



Mobilität in Deutschland – MiD 2023

Regionalbericht Bundesstadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis



eine Studie des:



durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:



infas 360

eine Studie des:

Bundesministerium für Verkehr
Referat G 13 – Prognosen, Statistik und Sondererhebungen
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn
FE-Projektnummer VB600001

Regionalbericht für:

Bundesstadt Bonn	Rhein-Sieg-Kreis
Berliner Platz 2	Der Landrat
53111 Bonn	Kaiser-Wilhelm-Platz 1
	53721 Siegburg

**vorgelegt von:**

infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH
Kurt-Schumacher-Straße 24
53113 Bonn

in Kooperation mit:

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V.
Institut für Verkehrsforschung
Rudower Chaussee 7
12489 Berlin



IVT Research GmbH
Quadrat P 6, 16-19
68161 Mannheim



infas 360 GmbH
Ollenhauerstraße 1
53113 Bonn

Projekt:

7555, Bonn, Juli 2026
Version 1.0

Autorinnen und Autoren:

Robert Follmer, Dana Gruschwitz, Dr. Merle Ruppenthal

Datenaufbereitung:

Dr. Johannes Eggs, Zafirios Kiatipis

Kommunikationsdesign:

Lieselotte Fritz, Sigrid Phiesel

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

Follmer, Robert, Gruschwitz, Dana, Ruppenthal, Merle (2026): Mobilität in Deutschland –
Regionalbericht Bundesstadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis.

Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und weiterer regionaler Partner
(FE-Nr. VB600001). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de

Kurzform:

infas, DLR, IVT und infas 360 (2026): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMV)

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung	7
Ergebnistelegramm	9
1. Datengrundlage – Konzept der MiD 2023	13
2. Bonn/Rhein-Sieg – Gebiet und dessen Einwohnerinnen und Einwohner	17
3. Mobilitätsvoraussetzungen – Ausstattung mit Pkw, Fahrrädern und ÖPNV-Fahrkarten	23
4. Mobilität in Bonn/Rhein-Sieg – zentrale Kennwerte	29
5. Verkehrsmittelwahl im Alltag – übliche Nutzung und Kombinationen	43
6. Bewertung der Verkehrssituation	51
7. Automobilität	53
8. Radverkehr	59
9. Öffentlicher Personennahverkehr	65
10. Sharing von Autos, Fahrrädern und E-Scootern	73
11. Homeoffice und beruflich bedingter Verkehr	77
12. Mobilität und Teilhabe	83
13. Emissionsbilanz der Alltagsmobilität	89
14. Unter der Lupe: Mobilität im Seniorenalter	93
15. Unter der Lupe: Zufußgehen	97
16. Unter der Lupe: Freizeitverkehr	101
Exkurs: Mobilität in der Stadt Bonn im Zeitvergleich	104
Liste der regionalen Beteiligten	108
Erläuterung wichtiger Begriffe	109

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Vereinfachtes Ablaufdiagramm der Mobilität in Deutschland 2023	14
Abbildung 2	Übersicht der Fragebogeninhalte der Mobilität in Deutschland 2023	15
Abbildung 3	Räumliche Unterteilung	17
Abbildung 4	Ökonomischer Status der Haushalte	18
Abbildung 5	Haushaltstypen	19
Abbildung 6	Haupttätigkeit der Einwohnerinnen und Einwohner	19
Abbildung 7	Autobesitz in den Haushalten	23
Abbildung 8	Fahrrad-, Elektrofahrrad- oder Pedelecbesitz	24
Abbildung 9	Genutzte ÖPNV-Fahrkarten	25
Abbildung 10	Mobilitätsausstattung der Haushalte	26
Abbildung 11	Mobilitätskennwerte im Vergleich	30
Abbildung 12	Mobilitätskennwerte nach soziodemografischen Gruppen	30
Abbildung 13	Wegelänge nach Wegezweck und Hauptverkehrsmittel	32
Abbildung 14	Wegedauer nach Wegezweck und Hauptverkehrsmittel	32
Abbildung 15	Hauptverkehrsmittel nach Wegen (Modal Split)	35
Abbildung 16	Hauptverkehrsmittel nach Personenkilometern (Modal Split)	36
Abbildung 17	Hauptverkehrsmittel nach Wegen (Modal Split) nach ökonomischem Status und Haupttätigkeit	37
Abbildung 18	Wegezwecke nach Wegen	38
Abbildung 19	Wegezwecke nach Personenkilometern	38
Abbildung 20	Wegezwecke nach ökonomischem Status und Haupttätigkeit	39
Abbildung 21	Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens (Startzeit)	40
Abbildung 22	Übliche Nutzung des Autos	43
Abbildung 23	Übliche Nutzung des Fahrrads	44
Abbildung 24	Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs	45
Abbildung 25	Übliche Häufigkeit von ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wegen	46
Abbildung 26	Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf	47
Abbildung 27	Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort	51
Abbildung 28	Lademöglichkeit für E-Autos an privaten Stellplätzen	54
Abbildung 29	Gründe für Pkw-Nicht-Besitz	54
Abbildung 30	Pkw-Bestand nach Fahrzeugsegment, Antriebsart und Art der Zulassung	55
Abbildung 31	Üblicher Pkw-Stellplatz	56
Abbildung 32	Übliche Fahrradnutzung nach soziodemografischen Merkmalen	61
Abbildung 33	Kennwerte von Fahrradfahrten mit und ohne Elektromotor am Stichtag	62
Abbildung 34	ÖPNV-Segmente nach soziodemografischen Merkmalen	65
Abbildung 35	Genutzte Fahrkarten nach ÖPNV-Segmenten	66
Abbildung 36	Bewertung der Verkehrssituation für den ÖPNV am Wohnort nach ÖPNV-Segmenten	67
Abbildung 37	Affinität zum ÖPNV nach ÖPNV-Segmenten	67
Abbildung 38	Vertrautheit mit dem regionalen ÖPNV-Angebot nach ÖPNV-Segmenten	68
Abbildung 39	Hindernisse zur häufigeren ÖPNV-Nutzung nach ÖPNV-Segmenten	68
Abbildung 40	Erreichbarkeit verschiedener Ziele mit dem ÖPNV nach ÖPNV-Segmenten	69

Abbildung 41	Nutzungshäufigkeit verschiedener Mobilitätsoptionen	75
Abbildung 42	Durchschnittliche Dauer und Länge der Arbeits- und Dienstwege sowie das Verkehrsaufkommen von Arbeitswegen im Tagesverlauf	78
Abbildung 43	Homeoffice-Nutzung und deren Umfang	79
Abbildung 44	Modal Split von Personen ab 65 Jahren	95
Abbildung 45	Wege Zwecke von Fußwegen im Vergleich	97
Abbildung 46	Durchschnittliche Dauer und Länge der Fußwege sowie das Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf	98
Abbildung 47	Übliche Häufigkeit von Fußwegen nach Personengruppen	99
Abbildung 48	Mobilitätskennwerte in der Stadt Bonn im Zeitvergleich	105
Abbildung 49	Mindestens wöchentliche Verkehrsmittelnutzung in der Stadt Bonn im Zeitvergleich	106

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

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Pkw-Führerschein-Besitz und -Erwerbsalter	53
Tabelle 2	Kennwerte am Stichtag genutzter Pkw	56
Tabelle 3	Fahrradausstattung nach soziodemografischen Merkmalen	60
Tabelle 4	Carsharing-Mitgliedschaft nach soziodemografischen Merkmalen	74
Tabelle 5	Mobilitätskennwerte von Personen nach ökonomischem Haushaltsstatus und bei Mobilitätseinschränkung	84
Tabelle 6	Übliche Aktivitäten im Wochenverlauf von Personen nach ökonomischem Haushaltsstatus und bei Mobilitätseinschränkung	85
Tabelle 7	Mobilitätsbezogene Gründe für Aktivitätsverzicht von Personen nach ökonomischem Haushaltsstatus und bei Mobilitätseinschränkung	86
Tabelle 8	Tagesstrecke und Emissionen pro Tag von Personen	90
Tabelle 9	Mobilitätskennwerte für Wege, Unterwegszeit und Tagesstrecke von Personen ab 65 Jahren	94
Tabelle 10	Freizeitwegezwecke	101
Tabelle 11	Wegelänge und Wegedauer nach Freizeitwegezwecken – Mittelwert und Median im Vergleich	102

Vorbemerkung

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) hat das infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH die Studie „Mobilität in Deutschland – MiD 2023“ 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“ in den Jahren 2002, 2008 und 2017 aufgebaut werden, die infas ebenfalls umgesetzt hat.

Neben dem BMV haben sich verschiedene regionale Partner (z. B. Bundesländer, Verkehrsverbünde, Städte) mit eigenen Stichproben an der MiD 2023 beteiligt, um zuverlässige Daten zur Alltagsmobilität der Einwohnerinnen und Einwohner ihrer Region zu erhalten. Im Rhein-Sieg-Kreis haben im Rahmen der Studie 2.693 Personen aus 1.347 Haushalten Informationen zu ihrem Mobilitätsverhalten gegeben. Aus der Bundesstadt Bonn haben 3.983 Personen aus 2.150 Haushalten teilgenommen. Für das gesamte Gebiet Bonn/Rhein-Sieg sind es somit 6.676 Personen aus 3.497 Haushalten, die Angaben zu 17.718 Wegen beigetragen haben. Die Befragung erfolgte zwischen April 2023 und Juli 2024.

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

- Beschreibung der Datengrundlage
- Darstellung der MiD-Ergebnisse für Bonn/Rhein-Sieg zu Mobilitätsvoraussetzungen, zentralen Mobilitätskennwerten, der alltäglichen Verkehrsmittelwahl und der Bewertung der Verkehrssituation
- Vertiefung ausgewählter Mobilitätsthemen (Automobilität; Radverkehr; Öffentlicher Personennahverkehr; Sharing von Autos, Fahrrädern und E-Scootern; Homeoffice und beruflich bedingter Verkehr; Mobilität und Teilhabe; Emissionsbilanz der Alltagsmobilität)
- Unter der Lupe: Mobilität im Seniorenalter; Zufußgehen; Freizeitverkehr

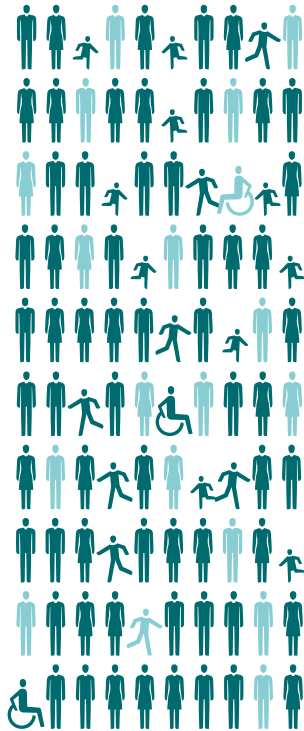
Die regionalen Ergebnisse für Bonn/Rhein-Sieg werden mit bestimmten Bezugswerten (z. B. Deutschland) verglichen. Dazu gehören auch auf Bonn/Rhein-Sieg zugeschnittene Vergleiche. Die regionalen Ergebnisse für das Jahr 2023 werden stellenweise mit den Resultaten der MiD aus dem Jahr 2017 abgeglichen.

Da der vorliegende Regionalbericht nur eine Auswahl an Darstellungen berücksichtigen kann, werden die Befragungsergebnisse für Bonn/Rhein-Sieg zusätzlich in einem eigenen Tabellenband ausführlich dokumentiert. Dieser enthält eine Grundausswertung aller Merkmale sowohl für Bonn/Rhein-Sieg insgesamt als auch für einzelne Analysegruppen. Des Weiteren stehen auf den Internetseiten der Studie ein bundesweiter Ergebnisbericht, ein Methodenbericht, ein Handbuch zur Datennutzung sowie ergänzende Projektinformationen zur Verfügung, auch für die MiD-Vorgängerstudien: www.mobilitaet-in-deutschland.de

Das MiD-Team

Mobilität in Bonn/Rhein-Sieg

An einem durchschnittlichen Tag ...



... sind **81%** der Bevölkerung unterwegs.

Dabei macht jede Person **2,8** Wege,
mit insgesamt rund **34** Kilometern in etwa **80** Minuten.

Diese Wege sind zu ...



47% im Auto



26% mit Fahrrad, Bus oder Bahn



27% zu Fuß



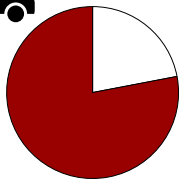
32% Arbeits-, Dienst- und Ausbildungswege



33% Freizeitwege

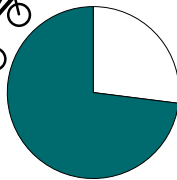
Verfügbare Verkehrsmittel der Haushalte und Personen

78% Auto

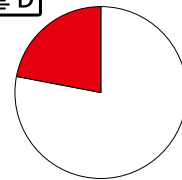


Haushalte

73% Fahrrad, E-Bike/Pedelec
oder beides



22% Deutschlandticket



Personen

(Fast) täglich nutzen ...



... **40%** das Auto



... **40%** zu Fuß



... **18%** das Fahrrad



... **14%** den ÖPNV

Schulnoten für die Verkehrssituation

2,4



2,1



2,8



2,9



Ergebnistelegamm

Wie mobil sind die Einwohnerinnen und Einwohner in Bonn/Rhein-Sieg?

Ein Anteil von 81 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner ist an einem normalen Tag für mindestens einen kurzen Weg außer Haus unterwegs. Im Durchschnitt absolvieren sie täglich 2,8 Wege mit insgesamt 34 Kilometern in 80 Minuten.

Welche Verkehrsmittel nutzen sie auf ihren Wegen?

An einem durchschnittlichen Tag wird die Mehrheit der Wege als fahrende oder mitfahrende Person im motorisierten Individualverkehr (MIV), also in der Regel mit dem Auto, zurückgelegt (47 Prozent), gefolgt von Wegen zu Fuß (27 Prozent). Wege mit dem Fahrrad und Wege im öffentlichen Verkehr (ÖV) machen jeweils 13 Prozent aus.

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

Werden anstelle der Wege die Personenkilometer als Basis herangezogen, verändert sich das Verhältnis der Verkehrsmittel deutlich. Die Anteile an den Kilometern verteilen sich nun auf MIV-Fahrt und -Mitfahrt (68 Prozent), den ÖV (24 Prozent) und das Zufußgehen sowie das Fahrradfahren mit jeweils 4 Prozent.

Aus welchen Anlässen werden Wege zurückgelegt?

Anteilig die meisten Wege werden für Freizeitanlässe zurückgelegt (33 Prozent). Danach folgen berufliche und dienstliche Zwecke (25 Prozent) und Einkaufswegen (16 Prozent).

Wie ist die Bevölkerung mit Pkw, Fahrrädern und Fahrkarten für den ÖPNV ausgestattet?

Insgesamt 78 Prozent der Haushalte in Bonn/Rhein-Sieg besitzen mindestens ein eigenes Auto. Ein eigenes, funktionstüchtiges Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec oder sogar beides steht 73 Prozent der Personen ab 14 Jahren zur Verfügung. Insgesamt 38 Prozent der Bevölkerung ab 14 Jahren erwerben Einzel-fahrkarten für Busse und Bahnen in der Region nach Bedarf und 22 Prozent greifen auf das Deutschlandticket zurück.

Wie sieht das tägliche Nutzungsverhalten aus?

Insgesamt 40 Prozent der Personen ab 14 Jahren nutzen (fast) täglich das Auto. Der entsprechende Anteil für das Fahrrad liegt bei 18 Prozent und für den öffentlichen Personennahverkehr bei 14 Prozent. Insgesamt 40 Prozent legen (fast) täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurück.

Wie wird die Verkehrssituation vor Ort wahrgenommen?

Mit einer Durchschnittsnote von 2,1 schneidet die Bewertung der allgemeinen Verkehrssituation für das Zufußgehen am besten ab. Am schlechtesten wird die Verkehrssituation vor Ort für den ÖPNV wahrgenommen – die Gesamtnote beträgt hier 2,9. Nur knapp davor liegt die Note für das Fahrradfahren (2,8). Die Zufriedenheit für Auto erreicht eine Note von 2,4.

Automobilität

Wird ein privates Auto am Stichtag genutzt, werden durchschnittlich 2,9 Fahrten damit unternommen. Die mittlere zurückgelegte Gesamtstrecke erreicht 53 Kilometer bei einer Gesamtfahrzeit von 83 Minuten. Rein elektrisch betriebene Pkw machen einen Anteil von 4 Prozent des Gesamtbestands aus (Diesel: 26 Prozent, Benzin: 65 Prozent). Anteilig am häufigsten wird das eigene Fahrzeug auf dem Privatgrundstück abgestellt (70 Prozent).

Radverkehr

Drei von vier Haushalten verfügen über mindestens ein funktionstüchtiges Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelecs (77 Prozent). Im Durchschnitt besitzen diese Haushalte 2,0 Zweiräder. Die meisten Fahrradwege am Stichtag finden zum Zweck der Freizeit statt (30 Prozent). Die Fahrradwege ohne Elektromotor sind durchschnittlich 4 Kilometer lang und dauern 22 Minuten. Hat das Fahrrad einen Elektromotor, beträgt die mittlere Strecke ebenfalls 4 Kilometer und die Gesamtfahrzeit 24 Minuten.

Öffentlicher Personennahverkehr

Von den Befragten ab 14 Jahren geben 39 Prozent an, im Alltag (sehr) gerne mit Bus und Bahn unterwegs zu sein. Während 17 Prozent bei (fast) jeder Fahrt erwägen, mit Bus oder Bahn zu fahren, spielt dieses Angebot für 25 Prozent im Alltag keine Rolle. In Bonn/Rhein-Sieg macht die Stammkundschaft einen Anteil von 30 Prozent aus, 42 Prozent gelten als Gelegenheitskundschaft und 28 als Nicht-Kundschaft.

Sharing von Autos, Fahrrädern und E-Scootern

Es besitzen 10 Prozent der Haushalte eine Carsharing-Mitgliedschaft. Carsharing-Haushalte besitzen in 56 Prozent der Fälle weiterhin ein eigenes Auto. Von den Carsharing-Mitgliedern ab 17 Jahren nutzen 16 Prozent das Angebot mindestens monatlich. Miet- und Leihfahrräder werden von den Befragten ab 14 Jahren in 4 Prozent der Fälle mindestens monatlich genutzt, bei E-Scootern liegt die Quote bei 3 Prozent.

Homeoffice und beruflich bedingter Verkehr

54 Prozent der Erwerbstätigen nutzen zumindest gelegentlich Homeoffice, im Schnitt 2,7 Tage die Woche. An einem durchschnittlichen Tag arbeiten 54 Prozent der Erwerbstätigen. Insgesamt 22 Prozent der Erwerbstätigen geben für diesen Tag das Homeoffice und 66 Prozent die Arbeitsstätte als ihren Arbeitsort an. 23 Prozent der am Stichtag mobilen Erwerbstätigen legen regelmäßige berufliche Wege zurück, wobei es sich vor allem um Wege für Besuche, Besichtigungen oder Besprechungen handelt (24 Prozent).

Mobilität und Teilhabe

Laut Selbstangaben der ab 18-Jährigen gehören 86 Prozent zur Gruppe derjenigen ohne gesundheitliche Einschränkungen und 14 Prozent haben solche Einschränkungen. Von denjenigen mit gesundheitlichen Einschränkungen sind 68 Prozent an einem durchschnittlichen Tag außer Haus unterwegs (ohne: 86 Prozent). Auch finanzielle Aspekte beeinflussen die Alltagsmobilität: Die Mobilitätsquote von Personen aus (sehr) niedrigen Statusgruppen liegt bei 75 Prozent, die derjenigen aus (sehr) hohen Statusgruppen bei 84 Prozent.

Emissionsbilanz der Alltagsmobilität

Die Wohnbevölkerung aus Bonn/Rhein-Sieg verursacht im Alltagsverkehr im Mittel 4,1 Kilogramm CO₂ pro Person und Tag bei einer durchschnittlichen Tagesstrecke von 34 Kilometern. Auf Wegeebe liegen Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln bei 1,4 Kilogramm CO₂, die MIV-Mitfahrt bei 2,0 Kilogramm CO₂ und die MIV-Fahrt sogar bei 3,0 Kilogramm CO₂ pro Weg.

1. Datengrundlage – Konzept der MiD 2023

Die Auswertungen im vorliegenden Bericht beruhen auf der Erhebung „Mobilität in Deutschland – MiD 2023“. Die MiD wird als Leitstudie zum Alltagsverkehr in Deutschland vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) beauftragt. Sie wurde im Jahr 2023, nach 2002, 2008 und 2017, zum vierten 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 BMV 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 über 60 Partner an der MiD 2023 beteiligt. Neben Bundesländern und Verkehrsverbünden gehören auch Städte und Landkreise dazu.

Im Folgenden werden die Stichprobe, das Erhebungsdesign und die Befragungsinhalte auf Bundesebene erläutert.

Stichprobenverfahren

Wie bereits in den MiD-Befragungen 2002, 2008 und 2017 umfasst die Grundgesamtheit der aktuellen MiD die Wohnbevölkerung in Deutschland ab dem Alter von 0 Jahren. Die MiD 2023 stützt sich auf eine bundesweite Basisstichprobe mit 40.000 Haushalten aus dem Auftrag des BMV. Zusätzlich wurden Regionalstichproben mit einem Gesamtumfang von 106.650 Haushalten von regionalen Auftraggebern finanziert (im späteren Feldverlauf wurde tatsächlich eine größere Anzahl realisiert). Die Stichprobenziehung folgte einem sogenannten Triple-Frame-Ansatz. Als Auswahlrahmen (Frames) dienten die drei Grundlagen Melderegister, Festnetz- sowie Mobilfunktelefonnummern. Der Anteil der Telefonstichprobe (Festnetz und Mobil) an der Basisstichprobe umfasste für die 2023er Erhebung 8.000 Haushalte, der Anteil der Einwohnermeldestichprobe dagegen 32.000 Haushalte. Die Telefonstichprobe sollte sicherstellen, auch Personen bzw. Haushalte erreichen zu können, die ausschließlich telefonisch kommunizieren. Alle Regionalstichproben wurden über das Melderegister gezogen.

Insgesamt ergab sich eine realisierte Gesamtstichprobe von 218.101 Haushalten. Davon entfielen 39.847 Haushalte auf die bundesweite Basisstichprobe und 178.254 Haushalte auf die Regionalstichproben. Befragt wurden insgesamt 420.979 Personen, die über 1.087.393 Wege an ihren jeweiligen Stichtagen berichteten.

Erhebungsdesign

Die Datenerhebung erstreckte sich von April 2023 bis Juli 2024. Die Haushalte wurden nahezu gleich verteilt über alle Tage innerhalb des Erhebungszeitraums befragt. Für die Erhebung in den teilnehmenden Haushalten waren zwei aufeinander folgende Phasen notwendig:

- In der ersten Phase wurde eine Haushaltsbefragung durchgeführt, bei der die Haushaltszusammensetzung, die vorhandenen Verkehrsmittel und einige weitere Merkmale erhoben wurden (Haushaltsrekrutierung).
- In der zweiten Phase wurden alle Haushaltsmitglieder einzeln zu persönlichen Merkmalen, zur Alltagsmobilität und zu ihren Wegen an einem vorgegebenen Stichtag befragt (Personen-Wege-Interview).

Bei der Erhebung kamen drei Methoden zum Einsatz:

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

Die Haushalte konnten frei zwischen diesen drei Methoden wählen. 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*.

Alle Haushalte aus der Einwohnermeldestichprobe wurden zunächst postalisch kontaktiert. Die gesendeten Unterlagen zur ersten Kontaktaufnahme bestanden aus einem Anschreiben mit personalisierten Zugangsdaten zum Online-Fragebogen sowie einer Telefonnummer zur Anmeldung zur telefonischen Teilnahme, einem Flyer mit Informationen

zum Studienhintergrund und -ablauf, einem Informationsblatt zum Datenschutz, einer Übersicht der Auftraggeber der Studie sowie dem schriftlichen Haushaltsfragebogens mitsamt Umschlag zur für die Befragten kostenfreien Rücksendung an infas.

Die Kontaktaufnahme mit Haushalten aus der Telefonstichprobe erfolgte notwendigerweise über Kaltanrufe. Erreichte Kontaktpersonen wurden über Studienziel, -inhalt und -auftraggeber sowie -verlauf und Datenschutz informiert. Zudem wurde ihnen die Online- oder schriftliche Teilnahmemöglichkeit für das Haushaltsinterview angeboten.

Der Online-Haushaltsfragebogen war weitgehend identisch mit dem telefonischen Fragebogen sowie der schriftlichen Variante. Das Haushaltsinterview erfüllte neben der Erhebung von soziodemografischen Angaben und der Verkehrsmittelausstattung die Aufgabe der Haushaltsrekrutierung für das spätere Personen-Wege-Interview für möglichst alle Haushaltsmitglieder.

Am Ende des Haushaltsfragebogens (sei es in der schriftlichen Version, der Online-Version oder der telefonischen Version) konnten die Haushalte den Befragungsmodus für die Befragung auf Personen-

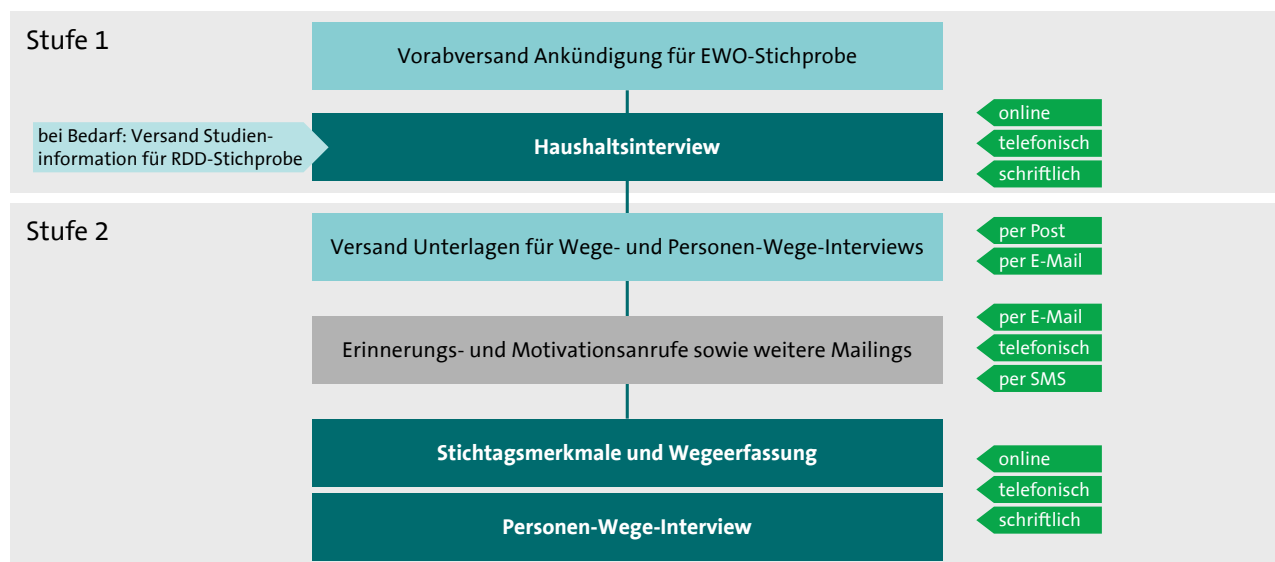
ebene auswählen. Dazu wurden – falls nicht bereits über die Stichprobeninformationen vorhanden – die notwendigen Kontaktinformationen sowie die Adressen erfasst.

Für die anschließende Personen-Wege-Phase standen alle Haushalte zur Verfügung, für die Kontaktinformationen vorhanden waren und die ihre Einwilligung zur weiteren Teilnahme an der Studie gegeben hatten. Für diese Haushalte wurden Wegeblätter zur persönlichen Notiz der Wege per Briefpost oder per E-Mail zugeschickt. Alle Haushalte, die sich für eine Online-Fortsetzung entschieden hatten, erhielten auch diese Unterlage per E-Mail.

Das eigentliche Personen-Wege-Interview fand für alle Personen im Haushalt möglichst unmittelbar nach dem Stichtag entweder online, schriftlich oder telefonisch statt. Im Fall einer telefonischen oder einer Online-Teilnahme fand das Interview in einem maximalen Abstand von zwei Wochen statt. In der schriftlichen Variante musste dies den Befragten überlassen bleiben, und es wurden auch später eingehende ausgefüllte schriftliche Fragebögen akzeptiert. Soweit möglich, sollte wie bereits in den vorangegangenen MiD-Erhebungen bis auf Kinder unter 10 Jahren jede Person selbst befragt werden. Andere

Abbildung 1

Vereinfachtes Ablaufdiagramm der Mobilität in Deutschland 2023



Haushaltsmitglieder konnten auch stellvertretend Interviews geben.

Haushalte, für die mindestens ein vollständiges Personen-Wege-Interview vorlag, sind in die Auswertung eingeflossen.

Befragungsinhalte

Abbildung 2 gibt einen Überblick über die verschiedenen Merkmalsebenen und Inhalte der Haushalts- und Personeninterviews in der MiD 2023. Bei der Fragebogenentwicklung stand die Vergleichbarkeit der MiD 2023 mit den vorherigen MiD-Erhebungen im Vordergrund, sodass der Kernfragebogen und viele Fragen aus den Zusatzmodulen größtenteils unverändert blieben. Allerdings wurden auch Fragen zu den neuen Themen Homeoffice, Langstreckenmobilität, Mobilitätsteilhabe sowie eine ausführliche Etappen-erfassung im Rahmen der Wegeerhebung entwickelt.

Um einer hohen Belastung der Befragten durch einen zu umfangreichen Fragenkatalog entgegenzuwirken, wurden Modulpakete gebildet. Die Module M1, M2, M10 und M11 waren Teil zweier Modulpakete, alle anderen Module waren jeweils nur einmal pro Modulpaket vertreten. Jedem Haushalt wurde ein Modulpa-

ket zufällig mit einer Wahrscheinlichkeit von 25 Prozent zugewiesen, sodass die Module M1, M2, M10 und M11 bei der Hälfte aller Haushalte abgefragt wurden und die weiteren bei einem Viertel der Haushalte.

Das Kernstück des Personeninterviews bildet die Erfassung der Wege am Stichtag. Dabei wurden 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. Lieferungen, Busfahren, Postzustellung), 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.

Abbildung 2

Übersicht der Fragebogeninhalte der Mobilität in Deutschland 2023

HAUSHALTE		PERSONEN		
– Haushaltstyp und -größe – Miete oder Eigentum – Alter und Geschlecht der Personen – Haushaltseinkommen – Verkehrsmittelausstattung – Anzahl Pkw-Führerscheine – Carsharing-Mitgliedschaft	Autos	– Alter und Geschlecht – Erwerbstätigkeit – Führerscheinbesitz – Neben- und Zweitwohnsitz – Ticketnutzung im ÖPNV – Verkehrsmittelverfügbarkeit – Carsharing-Mitgliedschaft – übliche Verkehrsmittelnutzung – Mobilitätseinschränkungen – soziodemografische Merkmale	M1: zusätzliche persönliche Mobilitätsmerkmale	Stichtag
	– Hersteller und Modell – Antriebsart – Baujahr – Jahresfahrleistung		M2: Nahmobilität und Radverkehr	– Mobilitätsverhalten – Merkmale Stichtag – Pkw-Verfügbarkeit – Wetter
	M5: Fahrzeugbesitz und Fahrzeugmerkmale		M3: Infrastruktur und digitale Versorgung	Wege
			M4: Zufriedenheit und Einstellungen	– Start- und Ankunftszeit – Zweck – genutzte Verkehrsmittel – Begleitung – Start- und Zielort – Entfernung – regelmäßige berufliche Wege
			M6: Übernachtungsreisen	
			M7: Homeoffice bzw. berufsbedingte Mobilität	
			M9: Tagesreisen	
			M10: Mobilitätsteilhabe	
			M11: ÖPNV	M8: Etappen

Basisfragen an alle
 Fragen-Module (M1-M11) an Auswahl von Befragten

2. Bonn/Rhein-Sieg – Gebiet und dessen Einwohnerinnen und Einwohner

Die Bundesstadt Bonn zählte im Jahr 2023 insgesamt 321.680 Einwohnerinnen und Einwohner, der Rhein-Sieg-Kreis 605.283 Einwohnerinnen und Einwohner (Bevölkerungszahlen auf Basis der Fortschreibung des Zensus 2022 zum 31.12.2023). Die Stadt Bonn ist in vier Stadtbezirke unterteilt. Der Rhein-Sieg-Kreis setzt sich aus 19 Städten und Gemeinden zusammen. Im Süden des Landes Nordrhein-Westfalen gelegen, gehören sowohl der Rhein-Sieg-Kreis als auch die Stadt Bonn zur Region Köln/Bonn und zur Metropolregion Rheinland.

Ergebnisse für Bonn/Rhein-Sieg im Vergleich

Die MiD fokussiert sich auf drei Betrachtungsebenen: Haushalte, Personen und Wege. Diese Ebenen geben die für eine Ergebnisdarstellung herangezogene Grundgesamtheit an. Manche Kennwerte lassen sich auf mehreren Ebenen betrachten (z.B. Fahrradbesitz in den Haushalten bzw. der Personen). Ausgewählte Analysen betrachten außerdem die Ebene "Auto".

Im Rahmen der MiD-Regionalberichterstattung kommen verschiedene regionale Differenzierungen zum Einsatz. Die Stadt Bonn und der Rhein-Sieg-Kreis werden überwiegend als ein Gesamtgebiet (im Folgen-

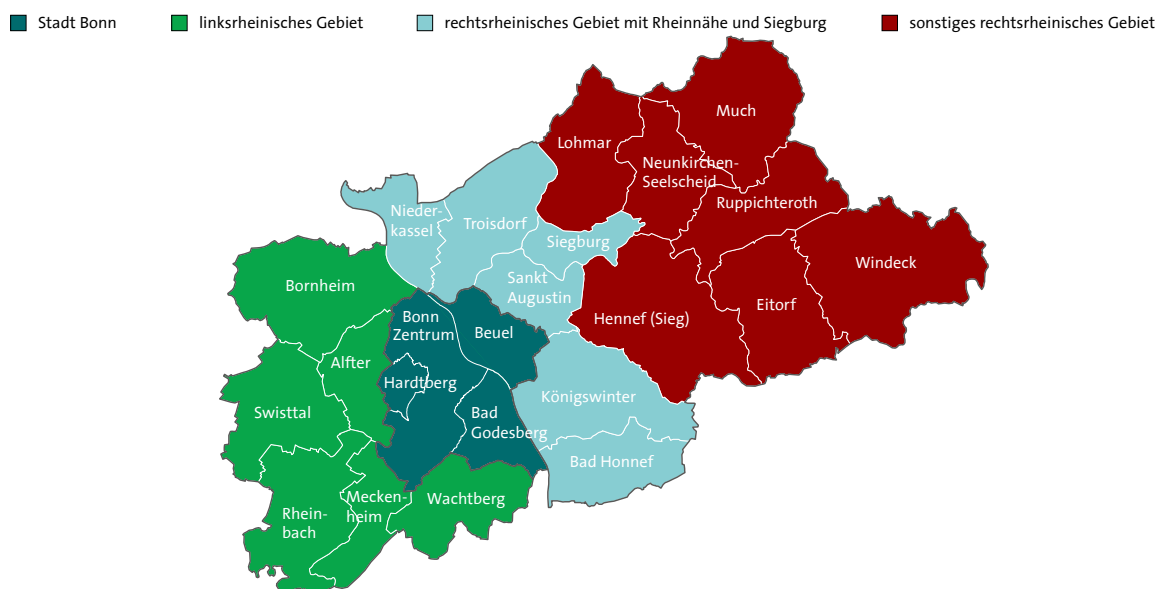
den: Bonn/Rhein-Sieg) betrachtet, stellenweise aber auch als separate Regionen behandelt. Zudem erfolgen vereinzelt räumliche Unterteilungen der Stadt Bonn in deren Bezirke oder des Rhein-Sieg-Kreises in das links-, rechts- oder das sonstige rechtsrheinische Gebiet (siehe *Abbildung 3*). Die Auswahl der regionalen Differenzierung für eine Darstellung wird insbesondere durch die vorhandenen Fallzahlen bestimmt. An ausgewählten Stellen erfolgt ein Zeitvergleich mit den regionalen Ergebnissen aus dem MiD-Erhebungsjahr 2017. Zur allgemeinen Einordnung werden die regionalen Ergebnisse stellenweise mit denen für Deutschland und das Bundesland Nordrhein-Westfalen verglichen.

Für ausgewählte Auswertungen werden die befragten Haushalte und Personen aus Bonn/Rhein-Sieg zusätzlich folgendermaßen differenziert:

- Geschlecht
- Alter
- Haupttätigkeit
- Haushaltstyp
- ökonomischer Status

Abbildung 3

Räumliche Unterteilung



Derartige soziodemografische Differenzierungen fokussieren sich aufgrund der Fallzahlen auf das Gesamtgebiet Bonn/Rhein-Sieg, ohne dabei getrennt auf die Stadt oder den Kreis einzugehen.

Die befragten Haushalte können in ökonomische Statusgruppen unterteilt werden. Zu diesem Zweck wurde – in Anlehnung an das Berechnungsverfahren eines Äquivalenzeinkommens der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) – das verfügbare Haushaltseinkommen auf die Personenzahl sowie die Zusammensetzung des Haushalts bezogen. Darauf basierend wurden fünf ökonomische Statusgruppen von sehr hoch, hoch über mittel und niedrig bis sehr niedrig gebildet. Diese werden für einzelne Analysen und Abbildungen dreistufig zusammengefasst.

Ökonomischer Status der Haushalte

Bundesweit gehört insgesamt knapp die Hälfte der befragten Haushalte der hohen oder sehr hohen Statusgruppe an. Die andere Hälfte der Haushalte verteilt sich auf solche mit mittlerem (30 Prozent) und (sehr) niedrigem Status (21 Prozent). Im Vergleich mit der Bundesrepublik gehören anteilig mehr Haushalte in Bonn/Rhein-Sieg der (sehr) hohen Statusgruppen an.

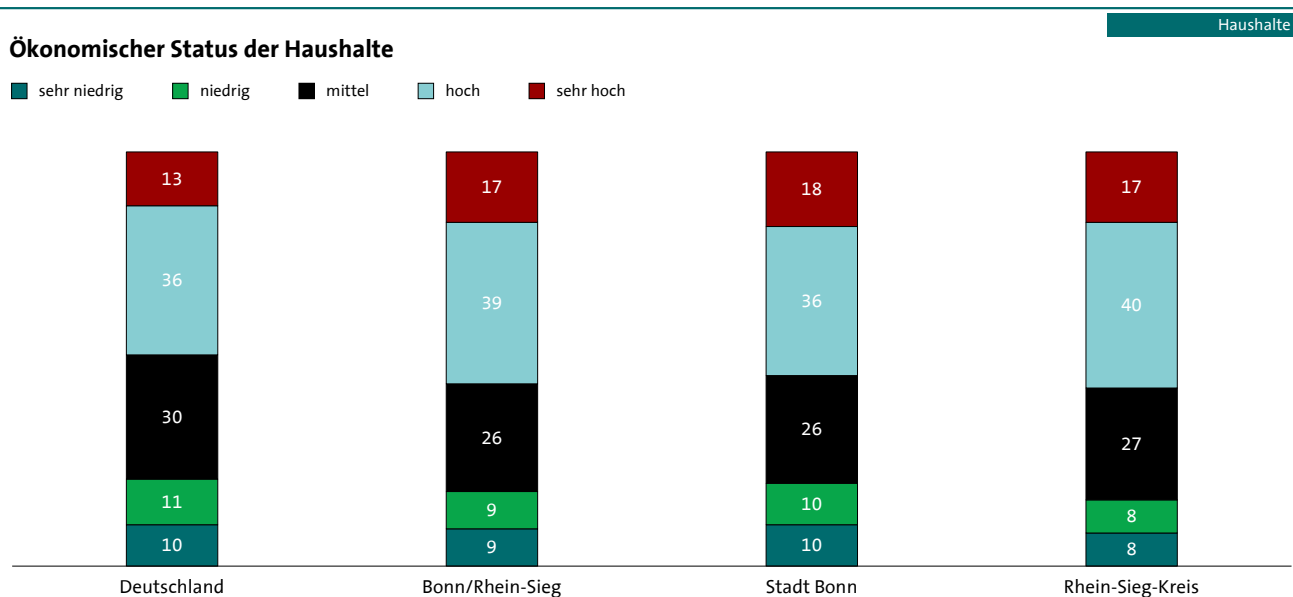
In Bonn sind die unteren Statusgruppen dabei etwas häufiger vertreten als im Rhein-Sieg-Kreis (siehe [Abbildung 4](#)).

Haushaltstypen in der Region

Das Gesamtgebiet Bonn/Rhein-Sieg ähnelt der bundesweiten Verteilung hinsichtlich der dort vorzufinden Haushaltstypen. Es zeigen sich Unterschiede von maximal 2 Prozentpunkten. In jeweils etwas mehr als zwei von fünf Fällen handelt es sich um einen Einpersonenhaushalt. Deutlicher fallen die Unterschiede im direkten Vergleich von Stadt und Kreis aus: Rund die Hälfte der Haushalte Bonns sind Einpersonenhaushalte, wohingegen im Rhein-Sieg-Kreis Zweipersonenhaushalte sowie Haushalte mit Kindern stärker vertreten sind (siehe [Abbildung 5](#)).

