



Stadt Köln



# Mobilitätsbericht Köln

Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten  
der Kölner Bevölkerung 2022

**Auftraggeber**

Stadt Köln  
Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung  
Willy-Brandt-Platz 2  
50679 Köln  
Kontakt: Herr Benjamin Klein  
[nachhaltige-mobilitaetsentwicklung@stadt-koeln.de](mailto:nachhaltige-mobilitaetsentwicklung@stadt-koeln.de)

**Auftragnehmer**

PB Consult GmbH  
Rothenburger Straße 5  
90443 Nürnberg  
Kontakt: Herr Knud Kehnscherper  
[info@pbconsult.de](mailto:info@pbconsult.de)

**Stand**

01.2024

# Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser,

das Dezernat für Mobilität und seine Ämter beschäftigen sich tagtäglich mit der Entwicklung von zukunftsfähigen Mobilitätsangeboten in unserer Stadt. Ein wesentlicher Baustein für die Planung und Vorbereitung von Entscheidungen ist eine aktuelle und valide Datengrundlage. Dies gilt in besonderem Maße für den derzeit in der Erstellung befindlichen nachhaltigen Mobilitätsplan „Besser durch Köln“, der den strategischen Rahmen für die Mobilitätsentwicklung in den kommenden Jahren bilden wird.



Ich freue mich daher, mit dem vorliegenden Bericht einen umfassenden Einblick in das aktuelle werktägliche Mobilitätsverhalten der Kölner\*innen geben zu können. Die Ergebnisse basieren auf einer repräsentativen Haushaltsbefragung aus dem Herbst 2022. Sie wurde von einem spezialisierten Gutachterbüro im Auftrag der Stadt Köln durchgeführt und ausgewertet. Die Größe der Stichprobe erlaubt auch verlässliche Aussagen über die Mobilität in den neun Kölner Stadtbezirken.

Die nun vorliegenden Ergebnisse zeigen eindrucksvoll, dass die Kölner\*innen in ihrem Alltag vielfach weiter sind, als es die öffentliche Diskussion um die Mobilitätswende vermuten ließe: Nutzten sie vor nicht einmal zwanzig Jahren für fast jeden zweiten Weg das Auto, wird heutzutage nur noch jeder vierte damit zurückgelegt. Kölner\*innen sind mittlerweile genauso oft auf dem Fahrrad unterwegs, und jeder dritte Weg ist ein reiner Fußweg.

Die Ergebnisse bestätigen damit den in unserer Stadt eingeschlagenen Weg, Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr konsequent umzusetzen und machen deutlich, dass wir weder im Umfang noch beim Tempo der Umgestaltung unserer Verkehrssysteme für eine nachhaltige Mobilität nachlassen dürfen. Der Fuß- und Radverkehr muss die benötigten Flächen zur Verfügung gestellt bekommen

und bisherige, oft großzügig dimensionierte Flächen für den Autoverkehr müssen auf ein stadtverträgliches, der realistischen und notwendigen Nutzung entsprechendes Maß angepasst werden. Zugleich müssen Verfügbarkeit und Angebotsqualität des öffentlichen Personenverkehrs weiter gesteigert werden. Auch hier sprechen die Ergebnisse für einen Nachholbedarf, der durch verschiedenste Ausbauplanungen auch bereits adressiert ist. Von all diesen Veränderungen profitieren die Lebensqualität und die Zukunftsfähigkeit unserer Stadt.

Die vorliegenden Ergebnisse stellen insgesamt eine wichtige Grundlage für eine sachgemäße, an objektiven Daten orientierte Mobilitätsentwicklung in Köln dar.

Ich wünsche Ihnen viel Freude und den einen oder anderen Erkenntnisgewinn bei der Lektüre.

Köln, im Herbst 2023

Ihr

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Ascan Egerer".

Ascan Egerer  
Beigeordneter für Mobilität

# Inhaltsverzeichnis

Vorwort .....	3
Einleitung .....	7
<b>1 Projektdesign und Methodik .....</b>	<b>8</b>
1.1 Projektgebiet und Befragungszeitraum .....	9
1.2 Befragungsdurchführung .....	10
1.3 Befragungsinhalte .....	11
1.4 Bürgerinformation .....	11
1.5 Rücklauf, Datengrundlage und Repräsentativität .....	13
1.6 Stichprobenverteilung .....	14
1.7 Erhebungsmethodik .....	16
1.8 Soziodemographie .....	17
<b>2 Allgemeine Verkehrsmittelausstattung .....</b>	<b>20</b>
<b>3 Zentrale Mobilitätsergebnisse .....</b>	<b>26</b>
3.1 Allgemeine Kennziffern der Mobilität .....	27
3.2 Wegezweck .....	31
3.3 Verkehrsmittelwahl .....	37
3.4 Wegedauer und -entfernung .....	51
3.5 Räumliche Bezüge .....	56
<b>4 Allgemeine Nutzungskennziffern .....</b>	<b>64</b>
<b>5 Persönlicher Verkehrsmittelbesitz und Abstellplätze .....</b>	<b>68</b>
5.1 Fahrrad .....	69
5.2 Pkw .....	73
<b>6 Sharing-Angebote .....</b>	<b>78</b>
6.1 Car-Sharing .....	79
6.2 Bike-Sharing .....	81
6.3 E-Scooter-Sharing .....	84
<b>7 Home-Office-Tätigkeit .....</b>	<b>86</b>
<b>8 Subjektive Einschätzungen .....</b>	<b>90</b>
8.1 Bewertung der allgemeinen Verkehrssituation .....	91
8.2 Nutzungshäufigkeiten .....	95
<b>9 Fazit .....</b>	<b>98</b>
Begriffserläuterungen .....	105



# Einleitung

Im Jahr 2022 beauftragte das Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung der Stadt Köln die Firma PB CONSULT GmbH aus Nürnberg mit der Durchführung und Auswertung einer repräsentativen Erhebung zum Mobilitätsverhalten der Kölner Bevölkerung.

Die Ergebnisse der Erhebung, für die 57.000 zufällig ausgewählte Kölner Haushalte angeschrieben wurden und an der sich letztlich mehr als 11.000 Kölner\*innen beteiligt haben, liefern ein umfassendes, aktuelles Bild des alltäglichen Mobilitätsverhaltens der Kölnerinnen und Kölner und stellen eine wichtige empirische Datengrundlage für die zukünftige Verkehrsplanung der Stadt Köln im Allgemeinen und für die in Erarbeitung befindliche Erstellung des nachhaltigen Mobilitätsplans „Besser durch Köln“ im Besonderen dar.

Die letzten repräsentativen Erhebungsdaten zum Mobilitätsverhalten der Kölner Bevölkerung stammen aus der Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ (MiD) des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur, an der sich die Stadt Köln mit einer Aufstockung der kommunalen Stichprobe beteiligt hatte.

Die Kosten der aktuellen Erhebung werden vom Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen auf Basis des Erlasses „Förderung von AGFS-Maßnahmen zur Ermittlung des Modal Split und zur Durchführung eines Bypad Prozesses“ aus dem Jahr 2009 zu 70 % übernommen.

# **1**

## **Projektdesign und Methodik**

Bevor in den nachfolgenden Kapiteln die Ergebnisse der Erhebung ausführlich dargelegt werden, erfolgt zunächst eine Beschreibung über die Durchführung und die Methodik der Erhebung.

## 1.1 Projektgebiet und Befragungszeitraum

Die Stadt Köln ist mit rund 1,1 Millionen Einwohner\*innen die bevölkerungsreichste Stadt Nordrhein-Westfalens und gliedert sich in neun Stadtbezirke (siehe Abbildung 1). Die soziogeographischen und soziodemographischen Unterschiede zwischen den Kölner Stadtbezirken finden ihren Ausdruck – wie bereits aus vorhergehenden



**Abbildung 1:**  
Stadtgebiet Köln

## **1 Projektdesign und Methodik**

Erhebungen bekannt ist – auch in Unterschieden hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens der jeweiligen Bewohner\*innen. Daher war die Stichprobengröße so zu wählen, dass repräsentative Aussagen mindestens auf der Ebene der Stadtbezirke erzielt werden konnten.

Die Haushaltsbefragung wurde in den Monaten Oktober und November 2022 an insgesamt zwölf Stichtagen (25.10.2022 bis 27.10.2022, 08.11.2022 bis 10.11.2022, 15.11.2022 bis 17.11.2022 und 22.11.2022 bis 24.11.2022) durchgeführt und beschränkt sich auf die Untersuchung des Mobilitätsverhaltens an mittleren Normalwerktagen (Stichtage: Dienstag, Mittwoch, Donnerstag). Dies ist ein übliches Vorgehen, wenn insbesondere die Alltagsmobilität der Bevölkerung im Zentrum des Interesses steht. Der Erhebungszeitraum wurde zudem außerhalb der Schulferien von NRW und auch außerhalb der Semesterferien gewählt. Aus anderen Untersuchungen ist bekannt, dass die Monate April, Mai, Oktober und November außerhalb von Ferienzeiten und Feiertagen den Mittelwert einer Gesamtjahreserhebung zum Verkehrsverhalten sehr gut abbilden. Sie stellen somit einen in der Verkehrsforschung etablierten Zeitraum dar und es können repräsentative Ergebnisse erzielt werden.

Hinsichtlich des Wettergeschehens konnten über die Stichtage hinweg keine nennenswerten Anomalien (außergewöhnliche Schön- bzw. Schlechtwetterperiode bzw. Extremwetterereignisse) festgestellt werden, sodass auch hier von einer Repräsentativität ausgegangen werden kann. Das jeweilige Wetter am Stichtag wurde auch explizit abgefragt („Wie war das Wetter am Stichtag? Bitte kreuzen Sie die entsprechende, hauptsächliche Wetterlage an: Temperatur warm/mild/kalt/wechselhaft; Niederschlag: keiner/Regen/Schnee/wechselhaft“).

### **1.2 Befragungsdurchführung**

Auf Basis einer geschichteten Zufallsstichprobe (vergleiche hierzu Abschnitt 1.6) der wohnberechtigten Bevölkerung in Köln wurden im Projektzeitraum rund 57.000 Kölner Haushalte schriftlich-postalisch kontaktiert. Neben allgemeinen Hinweisen zur Mobilitätsbefragung und zum Datenschutz beinhaltete dieses Anschreiben den Zugangslink zur Online-Befragung. Als Alternative zur Online-Variante konnten die Befragungsunterlagen auch schriftlich-postalisch mit einer dem Anschreiben beiliegenden Postkarte angefordert werden.

