom ökonomischen Status auch für Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis deutlich. Je geringer das verfügbare Einkommen ist, desto größer wird der Anteil der ÖPNV-Stammkundinnen und -kunden, die im Wochenverlauf das Angebot nutzen. Dieser Zusammenhang ist in den Ergebnissen für Deutschland ebenfalls zu sehen.

Die Effekte des Alters bzw. der Lebensphase und des ökonomischen Status auf die ÖPNV-Nutzungshäufigkeit überlagern sich. Studierende verfügen oft über vergleichsweise niedrige Einkommen und da in die Einordnung der Haushalte nach ökonomischem Status neben dem Einkommen auch die Anzahl der Haushaltsmitglieder eingeht, werden Haushalte mit Kindern eher Kategorien mit niedrigem verfügbarem Einkommen zugeordnet. Die höhere ÖPNV-Nutzung kann also sowohl auf die Lebensphase als auch auf das verfügbare Einkommen zurückgeführt werden.

Zusätzliche Berücksichtigung zugespielter Haltestellenentfernungen

Zusätzlich zu dieser Betrachtung nach Nutzermerkmalen, die direkt aus den durchgeführten Interviews stammen, können in der MiD-Auswertung zum ÖPNV auch Merkmale zur Bedienungsqualität herangezogen werden, die über externe Klassifikationen zugeordnet und anschließend kategorisiert werden. Hierzu liegen Angaben vor, wie weit die jeweilige Wohnadresse von der nächsten Haltestelle für Bus und Bahn entfernt ist. Diese Angaben konnten bundesweit gesehen für rund vier Fünftel der befragten Haushalte ermittelt werden – immer dann, wenn die freiwillige Angabe zur Wohnadresse vorlag oder diese bereits aus der Stichprobenbereitstellung bekannt war. Diese Haltestellenentfernungen wurden zu vier Qualitätsstufen zusammengefasst und orientieren sich an der bundesweiten Verteilung (darauf beziehen sich auch die genannten Anteilsangaben aller Haushalte mit einer Eingruppierung):

- sehr gut
Bahnhalt in maximal 1.000 Meter Entfernung sowie Straßenbahn- oder Bushalt in maximal 500 Meter Entfernung
Anteil bundesweit 28 Prozent
- gut
Bahnhalt in maximal 2.500 Meter Entfernung sowie Straßenbahn- oder Bushalt in maximal 500 Meter Entfernung
Anteil bundesweit 29 Prozent
- befriedigend
Bahnhalt in maximal 2.500 Meter oder Straßenbahn- oder Bushalt in maximal 1.000 Meter oder Bushalt in maximal 500 Meter Entfernung
Anteil bundesweit 31 Prozent
- schlecht
Bahnhalt in mehr als 2.500 Meter, Straßenbahn in mehr als 1.000 Meter und Bus in mehr als 500 Meter Entfernung
Anteil bundesweit 13 Prozent

Die Kategorienbildung ist dabei deutschlandweit ausgerichtet. Einen sehr guten Anschluss weisen in Bonn 37 Prozent der Haushalte auf und über einen guten Anschluss verfügen sogar 51 Prozent der Haushalte. Die ÖPNV-Anbindung von 12 Prozent der befragten

Personen in Bonn ist befriedigend und von weniger als 0,5 Prozent schlecht. Mit dieser Verteilung liegt Bonn leicht über dem Durchschnittswert für die Großstädte in Deutschland und deutlich über dem gesamten Bundesschnitt.

Im Rhein-Sieg-Kreis dagegen fällt die Anbindung erwartungsgemäß etwas schlechter aus. Etwas mehr als jeder vierte Haushalt verfügt über eine sehr gute ÖPNV-Anbindung und etwa jeder dritte Haushalt verfügt über eine gute Anbindung. Bei weiteren 35 Prozent ist die Anbindungsqualität dagegen nur befriedigend. Aber auch im Rhein-Sieg-Kreis sind lediglich 5 Prozent schlecht an das ÖPNV-Netz angeschlossen (siehe *Abbildung 59*). Mit dieser Verteilung liegt der Rhein-Sieg-Kreis ungefähr auf dem Niveau von Deutschland insgesamt.

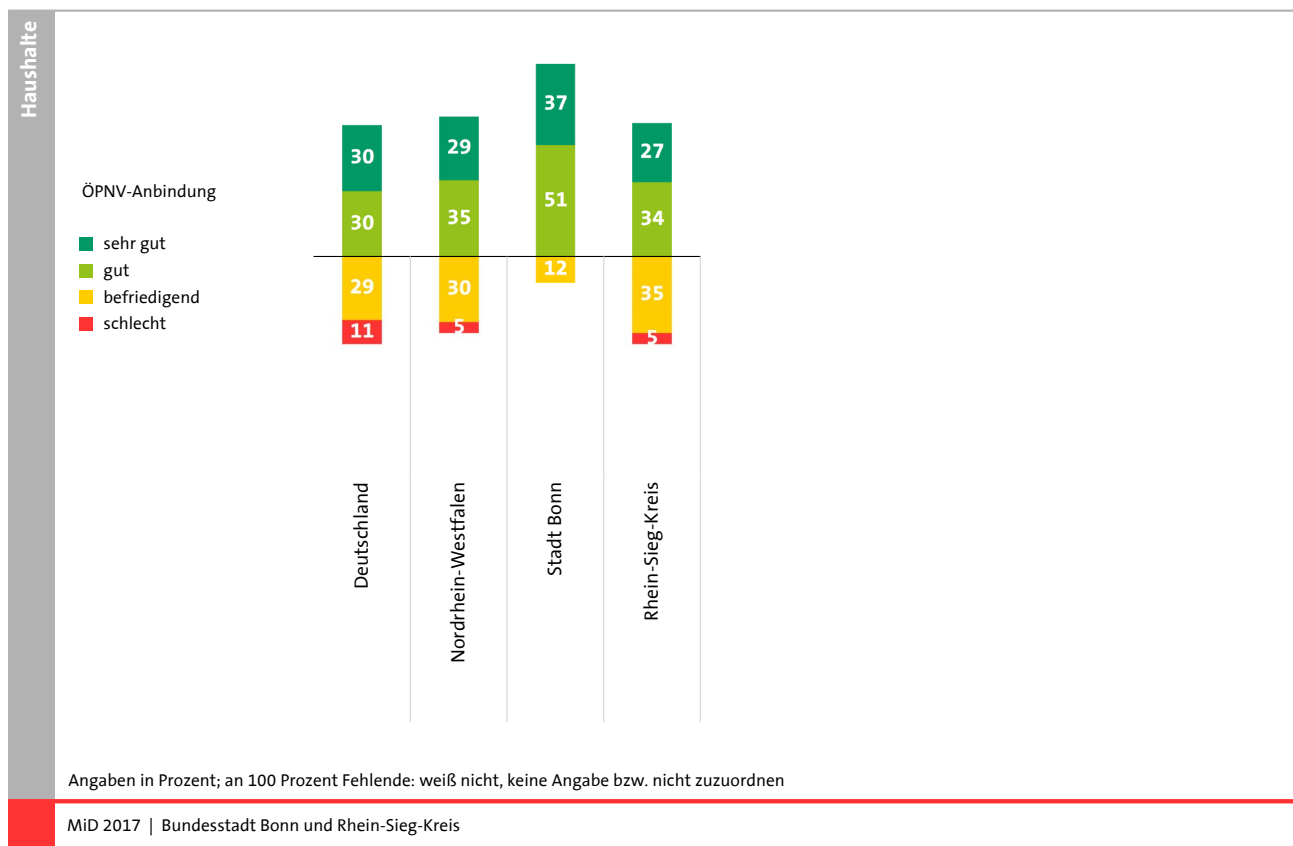
Wie eine Auswertung zeigt, wirkt sich diese Bedienungsqualität direkt auf die Nachfrage aus. Unter den Personen mit einer „sehr guten“ Klassifikation nutzen den ÖPNV in der gesamten Region Bonn/Rhein-Sieg knapp 40 Prozent täglich oder wöchentlich. In der Gruppe „gut“ liegt dieser Anteil ebenfalls noch bei rund 39 Prozent. Eine „schlechte“ Anbindung an den ÖPNV sorgt dafür, dass diesen lediglich 20 Prozent der

Befragten wöchentlich nutzen und die Mehrheit von 49 Prozent dagegen (fast) nie.

8.3 Bewertung der Verkehrssituation und Einstellungen zum ÖPNV

Werden wieder die direkten Angaben der Befragten herangezogen, können die beschriebenen Ergebnisse zur ÖPNV-Anbindung nach der objektiven Klassifikation über die ermittelten Haltestellenentfernungen um eher individuell-subjektiv geprägte Bewertungen ergänzt werden. Wie bereits in *Kapitel 6* dargestellt, wird die Verkehrssituation für den ÖPNV im Rhein-Sieg-Kreis mit einer Durchschnittsnote von 2,8 durch die Befragten nur als „befriedigend“ beurteilt. In Bonn ist die durchschnittliche Bewertung zwar etwas besser, erreicht aber auch hier nur einen Wert von 2,3. Dennoch vergeben fast zwei Drittel der Bonner Bevölkerung die beiden höchsten Noten. Dieser Anteil sinkt im Rhein-Sieg-Kreis deutlich auf 46 Prozent ab. Hier zeigt sich ganz klar die im Vergleich zu Bonn abfallende ÖPNV-Infrastruktur und geringere Anbindungsqualität der Befragten.

Abbildung 59 ÖPNV-Anbindung im Vergleich



Auch innerhalb dieser Teilräume ergeben sich einige Unterschiede in der Bewertung. Innerhalb Bonns wird die Verkehrssituation für den ÖPNV in Hardtberg mit einer 2,6 am schlechtesten beurteilt und im Bonner Zentrum mit einer 2,2 am besten. Im Rhein-Sieg-Kreis schneidet das rechtsrheinische, rheinferne Gebiet mit einer 3,2 am schlechtesten ab, während das rechtsrheinische Gebiet mit Rheinnähe und Siegburg mit einer 2,6 noch vergleichsweise gut bewertet wird (siehe Tabelle 8).

Der Blick auf die Bewertungen der ÖPNV-Verkehrssituation in Abhängigkeit von der Nutzungsintensität zeigt, dass bei häufigerer Nutzung bessere Noten vergeben werden (siehe Abbildung 60 und Abbildung 61). Dabei dürfte in der Regel die gute subjektive Bewertung ausschlaggebend für die höhere Inanspruchnahme sein – und nicht umgekehrt.