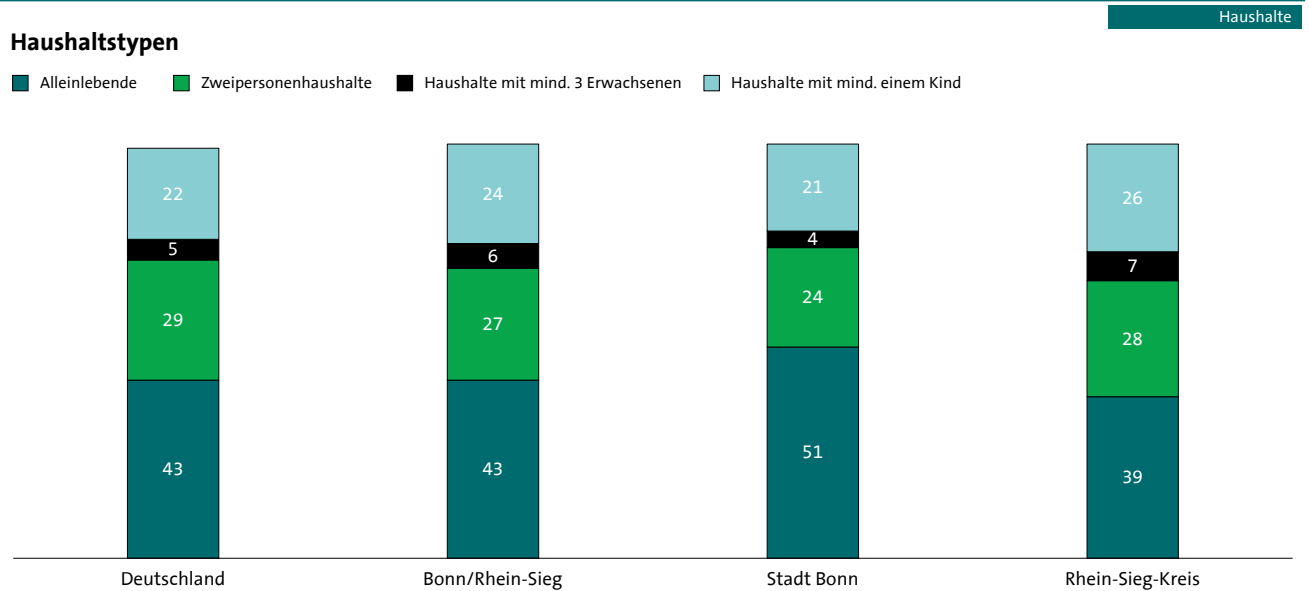
Auf Bonn/Rhein-Sieg bezogen zeigt sich, dass rund zwei Drittel der Haushalte der (sehr) niedrigen Statusgruppe aus einer Person bestehen (68 Prozent). In der mittleren bzw. insbesondere in der (sehr) hohen Statusgruppe ist der entsprechende Anteil deutlich kleiner (55 bzw. 30 Prozent). Fast jeder vierte Haushalt der mittleren (24 Prozent) und nahezu jeder dritte Haushalt der (sehr) hohen Statusgruppe (31 Prozent) besteht dagegen aus zwei Personen. Ein Kind

Abbildung 4



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

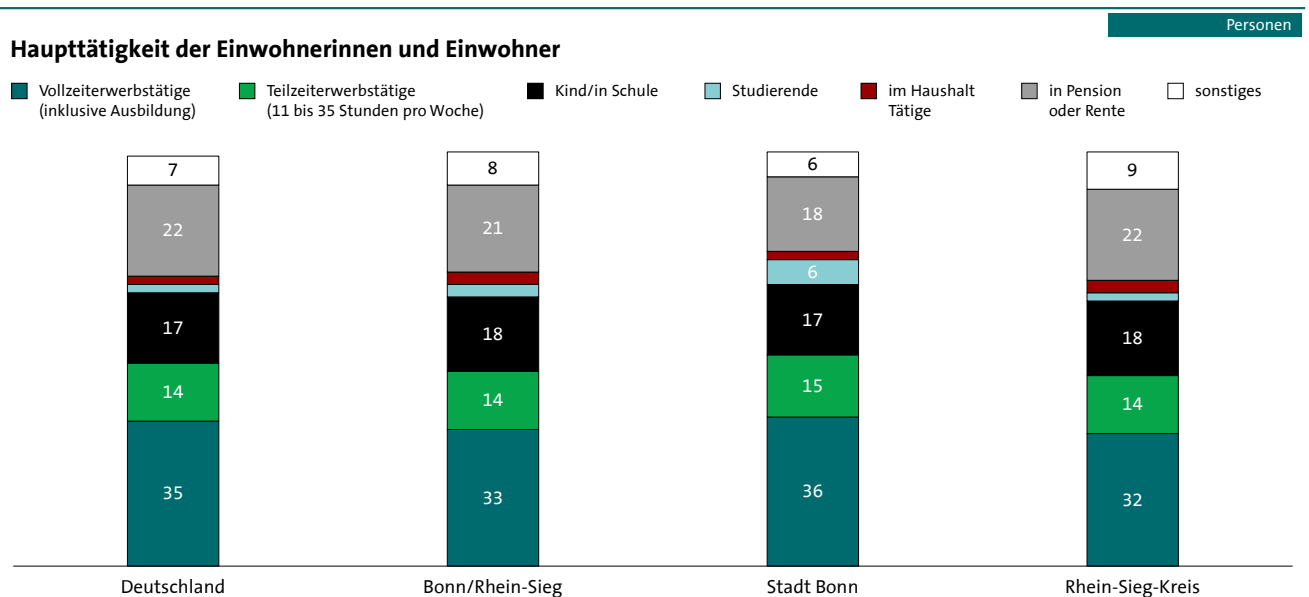
Abbildung 5



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Bonn/Rhein-Sieg | Quelle: MiD 2023

Abbildung 6



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Bonn/Rhein-Sieg | Quelle: MiD 2023

oder mehrere Kinder wohnen eher in Haushalten der (sehr) hohen Statusgruppe (30 Prozent). Haushalte bestehend aus mindestens drei Erwachsenen sind in allen Statusgruppen selten vertreten (zwischen 2 und 8 Prozent; ohne Abbildung).

Haupttätigkeit der Einwohnerinnen und Einwohner

Fast jede zweite Person in Bonn/Rhein-Sieg ist erwerbstätig. In Bonn fällt der Anteil der Erwerbstätigen etwas größer aus als im Rhein-Sieg-Kreis, wo sich wiederum anteilig mehr Personen im Ruhestand oder in Pension befinden oder einer sonstigen Erwerbstätigkeit nachgehen (z. B. geringfügige Erwerbstätigkeit). Als Universitätsstadt sticht Bonn im bundesweiten Vergleich insbesondere mit dem Anteil der studierenden Personen hervor (siehe [Abbildung 6](#)).

In Bonn/Rhein-Sieg gehen anteilig deutlich mehr Männer einer Vollzeittätigkeit nach als Frauen (45 vs. 22 Prozent). Jede fünfte Frau ist in Teilzeit erwerbstätig (21 Prozent), bei den Männern ist es weniger als jeder Zehnte (7 Prozent). Mit Blick auf die erwerbstätigen Altersgruppen von 18-29, 30-49 und 50-64 Jahre zeigt sich, dass mehr als jede zweite Person der mittleren (58 Prozent) sowie der oberen Altersgruppe (54 Prozent) in Vollzeit erwerbstätig ist. Bei den jüngeren Personen macht der Anteil 44 Prozent aus. Im Vergleich der Altersgruppen ist die Teilzeiterwerbstätigkeit am ehesten bei den Personen der mittleren Gruppe zu finden (28 Prozent), seltener bei den älteren (21 Prozent) oder den jüngeren Personen (11 Prozent; ohne Abbildung).

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

Mobilität gilt als wesentliches Element der 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 vor Ort vorhandene Verkehrsinfrastruktur, die jeweilige Mobilitätsausstattung sowie die persönliche Lebenssituation.

Die Ausstattung mit Pkw wird auf der Haushaltsebene betrachtet. Sowohl für den Besitz verschiedener Fahrradtypen als auch für die übliche Nutzung von ÖPNV-Fahrkarten werden die Personen in den Blick genommen. Für die Beschreibung der Mobilitätsausstattung (Auto, Fahrrad und/oder Carsharing-Mitgliedschaft) werden erneut die Haushalte herangezogen.

Pkw in den Haushalten

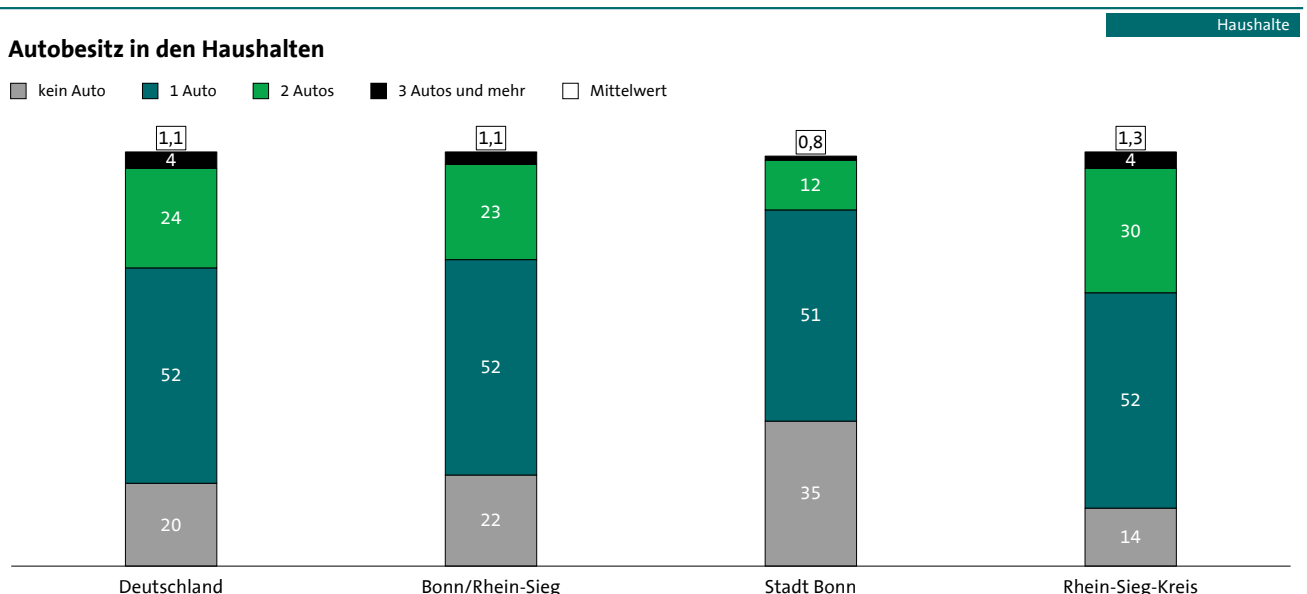
Mit einem Anteil von 80 Prozent verfügen vier von fünf Haushalten in Deutschland über mindestens ein eigenes Auto. In Bonn/Rhein-Sieg ist die Autobesitzquote mit 78 Prozent nur geringfügig kleiner und die mittlere Anzahl der Autos pro Haushalt ist identisch mit dem Bundeswert. In Bonn ist etwas mehr als jeder dritte Haushalt autofrei. Der Mehrfachbesitz kommt hier vergleichsweise selten vor. Anders im Rhein-Sieg-Kreis: Etwa jeder dritte Haushalt verfügt über mehr

als ein Auto und nur 14 Prozent der Haushalte verfügen über kein eigenes Fahrzeug (siehe Abbildung 7).

Die Haushalte der (sehr) niedrigen Statusgruppe in Bonn/Rhein-Sieg teilen sich nahezu hälftig auf: 49 Prozent besitzen kein Auto und 51 Prozent besitzen mindestens ein eigenes Fahrzeug (darunter 6 Prozent mit Mehrfachbesitz). In den Haushalten der mittleren Statusgruppe ist das Verhältnis anders: Zwei Drittel besitzen ein eigenes Auto (66 Prozent), weitere 10 Prozent bejahen den Mehrfachbesitz. In dieser Statusgruppe ist somit nahezu jeder vierte Haushalt autofrei (23 Prozent). Insgesamt 87 Prozent der Haushalte mit (sehr) hohem Status verfügen über mindestens ein Auto. Darunter befinden sich 40 Prozent, die den Mehrfachbesitz angeben. Mit 13 Prozent ist der Anteil autofreier Haushalte vergleichsweise gering (ohne Abbildung).

In allen Haushaltstypen in Bonn/Rhein-Sieg verfügt jeweils die Mehrheit über mindestens ein eigenes Auto und der Nicht-Besitz stellt eher die Ausnahme dar. Die Nicht-Besitzquote ist mit 38 Prozent bei den Einpersonenhaushalten zwar am größten und betrifft mehr als jeden dritten Haushalt, in den anderen Haushaltstypen liegt die Quote allerdings lediglich bei 9 oder 10 Prozent. Der Einfachbesitz ist mit 58 Prozent am häufigsten bei den Einpersonenhaushalten

Abbildung 7



Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

zu finden, der Mehrfachbesitz macht in dieser Gruppe einen Anteil von 4 Prozent aus. Anders bei den Haushalten mit mehr als einer Person: Von den Zweipersonenhaushalten berichtet mehr als jeder dritte Haushalt, mehr als ein Auto zu besitzen (36 Prozent), bei Haushalten mit Kind(ern) sind es bereits 47 Prozent. Noch deutlicher zeigt sich der Mehrfachbesitz mit 61 Prozent bei den Haushalten mit mindestens drei Erwachsenen – die in Bonn/Rhein-Sieg aber nur in geringer Anzahl vertreten sind (ohne Abbildung).

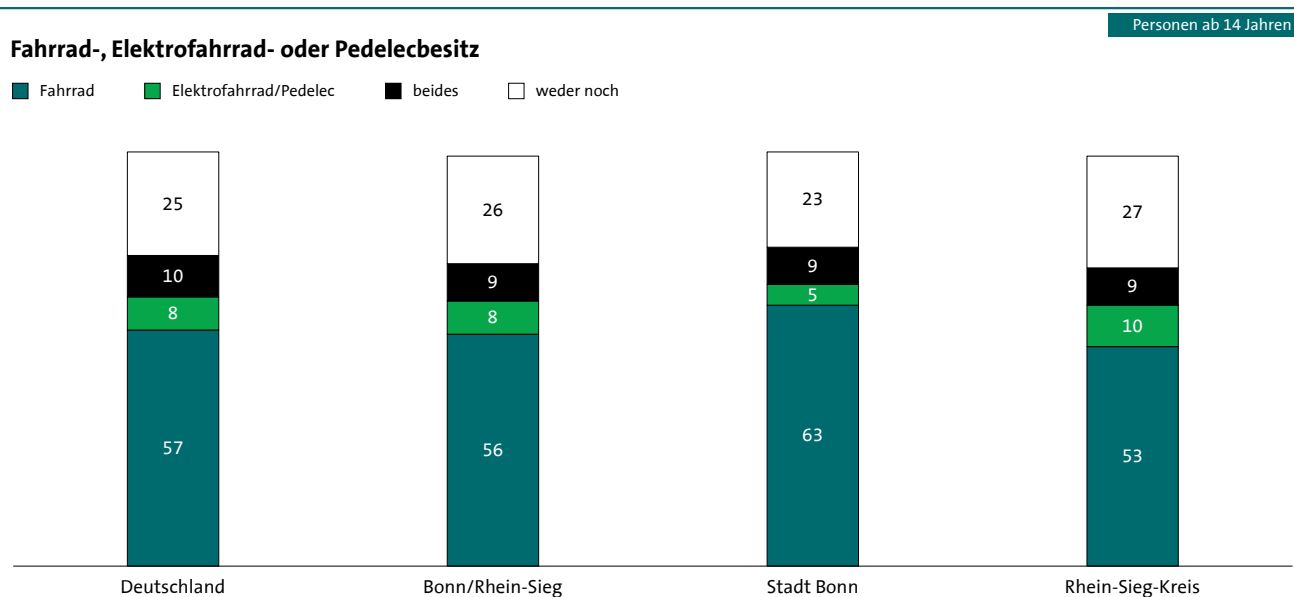
Persönliche Ausstattung mit Fahrrädern, Elektrofahrrädern und Pedelecs

In Deutschland besitzen 57 Prozent der Personen ab 14 Jahren mindestens ein eigenes, nach ihren Angaben funktionstüchtiges Fahrrad, 8 Prozent ein Elektrofahrrad oder Pedelec und weitere 10 Prozent sogar beides. Ein Viertel der befragten Personengruppe besitzt kein Zweirad. Die Verteilung der Besitzquoten für die verschiedenen Fahrradtypen sowie den Doppelbesitz ist in Bonn/Rhein-Sieg nahezu identisch. In Bonn besitzen anteilig mehr Menschen ein normales Fahrrad als im Rhein-Sieg-Kreis: Der Unterschied beträgt 10 Prozentpunkte. Im Rhein-Sieg-Kreis ist dagegen die Besitzquote für Elektrofahrräder und

Pedelecs doppelt so groß. In allen Vergleichsregionen besitzt jeweils etwa jede vierte Person ab 14 Jahren keinerlei Zweirad (siehe Abbildung 8).

Fast jede zweite Person ab 14 Jahren aus Bonn/Rhein-Sieg, die in einem Haushalt der (sehr) niedrigen Statusgruppe wohnt, besitzt ein normales Fahrrad (48 Prozent), weitere 43 Besitz geben den Nicht-Besitz an. Über ein elektrobetriebenes Zweirad verfügen 7 Prozent der Befragten. In den beiden anderen Statusgruppen dominiert jeweils mehrheitlich der normale Fahrradbesitz. Die Nicht-Besitzquoten sind dementsprechend kleiner als in der (sehr) niedrigen Statusgruppe und treffen auf jede vierte bis jede fünfte Person zu. Mit Anteilen jeweils um die 20 Prozent steht sowohl in der mittleren als auch in der (sehr) hohen Statusgruppe etwa jeder fünften Person ein Elektrofahrrad/Pedelec zur Verfügung. Der Besitz eines Fahrrads mit Elektromotor – sei es als Einzelbesitz oder zusätzlich zum normalen Fahrrad – scheint demnach von den finanziellen Möglichkeiten des Haushalts, in dem eine Person Mitglied ist, zu sein (ohne Abbildung).

Abbildung 8



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

Genutzte ÖPNV-Fahrkarten

Neben dem Auto- und dem Fahrradbesitz ist die Nutzung von ÖPNV-Fahrkarten – hier von Personen ab 14 Jahren – ein wichtiger Kennwert für regional zur Verfügung stehende Mobilitätsoptionen. Rund ein Drittel der bundesweiten Bevölkerung erwirbt Fahrkarten nach Bedarf, ein weiteres Drittel gibt dagegen an, so selten mit öffentlichen Verkehrsmitteln in ihrer Region zu fahren, dass sie keine üblicherweise genutzte Fahrkartenart angeben können. Das letzte Drittel verteilt sich auf die Nutzung verschiedener Zeitkarten, darunter nutzen 16 Prozent zum Erhebungszeitpunkt das Deutschlandticket. Für Bonn/Rhein-Sieg zeigen sich teils andere Schwerpunkte. Zwar nutzt auch hier der größte Anteil der Befragten eine Fahrkarte nach Bedarf, mit 22 Prozent ist aber die Nutzung des Deutschlandtickets stärker und die ÖPNV-Nicht-Nutzung schwächer ausgeprägt als bundesweit. Auch Job- und Semestertickets sind in Bonn/Rhein-Sieg relevanter als bundesweit. Im direkten Vergleich von Stadt und Kreis zeigen sich deutlichere Unterschiede in den üblicherweise genutzten Fahrkarten: In der Stadt erwerben anteilig weniger Menschen Fahrkarten nach Bedarf und anteilig mehr Menschen nutzen das Deutschlandticket oder ein Job-

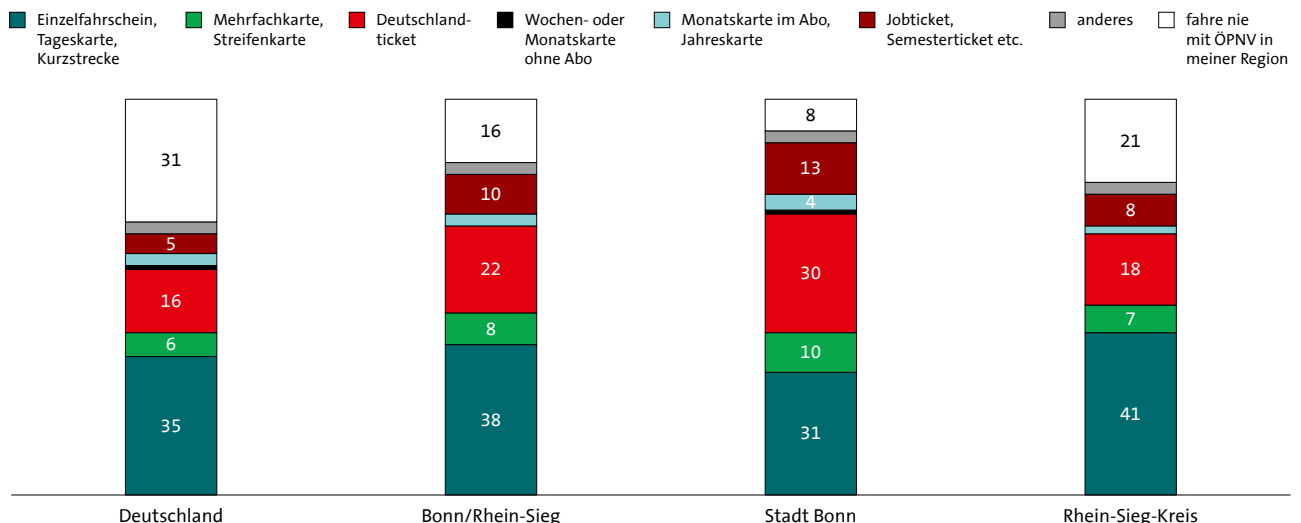
oder Semesterticket als im Kreis. Bonn sticht zudem mit einem sehr niedrigen Nicht-Nutzungsanteil von 8 Prozent hervor (siehe *Abbildung 9*).

Auf das Gesamtgebiet Bonn/Rhein-Sieg bezogen steigt die Nicht-Nutzungsquote mit steigendem Alter nahezu konstant an. So geben bei den Minderjährigen ab 14 Jahren 2 Prozent an, nie mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in der Region zu fahren. Ab dem Alter von 30 Jahren wird der Anteil bereits zweistellig und verteilt sich in den Altersgruppen bis 64 Jahre in etwa zwischen der 10- und 20-Prozent-Marke. Ab 65 Jahren bzw. in der höchsten Altersgruppe ab 75 Jahren erreichen die Nicht-Nutzungsanteile 22 bzw. 31 Prozent. Werden öffentliche Verkehrsmittel genutzt und dementsprechend Fahrkarten erworben, setzen insbesondere die mittleren und höheren Altersgruppen auf den bedarfsweisen Erwerb von Einzelfahrscheinen (zwischen 41 und 46 Prozent). Das Deutschlandticket ist insbesondere in den jüngeren und mittleren Altersgruppen vorhanden: Von den 18- bis 29-Jährigen nutzt es jede dritte Person. Aber auch Job- und Semestertickets erreichen in den jüngeren Altersgruppen Anteile von nahezu 30 Prozent (ohne Abbildung).

Abbildung 9

Genutzte ÖPNV-Fahrkarten

Personen ab 14 Jahren



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Bonn/Rhein-Sieg | Quelle: MiD 2023

Die übliche Nutzung von Fahrkarten unterscheidet sich teilweise auch in den Tätigkeitsgruppen. Vollzeit- sowie Teilzeiterwerbstätige (jeweils 40 Prozent), aber auch Nicht-Erwerbstätige (48 Prozent) erwerben Fahrkarten häufig nach Bedarf. Dies gilt mit 37 Prozent auch für Personen in Pension oder Rente. Gleichzeitig setzt etwas mehr als jede vierte in Vollzeit (28 Prozent) oder in Teilzeit erwerbstätige Person (27 Prozent) auf das Deutschlandticket. Die deutliche Mehrheit der Studierenden setzt auf Semestertickets (82 Prozent). Die Nicht-Nutzungsanteile liegen in nahezu allen Tätigkeitsgruppen (weit) unter der 20-Prozent-Marke, mit Ausnahme derjenigen in Pension oder Ruhestand (27 Prozent; ohne Abbildung).

Mobilitätsausstattung der Haushalte

Zu den Ausstattungsoptionen der Haushalte gehören neben dem Auto- oder Fahrradbesitz auch die Mitgliedschaft bei einem oder mehreren Carsharing-Anbietern. Diese drei Optionen können einem Haushalt einzeln oder in Kombination zur Verfügung stehen.

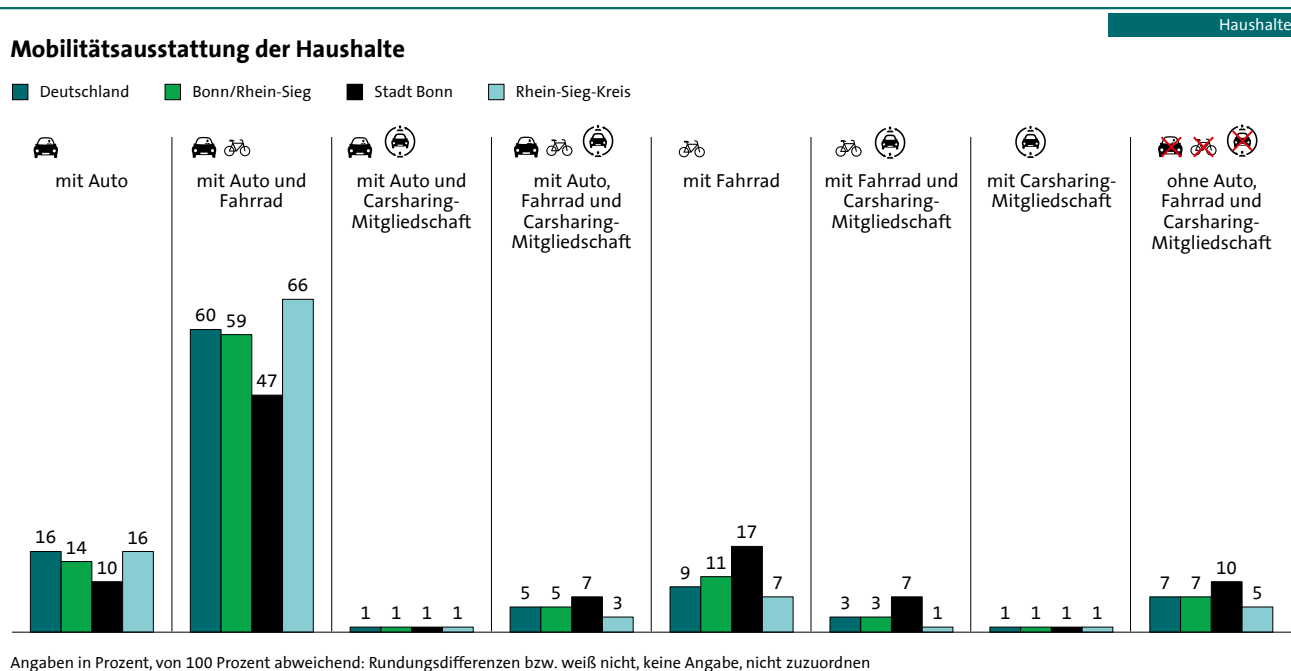
In Deutschland sowie in Bonn/Rhein-Sieg verlässt sich jeweils die Mehrheit der Haushalte auf die Kombination aus Auto und Fahrrad. Die anteilige Anzahl

reiner Autohaushalte ist in Bonn/Rhein-Sieg geringfügig kleiner, die anteilige Anzahl reiner Fahrradhaushalte in gleichem Maße etwas größer als bundesweit. Im Kreis verfügen zwei von drei Haushalten über ein Fahrrad und ein Auto, in Bonn trifft dies auf etwas weniger als die Hälfte der Haushalte zu. Reine Fahrradhaushalte sind in der Stadt dagegen anteilig gesehen deutlich häufiger als im Kreis. Kombinationen mit einer Carsharing-Mitgliedschaft sind generell selten und wenn dann eher in der Stadt als im Kreis zu finden. Zudem gibt es in der Stadt anteilig mehr Haushalte, die auf jegliche der hier betrachteten Mobilitätsausstattung verzichten (siehe Abbildung 10).

Mobilitätsvoraussetzungen in Bonn/Rhein-Sieg

Im Raum Bonn/Rhein-Sieg zeigt sich – wie bundesweit – ein von Stadt-Umland-Strukturen und Status geprägtes Muster der Ausstattung mit Auto, Fahrrad (mit und/oder ohne Elektromotor) sowie ÖPNV-Fahrkarten. Die Haushaltsform, der Status der Haushalte und das Alter einer Person beeinflussen dabei Besitz und Nutzung, vom Auto- und Fahrradbesitz bis zu bedarfsweisen und zeitgebundenen Ticketarten. Insgesamt dominiert in den Haushalten eine multimodale Grundausstattung, die stark von der Kombination aus Auto und Fahrrad geprägt ist.

Abbildung 10



4. Mobilität in Bonn/Rhein-Sieg – zentrale Kennwerte

Die Darstellung zentraler Kennwerte bezieht sich auf das Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner in Bonn/Rhein-Sieg am ihnen zugeteilten Stichtag und bietet somit Einblicke in den Verkehr und die Mobilität an einem durchschnittlichen Tag in der Region.

Was ist ein Weg?

Die Vorläuferstudien wie auch die aktuelle MiD 2023 nutzen das Wegekonzept und sind so von anderen Mobilitätshebungen abzugrenzen, die beispielsweise ein Etappen- oder Ausgangskonzept verwenden. Gemäß 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 bleibt es bei einem Weg. Durch Mehrfachnennungen ist es möglich, alle im Verlauf eines Weges genutzten Verkehrsmittel und Fußwegeabschnitte zu erfassen. Hin- und Rückwege werden getrennt berücksichtigt. Bei längeren Unterbrechungen, größeren Umwegen oder Zweckwechseln auf einer Strecke, wie einem Einkauf auf dem Weg zur Arbeit, werden die Wege getrennt angegeben.

Folgendes gilt es zu beachten: Verkehr, der sich durch die Mobilität nicht in Bonn/Rhein-Sieg ansässiger Personen, wie etwa durch das Berufspendeln, ergibt, bleibt bei der überwiegenden Zahl der Auswertungen unberücksichtigt. Umgekehrt werden Wege, die in Bonn/Rhein-Sieg ansässige Personen an anderen Orten zurückgelegt haben, für Bonn/Rhein-Sieg mit eingerechnet. Diejenigen Personen, die sich am Stichtag ganztägig außerhalb der Bundesrepublik aufgehalten haben, gelten – bezogen auf die zu messende Mobilität innerhalb Deutschlands – als „nicht mobil“.

Zunächst gilt es, zentrale Mobilitätskennwerte auf der Personenebene zu betrachten, bevor die Ebene der Wege in den Blick genommen wird.

Mobilitätsquote, Wegezahlen, Unterwegszeiten und Tagesstrecken

Die dargestellten durchschnittlichen Kennwerte basieren auf den Stichtagen aller Personen und umschreiben die Anteile der (Nicht-)Mobilität, die Anzahl der zurückgelegten Wege sowie die dafür

benötigte Unterwegszeit und Tagesstrecke. Bei den Unterwegszeiten werden analog zu Auswertungen früherer MiD-Erhebungen Dauern von Wegen, die regelmäßig im Rahmen der Berufsausübung unternommen werden, nicht berücksichtigt.

Etwa vier von fünf Personen aus Bonn/Rhein-Sieg sind an einem durchschnittlichen Tag außer Haus unterwegs. In Bonn ist die Mobilitätsquote geringfügig größer als im Rhein-Sieg-Kreis (siehe *Abbildung 11*). Im Zeitvergleich mit 2017 zeigt sich in allen Vergleichsregionen ein Rückgang der Mobilitätsquote. In Bonn reduziert sich der Anteil derjenigen, die an einem durchschnittlichen Tag unterwegs sind, um 6 Prozentpunkte und im Rhein-Sieg-Kreis um 4 Prozentpunkte (ohne *Abbildung*).

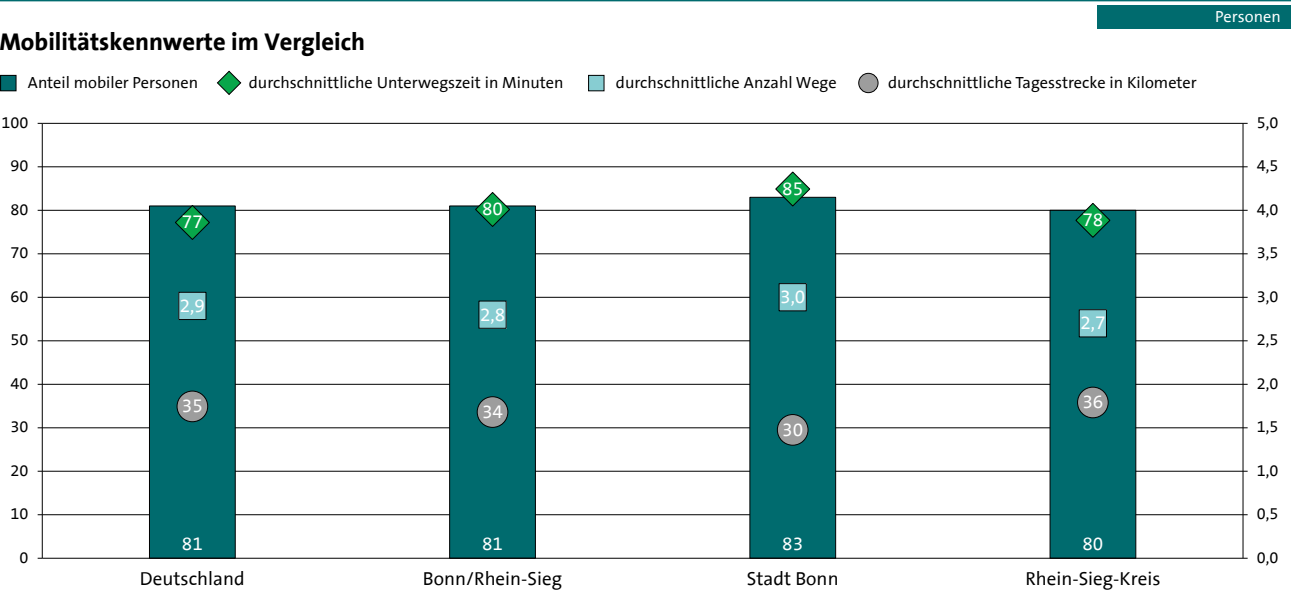
Unter der Woche sind anteilig mehr Menschen aus Bonn/Rhein-Sieg unterwegs als am Wochenende (83 vs. 75 Prozent). Vergleicht man die einzelnen Wochentage miteinander, ist die Quote über alle Personen hinweg am Sonntag am kleinsten (70 Prozent) und am Dienstag am höchsten (85 Prozent). Im Jahr 2017 war der Freitag der Spitzenreiter unter den Wochentagen (93 Prozent; ohne *Abbildung*).

An einem durchschnittlichen Tag legen die Einwohnerinnen und Einwohner aus Bonn/Rhein-Sieg 2,8 Wege zurück. Bei der Bevölkerung Bonns sind es etwas mehr Wege als bei denjenigen aus dem Rhein-Sieg-Kreis (siehe *Abbildung 11*). Im Jahr 2017 lag die mittlere Wegezanzahl für Bonn/Rhein-Sieg bei 3,2 Wegen. Der Rückgang in der Anzahl der Wege zeigt sich in gleichem Maße auch für die Stadt Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis (ohne *Abbildung*).

In allen Vergleichsregionen benötigen die Menschen durchschnittlich mehr als eine Stunde für ihre täglichen Wege. Im Schnitt sind die Menschen aus Bonn 7 Minuten länger unterwegs als diejenigen aus dem Rhein-Sieg-Kreis (siehe *Abbildung 11*). Während sich im Vergleich mit 2017 die tägliche Unterwegszeit der Bonnerinnen und Bonner um 8 Minuten verringert, steigt sie für die Bevölkerung aus dem Rhein-Sieg-Kreis um eine Minute (ohne *Abbildung*).

Die durchschnittliche Tagesstrecke beträgt für die Bevölkerung aus Bonn/Rhein-Sieg 34 Kilometer. Die Wege der Bonnerinnen und Bonner sind im Schnitt 6 Kilometer kürzer als die Wege derjenigen aus dem Rhein-Sieg-Kreis (siehe *Abbildung 11*). Sowohl für die

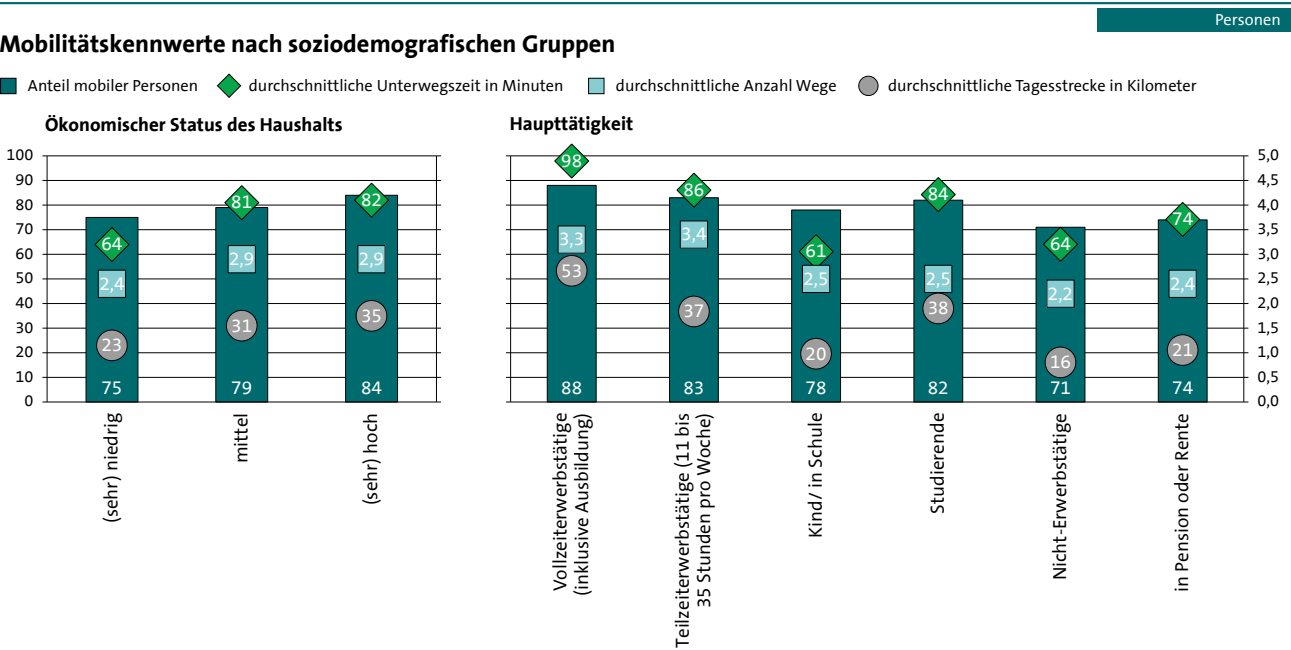
Abbildung 11



Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte, Unterwegszeit ohne regelmäßige berufliche Wege

MiD 2023 | Regionalbericht Bonn/Rhein-Sieg | Quelle: MiD 2023

Abbildung 12



Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte, extremwertbereinigt, Unterwegszeit ohne regelmäßige berufliche Wege

MiD 2023 | Regionalbericht Bonn/Rhein-Sieg | Quelle: MiD 2023

jenigen aus der Stadt als auch für diejenigen aus dem Kreis lag die mittlere Tagesstrecke im Jahr 2017 bei 40 Kilometern – somit ist der Rückgang für die Menschen aus der Stadt stärker als für diejenigen aus dem Kreis (ohne Abbildung).

Zentrale Mobilitätskennwerte nach soziodemografischen Merkmalen

Mit steigendem Status des Haushalts steigt tendenziell die Mobilitätsquote: Anteilig deutlich mehr Personen ab 14 Jahren aus einem Haushalt mit (sehr) hohem Status sind an einem durchschnittlichen Tag außer Haus unterwegs, insbesondere im Vergleich zu denjenigen mit (sehr) niedrigem Status. Letztere legen dabei auch durchschnittlich etwas weniger und insgesamt kürzere Wege am Tag zurück und benötigen nahezu 20 Minuten weniger (siehe [Abbildung 12](#)).

Fast neun von zehn Personen aus der Gruppe der Vollzeitbeschäftigten in Bonn/Rhein-Sieg sind an einem durchschnittlichen Tag außer Haus unterwegs. Auch bei den Teilzeitbeschäftigten und den Studierenden liegt die Mobilitätsquote jeweils oberhalb der 80-Prozent-Marke. Die erwerbstätigen Personen berichten dabei von durchschnittlich mehr als drei Wegen pro Tag. Die wenigsten Wege legen die Nicht-Erwerbstätigen zurück. Trotz ähnlicher Wegeanzahl sind die mittleren Tagesstrecken und Unterwegszeiten der Vollzeitbeschäftigten größer als die entsprechenden Werte der Teilzeitbeschäftigten. Auch Kinder, Schülerinnen und Schülern sowie Studierende legen ähnlich viele Wege am Tag zurück, allerdings berichten die Studierenden längere und weitere Wege (siehe [Abbildung 12](#)).

Die Altersgruppen in Bonn/Rhein-Sieg ähneln sich sehr in ihren Mobilitätsquoten. Mit Ausnahme der ab 75-Jährigen, deren Quote bei 68 Prozent liegt, erreichen die anderen Altersgruppen Werte von genau oder knapp über 80 Prozent. Bei den 40- bis 49-Jährigen sind sogar nahezu neun von zehn Personen an einem durchschnittlichen Tag außer Haus unterwegs (88 Prozent). Diese Altersgruppe legt im Durchschnitt die meisten Wege am Tag zurück (3,6), bei den ab 75-Jährigen sind es deutlich weniger Wege (2,0). Die anderen Altersgruppen zeigen Anzahlen zwischen 2,6 und 3,0 Wegen. Nur die „Randgruppen“ – die bis 6-Jährigen sowie die ab 75-Jährigen – benötigen im Schnitt (etwas) weniger als eine Stunde pro Tag für ihre Wege. Für die meisten anderen Altersgruppen,

insbesondere die des Erwerbsalters, liegen die mittleren Unterwegszeiten bei rund 80 Minuten oder mehr, bei den 50- bis 64-Jährigen sogar bei 95 Minuten. Die zuvor genannten Randgruppen weisen dabei die kürzesten mittleren Tagesstrecken auf – 20 Kilometer oder weniger. Höhere Tagesstrecken finden sich insbesondere bei denen im erwerbstätigen Alter. Die 50- bis 64-Jährigen berichten die längsten Strecken (46 Kilometer; ohne Abbildung).

Wegelängen und Wegedauern

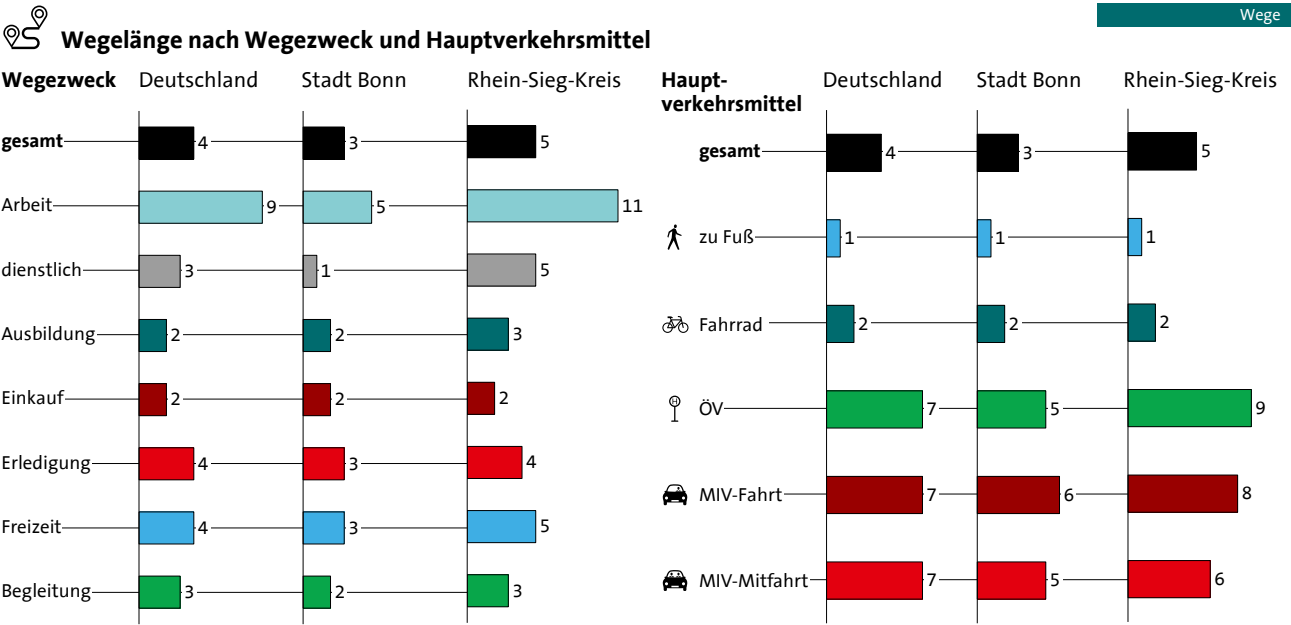
Während sich die zuvor berichteten Tagesstrecken und Unterwegszeiten der Personen aus den einzelnen Wegen zusammensetzen, gilt es nun die Wegeebene zu betrachten. Als aussagekräftige Kennzahl wird hierfür der Median herangezogen. Der Median wird auch als Zentralwert einer Verteilung bezeichnet, weil er deren Mitte angibt.

Unabhängig von Zweck und genutztem Hauptverkehrsmittel, betragen die Wege der Bonner Bevölkerung im Median 3 Kilometer und beanspruchen 15 Minuten. Die Median-Werte für die Bevölkerung aus dem Kreis liegen bei 5 Kilometern und 16 Minuten (siehe [Abbildung 13](#) und siehe [Abbildung 14](#)).

Die Median-Werte der Wegelänge und Wegedauer lassen sich auch für einzelne soziodemografische Gruppen in Bonn/Rhein-Sieg untersuchen (Geschlecht und Alter). Die Wege der Männer aus Bonn/Rhein-Sieg dauern 5 Minuten länger als die Wege der Frauen (20 vs. 15 Minuten). Dabei sind die Wege der Männer im Median mit 5 Kilometer länger als die Wege der Frauen, die 3 Kilometer betragen. Auch die Wegedauern der Altersgruppen unterscheiden sich (nur) um bis zu 5 Minuten. Tendenziell berichten die höheren Altersgruppen von Wegen um die 20 Minuten, die jüngeren Altersgruppen von 15 Minuten. Die Wege der Jüngsten (bis 6 Jahre) sind mit 2 Kilometern eher kurz, die Wege der 50- bis 64-Jährigen sind mit 5 Kilometern am längsten. Die anderen Altersgruppen berichten von 3 oder 4 Kilometern Länge (ohne Abbildung).