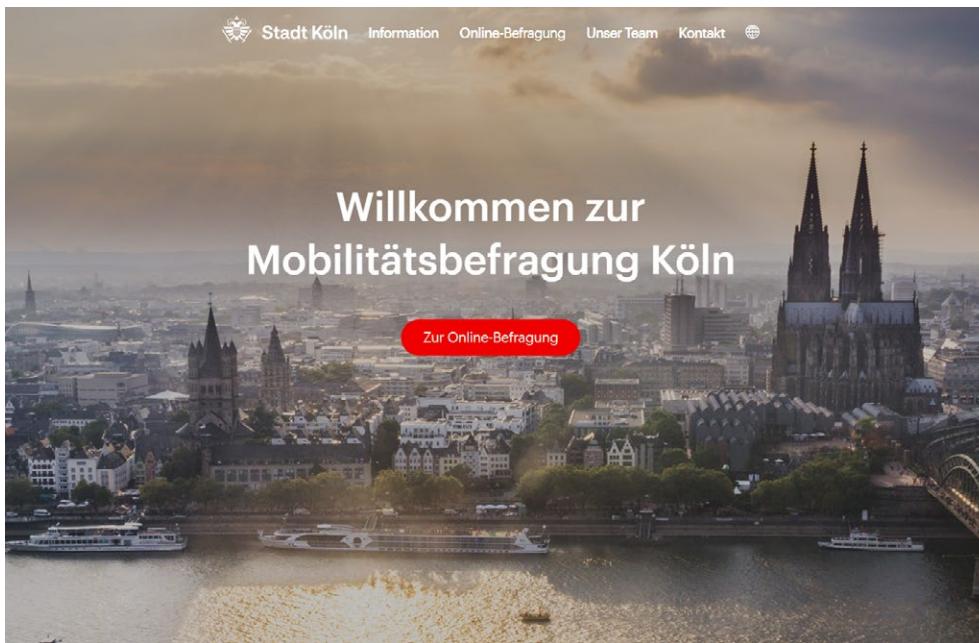


Abbildung 2: Startseite der Kölner Online-Mobilitätsbefragung 2022

### 1.3 Befragungsinhalte

Die Kölner Mobilitätserhebung erfüllt die „Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in NRW-Kommunen“ und orientiert sich hinsichtlich der konkreten Befragungsinhalte an der MiD-Studie 2017. Neben haushalts- und personenbezogenen Fragen (beispielsweise soziodemographische Angaben, Verkehrsmittelverfügbarkeiten, Home-Office-Tätigkeit) wurde das Mobilitätsverhalten der Befragten an einem konkreten Stichtag erhoben. Dabei wurden für jede Person des Befragungshaushalts Angaben zu allen am Stichtag zurückgelegten Wegen (beispielsweise Start, Uhrzeit, Wegezweck, Entfernung, genutzte Verkehrsmittel) erfasst. Personen, die am vorgegebenen Stichtag nicht mobil waren, wurden im Rahmen der Untersuchung ebenfalls berücksichtigt (immobile Personen).

### 1.4 Bürgerinformation

Die Kölner Bevölkerung wurde über eine Pressemitteilung der Stadt Köln ausführlich über die Mobilitätsbefragung informiert, die von den lokalen Medien (beispielsweise Kölner Stadt-Anzeiger; siehe Abbildung 3) aufgegriffen wurde. Dabei wurden in erster Linie Angaben zum Befragungszweck und -ablauf gemacht sowie Informationen zu datenschutzrechtlichen Aspekten wie Freiwilligkeit und Anonymität.

## 1 Projektdesign und Methodik

der Auswertung bereitgestellt. Auf der von PB CONSULT zum Zweck der Befragung eingerichteten Website „[www.mobil-befragung.koeln](http://www.mobil-befragung.koeln)“ konnten sich die Bürger\*innen ausführlicher über die Befragung informieren.

Während des gesamten Erhebungszeitraums waren geschulte Mitarbeiter\*innen von PB CONSULT über eine kostenlose Service-Hotline montags bis freitags von 8 – 18 Uhr für Fragen der Bürger\*innen erreichbar.

**Kölner Stadt-Anzeiger**

Datum: 08.10.2022 Mediengattung: Print Auflage: 192539 Seite: 25

 **Stadt Köln**

---

### **Stadt befragt Bürger zur Mobilität**

(red)

Zufällig ausgewählte Haushalte erhalten derzeit ein Schreiben

Die Stadt Köln lässt im Oktober und November eine Befragung zum Verkehrsverhalten durchführen, die sich an zufällig ausgewählte Haushalte richtet. In diesen Tagen werden die ersten Schreiben versendet und die Haushalte um Teilnahme gebeten. Das teilte die Stadt am Freitag mit. Ziel der Befragung sei es, das alltägliche Verkehrsverhalten der Kölnerinnen und Kölner zu erfassen. Die befragten Haushalte sollen angeben, welche Wege sie an einem bestimmten Stichtag mit welchen Verkehrsmitteln zurückgelegt haben. Die bislang letzte Befragung zum Verkehrsverhalten in Köln fand 2017 statt. Durch die Mobilitätsbefragung 2022 werden nun auch Veränderungen, wie beispielsweise der Einfluss durch Homeoffice-Angebote berücksichtigt. Für die Teilnahme wird ein Einladungsschreiben zugesendet. Auf dem Schreiben befinden sich ein Link beziehungsweise ein QR-Code, über den die Online-Teilnahme möglich ist. Alternativ besteht die Möglichkeit, postalisch einen Papierfragebogen anzufordern oder die Befragung telefonisch durchzuführen. Die Untersuchung führt das Planungsbüro PB Consult im Auftrag der Stadt durch.

Abbildung 3: Ankündigung der Mobilitätsbefragung 2022 im Kölner Stadt-Anzeiger

## 1.5 Rücklauf, Datengrundlage und Repräsentativität

Im Rahmen der Mobilitätserhebung wurden rund 57.000 zufällig ausgewählte Kölner Haushalte schriftlich-postalisch kontaktiert. Davon haben 6.092 Haushalte (vollständig) an der Befragung teilgenommen. Mit einer Rücklaufquote von knapp 11 % bewegt sich die Beteiligung an der Mobilitätsbefragung im erwartbaren Rahmen.

Auf Basis der teilnehmenden Haushalte konnten Befragungsangaben von insgesamt 11.426 Personen erfasst und verwertet werden. Die gesamtstädtische Repräsentativität der Erhebung ist mit einem Stichprobenanteil von rund 1,1 % der Kölner Wohnbevölkerung gegeben. Auch innerhalb der einzelnen Stadtbezirke konnten Stichprobenanteile zwischen 0,9 % und 1,3 % der jeweiligen Bezirksbevölkerung erzielt werden. Pro Stadtbezirk haben zwischen 776 und 1.758 Personen an der Befragung teilgenommen. Deshalb sind die Ergebnisse auch auf Ebene der Stadtbezirke als repräsentativ einzustufen.

Die Mobilitätsangaben der befragten Kölner\*innen umfassen über die 12 Stichtage hinweg insgesamt 36.129 Wege.

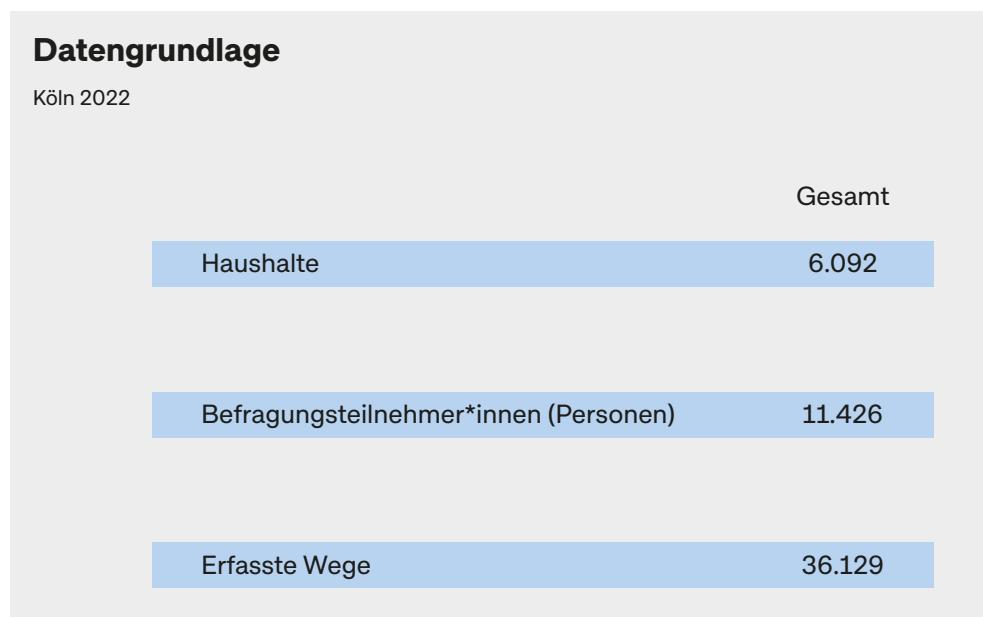


Abbildung 4: Datengrundlage

## 1.6 Stichprobenverteilung

Bereits im Vorfeld der Erhebung wurde durch eine nach Stadtbezirken geschichtete Zufallsstichprobe sichergestellt, dass die sozio-demographische und räumliche Verteilung innerhalb der Erhebungsstichprobe die tatsächlichen Verhältnisse der Grundgesamtheit (=Wohnbevölkerung der Stadt Köln) abbildet.

In Abbildung 5 wird die Alters- und Geschlechtsverteilung in der Grundgesamtheit Köln<sup>1</sup> ( $n=1.092.118$  Personen) der entsprechenden Verteilung innerhalb der Netto-Stichprobe nach Erhebungsende ( $n=11.426$  Personen) gegenübergestellt. Dabei zeigt sich, dass Männer und Frauen annähernd ihren „realen Anteilen“ in der Stichprobe vorhanden sind. Die Verteilung der Nettostichprobe nach Altersklassen zeigt eine niedrigere Teilnahmebereitschaft älterer Personen (ab 65 Jahren), während Kölner\*innen „mittleren Alters“ in den Rückläufen überrepräsentiert sind.

Stichprobenverteilung			
Köln 2022 / Soziodemographie			
	Grundgesamtheit (n=1.092.118 Personen)	Nettostichprobe (n=11.426 Personen)	
		ungewichtet	gewichtet
Geschlecht			
männlich	48,9 %	49,4 %	48,9 %
weiblich	51,1 %	50,6 %	51,1 %
<b>Gesamt</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>
Alter			
0–5 Jahre	5,5 %	3,5 %	5,5 %
6–17 Jahre	10,7 %	9,8 %	10,7 %
18–24 Jahre	7,7 %	7,8 %	7,7 %
25–44 Jahre	31,2 %	35,1 %	31,2 %
45–64 Jahre	27,5 %	33,0 %	27,5 %
65 Jahre und älter	17,4 %	10,8 %	17,4 %
<b>Gesamt</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>

Abbildung 5: Stichprobenverteilung nach Geschlecht/Alter

1 Quelle: Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Statistisches Informationssystem, Bevölkerung zum 31.12.2022

Auch entlang der Stadtbezirke sind leichte Abweichungen der Netto-Stichprobe von den „realen Anteilen“ erkennbar (siehe Abbildung 6). Bewohner\*innen des Kölner Stadtbezirks „Innenstadt“ sind in der Befragung deutlich überrepräsentiert.

Um systematische Verzerrungen der Erhebungsergebnisse zu vermeiden, wurde nach Erhebungsende eine exakte Anpassung der erhobenen Daten an die „realen Verteilungen“ der Kölner Bevölkerung durch ein mehrstufiges statistisches Gewichtungsverfahren vorgenommen.