ÖPNV mit vergleichsweise gutem Image im Bonner Zentrum

Die Beliebtheit der ÖV-Nutzung zeichnet ein ähnliches Bild wie bei der Bewertung der Verkehrssituation. Im Rhein-Sieg-Kreis geben 35 Prozent der Befragten ab 14 Jahren an, im Alltag gerne mit Bussen und Bahnen zu fahren, und in Bonn sind es 52 Prozent (siehe Abbildung 67). Auch hier sinkt die Begeisterung für die Nutzung in den äußeren rechtsrheinischen Gebieten des Rhein-Sieg-Kreises, wo auch die Top-Box-Bewertung mit 32 Prozent schlechter ausfällt. Am liebsten fahren die Bonnerinnen und Bonner aus dem Zentrum im Alltag mit Bus und Bahn. Hier stimmen dieser Aussage insgesamt 60 Prozent zu. Im Gegensatz dazu stimmen 64 Prozent der Hardtbergerinnen und Hardtberger der Aussage nicht zu. Hier liegt die Top-Box-Bewertung mit 35 Prozent insgesamt nur auf dem Niveau des Rhein-Sieg-Kreises.

Anders als in vielen Regionen Deutschlands scheint der ÖPNV zumindest im Bonner Zentrum also kein Imageproblem zu haben. Außerhalb der Kernstadt ist jedoch wie auch deutschlandweit festzustellen, dass viele Menschen das ÖPNV-Angebot nicht gerne

Abbildung 60 Übliche Nutzung des ÖPNV nach ÖPNV-Anbindungsqualität I

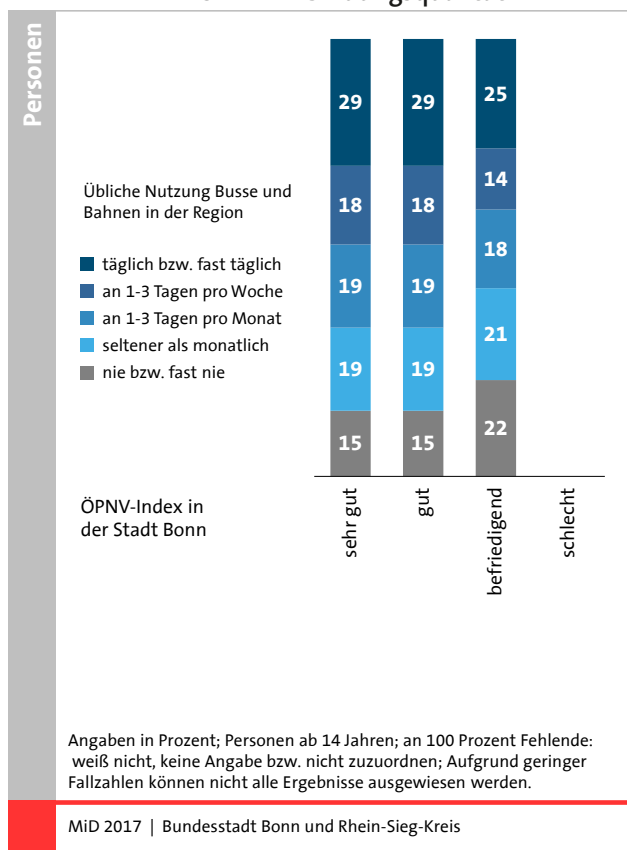
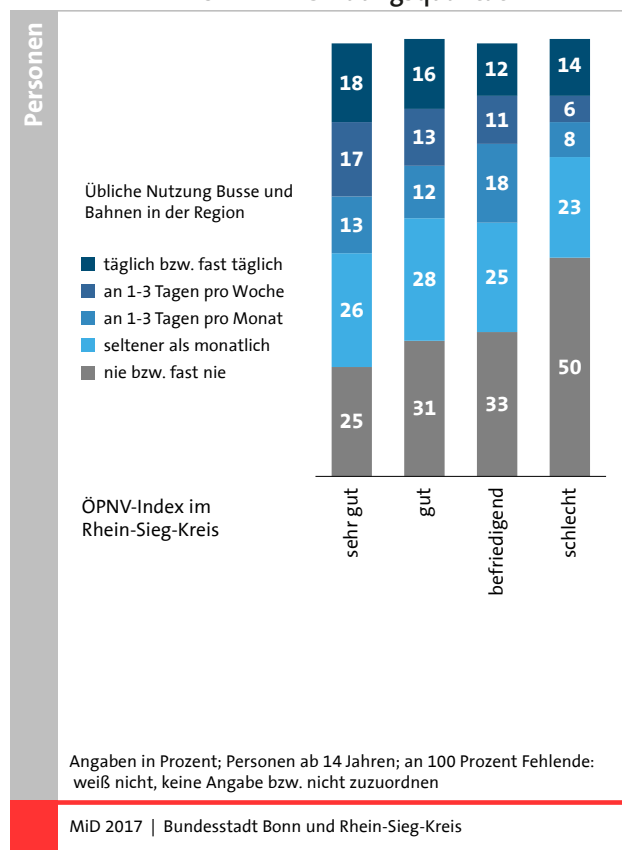


Abbildung 61 Übliche Nutzung des ÖPNV nach ÖPNV-Anbindungsqualität II



nutzen, obwohl die Verkehrssituation von Bussen und Bahnen vergleichsweise gut bewertet wird. Dahinter liegt in der Regel eine Erwartungslücke nicht nur bezogen auf die vorhandene „harte“ Infrastruktur, sondern auch bezogen auf „weiche“ Merkmale, die in der MiD jedoch nicht bewertet wurden, wie etwa im Servicebereich oder in der Aufenthaltsqualität. Diese Lücke scheint es im Bonner Zentrum in geringerem Ausmaß zu geben als in den übrigen Teilräumen der Region.

8.4 Mögliche Potenziale im ÖPNV

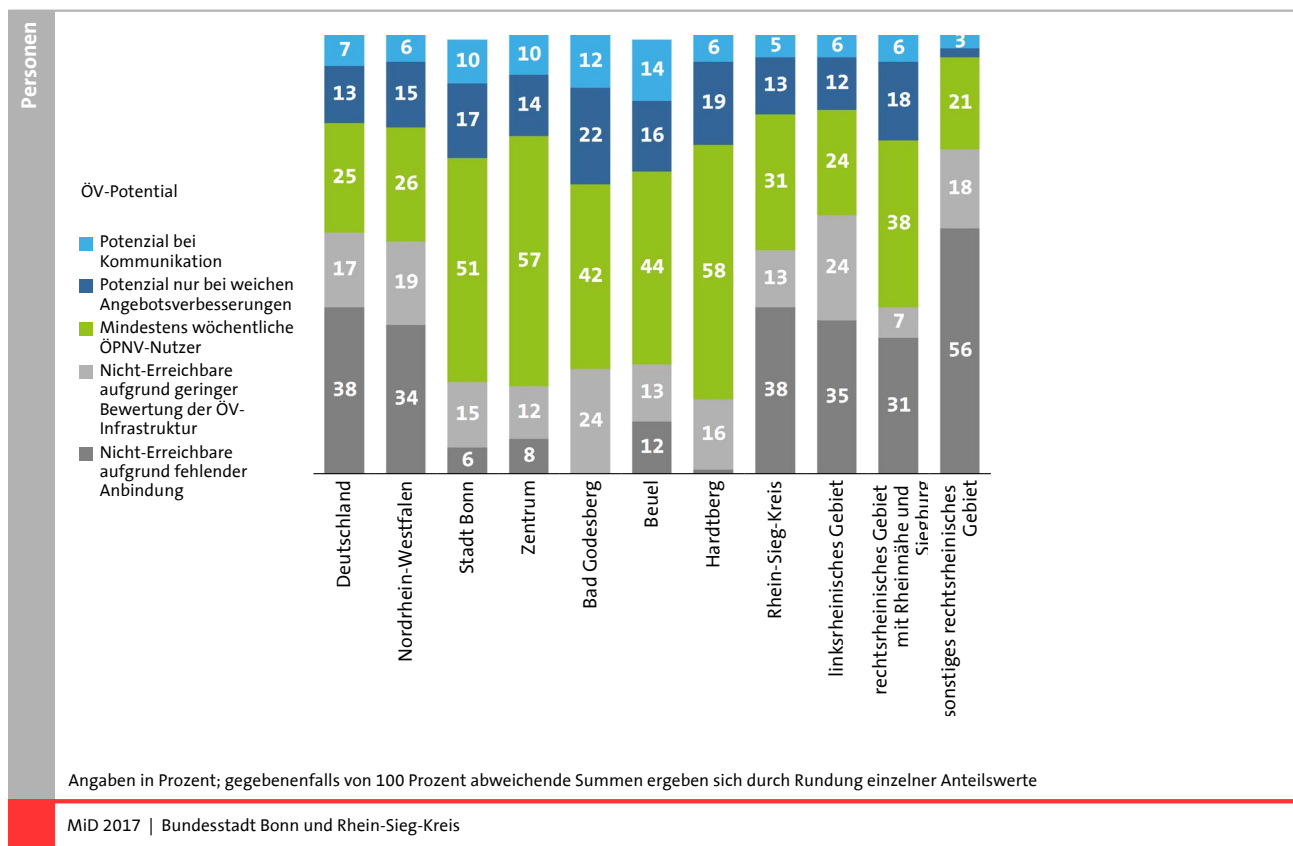
Mit den vorgestellten Ergebnissen zur subjektiven Bewertung des jeweils lokalen ÖPNV-Angebots und den Erkenntnissen zur objektiven Bedienungsqualität in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis können Abschätzungen zu den noch nicht ausgeschöpften Potenzialen für den ÖPNV vorgenommen werden. Zwar wurden einige der hierbei herangezogenen Fragen aus Gründen der begrenzten Fragebogenlänge nur in einer regionalen Teilstichprobe bzw. der bundesweiten MiD gestellt, trotzdem liefert ihre Kombination verwendbare Hinweise auf die Potenzialgrößen. Hierzu wird von folgenden Annahmen ausgegangen:

- Als Potenzialgruppe kommen Befragte in Betracht, deren Wohnadresse gemäß der ÖPNV-Anbindungsklassifikation mindestens als gut eingestuft wird.
- Es sind Personen, die gegenwärtig den ÖPNV nur monatlich oder seltener nutzen.
- Sie sollten die ÖPNV-Infrastruktur aus ihrer persönlichen Sicht als sehr gut oder gut einstufen.
- Die so abgegrenzte Gruppe kann noch einmal unterteilt werden in diejenigen, die auch zustimmen, den ÖPNV gerne zu nutzen, sowie die verbleibenden Personen, die dies trotz einer sowohl subjektiv wie auch objektiv (sehr) guten Anbindungsqualität nicht tun.