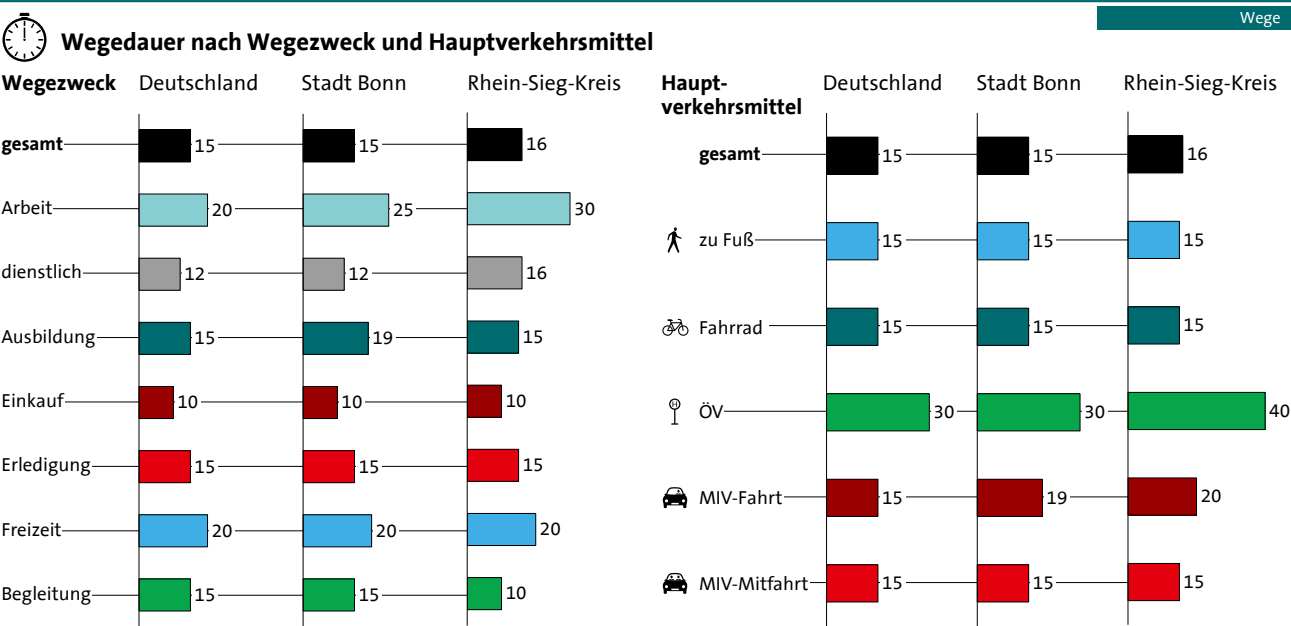
Die Wegelängen können sich je nach Zweck und genutztem Hauptverkehrsmittel unterscheiden. Die längsten Strecken werden für Arbeitswege berichtet. Wege der Stadtbevölkerung liegen dabei 4 Kilometer unter dem Bundesmedian, Wege derjenigen aus dem Rhein-Sieg-Kreis 2 Kilometer darüber. Die Wege

Abbildung 13



MiD 2023 | Regionalbericht Bonn/Rhein-Sieg | Quelle: MiD 2023

Abbildung 14



MiD 2023 | Regionalbericht Bonn/Rhein-Sieg | Quelle: MiD 2023

zu anderen Anlässen sind teils deutlich kürzer als die Arbeitswege. Tendenziell sind die Wege derjenigen aus dem Rhein-Sieg-Kreis zu anderen Anlässen im Median (etwas) länger als die Wege der Bonnerinnen und Bonner. Erwartungsgemäß unterscheiden sich die Wegelängen nach Hauptverkehrsmitteln: In allen Vergleichsregionen sind Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln und als selbst- oder mitfahrende Person im MIV deutlich länger als Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad (siehe [Abbildung 13](#)).

Ebenso wie die Wegelänge, kann die Wegedauer je nach Zweck und Hauptverkehrsmittel unterschiedlich sein. Passend zur Wegelänge nehmen Arbeitswege die meiste Zeit ein. Doch auch Freizeitwege sind im Median mit 20 Minuten länger als Wege aus anderen Anlässen. Einkaufswege dauern mit einem Median von 10 Minuten halb so lang. Die ÖV-Wege der Bonnerinnen und Bonner erreichen im Median eine Unterwegszeit von 30 Minuten, im Rhein-Sieg-Kreis liegt die Zeit sogar 10 Minuten höher. Obwohl Fuß- und Fahrradwege im Median um einige Kilometer kürzer sind als MIV-Wege, nehmen diese ähnlich viel Zeit in Anspruch (siehe [Abbildung 14](#)).

Wie wurden die Wegezwecke gebildet?

Für Personen ab 14 Jahren wurden die Wegezwecke für jeden Weg anhand folgender Hauptkategorien aufgenommen:

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

Für Personen unter 14 Jahren wurden altersspezifische Wegezwecke erfasst und den oben aufgeführten Wegezwecken zugeordnet. Altersunabhängig wurden zusätzlich 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, wurde der Weg „nach Hause“ für die Auswertungen zu einem „Arbeitsweg“. Dabei wurde die zuvor 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 wurde das Hauptverkehrsmittel ermittelt?

In der Wegeerfassung wurden alle auf einem Weg genutzten Verkehrsmittel erfragt. Für die meisten Auswertungen wurde daraus das Hauptverkehrsmittel gebildet. Wurde für einen Weg nur ein Verkehrsmittel genutzt, gilt dies gleichzeitig 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 wurde dabei als Hauptverkehrsmittel angesehen. Mit dem niedrigen Rang beginnend lautet die Rangfolge:

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

In den darauf aufbauenden Darstellungen wird für den MIV zwischen Fahrten und Mitfahrten unterschieden. Weiterhin wird der ÖPNV mit sonstigen Verkehrsmitteln 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 Abbildungen zum Verkehrsaufkommen ausgewiesenen ÖV-Anteilswerte in der Regel nur in der Nachkommastelle, sodass auf eine getrennte Darstellung verzichtet wird.

Hauptverkehrsmittel (Modal Split)

Die Modal-Split-Betrachtung erfolgt auf Wegeebene und basiert auf der stichtagsbezogenen Erfassung der zurückgelegten Wege. Der Modal Split zeigt die Anteile auf, mit denen bestimmte Verkehrsmittel genutzt wurden. Es werden zum einen die Anteile am Verkehrsaufkommen anhand aller Wege berechnet, zum anderen die Anteile an der Verkehrsleistung auf Grundlage der zurückgelegten Personenkilometer. Bei beiden Betrachtungsweisen wird das Konzept des Hauptverkehrsmittels verfolgt, bei dem im Fall mehrerer für einen Weg angegebener Verkehrsmittel eine Priorisierung erfolgt (siehe auch Erläuterungskasten, Seite 34).

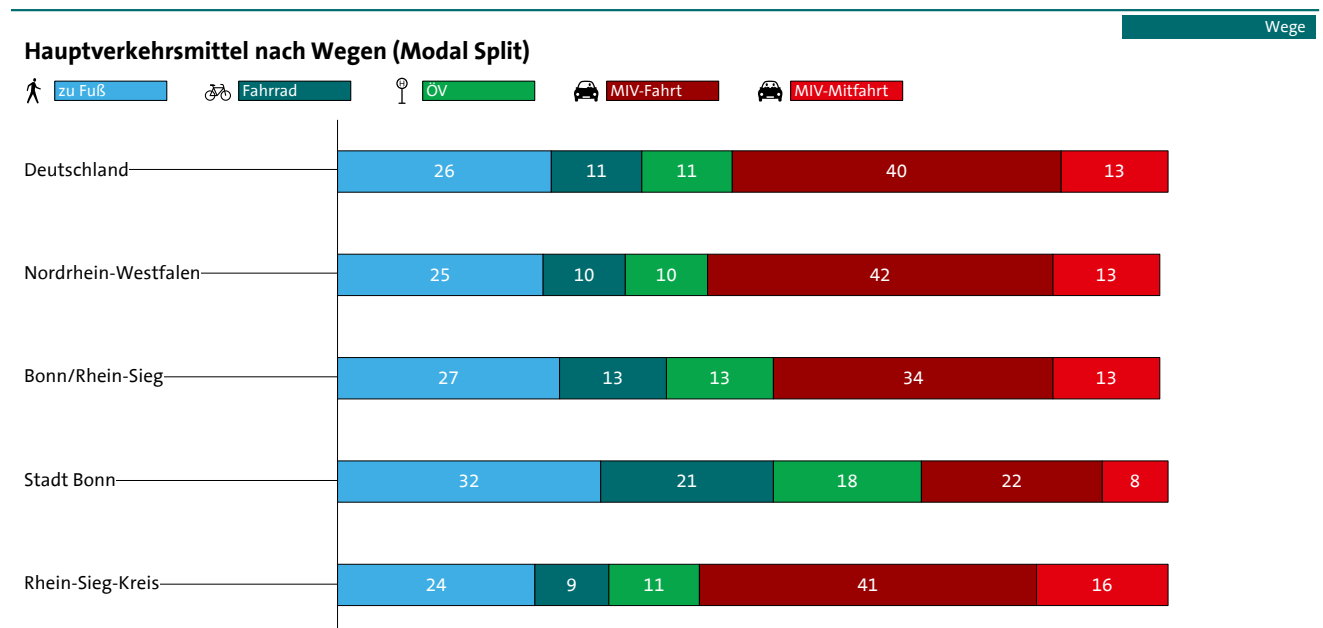
Fast jeder dritte Weg der Bonner Bevölkerung wird zu Fuß zurückgelegt, für die Bevölkerung aus dem Rhein-Sieg-Kreis trifft dies auf etwa jeden vierten Weg zu. Damit ist der Anteil der Fußwege der Stadtbevölkerung deutlich größer als die entsprechenden Anteile in den Vergleichsregionen. Ebenfalls deutlich größer sind hier die Anteile der Fahrrad- sowie der ÖV-Wege. Dementsprechend finden vergleichsweise wenige Wege der Stadtbevölkerung im MIV statt. Der Umweltverbund bestehend aus Fuß-, Fahrrad- und ÖV-Wegen macht in Bonn somit einen Gesamtanteil von 71 Pro-

zent aus, im Rhein-Sieg-Kreis sind es 44 Prozent. Der Rhein-Sieg-Kreis ähnelt in seiner Verteilung mehr den Verteilungen der Bundesrepublik und des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen: Der MIV hat jeweils eine größere Bedeutung in der Alltagsmobilität (siehe Abbildung 15).

Im Zeitvergleich mit 2017 sind die Anteile der Fußwege in allen Vergleichsregionen um bis zu 4 Prozentpunkte angestiegen. Fahrradwege bleiben in ihrem Anteil überwiegend stabil, außer in Bonn, wo sich ein Anstieg um 6 Prozentpunkte zeigt. Der ÖV-Anteil bleibt in allen Regionen stabil. Für den MIV zeigen sich Rückgänge von 41 auf 30 Prozent in Bonn und von 62 auf 57 Prozent im Rhein-Sieg-Kreis. Insgesamt verbessert sich der Anteil für den Umweltverbund in Bonn von 60 auf 71 Prozent, im Rhein-Sieg-Kreis von 38 auf 44 Prozent (ohne Abbildung).

Unterteilt man die Stadt Bonn in ihre Stadtbezirke, zeigen sich gewisse Schwerpunkte in der Verkehrsmittelwahl. Erreicht der MIV in Bad Godesberg, Beuel und auf dem Hardtberg Anteile von 35 bis 40 Prozent, entfallen im Zentrum 22 Prozent darauf. Im Zentrum sind insbesondere Fußwege anteilig stark vertreten (39 Prozent) und liegt damit 15 Prozentpunkte vor Bad Godesberg (24 Prozent). Für den ÖV

Abbildung 15



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

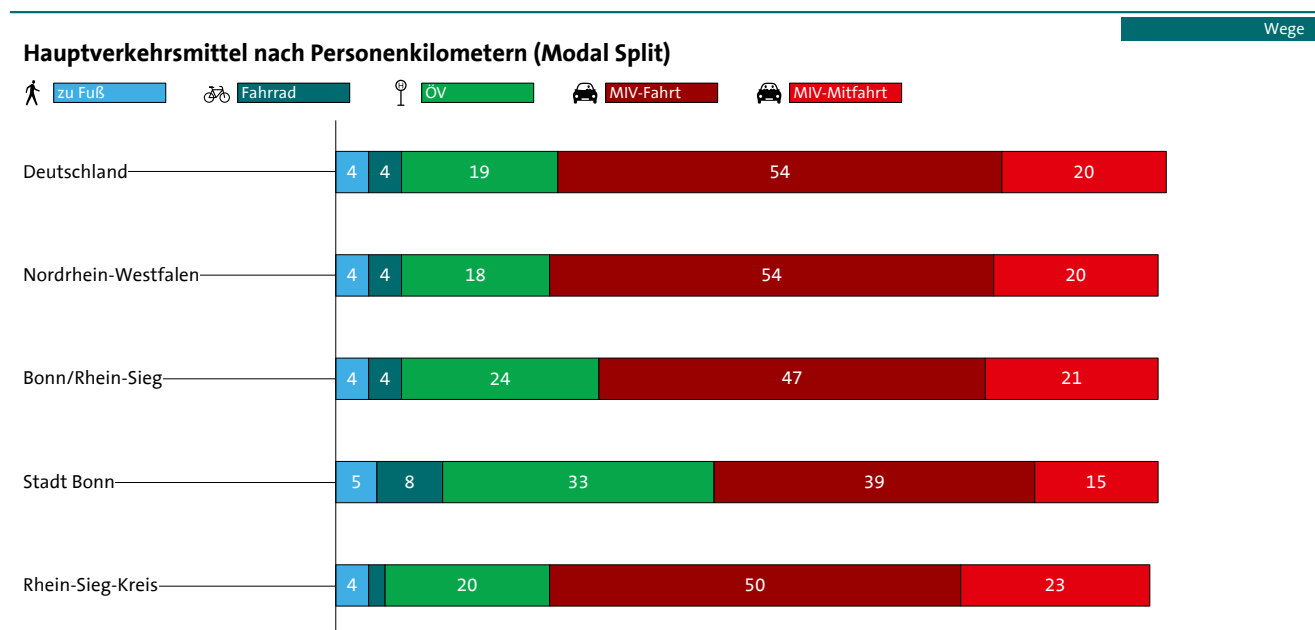
zeigen sich ähnliche Anteile von 16 oder 17 Prozent, mit Ausnahme von Bad Godesberg, wo der ÖV den höchsten Anteil erreicht (22 Prozent). Fahrradwege machen jeweils rund ein Fünftel aus (zwischen 20 und 22 Prozent) – für die Bevölkerung des Hardtbergs ist der Anteil aber kleiner (15 Prozent). Die Gebiete des Rhein-Sieg-Kreises sind stark durch den MIV geprägt (zwischen 49 Prozent und 64 Prozent). Insbesondere im sonstigen rechtsrheinischen Gebiet macht allein der MIV-Fahrtanteil 50 Prozent aus (weitere 14 Prozent Mitfahrt). Hier entfallen nur 5 Prozent der Wege auf das Fahrrad, 8 Prozent auf den ÖV. In den anderen Gebieten sind die jeweiligen Anteile etwas größer, kommen beim Fahrrad aber nicht über 11 Prozent und beim ÖV nicht über 16 Prozent hinaus. Fußwege sind wiederum in allen Regionen des Rhein-Sieg-Kreis mit Anteilen von 22 bis 26 Prozent ähnlich relevant für die Alltagsmobilität (ohne Abbildung).

Auch bei der Verteilung der Hauptverkehrsmittel nach zurückgelegten Personenkilometern hebt sich die Bevölkerung der Stadt Bonn von den Vergleichsregionen ab und der Rhein-Sieg-Kreis ähnelt in seiner Verteilung der Bundesrepublik und dem Bundesland Nordrhein-Westfalen. Für Bonn zeigt sich, dass anteilig mehr der zurückgelegten Kilometer auf das Fahrrad und die öffentlichen Verkehrsmittel entfallen

und anteilig weniger Kilometer im MIV zurückgelegt werden. Der MIV macht zwar auch in der Verteilung der Stadt mehr als die Hälfte aus, in den Vergleichsregionen entfallen aber rund drei Viertel der Kilometer auf den MIV. Der Umweltverbund kommt in Bonn bei den Personenkilometern auf einen Gesamtanteil von 46 Prozent, im Rhein-Sieg-Kreis auf 26 Prozent (siehe Abbildung 16).

Die Anteile des Fußverkehrs an den Personenkilometern haben sich seit 2017 in allen Vergleichsregionen kaum verändert, wenngleich die Tendenz zum Anstieg des Anteilswerts erkennbar wird. Die Bonner Bevölkerung legt anteilig etwas mehr Kilometer mit dem Fahrrad zurück als noch 2017: Hier zeigt sich ein Anstieg um 3 Prozentpunkte. Der ÖV-Anteil bleibt überwiegend stabil, steigt für den Rhein-Sieg-Kreis aber um 2 Prozentpunkte. Der MIV behält somit seine „Drei-Viertel-Mehrheit“, reduziert sich im Rhein-Sieg-Kreis aber – ebenso wie in Bonn – um 4 Prozentpunkte (ohne Abbildung).

Abbildung 16



Personenkilometer, Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

Wegeanteile der Verkehrsmittel nach soziodemografischen Merkmalen

Fußwege machen insbesondere bei den Wegen derjenigen aus Bonn/Rhein-Sieg-Haushalten mit sehr niedrigem Status einen großen Anteil am Modal Split aus: Nahezu zwei von fünf Wegen finden zu Fuß statt. In den anderen Statusgruppen liegen die entsprechenden Anteile dagegen auf oder unter der 30-Prozent-Marke. Auch die ÖV-Wege fallen in der sehr niedrigen Statusgruppe vergleichsweise hoch aus und der MIV ist dagegen weniger relevant. Anders in den höheren Statusgruppen: Hier steigt tendenziell die Relevanz des MIV, wohingegen die des ÖV eher sinkt. Mit steigendem Status steigt aber auch die Nutzung des Fahrrads (siehe [Abbildung 17](#)).

Erwerbstätigkeit in Bonn/Rhein-Sieg ist durch die Nutzung des MIV geprägt. In den entsprechenden Tätigkeitsgruppen findet etwa jeder zweite Weg im MIV statt. Zumindest diejenigen mit Teilzeiterwerbstätigkeit setzen aber auch vergleichsweise häufig auf das Fahrrad, ebenso Kinder, Schülerinnen und Schüler (jeweils 19 Prozent). Studierende legen anteilig vergleichsweise (sehr) viele Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurück (33 Prozent). Der Umweltverbund kommt in dieser Personengruppe auf einen

Gesamtanteil von 77 Prozent – bei den Vollzeiterwerbstätigen entfallen dagegen nur 49 Prozent der Wege auf den Umweltverbund. Nicht-Erwerbstätige (43 Prozent), aber auch Personen in Rente oder Pension (33 Prozent), sind auf anteilig vielen Wegen zu Fuß unterwegs. In der Gruppe derjenigen in Pension oder Rente ist der MIV mit insgesamt 48 Prozent stark vertreten (siehe [Abbildung 17](#)).

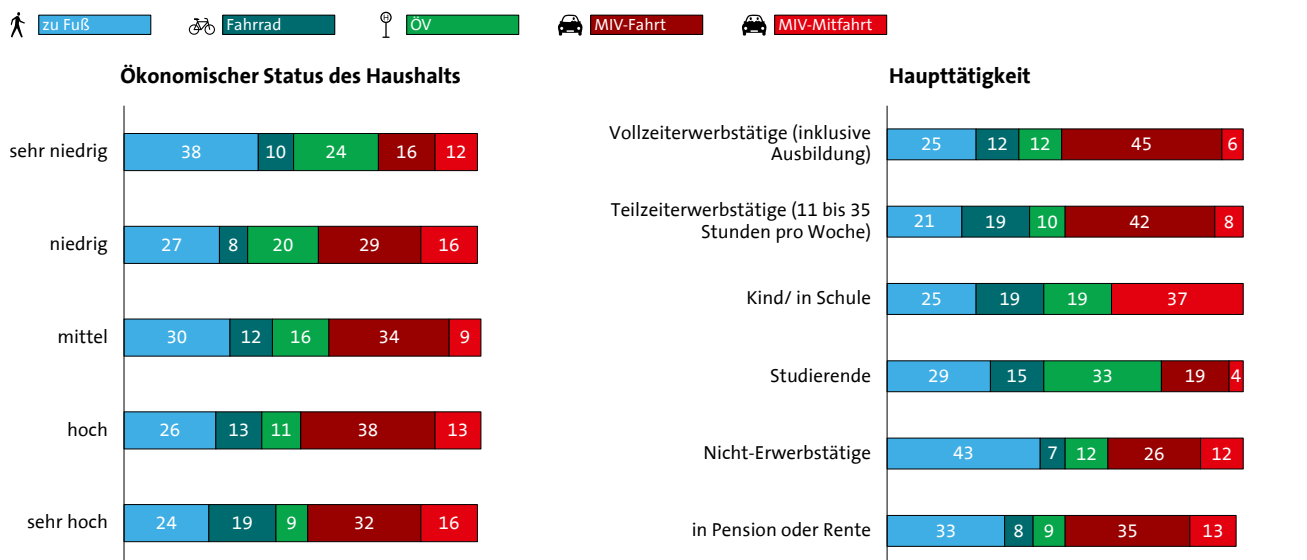
Wegezwecke

Mobilität und Unterwegssein stehen nur selten als Selbstzweck für sich genommen. Zumeist werden Wege aus bestimmten Anlässen zurückgelegt. Beispielsweise „Freizeit“ umfasst unterschiedliche Tätigkeiten, wie ein Besuch oder ein Treffen mit Freundinnen und Freunden, Verwandten und Bekannten, der Besuch eines Restaurants, einer Gaststätte oder Kneipe, sportliche Aktivitäten, ein Spaziergang oder das Ausführen eines Hundes (siehe auch Erläuterungskasten, [Seite 34](#)).

Insgesamt ähneln sich die regionalen Verteilungen hinsichtlich der Wegezwecke. Unterschiede in den Anteilen sind stellenweise vorhanden, betragen aber meist nur wenige Prozentpunkte. Etwas mehr als jeder dritte Weg der Bevölkerung aus dem Rhein-Sieg-Kreis

Abbildung 17

Hauptverkehrsmittel nach Wegen (Modal Split) nach ökonomischem Status und Haupttätigkeit



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

Abbildung 18

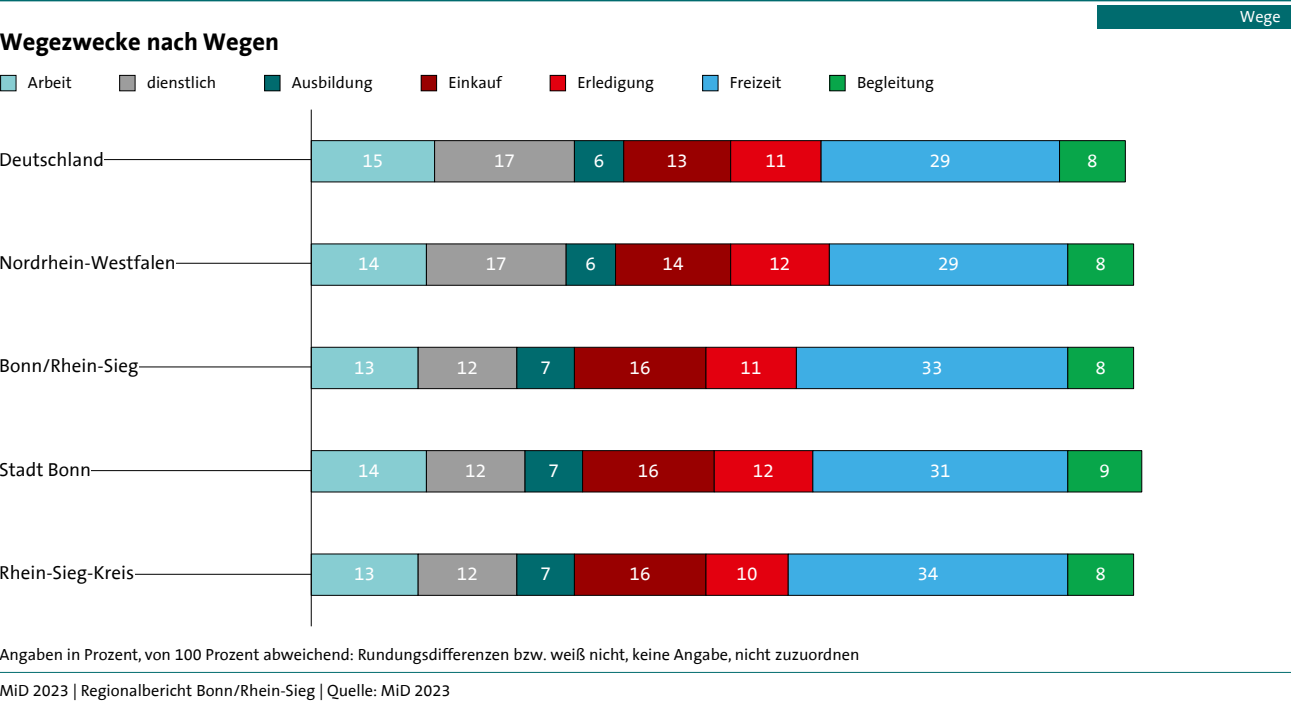
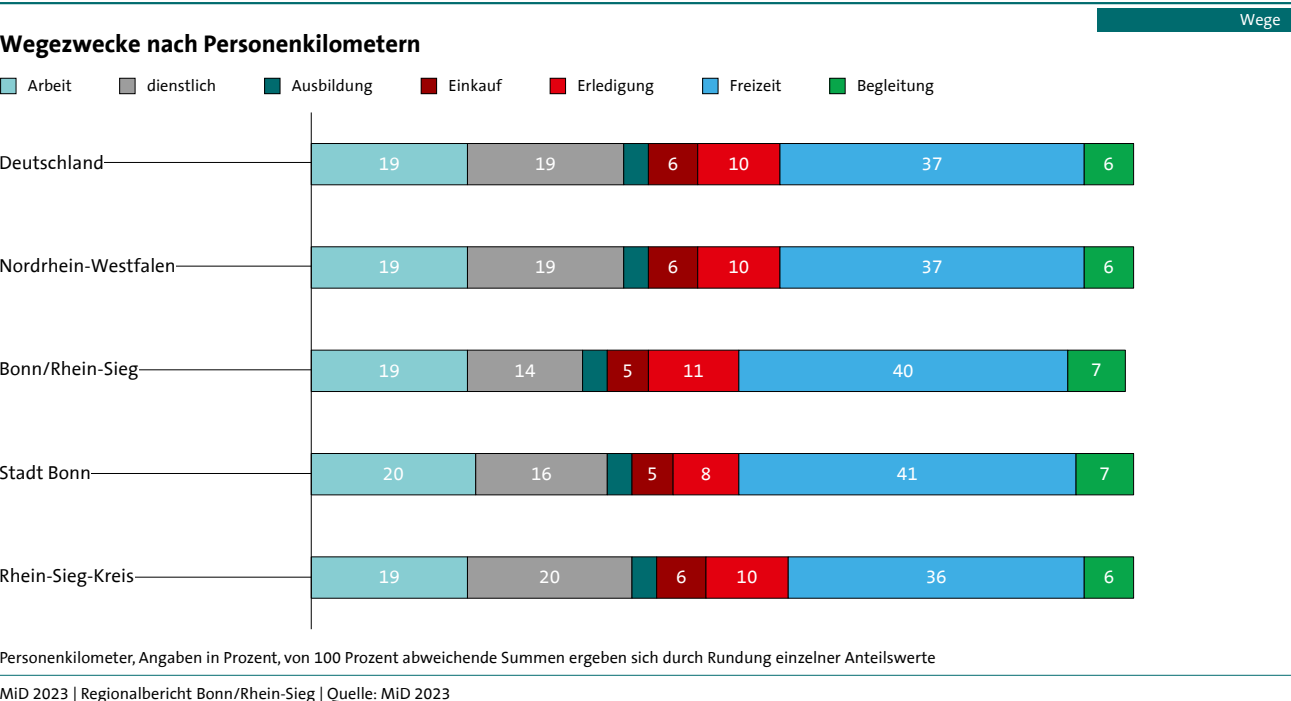


Abbildung 19



führt in die Freizeit. Damit liegt der Rhein-Sieg-Kreis um bis zu 5 Prozentpunkte vor den anderen Regionen. Im Vergleich mit der Bundesrepublik und dem Bundesland Nordrhein-Westfalen ist die Bedeutung von Arbeits- und Dienstwegen sowohl in der Stadt Bonn als auch im Rhein-Sieg-Kreis kleiner – im Kreis um 7 Prozentpunkte im Vergleich zur Bundesrepublik (siehe *Abbildung 18*).

Für die Freizeit legen die Bonnerinnen und Bonner anteilig vergleichsweise viele Kilometer zurück. Auf Erledigungs- und dienstliche Wege entfallen dagegen weniger Kilometer. Die dienstlichen Wege der Bevölkerung des Kreises machen dagegen einen etwas größeren Anteil an den Personenkilometern aus (siehe *Abbildung 19*).

Wegeanteile der Wegezwecke nach soziodemografischen Merkmalen

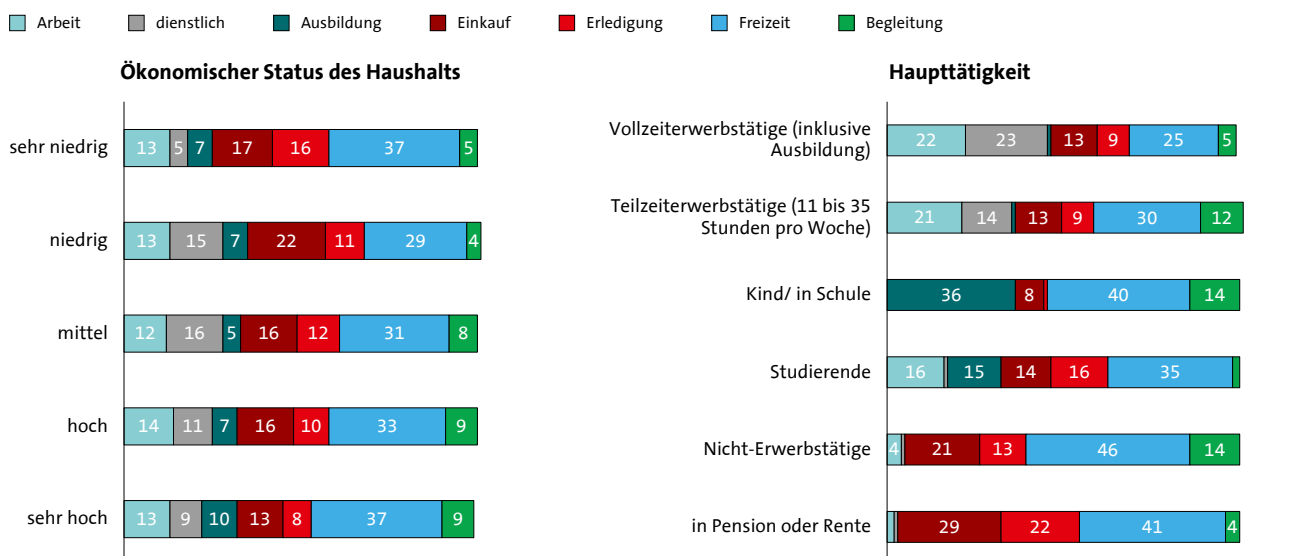
Die Freizeit ist für alle Statusgruppen in Bonn/Rhein-Sieg ein bedeutsamer Wegezweck. Hier ähneln sich insbesondere die beiden „Randgruppen“ mit sehr niedrigem bzw. sehr hohem Status. Einkäufe und Erledigungen prägen, im Vergleich zu den anderen Gruppen, die Verteilung der (sehr) niedrigen Statusgruppen. Arbeits- und Dienstwege machen Anteile zwischen 18 und 28 Prozent aus (siehe *Abbildung 20*).

Mehr als zwei von fünf Wegen der Vollzeiterwerbstätigen aus Bonn/Rhein-Sieg stehen im Bezug zu Arbeit oder Dienst, bei den Erwerbstätigen in Teilzeit ist es mehr als jeder dritte Weg. Wege zur Ausbildungsstätte (auch Kita oder Kindergarten) machen mehr als ein Drittel der Wege der Kinder, Schülerinnen und Schüler aus. In dieser Gruppe ist aber auch die Freizeit ein bedeutsamer Anlass für Wege. Nur bei den Personen in Pension oder Rente und den Nicht-Erwerbstätigen ist der Freizeitanteil noch (etwas) größer. Rund jeder zweite Weg derjenigen in Pension oder Rente findet für Einkäufe und Erledigungen statt. Studierende legen nicht nur Wege zur Ausbildungsstätte zurück, sondern berichten in ähnlichem Maße auch von Arbeitswegen (siehe *Abbildung 20*).

Männer aus Bonn/Rhein-Sieg haben anteilig mehr Arbeits- und Dienstwege als Frauen (28 vs. 22 Prozent). Für die anderen Wegezwecke zeigen sich dagegen nur Differenzen von bis zu 2 Prozentpunkten. Zum Alter: Erwartungsgemäß prägen Arbeits- und Dienstwege die Verteilungen der erwerbstätigen Altersgruppen. Die Anteile variieren zwischen 29 und 40 Prozent. Im höheren Alter steigen dagegen die Anteile der Einkaufs- und Erledigungswege. Diese machen bei den ab 75-Jährigen etwas mehr als die Hälfte aus (52 Prozent). Etwa jeder vierte Weg der bis 6-Jährigen findet als Begleitung einer anderen Per-

Abbildung 20

Wegezwecke nach ökonomischem Status und Haupttätigkeit



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

son statt (26 Prozent). Der Anteil für den Zweck der Freizeit schwankt zwischen den Altersgruppen zwar um bis zu 14 Prozentpunkte (zwischen 28 Prozent bei den 40- bis 49-Jährigen und 42 Prozent bei den 7- bis 17-Jährigen), dennoch ist der Anteil in allen Gruppen im Vergleich zu den anderen Wegezwecken groß, (ohne Abbildung).

Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens

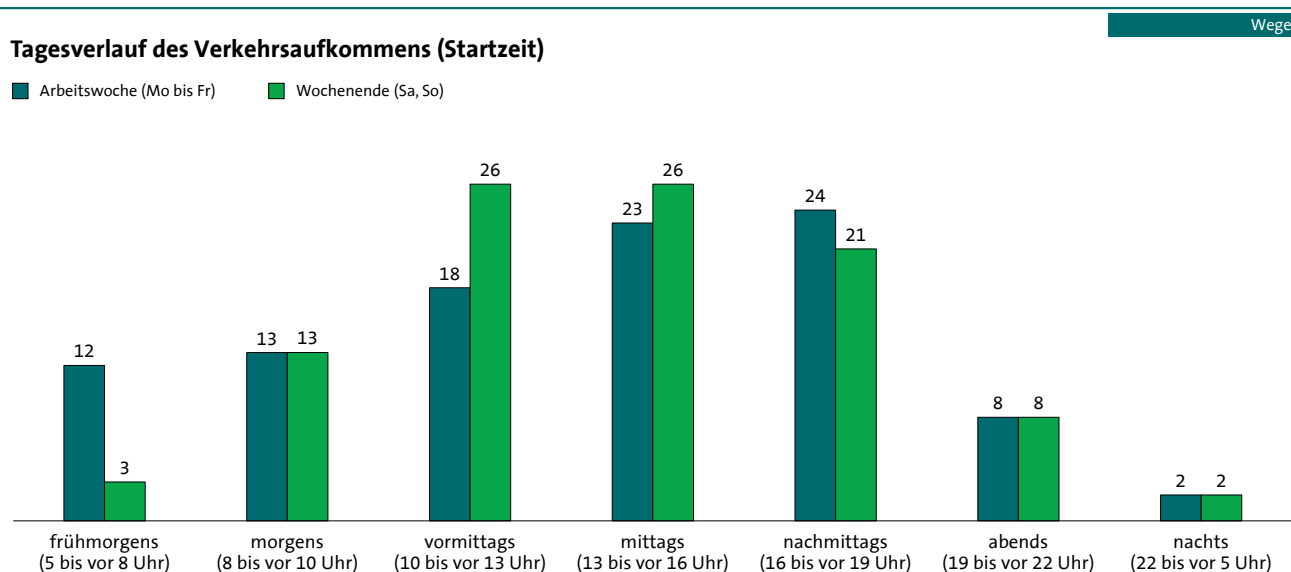
Durch die Erfassung von Startzeiten der berichteten Wege kann das über den Tag verteilte Wegeaufkommen abgebildet werden. Die Bevölkerung in Bonn/Rhein-Sieg startet 10 Prozent ihrer Wege bereits frühmorgens zwischen 5 und 8 Uhr. Nahezu die Hälfte aller Wege wird allerdings erst im späteren Tagesverlauf begonnen: Auf die Zeitfenster zwischen 13 und 16 Uhr sowie zwischen 16 und 19 Uhr entfallen jeweils 23 Prozent. Nachts, also zwischen 22 und 5 Uhr, finden nur 2 Prozent der Wege statt (ohne Abbildung).

Das Verkehrsaufkommen am Tag zeigt bei den Männern und Frauen aus Bonn/Rhein-Sieg ein ähnliches Muster. Unterschiede in den Anteilen betragen nur bis zu 3 Prozentpunkte je nach Zeitfenster. Die Altersgruppen im Ausbildungs- und Erwerbsalter beginnen

anteilig mehr Wege zwischen 5 und 8 Uhr morgens als Gruppen im Pensions- und Rentenalter. Bei den 7- bis 17-Jährigen beginnt jeder fünfte Weg zu dieser frühen Zeit, bei den ab 65-Jährigen sind es bis zu 3 Prozent der Wege. Die Tagesspitze rund um die 50-Prozent-Marke liegt jeweils zwischen 13 und 19 Uhr. Bei den 18- bis 29-Jährigen beginnen 12 Prozent der Wege zwischen 19 und 22 Uhr, wohingegen die Anteile in den anderen Altersgruppen (weit) unter der 10-Prozent-Marke liegen. Nachts sind Wege generell sehr selten (zwischen 22 und 5 Uhr; ohne Abbildung).

Wege der Bonn/Rhein-Sieg-Bevölkerung beginnen am Wochenende (deutlich) später als unter der Woche. Die Tagesspitze liegt unter der Woche eher im Nachmittagsbereich, wohingegen sich die Wege am Wochenende mehr auf die Tagesmitte und weniger auf die (morgendlichen) Randzeiten verschieben. Doch auch am Wochenende werden späte Wege eher selten unternommen (siehe Abbildung 21).

Abbildung 21



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

Zentrale Kennwerte der Region

Die Kennwerte zeigen insgesamt einen gewissen Stadt-Umland-Gegensatz: In Bonn ist der Umweltverbund stark und im Rhein-Sieg-Kreis prägen autoorientierte Wege den Alltag. Arbeit, Ausbildung und Freizeit strukturieren Regionen-übergreifend das Geschehen. Soziale Lage und Lebensphase steuern oft die Verkehrsmittelwahl: Personen aus Haushalten mit niedrigem Status nutzen häufiger Fuß und ÖV, diejenigen mit höherem Status und Erwerbstätige verlassen sich stärker auf den MIV, Studierende auf den ÖV und Ältere gehen öfter zu Fuß. Diese Muster sprechen für räumlich und sozial differenzierte Mobilitätsstrategien der Menschen in der Region.

5. Verkehrsmittelwahl im Alltag – übliche Nutzung und Kombinationen

Bei der Erfassung von Mobilität kann einerseits mobiles Verhalten an einem bestimmten Stichtag oder andererseits die übliche Nutzung, beispielsweise im Wochenverlauf, betrachtet werden. Während stichtagsbezogene Auswertungen an dem Tag unternommene Wege im Fokus haben, lenken Analysen zur üblichen Verkehrsmittelnutzung den Blick auf die Personen und deren Routinen. Da Mobilitätsverhalten an einem zufällig ausgewählten Stichtag für einzelne Personen untypisch sein kann, ermöglicht die Erfassung der alltäglichen Verkehrsmittelwahl die Identifikation von Nutzungsgewohnheiten und -mustern, die mit einer reinen Betrachtung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung nicht beschreibbar sind.

Übliche Nutzung des Autos

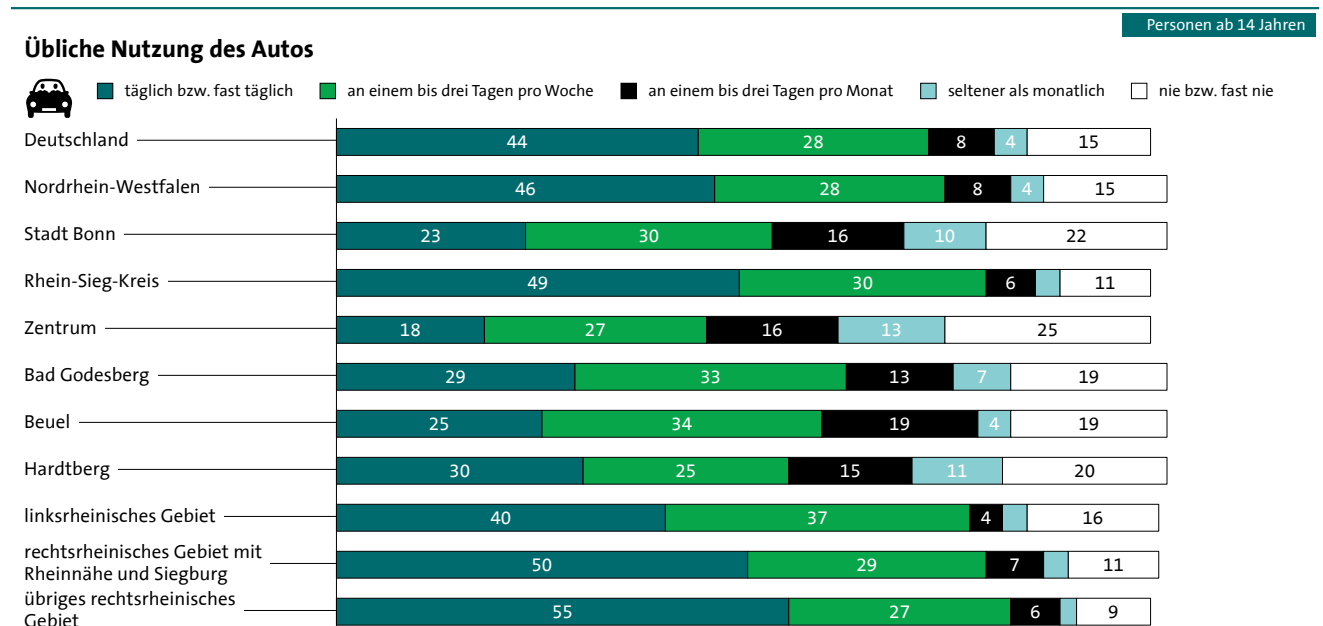
Insgesamt 44 Prozent der befragten Personen ab 14 Jahren in Deutschland nutzen (fast) täglich das Auto, sei es zur Fahrt oder Mitfahrt. Der Anteil der mindestens wöchentlichen Nutzung liegt bei 72 Prozent. Nur 15 Prozent geben an, das Auto üblicherweise (fast) nie zu nutzen. Für die Personen aus dem Rhein-Sieg-Kreis zeigt sich eine Verschiebung der Nutzungsanteile in Richtung der (fast) täglichen Nutzung: Fast die Hälfte der Befragten ist (fast) jeden Tag mit dem Auto unterwegs. In Bonn ist es nicht ganz jede vierte

Person ab 14 Jahren. Ein ähnlich großer Anteil gibt die Nicht-Nutzung an, im Rhein-Sieg-Kreis sind es anteilig weniger Personen, die eine Nicht-Nutzung angeben (Abbildung 22).

Insbesondere diejenigen, die im Bonner Zentrum wohnen, berichten eine eher seltene Autonutzung im üblichen Wochenverlauf: Etwas weniger als die Hälfte ist mindestens wöchentlich im Auto unterwegs (45 Prozent). In den anderen Stadtbezirken trifft dies dagegen auf (etwas) mehr als die Hälfte zu. Die Nicht-Nutzung berichtet jede fünfte Person – außer im Zentrum mit jeder vierten Person. Insbesondere das rechtsrheinische sowie das sonstige rechtsrheinische Gebiet sind durch die (fast) tägliche Autonutzung geprägt. Erweitert man den Blick auf die mindestens wöchentliche Nutzung, bewegen sich die Anteile um die 80-Prozent-Marke (siehe Abbildung 22).