<b>Stichprobenverteilung</b>			
Köln 2022 / Wohnort			
<b>Stadtbezirk</b>	<b>Grundgesamtheit (n=1.092.118 Personen)</b>	<b>Nettostichprobe (n=11.426 Personen)</b>	
		<b>ungewichtet</b>	<b>gewichtet</b>
Innenstadt	11,6 %	14,1 %	11,6 %
Rodenkirchen	10,0 %	10,3 %	10,0 %
Lindenthal	14,1 %	15,4 %	14,1 %
Ehrenfeld	10,1 %	11,2 %	10,1 %
Nippes	10,8 %	10,8 %	10,8 %
Chorweiler	7,7 %	6,8 %	7,7 %
Porz	10,6 %	9,1 %	10,6 %
Kalk	11,2 %	9,3 %	11,2 %
Mülheim	13,9 %	13,0 %	13,9 %
<b>Gesamt</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>

Abbildung 6: Stichprobenverteilung nach Stadtbezirk

### 1.7 Erhebungsmethodik

Die Kölner Mobilitätsbefragung 2022 orientiert sich weitestgehend an der Methode der Verkehrserhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) und richtet sich nach den „Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in NRW-Kommunen“. Dabei wurden folgende Qualitätskriterien erfüllt:

#### *Stichprobenziehung*

Die Auswahl der Befragungshaushalte erfolgte über eine Zufallsstichprobe aus dem Einwohnermelderegister der Stadt Köln.

#### *Stichprobengröße*

Der Umfang der Nettostichprobe umfasst rund 1 % der Kölner Wohnbevölkerung und ermöglicht differenzierte Auswertungen nach Stadtbezirken und soziodemographischen Gruppen.

#### *Erhebungszeitraum*

Der vierwöchige Erhebungszeitraum umfasst die Normalwerktage (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag) und liegt außerhalb von Ferien und Feiertagen. Jedem Befragungshaushalt wurde ein konkreter Stichtag des Erhebungszeitraums vorgegeben.

#### *Befragten-Kontaktierung*

Alle zufällig ausgewählten Haushalte wurden zehn Tage vor dem jeweiligen Stichtag über ein offizielles Anschreiben der Stadt Köln postalisch informiert. Die Ankündigung umfasste außerdem einen Informationsflyer zur Mobilitätsbefragung sowie eine Postkarte zur kostenlosen Anforderung der schriftlichen Befragungsunterlagen. Etwa drei Tage vor dem zugewiesenen Stichtag wurden die Befragungshaushalte über ein Erinnerungsschreiben der Stadt Köln zur Teilnahme an der Mobilitätsbefragung motiviert. Eine telefonische Nachkontaktierung seitens PB CONSULT zur Validierung oder Vervollständigung von Befragten-Angaben erfolgte bei allen Haushalten, die im Zuge der Befragung eine Telefonnummer angegeben und einer telefonischen Nachbefragung explizit zugestimmt hatten.

#### *Befragungskanäle*

Prinzipiell konnten die ausgewählten Kölner Haushalte selbst entscheiden, ob sie online (über den Befragungslink oder den QR-Code im Anschreiben), schriftlich-postalisch (über die kostenfreie Zusendung der schriftlichen Befragungsunterlagen) oder telefonisch (über die kostenlose Service-Hotline von PB CONSULT) an der Mobilitäts-

befragung teilnehmen. Mit der Auswahl an Teilnahmemöglichkeiten sollten Hemmnisse abgebaut und die Rücklaufquote erhöht werden.

#### *Befragungsinhalte*

Die Befragungsinhalte der Kölner Mobilitätserhebung 2022 untergliedern sich in Haushalts-, Personen- und Wegeangaben (mit konkretem Stichtagsbezug) und sind vergleichbar mit den Inhalten der MiD-Erhebung aus dem Jahr 2017. In den Befragungsunterlagen wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass nach Möglichkeit alle Haushaltsglieder an der Befragung teilnehmen sollen. Bei (Klein-)Kindern wurden die Eltern gebeten, stellvertretend für diese entsprechende Angaben zu machen.

#### *Vergleichbarkeit der Untersuchungsergebnisse*

Die Befunde der Mobilitätserhebung 2022 sind grundsätzlich mit den Ergebnissen der MiD-Studie 2017 vergleichbar. Es bleibt jedoch anzumerken, dass es sich bei der MiD-Studie um eine Erhebung handelte, die über ein gesamtes Kalenderjahr und über alle Wochentage (Stichtage: Montag-Sonntag) hinweg lief. Zum Zwecke der Vergleichbarkeit in diesem Bericht hat das Amt für Stadtentwicklung und Statistik der Stadt Köln sämtliche MiD-Ergebnisse für Köln aus 2017 so aufbereitet, dass diese nur die Angaben für mittlere Normalwerkstage (Stichtage: Dienstag bis Donnerstag) widerspiegeln. Dies hat unter anderem zur Folge, dass die in diesem Bericht für 2017 ausgewiesenen Vergleichsergebnisse aufgrund der angepassten Datengrundlage teilweise von früheren Veröffentlichungen der Stadt Köln geringfügig abweichen.

Im Rahmen der Mobilitätserhebung 2022 wurden Mobilitätsdaten von Personen ab 0 Jahren erhoben. Die Altersgruppe der 0 bis 6-Jährigen wird jedoch bei den nachfolgenden Darstellungen nicht berücksichtigt, da der Fokus – analog zu vormaligen Mobilitätserhebungen – auf einer „selbstbestimmten bzw. eigenständigen Mobilität“ liegt.

## **1.8 Soziodemographie**

In den nachfolgenden Abbildungen werden die gewichteten Basisdaten zur Haushaltsgröße und Soziodemographie der teilnehmenden Haushalte bzw. Personen vorgestellt.

Die Hälfte aller Kölner Haushalte (51 %) sind Einpersonenhaushalte. Die Haushaltsgröße variiert erwartungsgemäß zwischen den Stadtbezirken und liegt in der Gesamtstadt bei 1,9 Personen pro Haushalt (siehe Abbildung 7).

## 1 Projektdesign und Methodik

### Haushaltsgröße

Köln 2022

#### Haushaltsgröße

Eine Person	51 %
Zwei Personen	27 %
Drei Personen	11 %
Vier Personen und mehr	11 %
<b>Gesamt</b>	<b>100 %</b>
Personen pro Haushalt	1,9

Abbildung 7: Haushaltsgröße

Die personenbezogenen soziodemographischen Darstellungen beschränken sich auf Befragungsteilnehmer\*innen über sechs Jahren. Der Anteil der unter 18-jährigen Bevölkerung (7 – 17 Jahre) liegt demnach bei 11 % (siehe Abbildung 8). Senior\*innen ab 65 Jahren bilden in Köln einen Anteil von 18 %. Knapp über die Hälfte der Kölner Bevölkerung ist weiblich (51 %).

### Soziodemographie I

Köln 2022

#### Alter

7–17 Jahre	11 %
18–29 Jahre	16 %
30–49 Jahre	32 %
50–64 Jahre	23 %
65–74 Jahre	9 %
75 Jahre und älter	9 %
<b>Gesamt</b>	<b>100 %</b>

#### Geschlecht

männlich	49 %
weiblich	51 %
divers	
<b>Gesamt</b>	<b>100 %</b>

Abbildung 8: Soziodemographie I (Alter und Geschlecht)

Abbildung 9 zeigt eine relativ ausgewogene Verteilung der Befragungsteilnehmer\*innen nach den Kölner Stadtbezirken. Die bevölkerungsstärksten Stadtbezirke sind Lindenthal und Mülheim, auf die jeweils 14 % der Einwohner\*innen entfallen.

Die berufliche Tätigkeit der Kölner\*innen wurde im Rahmen der Mobilitätserhebung ebenfalls erfasst. 59 % der Kölner\*innen waren zum Zeitpunkt der Befragung erwerbstätig (davon 39 % vollberufstätig, 14 % teilweise beschäftigt und 6 % geringfügig beschäftigt). Rentner\*innen und Personen in Schul-, Hochschul- oder Berufsschulausbildung stellen jeweils einen Anteil von 19 % der Befragten. Hausfrauen/Hausmänner (4 %), Arbeitslose (2 %) und Personen in Elternzeit (1 %) bilden einen gemeinsamen Anteil von 7 % der Kölner Bevölkerung.

<b>Soziodemographie II</b>	
Köln 2022	
<b>Wohnort</b>	
Innenstadt	12 %
Rodenkirchen	10 %
Lindenthal	14 %
Ehrenfeld	10 %
Nippes	11 %
Chorweiler	8 %
Porz	10 %
Kalk	11 %
Mülheim	14 %
<b>Gesamt</b>	<b>100%</b>
<b>Beruf<sup>*)</sup></b>	
Hausfrau / Hausmann	4 %
Rentner*in	19 %
In Schulausbildung	11 %
In Berufsausbildung	2 %
In Hochschulausbildung	6 %
Elternzeit	1 %
Geringfügig beschäftigt (bis 18h/Wo.)	6 %
Teilweise beschäftigt (18 bis 35h/Wo.)	14 %
Voll berufstätig	39 %
Zurzeit arbeitslos	2 %
<b>Gesamt</b>	<b>104%</b>

\*) Mehrfachnennungen möglich

Abbildung 9: Soziodemographie II (Wohnort und Beruf)

# **2**

## **Allgemeine Verkehrsmittelausstattung**

Die Verkehrsmittelwahl der Kölner\*innen wird maßgeblich durch den Besitz und die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln beeinflusst. In diesem Abschnitt wird zunächst die allgemeine Verkehrsmittelausstattung der Kölner Haushalte mit Fahrrädern und Autos dargestellt. Persönliche Besitzverhältnisse sowie der Führerscheinbesitz werden in den Sonderkapiteln 5.1 und 5.2. ausgewiesen.

Insgesamt besitzen 71 % der Kölner Haushalte mindestens ein Auto (inklusive Kombiwagen, Kleinwagen, Kleinbusse, Wohnmobile etc.). 88 % der befragten Haushalte verfügen über mindestens ein „normales“ Fahrrad oder E-Bike/Pedelec. Der Anteil an Haushalten, die über ein oder mehrere E-Bikes/Pedelecs verfügen, liegt bei 16 % und ist gegenüber 2017 deutlich gestiegen.