Auf diese Weise entstehen zwei Potenzialgruppen:

- ein engeres Potenzial, das sowohl gut angebunden ist als auch gerne ÖPNV fährt, dies aber augenblicklich nicht tut

Abbildung 62 ÖPNV-Potenzialgruppen



- ein erweitertes Potenzial, das zwar gut angebunden ist, aber den ÖPNV nur ungern und selten oder gar nicht in Anspruch nimmt

In Bonn umfasst, wie in **Abbildung 62** dargestellt, die erste Gruppe 10 Prozent und die zweite Gruppe 17 Prozent der Befragten im Alter ab 14 Jahren. Weitere 51 Prozent nutzen den ÖPNV bereits wöchentlich. Kurz- und mittelfristig eher nicht für den ÖPNV erreichbar sind die verbleibenden insgesamt 21 Prozent – entweder aufgrund ihrer geringen Zufriedenheit mit dem Bus- und Bahnangebot oder aufgrund einer schlechten Anbindung. Dabei überwiegt die Gruppe derjenigen, die den ÖPNV aus individuellen Gründen und Komfortexpectationen gar nicht oder selten nutzen. Zu dieser Gruppe zählen 15 Prozent. Weil sie in ihrem Wohnquartier zu schlecht angebunden sind, halten in Bonn den ÖPNV hingegen nur 6 Prozent für nicht ausreichend.

Dieses Ergebnis unterscheidet sich erneut sehr deutlich im Rhein-Sieg-Kreis. Hier liegt das addierte Potenzial bei insgesamt nur 18 Prozent bei einem Anteil von 31 Prozent bereits wöchentlicher ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer. Dadurch bleiben 51 Prozent nicht

erreichbarer Personen übrig, die vor allem wegen einer mangelnden Anbindung den ÖPNV für nicht ausreichend halten (38 Prozent). Besonders hoch ist dieser Anteil mit sogar 56 Prozent erwartungsgemäß im rheinernen, rechtsrheinischen Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises.

Bei dem ersten Segment des engeren Potenzials mit einem Anteil von 5 Prozent im Rhein-Sieg-Kreis und 10 Prozent in Bonn kann davon ausgegangen werden, dass durch eine bessere Kommunikation der vorhandenen Qualitäten eine zumindest etwas häufigere ÖPNV-Nutzung erreicht werden kann. Zwar hängt der Erfolg wie auch bei dem erweiterten Potenzial nicht nur von der Wohnortanbindung, sondern auch von der (in der MiD nicht erfragten) ÖPNV-Erreichbarkeit der Ziele ab, doch kann diese Gruppe vermutlich am ehesten von einer häufigeren ÖPNV-Nutzung überzeugt werden. In der Gruppe des erweiterten Potenzials, die 17 Prozent in Bonn bzw. 13 Prozent im Rhein-Sieg-Kreis umfasst, muss dagegen eine Verbesserung der „weichen“ Qualitäten hinzukommen. Dazu zählen Aspekte wie Zuverlässigkeit, Sitzplatzverfügbarkeit, Aufenthaltsqualität, Sauberkeit und mehr.

Abbildung 63 Bewertung der Verkehrssituation für den ÖPNV nach ökonomischen Status und Alter in der Stadt Bonn

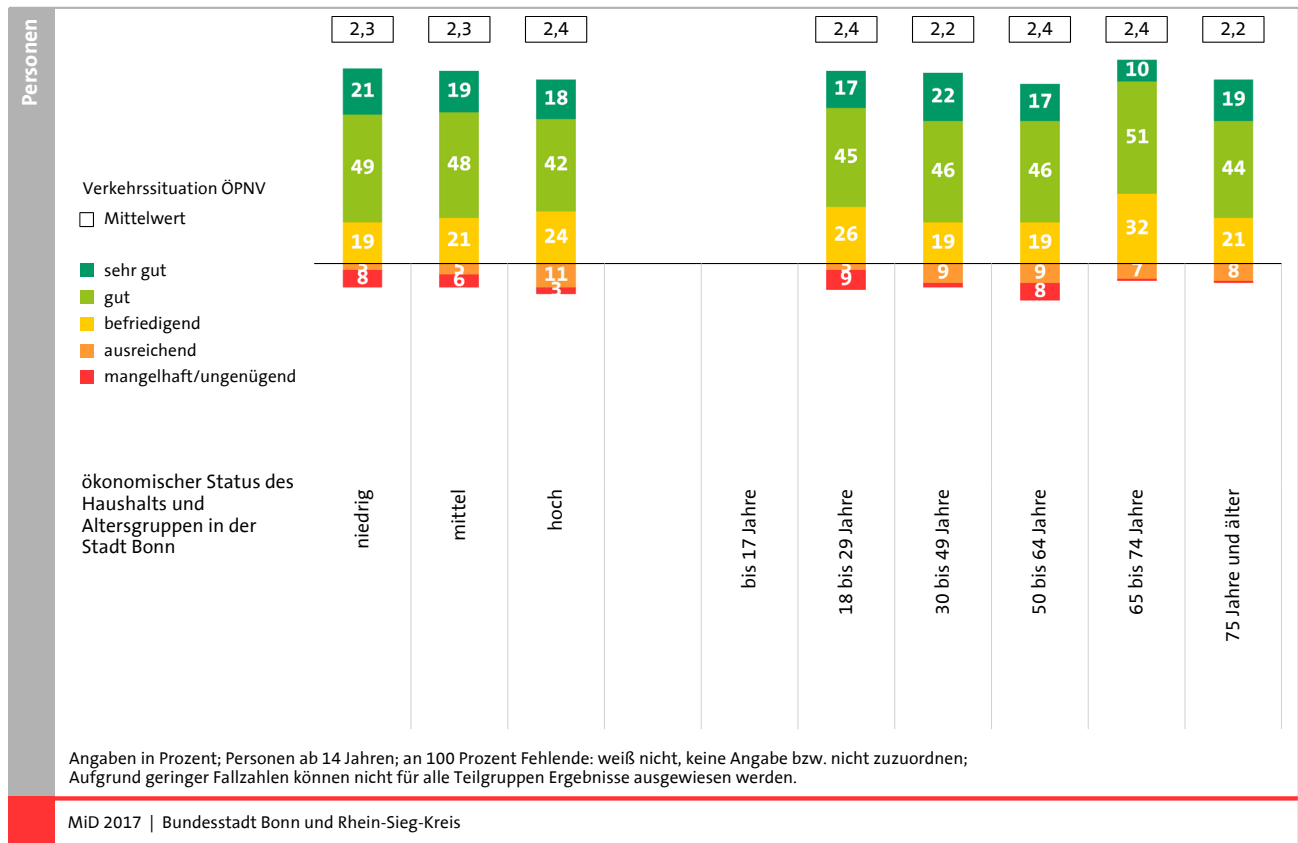


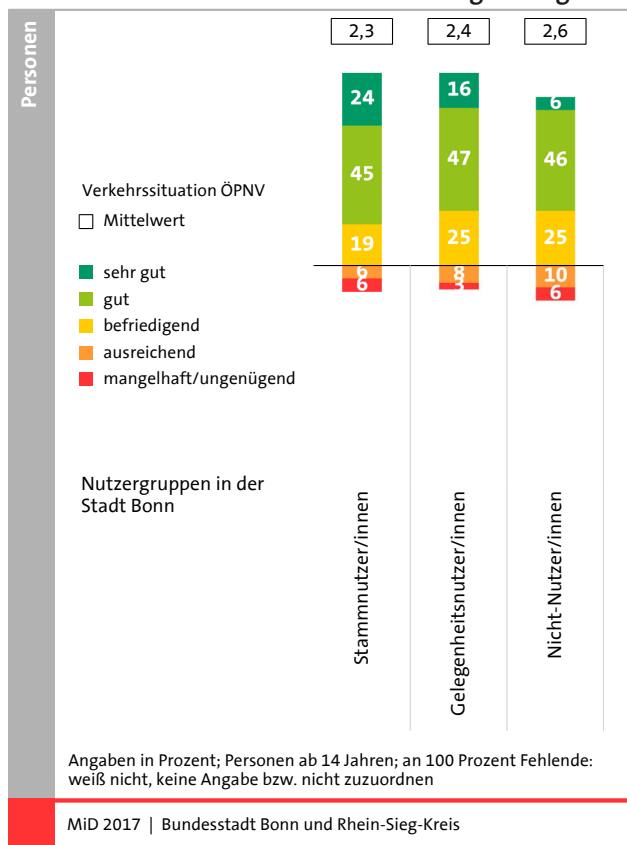
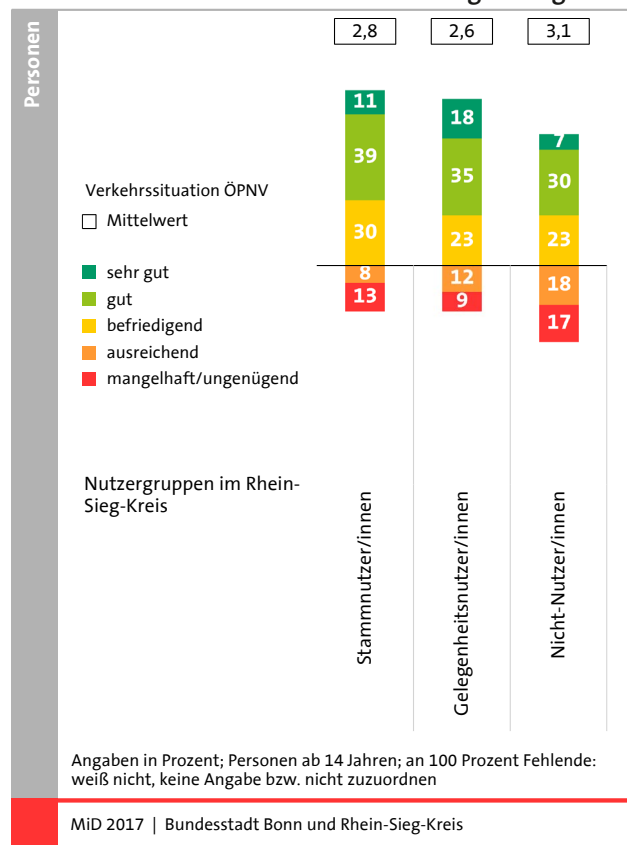
Abbildung 64 Bewertung der Verkehrssituation für den ÖPNV nach ökonomischen Status und Alter im Rhein-Sieg-Kreis**Abbildung 65** Bewertung der Verkehrssituation für den ÖPNV nach Nutzungshäufigkeit I**Abbildung 66** Bewertung der Verkehrssituation für den ÖPNV nach Nutzungshäufigkeit II