Von den Männern aus Bonn/Rhein-Sieg geben 44 Prozent die (fast) tägliche Autonutzung als üblich an, bei den Frauen ist der Anteil 8 Prozentpunkte geringer (ohne Abbildung). Drei Viertel der Männer und zwei Drittel der Frauen sind mindestens wöchentlich mit dem Auto unterwegs. Die Nicht-Nutzung trifft auf nahezu jeden achten Mann und etwas mehr als jede sechste Frau zu (ohne Abbildung).

Abbildung 22



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

Etwas mehr als die Hälfte der Vollzeiterwerbstätigen aus Bonn/Rhein-Sieg ist (fast) täglich mit dem Auto unterwegs (Teilzeit: 45 Prozent). Erweitert man auf die mindestens wöchentliche Nutzung, dominiert mehrheitlich in fast allen Tätigkeitsgruppen die Autonutzung – mit (knapper) Ausnahme der Schülerinnen und Schüler ab 14 Jahren (49 Prozent) und der Studierenden (38 Prozent). Bei den Studierenden zeigt sich eine eher seltene Autonutzung und 26 Prozent geben sogar die Nicht-Nutzung an. Die Nicht-Nutzungsquote liegt im Vergleich dazu bei den Vollzeiterwerbstätigen lediglich bei 8 Prozent (ohne Abbildung).

In der mittleren bzw. (sehr) hohen Statusgruppe in Bonn/Rhein-Sieg macht die (fast) tägliche Nutzung mit 40 bzw. 45 Prozent den größten Anteil aus (sehr niedrig: 25 Prozent). Passend dazu fallen die Nicht-Nutzungsanteile hier kleiner aus als in der niedrigsten Statusgruppe. Die Regelmäßigkeit der Autonutzung, also die Nutzungshäufigkeit, scheint mit steigendem Status anzusteigen (ohne Abbildung).

Übliche Nutzung des Fahrrads

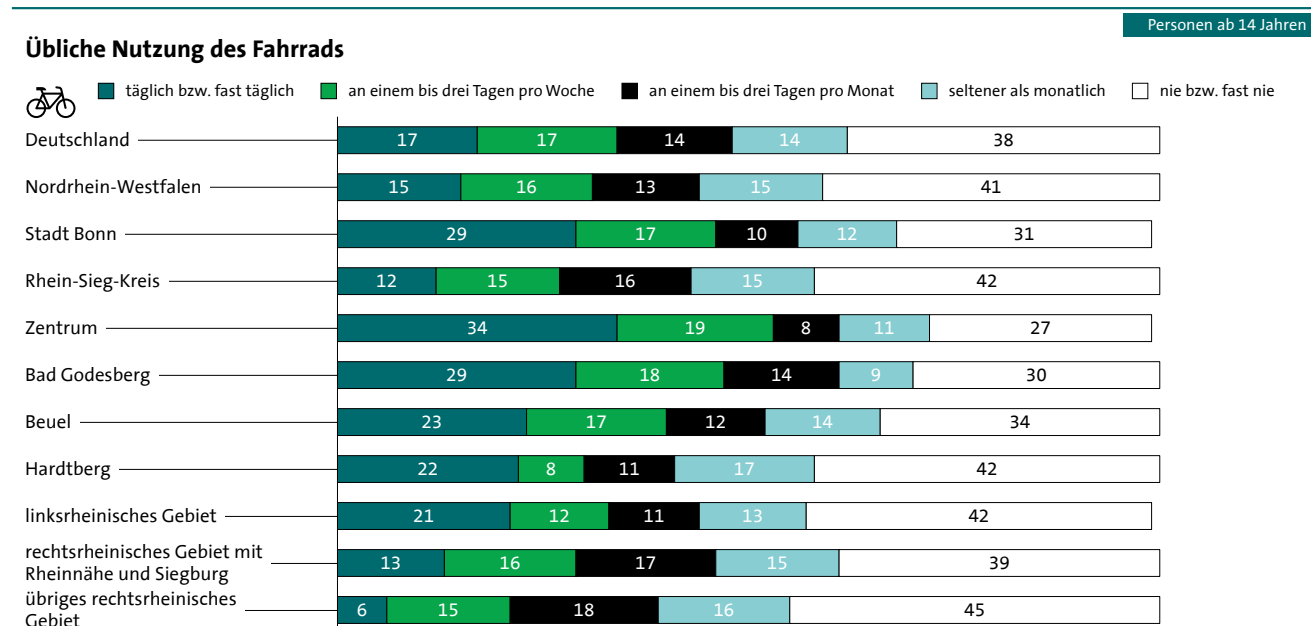
Ein bundesweiter Anteil von 17 Prozent der Personen ab 14 Jahren gibt die (fast) tägliche Nutzung eines Fahrrads oder Elektrofahrrads als Regelfall an. Für

34 Prozent gilt die mindestens wöchentliche Nutzung. Fast zwei von fünf Personen nutzen (fast) nie das Fahrrad. Im Rhein-Sieg-Kreis ist die Nicht-Nutzungsquote 4 Prozentpunkte größer und der tägliche oder mindestens wöchentliche Anteil wiederum niedriger als bundesweit. Die tägliche Nutzung prägt mit 29 Prozent im Gegensatz dazu das Fahrverhalten der Bonnerinnen und Bonner. Doch auch hier gibt fast jede dritte Person an, das Fahrrad (fast) nie zu nutzen (siehe Abbildung 23).

Mit Anteilen um die 30-Prozent-Marke ist die Täglich-Quote für Personen aus dem Zentrum oder aus Bad Godesberg vergleichsweise hoch. Aber auch mehr als jede fünfte Person aus Beuel und vom Hardtberg ist (fast) täglich mit dem Rad unterwegs. Gleichzeitig geben aber anteilig viele Personen vom Hardtberg die Nicht-Nutzung als üblich an. Ähnliche Anteile zeigen sich auch in den Gebieten des Rhein-Sieg-Kreises. Mit größer werdender Entfernung zur Stadt scheint auch die (fast) tägliche Nutzungshäufigkeit zu sinken und das Fahrrad wird im Allgemeinen seltener, beispielsweise eher mindestens monatlich, genutzt (siehe Abbildung 23).

Männer aus Bonn/Rhein-Sieg sind etwas häufiger mindestens wöchentlich mit dem Fahrrad unterwegs

Abbildung 23



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

als Frauen (37 vs. 30 Prozent). Bei der Nicht-Nutzung liegen die Frauen mit 44 Prozent insgesamt 12 Prozentpunkte vor den Männern (ohne Abbildung).

Das Fahrrad kommt insbesondere bei den Teilzeiterwerbstätigen aus Bonn/Rhein-Sieg (fast) täglich zum Einsatz (31 Prozent). Bei den Studierenden sowie den Schülerinnen und Schülern ab 14 Jahren sind es jeweils 25 Prozent. In diesen Tätigkeitsgruppen übersteigt der Anteil für die mindestens wöchentliche Nutzung jeweils (knapp) die 40-Prozent-Marke. Insbesondere Personen in Pension oder Rente nutzen das Fahrrad (fast) gar nicht (59 Prozent). Auch bei den Nicht-Erwerbstätigen ist der Anteil mit 47 Prozent hoch. In den anderen Tätigkeitsgruppen bewegen sich die Anteile rund um die 30-Prozent-Marke, sind also kleiner, aber trotzdem deutlich vorhanden (ohne Abbildung).

Für die Mehrheit derjenigen aus Haushalten mit (sehr) niedrigem Status scheint das Fahrrad keine Alltagsrelevanz zu haben: 54 Prozent geben die Nicht-Nutzung an. In den anderen Statusgruppen macht der entsprechende Anteil (deutlich) weniger als die Hälfte aus (mittel: 40 Prozent, sehr hoch: 32 Prozent). Ein ähnliches graduelles Muster zeigt sich bei der mindestens wöchentlichen Nutzung. Der Anteil steigt von 26 Pro-

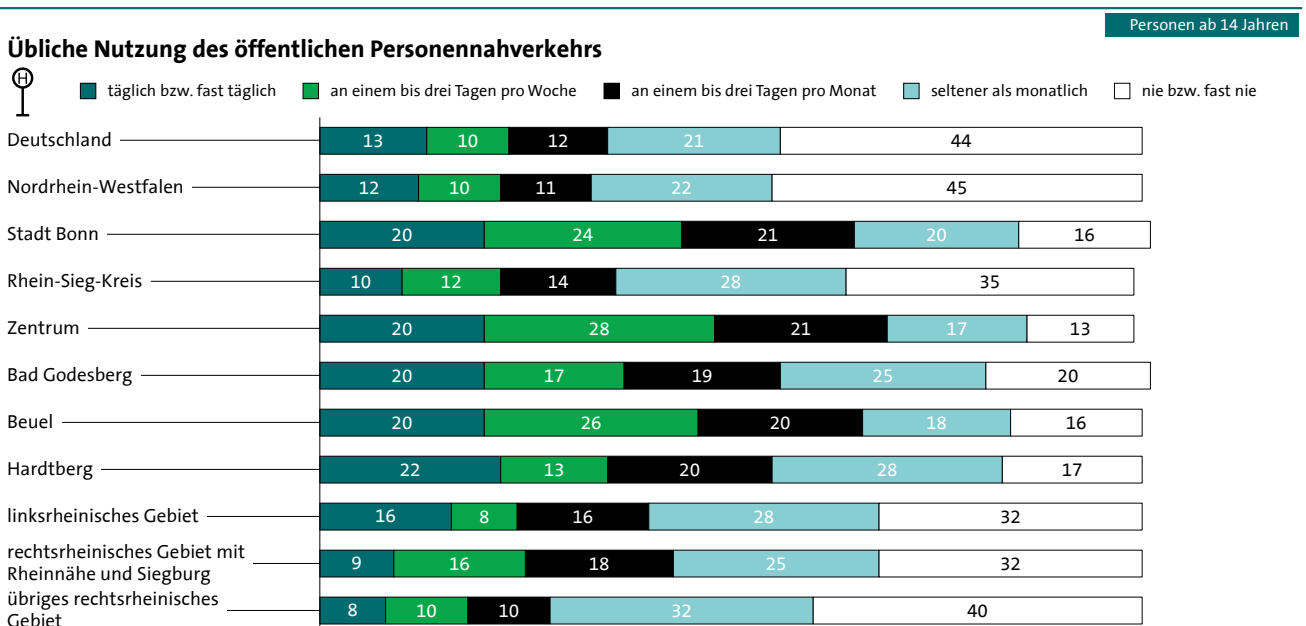
zent in den (sehr) niedrigen Statusgruppen auf 38 Prozent in den (sehr) hohen Gruppen (mittel: 31 Prozent; ohne Abbildung).

Übliche ÖPNV-Nutzung

Bundesweit nutzen 13 Prozent der Personen ab 14 Jahren (fast) täglich einen Bus oder eine Bahn in ihrer Region und insgesamt 23 Prozent greifen mindestens wöchentlich auf dieses Angebot zurück, 44 Prozent (fast) nie. Mehr als zwei von fünf Personen aus der Stadt Bonn nutzen mindestens wöchentlich die öffentlichen Verkehrsmittel. Im Rhein-Sieg-Kreis sind es anteilig deutlich weniger Menschen. Vergleichsweise stark ausgeprägt ist im Rhein-Sieg-Kreis der Anteil derer, die seltener als monatlich im ÖPNV unterwegs sind. Anteilig mehr Menschen als in Bonn, aber weniger als bundesweit, nutzen das Angebot (fast) gar nicht (siehe [Abbildung 24](#)).

Im Vergleich der Stadtbezirke sind Personen aus dem Zentrum oder aus Beuel regelmäßiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs als diejenigen aus Bad Godesberg oder vom Hardtberg. Für alle Bezirke zeigt sich aber eine im Vergleich mit dem Bund und Nordrhein-Westfalen (sehr) niedrige Nicht-Nutzungsquote. Die Nicht-Nutzung ist in den Gebieten des

Abbildung 24



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

Rhein-Sieg-Kreises stärker ausgeprägt. Hier geht die Tendenz eher zur seltenen Nutzung des ÖPNV-Angebots als zur (sehr) regelmäßigen Nutzung, insbesondere im übrigen rechtsrheinischen Gebiet (siehe Abbildung 24).

Männer und Frauen aus dem Bonn/Rhein-Sieg sind sich in ihrem ÖPNV-Nutzungsverhalten sehr ähnlich: Die Anteile unterscheiden sich nur um bis zu 3 Prozentpunkte. Auch die Nicht-Nutzungsquote zeugt mit jeweils 28 Prozent von Ähnlichkeit (ohne Abbildung).

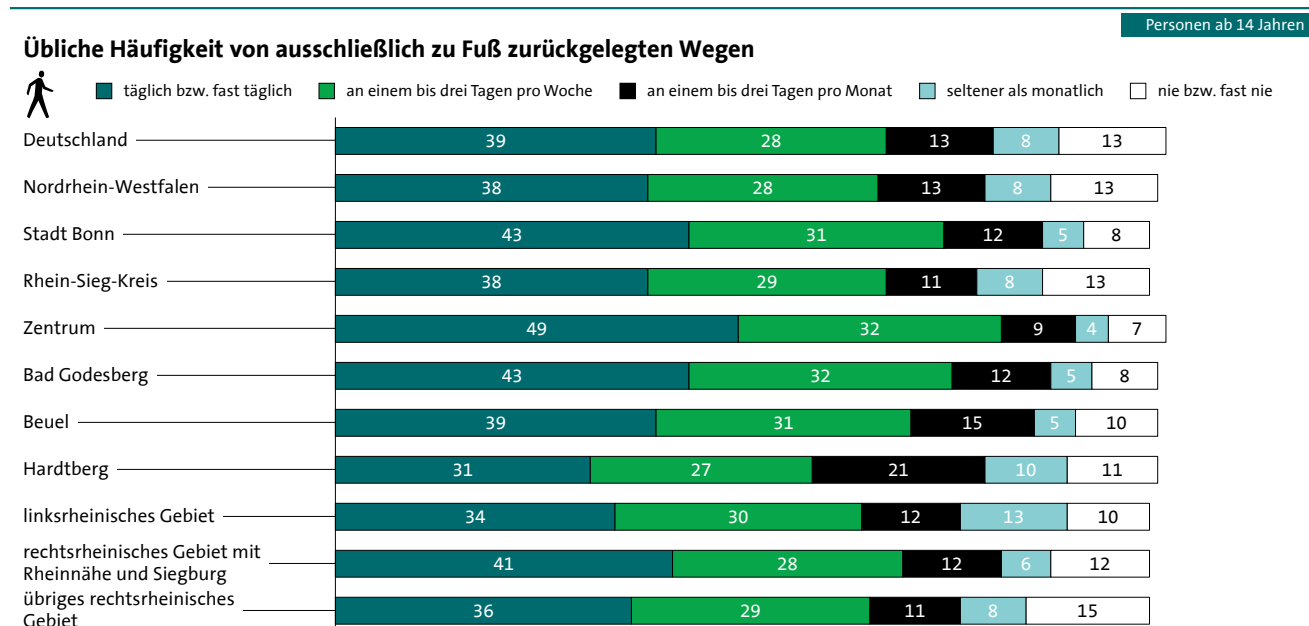
Die Mehrheit der Schülerinnen und Schüler ab 14 Jahren sind (fast) täglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs (56 Prozent). Auch nahezu jede zweite studierende Person nutzt das Angebot in dieser Regelmäßigkeit (47 Prozent). In diesen beiden Tätigkeitsgruppen macht die mindestens wöchentliche Nutzung sogar jeweils etwa drei Viertel aus. In den anderen Gruppen spielen öffentliche Verkehrsmittel eine (deutlich) geringe Relevanz in der Alltagsmobilität: 17 Prozent der Personen in Pension oder in Rente greifen mindestens wöchentlich auf das Angebot zurück. Hier ist die Nicht-Nutzung mit 46 Prozent stark vertreten (ohne Abbildung).

Die Statusgruppen unterscheiden sich eher wenig in ihrem Nutzungsverhalten. Diejenigen aus Haushalten mit (sehr) hohem Status sind in 28 Prozent der Fälle mindestens wöchentlich unterwegs, bei denjenigen mit (sehr) niedrigem Status sind es 34 Prozent. Bei der Nicht-Nutzung variieren die Anteile zwischen den Gruppen noch weniger (zwischen 26 und 29 Prozent). Generell geht die Tendenz eher zur seltenen als zur häufigen Nutzung des ÖPNV-Angebots (ohne Abbildung).

Unterwegs zu Fuß

Die Möglichkeit, Wege ausschließlich zu Fuß zu gehen, ist bei der Erfassung von Mobilität nicht zu vernachlässigen. Hierzu gehören neben kurzen Einkaufswegen und Erledigungswegen beispielsweise auch Spaziergänge, Joggingrunden sowie der kurze Weg mit dem Hund. Bundesweit beträgt der Anteil der Personen ab 14 Jahren, die (fast) täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurücklegen, 39 Prozent. Rund jede achte Person geht (fast) nie ausschließlich zu Fuß. Insbesondere die Verteilung des Rhein-Sieg-Kreises ähnelt den Verteilungen der Bundesrepublik und des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen. Für Bonn zeigen sich leichte Verschiebungen in Richtung der (fast) täglichen und der mindestens wöchentlichen Häufigkeit (siehe Abbildung 25).

Abbildung 25



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

Das Zufußgehen ist, wenn auch in unterschiedlichem Ausmaß, in allen Stadtbezirken relevant. Auch auf dem Hardtberg, wo der geringste Anteil zu verzeichnen ist, gibt mit 58 Prozent die Mehrheit an, mindestens wöchentlich Wege ausschließlich zu Fuß zurückzulegen. Das Ende der Skala, das die Nicht-Nutzung beschreibt, ist dementsprechend in allen Stadtbezirken klein. Ein ähnliches Muster zeigt sich in den Gebieten im Rhein-Sieg-Kreis: Die deutliche Mehrheit der Person legt mindestens wöchentlich reine Fußwege zurück (siehe *Abbildung 25*).

Sowohl für Männer als auch für Frauen aus Bonn/Rhein-Sieg hat das Zufußgehen eine eindeutige Alltagsrelevanz: 68 Prozent der Männer und 71 Prozent der Frauen sind mindestens wöchentlich auf reinen Fußwegen unterwegs. Anteilig wenige Person geben an, dies (fast) nie zu tun (11 bzw. 12 Prozent; ohne Abbildung).

Mit 33 Prozent ist die Quote für das (fast) tägliche Zufußgehen bei den Erwerbstätigen in Vollzeit zwar hoch, aber im Vergleich zu den anderen Tätigkeitsgruppen (mit Anteilen von 40 Prozent oder mehr) am geringsten ausgeprägt. Rund jede fünfte Person in Pension oder Rente gibt an, (fast) nie Wege ausschließlich zu Fuß zurückzulegen (19 Prozent), wohingegen

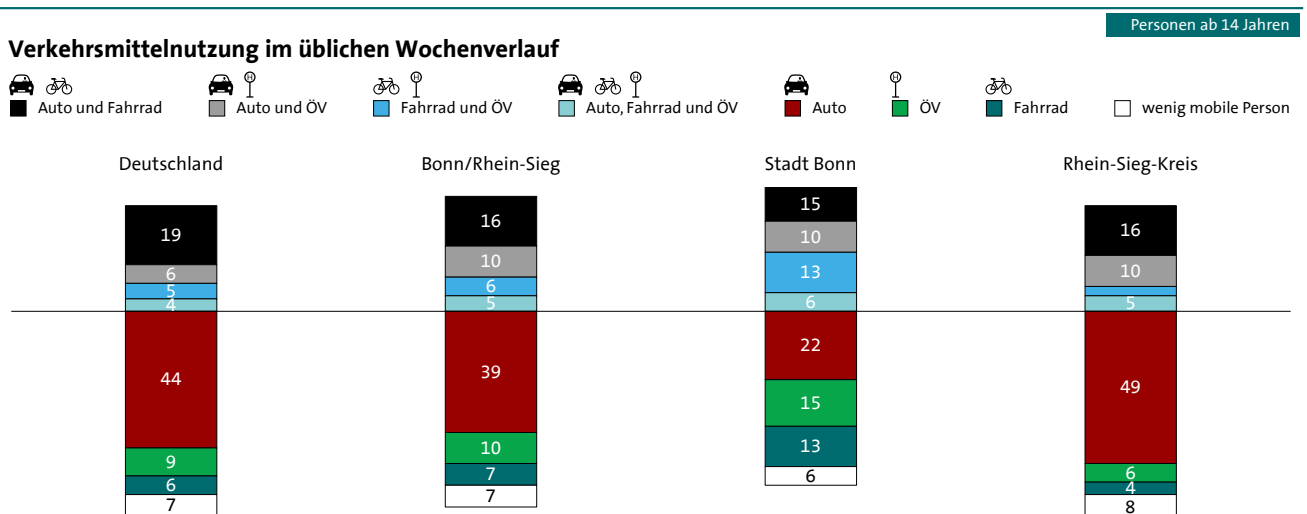
in den anderen Gruppen der entsprechende Anteil bei oder unter 10 Prozent liegt (ohne Abbildung).

Zwischen den Statusgruppen zeigt sich mehr Ähnlichkeit als Unterschied. Tendenziell verschieben sich im Vergleich mit der (sehr) niedrigen Statusgruppe die Anteile in der mittleren und der (sehr) hohen Statusgruppen hin zur regelmäßigeren Nutzung. Doch auch in der (sehr) niedrigen Statusgruppe sprechen die Anteile in der Nutzungshäufigkeit insgesamt für die Relevanz des Zufußgehens im Alltag, und nicht dagegen (ohne Abbildung).

Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf

Um einen Eindruck von Mobilitätsoptionen zu gewinnen, ist es aufschlussreich, die Einzelergebnisse für die Nutzungshäufigkeiten der Verkehrsmittel Auto, ÖPNV und Fahrrad miteinander zu kombinieren und die Anzahl sowie Kombinationsweisen zu analysieren. Im Allgemeinen wird dies unter dem Schlagwort „Multimodalität“ diskutiert. Je nach Definition beschreibt multimodales Mobilitätsverhalten die Nutzung von zwei oder drei verschiedenen Verkehrsmitteln innerhalb eines bestimmten Zeitraums.

Abbildung 26



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

Multimodales Nutzungsverhalten setzt immer ein multimodal angelegtes Verkehrssystem voraus – ein Verkehrssystem, das die Infrastruktur für Multimodalität überhaupt bieten kann. Regionale Unterschiede im Anteil der Multimodalität können somit auf regional unterschiedliche Verkehrsinfrastruktur hinweisen, beispielsweise für städtische und ländliche Regionen.

Die vorgenommene Segmentierung des Mobilitätsverhaltens basiert auf den im Alltag genutzten Mobilitätsoptionen. Dazu wird die übliche Verkehrsmittelnutzung im Laufe einer Woche herangezogen. Während Monomodalität das Auto-, Fahrrad- oder ÖV-Fahren umfasst, beschreibt die Einteilung von multimodalem Nutzungsverhalten die folgenden Verkehrsmittelkombinationen: Auto und Fahrrad, Auto und ÖV, Fahrrad und ÖV, Auto mit Fahrrad und ÖV. Davon lässt sich die Gruppe der wenig mobilen Personen abgrenzen.

Multi- und Monomodalität in der Region

Fasst man die Personen ab 14 Jahren zusammen, deren Nutzungsverhalten als multimodal beschrieben werden kann, macht deren Anteil bundesweit rund ein Drittel aus (34 Prozent). Dies gilt auch für die Personen aus dem Rhein-Sieg-Kreis. In Bonn ist der Anteil mit 44 Prozent deutlich größer. Dabei macht in allen Regionen die Kombination aus Auto und Fahrrad jeweils den größten Anteil aus. In der Stadt ist auch die Kombination aus Fahrrad und ÖV im üblichen Wochenverlauf vergleichsweise stark vertreten. Sowohl in der Stadt als auch im Kreis ist aber der Anteil derer, die als monomodal beschrieben werden können, größer als der Anteil der Multimodalität. Stadt und Kreis unterscheiden sich allerdings hinsichtlich des monomodal genutzten Verkehrsmittels: In beiden Regionen erhält zwar das Auto den größten Anteil, aber in der Stadt fällt dieser Anteil kleiner aus und es werden auch der ÖV oder das Fahrrad monomodal genutzt. Im Kreis sind die entsprechenden Anteile der Alternativen zum Auto deutlich kleiner (siehe Abbildung 26).

Multi- und Monomodalität nach Soziodemografie

Sowohl Männer (54 Prozent) als auch Frauen (58 Prozent) aus Bonn/Rhein-Sieg sind im üblichen Wochenverlauf mehrheitlich monomodal unterwegs. Der Fokus liegt mit 39 bzw. 40 Prozent auf dem Auto. Werden Verkehrsmittel kombiniert, handelt es sich am häufigsten um das Auto und das Fahrrad (Männer: 18 Prozent, Frauen: 14 Prozent; ohne Abbildung).

Außer bei den Studierenden (47 Prozent) und bei den Schülerinnen und Schülern ab 14 Jahren (39 Prozent) macht die Monomodalität 50 Prozent oder mehr aus. Favorisiert wird mit deutlichem Abstand das Auto. Sind Studierende oder Schülerinnen und Schüler monomodal unterwegs, bevorzugen sie im Gegensatz dazu die öffentlichen Verkehrsmittel. Insbesondere Teilzeiterwerbstätige kombinieren im üblichen Wochenverlauf vergleichsweise häufig das Auto und das Fahrrad (26 Prozent), aber auch in den anderen Gruppen ist diese Kombination beliebt (ohne Abbildung).

Monomodales Nutzungsverhalten ist tendenziell eher bei Personen aus Haushalten der (sehr) niedrigen Statusgruppe zu finden (63 Prozent) als bei denjenigen mit mittlerem (57 Prozent) oder (sehr) hohem Status (53 Prozent). In allen Statusgruppen macht Monomodalität mit Fokus auf die alleinige Nutzung des Autos aber die Mehrheit aus. Von denjenigen aus Haushalten der (sehr) niedrigen Statusgruppe geben immerhin 18 Prozent die öffentlichen Verkehrsmittel an. Mit Blick auf multimodales Verhalten zeigt sich, dass insbesondere in den höheren Gruppen auf die Kombination aus Auto und Fahrrad gesetzt wird (20 Prozent; ohne Abbildung).

Alltägliche Verkehrsmittelwahl

Siedlungsstruktur und Angebotsqualität prägen die Verkehrsmittelwahl. Urbane Räume wie Bonn begünstigen eine größere Vielfalt und Kombination von Verkehrsmitteln, während im Umland eher autozentrierte Muster vorherrschen. Zufußgehen ist überall ein fester Bestandteil. Multimodales Verhalten setzt eine entsprechende Infrastruktur voraus und ist in gut erschlossenen, zentralen Lagen wahrscheinlicher. Gesellschaftlich strukturieren die Lebensphase, die Erwerbssituation und der soziale Status die Wahl: In städtischen Kontexten tritt Multimodalität häufiger auf, im Umland dominiert Monomodalität, häufig mit dem Auto. Die Alltagsmobilität wird weniger durch einzelne Wege als durch verfügbare Optionen, Erreichbarkeit und gewachsene Routinen bestimmt – nicht nur in Bonn/Rhein-Sieg.

6. Bewertung der Verkehrssituation

Die persönliche Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort durch die ab 14-jährigen Personen erfolgt anhand der gängigen Schulnoten (sehr gut, gut, befriedigend, ausreichend, mangelhaft, ungenügend). Thematisiert wurden neben der Verkehrssituation für das Auto, den ÖPNV sowie das Fahrrad auch die Gegebenheiten für Fußwege vor Ort. Die Top-Box beschreibt den kombinierten Anteil der Noten „sehr gut“ und „gut“.

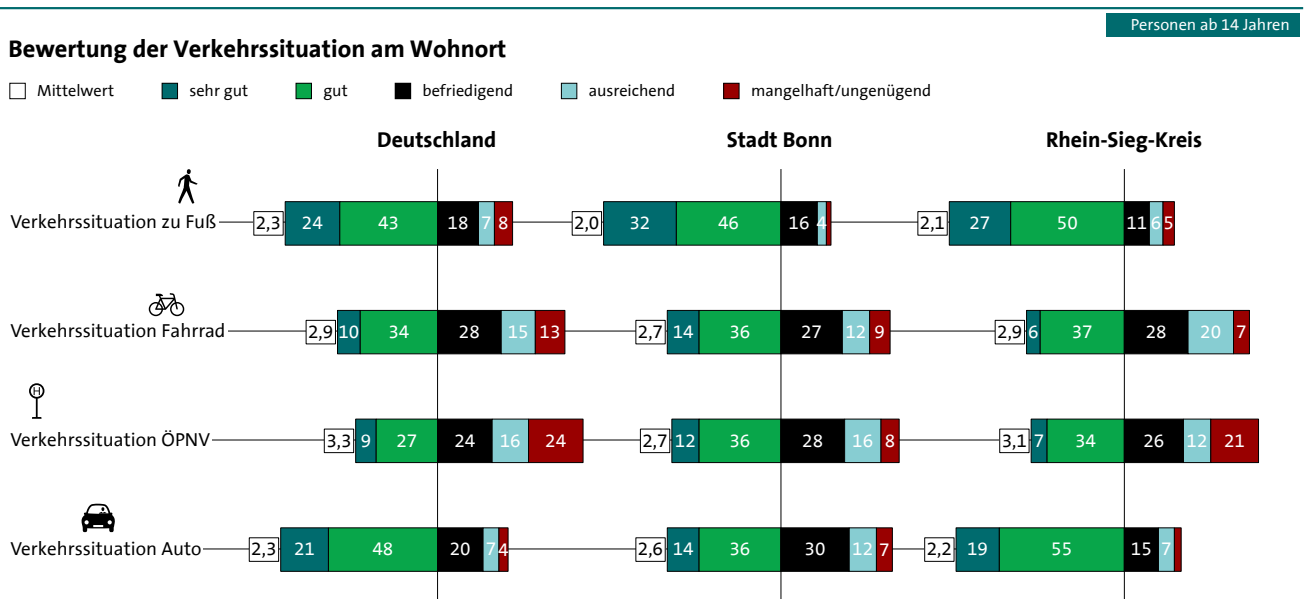
In Bonn/Rhein-Sieg schneidet das Zufußgehen mit einer guten Bewertung von durchschnittlich 2,1 am besten ab. Auf dem zweiten Platz landet die Bewertung für das Autofahren mit 2,4. Das Fahrradfahren (2,8) und das ÖPNV-Fahren (2,9) erhalten die Note "befriedigend" (ohne Abbildung).

Das Zufußgehen erhält sowohl von den Personen aus Bonn als auch von denen aus dem Rhein-Sieg-Kreis im Durchschnitt die beste Note. Jeweils rund drei Viertel äußern sich als (sehr) zufrieden. Eine ähnlich gute Verkehrssituation beschreiben die Befragten aus dem Rhein-Sieg-Kreis für das Auto, wohingegen die Bonnerinnen und Bonner eine etwas schlechtere Durchschnittsnote vergeben. Die Verkehrssituation für das Fahrrad und den ÖPNV wird im Kreis (gering-

fällig) schlechter bewertet als in Bonn. Insbesondere der Anteil derjenigen aus dem Kreis, die den ÖPNV als mangelhaft oder ungenügend bewerten, sticht im Vergleich mit der Bonner Verteilung hervor – ähnelt damit aber wiederum der Verteilung der Bundesrepublik (siehe [Abbildung 27](#)).

Im Zeitvergleich mit 2017 hat sich die Bewertung der Situation für das Zufußgehen kaum verändert: In Bonn betrug die mittlere Note 1,8, im Rhein-Sieg-Kreis 2,0. Auch die Bewertungen für das Fahrradfahren (in 2017 Bonn: 2,5, Rhein-Sieg-Kreis: 2,6) und den ÖPNV (in 2017 Bonn: 2,3, Rhein-Sieg-Kreis: 2,8) verändern sich nur um kleine Nachkommastellen – doch ebenso wie beim Zufußgehen in die Richtung einer schlechteren Bewertung. Etwas anders ist die Tendenz für das Autofahren, für das die mittleren Bewertungen im Zeitvergleich etwas besser ausfallen (in 2017 Bonn: 2,7, Rhein-Sieg-Kreis: 2,3; ohne Abbildung).

Abbildung 27



Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

7. Automobilität

Das Kapitel betrachtet zunächst, wie die Bevölkerung Bonn/Rhein-Sieg mit Pkw-Führerscheinen ausgestattet ist. Aufbauend auf den Auswertungen in Kapitel 3 wird anschließend der Pkw-Bestand in den Haushalten und deren Ausstattung mit Ladeplätzen für Elektroautos genauer beschrieben. Das Kapitel wirft auch einen Blick auf die Haushalte und die Frage nach der Notwendigkeit des Pkw-Besitzes und den Gründen für Pkw-Freiheit. Außerdem geht es konkret um die den Haushalten zur Verfügung stehenden Pkw – beispielsweise deren Antriebsart oder der zur Verfügung stehende Stellplatz – und die Nutzung dieser Pkw an einem durchschnittlichen Tag.

Führerscheinbesitz

Mehr als vier von fünf Personen ab 16 Jahren besitzen einen Pkw-Führerschein – dies gilt deutschlandweit (87 Prozent) und für Bonn/Rhein-Sieg (86 Prozent). Die Stadt (82 Prozent) und der Kreis (87 Prozent) unterscheiden sich nur geringfügig in der Besitzquote. Auch beim durchschnittlichen Alter beim Führerscheinwerb sind sich die Vergleichsregionen ähnlich (20 bzw. 21 Jahre; ohne Abbildung).

Sowohl Männer als auch Frauen aus Bonn/Rhein-Sieg erreichen hohe Besitzquoten. Männer sind beim Erwerb zwei Jahre jünger. In allen volljährigen Altersgruppen berichtet jeweils die Mehrheit, den Führerschein zu besitzen, allerdings liegen die Quoten bei den 18- bis 29-Jährigen und den ab 75-Jährigen deutlich unter denen der anderen Altersgruppen mit Werten über der 90-Prozent-Marke. Mit Blick auf das Durchschnittsalter beim Erwerb zeigt sich, dass die Personen tendenziell jünger werden, wenn sie die Fahrprüfung ablegen. So waren die zum Erhebungszeitpunkt ab 65-Jährigen etwa zwei bis drei Jahre älter, als der Führerschein erworben wurde, als die zum Erhebungszeitpunkt 18- bis 29-Jährigen. Deutliche Quotenunterschiede finden sich auch zwischen den Statusgruppen: Diejenigen aus Haushalten mit (sehr) niedrigem Status besitzen zwar in 74 Prozent der Fälle den Führerschein, bei denjenigen mit (sehr) hohem Status sind es bereits 91 Prozent. Auch das Durchschnittsalter liegt bei denen der (sehr) niedrigen Statusgruppen über dem der anderen Personen (siehe Tabelle 1).

Lademöglichkeiten zu Hause

Rund zwei Drittel der Haushalte in Bonn/Rhein-Sieg haben nicht die Möglichkeit, ein Elektroauto bei sich zu Hause oder in der Nähe zu laden. Ist eine Lademöglichkeit vorhanden, handelt es sich in ähnlicher Häufigkeit entweder um eine normale Steckdose oder um eine Ladesäule (siehe Abbildung 28). Im direkten Vergleich von Stadt und Kreis verschieben sich die Anteile. In beiden Fällen verfügt die Mehrheit der Haushalte über keine Lademöglichkeit (Bonn: 59 Prozent, Rhein-Sieg-Kreis: 68 Prozent), aber bei der Art der Lademöglichkeit setzen in Bonn anteilig mehr Haushalte auf eine Ladesäule bei sich oder in der Nähe als auf eine normale Steckdose (25 vs. 12 Prozent), wohingegen sich das Verhältnis im Kreis umdreht und häufiger eine normale Steckdose zur Verfügung steht (19 vs. 11 Prozent; ohne Abbildung).

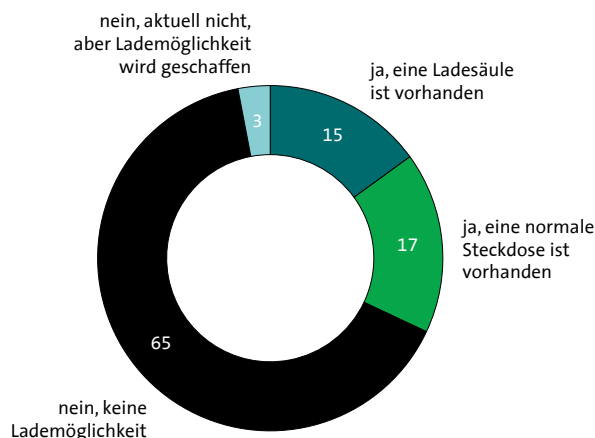
Tabelle 1

Pkw-Führerschein-Besitz und -Erwerbsalter

	Führerscheinbesitz (ja-Anteile)	Alter bei Führerschein- erwerb
<i>Personen ab 16 Jahren</i>	<i>%</i>	<i>Mittelwert</i>
GESAMT	86	20
GESCHLECHT		
Männer	87	19
Frauen	85	21
ALTER		
16-17 Jahre	6	-
18-29 Jahre	70	18
30-39 Jahre	90	19
40-49 Jahre	94	20
50-64 Jahre	93	20
65-74 Jahre	93	21
75 und älter	77	24
ÖKONOMISCHER STATUS		
(sehr) niedrig	74	22
mittel	83	20
(sehr) hoch	91	19

Abbildung 28

Lademöglichkeit für E-Autos an privaten Stellplätzen



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend:
Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Bonn/Rhein-Sieg | Quelle: MiD 2023

Notwendigkeit des Pkw-Besitz

In Bonn/Rhein-Sieg besitzt etwas mehr als jeder fünfte Haushalt kein Auto. In der Stadt sind es anteilig deutlich mehr Haushalte als im Kreis. In jeweils rund der Hälfte der Haushalte steht ein Auto zur Verfügung, aber auch der Mehrfachbesitz ist insbesondere im Kreis stark vertreten (siehe Abbildung 7 auf Seite 23).

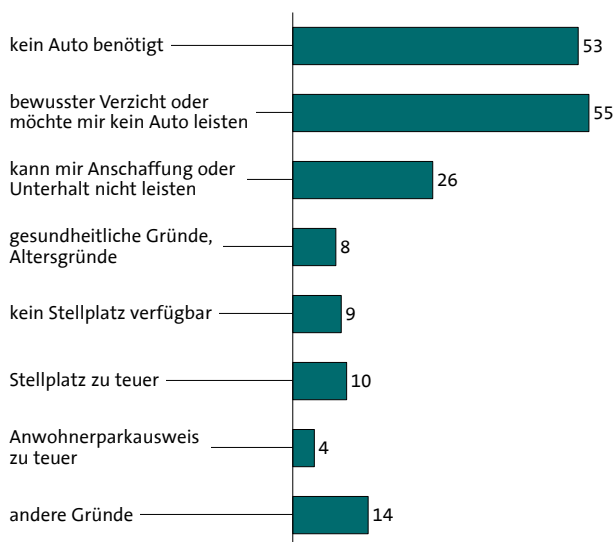
Von den Haushalten aus Bonn/Rhein-Sieg mit Pkw-Besitz berichten – bei geringer Fallzahl – drei Viertel davon, nicht auf das Auto verzichten zu können (75 Prozent; Deutschland: 81 Prozent). Die Notwendigkeit für den Pkw-Besitz wird im Kreis deutlich stärker betont als in der Stadt (83 vs. 57 Prozent; ohne Abbildung).

Pkw-Freiheit – Alternativen, Verzicht und Einschränkungen

Von den Haushalten aus Bonn/Rhein-Sieg, die kein Auto besitzen, gibt die knappe Mehrheit an, kein Auto zu benötigen oder bewusst darauf zu verzichten – die Fallzahl dieser Haushalte ist allerdings gering. Für etwa jeden vierten Haushalt sind wiederum eher finanzielle Gründe für den Nicht-Besitz ausschlaggebend (Mehrfachnennung; siehe Abbildung 29).

Abbildung 29

Gründe für Pkw-Nicht-Besitz



Haushalte ohne Pkw-Besitz, Angaben in Prozent, Mehrfachnennung

MiD 2023 | Regionalbericht Bonn/Rhein-Sieg | Quelle: MiD 2023

Finanzielle Aspekte sind jeweils für etwa ein Viertel der Stadt- (27 Prozent) und der Kreis-Haushalte (23 Prozent) Grund für den Nicht-Besitz. Deutlicher fallen die regionalen Unterschiede hinsichtlich der Nicht-Notwendigkeit (63 vs. 38 Prozent) und des bewussten Verzichts (61 Prozent vs. 44 Prozent) aus, deren Anteile in der Stadt deutlich größer sind als im Kreis. Auch hier sind die Fallzahlen allerdings sehr gering (ohne Abbildung).

Merkmale und Kennwerte der Pkw

Im Folgenden wird der Pkw-Bestand in den Haushalten Bonn/Rhein-Sieg beschrieben. Neben den privat zugelassenen Pkw schließt das jenen Teil der gewerblich zugelassenen Pkw ein, die auch privat genutzt werden können. Dienstwagen, die nicht privat genutzt werden, fließen in die MiD-Auswertungen nicht ein. Die folgenden Auswertungen zu Firmenwagen beziehen sich deshalb ausschließlich auf den Teil der gewerblich zugelassenen Pkw, die auch privaten Haushalten zur Nutzung zur Verfügung stehen.

Eine Abweichung der regional ausgewerteten MiD-Ergebnisse von der amtlichen Zulassungsstatistik kann sich zusätzlich dadurch ergeben, dass der Zulassungsort – vor allem bei dienstlichen oder geleasteten Fahrzeugen – vom Wohnort des Haushalts abweichen kann. Privat nutzbare gewerblich zugelassene Pkw werden in der MiD dem Wohnort des Haushalts zugeordnet, während sie in der amtlichen Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes dem Zulassungsort, in der Regel dem Firmensitz, zugeordnet werden.

Pkw-Bestand

Die MiD erfasst alle Pkw, die privaten Haushalten zur Nutzung zur Verfügung stehen, und ordnet sie einem der Fahrzeugsegmente des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zu. Für die Auswertungen werden diese differenzierten Segmente wie folgt in vier Gruppen zusammengefasst:

- klein: Mini und Kleinwagen
- kompakt: Kompaktklasse und Mini-Vans
- mittel: Mittelklasse, Sportgeländewagen, Großraum-Vans und Utilities
- groß: obere Mittelklasse, Oberklasse, Geländewagen, Sportwagen

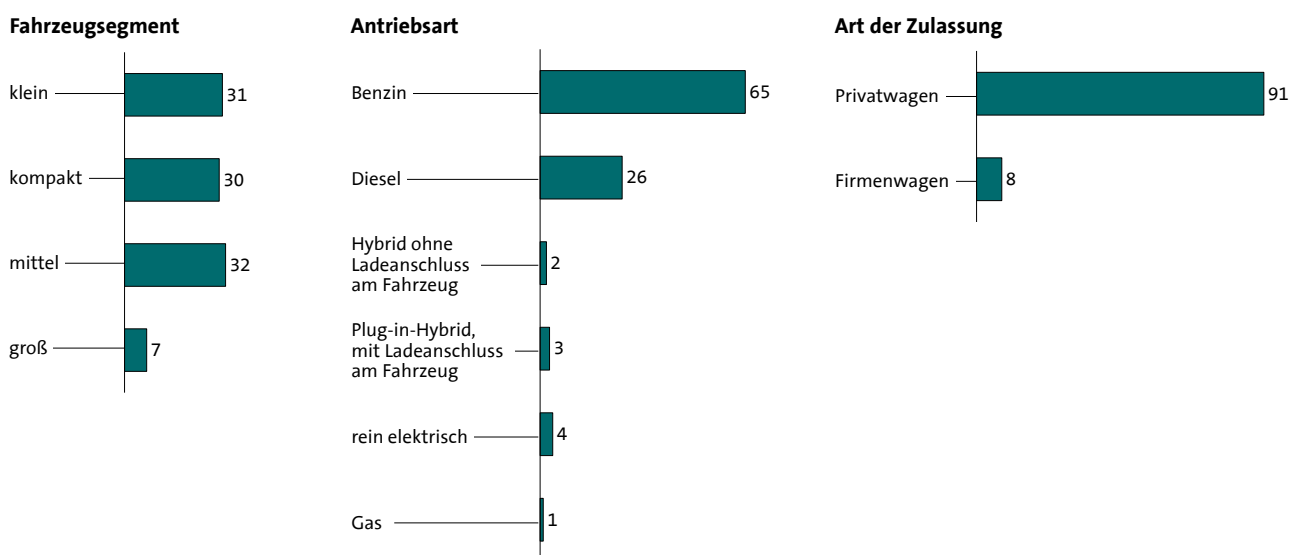
In Bonn/Rhein-Sieg sind anteilig vergleichbar viele kleine, kompakte und mittelgroße Autos in den Haushalten vorhanden (siehe [Abbildung 30](#)). Auf große Autos entfallen 7 Prozent. Im Vergleich mit der Bundesrepublik geht die Tendenz in der Region Bonn/Rhein-Sieg eher zu kleinen statt zu mittelgroßen Autos, wenngleich die Unterschiede in den Anteilen zwischen den Vergleichsregionen nur bis zu 3 Prozentpunkte betragen. Auch die Verteilungen von Stadt und Kreis ähneln sich sehr und variieren nur um einen Prozentpunkt (ohne Abbildung).