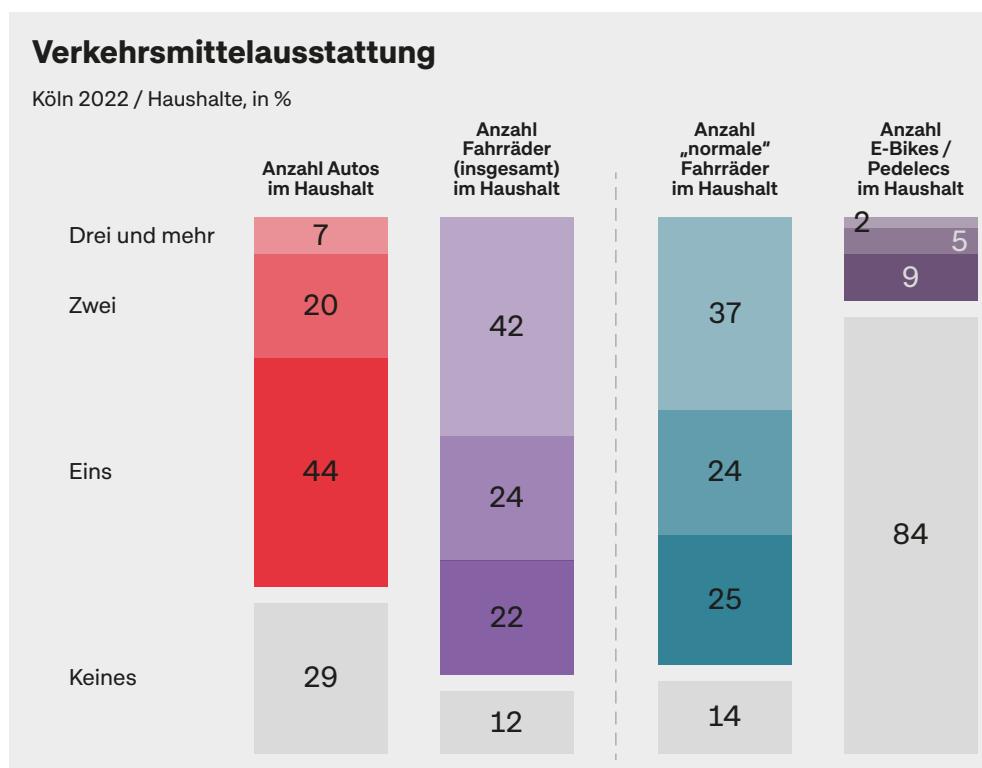


Abbildung 10: Verkehrsmittelausstattung der Kölner Haushalte

## 2 Allgemeine Verkehrsmittelausstattung

Die Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern unterscheidet sich deutlich zwischen den Kölner Stadtbezirken. So fällt beispielsweise der Anteil an Haushalten „ohne Fahrrad“ in den rechtsrheinischen Stadtbezirken Kalk und Porz mit 14 % bzw. 16 % relativ hoch aus. In den westlichen Stadtbezirken Ehrenfeld und Lindenthal steht hingegen nur knapp jedem zehnten Haushalt (9 %) kein Fahrrad zur Verfügung.

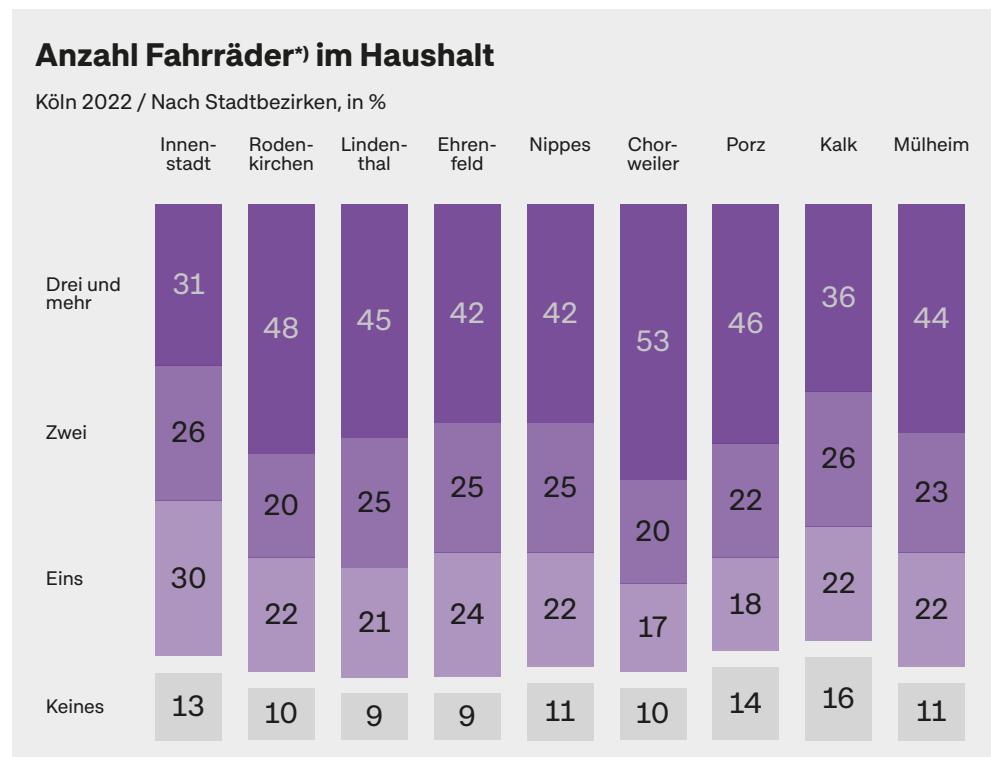


Abbildung 11: Fahrräder im Haushalt nach Stadtbezirk

Die Fahrradausstattung der Kölner Haushalte ist in hohem Maße abhängig vom verfügbaren monatlichen Nettoeinkommen pro Haushalt. Abbildung 12 verdeutlicht, dass die Anzahl der verfügbaren Fahrräder im Haushalt mit zunehmendem Haushaltseinkommen steigt.

## Anzahl Fahrräder\*) im Haushalt

Köln 2022 / Nach Haushaltseinkommen, in %

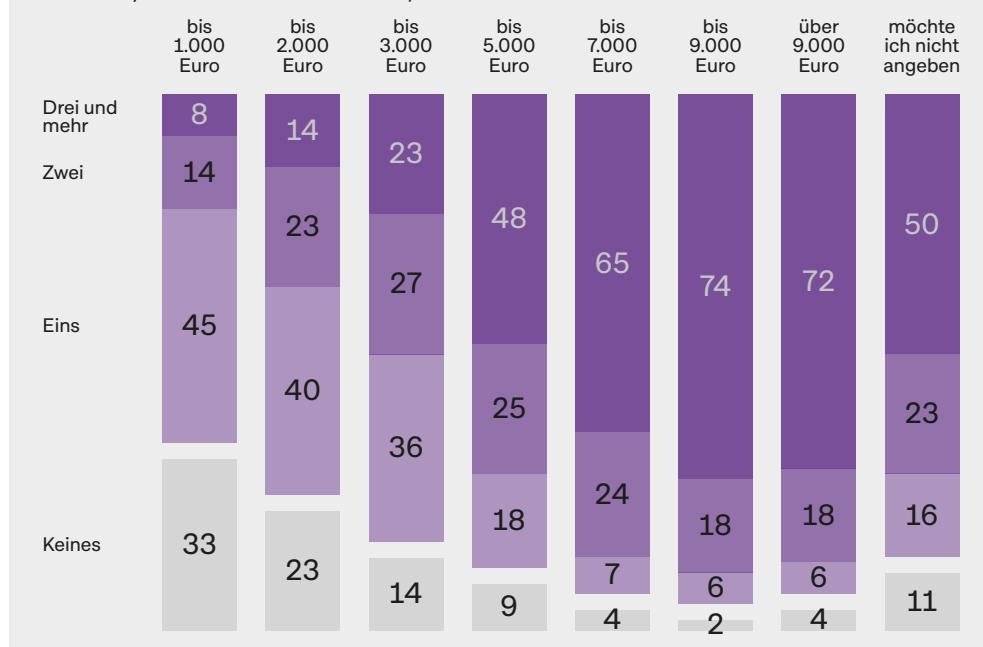


Abbildung 12: Fahrräder im Haushalt nach Haushaltseinkommen

Die Pkw-Ausstattung (inklusive Kombi, Kleinwagen, Wohnmobil etc.) der Kölner\*innen hängt ebenfalls stark vom Wohnort der befragten Haushalte ab.

## 2 Allgemeine Verkehrsmittelausstattung

Abbildung 13 zeigt, dass im Stadtbezirk Innenstadt nur jeder zweite Haushalt (53 %) über mindestens ein Auto verfügt, während der entsprechende Anteil im Stadtbezirk Chorweiler bei beachtlichen 91 % liegt.

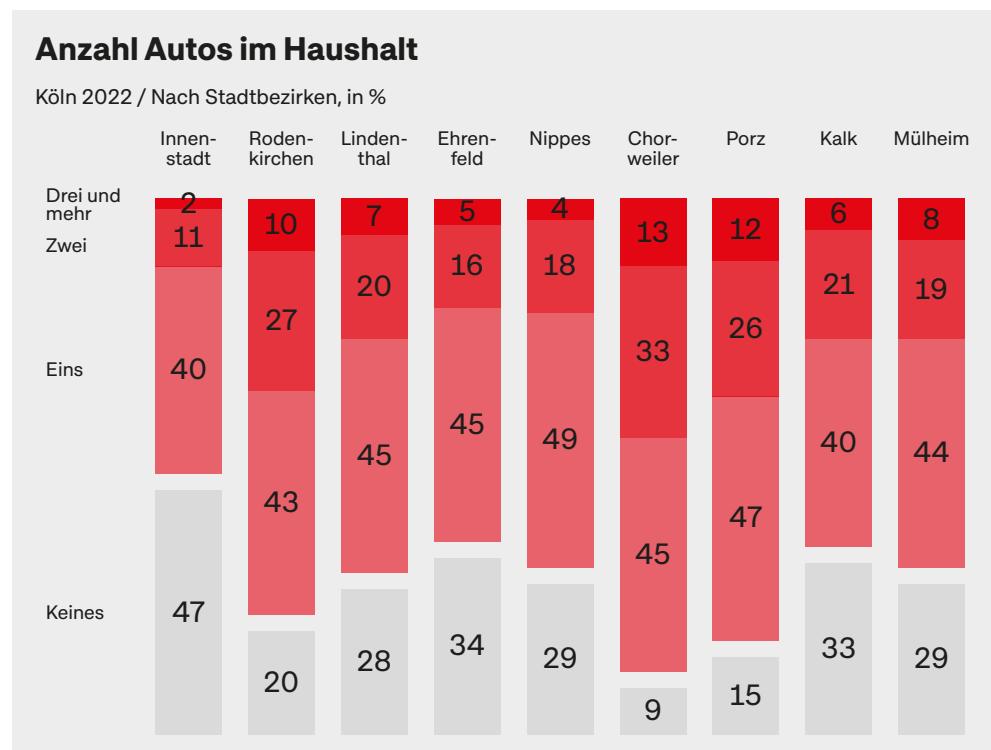


Abbildung 13: Autos im Haushalt nach Stadtbezirk

Die Pkw-Ausstattung der Kölner\*innen hängt maßgeblich von der finanziellen Situation des jeweiligen Haushaltes ab. Abbildung 14 ist zu entnehmen, dass mit zunehmendem Haushalteinkommen die Anzahl der Autos in den Haushalten steigt. Haushalte mit einem monatlichen Nettoeinkommen bis 1.000 Euro verfügen zu 77 % über gar kein Auto.