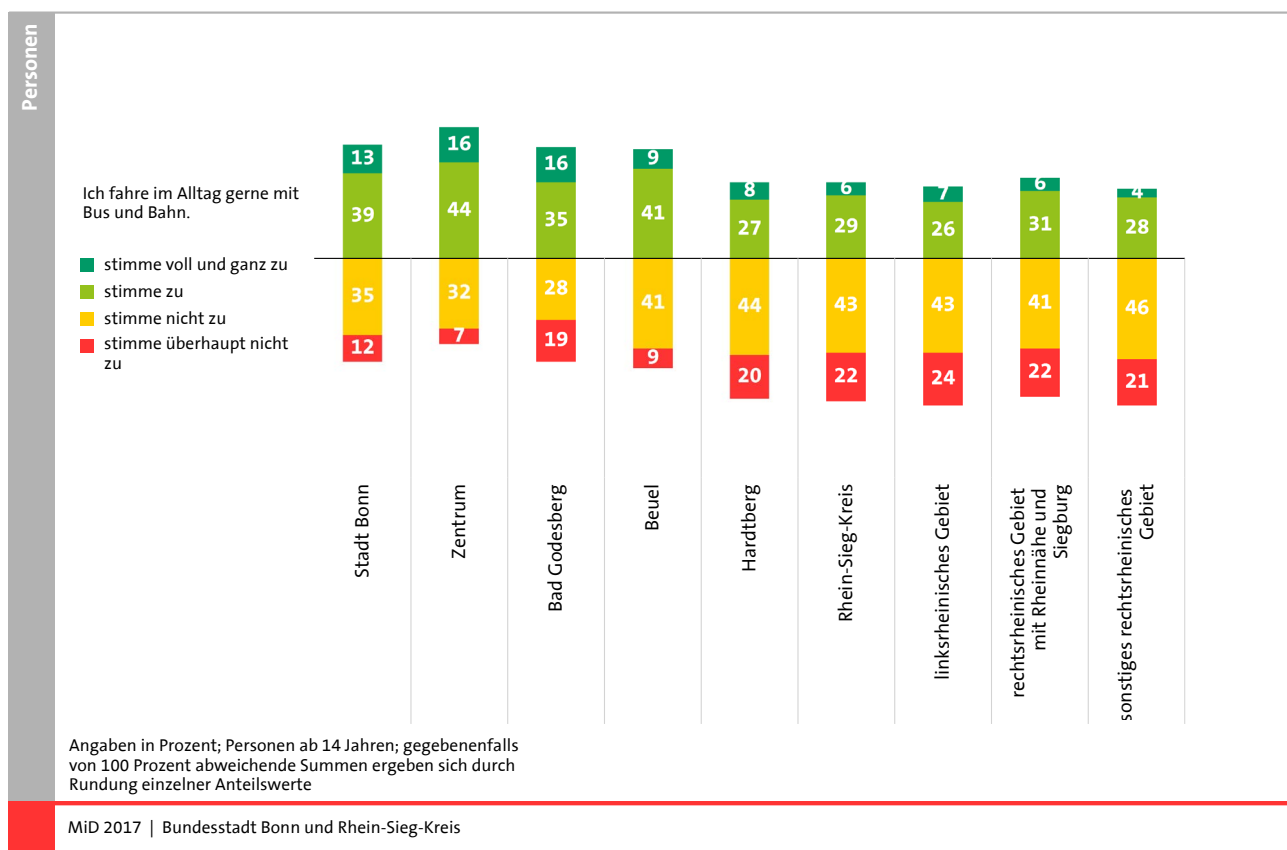
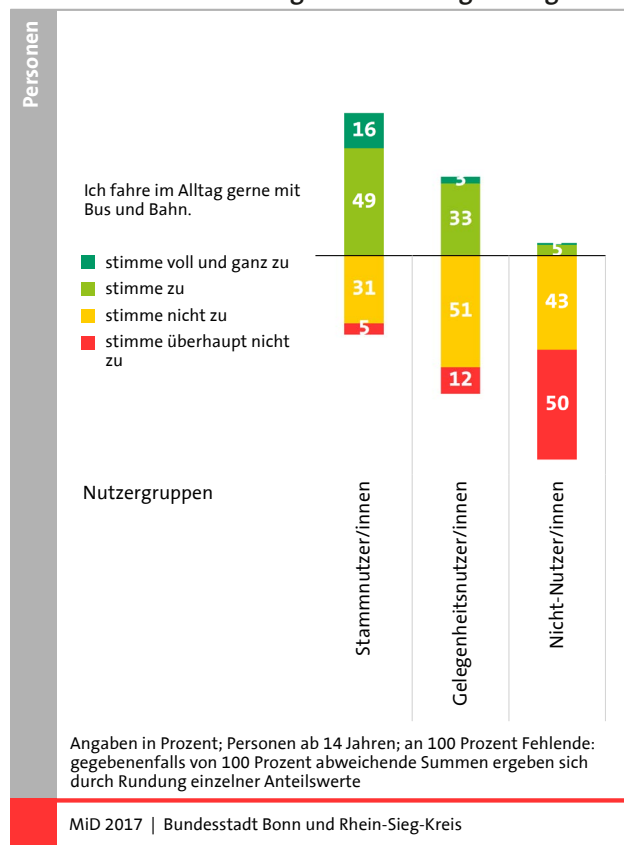
Abbildung 67 Einstellungen zur Nutzung des ÖPNV im Alltag nach Regionen**Abbildung 68** Einstellungen zur Nutzung des ÖPNV im Alltag nach Nutzungshäufigkeit I**Abbildung 69** Einstellungen zur Nutzung des ÖPNV im Alltag nach Nutzungshäufigkeit II

Tabelle 10 ÖPNV-Kundensegmente

	Stammkunden	Gelegenheitskunden		Nicht-Kunden	
		mit guter Anbindung	mit schlechter Anbindung	mit guter Anbindung	mit schlechter Anbindung
<i>Personen ab 14 Jahren</i>	%	%	%	%	%
Deutschland	24	21	13	18	23
Nordrhein-Westfalen	25	22	13	21	20
Stadt Bonn	46	33	5	13	3
Rhein-Sieg-Kreis	28	22	19	15	16

MiD 2017 | Bundesstadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis

Für alle weiteren Personen außerhalb dieser beiden Gruppen, die den ÖPNV nicht nutzen, kann angenommen werden, dass erst Verbesserungen der ÖPNV-Infrastruktur oder Taktverdichtungen im bestehenden Netz erfolgreich sind, um mehr ÖPNV-Fahrgäste zu gewinnen. Sie fahren bisher selten oder gar nicht, sind mit dem verfügbaren Angebot eher nicht zufrieden und auch objektiv eher schlecht an das ÖPNV-Netz angebunden.

Tabelle 11 Übersicht zu ausgewählten Merkmalen der ÖPNV-Kundensegmente

		Stammkunden	Gelegenheitskunden		Nicht-Kunden	
			mit guter Anbindung	mit schlechter Anbindung	mit guter Anbindung	mit schlechter Anbindung
<i>Personen ab 14 Jahren</i>						
Durchschnittsalter	<i>in Jahren</i>	41	51	54	56	60
Anteil Frauen	%	55	52	59	50	45
Anteil Zeitkartennutzer im Segment	%	68	10	6	4	1
Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf						
Auto	%	0	52	59	63	72
ÖV	%	35	0	0	0	0
Fahrrad	%	0	11	6	7	2
Auto und Fahrrad	%	0	30	20	21	17
Auto und ÖV	%	30	0	0	0	0
Rad und ÖV	%	17	0	0	0	0
Auto, Rad und ÖV	%	18	0	0	0	0
keine Verkehrsmittelnutzung	%	0	6	14	9	9
Einstellung ÖV im Alltag, Anteil "stimme voll und ganz zu"	%	17	5	3	1	1
Einstellung ÖV im Alltag, Anteil "stimme voll und ganz zu" und "stimme zu"	%	66	40	32	9	6
Bewertung ÖV-Infrastruktur (TopBox)	%	59	65	46	46	21

MiD 2017 | Bundesstadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis

9 Nahmobilität

Zahlreiche der täglich zurückgelegten Wege sind mit Routineaktivitäten verknüpft, sei es der Weg zur Arbeit oder Ausbildungsstätte, zum täglichen Einkauf oder sich wiederholende Freizeitaktivitäten wie etwa der Weg in das gebuchte Fitnessstudio oder ein Spaziergang. Viele dieser Wege stehen nicht nur regelmäßig an, sondern werden in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis auch im eigenen Stadtviertel oder im direkten Wohnumfeld zurückgelegt. Entscheidungen über die Wahl des Verkehrsmittels basieren dann auf Gewohnheiten, werden vermutlich weniger oft hinterfragt als im Fall einer längeren Fahrt zu einem Ziel, das seltener angesteuert wird. Gleichzeitig führen solche Wege oft über relativ kurze Entfernungen, könnten also auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigt werden. Nicht zuletzt aus diesem Grund kommt dieser „Nahmobilität“ ein besonderes Interesse zu. Dabei ist nicht nur von Bedeutung, welche Verkehrsmittel tatsächlich genutzt werden, sondern auch, wie die Bedingungen für das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren vor der eigenen Haustür bewertet werden und welche Aktivitäten im eigenen Wohnumfeld überhaupt möglich sind. Gibt es überhaupt eine gute Nahversorgung oder müssen dafür längere Wege in Kauf genommen werden?

9.1 Was ist überhaupt „Nahmobilität“?

Um diesen Fragen genauer nachgehen zu können, muss zunächst entschieden werden, was überhaupt unter die Rubrik „Nahmobilität“ fällt. Naheliegender ist dabei im ersten Schritt eine Abgrenzung über die Wegelänge bzw. die Entfernung eines Ziels. Hier kommen verschiedene Definitionen in Betracht, wobei in der MiD auf die von den Befragten geschätzten Entfernungen und nicht auf eine Form der objektiven Messung zurückgegriffen werden kann. Für diese Abgrenzung nicht sinnvoll nutzbar sind dagegen die im Interview erhobenen Adressangaben, da sie Wege ausschließen, zu denen aus unterschiedlichen Gründen keine genaue Adresse angegeben wurde bzw. diese nur für den Start *oder* das Ziel vorliegt. Als am weitesten gesteckter entfernungsbasierter Radius soll die 5-Kilometer-Grenze als einfache Entfernung zu einem Ziel verwendet werden. Dies entspricht einer maximalen Fußwegzeit von etwa einer Stunde bzw.