Zwei Drittel der den Haushalten Bonn/Rhein-Siegs zur Verfügung stehenden Pkw werden mit Benzin betrieben, ein Viertel sind Dieselfahrzeuge. Die Quote an rein elektrischen Autos beträgt 4 Prozent, die Gesamtquote für Elektrofahrzeuge 9 Prozent (siehe [Abbildung 30](#)). Damit ist die Region mit der Bundesverteilung vergleichbar. Der Anteil der mit Benzin betriebenen Fahrzeuge ist in Bonn etwas größer als im Kreis (68 vs. 63 Prozent), wo anteilig etwas mehr Dieselfahrzeuge (27 vs. 24 Prozent) zur Verfügung stehen (ohne Abbildung).

Die deutliche Mehrheit der Fahrzeuge in Bonn/Rhein-Sieg ist als Privatwagen zugelassen (siehe [Abbildung 30](#)). Diesbezüglich herrscht große Ähnlichkeit zwischen den Vergleichsregionen, in denen die

Abbildung 30

Pkw-Bestand nach Fahrzeugsegment, Antriebsart und Art der Zulassung



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen oder anderes

Anteile zwischen 90 und 92 Prozent liegen. In Bonn/Rhein-Sieg zeigt sich – wenn auch mit geringer Fallzahl – der bundesweit zu findende Trend, dass Elektrofahrzeuge einen großen Anteil bei den Firmenvagen ausmachen. Bei den Privatwagen dominieren Pkw mit Verbrennungsmotoren (ohne Abbildung).

Üblicher Stellplatz

Zu den üblichen Stellplatzmöglichkeiten zählen der öffentliche Straßenraum (ohne oder mit Parkausweis für Anwohnerinnen und Anwohner), das Parkhaus oder die Tiefgarage und – wenn ein eigenes Grundstück vorhanden ist – die Garage, ein Carport oder ein Stellplatz.

Die Autos aus Bonn/Rhein-Sieg werden überwiegend auf dem Privatgrundstück abgestellt und etwa jedes fünfte Fahrzeug steht im öffentlichen Straßenraum ohne Parkausweis (siehe Abbildung 31). Eine ähnliche Verteilung zeigt sich auch für die Bundesrepublik. Anders im direkten Vergleich der Stadt und des Kreises: In der Stadt werden mit 33 Prozent anteilig deutlich mehr Autos im öffentlichen Straßenraum ohne Parkausweis abgestellt als im Kreis (13 Prozent). Außerdem werden auch Tiefgaragen und Parkhäuser mit 16 Prozent vergleichsweise häufig genutzt (Rhein-Sieg-Kreis: 6 Prozent). Im Kreis wiederum ist

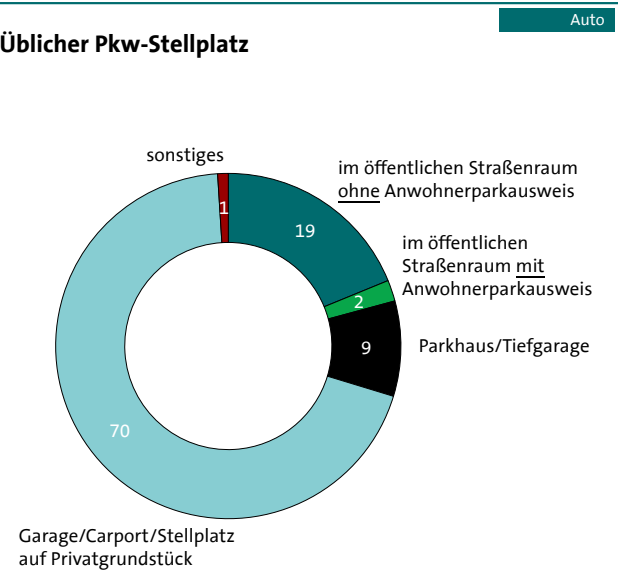
der Anteil für das Parken auf dem Privatgrundstück mit 79 Prozent deutlich größer ausgeprägt (Bonn: 46 Prozent; ohne Abbildung).

Autonutzung

Auf Basis der Stichtagsergebnisse lässt sich die Nutzung der Pkw abschätzen. Die folgenden Auswertungen basieren auf allen Fahrten mit Fahrzeugen, die den Haushalten in Bonn/Rhein-Sieg zur Nutzung zur Verfügung stehen. Reine Firmenfahrzeuge, Carsharing-Fahrzeuge und Mietwagen sind nicht berücksichtigt. Die Autofahrten werden auf Basis der am Stichtag berichteten Wege der Haushaltsmitglieder mit den Haushalts-Pkw ermittelt. Um diese möglichst vollständig abzubilden, werden für diese Auswertungen nur Haushalte berücksichtigt, bei denen zu allen Haushaltsmitgliedern Angaben zum Stichtag vorliegen. Fahrten, die möglicherweise von anderen Personen ohne Begleitung von Haushaltsmitgliedern unternommen wurden, bleiben unberücksichtigt.

Von diesen zur Verfügung stehenden Autos wird ein Anteil von 52 Prozent an einem durchschnittlichen Tag von Haushaltsmitgliedern genutzt. Fokussiert man auf diese Pkw, ergeben sich durchschnittlich 2,9 Fahrten je Fahrzeug. Im Mittel werden auf diesen Fahrten insgesamt rund 53 Kilometer in etwa 83 Minuten zurückgelegt, und es werden durchschnittlich 4,5 Personen befördert, wobei die Zählung fahrtenbezogen erfolgt, sodass Personen bei mehreren Fahrten am Stichtag mehrfach berücksichtigt werden (siehe Tabelle 2).

Abbildung 31



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

Tabelle 2

Kennwerte am Stichtag genutzter Pkw		
Anteil genutzter Pkw*	52	%
Anzahl der Fahrten**	2,9	Mittelwert
Gesamtstrecke**	53	Mittelwert in km
Gesamtfahrzeit**	83	Mittelwert in Min.
Anzahl beförderter Personen**	4,5	Mittelwert

*alle Pkw, **am Stichtag genutzte Pkw

Automobilität in Bonn/Rhein-Sieg

Es zeigt sich eine hohe Verbreitung des Führerscheins über weite Bevölkerungsgruppen hinweg, mit Unterschieden nach Alter und ökonomischen Status. Stadt und Umland ähneln sich in vielen Grundmustern, unterscheiden sich jedoch dort, wo Siedlungsstruktur und Infrastruktur wirken: In der Stadt sind autofreie Haushalte häufiger durch bewussten Verzicht und vorhandene Alternativen erklärbar, im Umland wird der Besitz stärker als notwendig wahrgenommen. Finanzielle Gründe spielen zusätzlich eine Rolle. Der Pkw-Bestand in Bonn/Rhein-Sieg ist überwiegend klein bis mittel und konventionell: Elektromobilität zeigt sich vor allem über privat nutzbare Firmenwagen, bleibt jedoch durch häusliche Lade- und Stellplatzstrukturen begrenzt. Nur rund jedes zweite Fahrzeug wird an einem durchschnittlichen Tag genutzt.

8. Radverkehr

Das vorliegende Kapitel greift die Ergebnisse zur Fahrradausstattung aus Kapitel 3, zur üblichen Nutzung aus Kapitel 5 sowie zur Bewertung der Infrastruktur aus Kapitel 6 auf und ergänzt sie um soziodemografische Analysen.

Für die Beschreibung der Fahrradausstattung wird die Haushalts- und die Personenebene herangezogen. Es geht jeweils nicht nur um den Besitz normaler bzw. klassischer Fahrrädern, sondern auch um die elektrobetriebenen Zweiräder. Die übliche Nutzungshäufigkeit – auch von Lastenfahrrädern – und die Bewertung der Verkehrssituation für das Fahrrad vor Ort bleiben auf der Personenebene. Angaben zu Anlässen, Distanzen und Dauern werden auf Wegeebe berichtet. Dabei werden die Ergebnisse zu den Mobilitätskennwerten aus Kapitel 4 um Differenzierungen zwischen Fahrrädern mit und ohne Elektroantrieb ergänzt.

Fahrradbesitz in den Haushalten

Fasst man alle Fahrradtypen (mit und ohne Elektromotor) zusammen, besitzen etwa drei Viertel der Haushalte in Bonn/Rhein-Sieg mindestens ein Fahrrad (77 Prozent). Darunter sind 52 Prozent, die den Mehrfachbesitz angeben. Fast jeder vierte Haushalt verfügt über kein Zweirad (23 Prozent). Die Verteilungen der Stadt und des Kreises – und auch der Bundesrepublik – ähneln sich sehr. In allen Vergleichsregionen beträgt die mittlere Anzahl 2,0 Fahrräder pro Haushalt (ohne Abbildung).

Richtet man den Blick auf den ökonomischen Status, zeigen sich eine mit steigendem Status steigende Besitzquote sowie eine größere mittlere Anzahl an Fahrrädern in den Haushalten aus Bonn/Rhein-Sieg: Besitzen 61 Prozent der (sehr) niedrigen Statusgruppe mindestens ein Fahrrad (Mittelwert: 1,1), sind es in der mittleren Gruppe bereits 73 Prozent (Mittelwert: 1,7) und in den (sehr) hohen Statusgruppen 84 Prozent (Mittelwert: 2,5; ohne Abbildung).

Quote für Elektrofahrräder und Pedelecs in den Haushalten

Betrachtet man die Besitzquote ausschließlich für elektrobetriebene Fahrräder, zeigt sich für Bonn/Rhein-Sieg, dass etwa einer von fünf Haushalten über mindestens ein Elektrofahrrad oder Pedelec verfügt (21 Prozent). Darunter sind 7 Prozent Mehrfachbesitz zu verzeichnen. Anders gesagt: Vier von fünf Haushal-

ten in Bonn/Rhein-Sieg verfügen nicht über ein elektrobetriebenes Fahrrad. Die Nicht-Besitzquote liegt in Bonn noch etwas höher als im Rhein-Sieg-Kreis (83 vs. 76 Prozent). Im Kreis ist wiederum nicht nur die gesamte Besitzquote, sondern auch die Mehrfachbesitzquote mit 9 Prozent größer als in der Stadt (Bonn: 4 Prozent; ohne Abbildung).

Die (Nicht-)Besitzquote für Elektrofahrräder oder Pedelecs scheint in Bonn/Rhein-Sieg mit dem ökonomischen Status des Haushalts im Zusammenhang zu stehen: 9 Prozent der (sehr) niedrigen Statusgruppe bejahen den Besitz, in den (sehr) hohen Statusgruppen beträgt der Anteil 26 Prozent (mittel: 20 Prozent). Der Mehrfachbesitz ist am häufigsten in einkommensstarken Haushalten zu verzeichnen (10 Prozent; ohne Abbildung).

Persönlicher Fahrradbesitz und Verfügbarkeit verschiedener Fahrradarten

Die Fahrradausstattung der Personen ab 14 Jahren kann sich aus einem normalen oder einem elektrobetriebenen Fahrrad oder aus dem Doppelbesitz beider Typen zusammensetzen. Im Folgenden wird der allgemeine (Nicht-)Besitz unabhängig von der Fahrradart nach soziodemografischen Merkmalen betrachtet. Anhand dieser Merkmale wird auch berichtet, wie bestimmte Personengruppen mit normalen und/oder elektrobetriebenen Fahrrädern ausgestattet sind.

In Bonn/Rhein-Sieg besitzen drei Viertel der Personen ab 14 Jahren ein normales oder elektrobetriebenes Fahrrad oder sogar beides. Darunter entfallen 17 Prozent auf den E-Besitz. In der Stadt geht die Tendenz eher zum normalen Fahrradbesitz (siehe Abbildung 8 auf Seite 24).

Mit 79 Prozent ist die generelle Besitzquote bei den Männern aus Bonn/Rhein-Sieg größer als bei den Frauen mit 69 Prozent. Bei beiden Gruppen dominiert dabei deutlich der normale Fahrradbesitz, wenn auch in unterschiedlichem Ausmaß (Männer: 61 Prozent, Frauen: 52 Prozent). Frauen geben mit 31 Prozent eine um 9 Prozentpunkte größere Nicht-Besitzquote als die Männer an. Die Quoten für den Elektrobesitz sind sich wiederum sehr ähnlich. Die Unterschiede in den Geschlechtern beziehen sich demnach eher auf den normalen Besitz vs. Nicht-Besitz, nicht auf den E-Besitz (siehe Tabelle 3).

In nahezu allen Altersgruppen ab 14 Jahren in Bonn/Rhein-Sieg sind die Besitzquoten mit Anteilen von 80 Prozent oder mehr sehr groß ausgeprägt. Unter den 18- bis 29-Jährigen besitzen nahezu drei von vier Personen ein Zweirad (72 Prozent), bei den 65- bis 74-Jährigen sind es noch 66 Prozent und erst bei den ab 75-Jährigen bejaht weniger als jede zweite Person den Besitz (43 Prozent). Der Besitz eines elektrobee- triebenen Fahrrads wird mit steigendem Alter wahr- scheinlicher. In den Altersgruppen bis 30 Jahre sind die entsprechenden Quoten einstellig, steigen ab 30 bis 39 Jahre auf 17 Prozent an, um sich in den folgen- den Altersgruppen auf einem Niveau knapp oberhalb der 20-Prozent-Marke zu etablieren. Ab 75 Jahren sinkt der Anteil auf 14 Prozent ab, ist damit aber noch um rund 10 Prozentpunkte größer als in den Alters- gruppen unter 30 Jahren. Die Gruppe ab 75 Jahren ist die einzige, in der der Nicht-Besitz – egal, ob mit oder ohne Elektromotor – mit 56 Prozent die Mehrheit aus- macht (siehe Tabelle 3).

Übliche Nutzung nach soziodemografischen Merkmalen

Die Relevanz des Fahrrads ist in der Alltagsmobilität in der Stadt stärker ausgeprägt als im Kreis, dessen Verteilung den Verteilungen der Bundesrepublik und des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen ähnelt (siehe Abbildung 23 auf Seite 44).

Jeder fünfte Mann aus Bonn/Rhein-Sieg nutzt das Fahrrad (fast) täglich, mehr als jeder Dritte gibt die mindestens wöchentliche Nutzung an. Bei den Frauen sind beide Nutzungsquoten geringer und der Nicht-Nutzungsanteil wiederum deutlich größer ausgeprägt. Hinsichtlich des Alters zeigt sich in den mittleren Altersgruppen tendenziell eine stärkere (fast) tägliche oder mindestens wöchentliche Nut- zungshäufigkeit und insgesamt eine vergleichsweise geringe Nicht-Nutzungsquote. Mit höherem Alter sinkt die Relevanz des Fahrrads an der Alltagsmobili- tät – gemessen an der (Nicht-)Nutzungshäufigkeit – deutlich. Bei den Statusgruppen zeigt sich eine regel- mäßige(re) Nutzung insbesondere bei denjenigen aus Haushalten mit (sehr) hohem Status. Etwas mehr als jede zweite Person der (sehr) niedrigen Statusgruppe gibt wiederum die Nicht-Nutzung als Regelfall an (siehe Abbildung 32).

Tabelle 3

Fahrradausstattung nach soziodemografischen Merkmalen				
	Fahrradbesitz	darunter: nur normales Fahrrad	darunter: nur E-Bike	darunter: beides
Personen ab 14 Jahren	%	%	%	%
GESAMT	73	56	8	9
GESCHLECHT				
Männer	79	61	9	9
Frauen	69	52	8	9
ALTER				
14-17 Jahre	88	84	2	2
18-29 Jahre	72	67	3	2
30-39 Jahre	80	63	6	11
40-49 Jahre	85	62	11	12
50-64 Jahre	82	58	11	13
65-74 Jahre	66	43	13	10
75 und älter	43	29	9	5

Nutzung des Lastenfahrrads

Lastenfahrräder spielen in der Alltagsmobilität eine untergeordnete Rolle. Deutschlandweit geben die Befragten ab 14 Jahren nahezu einheitlich an, (fast) nie ein solches Fahrrad zu nutzen (97 Prozent) – unabhängig davon, ob ein Lastenfahrrad besessen oder geliehen wird oder anderweitig zur Verfügung steht. Die Nicht-Nutzungsquote beträgt in Bonn/Rhein-Sieg 98 Prozent. Nur für die Bonnerinnen und Bonner lässt sich im Vergleich der Regionen eine gewisse Nutzung ablesen: Etwa 2 Prozent sind mindestens monatlich mit einem Lastenfahrrad unterwegs, weitere 3 Prozent seltener als monatlich (ohne Abbildung). Für weitere Analysen nach soziodemografischen Merkmalen sind die Fallzahlen nicht ausreichend.

Bewertung der Verkehrssituation für das Fahrrad vor Ort

Im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln (Auto, ÖPNV und Zufußgehen) fällt die Bewertung der Verkehrssituation – gemessen an der durchschnittlichen Note – durch die Bonnerinnen und Bonner mit 2,7 etwas besser aus als die derjenigen aus dem Rhein-Sieg-Kreis oder die der Bundesbevölkerung (jeweils 2,9). Die Top-Box, also der kombinierte Anteil der beiden Bestnoten, fällt in der Stadt demnach größer aus.

Im Ranking der Verkehrsmittel teilt sich das Fahrrad in der Stadt den dritten Platz mit dem ÖPNV, im Kreis liegt es auf Platz 3 vor dem ÖPNV (siehe Abbildung 27 auf Seite 51).

Die Bewertung durch die Männer aus Bonn/Rhein-Sieg fällt mit einer durchschnittlichen Note von 2,7 und einer Top-Box von 48 Prozent etwas positiver aus als die der Frauen (Mittelwert: 2,9, Top-Box: 44 Prozent). Für die Altersgruppen liegen geringe Fallzahlen vor. Tendenziell zeigt sich, dass die Bewertung mit steigendem Alter negativer ausfällt, gemessen an der Durchschnittsnote und der Top-Box. Auch die Fallzahlen der Statusgruppen sind gering. Hier zeigt sich die Tendenz, dass diejenigen aus Haushalten mit (sehr) niedrigem Status die Fahrradverkehrssituation vor Ort etwas positiver bewerten als die Vergleichsgruppen (ohne Abbildung).

Kennwerte der Wege mit dem Fahrrad

Unabhängig davon, ob es sich um ein normales oder elektrobetriebenes Fahrrad handelt, finden Fahrradwege der Menschen aus Bonn/Rhein-Sieg an einem durchschnittlichen Tag insbesondere mit dem Zweck der Freizeit statt (30 Prozent). Auch Arbeits- (17 Prozent) oder Einkaufswege (16 Prozent) werden recht häufig mit dem Fahrrad unternommen. Dienstwege

Abbildung 32

Übliche Fahrradnutzung nach soziodemografischen Merkmalen

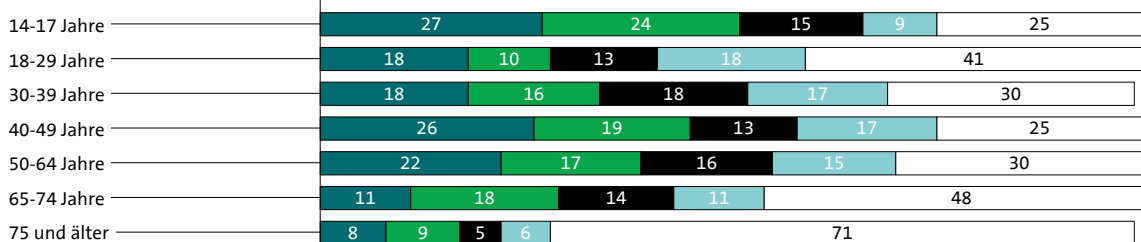
Personen ab 14 Jahren

■ täglich bzw. fast täglich ■ an einem bis drei Tagen pro Woche ■ an einem bis drei Tagen pro Monat ■ seltener als monatlich □ nie bzw. fast nie

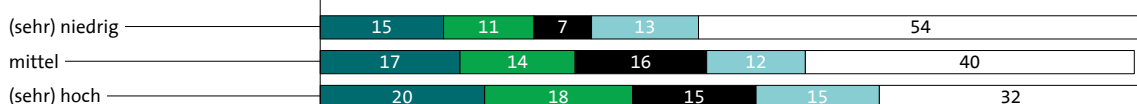
Geschlecht



Alter



Ökonomischer Status des Haushalts



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

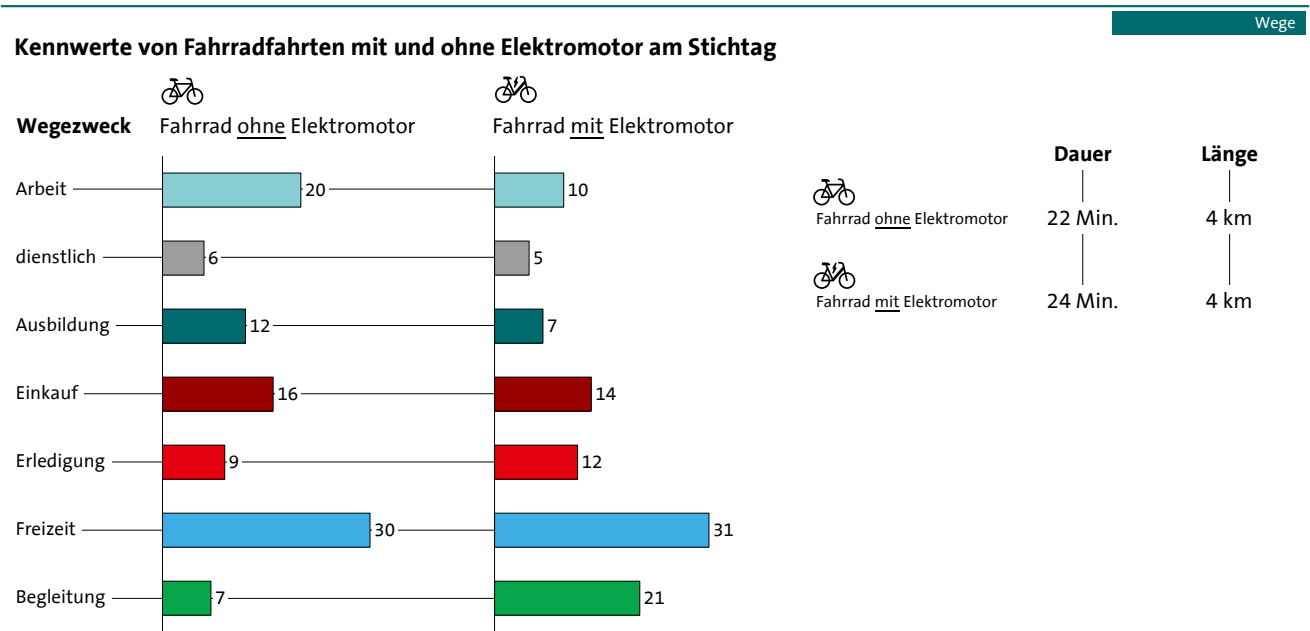
sind dagegen selten (5 Prozent). Unabhängig vom Wegezweck, beträgt die Unterwegszeit bei Fahrradwegen durchschnittlich 23 Minuten und die Tagesstrecke liegt bei 4 Kilometern (ohne Abbildung).

Bei manchen Wegezwecken macht es einen Unterschied für die Menschen aus Bonn/Rhein-Sieg, ob dafür ein normales oder Elektrofahrrad oder Pedelec zum Einsatz kommt. Auf Wegen zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte wird häufiger das normale Fahrrad genutzt. Begleitungswege finden deutlich häufiger elektrobetrieben statt. Für die anderen Wegezwecke sind die Unterschiede in den Anteilen eher gering und der Fahrradtyp scheint keine Rolle zu spielen. Im Schnitt sind die Tagesstrecken von Fahrradwegen mit oder ohne Elektromotor mit jeweils 4 Kilometer ähnlich lang – auf der Ebene der Nachkommastelle sind Wege mit dem Elektrofahrrad nur geringfügig länger. Für beide Fahrradtypen ergeben sich mittlere Unterwegszeiten von etwas mehr als 20 Minuten (siehe Abbildung 33).

Radverkehr in Bonn/Rhein-Sieg

Der Radverkehr in Bonn/Rhein-Sieg ist verbreitet. In Bonn ist er alltagsnäher und wird etwas positiver bewertet als im Kreis, der stärker dem Landes- und Bundesmuster entspricht. Bei Besitz und Nutzung lassen sich gewisse soziale Muster erkennen. Elektrofahrräder oder Pedelecs sind vor allem bei Älteren und denjenigen aus höheren Statusgruppen verbreitet, Lastenräder bleiben wiederum eine Nische. Die Freizeit dominiert bei den Wegezwecken.

Abbildung 33



Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

9. Öffentlicher Personennahverkehr

Die Auswertungen in Kapitel 4 haben gezeigt, dass die öffentlichen Verkehrsmittel von der Bevölkerung aus Bonn an einem durchschnittlichen Tag für 18 Prozent aller Wege und für 33 Prozent aller zurückgelegten Kilometer genutzt werden. Im Rhein-Sieg-Kreis beträgt der Wegeanteil 11 Prozent und der Kilometeranteil 20 Prozent. Damit rangieren sie beim Verkehrsaufkommen in Bonn auf Platz 4 und im Rhein-Sieg-Kreis auf Platz 3, bei der Verkehrsleistung in der Stadt sowie im Kreis jeweils auf Platz 2. Im vorliegenden Kapitel werden die Nutzungsgruppen genauer betrachtet.

Nutzungsgruppen

Auf Basis der üblichen Verkehrsmittelnutzung lässt sich die Bevölkerung ab 14 Jahren drei Nutzungsgruppen zuordnen:

- Stammkundschaft: mindestens wöchentlich
- Gelegenheitskundschaft: monatlich oder seltener
- Nicht-Kundschaft: (fast) nie

Bundesweit macht der Anteil der Nicht-Kundschaft 44 Prozent aus. Jede dritte Person gilt als Gelegenheitskundin oder -kunde (33 Prozent), fast jede vierte

Person zählt zur Stammkundschaft (23 Prozent). Für Bonn/Rhein-Sieg zeigt sich eine Verschiebung der Anteile: Die Gelegenheitskundschaft macht mit 42 Prozent den größten Anteil aus. Die Gruppen der Stamm- und der Nicht-Kundschaft sind ähnlich groß (siehe Abbildung 34).

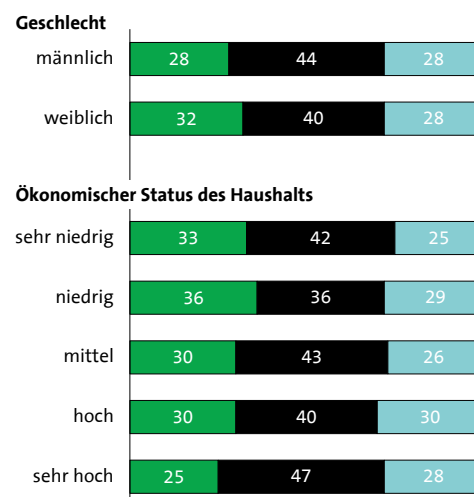
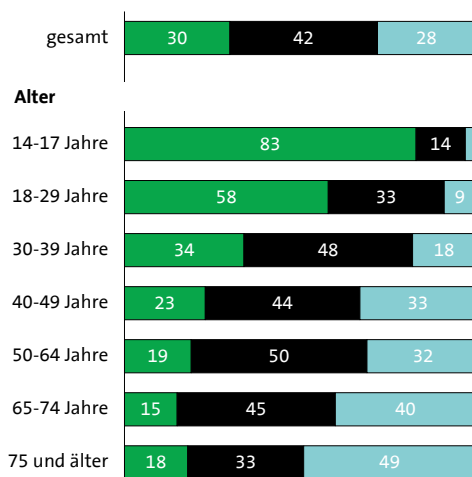
Im direkten Vergleich von Stadt und Kreis zeigen sich deutliche Unterschiede. Mit 44 Prozent gelten anteilig doppelt so viele Menschen aus Bonn als Stammkundschaft wie im Rhein-Sieg-Kreis (22 Prozent). Weitere 41 Prozent der Stadtbevölkerung nutzen den ÖPNV zumindest gelegentlich und 16 Prozent zählen zur Nicht-Kundschaft. Im Rhein-Sieg-Kreis ist der Anteil der Gelegenheitskundinnen und -kundinnen ähnlich groß (43 Prozent), doch etwas mehr als jede dritte Person gehört zur Nicht-Kundschaft (35 Prozent). Die Bevölkerung Bonns unterscheidet sich demnach eher darin, ob jemand zur Stamm- oder Gelegenheitskundschaft zählt. Im Rhein-Sieg-Kreis geht es eher darum, ob man Gelegenheits- oder Nicht-Kundin oder -Kunde ist. Da insbesondere die Gelegenheitskundschaft das Potenzial bietet, Stammkundin oder -kunde zu werden, bieten sich in beiden Regionen mit Anteilen von jeweils über 40 Prozent recht große Zielgruppen an (ohne Abbildung).

Abbildung 34

ÖPNV-Segmente nach soziodemografischen Merkmalen

Personen ab 14 Jahren

■ ÖPNV-Stammkundschaft ■ ÖPNV-Gelegenheitskundschaft ■ ÖPNV-Nicht-Kundschaft



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

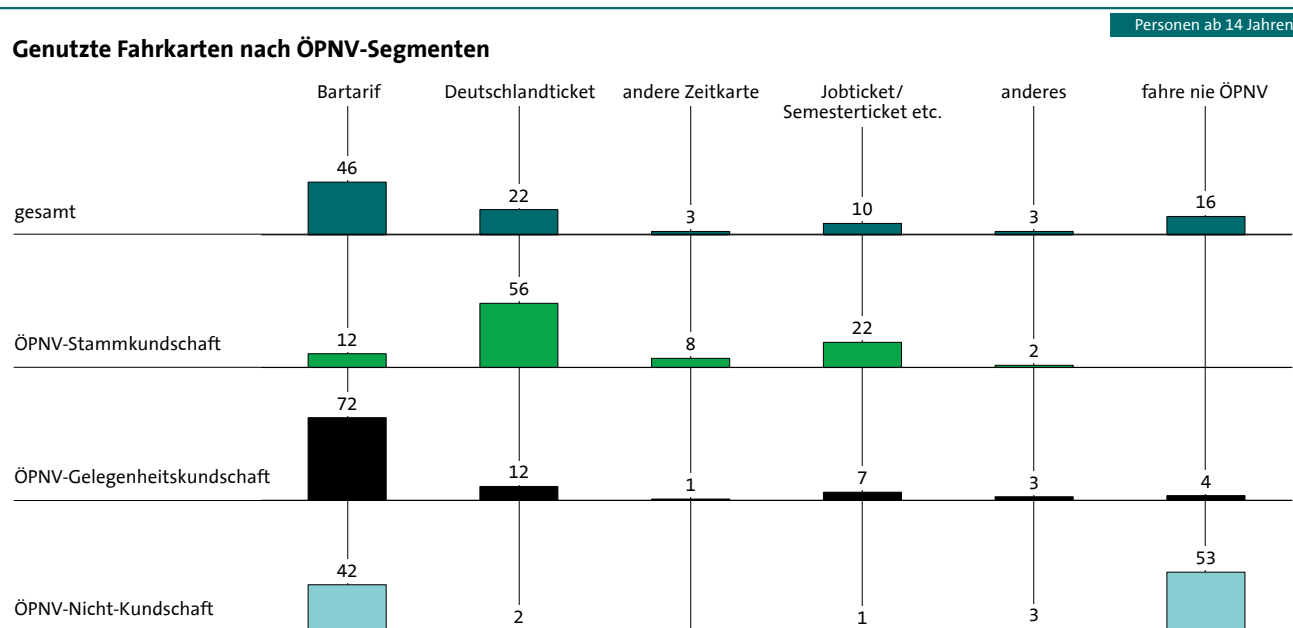
Die Nutzungsgruppen machen bei Männern und Frauen aus Bonn/Rhein gleich bzw. ähnlich große Anteile aus. Anteilig etwas mehr Frauen als Männer gehören zur Stammkundschaft, anteilig mehr Männer zählen als Gelegenheitskunde. Die Nutzungsgewohnheiten variieren deutlich mit dem Alter. In den jüngeren Altersgruppen bis 30 Jahre zählt jeweils (deutlich) die Mehrheit zur Stammkundschaft. Dieser Anteil wird mit steigendem Alter nahezu stetig kleiner. Zunächst verschieben sich die Anteile eher in Richtung der Gelegenheits-, dann aber in Richtung der Nicht-Kundschaft. Der Blick auf die Verteilungen der Statusgruppen zeigt eher Ähnlichkeit als Unterschiede. Unterschiede zeigen sich insbesondere hinsichtlich Stamm- und Gelegenheitskundschaft. Stammkundschaft ist eher in den niedrigen Statusgruppen zu finden. Gelegenheitskundinnen und -kunden gehören eher der höchsten Statusgruppe an. Die Anteile der Nicht-Kundschaft sind mit Werten jeweils um die 30-Prozent-Marke in allen Statusgruppen zwar deutlich ausgeprägt, variieren zwischen den Gruppen aber lediglich um bis zu 5 Prozentpunkte (siehe Abbildung 34).

Relevanz von Fahrkarten für die Nutzungsgruppen

46 Prozent der Bevölkerung aus Bonn/Rhein-Sieg nutzen für Fahrten mit Bus oder Bahn eine Fahrkarte aus dem Bartarif, bei dem für jede Fahrt eine zur Strecke passende Fahrkarte ausgewählt und bezahlt werden muss. Insgesamt 35 Prozent nutzen eine Zeitkarte, bei der in der Regel monatliche Abonnements für alle Fahrten in einem bestimmten Tarifgebiet abgeschlossen werden. Darunter besitzen 22 Prozent das Deutschlandticket. Doch 16 Prozent nutzen Busse und Bahnen so selten, dass keine üblicherweise genutzte Fahrkartenart angegeben werden kann (siehe Abbildung 35). Der Bartarif ist für die Menschen aus dem Rhein-Sieg-Kreis relevanter als für die Stadtbevölkerung, die eher auf das Deutschlandticket setzt (siehe Abbildung 9 auf Seite 25).

Die Mehrheit der Stammkundschaft aus Bonn/Rhein-Sieg setzt im Alltag auf das Deutschlandticket. Etwas mehr als jede fünfte Person besitzt ein Job- oder Semesterticket. Gelegenheitskundinnen und -kunden erwerben ihre Fahrkarten überwiegend nach Bedarf (72 Prozent). Weitere 12 Prozent besitzen das Deutschlandticket, auch wenn sie eher gelegentlich mit dem

Abbildung 35



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

ÖPNV unterwegs sind. Ist die Nicht-Kundschaft mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs, setzt sie auf Fahrkarten des Bartarifs. Doch etwas mehr als jede zweite Person ist üblicherweise so selten im ÖPNV unterwegs, dass keine Fahrkarte angegeben werden kann (siehe Abbildung 35).

Bewertung des und Affinität zum ÖPNV

Die Bewertung der Verkehrssituation wurde in Kapitel 6 bereits für die verschiedenen Verkehrsmittel dargestellt. Im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln (Auto, Fahrrad und Zufußgehen) fällt die Bewertung der ÖPNV-Verkehrssituation – gemessen an der durchschnittlichen Note – durch die Bonnerinnen und Bonner mit 2,7 besser aus als die derjenigen aus dem Rhein-Sieg-Kreis (3,1) oder die der Bundesbevölkerung (3,3). Die Top-Box, also der kombinierte Anteil der beiden Bestnoten, fällt in der Stadt demnach größer aus. Im Ranking der Verkehrsmittel teilt sich der ÖPNV in der Stadt den dritten Platz mit dem Fahrrad, im Kreis liegt er hinter dem Fahrrad auf dem vierten und letzten Platz (siehe Abbildung 27 auf Seite 51).

Insgesamt erhält der ÖPNV von der Bevölkerung aus Bonn/Rhein-Sieg eine befriedigende Bewertung (Mittelwert: 2,9). Tendenziell bewerten Nicht-Kundinnen und -Kunden das Angebot schlechter als die anderen Nutzungsgruppen. Die Stamm- und die Gelegenheitskundschaft geben wiederum ähnliche Bewertungen ab, die nicht viel besser als die der Nicht-Kundschaft ausfallen. Insbesondere die Stammkundschaft nutzt den ÖPNV häufig, scheint aber nicht zufrieden(er) zu sein (siehe Abbildung 36).

Neben dem Angebot und dessen Bewertung spielen auch Einstellungen und Vorlieben eine Rolle bei der Verkehrsmittelwahl. In Bonn/Rhein-Sieg geben nahezu drei von fünf Personen an, die öffentlichen Verkehrsmittel (überhaupt) nicht gerne im Alltag zu nutzen. Trotz eher geringer Fallzahlen zeigt sich zwischen den Nutzungsgruppen ein gewisses Muster in der Affinität zum ÖPNV. Die Stammkundschaft gibt deutlich häufiger als die anderen beiden Nutzungsgruppen an, (sehr) gerne mit Bus und Bahn zu fahren. Besonders deutlich fällt die geringe Affinität der Nicht-Kundschaft auf (siehe Abbildung 37).

Abbildung 36

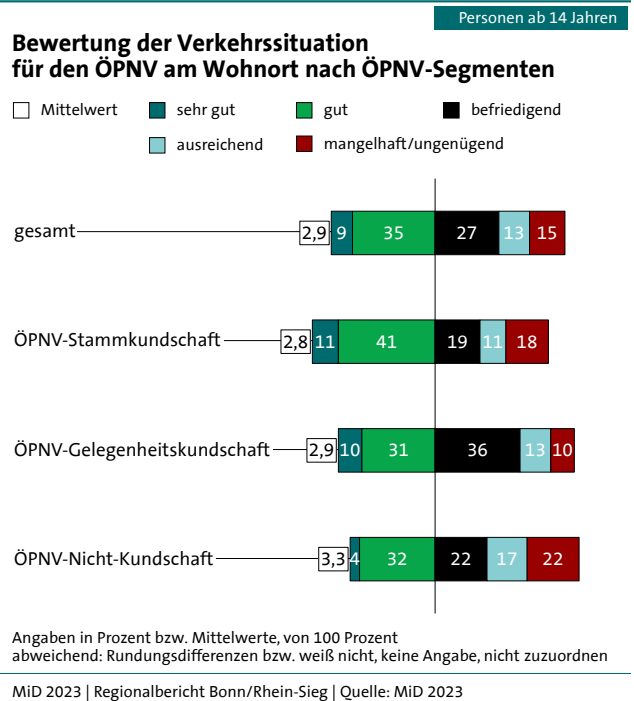


Abbildung 37

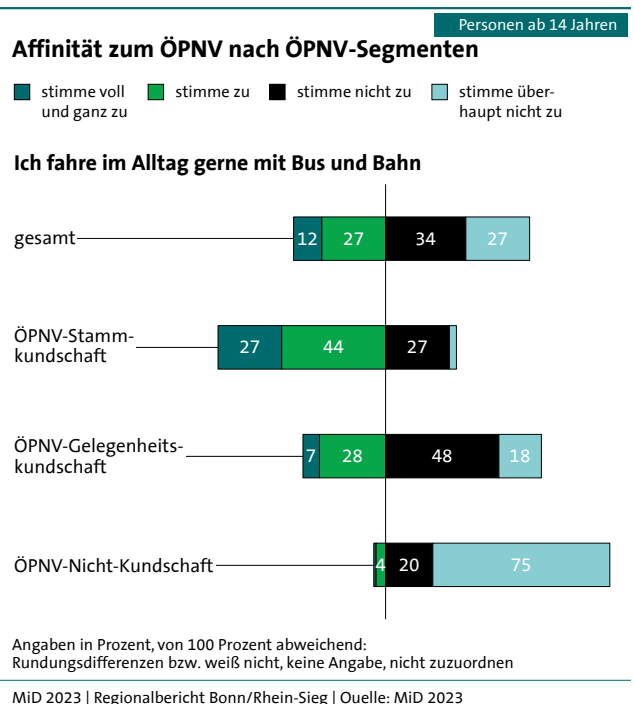
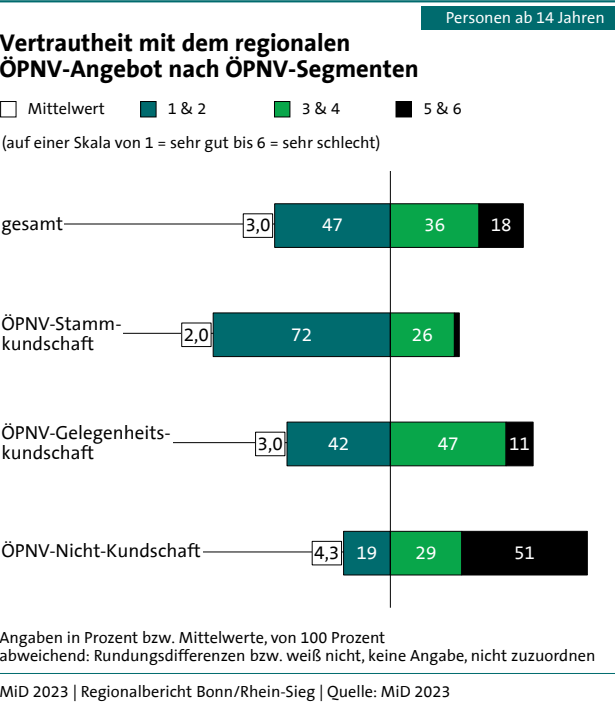


Abbildung 38

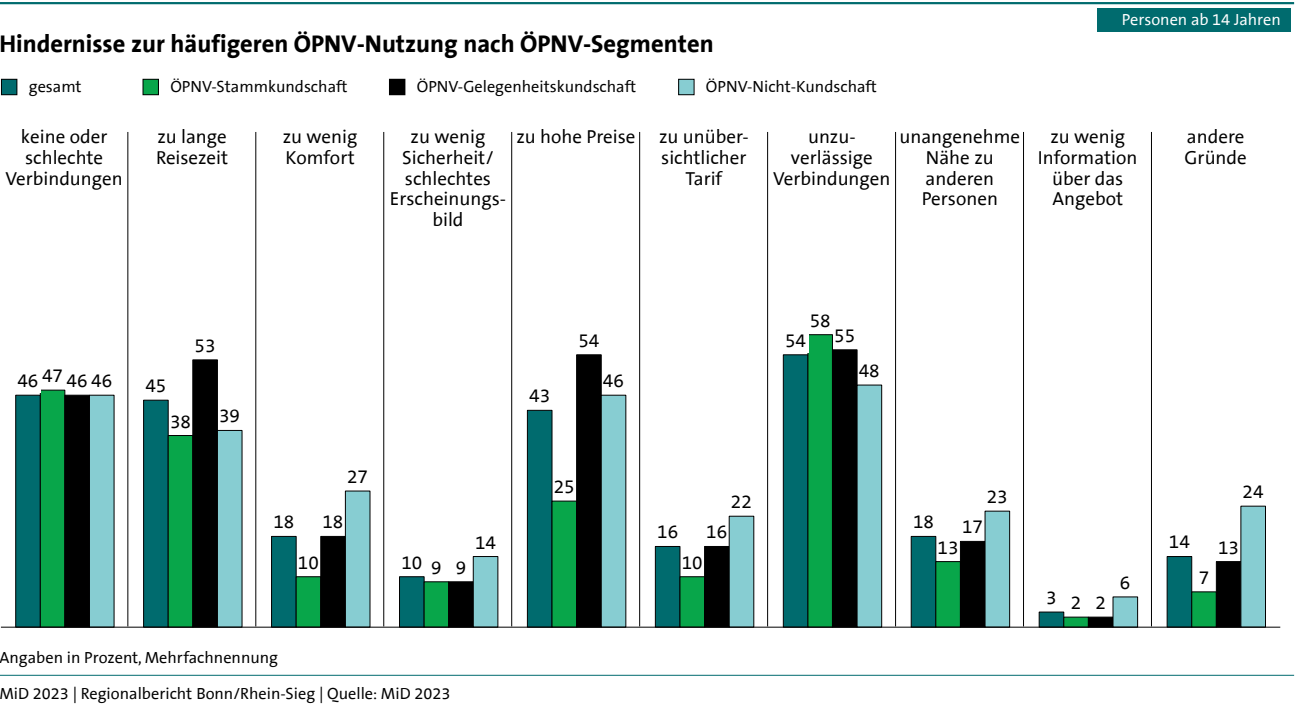


Vertrautheit mit dem ÖPNV-Angebot

Neben der Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots und der persönlichen Affinität dazu sind die Kenntnisse über das Angebot mit seinen Verbindungen und Fahrzeiten sowie den verfügbaren Tarifen ein wichtiger Faktor auf dem Weg zu seiner Nutzung. Diese Kenntnisse über das ÖPNV-Angebot vor Ort wurden als Selbsteinschätzung auf einer Skala von 1 „sehr gut“ bis 6 „sehr schlecht“ erfasst. Die Bevölkerung aus Bonn/Rhein-Sieg ist nahezu zweigeteilt. Die eine Hälfte schätzt ihre eigene Vertrautheit mit dem Angebot als (sehr) gut ein, die andere Hälfte fühlt sich damit wenig(er) vertraut. Insbesondere die Stammkundschaft äußert eine (sehr) hohe Vertrautheit. Mit der seltener werdenden ÖPNV-Nutzung steigt auch der Anteil derer, die angeben, sich nicht gut mit dem Angebot auskennen (siehe [Abbildung 38](#)).