## Anzahl Autos im Haushalt

Köln 2022 / Nach Haushaltseinkommen, in %

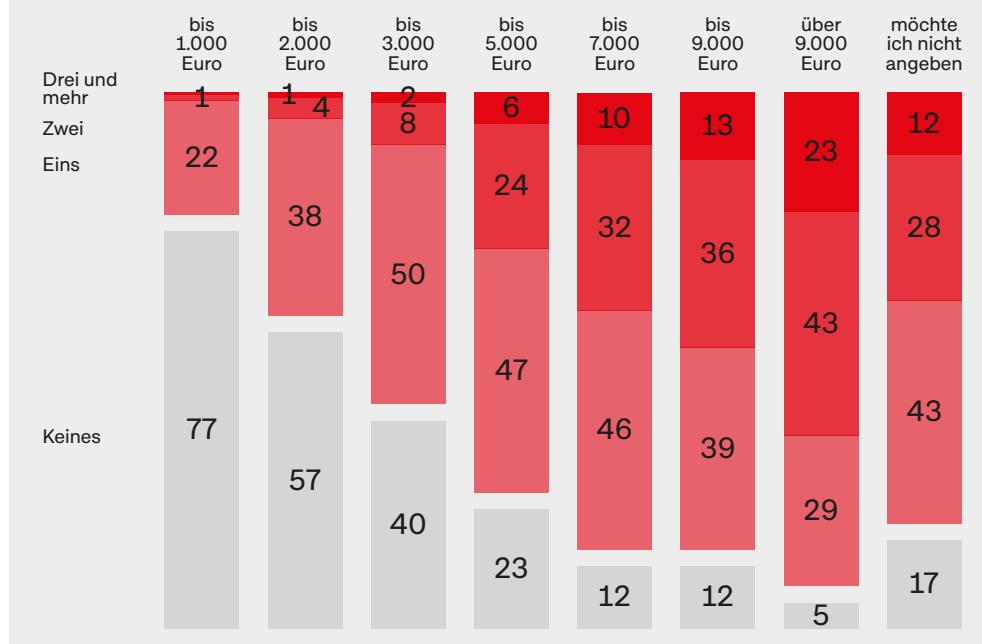


Abbildung 14: Autos im Haushalt nach Haushaltseinkommen

# 3

## Zentrale Mobilitäts- ergebnisse

In diesem Kapitel werden nun die zentralen Ergebnisse der Kölner Mobilitätsbefragung 2022 vorgestellt und – wenn sinnvoll und möglich – mit den MiD-Ergebnissen aus dem Jahr 2017 verglichen. Sämtliche Ergebnisse sind – wie in Kapitel 1 erläutert – soziodemographisch und räumlich gewichtet und beschränken sich auf Mobilitätsangaben der über 6-jährigen Kölner\*innen an mittleren Werktagen (Dienstag bis Donnerstag).

### **3.1 Allgemeine Kennziffern der Mobilität**

Das Mobilitätsverhalten der Kölner\*innen lässt sich zunächst anhand der allgemeinen Mobilitätskennziffern *Außer-Haus-Anteil*, *Wege*, *Unterwegszeit* und *Entfernung* charakterisieren (siehe Abbildung 15).

An diesen Mobilitätskennziffern gemessen ist das Mobilitätsniveau der Kölner Bevölkerung gegenüber 2017 recht deutlich gesunken (Abbildung 15, linker Abschnitt). Im Befragungsjahr 2022 haben 89 % aller Kölner\*innen am Stichtag das Haus verlassen, um diversen Aktivitäten nachzugehen. Der entsprechende Außer-Haus-Anteil lag im Befragungsjahr 2017 bei 91 %.

Bezogen auf alle Befragungspersonen (inklusive immobile Personen) werden in Köln 3,2 Wege pro Person und Tag zurückgelegt. Im Rahmen der MiD-Untersuchung 2017 wurde eine durchschnittliche Anzahl von 3,6 Wegen pro Person ermittelt.

Die zurückgelegte Wegeentfernung (30 Kilometer pro Tag) und tägliche Unterwegszeit (82 Minuten) der Kölner\*innen liegen 2022 ebenfalls unter den Durchschnittswerten der MiD-Erhebung 2017.

### 3 Zentrale Mobilitätsergebnisse

Die eben beschriebenen Mobilitätskennziffern lassen sich auch auf Basis der mobilen Befragungspersonen darstellen (siehe Abbildung 15, rechter Abschnitt). Kölner\*innen, die am Stichtag mobil waren, legten 2022 im Mittel 3,6 Wege zurück, waren im Durchschnitt 92 Minuten unterwegs und legten eine Entfernung von rund 33 Kilometern (pro Tag) zurück. Auch bei dieser Betrachtungsweise fallen die Mobilitätskennziffern der MiD-Untersuchung 2017 höher aus.

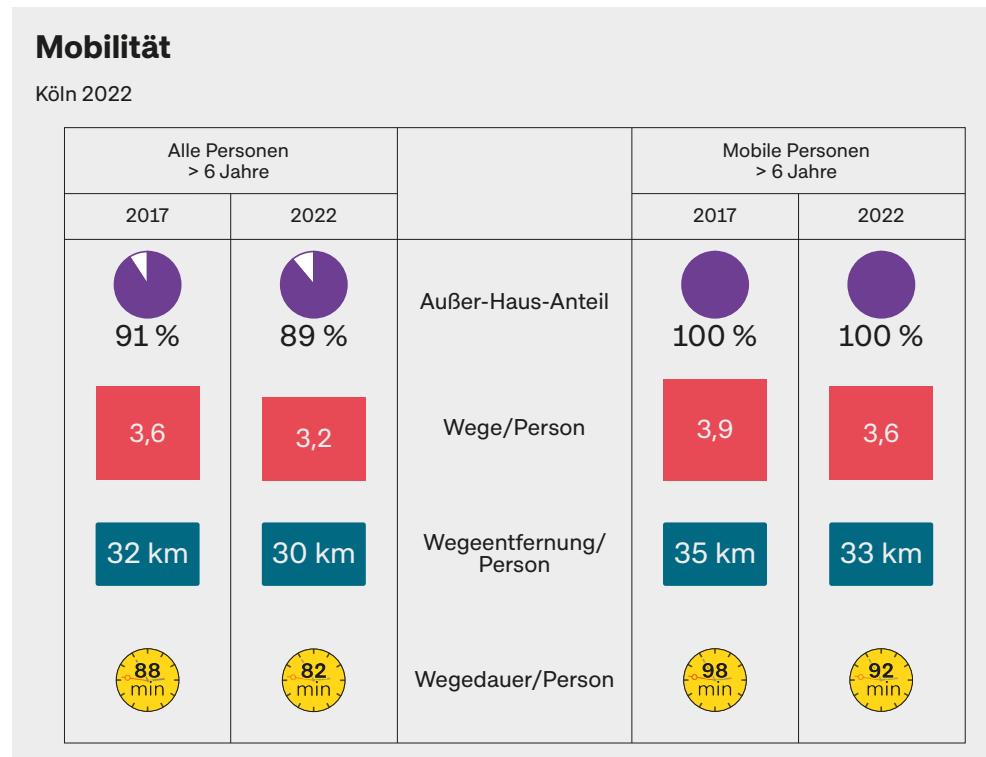


Abbildung 15: Allgemeine Mobilitätskennziffern

Die Anzahl der Wege pro Person gilt als zentrale Kennziffer der Mobilität und wird in Abbildung 16 nach Altersklassen differenziert und mit den Werten der Mobilitätserhebung 2017 verglichen.

Bei reiner Betrachtung der Mobilitätswerte 2022 fällt auf, dass die „jüngere“ Kölner Bevölkerung unter 25 Jahren deutlich weniger Wege zurücklegt als die „mittleren“ Altersklassen. Das Mobilitätsniveau der Senior\*innen ab 75 Jahren liegt mit 2,8 Wegen pro Person deutlich unter dem Durchschnitt der Alterskohorten.

Unter Berücksichtigung der Vergleichswerte von 2017 bleibt festzuhalten, dass sich der Rückgang des Mobilitätsniveaus nicht für alle Altersklassen bestätigen lässt. Kölner\*innen zwischen 65 und 74 Jahren sowie Senior\*innen über 74 Jahren sind mit 3,3 Wegen bzw. 2,8 Wegen pro Tag sogar mobiler als noch vor fünf Jahren.

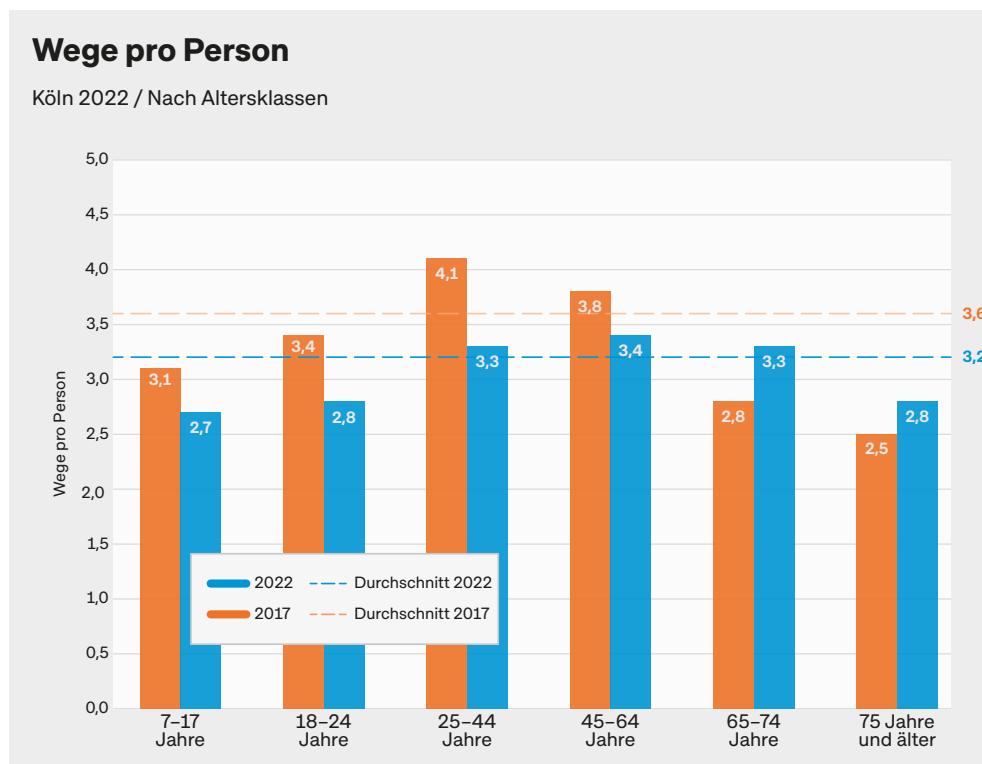


Abbildung 16: Wege pro Person nach Altersklassen

Abbildung 17 verdeutlicht zunächst, dass die Unterschiede des Mobilitätsniveaus zwischen den Kölner Stadtbezirken im Jahr 2022 deutlich niedriger ausfallen als im Jahr 2017. Was die Mobilitätsveränderung innerhalb der Stadtbezirke betrifft, zeigen sich die größten Mobilitätsrückgänge in den Bezirken Innenstadt und Nippes (jeweils -0,7 Wege pro Person im Vergleich zu 2017). Mit Ausnahme der Stadtbezirke Porz und Kalk ist das Mobilitätsniveau in Köln bezirksübergreifend gesunken.