15 bis 30 Minuten mit dem Fahrrad. Dies kann für eine Großstadt wie Bonn jedoch schon zu großzügig ausfallen. Daher soll unterhalb des 5-Kilometer-Schnitts nach weiteren Entfernungsklassen differenziert werden. Damit können zusätzlich auch engere Grenzen wie etwa die 2-Kilometer-Schwelle vergleichend betrachtet werden, um Nahmobilität abzugrenzen. Wege mit einer längeren Entfernung als 5 Kilometer bleiben dagegen komplett ausgeklammert.

Bei der darauf aufbauenden weiteren Schätzung der Größenordnung können ebenfalls verschiedene Definitionen herangezogen werden:

- Unmittelbar auf der Hand liegt die einfache Kilometerabgrenzung pro Weg, also wie hier festgelegt alle Wege bis zu einer Entfernung von 5 Kilometern oder eine darunter liegende Abgrenzung. Dies ist allerdings nur auf den ersten Blick plausibel. Solche Wege können auch Bestandteil längerer Wegeketten sein, die nicht im unmittelbaren Wohnumfeld eines Befragten stattfinden. Dadurch stellen sich zumindest bei der Verkehrsmittelwahl oft nur begrenzte Alternativen. Bei einer Verknüpfung von mehreren Wegen, von denen der erste über eine lange Strecke und erst der dritte oder vierte Weg eines Tages über eine kurze Entfernung führt, werden das Zu-Fuß-Gehen oder Radfahren in der Regel gar nicht in Betracht kommen bzw. nicht erwogen – insbesondere in Fällen, in denen nach einem kurzen Weg zu einem Zwischenziel wieder eine lange Strecke folgt. Damit wird es sinnvoll, auch die Wegeabfolge zu betrachten und etwa gezielt Wege zu untersuchen, deren Rückweg wieder zum Ausgangspunkt oder nach Hause führt.
- Ergänzend dazu sollte auch die zurückgelegte Gesamtstrecke eines Tages einer Person berücksichtigt werden. Diese beträgt in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis durchschnittlich immerhin etwa 40 Kilometer pro Tag. Bei im Schnitt etwa drei Wegen pro Tag und Person, sind dies mehr als 10 Kilometer pro Weg. Allerdings wird der Mittelwert stark von besonders langen Wegen geprägt. Wird zusätzlich der Median herangezogen, also der Wert, nach dem jeweils die Hälfte der Wege länger

bzw. kürzer ausfällt, ergibt sich ein Wert von 3 Kilometern in Bonn und 4 Kilometern im Rhein-Sieg-Kreis. Pragmatisch kann daher entschieden werden, sich bei dem folgenden Blick auf die Nahmobilität auf die Befragten bzw. Mobilitätsbudgets mit einer Tagessumme von bis zu 10 Kilometern am Stichtag zu konzentrieren.

9.2 Größenordnung und wichtige Parameter

Wie Abbildung 70 zeigt, liegt der Anteil von Bonner Befragten mit einer Tagesstrecke von bis zu 10 Kilometern insgesamt bei etwa einem Drittel. Im Stadtdurchschnitt bewegt sich also einer von drei Verkehrsbeteiligten vermutlich weitgehend im Nahbereich. Differenziert nach den Stadtregionen zeigen sich dabei etwas höhere Anteile im Zentrum. Im Rhein-Sieg-Kreis liegt der Anteil mit einer Tagesstrecke von bis zu 10 Kilometern bei nur 26 Prozent. Dies bedeutet insgesamt, dass überall mehrheitlich längere Kilometersummen pro Tag entstehen und mögliche Nahmobilitätsentfernungen in solche Abläufe eingebettet sind oder sogar gar nicht anfallen. Aufschlussreich ist dabei die ebenfalls grafisch dargestellte

Differenzierung nach einer Wohnortklassifikation hinsichtlich der Nahversorgungsqualität, die für die Befragten erfolgt ist und als externes Merkmal den Befragungsergebnissen zugespielt wurde. Diese führt zu vier Gruppen von „sehr gut“ bis „sehr schlecht“. Für den in Abbildung 70 dargestellten Nahversorgungsindex ist dabei die Distanz zu Geschäften zur alltäglichen Versorgung, Ärzten, Apotheken, Schulen, Bank- und Postfilialen, Restaurants, Tankstellen und weiteren Einrichtungen ausschlaggebend (siehe MiD-Nutzerhandbuch für weitere Informationen). Innerhalb der Stadtregionen von Bonn ergeben sich dabei sehr deutliche Unterschiede. Während im Zentrum 62 Prozent ein „gutes“ bis „sehr gutes“ Versorgungsniveau und damit ausgezeichnete Bedingungen für die Nahmobilität aufweisen, schneiden andere Stadtgebiete deutlich ungünstiger ab. Ein mit 28 Prozent „sehr gutes“ Versorgungsniveau weist auch das rheinnahe, rechtsrheinische Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises mit Siegburg aus. Dort sind auch einige Einkaufszentren in der näheren Umgebung erreichbar.

Noch deutlicher zeigen sich Unterschiede, wenn nicht die Wohnortklassifikation, sondern die persönliche Situation der befragten Personen zur Differenzierung herangezogen wird (siehe Abbildung 72). Besonders

Abbildung 70 Tagesstrecke nach Stadtregionen

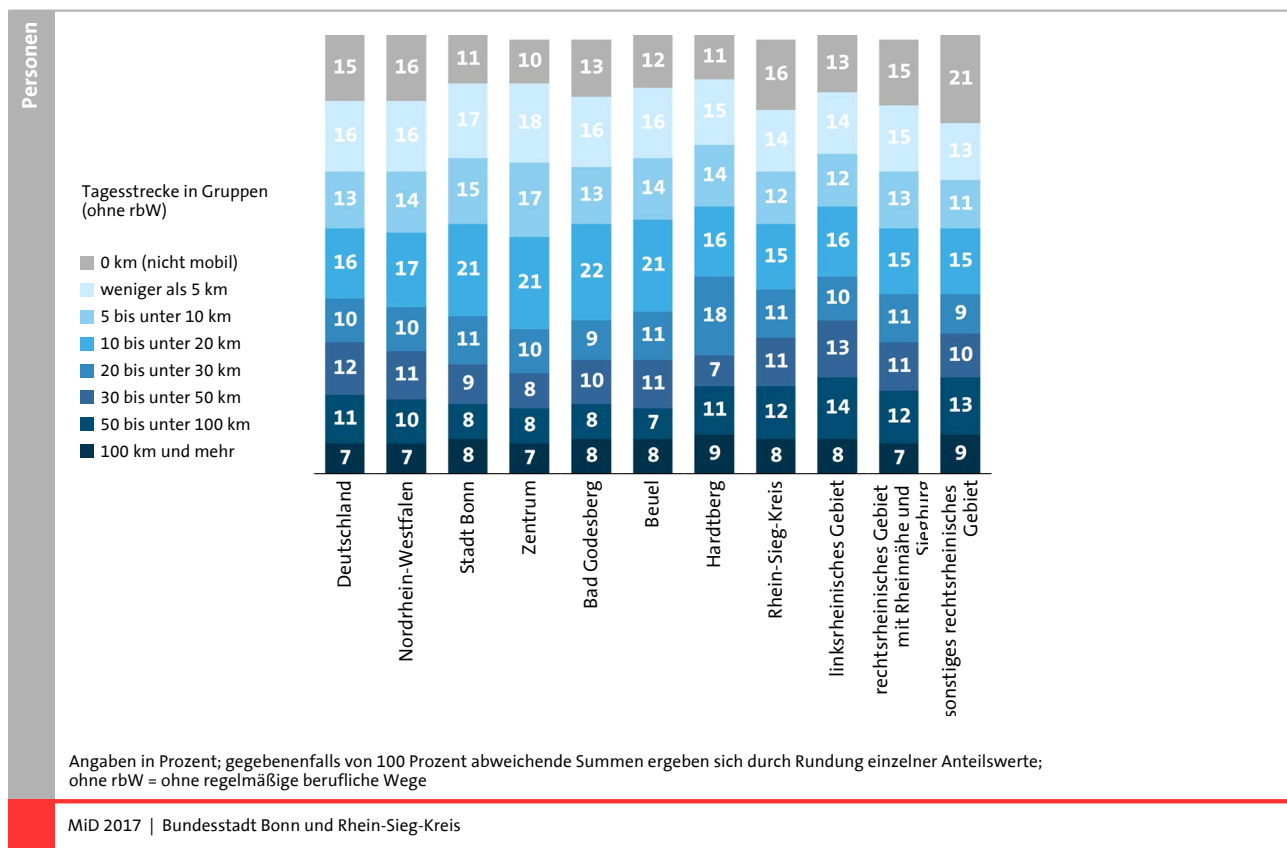
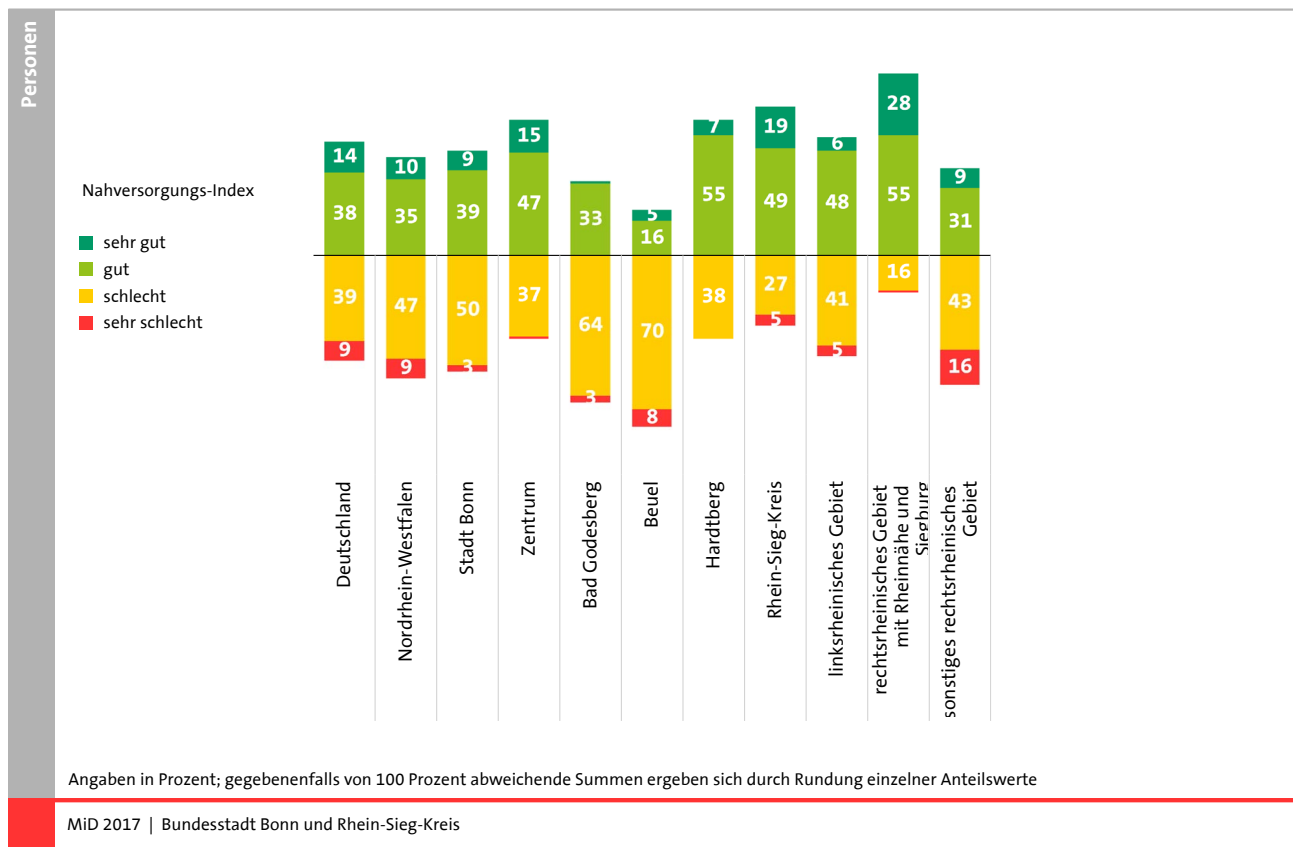