Auch die Erwägung der ab 14-Jährigen, den ÖPNV auf den eigenen Wegen zu nutzen, kann anhand der 6-stufigen Skala erfasst werden – von 1 „Ich überlege bei (fast) jeder Fahrt, mit Bus oder Bahn zu fahren.“ bis 6 „Bus und Bahn spielen bei meinen Überlegungen keine Rolle.“ Für 29 Prozent derjenigen aus Bonn/Rhein-Sieg spielen die öffentlichen Verkehrsmittel im Alltag eine große Rolle, doch fast die Hälfte gibt an, dass das ÖPNV-Angebot gar keine Relevanz in der

Abbildung 39



Gestaltung der Alltagsmobilität hat. Die Unterschiede in den Nutzungsgruppen sind deutlich: Anteilig deutlich mehr Personen der Stammkundschaft denken Bus und Bahn in der Alltagsmobilität mit. Auch in der Gruppe mit hohem Kundenpotenzial – der Gelegenheitskundschaft – gibt mehr als jede zweite Person an, den ÖPNV nicht zu erwägen. Noch deutlicher fällt die Verteilung der Nicht-Kundschaft aus, die nahezu konträr zur Stammkundschaft steht (ohne Abbildung).

Hindernisse zur häufigeren ÖPNV-Nutzung

Einige Hinderungsgründe gelten nicht nur für die Bevölkerung aus Bonn/Rhein-Sieg insgesamt, sondern auch für alle oder zumindest einige der Nutzungsgruppen. Keine oder schlechte Verbindungen sind mit Anteilen von 46 bzw. 47 Prozent für alle Gruppen gleichermaßen ein Grund, den ÖPNV nicht häufiger zu nutzen. Auch die Unzuverlässigkeit von Verbindungen wird jeweils vergleichsweise häufig benannt. Im Vergleich zu den anderen Nutzungsgruppen sind insbesondere für Gelegenheitskundinnen und -kunden die langen Reisezeiten oder die zu hohen Preise Hinderungsgründe – also Faktoren, die aus Gelegenheits- eventuell Stammkundschaft werden lassen könnten. Die Nicht-Kundschaft scheinen gewisse Rahmenbedingungen der ÖPNV-Nutzung

von der häufigeren Nutzung abzuhalten, beispielsweise die unangenehme Nähe zu anderen Personen oder der mangelnde Komfort (Mehrfachnennung; siehe Abbildung 39).

Erreichbarkeit verschiedener Ziele mit dem ÖPNV

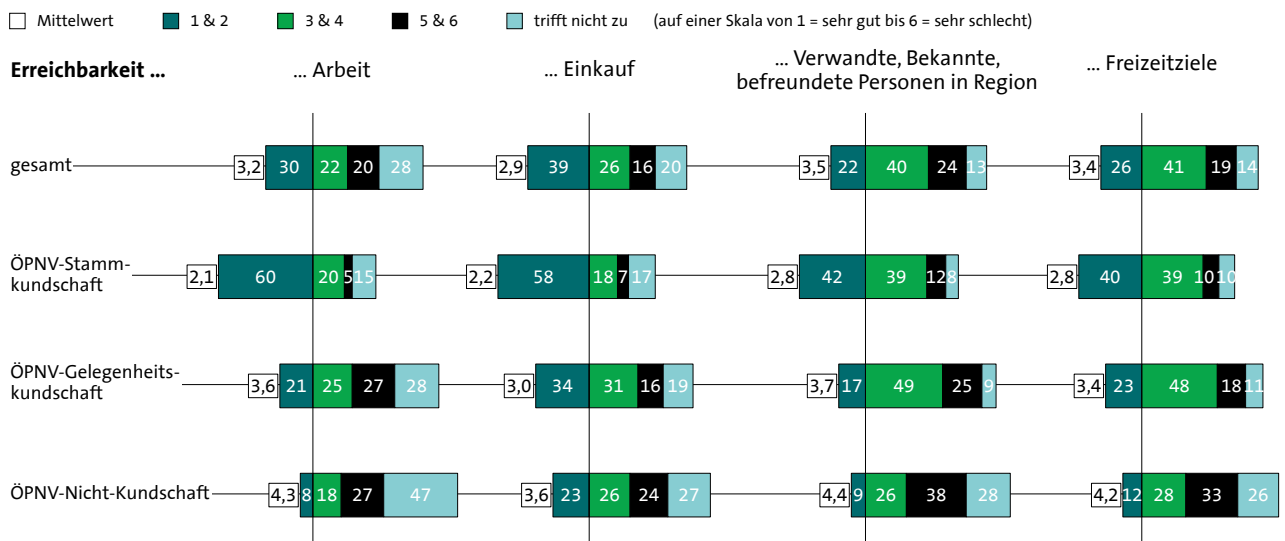
Die Verfügbarkeit guter Verbindungen spiegelt sich in der Einschätzung der Erreichbarkeit verschiedener Ziele wider. Besagte Erreichbarkeit wird auf einer Skala von 1 „sehr gut“ bis 6 „sehr schlecht“ erfasst. Befragte konnten die Kategorie „trifft nicht zu“ auswählen, wenn sie bestimmte Ziele generell nicht (mit dem ÖPNV) ansteuern (z.B. Personen in Pension oder Rente in Bezug auf das Ziel „Arbeit“ oder Personen, die nicht selbst Einkaufen gehen, in Bezug auf das Ziel „Einkauf“).

Insgesamt liegen die Einschätzungen der Erreichbarkeit der Ziele aus Sicht der Bevölkerung aus Bonn/Rhein-Sieg eher im Mittelfeld, mit Tendenz zu einer eher schlechten Erreichbarkeit. Die Top-Box, also die Kombination von „sehr gut“ und „gut“, macht für alle Ziele jeweils (weit) weniger als die Hälfte aus. Am besten wird die Erreichbarkeit der Einkaufsmöglichkeiten wahrgenommen (Mittelwert: 2,9, Top-Box: 39 Prozent). Die ÖPNV-Stammkundschaft schätzt die

Abbildung 40

Erreichbarkeit verschiedener Ziele mit dem ÖPNV nach ÖPNV-Segmenten

Personen ab 14 Jahren



Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

Erreichbarkeit der Ziele mit dem ÖPNV insgesamt positiver ein: Mit Blick auf „Arbeit“ oder „Einkauf“ gibt jeweils sogar die Mehrheit an, dass diese Ziele gut mit dem ÖPNV erreichbar sind. Die Gelegenheitskundschaft scheint weniger von der Erreichbarkeit der Ziele überzeugt zu sein. In dieser Nutzungsgruppe sind fast durchweg die mittleren Skalenwerte 3 und 4 vergleichsweise stark ausgeprägt. Für die Nicht-Kundschaft zeigt sich wiederum, dass die Erreichbarkeit als (sehr) schlecht eingestuft wird oder die Ziele (mit dem ÖPNV) gar nicht erst angesteuert werden (können) – für das Ziel „Arbeit“ trifft dies auf insgesamt drei Viertel der Personen zu (siehe *Abbildung 40*).

ÖPNV in Bonn/Rhein-Sieg

Der ÖPNV spielt in Bonn/Rhein-Sieg eine relevante, aber nicht dominante Rolle im Alltagsverkehr. Insgesamt ist das Angebot vor allem in der Stadt stärker verankert als im Umland. Bei den Fahrkarten treffen Gelegenheitskäufe und Zeitkarten aufeinander, mit stärkerer Abo-Orientierung – inklusive Deutschlandticket – in der Stadt und bedarfsbezogener Nutzung im Kreis. Die Zufriedenheit ist insgesamt mittelmäßig und steigt nicht automatisch mit der Häufigkeit der Nutzung. Unter dem Strich bleibt der ÖPNV für (zu) viele Wege unberücksichtigt.

10. Sharing von Autos, Fahrrädern und E-Scootern

Sharing-Dienste ermöglichen den flexiblen und zeitlich begrenzten Zugang zu Autos, Fahrrädern und E-Scootern. Diese Dienste sind mittlerweile fester Bestandteil insbesondere urbaner Mobilität. Es gibt unterschiedliche Modelle mit vielfältigen Preisgestaltungen und Nutzungsbedingungen, die unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse abdecken können.

Die MiD betrachtet die Mitgliedschaft bei Carsharing-Anbietern sowohl auf der Haushalts- als auch auf der Personenebene. Hier sind Vergleiche anhand regionaler und soziodemografischer Merkmale möglich. Mit dem Wechsel auf die Personenebene wird – neben der Mitgliedschaft – die tatsächliche Nutzungshäufigkeit von Carsharing-Fahrzeugen betrachtet, sei es als fahrende oder mitfahrende Person. Wenngleich es auch für Miet- und Leifahräder sowie für E-Scooter entsprechende Mitgliedschaftsmodelle geben kann, wurde für diese Verkehrsmittel in der MiD nur deren Nutzung erhoben, die hier in den Blick genommen wird.

Carsharing-Mitgliedschaft in Haushalten

In Deutschland geben 9 Prozent der Haushalte an, eine Carsharing-Mitgliedschaft zu besitzen. In Bonn/Rhein-Sieg macht der Anteil 10 Prozent aus. In der Stadt besitzen anteilig gesehen mehr als doppelt so viele Haushalte eine Carsharing-Mitgliedschaft als im Kreis (16 vs. 6 Prozent; ohne Abbildung).

In Bonn/Rhein-Sieg scheint die Mitgliedschaft nicht im Zusammenhang mit finanziellen Möglichkeiten zu stehen. Haushalte der mittleren Statusgruppe weisen die geringste Mitgliedschaftsquote auf (7 Prozent), wohingegen sich die niedrige und die hohe Statusgruppe mit Anteilen von 10 bzw. 11 Prozent sehr ähnlich sind.

Haushalte in Bonn/Rhein-Sieg ohne Carsharing-Mitgliedschaft verfügen deutlich häufiger über mindestens ein eigenes Auto (80 Prozent) als die Haushalte, die Carsharing nutzen (56 Prozent). Dennoch ist auch in mehr als jedem zweiten Haushalt mit Mitgliedschaft mindestens ein eigenes Auto vorhanden (ohne Abbildung).

Passend dazu: Betrachtet man die Haushalte dahingehend, welche Mobilitätsoptionen ihnen generell zur Verfügung stehen, spielt das Carsharing nur eine

untergeordnete Rolle und wird am ehesten mit dem Auto- und/oder dem Fahrradbesitz kombiniert (siehe [Abbildung 10 auf Seite 26](#)). Betrachtet man nur die Carsharing-Haushalte und deren Mobilitätsoptionen, geben 11 Prozent an, dass die Mitgliedschaft die einzige Ausstattung darstellt. Knapp die Hälfte der Haushalte kombiniert die Mitgliedschaft mit dem Auto- und Fahrradbesitz (48 Prozent) und rund ein Drittel gibt die Kombination aus Carsharing und Fahrradbesitz an (32 Prozent). Besitzt der Haushalt keine Carsharing-Mitgliedschaft, verlassen sich 65 Prozent auf das Auto und das Fahrrad, 15 Prozent verfügen ausschließlich über ein Auto und 12 Prozent ausschließlich über ein Fahrrad (ohne Abbildung). Die Carsharing-Mitgliedschaft macht nur selten die alleinige Mobilitätsausstattung eines Mitgliedshaushalts aus und dient eher der Erweiterung der Mobilitätsoptionen.

76 Prozent der Haushalte in Bonn/Rhein-Sieg mit eigenem Pkw-Besitz, aber ohne Carsharing, geben an, auf das eigene Auto angewiesen zu sein. Anders bei denen mit Pkw und Mitgliedschaft: Hier bejahen – bei geringer Fallzahl – mit 56 Prozent anteilig deutlich weniger Haushalte die Notwendigkeit für das eigene Auto. Besitzt ein Haushalt wiederum kein eigenes Auto, ist aber Carsharing-Mitglied (geringe Fallzahl), benennen 72 Prozent den bewussten Verzicht und 56 Prozent den Nicht-Bedarf als Gründe für den privaten Nicht-Autobesitz – vermutlich auch „dank“ der Carsharing-Mitgliedschaft (ohne Abbildung).

Carsharing-Mitgliedschaft und Nutzung auf Personenebene

Bundesweit und in Bonn/Rhein-Sieg geben jeweils 6 Prozent der befragten Personen ab 18 Jahren an, über eine Carsharing-Mitgliedschaft zu verfügen. Dabei handelt es sich in 3 Prozent der Fälle um ein Angebot mit festen Stationen, in 2 Prozent sind es keine festen Stationen und ein Prozent nutzt beides.

In Bonn/Rhein-Sieg sind anteilig etwas mehr Männer als Frauen Carsharing-Mitglied (7 vs. 5 Prozent). Mit Blick auf das Alter findet sich die Mitgliedschaft eher in den jüngeren und mittleren Gruppen. Ältere Personen sind nahezu nie Mitglied. In den Tätigkeitsgruppen ist die Soziodemografie der Mitgliedschaft insbesondere durch die Erwerbstätigkeit geprägt (siehe [Tabelle 4](#)).

Unterscheidet man die Personen ab 14 Jahren anhand ihres Mobilitätsverhaltens und teilt sie in Segmente ein, wird deutlich, dass eine Carsharing-Mitgliedschaft in Bonn/Rhein-Sieg insbesondere bei Personen mit ÖPNV-Orientierung vorhanden ist (24 Prozent). Kleiner, aber dennoch deutlich ausgeprägt ist der Anteil mit 15 Prozent bei den Fahrrad-Orientierten. Auto-orientierte Personen kommen auf einen Anteil von 5 Prozent (ohne Abbildung).

Über alle Personen ab 14 Jahren hinweg betrachtet, fällt der Anteil derer, die (fast) nie ein Carsharing-Fahrzeug nutzen, bundesweit mit 93 Prozent und in Bonn/Rhein-Sieg mit 92 Prozent jeweils sehr groß aus (siehe *Abbildung 41*). Eine hohe Nicht-Nutzungsquote zeigt sich insbesondere im Rhein-Sieg-Kreis (96 Pro-

zent), aber auch in der Stadt liegt sie im hohen zweistelligen Bereich (86 Prozent; ohne Abbildung).

Betrachtet man die Nutzungshäufigkeit von Carsharing-Mitgliedern ab 17 Jahren aus Bonn/Rhein-Sieg, gibt ein Viertel an, das Angebot (fast) nie zu nutzen (25 Prozent) und etwas mehr als die Hälfte nutzt seltener als monatlich ein Carsharing-Fahrzeug (59 Prozent). Insgesamt 16 Prozent sind mindestens monatlich in einem solchen Fahrzeug unterwegs und nur ein Prozent tut dies mindestens wöchentlich (ohne Abbildung).

Nutzung von Miet- und Leihfahrrädern sowie E-Scootern

Bundesweit spielen Miet- und Leihfahrräder in der Alltagsmobilität der Personen ab 14 Jahren nur eine sehr untergeordnete Rolle: Insgesamt 95 Prozent geben an, diese Mobilitätsoption (fast) nie zu nutzen. Rund 3 Prozent sind seltener als monatlich mit diesen Verkehrsmitteln unterwegs. In Bonn/Rhein-Sieg fällt die Nicht-Nutzungsquote ebenfalls hoch aus und liegt über der 90-Prozent-Marke (siehe *Abbildung 41*). In der Stadt wird diese Mobilitätsoption regelmäßiger genutzt als im Kreis: 9 Prozent der Bonner Bevölkerung sind mindestens monatlich mit Miet- und Leihfahrrädern unterwegs (Rhein-Sieg-Kreis: 2 Prozent; ohne Abbildung).

In Bonn/Rhein-Sieg ist die E-Scooter-Nutzung – wie bundesweit auch – selten und wenig im Alltag etabliert. Der mindestens monatliche Nutzungsanteil erreicht in der Region lediglich 3 Prozent und die seltener als monatliche Nutzung 7 Prozent (siehe *Abbildung 41*). Im direkten Vergleich liegt die Stadt mit einem monatlichen Nutzungsanteil von 4 Prozent insgesamt 2 Prozentpunkte und bei der seltener als monatlichen Nutzung mit 10 Prozent insgesamt 5 Prozentpunkte vor dem Kreis (ohne Abbildung).

Tabelle 4

Carsharing-Mitgliedschaft nach soziodemografischen Merkmalen

	Carsharing-Mitgliedschaft (ja-Anteile)
Personen ab 18 Jahren	%
GESAMT	6
GESCHLECHT	
Männer	7
Frauen	5
ALTER	
18-29 Jahre	9
30-39 Jahre	6
40-49 Jahre	9
50-64 Jahre	5
65-74 Jahre	1
75 und älter	<1
HAUPTTÄTIGKEIT	
Vollzeiterwerbstätige (inklusive Ausbildung)	9
Teilzeiterwerbstätige (11 bis 35 Stunden pro Woche)	7
Studierende	5
Nicht-Erwerbstätige	1
in Pension oder Rente	1

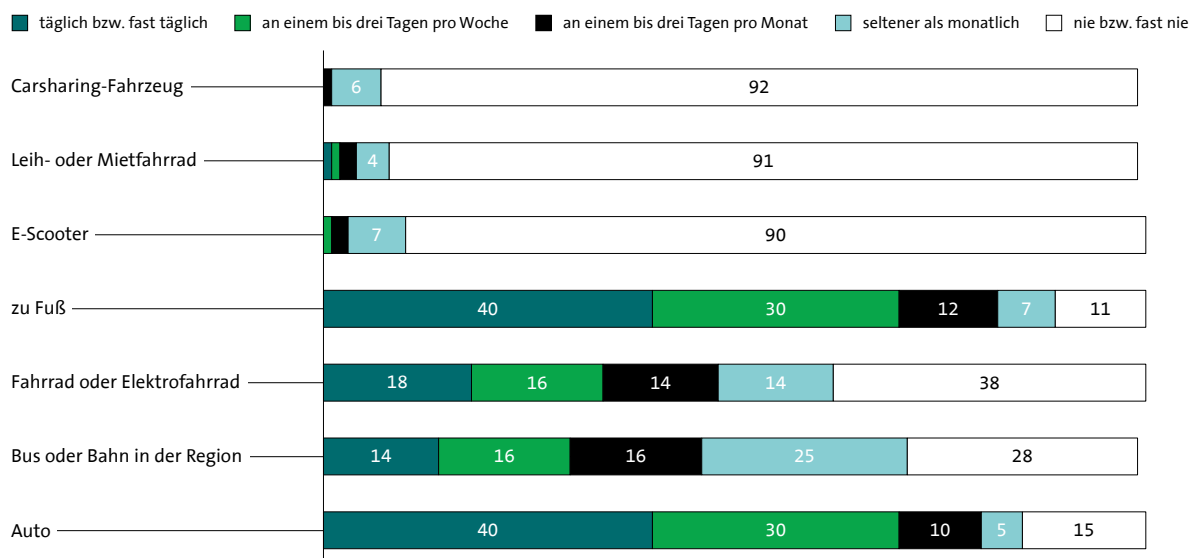
Sharing-Angebote in Bonn/Rhein-Sieg

Obwohl Sharing-Angebote – gerade in der Mobilitätsplanung – in aller Munde sind, kann ihre Inanspruchnahme bisher nicht mit diesen Erwartungen Schritt halten. Am ehesten gelingt dies dem Carsharing, dessen Mitgliedschaftszahlen steigen. Doch übliche Nutzung und tägliche Verkehrsanteile zeigen, dass der Weg zu einer wirklichen Entlastungsfunktion sehr weit ist. Die Nicht-Nutzungsquote liegt selbst über einen langen Zeitraum betrachtet unter den befragten Personen durchweg im hohen zweistelligen Bereich. Hinzu kommt, dass diese Angebote mit ihrer städtischen Konzentration gegenwärtig vor allem dort verfügbar sind, wo es mit dem klassischen ÖPNV oft gute Alternativen gibt.

Abbildung 41

Nutzungshäufigkeit verschiedener Mobilitätsoptionen

Personen ab 14 Jahren



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

11. Homeoffice und beruflich bedingter Verkehr

Erwerbstätigkeit ist räumlich wie zeitlich vielfältig organisiert. Dieses Kapitel betrachtet Arbeits- und Dienstwege genauer und nimmt die Homeoffice-Option unter die Lupe. Es beschreibt, wie Homeoffice genutzt wird, wie weit Wohn- und Arbeitsort auseinanderliegen und wie sich die Mobilität von im Homeoffice Arbeitenden im Vergleich zu an der Arbeitsstätte Arbeitenden gestaltet.

Fast die Hälfte der Bevölkerung in Bonn/Rhein-Sieg ist erwerbstätig (47 Prozent). 33 Prozent arbeiten in Vollzeit oder befinden sich in Berufsausbildung, und 14 Prozent arbeiten in Teilzeit (11 bis unter 35 Stunden pro Woche; siehe auch Kapitel 2). Erwerbstätige sind mobiler als der Bevölkerungsdurchschnitt. Fast neun von zehn Erwerbstätigen unternehmen an einem durchschnittlichen Tag mindestens eine Aktivität außerhalb der eigenen Wohnung. Sowohl Teilzeit- als auch Vollzeiterwerbstätige legen deutlich mehr Wege zurück als der Bevölkerungsdurchschnitt in der Region (siehe auch Kapitel 4).

Arbeit und Dienst als Wegezweck

Arbeits- und Dienstwege machen in der Region zusammen 25 Prozent der Wegeanlässe der Gesamtbevölkerung aus. Arbeitswege sind im Schnitt 17 Kilometer lang und dauern 35 Minuten. Dienstwege sind im Schnitt mit 14 Kilometern etwas kürzer und nehmen 23 Minuten in Anspruch. Fast ein Drittel der Wege zum Arbeitsplatz beginnt am frühen Morgen zwischen 5 und 8 Uhr, weitere 15 Prozent am späteren Morgen zwischen 8 und 10 Uhr. In den Zeitfenstern zwischen 13 und 16 Uhr sowie zwischen 16 und 19 Uhr finden mit 19 bzw. 22 Prozent die weiteren Spitzen der Arbeitswege statt (siehe Abbildung 42). Die Morgenspitze im Verkehr wird also zu einem Großteil von Personen auf dem Weg zur Arbeitsstätte verursacht (siehe Erläuterungskasten Seite 77).

Unterscheidung zwischen Wegen zur Arbeit, gelegentlichen Dienstwegen und regelmäßigen beruflichen Wegen

Zu den Wegen im beruflichen Kontext gehören in der MiD Wege zur Arbeit und dienstliche Wege. Die sogenannten regelmäßigen beruflichen Wege sind ein Teil der dienstlichen Wege, die von Personen regelmäßig während der Arbeitszeit aufgrund ihres Berufs durchgeführt werden. Typische Berufsgruppen mit solchen Wegen finden sich im Handwerk sowie bei Post- und Lieferdiensten. Da diese Tätigkeiten häufig eine große Zahl aufgesuchter Ziele umfassen, würde die Erfassung als separate Wege zum einen für die Teilnehmenden sehr aufwendig; zum anderen würde die maximal zu erfassende Anzahl an Wegen schnell erreicht werden, und nicht berufliche Wege dieser Personengruppe blieben systematisch untererfasst. Aus diesem Grund wurde für

diese Wege ein vereinfachtes Erhebungsverfahren gewählt. Sie werden gebündelt für den gesamten Stichtag aufgenommen, während alle übrigen Wege separat erfasst werden.

Für die Auswertung werden die gebündelt erhobenen regelmäßigen beruflichen Wege entsprechend ihrer Anzahl in gleiche Einzelwege zerlegt. Kilometer und hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel werden entsprechend zugewiesen. Erhebungsbedingt fehlen die Start- und Ankunftszeiten; deshalb werden die Dauern auf Basis der angegebenen Distanz und des hauptsächlich genutzten Verkehrsmittels geschätzt. Die regelmäßigen beruflichen Wege werden in der Regel als Teil der dienstlichen Wege ausgewertet.

Homeoffice-Nutzung

Etwas mehr als die Hälfte der Erwerbstätigen gibt an, zumindest gelegentlich im Homeoffice zu arbeiten. Wie genau dies gestaltet wird, variiert: 45 Prozent arbeiten ganze Arbeitstage von zu Hause, 5 Prozent längere Anteile eines Arbeitstages und 6 Prozent unterschiedlich. Insgesamt kommen Homeoffice-Nutzende mit regelmäßigen Homeoffice-Tagen auf einen Wochendurchschnitt von 2,7 Tagen, die ganz oder teilweise im Homeoffice verbracht werden. Dabei nutzen 40 Prozent das Homeoffice an bis zu drei Tagen pro Woche, 34 Prozent arbeiten drei Tage oder mehr von zu Hause aus. 26 Prozent geben an, die wöchentliche Nutzung ganz unterschiedlich zu gestalten, sodass sie keine Angaben zur üblichen Anzahl der Homeoffice-Tage pro Woche machen konnten (siehe Abbildung 43, siehe Erläuterungskasten Seite 78).

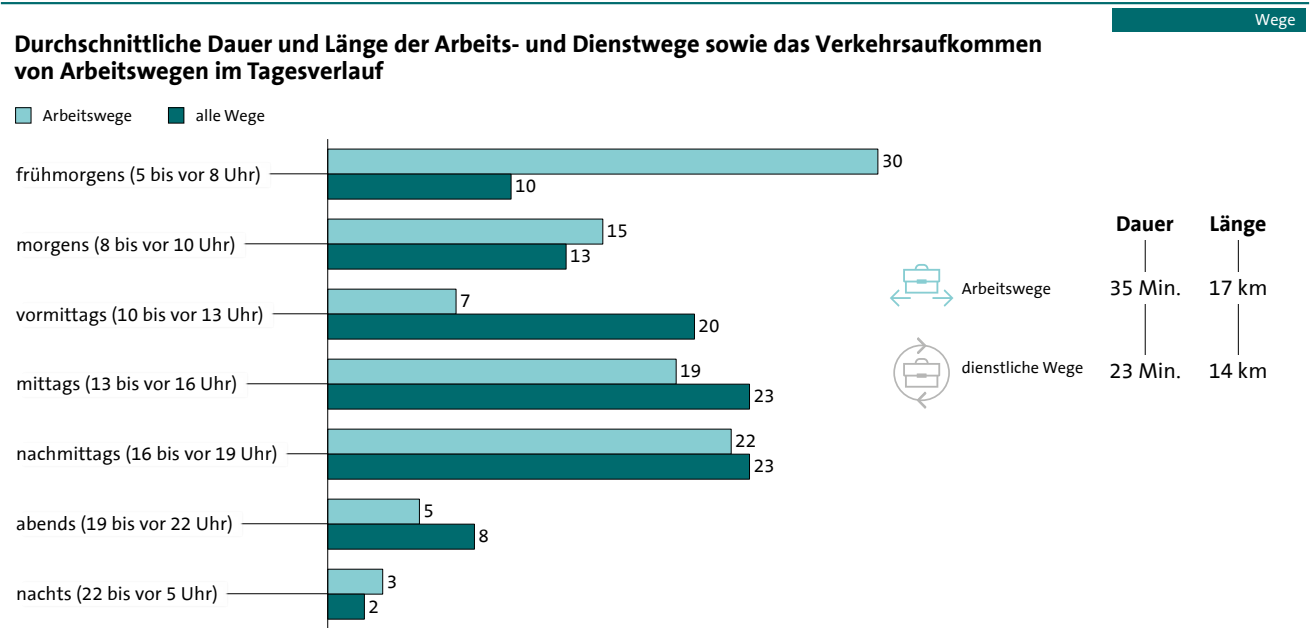
Innerhalb der Region unterscheidet sich die Erwerbstätigkeit und das Arbeiten im Homeoffice. In Bonn fällt die Erwerbstätigenquote mit 51 Prozent höher aus als im umliegenden Rhein-Sieg-Kreis (46 Prozent). Der Anteil der Vollzeit-erwerbstätigen liegt bei 36 Prozent, während dieser im Rhein-Sieg-Kreis 32 Prozent beträgt (siehe Abbildung 6 auf Seite 19).

Definitionen zum Homeoffice in der MiD

Wichtig für das Verständnis der Homeoffice-Auswertung ist, dass für die MiD im Vergleich zu anderen themenbezogenen Untersuchungen bewusst eine sehr breite Definition gewählt wurde: Die abgefragte Praxis umfasst nicht nur ganztägige beziehungsweise komplette Homeoffice-Tage, sondern auch kurze Zeitabschnitte oder hybride Muster, also eine Mischung aus Homeoffice und Arbeitsplatz während des Tagesverlaufs. Ebenso wurde der übliche Umfang im Verlauf einer normalen Woche erfasst. Zusätzlich zu diesen generellen Fragen wurde anschließend konkret für den Stichtag abgefragt, ob die Option an diesem Tag in Anspruch genommen wurde.

Der Anteil der Erwerbstätigen, die zumindest gelegentlich von zu Hause arbeiten, fällt in der Stadt Bonn mit 64 Prozent ebenfalls höher aus. Die Anteile sinken im umliegenden Rhein-Sieg-Kreis auf 49 Prozent. Wenn Erwerbstätige eine Homeoffice-Option haben, liegt die durchschnittliche Anzahl der wöchentlich

Abbildung 42



Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

dort verbrachten Arbeitstage sowohl in der Stadt als auch im Umland bei 2,7 Tagen (ohne Abbildung).

Homeoffice-Nutzung nach soziodemografischen und räumlichen Merkmalen

Männer nutzen grundsätzlich zu etwas größeren Anteilen Homeoffice-Möglichkeiten als Frauen (57 vs. 51 Prozent). Vor allem die jüngeren und mittleren Jahrgänge zwischen 30 und 49 Jahren machen häufiger Gebrauch von dieser Möglichkeit, sodass der Anteil der zumindest gelegentlichen Homeoffice-Nutzung die 60-Prozent-Marke erreicht. Die deutlichsten Unterschiede zeigen sich jedoch entlang des ökonomischen Status des Haushalts: Je höher das verfügbare Einkommen des Haushalts ausfällt, desto wahrscheinlicher ist es, dass die Person (auch) im Homeoffice arbeitet. In der statushöchsten Gruppe arbeiten mehr als zwei Drittel zumindest gelegentlich im Homeoffice (71 Prozent), während es in den statusniedrigsten Gruppen lediglich ein gutes Viertel tut (27 Prozent; ohne Abbildung).

Die Nutzung des Homeoffice steht zudem mit der räumlichen Distanz zur Arbeitsstätte in Zusammenhang. Im Schnitt beträgt die Entfernung von der eigenen Wohnung zur Arbeitsstätte 20 Kilometer, wobei die mittlere Entfernung für die Stadtbevölkerung

geringer ausfällt als für die Bevölkerung des umliegenden Rhein-Sieg-Kreises (14 vs. 24 Kilometer). Personen aus Bonn/Rhein-Sieg, die auch im Homeoffice arbeiten, wohnen im Schnitt etwas weiter vom Arbeitsplatz entfernt (22 Kilometer) als Personen, die keine Homeoffice-Option nutzen (18 Kilometer; ohne Abbildung).

Alltagsmobilität mit und ohne Homeoffice

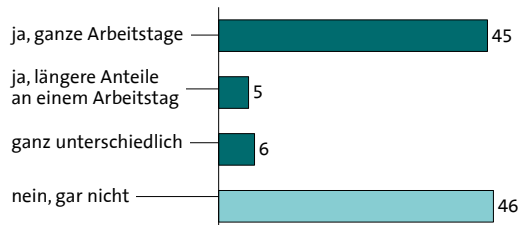
An einem durchschnittlichen Tag arbeiten 54 Prozent der Erwerbstätigen. Die Arbeitsquote steigt an Wochentagen (Montag bis Freitag) auf 69 Prozent und sinkt am Wochenende (Samstag und Sonntag) auf 11 Prozent bzw. an Feiertagen auf 6 Prozent. Von den erwerbstätigen Personen arbeitet an einem durchschnittlichen Tag ein gutes Fünftel von zu Hause aus, rund zwei Drittel an ihrer Arbeitsstätte, und 11 Prozent arbeiten an einem anderen Ort, sind auf Dienstreise, haben keinen festen Arbeitsplatz oder nutzen sowohl das Homeoffice als auch die Arbeitsstätte (ohne Abbildung).

Das Arbeiten im Homeoffice beeinflusst die Mobilität an diesen Tagen deutlich. Die Mobilitätsquote fällt bei Homeoffice-Nutzenden zwar rund 10 Prozentpunkte niedriger aus als bei Personen, die am Stichtag die Arbeitsstätte aufgesucht haben, liegt mit 84 Prozent

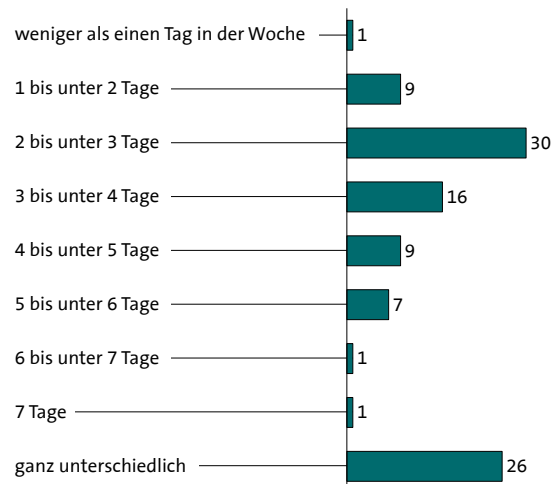
Abbildung 43

Homeoffice-Nutzung und deren Umfang

Homeoffice-Nutzung*



Tage im Homeoffice pro Woche** Ø 2,7 Tage



Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte * Erwerbstätige, Mehrfachnennung ** Erwerbstätige mit Homeoffice-Nutzung

jedoch ebenfalls oberhalb des Durchschnitts (81 Prozent). Mit 2,4 Wegen unternehmen sie weniger Wege als der Bevölkerungsdurchschnitt (2,8 Wege) und deutlich weniger als Personen, die die Arbeitsstätte aufgesucht haben (4,6 Wege; ohne Abbildung). Die Unterschiede in der Wegezahl lassen sich vor allem mit dem fehlenden Hin- und Rückweg zur Arbeitsstätte erklären.

Personen, die am Stichtag ausschließlich von zu Hause arbeiteten, legten an diesem Tag durchschnittlich 18 Kilometer in 53 Minuten zurück, während Personen, die am Stichtag die Arbeitsstätte aufsuchten, mit 48 Kilometern mehr als die doppelte Strecke in 87 Minuten zurücklegten. Die Anlässe für außerhäusliche Aktivitäten bei Homeoffice-Nutzenden liegen vor allem im Freizeitbereich (31 Prozent), bei Einkäufen (23 Prozent), Erledigungen (17 Prozent) sowie der Begleitung bzw. dem Bringen und Holen von anderen Personen (19 Prozent). Dienstliche Wege machen etwa 7 Prozent aus. Die Wege werden häufig zu Fuß (34 Prozent) zurückgelegt. Auf das Fahrrad entfallen 14 Prozent und auf die öffentlichen Verkehrsmittel 6 Prozent. Am häufigsten werden die Wege jedoch mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) selbst gefahren (43 Prozent) bzw. als Mitfahrt im MIV zurückgelegt (4 Prozent; ohne Abbildung).

Bei Erwerbstätigen, die am Stichtag die Arbeitsstätte aufgesucht haben, umfassen die Anlässe im beruflichen Kontext mehr als zwei Drittel aller Wege (36 Prozent Arbeitswege, 39 Prozent dienstliche Wege). Freizeit (10 Prozent), Einkäufe (6 Prozent), Erledigungen (5 Prozent) sowie Begleitung und das Bringen und Holen von Personen (4 Prozent) haben einen deutlich geringeren Anteil. Auch in dieser Gruppe dominieren die motorisierten Individualverkehrsmittel (54 Prozent MIV-Fahrt, 3 Prozent MIV-Mitfahrt). Die Wege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds werden von Fußwegen (21 Prozent) dominiert, während sich Fahrrad und öffentlicher Verkehr (ÖV) die andere Hälfte teilen (jeweils 11 Prozent; ohne Abbildung).

Regelmäßige berufliche Wege als wichtiger Teil berufsbedingter Mobilität

Der Großteil der in der MiD erfassten Dienstwege fällt in den Bereich, der von den Erwerbstätigen regelmäßig im Rahmen ihrer Berufsausübung unternommen wird (siehe Erläuterungskasten Seite 77). Etwa ein Viertel der Erwerbstätigen ab 16 Jahren, die an einem

durchschnittlichen Tag arbeiten und außer Haus unterwegs sind, legt solche beruflichen Wege zurück (ohne Abbildung).

Dabei handelt es sich vor allem um Wege für Besuche, Besichtigungen oder Besprechungen (24 Prozent), Wege für Kundendienste oder andere Erledigungen (13 Prozent), Wege im Sozialdienst bzw. für Betreuung (9 Prozent), Wege zur Beförderung von Personen (7 Prozent) oder für den Transport, die Abholung oder Zustellung von Waren (5 Prozent). Weitere 42 Prozent der Personen ordnen ihre Wege unter „anderer Zweck“ ein oder konnten keine Angaben zum genauen Zweck machen, was ein Beleg für ausgesprochen vielfältige und individuelle Muster ist, die sich nur bedingt robust operationalisieren lassen.

Insgesamt kommen an einem durchschnittlichen Tag pro Person mit solchen beruflichen Wegen 48 Kilometer Gesamtstrecke für diese Wege zusammen – mit hoher Varianz nach Einsatzzweck. Dabei nutzen die Erwerbstätigen mit regelmäßigen beruflichen Wegen am Stichtag in erster Linie entweder ein privates (31 Prozent) oder ein gewerbliches Auto (19 Prozent). 20 Prozent sind hauptsächlich zu Fuß unterwegs, 12 Prozent nutzen ein Fahrrad (inklusive Elektrofahrrad), 4 Prozent einen Lkw oder ein anderes größeres Kraftfahrzeug (inklusive Bus). Weitere 8 Prozent sitzen in Bahn oder Bus.

Homeoffice und beruflich bedingter Verkehr

Arbeits- und Dienstwege haben einen wesentlichen Einfluss auf das tägliche Verkehrsgeschehen und prägen insbesondere die Hauptverkehrszeiten. Gleichzeitig ist Homeoffice für viele Erwerbstätige zu einem festen Bestandteil des Arbeitsalltags geworden. Die Nutzung variiert jedoch je nach soziodemografischen und räumlichen Merkmalen und ist insbesondere bei längeren Pendeldistanzen häufiger. Insgesamt führt Homeoffice zu einer geringeren Mobilität, da Arbeitswege entfallen und außerhäusliche Wege stärker durch Freizeit- und Erledigungszwecke geprägt sind. Regelmäßige berufliche Wege außerhalb des Arbeitswegs bleiben dennoch ein wichtiger Bestandteil der berufsbedingten Mobilität.

12. Mobilität und Teilhabe

Das folgende Kapitel erweitert die bisherigen Darstellungen zur Alltagsmobilität um Teilhabegesichtspunkte und fokussiert auf die Möglichkeiten der Menschen, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Mobilität ist in der Regel kein Selbstzweck. Sie ermöglicht Aktivitäten wie Arbeiten, Einkaufen, den Besuch einer Schule, das Aufsuchen medizinischer Einrichtungen, den Kontakt mit anderen Menschen sowie die Teilnahme an Freizeitaktivitäten.

Der Begriff Mobilitätsteilhabe beschreibt die Möglichkeit der Menschen, sich selbstständig, sicher und bezahlbar fortzubewegen und am sozialen Leben teilzuhaben. Dazu zählen sichere, bezahlbare und barrierefreie Zugänge zu Verkehrsmitteln, die eine selbstbestimmte Mobilität ermöglichen, um die gewünschten Ziele zu erreichen. Das folgende Kapitel legt den Fokus auf Aktivitätsprofile und mobilitätsbezogene Gründe, aus denen Menschen im Alltag häufiger auf gewünschte Aktivitäten verzichten müssen.

Finanzielle und gesundheitliche Aspekte

Im Vordergrund der vorliegenden Analyse stehen finanzielle und gesundheitliche Aspekte. Finanzielle Aspekte werden anhand des Äquivalenzeinkommens des Haushalts abgebildet, in dem die Personen aus Bonn/Rhein-Sieg leben. Dazu werden fünf ökonomische Statusgruppen von sehr niedrig bis sehr hoch unterschieden. In der Stadt Bonn und dem umliegenden Rhein-Sieg-Kreis lebt die Mehrheit der Personen in Haushalten mit hohem (39 Prozent) oder sehr hohem verfügbarem Einkommen (20 Prozent). Ein Viertel der Personen (25 Prozent) lebt in Haushalten der mittleren Kategorie, 9 bzw. 8 Prozent der Personen leben in Haushalten mit niedrigem oder sehr niedrigem verfügbarem Einkommen. Diese Verteilung ist im Vergleich zum bundesweiten Ergebnis etwas in Richtung der höheren Statusgruppen verschoben (ohne Abbildung).

Für die folgenden Auswertungen werden auch Merkmale verwendet, die im Rahmen des Zusatzmoduls Mobilitätsteilhabe nur für einen zufällig ausgewählten Teil der Stichprobe erfasst wurden. Deshalb fällt die Fallzahl geringer aus, sodass die beschriebene Differenzierung des ökonomischen Haushaltsstatus in drei Kategorien von niedrig über mittel bis hoch zusammengefasst wird.

Die gesundheitlichen Aspekte werden auf Basis der Selbstangaben der Personen ab 18 Jahren aus Bonn/Rhein-Sieg zu dauerhaften gesundheitlichen Beeinträchtigungen ihrer Mobilität abgebildet. Anhand dieser Angaben lassen sich zwei Gruppen unterscheiden: Personen ohne gesundheitliche Einschränkungen, zu denen die große Mehrheit der Bevölkerung gehört (86 Prozent), und Personen mit solchen Einschränkungen (14 Prozent). Diese Anteile liegen auf dem Niveau der deutschlandweiten Ergebnisse (ohne Abbildung). Im bundesweiten Ergebnisbericht wird die Gruppe der Personen mit gesundheitlichen Mobilitätseinschränkungen zusätzlich nach Unterstützungsbedarf beim Verlassen der eigenen Wohnung differenziert. Dort zeigt sich eine zunehmende Einschränkung der Mobilitätsteilhabe mit steigendem Unterstützungsbedarf. Diese Zusammenhänge gelten bundesweit, auch wenn sie aufgrund der regional begrenzten Fallzahlen hier nicht ausgewertet werden können.