### 3 Zentrale Mobilitätsergebnisse

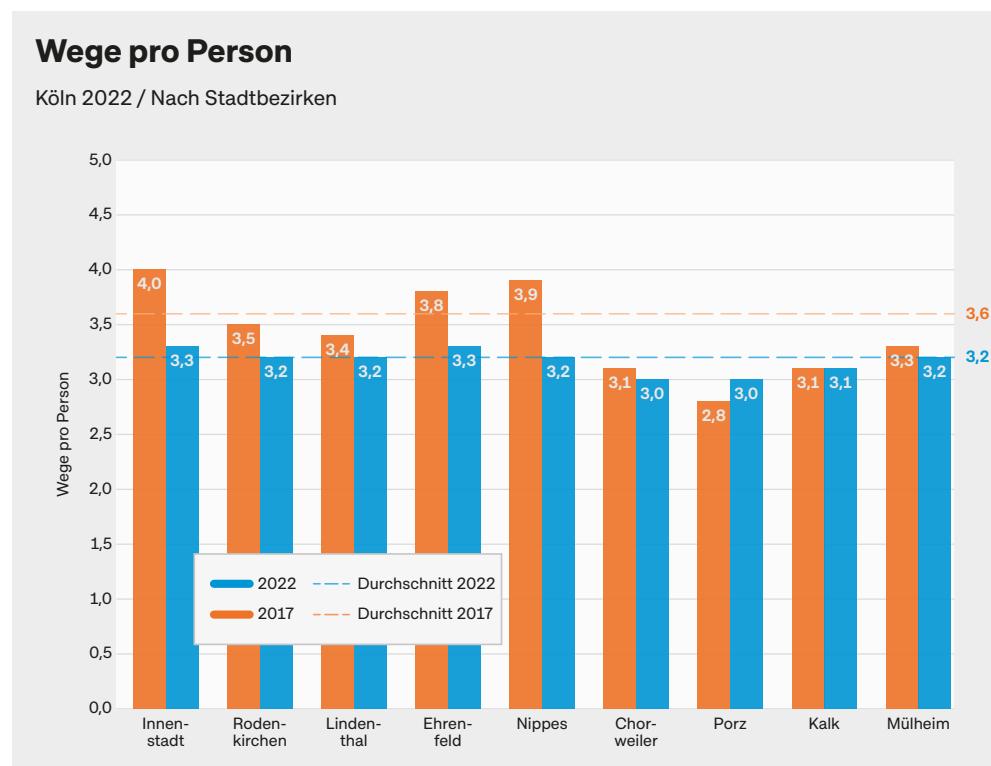


Abbildung 17: Wege pro Person nach Stadtbezirken

Neben der durchschnittlichen Wegeanzahl pro Person ist der tägliche Verkehrsaufwand (in Kilometern) eine wichtige Kenngröße zur Beschreibung der Kölner Mobilität.

Abbildung 18 verdeutlicht zunächst, dass sich die tägliche Wegeentfernung der Kölner\*innen pro Person zwischen 2017 und 2022 um 7 % reduziert hat. Im gleichen Beobachtungszeitraum hat sich die Einwohnerzahl (Personen ab 6 Jahren) der Stadt Köln um 1 % erhöht. Unter Berücksichtigung des Bevölkerungsanstiegs ist der jährliche Verkehrsaufwand der gesamten Kölner Bevölkerung von 11,1 Milliarden Kilometer im Jahr 2017 auf 10,6 Milliarden Kilometer im Jahr 2022 gesunken, was einer relativen Veränderung von –5 % entspricht.

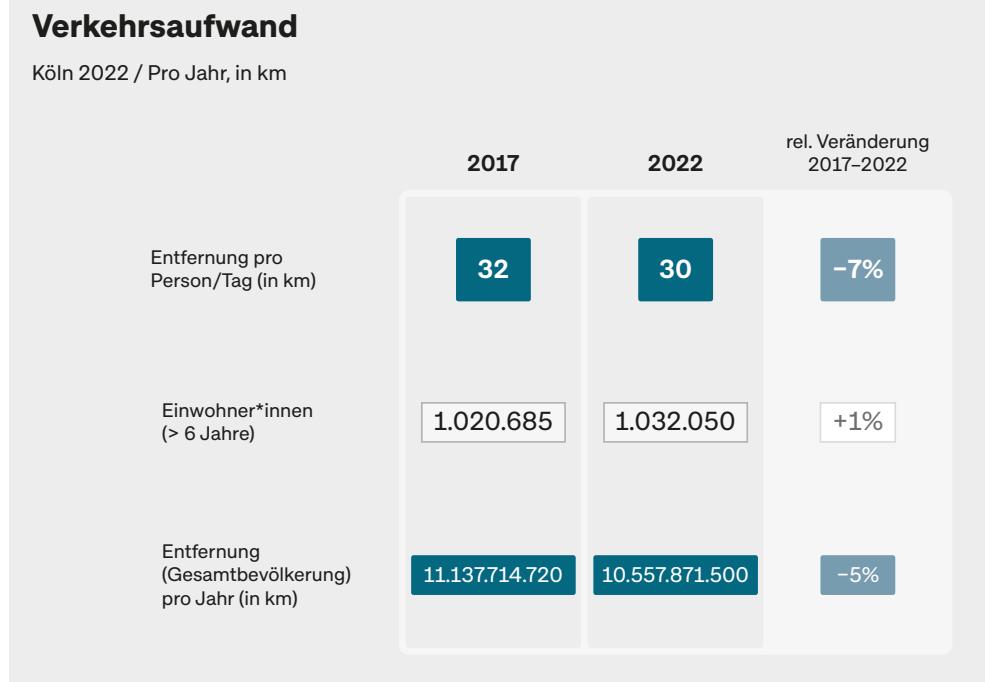


Abbildung 18: Jährliche Verkehrsleistung in Kilometern

## 3.2 Wegezweck

Jeder Weg, der im Rahmen der Kölner Mobilitätserhebung 2022 erfasst wurde, ist mit einer konkreten Aktivität (beispielsweise Spaziergang, Arbeit, Schule etc.) verbunden. Alle berichteten Aktivitäten der Befragungsteilnehmer\*innen wurden zu übergeordneten Wegezwecken zusammengefasst, die in Abbildung 19 dargestellt werden.

40 % aller Wegezwecke der Kölner\*innen entfallen im Jahr 2022 auf die sogenannten Pflichtaktivitäten „Arbeit/Dienstlich“ (32 %) und „Ausbildung (8 %). „Versorgungsaktivitäten“, wie beispielsweise Einkauf, private Erledigungen und das Bringen/Holen von Personen, bilden einen gemeinsamen Anteil von 33 %. Über ein Viertel (27 %) der Kölner Wegezwecke entfallen auf Freizeitaktivitäten (beispielsweise Sport, Erholung, private Kontakte, Gastronomiebesuch etc.). Als Maß für die statistische Genauigkeit werden in Abbildung 19 für die Anteile der jeweiligen Wegezwecke Konfidenzintervalle<sup>2</sup> ausgewiesen.

---

2 In Bezug auf den Wegezweck „Arbeit“ ist das dargestellte Konfidenzintervall von  $\pm 0,5$  wie folgt zu interpretieren: Mit einer Wahrscheinlichkeit von 95 % weicht der Anteil des Wegezwecks „Arbeit“ in der Stichprobe der Kölner Mobilitätsbefragung um maximal  $\pm 0,5$  Prozentpunkte vom „wahren“ Anteilswert in der Wohnbevölkerung ab.

### 3 Zentrale Mobilitätsergebnisse

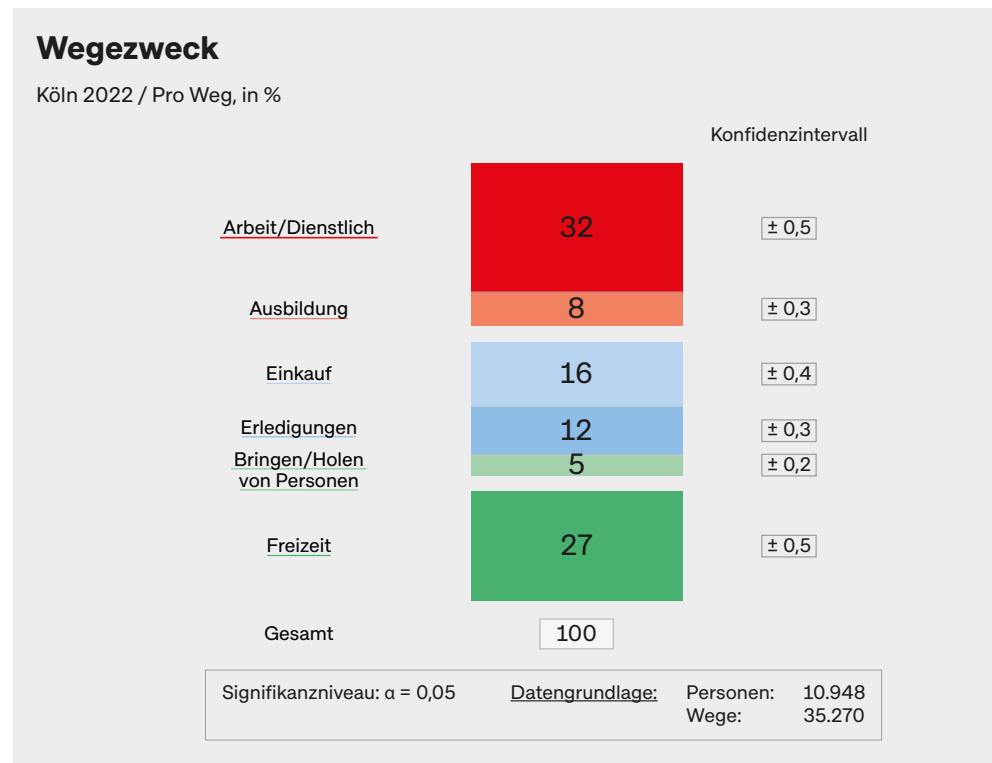


Abbildung 19: Wegezweck pro Weg 2022

Eine Gegenüberstellung der Kölner Wegezwecke 2022 mit den Ergebnissen der MiD-Erhebung 2017 (siehe Abbildung 20) zeigt zunächst keine nennenswerte Veränderung bei den sogenannten Pflichtaktivitäten „Arbeit/Dienstlich“ und „Ausbildung“.

Der Anteil an Wegen, die zu Freizeitzwecken unternommen werden, hat sich im Beobachtungszeitraum 2017 – 2022 von 22 % auf 27 % erhöht (+ 5 Prozentpunkte). Ein entsprechender Rückgang (– 5 Prozentpunkte) ist bei den Versorgungsaktivitäten „Einkauf“, „Erledigungen“ und „Bringen/Holen von Personen“ zu verzeichnen.

## Wegezweck

Köln / Pro Weg, in %

2017

2022

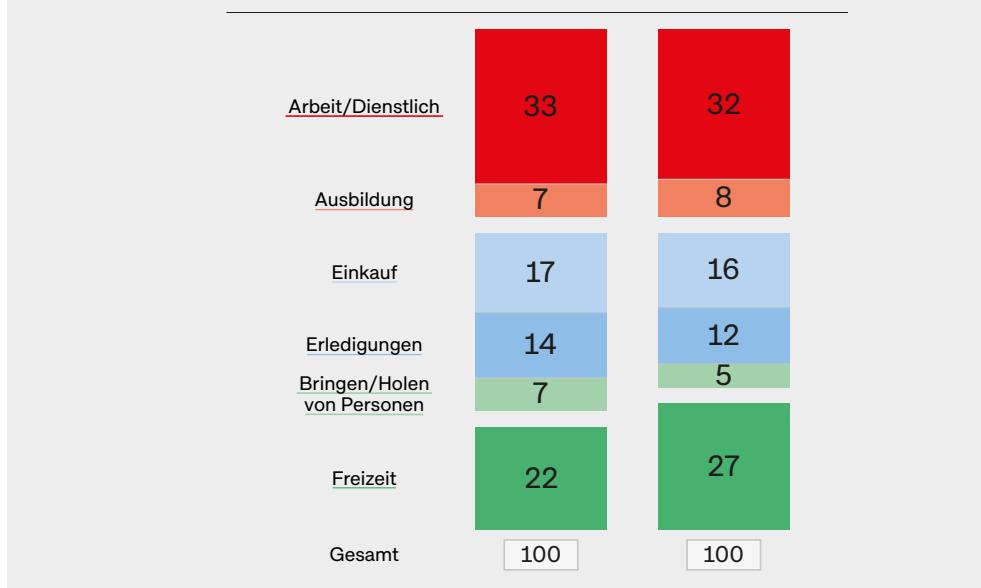


Abbildung 20: Wegezweck 2017 versus 2022

Die Tagesganglinie nach Wegezwecken veranschaulicht, zu welcher Uhrzeit (Beginn des Weges) die Kölner\*innen ihre Wege zurücklegen bzw. ihren Aktivitäten nachgehen (siehe Abbildung 21).