Abbildung 71 Nahversorgungsqualität in den Stadtregionen

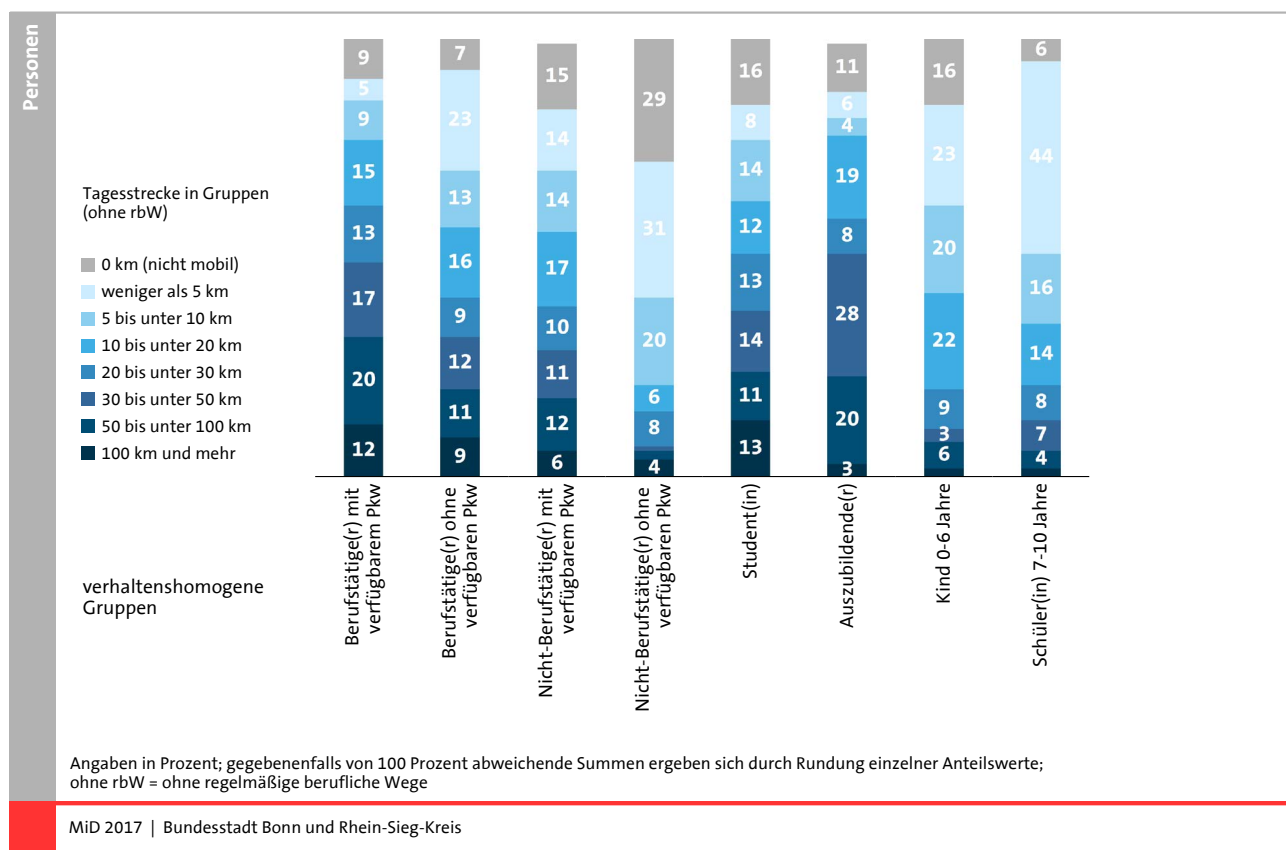
die Kombination von Berufstätigkeit und Autoverfügbarkeit führt zu langen Tagesstrecken und einem geringen Anteil unter der 10-Kilometer-Schwelle. Dieser liegt bei 14 Prozent. Anders sieht es außerhalb der Berufstätigkeit und vor allem bei eher jungen Personen aus. In der Gruppen der Schüler und Schülerinnen zwischen 7 und 10 Jahren liegt der Tagesstreckenanteil bis 10 Kilometer beispielsweise bei 60 Prozent. Auch bei Befragten ohne Pkw ist der Anteil deutlich höher und liegt bei Nicht-Berufstätigen ohne verfügbaren PKW bei 51 Prozent.

Bezogen auf einzelne Wege statt der Tagessumme bestätigt sich dieses Bild. Wird innerhalb der Wegeentfernungsgruppen die Altersverteilung der diese Wege zurücklegenden Personen aufgeschlüsselt, zeigen sich bei den kürzeren Wegen größere Anteile für Alt und Jung als bei längeren Distanzen. Insbesondere bei den Kindern im Vorschul- und Grundschulalter fallen die Anteile der Nahmobilität deutlich höher und bei den Jugendlichen etwas höher aus. Ähnliches gilt mit zunehmendem Alter nach der Phase der Berufstätigkeit. Diese unterschiedlichen Verhältnisse lassen erkennen, dass die Bedingungen für Wege mit kurzen Entfernungen vor allem im Wohnumfeld in erster Linie auf die Bedürfnisse von Kindern und Seniorinnen und

Senioren und oft auch auf Begleitwege bzw. Wege mit dem Kinderwagen oder einer Gehilfe zugeschnitten sein sollten – und damit bei aufmerksamer Gestaltung auch allen übrigen Personen entgegenkommen. Zu solchen, an den Bedürfnissen von Fußgängern orientierten Bedingungen gehören vor allem ausreichend breite, nicht zugestellte und in Übergangsbereichen ebene Fußwegflächen.

Nahmobilität und einzelne Wegeentfernungen

Wird der Fokus auf einzelne Wegestrecken gelegt, zeigen sich höhere Anteile für kurze Entfernungen. Auch diese variieren abhängig von der Wohnlage und der Versorgungssituation. Es gilt erneut, dass eine zentrale Lage Aktivitäten im Nahbereich begünstigt. Insgesamt sind 66 Prozent der Wege der Bonnerinnen und Bonner nicht länger als 5 Kilometer und 41 Prozent nicht länger als 2 Kilometer. Im Rhein-Sieg-Kreis sind 52 Prozent der Wege nicht länger als 5 Kilometer und 29 Prozent nicht länger als 2 Kilometer (siehe Tabelle 12). Im Vergleich zum Zentrum Bonns mit 68 Prozent von Wegen, die nicht länger als 5 Kilometer sind, fallen im übrigen Stadtgebiet diese Werte zugunsten der größeren Entfernungen etwas geringer aus.

Abbildung 72 Tagesstrecke nach verhaltenshomogenen Gruppen

Bei einer sehr guten Nahversorgung, unabhängig vom Stadtteil, sind sogar 37 Prozent der Wege in Bonn und 32 Prozent der Wege im Rhein-Sieg-Kreis nicht länger als 1 Kilometer. Weitere jeweils 11 Prozent liegen zwischen 1 und 2 Kilometer und 18 bzw. 25 Prozent zwischen 2 bis unter 5 Kilometer. Zusammen liegt der Anteil der Wege unter 5 Kilometer in dieser Versorgungsstufe bei 62 bzw. 73 Prozent. Dies sieht in den „sehr schlechten“ Nahversorgungskategorien anders aus. Hier führen in Bonn weniger als 40 Prozent der berichteten Wege über eine Entfernung von unter 5 Kilometern. Im Rhein-Sieg-Kreis sind es in dieser Kategorie etwa 64 Prozent der berichteten Wege über eine Entfernung von unter 5 Kilometern.

Festzuhalten bleibt jedoch erneut, dass nur entfernungsdefiniert ein großer Wegeanteil der Nahmobilität zuzurechnen ist. Insgesamt gesehen liegen in Bonn zwei Drittel und im Rhein-Sieg-Kreis 52 Prozent der Wege unter der genannten Grenze bis 5 Kilometer. Vom Ausbildungs- bzw. Schulverkehr und den bereits hervorgehobenen Begleitwegen abgesehen, stehen hier an erster Stelle Einkaufswege mit einem Anteil von 82 Prozent in Bonn und 76 Prozent im Rhein-Sieg-Kreis. Den geringsten Anteil hat der Berufsverkehr (Bonn 42 Prozent, Rhein-Sieg-Kreis 27 Prozent).