Die finanziellen und gesundheitlichen Aspekte sind miteinander verwoben. So lebt etwa ein Drittel der Personen mit dauerhaften gesundheitlichen Mobilitätseinschränkungen in Haushalten mit sehr niedrigem oder niedrigem verfügbarem Einkommen (34 Prozent), während sich dieser Anteil bei Personen ohne gesundheitliche Mobilitätseinschränkungen etwa halbiert (15 Prozent). Umgekehrt leben rund 60 Prozent der Personen ohne gesundheitliche Einschränkungen in Haushalten mit sehr hohem oder hohem verfügbarem Einkommen, während dieser Anteil bei Personen mit solchen Einschränkungen auf etwa ein Drittel sinkt (35 Prozent; ohne Abbildung).

Altersgründe

Dauerhafte gesundheitliche Mobilitätseinschränkungen korrelieren zudem mit dem Alter. In den jüngeren und mittleren Altersgruppen bis 50 Jahre liegt der Anteil in der Region jeweils bei etwa 5 Prozent. Erst in den Altersgruppen ab 65 Jahren übersteigt der Anteil den Durchschnitt und erreicht 23 Prozent. Unter den ab 80-Jährigen gibt mehr als die Hälfte eine dauerhafte gesundheitliche Mobilitätseinschränkung an (55 Prozent). Dauerhafte gesundheitliche Mobilitätseinschränkungen sind zwar nicht auf hohe Altersgruppen beschränkt, kommen dort aber deutlich häufiger vor als in den jungen und mittleren Altersgruppen (ohne Abbildung).

Alltagsmobilität und Teilhabe

Betrachtet man die Mobilitätskennzahlen entlang des ökonomischen Haushaltsstatus, lassen sich drei zentrale Befunde formulieren. Erstens zeigt sich ein annähernd linearer Zusammenhang: Je höher das verfügbare Einkommen des Haushalts, desto höher fällt der Anteil der Personen aus, die an einem durchschnittlichen Tag außer Haus unterwegs sind; desto mehr Wege und Kilometer werden zurückgelegt; und umso mehr Zeit wird für Mobilität aufgewendet (siehe Tabelle 5).

Zweitens liegt die mittlere und die hohe Statusgruppe in etwa auf dem Gesamtniveau über alle Einkommensgruppen. Auffällig ist, dass die Ergebnisse für Personen aus den hohen und mittleren Statusgruppen nur wenig vom Durchschnitt abweichen, während die Ergebnisse für Personen aus niedrigen Statusgruppen deutlicher nach unten abweichen. Die Mobilität liegt in statusniedrigen Haushalten also deutlich unter dem Durchschnitt (siehe Tabelle 5).

Drittens sinkt die zurückgelegte Tagesstrecke in den statusniedrigen Gruppen stärker als die dafür benötigte Zeit. Personen aus Haushalten mit (sehr) geringem verfügbarem Einkommen benötigen etwa 64 Minuten für 23 Kilometer am Tag, während Personen aus Haushalten mit sehr hohem verfügbarem Einkommen mit 18 Minuten zusätzlich (82 Minu-

ten) etwa 50 Prozent mehr Kilometer zurücklegen (35 Kilometer). Die genutzten Verkehrsmittel und die erzielten Geschwindigkeiten unterscheiden sich also deutlich entlang des verfügbaren Einkommens (siehe Tabelle 5; siehe Kapitel 4).

Auch gesundheitliche Mobilitätseinschränkungen beeinflussen die Verkehrsbeteiligung deutlich. Personen mit solchen Einschränkungen sind an einem durchschnittlichen Tag seltener außer Haus unterwegs, legen weniger Wege zurück und kommen auf kürzere Distanzen. Fast ein Drittel dieser Personen verlässt an einem durchschnittlichen Tag das Haus nicht (siehe Tabelle 5).

Die Mobilitätskennzahlen und vor allem der tägliche Aktionsradius sind keine abstrakten Größen. Sie bestimmen vielmehr, wie viele Ziele erreichbar sind und zur Auswahl stehen. Bei vergleichbarer Siedlungsdichte stehen in einem größeren Radius potenziell mehr spezialisierte und gut bezahlte Arbeitsplätze zur Verfügung, die den individuellen Qualifikationen entsprechen; mehr Bildungseinrichtungen und -angebote, um diese Qualifikationen zu erlangen; mehr spezialisierte medizinische Versorgung; mehr Austausch- und Vernetzungsmöglichkeiten mit Personen mit ähnlichen Interessen; sowie mehr Freizeitangebote und Sportstätten. Die größere Zahl möglicher Ziele, die sich durch größere Tagesdistanzen ergibt, verbreitert das Angebot für Personen aus Haushalten

Tabelle 5

Mobilitätskennwerte von Personen nach ökonomischem Haushaltsstatus und bei Mobilitätseinschränkung				
	Mobilitätsquote	Anzahl Wege	Unterwegszeit	Tagesstrecke
Personen	%	Anzahl	min	km
GESAMT	81	2,8	80	34
ÖKONOMISCHER STATUS				
(sehr) niedrig	75	2,4	64	23
mittel	79	2,9	81	31
(sehr) hoch	84	2,9	82	35
MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNG				
ohne gesundheitliche Einschränkung	86	3,1	91	42
mit gesundheitlicher Einschränkung	68	2,1	63	18

Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte, extremwertbereinigt, gesamt und nach ökonomischem Haushaltsstatus ab 0 Jahren, nach Mobilitätseinschränkungen ab 18 Jahren

mit mittleren und höheren verfügbaren Einkommen gegenüber Personen aus statusniedrigen Gruppen. Umgekehrt sinkt die Auswahl erreichbarer Einrichtungen, Service- und Freizeitangebote aufgrund des durchschnittlich geringeren Aktionsradius von Personen aus Haushalten mit niedrigem oder sehr niedrigem verfügbarem Einkommen sowie für Personen mit dauerhaften gesundheitlichen Mobilitätseinschränkungen.

Anlässe für Mobilität

Richtet sich der Blick von der Verkehrsbeteiligung auf die üblichen Aktivitäten im Wochenverlauf, zeigt sich, dass die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung ab 14 Jahren aus Bonn/Rhein-Sieg mindestens einmal zum Einkaufen oder für eine Erledigung (83 Prozent), für eine Freizeitaktivität (75 Prozent) oder für ein Treffen bzw. einen privaten Besuch außer Haus unterwegs ist (49 Prozent). Lediglich 7 Prozent gehen im Wochenverlauf üblicherweise keiner dieser Aktivitäten nach. Unter Personen mit dauerhaften gesundheitlichen Mobilitätseinschränkungen sowie bei Personen mit geringem verfügbarem Einkommen steigt der Anteil ohne solche Aktivitäten deutlich an. Dabei gehen insbesondere Freizeitaktivitäten deutlich zurück (siehe Tabelle 6).

Gründe für Aktivitätsverzicht

Ähnlich wie bei Verkehrsbeteiligung und Wochenaktivitäten ist auch der mobilitätsbedingte Aktivitätsverzicht ungleich verteilt. Die Mehrheit der Bevölkerung ab 14 Jahren aus Bonn/Rhein-Sieg muss aus keinem der erfassten Gründe auf gewünschte Aktivitäten verzichten (76 Prozent). Etwa ein Viertel nennt jedoch mindestens einen Grund (24 Prozent). Wichtigster Einzelgrund ist die fehlende Erreichbarkeit der gewünschten Ziele mit den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln (14 Prozent). Das Angewiesensein auf andere Personen beim Bringen bzw. Holen, zu hohe Fahrtkosten sowie fehlende Angebote in der Umgebung werden mit jeweils 8 bzw. 4 Prozent deutlich seltener genannt (siehe Tabelle 7).

Die Unterschiede zwischen den betrachteten Statusgruppen fallen deutlich aus. Fast die Hälfte der Personen aus Haushalten mit (sehr) niedrigem verfügbarem Einkommen nennt einen oder mehrere mobilitätsbezogene Gründe. Die geringere Mobilität beruht also auf einem höheren Anteil von Personen, die häufiger auf gewünschte Aktivitäten verzichten müssen (siehe Tabelle 7).

Tabelle 6

Übliche Aktivitäten im Wochenverlauf von Personen nach ökonomischem Haushaltsstatus und bei Mobilitätseinschränkung

	mindestens wöchentliche ...			keine solchen Aktivitäten
	... Einkäufe und Erledigungen	... Freizeitaktivitäten	... Besuche und Treffen	
<i>Personen</i>	%	%	%	%
GESAMT	83	75	49	7
ÖKONOMISCHER STATUS				
(sehr) niedrig	78	59	45	15
mittel	87	76	47	4
(sehr) hoch	83	78	51	6
MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNG				
ohne gesundheitliche Einschränkung	87	79	51	5
mit gesundheitlicher Einschränkung	79	58	42	14

gesamt und nach ökonomischem Haushaltsstatus ab 14 Jahren, nach Mobilitätseinschränkungen ab 18 Jahren

Die Rangfolge der Gründe ähnelt sich über die drei Statusgruppen, auch wenn die jeweilige Bedeutung der einzelnen Gründe in der Gruppe mit (sehr) geringem verfügbarem Einkommen am größten ausfällt. Fast ein Drittel der Personen dieser Statusgruppe gibt an, die gewünschten Ziele mit den verfügbaren Verkehrsmitteln nicht gut erreichen zu können, fast ein Fünftel kann sich die Fahrtkosten nicht leisten. Auch in der mittleren Statusgruppe gibt es mehr Personen als im regionalen Durchschnitt, die sich die Fahrtkosten nicht leisten können (siehe Tabelle 7).

In der statushöchsten Gruppe, die die höchste Mobilität aufweist, ist der Anteil der Personen, die im Alltag häufiger auf Aktivitäten verzichten müssen, mit 19 Prozent am geringsten. Finanzielle Aspekte der Fahrtkosten spielen mit 5 Prozent eine deutlich untergeordnete Rolle. Die fehlende Erreichbarkeit der gewünschten Ziele mit den verfügbaren Verkehrsmitteln rangiert mit 11 Prozent auch in dieser Gruppe an erster Stelle. Offenbar bleiben auch bei geringen finanziellen Restriktionen Einrichtungen und Angebote außerhalb der eigenen Reichweite (siehe Tabelle 7).

Neben finanziellen Aspekten spielt auch der grundsätzliche Zugang zu Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle. So können Kinder und Jugendliche allein aufgrund der Altersbeschränkungen nicht selbst Autofahren. Sie sind auf nahegelegene Ziele, gute öffentliche Verkehrsmittel oder auf das Bringen und Holen durch erwachsene Personen angewiesen. Ähnliches gilt in höheren Altersgruppen. In beiden Gruppen gewinnt die Möglichkeit, von anderen Personen gebracht und abgeholt zu werden, deutlich an Bedeutung. Das Fehlen dieser Option ist häufig der wichtigste Hinderungsgrund für individuelle Aktivitäten.

Dieser Zusammenhang zeigt sich auch bei Personen mit dauerhaften gesundheitlichen Mobilitätseinschränkungen. Sie müssen im Alltag deutlich häufiger auf gewünschte Aktivitäten verzichten (49 Prozent) als Personen ohne solche Einschränkungen (19 Prozent). Die geringere Aktivität geht in dieser Gruppe also mit einem deutlich höheren Anteil von Personen einher, die auf gewünschte Aktivitäten häufiger verzichten müssen. Die fehlende Unterstützung beim Bringen und Holen (36 Prozent) sowie die fehlende Erreichbarkeit der gewünschten Ziele mit den verfügbaren Verkehrsmitteln (18 Prozent) sind in dieser Gruppe die wichtigsten Hinderungsgründe (siehe Tabelle 7).

Tabelle 7

Mobilitätsbezogene Gründe für Aktivitätsverzicht von Personen nach ökonomischem Haushaltsstatus und bei Mobilitätseinschränkung

	Ziele nicht erreichbar	kann mir Fahrt nicht leisten	auf andere Personen angewiesen	keine/kaum Angebote für Aktivitäten	nichts davon
<i>Personen</i>	%	%	%	%	%
GESAMT	14	8	8	4	76
ÖKONOMISCHER STATUS					
(sehr) niedrig	30	18	14	1	56
mittel	13	13	8	3	74
(sehr) hoch	11	5	7	4	81
MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNG					
ohne gesundheitliche Einschränkung	12	7	4	2	81
mit gesundheitlicher Einschränkung	18	9	36	5	51

gesamt und nach ökonomischem Haushaltsstatus ab 14 Jahren, nach Mobilitätseinschränkungen ab 18 Jahren

Mobilitätseinschränkung und Aktivitätsverzicht

Die Betrachtung der Mobilitätskennzahlen, der üblichen wöchentlichen Aktivitäten sowie der mobilitätsbezogenen Gründe für den Verzicht auf gewünschte Aktivitäten zeigt ein deutliches Muster: In Gruppen, in denen im Durchschnitt weniger Menschen täglich außer Haus unterwegs sind und kürzere Distanzen zurücklegen, ist der Anteil derjenigen, die häufiger auf gewünschte Aktivitäten verzichten müssen, deutlich höher. Die geringere Verkehrsbeteiligung ist demnach häufig Folge von Beschränkungen und nicht Ausdruck eines eigenen Wunsches. Das aktuelle regionale Verkehrs- und Aktivitätsangebot kann diese Beschränkungen nicht ausgleichen.

13. Emissionsbilanz der Alltagsmobilität

Auf Basis der MiD 2023 lassen sich neben klassischen verhaltensbezogenen Kennwerten auch klimarelevante Kennwerte zur Alltagsmobilität der Bevölkerung in Bonn/Rhein-Sieg beschreiben. Mithilfe der Emissionsfaktoren aus dem Berechnungsmodell TREMOD (Transport Emission Model) und der in der MiD 2023 berichteten Wegelänge wurde dazu für die erfassten Wege der Ausstoß an CO₂-Äquivalenten berechnet. Dabei werden neben Kohlendioxid (CO₂), das den größten Anteil der Treibhausgase ausmacht, auch Methan (CH₄) und Distickstoffmonoxid (Lachgas, N₂O) einbezogen. Der Anschaulichkeit halber wird jedoch vom „CO₂-Fußabdruck“ gesprochen (siehe Erläuterungskasten Seite 89).

Emissionen in der Alltagsmobilität nach Raum- und Personenmerkmalen

Die Wohnbevölkerung in Bonn/Rhein-Sieg verursacht im Alltagsverkehr im Mittel 4,1 Kilogramm CO₂ pro Person und Tag bei einer durchschnittlichen Tagesstrecke von 34 Kilometern (siehe Tabelle 8). Für die Stadtbevölkerung ergibt sich bei 30 Kilometern mitt-

lerer Tagesstrecke ein Fußabdruck von 3,1 Kilogramm CO₂ und im Kreis erreichen die entsprechenden Werte 36 Kilometer und 4,6 Kilogramm CO₂ pro Person und Tag. Im Bundesdurchschnitt liegt der verkehrsbedingte CO₂-Fußabdruck bei 5,1 Kilogramm CO₂ pro Person und Tag mit einer Tagesstrecke von 35 Kilometern (ohne Abbildung).

Die Männer aus Bonn/Rhein-Sieg legen im Schnitt nicht nur eine längere Strecke am Tag zurück, sondern haben auch einen größeren CO₂-Fußabdruck als Frauen (siehe Tabelle 8). Auf Wegeebe zeigt sich passend dazu, dass Männer auf den Wegen am Stichtag etwas häufiger auf den MIV zurückgreifen als Frauen (50 vs. 43 Prozent) und damit anteilig mehr Kilometer zurücklegen (51 vs. 42 Prozent; ohne Abbildung). Ebenfalls passend dazu ist der vergleichsweise große CO₂-Fußabdruck der Vollzeitbeschäftigten – und auch der Teilzeitarbeitenden – die ihre Wege häufig im MIV zurücklegen (siehe Abbildung 17 auf Seite 37). Beide Tätigkeitsgruppen legen mehr als die Hälfte ihrer Kilometer im MIV zurück (56 bzw. 58 Prozent; ohne Abbildung). Studierende, die eher

Verknüpfung der MiD-Daten mit Emissionsfaktoren aus TREMOD

Das TREMOD-Modell (Transport Emission Model, https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/11850/publikationen/126_2024_texte_aktualisierung_tremod.pdf) berechnet die Treibhausgasemissionen des motorisierten Verkehrs in Deutschland. Dabei wird neben dem Straßenverkehr auch der Schienenverkehr, die Binnenschifffahrt und der Flugverkehr berücksichtigt. Für Autos werden Emissionsdaten basierend auf der Antriebsart und dem mittleren Besetzungsgrad erhoben, während Carsharing-Fahrzeuge und ähnliche Fortbewegungsmittel einen durch TREMOD berechneten Flottenmittelwert verwenden. Im öffentlichen Verkehr werden spezifische Emissionsfaktoren für unterschiedliche Verkehrsmittel wie Busse und Züge angewandt, wobei der Flugverkehr zudem nach Entfernung differenziert behandelt und Nicht-CO₂-Effekte als CO₂-Äquivalente einberechnet werden.

Lkw-Werte basieren auf Flottenmittelwerten für unterschiedliche Fahrzeugtypen, während bei Zweiradfahrzeugen (hierzu zählen Mofa, Motorrad, Moped und auch Pedelec) ebenfalls solche Durchschnittswerte benutzt werden. Die resultierenden Gesamtemissionen eines Weges ergeben sich aus der Multiplikation des spezifischen Emissionsfaktors mit der Wegelänge. Auf Personenebene wird im nächsten Schritt die Summe der Emissionen aller Wege am Stichtag gebildet und dargestellt. Diese Methodik ermöglicht umfassende Analysen zur Veränderung von Verkehrsemissionen und erleichtert detaillierte Betrachtungen nach verschiedenen Kriterien wie Demografie und Wegezweck. Trotz der Einschränkung durch Flottenmittelwerte bieten diese Daten vertiefende Einblicke in die Emissionsverteilung und eine Verknüpfung mit soziodemografischen Merkmalen und Personengruppen.

auf die öffentlichen Verkehrsmittel zurückgreifen, haben trotz hoher mittlerer Tagesstrecke einen geringeren CO₂-Fußabdruck. Bei den Nicht-Erwerbstätigen sowie den Kindern, Schülerinnen und Schülern führt eher die Kombination aus einem hohen Wegeanteil im Umweltverbund und einer geringen mittleren Tagesstrecke zu einem vergleichsweise niedrigen CO₂-Fußabdruck. Die mittlere Tagesstrecke steigt mit steigendem Status des Haushalts, in dem eine Person wohnt. Gleichmaßen steigt auch die Größe des CO₂-Fußabdrucks. Dies steht vermutlich auch im Zusammenhang mit der Wahl des Verkehrsmittels: Perso-

nen mit höherem Status nutzen auf ihren Wegen eher solche Verkehrsmittel, die nicht zum Umweltverbund gehören, als diejenigen mit niedrigem Status (siehe Tabelle 8; siehe Abbildung 17 auf Seite 37).

Mobilitätsmuster und CO₂-Fußabdruck

Aufschlussreich ist auch der Blick auf Mobilitätsmuster auf Grundlage von Nutzungshäufigkeiten. Die Mobilitätssegmente basieren auf Angaben von Personen ab 14 Jahren aus Bonn/Rhein-Sieg zur üblichen Nutzung der Verkehrsmittel Auto, Fahrrad und ÖPNV.

Tabelle 8

Tagesstrecke und Emissionen pro Tag von Personen

	Tagesstrecke	CO ₂ -Fußabdruck
<i>Personen</i>	<i>km</i>	<i>CO₂-Äquivalente pro Tag in kg</i>
GESAMT	34	4,1
GESCHLECHT		
männlich	40	4,9
weiblich	28	3,3
HAUPTTÄTIGKEIT		
Vollzeiterwerbstätige (inklusive Ausbildung)	53	7,2
Teilzeiterwerbstätige (11 bis 35 Stunden pro Woche)	37	4,2
Kind / in Schule	20	1,5
Studierende	38	3,7
Nicht-Erwerbstätige	16	1,5
in Pension oder Rente	21	2,6
ÖKONOMISCHER STATUS		
(sehr) niedrig	23	2,7
mittel	31	3,6
(sehr) hoch	35	4,5
MOBILITÄTSSEGMENTE*		
wenig Mobile	9	1,0
Fahrrad-Orientierte	33	2,5
ÖPNV-Orientierte ohne Pkw-Führerschein	21	1,4
ÖPNV-Orientierte mit Pkw-Führerschein	33	2,2
täglich Pkw-Orientierte	49	7,9
seltener Pkw-Orientierte	38	3,9
Mischnutzung	39	3,7
regelmäßige Vielfachnutzung	28	3,6

Mittelwerte, extremwertbereinigt, * ab 14 Jahren

MiD 2023 | Regionalbericht Bonn/Rhein-Sieg | Quelle: MiD 2023

Mit durchschnittlich 33 Kilometer erreichen die Fahrrad-Orientierten zwar eine lange Tagesstrecke, bleiben aber bei einem niedrigen CO₂-Fußabdruck. Ebenfalls deutlich wird dieser Effekt bei den öffentlichen Verkehrsmitteln. Pkw-Orientierte legen am Tag durchschnittlich die meisten Kilometer zurück und erzielen mit diesem Verkehrsmittel mit Abstand den größten CO₂-Wert. Wenig mobile Personen kommen mit einer vergleichsweise niedrigen mittleren Tagesstrecke auf einen niedrigen CO₂-Fußabdruck (siehe Tabelle 8).

Betrachtet man die ÖPNV-Nutzung der Personen ab 14 Jahren noch genauer, lassen sich Stamm-, Gelegenheits- und Nicht-Kundschaft ausmachen. Die Stammkundschaft, die regelmäßig mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs ist, erreicht mit 3,0 Kilogramm CO₂ pro Person und Tag den kleinsten Wert. Die Nicht-Kundschaft bzw. die Gelegenheitskundschaft, die auf ihren üblichen Wegen selten oder nicht den ÖPNV nutzen, erzielen dementsprechend höhere Werte (4,9 bzw. 5,5 Kilogramm CO₂ pro Person und Tag; ohne Abbildung).

Betrachtungen auf Wegeebe

Die Wohnbevölkerung in Bonn/Rhein-Sieg verursacht 1,4 Kilogramm CO₂ pro Weg. Der CO₂-Fußabdruck der Stadtbevölkerung liegt mit 1,0 Kilogramm pro Weg unter dem Wert derjenigen aus dem Rhein-Sieg-Kreis (1,7; ohne Abbildung).

Betrachtet man die Wege der Bevölkerung aus Bonn/Rhein-Sieg, die mit den verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, erreichen MIV-Wege mit 3,0 Kilogramm CO₂ pro Weg einen deutlich höheren Wert als Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln (1,4). Differenziert man den Fußabdruck nach Wegezwecken, liegen die größten CO₂-Fußabdrücke bei den Arbeits- bzw. den Dienstwegen, da sie im Zusammenhang mit der MIV-Nutzung stehen und vergleichsweise viele Kilometer darauf entfallen (2,4 bzw. 2,6 Kilogramm CO₂ pro Weg). Anders ist dies bei Wegezwecken mit eher kurzen Strecken oder solchen, die mit Verkehrsmitteln aus dem Umweltverbund stattfinden, beispielsweise Wege zur Ausbildungsstätte oder zum Einkaufen (0,4 bzw. 0,5 Kilogramm CO₂ pro Weg; ohne Abbildung).

Emissionsbilanz in Bonn/Rhein-Sieg

Aus den Ergebnissen von Bonn/Rhein-Sieg lassen sich Ansatzpunkte zum Handeln ableiten. Da ein Großteil der Alltagsverkehrsemissionen auf den MIV entfällt, haben Maßnahmen zur Reduktion der Pkw-Fahrleistung und zur Verlagerung von Wegen in den Umweltverbund die größte Hebelwirkung. Multimodale Routinen – etwa die regelmäßige Kombination von Auto, Fahrrad und ÖV – senken den CO₂-Fußabdruck spürbar, auch bei hohen Tageskilometern. Raumstrukturell zählt sich Nähe aus: Gute ÖV-Angebote, sichere und komfortable Fuß- und Fahrradinfrastruktur sowie kurze Erreichbarkeiten im Alltag schaffen die Voraussetzungen für emissionsärmere Mobilität. Im dienstlichen Verkehr sind effizientere Fahrzeugflotten, Fahrgemeinschaften, optimierte Touren- und Einsatzkonzepte sowie, wo möglich, digitale Alternativen besonders wirksam.

14. Unter der Lupe: Mobilität im Seniorenalter

Das Studienkonzept und die umfassende Stichprobe der MiD erlauben detaillierte Auswertungen zur Mobilität spezieller Bevölkerungsgruppen, so auch in Bonn/Rhein-Sieg. Der folgende Textabschnitt befasst sich mit der Phase nach der Lebensmitte und der Erwerbstätigkeit: dem Seniorenalter. In dieser Gruppe der Seniorinnen und Senioren können weitere Unterteilungen entlang der Altersverteilung vorgenommen werden. Mitunter liegen auch Interviews für hochbetagte und gehandicapte Personen vor, wenn diese in bestimmten Fällen zu Hause oder in einer Pflegeeinrichtung eine entsprechende Unterstützung bei der MiD-Befragung erhalten haben.

Die Mobilitätsausstattung wird sowohl auf der Haushalts- als auch auf der Personenebene betrachtet. Auch die in den Haushalten verfügbaren Autos werden beachtet. Für die Darstellung der Alltagsmobilität werden die Personen und deren Wege herangezogen. Die Angaben zu Mobilitätseinschränkungen beziehen sich auf die von den Personen gemachten Angaben. Es muss beachtet werden, dass die Auswertungen für die Ergebnisse der ab 85-Jährigen auf einer im Vergleich zu den anderen Altersgruppen geringen Fallzahl beruhen.

Mobilitätsausstattung der Seniorinnen und Senioren und der Haushalte mit älteren Personen

Die Seniorinnen und Senioren in Bonn/Rhein-Sieg besitzen mehrheitlich einen Pkw-Führerschein. Bei den 65- bis 74-Jährigen ist mit 93 Prozent sogar nahezu eine Vollausstattung erreicht. In der ältesten Gruppe geben nahezu zwei Drittel an, einen Führerschein zu besitzen (64 Prozent; 75-84 Jahre: 82 Prozent). Hinsichtlich des mittleren Alters bei Pkw-Führerscheinwerb fällt auf, dass die Personen deutlich jünger geworden sind. Lag das mittlere Alter beim Führerscheinwerb bei den ab 85-Jährigen noch bei rund 27 Jahren, sank es bei den 75- bis 84-Jährigen auf 23 Jahre und beträgt bei den 65- bis 74-Jährigen etwa 21 Jahre (ohne Abbildung).

Wohnt in einem Haushalt in Bonn/Rhein-Sieg eine ältere Person (ab 60 Jahren oder älter) allein, wird in 63 Prozent der Fälle mindestens ein eigenes Auto besessen. Setzt sich der Haushalt aus zwei älteren Personen zusammen, sind nahezu alle Haushalte mit mindestens einem eigenen Auto ausgestattet (93 Prozent). Fasst man die den Haushalten zur Verfügung

stehenden Autos in Segmente nach dem Kraftfahrt-Bundesamt zusammen, besitzen ältere Einpersonenhaushalte oft ein kleines Auto (44 Prozent), gefolgt von mittleren und kompakten Fahrzeugen (jeweils 24 Prozent), wohingegen große Autos selten besessen werden (7 Prozent). Bei den älteren Zweipersonenhaushalten verschieben sich die Anteile. Hier werden im Vergleich anteilig mehr kompakte (26 Prozent) und mittelgroße Autos (39 Prozent) besessen, und anteiliger weniger kleine (25 Prozent) oder große Fahrzeuge (10 Prozent; ohne Abbildung).

Etwas mehr als jeder zweite ältere Einpersonenhaushalt verfügt über mindestens ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec (53 Prozent). In älteren Zweipersonenhaushalten macht die Besitzquote drei Viertel aus (75 Prozent). Betrachtet man den persönlichen Fahrradbesitz, geben bei den 65- bis 74-Jährigen zwei Drittel der Personen an, mindestens ein Zweirad zu besitzen (66 Prozent), bei den 75- bis 84-Jährigen trifft dies auf knapp die Hälfte zu (47 Prozent). Etwas weniger als jede dritte Person ab 85 Jahren besitzt ein Fahrrad (31 Prozent). Die Besitzquote an elektrobetriebenen Fahrrädern liegt aber auch bei den ältesten Personen noch bei 10 Prozent. Die größte Besitzquote an Elektrofahrrädern oder Pedelecs findet sich bei den 65- bis 74-Jährigen (23 Prozent; ohne Abbildung).

Teilt man die Personen anhand ihrer ÖPNV-Nutzungshäufigkeit in Segmente ein, gelten 15 Prozent der 65- bis 74-Jährigen, 19 Prozent der 75- bis 84-Jährigen und 17 Prozent der ab 85-Jährigen als ÖPNV-Stammkundschaft. Altersbedingte Unterschiede zeigen sich eher in den Anteilen der Gelegenheits- und der Nicht-Kundschaft. Mit steigendem Alter werden die Anteile der Gelegenheitskundschaft kleiner und die der Nicht-Kundschaft größer. Beispielsweise zählen insgesamt 19 Prozent der ab 85-Jährigen als Gelegenheitskundin oder -kunde und 64 Prozent gehören zur Nicht-Kundschaft. Sind die Personen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs, entfällt in allen Gruppen jeweils der größte Anteil auf den Kauf von Fahrkarten aus dem Bartarif – in der jüngeren (57 Prozent) und mittleren Gruppe (53 Prozent) macht diese Fahrkartenart (knapp) die Hälfte aus. Das Deutschlandticket ist in diesen beiden Gruppen zum Erhebungszeitpunkt mit 14 bzw. 12 Prozent vertreten. Aber auch 9 Prozent der ab 85-Jährigen nutzen es (ohne Abbildung).

Alltagsmobilität der Seniorinnen und Senioren

Das Mobilitätsniveau sinkt mit steigendem Alter. Rund jede vierte Person zwischen 65 und 74 Jahren ist an einem durchschnittlichen Tag für mindestens einen Weg außer Haus unterwegs (81 Prozent). Zwischen 75 und 84 Jahren sind es noch drei von vier Personen, ab 85 Jahre etwas mehr als jede zweite Person. Die älteren Personen legen dabei durchschnittlich einen Weg weniger zurück als die jüngeren Personen. Auch die mittlere Tagesstrecke reduziert sich im höheren Alter drastisch auf rund 6 Kilometer pro Person und Tag. Berichten die anderen beiden Altersgruppen von einer mittleren Unterwegszeit von einer Stunde oder mehr, erreicht der Wert für die ab 85-Jährigen 44 Minuten (siehe [Tabelle 9](#)).

Auf den Wegen am Stichtag ist fast oder etwas mehr als jede dritte Person zu Fuß unterwegs. Insbesondere bei den älteren Personen machen Fußwege einen vergleichsweise großen Anteil aus. Doch auch im hohen Alter finden 40 Prozent der Wege im MIV statt, darunter 23 Prozent als fahrende Person. In den anderen Altersgruppen entfällt knapp die Mehrheit der Wege auf den MIV. Auch hier sind die Fahrtanteile deutlich größer als die Anteile für mitfahrende Personen. Im Vergleich der Altersgruppen steigt die Relevanz der öffentlichen Verkehrsmittel mit steigendem Alter. Das Fahrrad, normal oder elektrobetrieben, hat im Alter eine vergleichsweise niedrige Relevanz für die Alltagsmobilität (siehe [Abbildung 44](#)).

Mobilitätseinschränkungen der Seniorinnen und Senioren

Es kann verschiedene Gründe geben, warum eine Person am Stichtag nicht mobil war (Mehrfachnennung). Für genau oder mehr als jede zweite Person zwischen 65 und 74 Jahren oder ab 85 Jahren gab es keinen Anlass, das Haus zu verlassen (75-84 Jahre: 41 Prozent). Für etwa jede vierte oder jede dritte Person galt es, Dinge zu Hause zu erledigen (zwischen 24 und 31 Prozent). In der jüngeren Altersgruppe war fast jede vierte Person am Berichtstag erkrankt und deswegen nicht unterwegs. Bei den ab 85-Jährigen geben 28 Prozent an, das Haus oder die Wohnung aus Alters- oder anderen Gründen dauerhaft nicht verlassen zu können (ohne Abbildung).

Passend dazu bleibt der Blick auf die Handicaps. Solche Mobilitätseinschränkungen betreffen nicht allein die älteren Bürgerinnen und Bürger, diese jedoch in besonderem Maß. In Bonn/Rhein-Sieg berichtet etwa jede fünfte Person zwischen 65 und 74 Jahren von einer gesundheitlichen Einschränkung mit Auswirkung auf die Mobilität (21 Prozent), bei den 75- bis 84-Jährigen betrifft dies bereits jede dritte Person. Unter den ab 85-Jährigen sind nahezu drei Viertel betroffen (71 Prozent). Um die Wohnung verlassen zu können, sind insbesondere die älteren Personen ab 85 Jahren in rund 80 Prozent der Fälle auf Hilfsmittel angewiesen (Mehrfachnennung). Dazu gehören überwiegend Rollatoren oder Rollstühle, die wiederum für 35 Prozent der 75- bis 84-Jährigen und für 21 Prozent derjenigen zwischen 65 und 74 Jahren relevant sind. In der mittleren (5 Prozent) und der älteren Altersgruppe (8 Prozent) gibt allerdings ein nicht zu ver-

Tabelle 9

Mobilitätskennwerte für Wege, Unterwegszeit und Tagesstrecke von Personen ab 65 Jahren

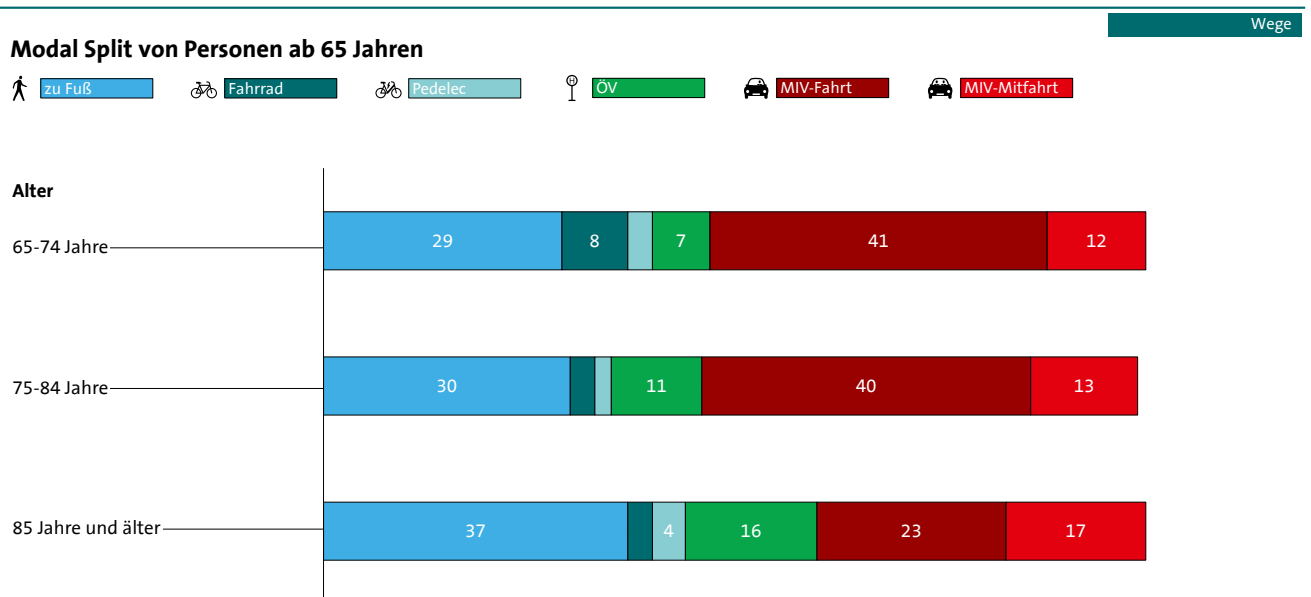
	Mobilitätsquote (außer Haus am Berichtstag)	Mittelwerte pro Person und Tag		
		Wege	Unterwegszeit	Tagesstrecke
	%	Anzahl	Min.	km
65 bis 74 Jahre	81	2,9	89	29
75 bis 84 Jahre	73	2,2	61	18
85 Jahre und älter	56	1,7	44	6

nachlässigender Anteil der Personen an, auch mit Hilfsmitteln das Haus oder die Wohnung nicht verlassen zu können (ohne Abbildung).

Unter der Lupe

Die Ergebnisse zeigen, dass Seniorinnen und Senioren in Bonn/Rhein-Sieg überwiegend mobil bleiben und häufig über einen Führerschein, ein Auto oder ein Fahrrad verfügen. Mit zunehmendem Alter nimmt die Mobilität jedoch spürbar ab: Ältere Menschen sind seltener unterwegs, legen kürzere Strecken zurück und gehen häufiger zu Fuß. Gleichzeitig steigen gesundheitliche Einschränkungen und der Bedarf an Hilfsmitteln deutlich an. Daher kommt einer barrierefreien Infrastruktur eine besondere Bedeutung zu, um die selbstständige Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe älterer Menschen zu sichern und zu verbessern.

Abbildung 44



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

MiD 2023 | Regionalbericht Bonn/Rhein-Sieg | Quelle: MiD 2023

15. Unter der Lupe: Zufußgehen

Fußwege stellen einen wesentlichen Bestandteil der alltäglichen Mobilität viele Menschen dar. Die MiD bietet verschiedene Zugänge, den Fußverkehr zu untersuchen. Kapitel 4 befasst sich mit dem Beitrag des Zufußgehens anhand der Wege und der zurückgelegten Personenkilometer. Kapitel 3 fokussiert die übliche Nutzungshäufigkeit und in Kapitel 6 wird die Bewertung der Verkehrssituation für das Zufußgehen vor Ort betrachtet – jeweils auf Personenebene. In diesem Kapitel erfolgen nun ergänzende Analysen für die Bevölkerung aus Bonn/Rhein-Sieg.

Fußwege der Bevölkerung am Stichtag

In Bonn/Rhein-Sieg entfallen 27 Prozent der Wege am Stichtag auf das Zufußgehen, bei den Personenkilometern sind es 4 Prozent. Für die Stadtbevölkerung ergibt sich ein um 8 Prozentpunkte größerer Anteil des Zufußgehens am Wege-Modal-Split als im Kreis (32 vs. 24 Prozent). Beim Modal Split nach Personenkilometern entfallen in der Stadt 5 Prozent und im Kreis 4 Prozent auf den Fußverkehr (siehe Abbildung 15 und siehe Abbildung 16).

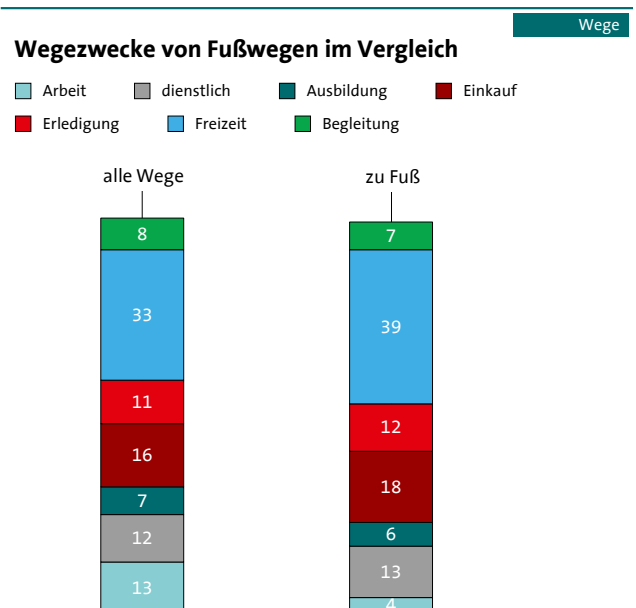
Die Geschlechter unterscheiden sich geringfügig in ihren Fußweganteilen am Stichtag. Bei den Männern aus Bonn/Rhein-Sieg machen sie ein Viertel aus (25 Prozent), bei den Frauen sind es anteilig etwas mehr Wege (29 Prozent). Zwischen den Altersgruppen variieren die Anteile an manchen Stellen etwas deutlicher. Während bis 6-Jährigen und Personen ab 75 Jahren jeweils nahezu ein Drittel der Wege ausschließlich zu Fuß zurücklegen (jeweils 31 Prozent), sind es in den anderen Altersgruppen anteilig (etwas) weniger Wege. Bei den Personen des erwerbstätigen Alters entfällt jeweils etwa ein Viertel auf das Zufußgehen (zwischen 23 und 28 Prozent). Diese Gruppen nutzen somit anteilig mehr andere Verkehrsmittel auf ihren Wegen. Die geringste Quote für das Zufußgehen zeigt sich bei den 7- bis 17-Jährigen (21 Prozent; ohne Abbildung).

Nahezu zwei von fünf Fußwegen am Stichtag führen die Bevölkerung aus Bonn/Rhein-Sieg in die Freizeit (39 Prozent). Einkaufs- und Erledigungswege sind mit 30 Prozent vertreten. Weniger als jeder fünfte Fußweg findet zu Arbeits- oder Dienstzwecken statt (17 Prozent). Auf Ausbildungs- oder Begleitungswege entfallen 6 bzw. 7 Prozent, finden also deutlich seltener zu Fuß statt (siehe Abbildung 45).

Insgesamt 7 Prozent der Fußwege beginnen am Stichtag bereits zwischen 5 und 8 Uhr morgens. Erweitert man das Zeitfenster auf 10 Uhr, ist es bereits ein Fünftel (21 Prozent). Anteilig die meisten Wege starten allerdings im späteren Tagesverlauf: Fast die Hälfte entfällt auf die Zeit zwischen 10 und 16 Uhr (46 Prozent), weitere 22 Prozent auf 16 bis 19 Uhr. Somit erfolgen zwei Drittel der Fußwege ab 10 bis 19 Uhr (68 Prozent) und Wege zu späterer Stunde finden eher selten statt (22 bis 5 Uhr: 1 Prozent; siehe Abbildung 46).

Bei vier von fünf Einkaufswegen zu Fuß handelt es sich um Einkäufe für den täglichen Bedarf (81 Prozent). Anteilig deutlicher weniger Fußwege dienen dem Einkauf sonstiger Waren (7 Prozent) oder sind ein allgemeiner Einkaufsbummel (5 Prozent). Wird ein Fußweg als private Erledigung definiert, wird in 11 Prozent der Fälle ein Hund ausgeführt, bei weiteren 11 Prozent handelt sich um einen Besuch bei der Ärztin oder dem Arzt oder um eine andere medizinische Dienstleistung. Insgesamt 10 Prozent der Fußwege sind eine private Erledigung für eine andere Person. Bei den Freizeitwegen, die zu Fuß zurückgelegt werden, ist mehr als jeder vierte Weg ein Spaziergang (27 Prozent). Andere Freizeit Zwecke werden anteilig deutlich seltener zu Fuß unternommen, beispiels-

Abbildung 45



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

weise der Fußweg zu einer gastronomischen Einrichtung (9 Prozent), zu Treffen mit Bekannten, Verwandten und befreundeten Personen (5 Prozent) oder zum Besuch einer Veranstaltung (3 Prozent; ohne Abbildung).

Ein Fußweg am Stichtag beträgt im Median einen Kilometer und dauert 15 Minuten (siehe Abbildung 13 auf Seite 32 und siehe Abbildung 14 auf Seite 32). Erweitert man die Betrachtung der Fußwegelänge und -dauer um den entsprechenden Mittelwert, ergeben sich 2 Kilometer Tagesstrecke und 29 Minuten Unterwegszeit (siehe Abbildung 46).