Die morgendliche Verkehrsspitze zwischen 7 und 8 Uhr ist erwartungsgemäß auf Wege zurückzuführen, für die der Reisezweck „Arbeit/Dienstlich“ oder „Ausbildung“ berichtet wurde. Bei beiden Wegezwecken entsteht zwischen 12 und 13 Uhr eine Mittagsspitze, die sich durch Nach-Hause-Wege oder Mittagspausen-Rückwege von Schüler\*innen und Erwerbstätigen erklären lässt.

### 3 Zentrale Mobilitätsergebnisse

Einkaufswege, private Erledigungen sowie Bring- und Abholwege verteilen sich relativ gleichmäßig über die Tageszeiten hinweg, während Freizeitwege verstärkt am späten Nachmittag und in den frühen Abendstunden zurückgelegt werden.

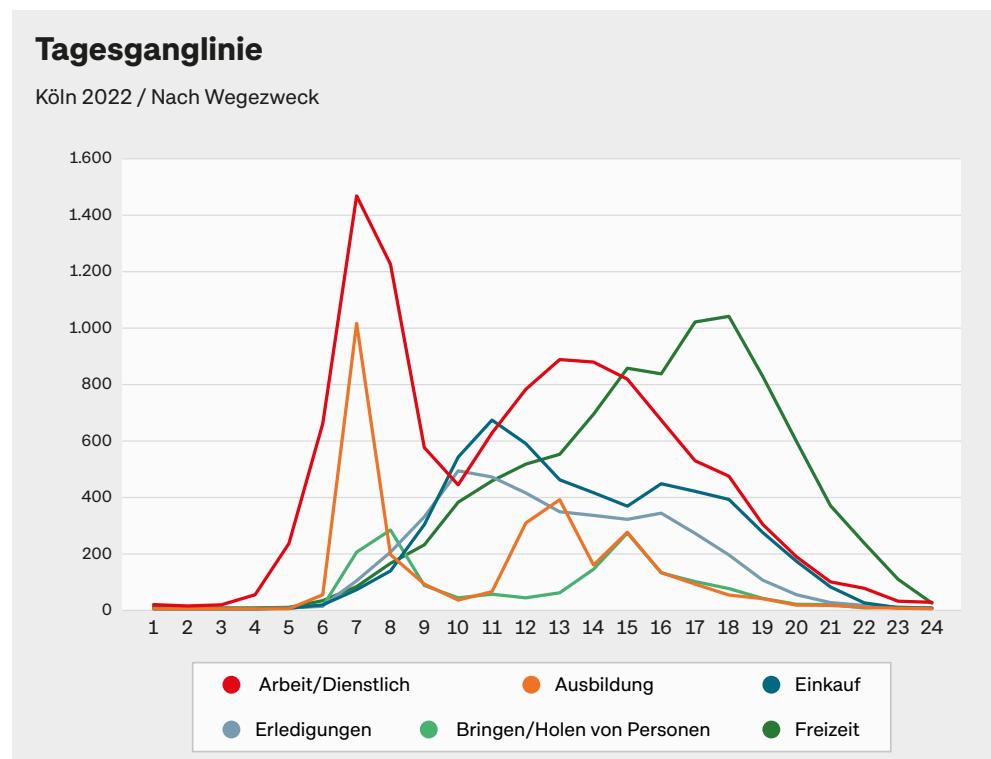


Abbildung 21: Tageszeitliche Verteilung der Wege nach Wegezweck

Die unterschiedliche Verteilung der Kölner Wegezwecke nach Altersklassen (siehe Abbildung 22) erscheint insgesamt plausibel. Die jüngste Bevölkerungsgruppe der 7 bis 17 Jährigen legt fast zwei Drittel ihrer Wege (64 %) zu Ausbildungszwecken (vorrangig Schule) zurück. Die höchsten Anteile an Arbeitswegen (inklusive „Dienstlich/Geschäftlich“) sind in den beiden mittleren Altersklassen „30–49 Jahre“ (45 %) und „50–64 Jahre“ (44 %) zu verzeichnen.

Für Kölner\*innen unter 65 Jahren gilt, dass mit zunehmendem Alter die Anteile an „Einkaufswegen“ und „Privaten Erledigungen“ ansteigen. Altersgruppenübergreifend wird in etwa jeder vierte Weg zu Freizeitzwecken unternommen – lediglich bei Senior\*innen ab 65 Jahren liegt der Anteil an Freizeitaktivitäten mit 37 % deutlich über dem Durchschnittswert aller Kölner\*innen.

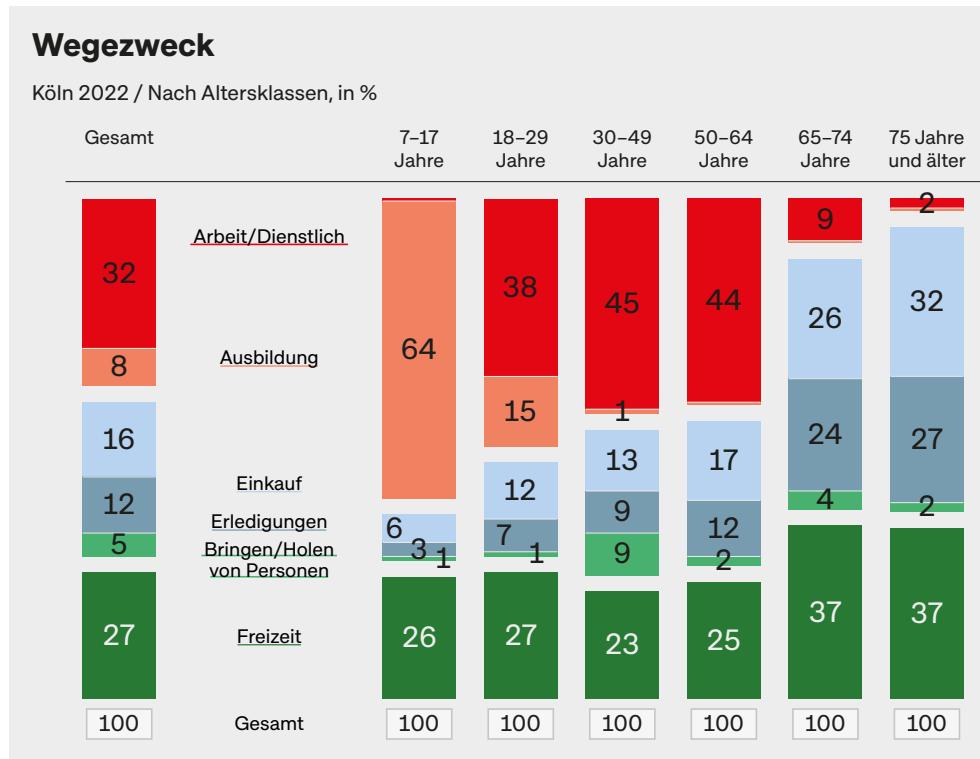


Abbildung 22: Wegezweck nach Altersklassen

Die bisherigen Darstellungen beruhen auf Verteilungen der Kölner „Wege“ nach Wegezweck. Alternativ lässt sich die Verteilung der Wegezwecke auch auf Basis der insgesamt erfassten Wegeentfernung darstellen (siehe Abbildung 23).

In Bezug auf den Wegezweck „Arbeit/Dienstlich“ ist der entsprechende Anteil wie folgt zu interpretieren: 57 % der insgesamt erfassten Verkehrsleistung (in Kilometern) entfallen auf Wege, die zum Zwecke der Arbeit zurückgelegt werden. Gemäß dieser Darstellung fällt der Anteil des Wegezwecks „Arbeit/Dienstlich“ deutlich höher aus, da für Arbeitswege tendenziell längere Wegstrecken absolviert werden als für andere Wegezwecke, wie beispielsweise „Einkauf“ (5 %).

### 3 Zentrale Mobilitätsergebnisse

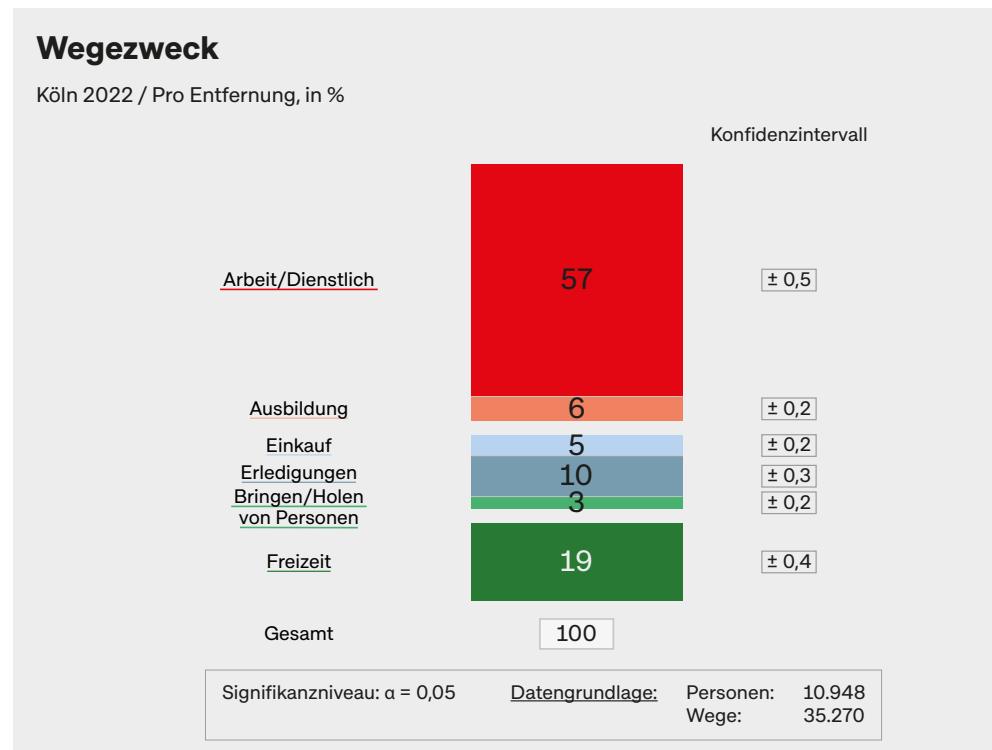


Abbildung 23: Wegezweck pro Entfernung

Alternativ lässt sich die Verteilung der Kölner Wegezwecke auch auf Basis der insgesamt erfassten Unterwegszeit (in Minuten) abbilden (siehe Abbildung 24). 42 % der berichteten Unterwegszeit entfallen auf Wege, die zu Arbeitszwecken unternommen werden. Verhältnismäßig lange Wegstrecken zur Arbeit sind auch mit relativ langen Unterwegszeiten verbunden. Da jedoch für Arbeitswege tendenziell „schnellere“ Verkehrsmittel (beispielsweise Pkw, S-Bahn oder Regionalbahn) genutzt werden, liegt der Anteil an Arbeitswegen „pro Zeit“ niedriger als „pro Entfernung“.