Verkehrsmittelnutzung in der Nahmobilität

Unabhängig von der Wohnadresse werden in Bonn 69 Prozent und im Rhein-Sieg-Kreis 66 Prozent der Wege mit einer Entfernung von unter 1 Kilometer zu Fuß absolviert. Dieser Anteil fällt etwas höher aus als im Bundesschnitt, wo er etwa 61 Prozent erreicht. In der Entfernungsklasse zwischen 1 und unter 5 Kilometern nimmt das Zu-Fuß-Gehen in Bonn 27 Prozent und im Rhein-Sieg-Kreis 29 Prozent der Wege ein. Bei Wegen über größere Distanzen reduzieren sich diese Anteile sehr schnell. Länger als 5 Kilometer wird nur selten zu Fuß gegangen. In Bonn sind es hier noch 3 Prozent der Wege und im Rhein-Sieg-Kreis 4 Prozent.

Dem Fahrrad als zweite Nahmobilitätsoption ergeht es auf anderem Niveau ähnlich. Spätestens oberhalb der 10-Kilometer-Schwelle schmilzt sein Modal Split-Wert deutlich. Und bereits ab der 2-Kilometer-Grenze dominiert bezogen auf den Wegeanteil der MIV. Fahrer und Mitfahrer addiert bilden hier stets den größten Wert.

Ein nicht unbedeutender Teil der Nahmobilität entfällt damit auf das Auto. 51 Prozent der Wege bis 5 Kilometer werden im gesamten Gebiet Bonn/Rhein-Sieg

Tabelle 12 Wegelängen nach Nahversorgungsqualität am Wohnort und Regionen

Wegelängen	unter 0,5 km	0,5 bis unter 1 km	1 bis unter 2 km	2 bis unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 bis unter 20 km	20 bis unter 50 km	50 bis unter 100 km	100 km und mehr
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Stadt Bonn	15	12	14	25	16	9	6	2	2
Zentrum	19	12	13	24	15	7	6	2	2
Bad Godesberg	10	11	18	27	15	10	7	2	2
Beuel	11	11	15	26	18	9	6	1	2
Hardtberg	16	12	11	23	16	11	6	2	3
Rhein-Sieg-Kreis	8	10	11	23	17	15	12	2	1
linksrheinisches Gebiet	8	9	15	20	18	15	10	3	2
rechtsrheinisches Gebiet mit Rheinnähe und Siegburg	8	11	11	24	16	16	13	2	1
sonstiges rechtsrheinisches Gebiet	10	10	8	22	18	13	13	4	1
Stadt Bonn									
Nahversorgungsqualität am Wohnort									
sehr gut	25	12	11	25	12	6	6	1	1
gut	19	13	13	22	13	9	7	2	2
schlecht	9	11	15	28	19	8	6	2	2
sehr schlecht	7	9	21	27	16	12	3	2	3
Rhein-Sieg-Kreis									
Nahversorgungsqualität am Wohnort									
sehr gut	16	16	11	18	14	12	11	1	0
gut	9	11	12	24	14	14	13	1	2
schlecht	5	9	8	23	19	20	11	3	1
sehr schlecht	4	2	5	28	29	14	14	4	0

MiD 2017 | Bundesstadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis

als MitfahrerIn bzw. Mitfahrer im MIV zurückgelegt und 42 Prozent als FahrerIn bzw. Fahrer. Der öffentliche Verkehr wiederum kann seine Stärke erst jenseits der Nahmobilität wirklich ausspielen. Zumindest bei Wegen unterhalb von 2 Kilometern Entfernung wird er mit niedrigen einstelligen (3 Prozent im Rhein-Sieg-Kreis) oder knapp zweistelligen Prozentanteilen (10 Prozent in Bonn) kaum in Betracht gezogen. Dafür erreicht er bei längeren Strecken zwischen 5 und 20 Kilometern in Bonn Anteilswerte von 58 Prozent und im Rhein-Sieg-Kreis sogar 70 Prozent (ohne Abbildung).

Somit ist zu konstatieren, dass das Auto als Verkehrsmittel sogar in einer Stadt wie Bonn kurze Wege im direkten Wohnumfeld bereits ab einer Länge von 2 Kilometern dominiert. Das Zu-Fuß-Gehen ist nur unterhalb dieser Entfernung der Favorit. Auch das Radfahren büßt bereits ab der 5-Kilometer-Hürde und spätestens über der 10-Kilometer-Stufe seine Anteile ein.

Zufriedenheit mit Radfahr- und Fußverkehrsbedingungen und objektive Nahversorgungsqualität

Eine mögliche Erklärung dafür können Bewertungen liefern, die, wie bereits dargestellt, eine Teilgruppe der Befragten ab 14 Jahren in Sachen Fuß- und Radverkehrsbedingungen in ihrer Stadt abgegeben haben. Insgesamt sieht es bei dieser Infrastrukturbewertung für beide Verkehrsvarianten gar nicht so schlecht aus. Mehr als jede bzw. jeder zweite Befragte im Rhein-Sieg-Kreis stuft die regionale Radverkehrsinfrastruktur als „sehr gut“ oder „gut“ ein. Dieser Wert liegt etwa auf dem bundesweiten Niveau. In Bonn wird die Verkehrssituation für das Fahrrad sogar von 87 Prozent mit „sehr gut“ oder „gut“ bewertet. Gefragt nach den Bedingungen für das Zu-Fuß-Gehen ergibt sich eine bessere Einstufung. Hier liegen die guten und sehr guten Bewertungen in Bonn zusammen bei 89 Prozent – etwas höher als im bundesweiten Durchschnitt. Im Rhein-Sieg-Kreis wird das Zu-Fuß-Gehen immer noch von 78 Prozent mit „sehr gut“ oder „gut“ bewertet.

Bezogen auf das Zu-Fuß-Gehen differenziert sich das Bild allerdings, wenn auch an dieser Stelle nach der bereits oben vorgestellten, extern zugespielten objektiven Nahversorgungsqualität unterschieden wird. Das besonders hohe Zufriedenheitsniveau von über 89 Prozent in Bonn bzw. 78 Prozent im Rhein-Sieg-Kreis reduziert sich mit einer schlechteren Nahversorgungseinstufung in Bonn auf 85 Prozent bzw. 74 Prozent im Rhein-Sieg-Kreis. Bei der Bewertung der Fahrradsituation ist allerdings kein Einfluss der Nahversorgungsqualität zu beobachten, weder in Bonn noch im Rhein-Sieg-Kreis (ohne Abbildung).

Werden die Bewertungsunterschiede für die Fußweginfrastruktur noch einmal differenziert nach verschiedenen Altersgruppen herangezogen, wird deutlich, dass ältere Menschen mit den Bedingungen für das Zu-Fuß-Gehen in Bonn, dem Rhein-Sieg-Kreis sowie bundesweit im Schnitt weniger zufrieden sind als jüngere.

mehr Rücksicht nehmen. Wohnen und Versorgung sollten wieder stärker verzahnt, städtische Gebiete teilweise weiter verdichtet werden.

Unabhängig davon ist oft das Auto und nicht das Zu-Fuß-Gehen oder das Radfahren die erste Wahl, wenn es darum geht, Strecken im Nahbereich zu bewältigen. Obwohl das Urteil der Bürgerinnen und Bürger über die Rahmenbedingungen des Zu-Fuß-Gehens und sogar des Radfahrens insgesamt besser ausfällt, als vermutlich mancher Experte diese einstufen würde, besteht Handlungsbedarf. Mitunter wird den heutigen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern die Vorstellungskraft fehlen, welche Qualitäten eine gute und im großstädtischen Bereich vor allem sichere Zu-Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur mit sich bringt. Wiederentdeckt werden können solche Stärken nur mithilfe einer aufmerksameren Gestaltung der diesbezüglichen Verkehrsbedingungen und stetig verbesserter Angebote.

9.3 Was tun in der Nahmobilität?

Je nach Definition nehmen Wege im Bereich des Wohnumfelds einen hohen Stellenwert ein. Bei einer 5-Kilometer-Wegegrenze fallen in Bonn etwa zwei Drittel der zurückgelegten Wege in diese Kategorie. Bei tiefer liegenden Grenzen reduziert sich der Anteil. Aber bereits Wege mit bis zu 2 Kilometern Entfernung umfassen fast ein Drittel aller Wege der Bewohnerinnen und Bewohner des Rhein-Sieg-Kreises. Das Zurücklegen kurzer Entfernungen ist also mehr Regel als Ausnahme in unserer Alltagsmobilität. Dies gilt selbst dann, wenn berücksichtigt wird, dass insbesondere viele Berufstätige auf hohe Tageskilometersummen kommen und der Tagesschnitt über alle Personen bei beachtlichen 40 Kilometern liegt, also auch längere Distanzen zum Mobilitätsalltag gehören.

Die Voraussetzungen, viele Ziele überhaupt innerhalb des Nahradius erreichen zu können, sind unterschiedlich. Selbst in einer Großstadt wie Bonn lebt nur etwa die Hälfte der Bevölkerung in einem Umfeld, dessen Nahversorgungsqualität nach der hier verwendeten objektiven Einstufung als gut oder sehr gut bezeichnet werden kann. Der verbleibende Teil findet weniger gute Bedingungen vor und muss oft längere Strecken zurücklegen, um beispielsweise einen Einkauf erledigen oder einen Arzt erreichen zu können. Dies produziert Verkehr und schränkt selbst in einer Großstadt die Möglichkeiten der engeren Nahmobilität ein. Die Siedlungsplanung muss darauf wieder

10 Eine kurze Bilanz

Die in diesem Bericht vorgestellten Ergebnisse beleuchten zahlreiche Aspekte der Alltagsmobilität. Trotz der Detailfülle belegen sie vor allem eines: Das Auto dominiert das Verkehrsgeschehen weiterhin. Dies gilt trotz leichter anteiliger Rückgänge selbst in der Stadt Bonn, wenn die zurückgelegten Personenkilometer berücksichtigt werden. Im Rhein-Sieg-Kreis hat sich der Auto-Anteil an allen Wegen sogar etwas erhöht. Unter dem Strich fallen jedoch die zwischen 2008 und 2017 zu konstatierenden Veränderungen sowohl in der Stadt wie auch dem Landkreis gering aus und es bleibt eher „rot“.