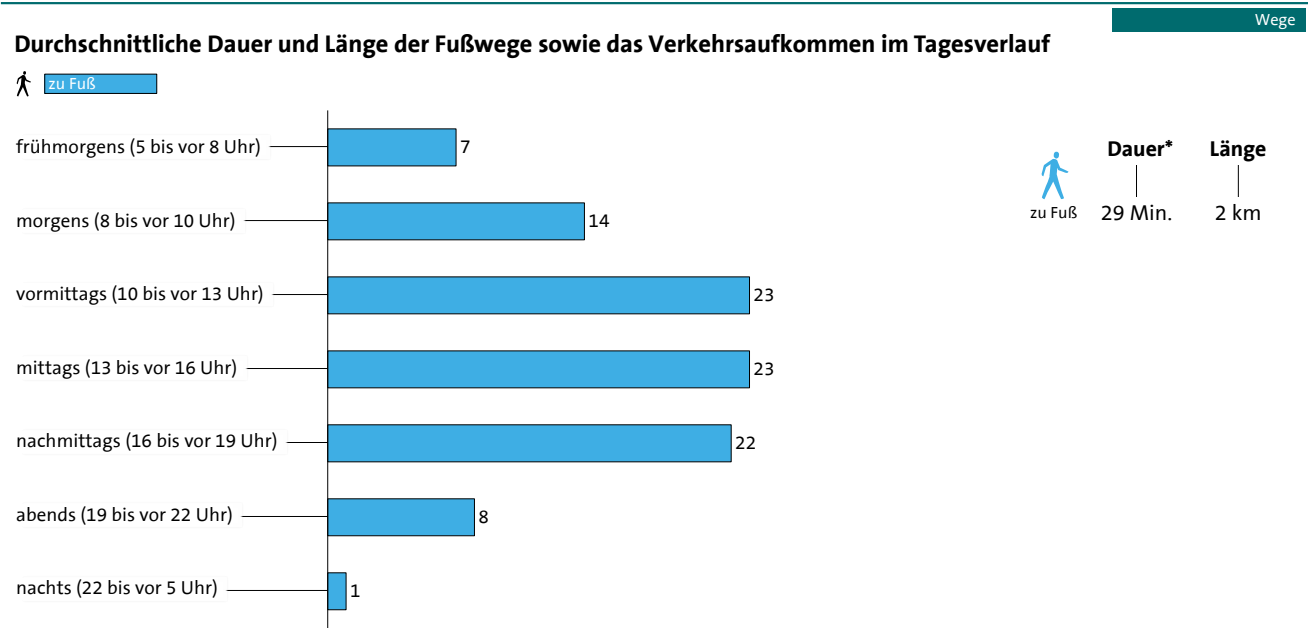
Nutzungsquoten für das Zufußgehen in verschiedenen Personengruppen

Zwei von fünf Personen ab 14 Jahren aus Bonn/Rhein-Sieg sind (fast) täglich ausschließlich zu Fuß unterwegs (siehe Abbildung 25 auf Seite 46). Unterteilt man Personen ab 14 Jahren nach der üblichen Nutzungshäufigkeit verschiedener Verkehrsmittel, lassen sich Nutzungssegmente definieren. Fußwege sind in allen Segmenten relevant, aber mit unterschiedlich großem Anteil vertreten (siehe Abbildung 47). Bei den ÖPNV-Orientierten mit Führerschein bzw. den regelmäßig Vielfachnutzenden gibt jeweils mehr

als die Hälfte an, (fast) täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurückzulegen (57 bzw. 53 Prozent). Bei den wenig mobilen Personen ist es weniger als die Hälfte (40 Prozent), aber am geringsten ist die tägliche Quote des Zufußgehens bei den täglich (33 Prozent) und seltener (37 Prozent) Pkw-Orientierten. Passend dazu sind die Anteile derjenigen, die angeben, (fast) nie Wege ausschließlich zu Fuß zurückzulegen, bei den wenig Mobilen am höchsten (21 Prozent), gefolgt von den täglich (15 Prozent) und seltener (13 Prozent) Pkw-Orientierten.

Verfügt der Haushalt einer befragten Person ab 14 Jahren ausschließlich über ein Fahrrad oder über ein Fahrrad in Kombination mit einer Carsharing-Mitgliedschaft, gibt (knapp) die Mehrheit an, (fast) täglich Fußwege zurückzulegen (49 bzw. 54 Prozent). Der geringste Anteil findet sich mit 36 Prozent bei Personen aus Haushalten mit Auto oder aus Haushalten mit Auto und Fahrrad (38 Prozent). Verfügt der Haushalt ausschließlich über ein Auto, ist jede fünfte Person (fast) nie zu Fuß unterwegs (20 Prozent). Der Autobesitz scheint sich auf die Quote des Zufußgehens auszuwirken (ohne Abbildung).

Abbildung 46



Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen, *ohne regelmäßige berufliche Wege

Bewertungen der Verkehrssituation für das Zufußgehen in verschiedenen Personengruppen

Im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln landet die Bewertung der ab 14-Jährigen für das Zufußgehen vor Ort mit einer mittleren Schulnote von 2,1 auf dem ersten Platz (ohne Abbildung). Männer und Frauen ähneln sich sehr in ihrer mittleren Bewertung (2,1 vs. 2,0). Auch in den Top-Boxen, also den kombinierten Anteilen der beiden Bestnoten „sehr gut“ und „gut“, zeigt sich mit 75 bzw 79 Prozent nur ein kleiner Unterschied zwischen den Geschlechtern – in der Region macht die Top-Box 77 Prozent aus. Auch die Bewertungen der verschiedenen Altersgruppen schwanken kaum. Die beste Bewertung von jeweils 2,0 findet sich in den Gruppen bis 39 Jahre. Die Note von 2,3 vergeben die 65- bis 74-Jährigen. Für die anderen Altersgruppen ergibt sich jeweils eine mittlere Note von 2,1. Auch bei den Tätigkeitsgruppen zeigt sich überwiegend Zufriedenheit mit Verkehrssituation für das Zufußgehen. Nicht-Erwerbstätige äußern sich mit einer mittleren Note von 1,7 und einer Top-Box von 87 Prozent am zufriedensten. Vollzeiterwerbstätige bzw. Personen in Pension oder Rente empfinden die Situation auch noch als gut (mittlere Note jeweils 2,2 und Top-Boxen zwischen 73 und 75 Prozent). Zwischen denjenigen aus Haushalten mit mittlerem oder

(sehr) hohem Einkommen herrscht in der Bewertung große Ähnlichkeit (mittlere Note zwischen 2,1 und 2,2 und Top-Box zwischen 73 Prozent und 83 Prozent). Am zufriedensten äußern sich diejenigen mit (sehr) niedrigem Status, die eine Note von 1,8 und eine Top-Box von 86 Prozent erreichen (geringe Fallzahl).

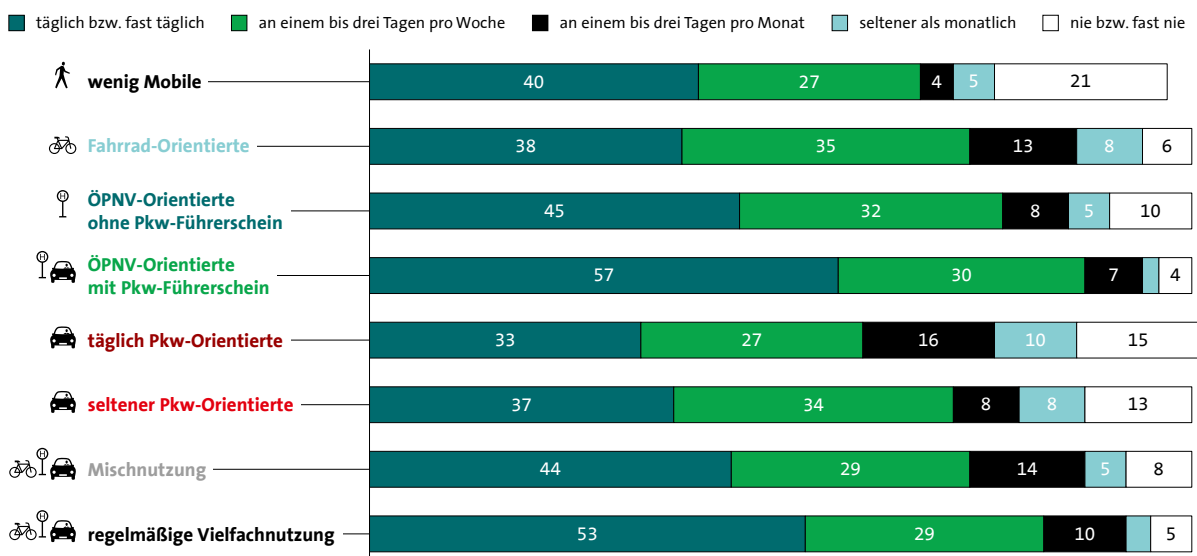
Unter der Lupe

Zufußgehen ist in Bonn/Rhein-Sieg ein zentraler Bestandteil der Alltagsmobilität – über Einkommens- und Tätigkeitsgruppen hinweg und mit ähnlichen Anteilen bei Frauen und Männern. Die meisten Fußwege stehen im Zusammenhang mit Freizeit sowie Einkäufen und Erledigungen, finden überwiegend tagsüber statt und sind typischerweise kurz. Viele Menschen in Bonn/Rhein-Sieg gehen regelmäßig zu Fuß. Die Quote des Zufußgehens ist bei Pkw-orientierten Personen und in Haushalten mit ausschließlicher Autoausstattung niedriger, während ÖPNV-orientierte sowie multimodal mobile Personen häufiger zu Fuß gehen.

Abbildung 47

Übliche Häufigkeit von Fußwegen nach Personengruppen

Personen ab 14 Jahren



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

16. Unter der Lupe: Freizeitverkehr

Auswertungen zu den Motivationen hinter der Mobilität nutzen meistens die bereits in früheren Kapiteln dargestellten zusammenfassenden Hauptwegzweckkategorien. Hinter diesen sehr groben Kategorien verbirgt sich aber eine große Bandbreite unterschiedlicher Mobilitätsanlässe. So könnte die Kategorie „Freizeit“ so unterschiedliche Dinge wie Singen im Chor, einen Friedhofsbesuch oder einen Innenstadtspaziergang umfassen. Die Befragten geben dabei pro Weg zunächst den übergeordneten Wegzweck an, beispielsweise „Freizeit“ oder „Erledigung“, und sind danach zu Detailangaben aufgefordert, beispielsweise „Kirche, Friedhof“. Auf diese Weise steht einerseits Information zum detaillierten Wegzweck zur Verfügung und andererseits eine auf Selbsteinschätzung beruhende Zuordnung zum übergeordneten Wegzweck.

Die folgenden Auswertungen zu detaillierten Wegzwecken beziehen sich auf Personen ab 14 Jahren

Tabelle 10

Freizeitwegzwecke	
	Wege
	%
allgemeiner Einkaufsbummel	3
Betreuung von Familienmitgliedern oder Bekannten	1
Besuch/Treffen von befreundeten Personen, Verwandten, Bekannten	14
Besuch kultureller Einrichtung	2
Besuch einer Veranstaltung	6
Sport (selbst aktiv), Sportverein	17
Restaurant, Gaststätte, Kneipe, Disco	8
Schrebergarten, Wochenendhaus	1
Tagesausflug	4
Urlaub (ab vier Übernachtungen)	1
Spaziergang, Spazierfahrt	14
Hund ausführen	7
Kirche, Friedhof	1
Begleitung von Kindern	3
andere Treffen	6

Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen; nur Angaben ≥ 1 Prozent abgebildet

MiD 2023 | Regionalbericht Bonn/Rhein-Sieg | Quelle: MiD 2023

und jeweils auf die Hinwege zu den jeweiligen Aktivitäten. Rückweg oder Anschlusswege sind, im Gegensatz zu den bisherigen Auswertungen zu Hauptwegzwecken, nicht enthalten. Da die Differenzierung der Freizeitwegzwecke sehr umfassend ist, wird sich auf solche fokussiert, für die ausreichende Fallzahlen vorliegen – wenngleich diese dennoch in Einzelfällen gering ausfallen.

Freizeitwegzwecke und deren Kennwerte

Definiert eine Person aus Bonn/Rhein-Sieg einen Weg als Freizeitweg, handelt es sich dabei häufig um einen Sportweg (17 Prozent). Jeweils 14 Prozent entfallen auf Besuche und Treffen von befreundeten Personen oder Verwandten und auf Spaziergänge und -fahrten (siehe Tabelle 10).

Je nach Aktivität unterscheiden sich die mittlere Wegelänge und die Wegedauer der Freizeitwege. Einkaufsbummel, der Weg zur Betreuung von Familienmitgliedern, der Besuch einer Veranstaltung, Wege im Zusammenhang mit einem Tagesausflug oder mit einer Übernachtung dauern durchschnittlich eine Stunde oder mehr. Wege zum Wochenendhaus oder Schrebergarten oder die Begleitungswege von Kindern sind vergleichsweise kurz und liegen durchschnittlich unter 20 Minuten. Für Wege im Zusammenhang mit einem Tagesausflug oder mit einer Übernachtung werden erwartungsgemäß längere und weitere Strecken zurückgelegt. Spaziergänge oder das Ausführen von Hunden finden im geringen Radius statt (siehe Tabelle 11).

Ein Anteil der Freizeitwege ist relativ kurz. Aber es gibt auch eine kleine Zahl deutlich längerer Wege. Dies führt zu deutlichen Unterschieden zwischen dem arithmetischen Mittel und dem Median. Ein Median von 2 Kilometern bei Restaurantbesuchen bedeutet beispielsweise, dass die eine Hälfte der Wege kürzer und die andere Hälfte länger als dieser Wert ist. Betrachtet man den Median, zeigt sich, dass für eine Vielzahl der Freizeitwegzwecke die Wegelänge weniger als 10 Kilometer beträgt. Hinsichtlich der Dauer beanspruchen die meisten Freizeitwegzwecke im Median (deutlich) weniger als eine Stunde (siehe Tabelle 11).

Verteilung über die Wochentage und Startzeiten der Freizeitwege

Startet ein Freizeitweg bereits frühmorgens zwischen 5 und 8 Uhr, ist es in 45 Prozent der Fälle ein Sportweg und in 34 Prozent der Fälle das Ausführen eines Hundes. In der Zeit zwischen 8 und 10 Uhr dominieren ebenfalls Sportwege (31 Prozent), aber auch Spaziergänge und -fahrten (14 Prozent) sowie Wege mit dem Hund (12 Prozent). Spaziergänge und -fahrten verteilen sich mit Anteilen von 14 bis 16 Prozent je Zeitfenster über den Tag hinweg, werden zur Nacht hin aber anteilig seltener und andere Wegezwecke werden relevanter. Wege mit dem Hund finden eher in den Morgenstunden oder dann wieder vermehrt ab spät abends statt. Besuche in Restaurants, Kneipen, Gaststätten oder der Disco finden in den Stunden ab nachmittags statt. Mit 20 Prozent machen sie ihren

größten Anteil in der Zeit zwischen 19 und 22 Uhr aus. Besuche und Treffen von befreundeten Personen oder Verwandten verteilen sich über den Tag hinweg, erreichen ihre Spitze allerdings im späteren Tagesverlauf: Bei den Freizeitwegen zwischen 22 und bis 5 Uhr entfällt mit 52 Prozent knapp die Mehrheit der zu dieser Uhrzeit stattfindenden Wege auf diesen Wegezweck. Generell sind aber die Anzahlen der Wege zu den besonders frühen und späten Uhrzeiten vergleichsweise gering, sodass auch in der Anzahl wenige Wege bereits einen großen Anteil innerhalb eines Zeitfensters ausmachen können (ohne Abbildung).

Bei den meisten Freizeitwegezwecken macht es keinen Unterschied, ob sie unter der Woche oder an einem Wochenende unternommen werden. Die jeweiligen Anteile variieren kaum (bis zu 3 Prozentpunkte). Ausnahmen sind Besuche einer Veranstal-

Tabelle 11

Wegelänge und Wegedauer nach Freizeitwegezwecken – Mittelwert und Median im Vergleich

detaillierter Freizeitwegezweck	Mittelwert		Median	
	Wegelänge	Wegedauer	Wegelänge	Wegedauer
	km	Min.	km	Min.
GESAMT*	15	38	4	20
allgemeiner Einkaufsbummel	11	72	3	30
Betreuung von Familienmitgliedern oder Bekannten	10	77	6	80
Besuch/Treffen von befreundeten Personen, Verwandten, Bekannten	28	41	10	40
Besuch kultureller Einrichtung	10	29	5	20
Besuch einer Veranstaltung	22	61	6	35
Sport (selbst aktiv), Sportverein	7	28	5	15
Restaurant, Gaststätte, Kneipe, Disco	4	21	2	15
Schrebergarten, Wochenendhaus	5	16	1	10
Tagesausflug	45	102	31	70
Urlaub (ab vier Übernachtungen)	59	134	16	43
Spaziergang, Spazierfahrt	6	59	5	50
Hund ausführen	3	43	3	40
Kirche, Friedhof	7	19	3	15
Begleitung von Kindern	4	17	3	15
andere Treffen	7	31	5	20

ausgewählte Freizeitwegezwecke, *alle Wege mit Hauptwegezweck "Freizeit"

tung (3 vs. 9 Prozent), auf die am Wochenende ein größerer Anteil entfällt, und Sportwege (20 vs. 12 Prozent) und Wege mit dem Hund (10 vs. 3 Prozent), auf die unter der Woche der größere Anteil entfällt. Insgesamt unternimmt die Bevölkerung aus Bonn/Rhein-Sieg unter der Woche deutlich mehr Freizeitwege als am Wochenende (ohne Abbildung).

Auf den Freizeitwegen genutzte Verkehrsmittel

Die Mehrheit der Wege zu Besuchen oder Treffen von befreundeten Personen oder Verwandten findet mit dem Auto statt (58 Prozent). Für nahezu ein Fünftel kommen die öffentlichen Verkehrsmittel zum Einsatz (18 Prozent). Das Zufußgehen (13 Prozent) und das Fahrrad machen geringere Anteile aus (11 Prozent). Anders ist die Verteilung bei den Sportwegen und Wegen zum Sportverein: Das Fahrrad und das Zufußgehen machen gemeinsam mit 46 Prozent (davon 22 Prozent Fahrrad) fast die Hälfte dieser Wege aus. Weitere 43 Prozent entfallen auf das Auto und weniger als jeder zehnte Weg erfolgt im ÖV (9 Prozent). Der Weg zu einer Gastronomie oder Disco wird häufig zu Fuß zurückgelegt (44 Prozent), deutlich seltener mit dem Fahrrad (10 Prozent) oder den öffentlichen Verkehrsmitteln (11 Prozent). Mehr als ein Drittel entfällt auf das Auto (35 Prozent; ohne Abbildung).

Unter der Lupe

Der Freizeitverkehr in Bonn/Rhein-Sieg ist vielfältig und wird vor allem durch Sportaktivitäten, Besuche von befreundeten Personen und Verwandten sowie durch Spaziergänge geprägt. Die meisten Freizeitwege sind vergleichsweise kurz und dauern weniger als eine Stunde. Je nach Aktivität unterscheiden sich jedoch Reichweite und Zeitaufwand deutlich. Freizeitwege verteilen sich über den gesamten Tagesverlauf, wobei einzelne Aktivitäten typische zeitliche Schwerpunkte aufweisen. Bei der Verkehrsmittelwahl zeigen sich gewisse Unterschiede. Insgesamt verdeutlicht dies die große Bandbreite freizeitbezogener Mobilitätsmuster.

Exkurs: Mobilität in der Stadt Bonn im Zeitvergleich

Die Stadt Bonn ist in vier Stadtbezirke unterteilt: Zentrum, Bad Godesberg, Beuel und Hardtberg (siehe [Abbildung 3 auf Seite 17](#)). Die Entwicklung der Mobilität in der Stadt und ihren Bezirken lässt sich aus verschiedenen Perspektiven betrachten. Als Vergleichswert werden die MiD-Ergebnisse aus dem Jahr 2017 herangezogen, um Entwicklungen zu beschreiben. Im Folgenden geht es um die Veränderungen hinsichtlich der Zusammensetzung und der Mobilitätsausstattung der Haushalte. Auch wird betrachtet, wie sich die zentralen Mobilitätskennwerte der Personen darstellen und welche Verkehrsmittel sie wie häufig nutzen – ebenfalls im Vergleich zur MiD 2017. Es muss beachtet werden, dass die Fallzahlen der Hardtberger Haushalte, Personen sowie der Autos vergleichsweise gering sind.

Zusammensetzung und Mobilitätsausstattung der Haushalte

In der Stadt Bonn ist seit 2017 der Anteil der Einpersonenhaushalte von 45 auf 51 Prozent gestiegen, der Anteil an Zweipersonenhaushalten ist von 28 auf 24 Prozent gesunken. Die anderen Haushaltstypen (mit mindestens drei Erwachsenen oder mit mindestens einem Kind) stagnieren in ihren Anteilen (für 2023 siehe [Abbildung 5 auf Seite 19](#)). Auch in Bad Godesberg (von 38 auf 49 Prozent), Beuel (von 42 auf 51 Prozent) und auf dem Hardtberg (von 42 auf 54 Prozent) sind die Anteile der Einpersonenhaushalte in den letzten Jahren (stark) angewachsen. In Bad Godesberg und Beuel zeigen sich Rückgänge in den anteiligen Anzahlen der Haushalte mit zwei Personen und der Haushalte mit Kind(ern). Auf dem Hardtberg reduziert sich der Anteil der Zweipersonenhaushalte am stärksten (von 32 auf 17 Prozent), doch die Anzahl an Familien steigt um 5 Prozentpunkte auf 26 Prozent. Im Zentrum bleibt die Verteilung nahezu unverändert (ohne Abbildung).

Seit 2017 haben sich die Haushalte in der Stadt und in den einzelnen Stadtbezirken teilweise hinsichtlich ihrer Mobilitätsausstattung verändert (für 2023 siehe [Abbildung 10 auf Seite 26](#)). Für die Stadt Bonn

ist ein Rückgang in der anteiligen Anzahl der Haushalte, die ein Auto und ein Fahrrad in Kombination zur Verfügung haben (von 53 auf 47 Prozent), und der reinen Fahrradhaushalte (von 21 auf 17 Prozent) zu verzeichnen. Gleichzeitig steigt der Anteil der Haushalte, die das Fahrrad und teilweise zusätzlich dazu das Auto in Kombination mit einer Carsharing-Mitgliedschaft kombinieren, um 3 bzw. 4 Prozentpunkte auf nun jeweils 7 Prozent an. Dieses Muster zeigt sich auch in der Veränderung der Verteilung im Zentrum. Deutlicher ist es in Beuel: Anteilig deutlich weniger Haushalte kombinieren das Auto und das Fahrrad (von 66 auf 49 Prozent), ergänzen diese Ausstattung aber mittlerweile um eine Carsharing-Mitgliedschaft (von 2 auf 10 Prozent). Ähnliches zeigt sich für den Hardtberg, wenn auch etwas schwächer ausgeprägt, wohingegen in Bad Godesberg die jeweiligen Anteile im Zeitvergleich kaum variieren (ohne Abbildung).

Im Zeitvergleich zeigt sich eine Stabilität in der mittleren Anzahl an Fahrrädern, Elektrofahrrädern und Pedelecs: 2017 und 2023 liegt die Anzahl bei rund 2 Zweirädern pro Haushalt, sowohl in der Stadt als auch in den einzelnen Stadtbezirken. Im Zentrum nimmt der Anteil am Mehrfachbesitz um 5 Prozentpunkte zu (von 48 auf 53 Prozent), ähnlich in Bad Godesberg (von 49 auf 53 Prozent). In den anderen Stadtbezirken geht die Tendenz eher zum „Einfachbesitz“. In Beuel (von 13 auf 21 Prozent) bzw. auf dem Hardtberg (von 26 auf 33 Prozent) steigt zudem jeweils der Anteil der Haushalte ohne Zweirad (ohne Abbildung).

Betrachtet man den persönlichen Besitz der ab 14-Jährigen und differenziert nach normalen und elektrobetriebenen Fahrrädern, ist in der Stadt und ihren Bezirken jeweils eine Verschiebung der Anteile zugunsten der elektrobetriebenen Fahrräder zu verzeichnen. Weiterhin dominiert zwar in allen Bezirken der normale Fahrradbesitz (zwischen 51 und 66 Prozent, 2017: zwischen 66 und 82 Prozent), doch waren die Anteile für den E-Besitz im Jahr 2017 durchweg einstellig und liegen mittlerweile bei 13 oder 14 Prozent (darunter auch Doppelbesitz von normalen und Elektrofahrrad oder Pedelec). Allerdings erhöht sich in Beuel (von 14

auf 26 Prozent) und auf dem Hardtberg (von 21 auf 33 Prozent) der Anteil derer, die weder noch besitzen. Es findet demnach scheinbar teilweise keine Modernisierung des Fahrradbesitzes statt, sondern das Zweirad wurde abgeschafft (ohne Abbildung).

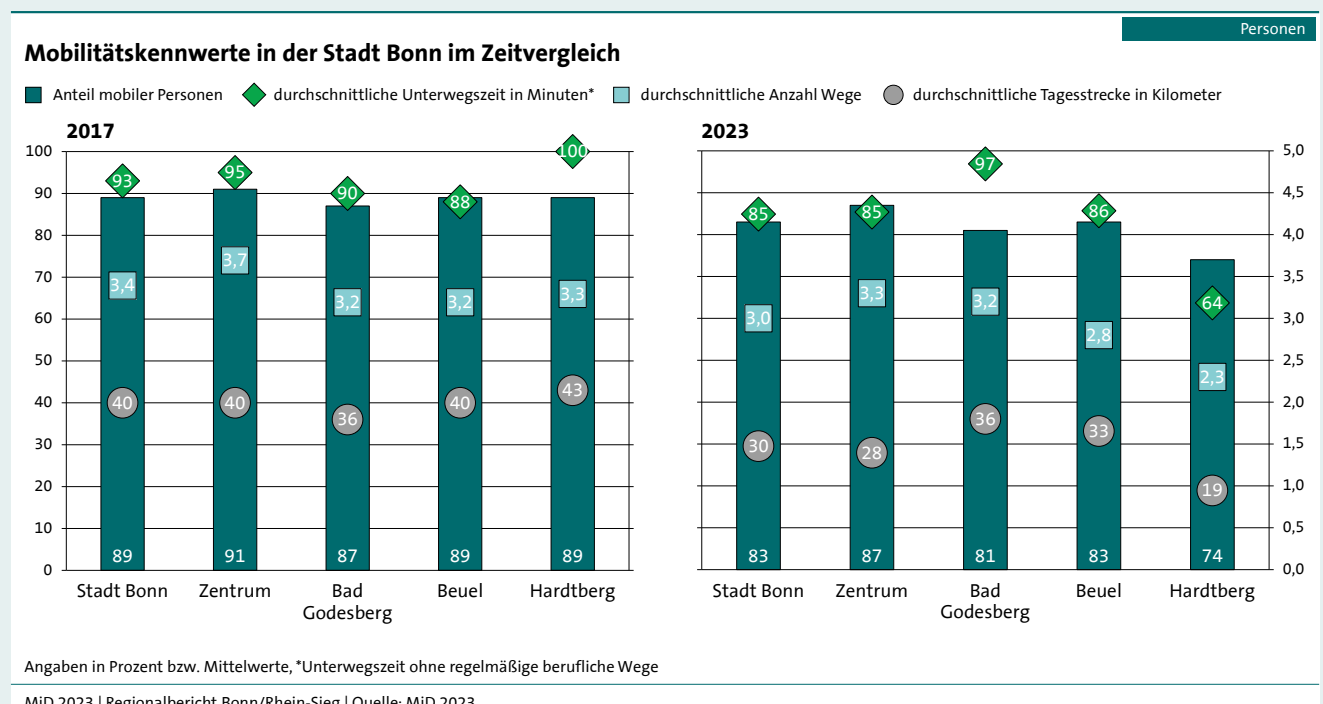
Große Stabilität zeigt sich in der mittleren Anzahl an Autos pro Haushalt, die in den Stadtbezirken genau ein Auto beträgt (für 2023 siehe [Abbildung 7 auf Seite 23](#)). Weiterhin besitzt rund ein Drittel der Haushalte in der Stadt Bonn kein Auto. In Beuel, Bad Godesberg und auf dem Hardtberg bewegt sich die Nicht-Besitzquote im Jahr 2017 zwischen 23 und 28 Prozent und 2023 zwischen 25 und 29 Prozent. Im Zentrum macht der Anteil 43 Prozent aus (2017: 46 Prozent).

Ausgehend von der Einteilung der zur Verfügung stehenden Fahrzeuge in die Segmente nach dem Kraftfahrt-Bundesamt geht der Trend zum kleinen Auto. Insbesondere im Zentrum ist der Anteil stark gewachsen (von 24 auf 34 Prozent). Anders auf dem Hardt-

berg: Hier gibt es einen Sprung im Anteil der mittelgroßen Fahrzeuge von 23 auf 39 Prozent. Ebenso wie im Jahr 2017 liegen die Anteile der mit Benzin betriebenen Fahrzeuge in allen Bezirken zwischen der 60- und 70-Prozent-Marke, gefolgt von Dieselfahrzeugen (knapp zwischen 20- und 30-Prozent-Marke). War der Anteil rein elektrisch betriebener Autos 2017 nahezu nicht messbar, erreicht diese Antriebsart nun Anteile zwischen 2 und 4 Prozent. Gemeinsam mit Hybridfahrzeugen machen die kombinierten E-Anteile zwischen 5 Prozent (Hardtberg) und 10 Prozent aus (Bad Godesberg; ohne Abbildung).

In der Stadt Bonn und in nahezu allen Stadtbezirken erwerben anteilig (etwas) mehr Personen ab 14 Jahren ihre ÖPNV-Fahrkarten nach Bedarf (für 2023 siehe [Abbildung 9 auf Seite 25](#)). Die Anteile steigen jeweils um bis zu 5 Prozentpunkte. Auf dem Hardtberg ist der Anstieg von 27 auf 48 Prozent noch deutlicher. Zum Erhebungszeitpunkt holt das Deutschlandticket aus dem Stand eine Quote von 30 Prozent in der Stadt

Abbildung 48



Bonn. Im Zentrum bzw. in Beuel sind die Anteile mit 32 bzw. 31 Prozent am größten, dicht gefolgt von Bad Godesberg (29 Prozent) und dem Hardtberg (22 Prozent). Besonders deutlich zeigen sich die Rückgänge in den Bezirken für die Anteile der Mehrfach- oder Streifenkarten sowie der Job- und Semestertickets. In der Stadt sowie in allen Stadtbezirken steigt allerdings der Anteil derer, die angeben, die öffentlichen Verkehrsmittel in der Region nicht zu nutzen, um bis zu 4 Prozentpunkte (ohne Abbildung).

Mobilitätsquote, Wegezahlen, Unterwegszeiten und Tagesstrecken

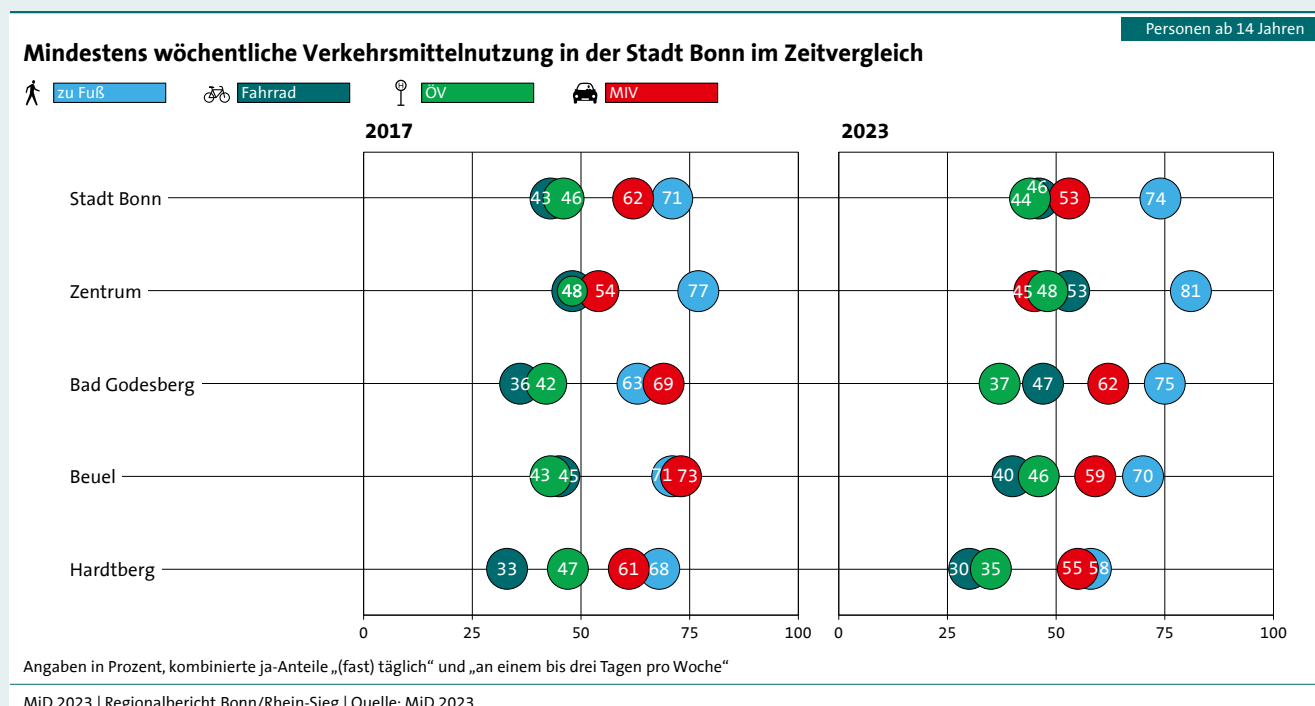
In allen Bezirken hat sich die Mobilitätsquote – der Anteil derer, die an einem durchschnittlichen Tag das Haus für mindestens einen kurzen Weg verlassen – reduziert (für 2023 siehe Abbildung 11 auf Seite 30). Der Rückgang macht meist zwischen 4 und 6 Prozentpunkte aus. Weiterhin sind aber (mehr als) vier von fünf Personen am Tag unterwegs. Besonders deutlich

ist der Rückgang auf dem Hardtberg, wo sich die Mobilitätsquote von 89 auf 74 Prozent reduziert. Die pro Tag und pro Person zurückgelegte durchschnittliche Anzahl von Wegen wird für diejenigen aus dem Zentrum, aus Beuel und vom Hardtberg kleiner. Hardtbergerinnen und Hardtberger legen im Vergleich zu 2017 im Mittel 2,3 statt 3,3 Wege zurück. Für Bad Godesberg zeigt sich ein gleichbleibender Wert. Außer in Bad Godesberg zeigen sich zudem Rückgänge in der mittleren Tagesstrecke der Personen. Bei der mittleren täglichen Unterwegszeit zeigen sich ebenfalls (deutliche) Rückgänge. Auch hier ist Bad Godesberg die Ausnahme, da sich die Unterwegszeit der Bewohnerinnen und Bewohner um wenige Minuten erhöht (siehe Abbildung 48).

Übliche Verkehrsmittelnutzung

Hinsichtlich der mindestens wöchentlichen Nutzungsquote zeigt sich für alle Regionen ein Rückgang: Weniger Personen ab 14 Jahren nutzen das Auto

Abbildung 49



2023 im Vergleich zu 2017 in dieser Häufigkeit. Am stärksten reduziert sich der Anteil in Beuel (von 73 auf 59 Prozent; siehe [Abbildung 49](#)). Der Anteil derer, die angeben, das Auto im üblichen Wochenverlauf (fast) nie zu nutzen, sinkt auf dem Hardtberg von 24 auf 20 Prozent. In den anderen Bezirken stagniert der Wert (Bad Godesberg: 19 Prozent) oder steigt leicht an (Beuel: von 12 auf 19 Prozent; Zentrum: von 23 auf 25 Prozent; ohne Abbildung).

Für die Nicht-Nutzung des ÖPNV bleiben die Quoten nahezu stabil (bis zu 2 Prozentpunkte; ohne Abbildung). Im Zentrum stagniert die mindestens wöchentliche ÖPNV-Nutzung bei 48 Prozent, in Beuel steigt der Anteil leicht von 43 auf 46 Prozent an. In Bad Godesberg und auf dem Hardtberg nutzen 2023 anteilig weniger Personen mindestens wöchentlich die öffentlichen Verkehrsmittel (siehe [Abbildung 49](#)).

Insbesondere diejenigen aus Bad Godesberger fahren im Zeitvergleich mit 2017 vermehrt mindestens wöchentlich mit dem Fahrrad. Auch im Zentrum zeigt sich ein Anstieg der Quote. Für Beuel und den Hardtberg sind Rückgänge zu verzeichnen (siehe [Abbildung 49](#)). Auf dem Hardtberg steigt wiederum der Anteil derer, die (fast) nie das Fahrrad nutzen, von 34 auf 42 Prozent. In Beuel macht der Anstieg 8 Prozentpunkte aus (von 26 auf 34 Prozent). In Bad Godesberg geben 10 Prozent weniger an, das Fahrrad (fast) nie zu nutzen (von 40 auf 30 Prozent). Im Zentrum bleibt der Anteil mit 27 Prozent nahezu stabil (ohne Abbildung).

Mit 81 Prozent ist die Quote für das mindestens wöchentliche Zufußgehen im Zentrum am größten und hat sich seit 2017 um 4 Prozentpunkte vergrößert. In Bad Godesberg gehen anteilig deutlich mehr Personen zu Fuß, wohingegen auf dem Hardtberg anteilig weniger Personen Fußwege zurücklegen (siehe [Abbildung 49](#)). Die Anteile derer, die (fast) nie Wege ausschließlich zu Fuß zurückgehen, bleibt mit Werten um die 10-Prozent-Marke stabil, außer in Bad Godesberg: Hier geben anteilig deutlich weniger Personen an, keine Fußwege zurückzulegen (von 21 auf 8 Prozent; ohne Abbildung).

Gruppiert man die Personen ab 14 Jahren anhand dieser Nutzungshäufigkeiten für verschiedene Verkehrsmittel, lassen sich Mobilitätssegmente definieren. Seit 2017 gelten anteilig mehr Personen in allen Bezirken als Fahrrad-Orientiert: Die Anstiege sind überwiegend gering – bis zu 4 Prozentpunkte – doch in Bad Godesberg steigt der Anteil von 17 auf 24 Prozent. Hier gilt nun rund jede vierte Person als Fahrrad-orientiert. Nur im Zentrum sind es mit 31 Prozent in 2023 anteilig noch mehr Personen (2017: 27 Prozent). Im Zentrum bzw. in Beuel bleiben die Anteile der ÖPNV-Orientierten bei 24 bzw. 21 Prozent nahezu stabil. In Bad Godesberg (von 25 auf 20 Prozent) und auf dem Hardtberg (von 30 auf 24 Prozent) sind wiederum Rückgänge zu verzeichnen. Die Anteile der als Auto-orientiert geltenden Personen sinkt im Zentrum (von 31 auf 22 Prozent), in Bad Godesberg (von 41 auf 34 Prozent) und in Beuel (von 39 auf 31 Prozent). Auf dem Hardtberg hat sich der Anteil vergrößert (von 36 auf 39 Prozent). In allen Bezirken steigt die Anzahl derer, die im üblichen Wochenverlauf multimodal unterwegs sind und verschiedene Verkehrsmittel kombinieren. Lagen die Anteile 2017 jeweils noch unter der 10-Prozent-Marke, liegen sie 2023 (außer auf dem Hardtberg: 8 Prozent) darüber und erreicht in Beuel mittlerweile 16 Prozent (ohne Abbildung).

Unter der Lupe

Seit 2017 haben sich die Mobilitätsstrukturen in Bonn spürbar verändert. Haushalte werden kleiner, flexible Angebote wie Carsharing gewinnen an Bedeutung und die regelmäßige Autonutzung geht in den meisten Stadtbezirken zurück. Gleichzeitig steigt die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel teilweise an, und immer mehr Menschen kombinieren verschiedene Verkehrsmittel. Insgesamt zeigt sich eine stärkere Diversifizierung des Mobilitätsverhaltens.

Liste der regionalen Beteiligten

Bundesländer

- Baden-Württemberg
- Brandenburg
- Freie und Hansestadt Hamburg
- Freistaat Bayern
- Freistaat Thüringen
- Hessen
- Mecklenburg-Vorpommern
- Niedersachsen
- Nordrhein-Westfalen
- Rheinland-Pfalz
- Saarland

Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen und Zweckverbände

- Hamburger Verkehrsverbund GmbH (hvv)
- Hessen Mobil
- ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain)
- Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG
- Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)
- Nahverkehrsgesellschaft Hochstift (NVH)
- Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV)
- Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV)
- traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
- Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN)
- Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL)
- Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr-AöR (VRR)
- Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS)
- Zweckverband Mobilität Münsterland (ZVM)
- Zweckverband Mobilität Ruhr-Lippe (ZRL)
- Zweckverband Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR)/go.Rheinland
- Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)
- Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS)

Überregionale Verbände und Großräume

- Region Stuttgart
- Regionalverband FrankfurtRheinMain
- Regionalverband Großraum Braunschweig
- Regionalverband Neckar-Alb
- Regionalverband Ruhr

Landkreise

- Hohenlohekreis
- Landkreis Cuxhaven
- Landkreis Fürth
- Landkreis Trier-Saarburg
- Ostalbkreis
- Region Hannover
- Rhein-Erft-Kreis
- Rhein-Neckar-Kreis
- Rhein-Sieg-Kreis
- Rheinisch-Bergischer Kreis
- StädteRegion Aachen

Städte und Gemeinden

- Stadt Aachen
- Stadt Bonn
- Stadt Brühl
- Stadt Darmstadt
- Stadt Freiburg
- Stadt Fürstenfeldbruck
- Stadt Fürth
- Stadt Fulda
- Stadt Gütersloh
- Stadt Ingolstadt
- Stadt Koblenz
- Stadt Leverkusen
- Stadt Lindau
- Stadt Ludwigsburg
- Stadt Offenbach am Main
- Stadt Stein
- Stadt Stuttgart
- Stadt Wuppertal
- (in Kooperation mit WSW mobil GmbH)

Erläuterung wichtiger Begriffe

Im Folgenden werden zentrale Begriffe vorgestellt. Dabei liegt der Fokus besonders auf der Bedeutung im Personenverkehr.

Etappe

Eine Etappe ist ein Wegeabschnitt mit einem Verkehrsmittel oder zu Fuß.

CO₂-Fußabdruck

Mittels verkehrsmittel- und Pkw-spezifischen Emissionswerten pro Kilometer kann für eine Person die Summe der täglichen verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen berechnet werden.

Hauptverkehrsmittel

Werden auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel genutzt, werden diese im Hauptverkehrsmittel nach einer Hierarchie zusammengefasst und das höchstrangige Verkehrsmittel wird gesetzt. Mit dem höchsten Rang beginnend lautet die Rangfolge ÖV, MIV, Fahrrad, zu Fuß.

MIV

Steht für „motorisierten Individualverkehr“, darunter werden das Auto, motorisierte Zweiräder (allerdings keine Elektrofahräder), Lkw und weitere motorisierte Fahrzeuge verstanden.

Mobilitätsverhalten

Ortsveränderungen einer Person mit ihren räumlichen, zeitlichen und modalen Ausprägungen.

Modal Split

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

Multimodalität

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

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

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

On-Demand-Verkehr

Kommerzielles und bedarfsorientiertes Verkehrsangebot, bei dem Fahrten flexibel gebucht werden können. Die Abgrenzung zu ebenfalls bedarfsorientierten, aber zeit- und ortsgebundenen Anruf-Sammel-Taxis (AST) ist nicht trennscharf.

Personenkilometer

Ist eine Maßeinheit der Beförderungsleistung und umfasst die von einer oder allen Person(en) auf einem Weg oder in einer Zeiteinheit zurückgelegten Kilometer.

Stichtag/Berichtstag

Jede befragte Person erhält einen mittels statistischen Zufallsverfahrens ermittelten Stichtag zugewiesen. Für diesen sollen alle Wege angegeben werden. 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 Splits, 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.

Verkehr

Aggregierte Ortsveränderungen von Personen in einer Raumeinheit.

Verkehrsaufkommen

Stellt die absolute Anzahl oder die prozentuale Aufteilung aller in einem bestimmten Zeitraum von der Bevölkerung zurückgelegten Wege dar (z.B. pro Tag oder Jahr).

Verkehrsleistung

Stellt die absolute Anzahl oder die prozentuale Aufteilung aller in einem bestimmten Zeitraum von der Bevölkerung zurückgelegten Personenkilometer dar (z.B. pro Tag oder Jahr).

Weg

In der MiD werden die Befragten gebeten, alle Wege anzugeben, die sie an einem bestimmten Tag unternehmen haben. Unter einem Weg wird dabei die Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel für einen bestimmten Zweck verstanden. Bei Umstiegen oder Verkehrsmittelwechseln bleibt es ein Weg. Bei Unterbrechungen oder längeren Zwischenstopps werden es zwei Wege (etwa von der Arbeit nach Hause mit einem Einkaufszwischenstopp).