Dieser Befund führt zu der Notwendigkeit, die übrigen Verkehrsträger deutlicher als bisher zu stärken, wenn die vielfach gewünschte Verkehrswende gelingen soll, nicht alleine im Interesse des Klimaschutzes, sondern auch für ein Plus an regionaler Lebensqualität vor allem in der Stadt. Diese Aufgabe liegt in erster Linie auf den Schultern des öffentlichen Nahverkehrs. Nur dessen Angebote haben bei einem weiteren Ausbau und deutlichen Qualitätsverbesserungen die Stärke, wesentliche Anteile der Verkehrsleistung vom Auto zu übernehmen. Zwar leisten bei einer konsequenten Förderung auch der Rad- und Fußverkehr einen unverzichtbaren Beitrag und sollten daher ebenso im Fokus stehen, aber spätestens bei dem Blick auf die Summe der täglich zurückgelegten Kilometer werden sie nicht den Stellenwert von Bussen und Bahnen erreichen. Es kommt also darauf an, die Verbesserungen im Radverkehr selbstverständlich erheblich zu steigern, aber nicht dem Irrtum zu verfallen, dass es damit schon getan sei. Aufwendiger in der Optimierung ist der öffentliche Verkehr – und er bietet den größeren Hebel.

Fußverkehr, Radverkehr und der starke Hebel ÖPNV

Die Ansätze zur Verbesserung des regionalen ÖPNV, die mit der „Lead City“ für Bonn und Umgebung Wirklichkeit werden, weisen also in die richtige Richtung. Allerdings dürfen sie nicht darüber hinwegtäuschen, dass dies nur ein Anfang sein kann und selbst offensive Preismaßnahmen alleine nicht genügen. Gefragt sind weitere Verbesserungen nicht nur im Liniennetz und der Taktdichte, sondern ebenso in Sachen Servicequalität, Zuverlässigkeit und Erscheinungsbild. Auch dies zeigen die vorgestellten Ergebnisse. Richtig

gemacht erfordert dies – wie auch im Fuß- und Radverkehr – erhebliche Investitionen über das bisherige Maß hinaus.

Dabei dürfen Aktivitäten nicht an der Bonner Stadtgrenze enden. Bonn und der Rhein-Sieg-Kreis sind Verkehrlich als Einheit zu verstehen. Dies gilt nicht nur für den Berufs-, sondern auch für den Versorgungs- und Freizeitverkehr. Zu dieser Einheit gehören jedoch nicht nur Aspekte der Verkehrsnachfrage. Mindestens ebensolche Aufmerksamkeit verdient die Frage, wo und wie wir wohnen, arbeiten oder einkaufen. Damit verbunden sind Flächenverbrauch und daraus resultierende Mobilitätserfordernisse.

Neue Mobilitätsangebote und klassische Verkehrsträger Hand in Hand

Auf dem langen Weg zu einem neuen Mobilitätsmix kann der öffentliche Verkehr sein Portfolio erweitern. Auch hier sind Anfänge etwa mit einem Leihradsystem gemacht. Doch weitere Ergänzungen sind denkbar. Alle Sharing-Angebote haben die „Öffentlichkeit“ gemeinsam. Unter einem „Nutzungsdach“ vereint, können davon voraussichtlich alle Anbieter dieses Sektors profitieren.

Doch so wichtig derartige Neuerungen für eine veränderte Mobilitätskultur sind, der Blick auf die aktuellen Zahlen von Carsharing & Co zeigt selbst bei erheblichen weiteren Zuwächsen, dass es auf absehbare Zeit nach wie vor auf die hergebrachten Verkehrsträger ankommt. Dazu zählen insbesondere im Bonner Umland das private Auto und in Stadt wie Land das eigene Fahrrad, aber auch Busse und Bahnen sowie nicht zuletzt die eigenen Füße.

Erläuterung wichtiger Begriffe

Im Folgenden werden die zentralen Begriffe aus dem Regionalbericht vorgestellt. Dabei liegt der Fokus besonders auf den Fachausdrücken zur Beschreibung der Datenerhebung sowie auf den Begriffen der Mobilitätsforschung mit Bezug zum Personenverkehr.

CATI (Computer Assisted Telephone Interview)

Befragungsmethode, bei der eine Interviewerin/ein Interviewer telefonisch eine Teilnehmerin/einen Teilnehmer befragt. Im Interview wird ein computergestütztes Fragebogenskript verwendet, das automatisch die Filterführung steuert und die Angaben speichert.

CAWI (Computer Assisted Web Interview)

Befragungsmethode, bei der Teilnehmerinnen bzw. Teilnehmer einen schriftlichen Fragebogen selbst ausfüllen, der über das Internet bereitgestellt wird. Der programmierte Fragebogen übernimmt dabei die Filtersteuerung.

Dual-Frame-Stichprobe

Ein aus zwei Rahmen („frames“) bestehender Stichprobenansatz, in der Regel eine Kombination aus einer Zufallsauswahl aus dem Festnetz sowie entsprechend aus dem Mobilfunkbereich im Zusammenhang mit telefonischen Interviews.

Hauptverkehrsmittel

Werden auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel genutzt, werden diese im Hauptverkehrsmittel nach einer Hierarchie zusammengefasst. Als Hauptverkehrsmittel wird das gesetzt, mit dem wahrscheinlich die längste Strecke des Weges unternommen wurde. Die Rangfolge lautet dabei ÖV, MIV, Fahrrad, zu Fuß.

Haushaltsinterview

Bildete den ersten Erhebungsschritt im Rahmen der Studie und diente zur Erhebung von soziodemografischen Angaben sowie der Verkehrsmittelausstattung der Haushalte. Zudem sollten die Haushalte für den zweiten Erhebungsschritt (Personeninterview) gewonnen werden.

Mixed-Mode-Design

Kombination verschiedener Befragungsmethoden in einem Studiendesign. In der MiD wurden telefonische (CATI), schriftliche (PAPI) und Online-Befragungen (CAWI) kombiniert.

Mobilitätsquote

Anteil mobiler Personen, d. h. von Personen, die am Stichtag mindestens einen Weg außer Haus zurückgelegt haben. Personen, die sich am Stichtag ganztägig außerhalb der Bundesrepublik aufgehalten haben, werden im Rahmen der Studie und bezogen auf die zu messende Mobilität innerhalb Deutschlands als „nicht mobil“ betrachtet.

Modal Split

Bildet die Aufteilung des Hauptverkehrsmittels nach Wegen oder nach Personenkilometern in prozentualen Anteilen oder auch in absoluten Angaben ab.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Darunter werden das Auto, motorisierte Zweiräder (allerdings keine Elektrofahrräder), Lkw und weitere motorisierte Fahrzeuge verstanden.

Multimodalität

Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln beim Absolvieren von Wegen einer Person innerhalb eines bestimmten Betrachtungszeitraums (häufig eine Woche).

Nicht-motorisierter Individualverkehr (NMIV)

Teil des Verkehrs, bei dem kein motorisiertes Verkehrsmittel zum Einsatz kommt, z. B. Fußverkehr oder Fahrradverkehr.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Teil des öffentlichen Verkehrs, der die Beförderung von Personen im Nahbereich sicherstellt. Dazu gehören unter anderem Straßenbahnen, U- und S-Bahnen, Stadt- und Regionalbusse sowie Taxis.

Öffentlicher Personenfernverkehr (ÖPFV)

Teil des öffentlichen Verkehrs, der die Beförderung von Personen im Fernbereich sicherstellt. Dazu gehören unter anderem Fern- und Reisebusse, Fernzüge, Flugzeuge und Schiffe.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Umfasst alle öffentlichen Verkehrsmittel auch auf längeren Strecken (Nahverkehrsbusse, alle Bahnen, Fern- und Reisebusse, Flugzeug und Taxi).

PAPI (Paper And Pencil Interview)

Befragungsmethode, bei der die Teilnehmerinnen und Teilnehmer einen schriftlichen Papier-Fragebogen ausfüllen.

Personeninterview

Bildete den zweiten und letzten Erhebungsschritt im Rahmen der Studie. Diente zur Aufnahme von Personenmerkmalen und zur Erfassung der Wege am Stichtag. Ziel war es, von allen Haushaltsmitgliedern Angaben zu erhalten.

Personenkilometer (Pkm)

Maßeinheit der Verkehrsleistung, umfasst die von einer oder allen Personen auf einem Weg oder in einer Zeiteinheit zurückgelegten Kilometer.

Regionalstatistische Raumtypen RegioStaR

Vom BMVI gemeinsam mit dem BBSR 2018 für Anwendungen im Verkehr neu entwickelte Raumtypologie in unterschiedlichen Aggregaten.

Stichtag

Jeder Befragte erhält einen mittels statistischen Zufallsverfahrens ermittelten Stichtag zugewiesen, für den alle Wege angegeben werden sollen. Insgesamt verteilen sich die Stichtage über 12 Monate und umfassen alle Tage von Montag bis Sonntag.

Übliche Verkehrsmittelnutzung

Anders als bei der Berechnung des Modal Split, der die Verkehrsmittelwahl auf Wegeebe enthält, drückt die übliche Verkehrsmittelnutzung das durchschnittliche Verhalten einer Person über einen längeren Zeitraum aus. Während der Modal Split eine statistische Größe zur Beschreibung des Verkehrsaufkommens darstellt, lassen sich mit der Frage nach der üblichen Verkehrsmittelnutzung individuelle Mobilitätsmuster beschreiben.

Verkehrsaufkommen

Einheit zur Beschreibung von zentralen Verkehrskennzahlen. Es beschreibt die Grundgesamtheit aller Wege in einem bestimmten Zeitraum (z. B. pro Tag oder Jahr).

Verkehrsleistung

Einheit zur Beschreibung von zentralen Verkehrskennzahlen. Sie beschreibt die Grundgesamtheit aller zurückgelegten Personenkilometer in einem bestimmten Zeitraum (z. B. pro Tag oder Jahr).

Weg

Grundeinheit, in der die Mobilität im Rahmen der Studie erfasst wird. Ein Weg besteht dabei aus einer Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel, egal ob diese zu Fuß oder mit einem Verkehrsmittel zurückgelegt wurde. Beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sowie beim Wechsel vom Fußverkehr auf eine andere Verkehrsart oder umgekehrt blieb es bei einem Weg. Hin- und Rückwege wurden getrennt berücksichtigt. Bei längeren Unterbrechungen, größeren Umwegen oder Zweckwechseln auf einer Strecke, wie etwa einem Einkauf, wurden die Wege getrennt angegeben.

Wegezweck

Anlass, aus dem der Weg unternommen wurde. Dieser wurde im Rahmen der MiD in verschiedenen Haupt- und Detailzwecken erhoben und zu acht Hauptzwecken verdichtet (siehe Kapitel 4).