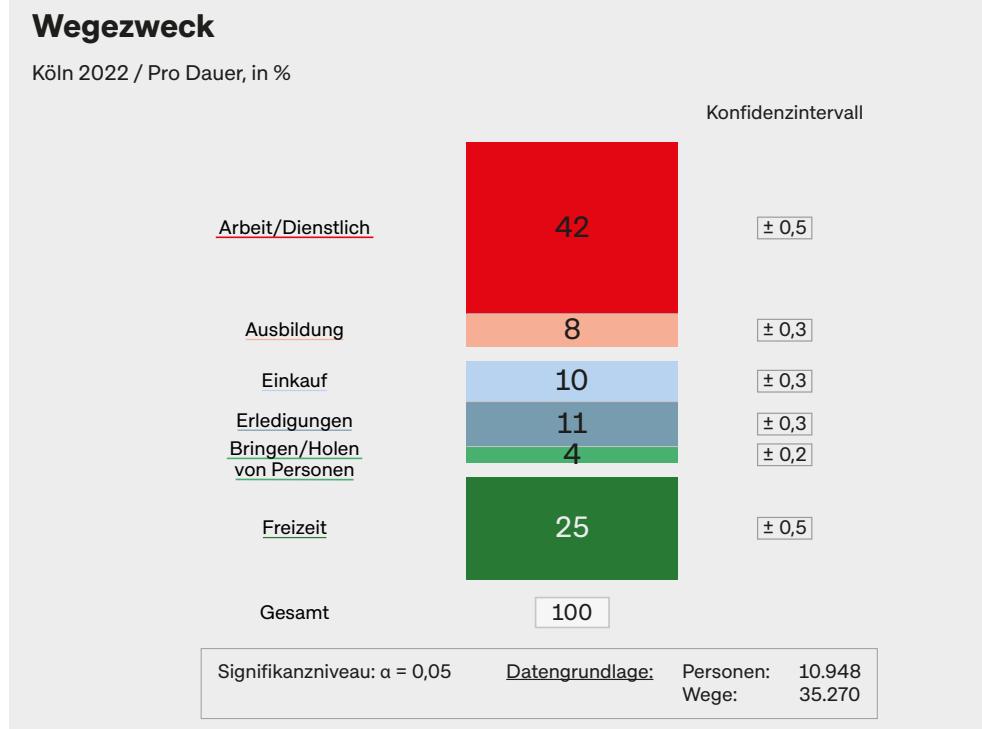


Abbildung 24: Wegezweck pro Dauer

### 3.3 Verkehrsmittelwahl

Die Verkehrsmittelwahl gibt Auskunft darüber, mit welchem (Haupt-) Verkehrsmittel die Kölner\*innen ihre Wege zurücklegen und wird neben der Verkehrsmittelverfügbarkeit und dem Wegezweck von vielen weiteren Faktoren (beispielsweise Alter, Berufstätigkeit, Wegegelänge etc.) beeinflusst.

Die Verteilung der Wege der Kölner\*innen auf die sechs Hauptverkehrsmittel (=Verkehrsmittelwahl) wird in Abbildung 25 dargestellt. Dieser Wert wird als „Modal Split“ bezeichnet. Analog zu den Wegezwecken (vergleiche Kapitel 3.2) werden für die Bemessung der statistischen Genauigkeit der Verkehrsmittelanteile Konfidenzintervalle ausgewiesen.

An einem durchschnittlichen Normalwerntag legen die Kölner\*innen im Jahr 2022 ein Drittel ihrer Wege (ausschließlich) zu Fuß zurück. Der Anteil an Fahrrad-Wegen liegt in Köln insgesamt bei 25 %, wobei davon 4 % auf E-Bikes und Pedelecs entfallen. Wege, die mit dem E-Scooter zurückgelegt werden, bleiben aufgrund der sehr geringen Fallzahl in der Darstellung unberücksichtigt.

### 3 Zentrale Mobilitätsergebnisse

Jeder fünfte Weg (21 %) wird von den Kölner\*innen mit dem Pkw als Fahrer\*in zurückgelegt, 4 % aller Kölner Wege entfallen auf den Pkw als Mitfahrer\*in. Der Anteil an Wegen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, liegt bei 17 %.

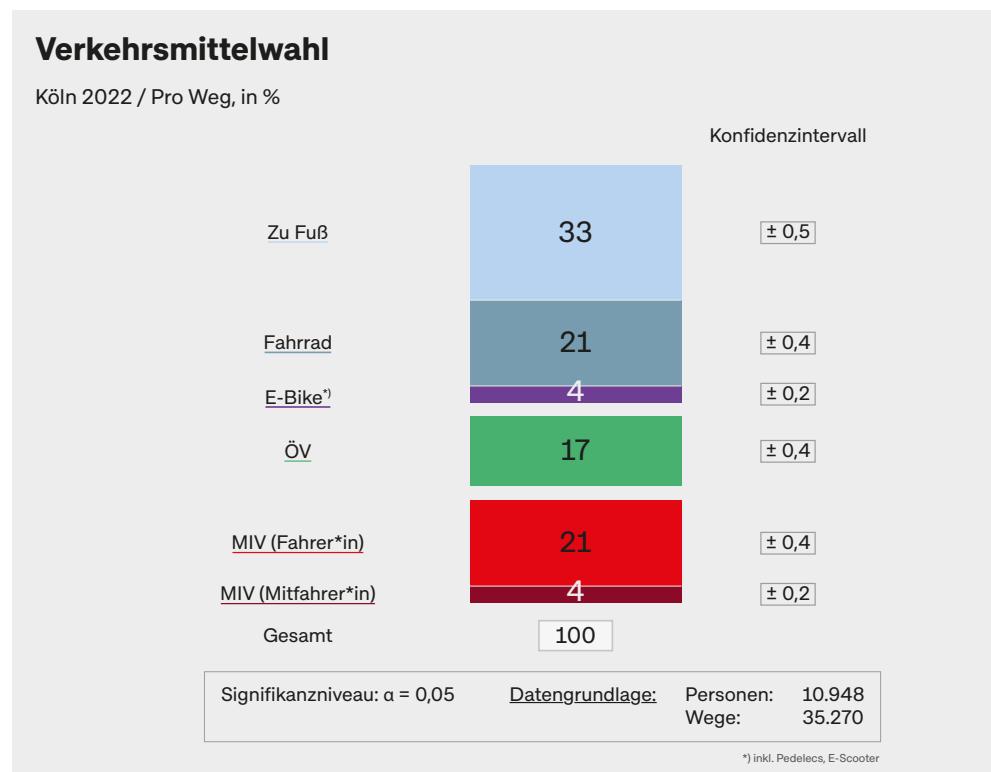


Abbildung 25: Verkehrsmittelwahl pro Weg (Modal Split)

Eine Gegenüberstellung der aktuellen Kölner Verkehrsmittelwahl mit den MiD-Ergebnissen 2017 (siehe Abbildung 26) zeigt vor allem einen deutlichen Anstieg der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr). Der Anteil an (reinen) Zu-Fuß-Wegen hat sich im Vergleich zu 2017 um fünf Prozentpunkte erhöht. Der Kölner Fahrrad-Anteil hat sich – unter Einbeziehung des EBikes – in den vorangegangen fünf Jahren von 18 % auf 25 % erhöht.

Entsprechende Rückgänge sind beim Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu verzeichnen. Der Anteil an Wegen, den die Kölner\*innen mit dem Pkw als Fahrer\*in zurücklegen, ist seit 2017 um sieben Prozentpunkte gesunken. Der Pkw-Mitfahrer\*in-Anteil hat sich im selben Zeitraum um drei Prozentpunkte reduziert. Der Kölner ÖV-Anteil hat das „Vor-Corona-Niveau“ noch nicht vollständig erreicht und liegt im Herbst 2022 mit 17 % unter dem Wert von 2017 (19 %). Zum Zeitpunkt der Erhebung herrschte noch eine Maskenpflicht im ÖV.

Der für das Jahr 2017 ausgewiesene Modal Split bezieht sich auf mittlere Werkstage (Dienstag-Donnerstag) und unterscheidet sich geringfügig vom Modal Split 2017 (Montag-Freitag), den die Stadt Köln bereits veröffentlicht hat (vergleiche u.a. Mitteilung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) 2017 – Information über Detailergebnisse für Köln“ im Ratsinformationssystem der Stadt Köln; Vorlagennummer. 2775/2019).

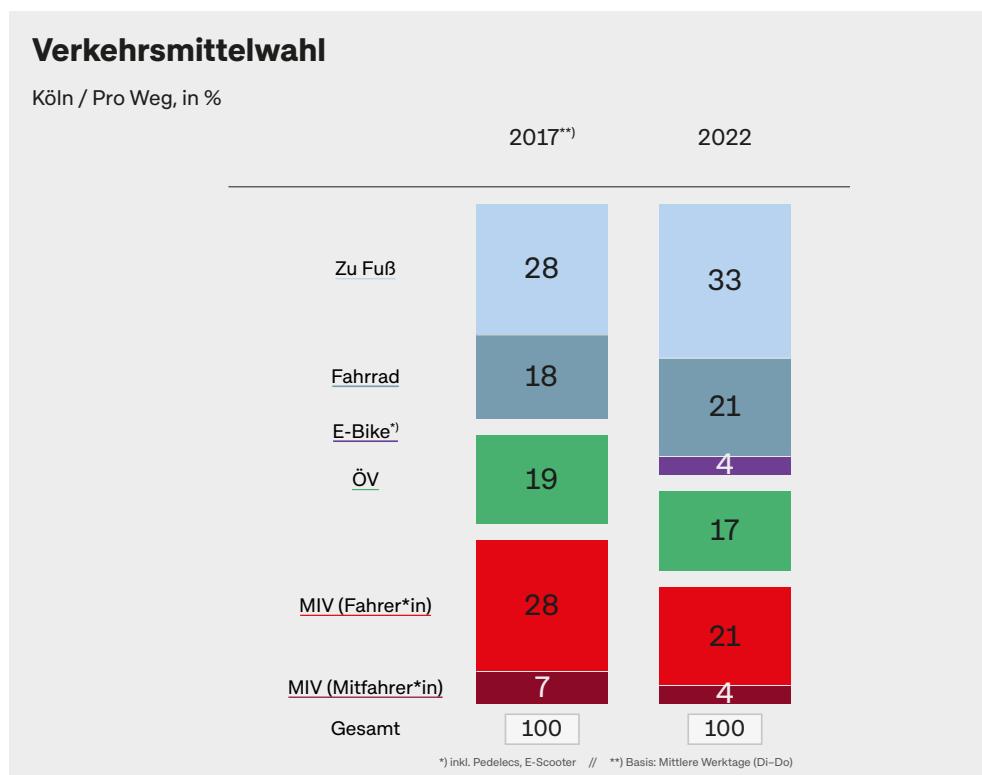


Abbildung 26: Verkehrsmittelwahl pro Weg 2017 versus 2022

Ähnlich wie bei den Wegezwecken sind auch im Kontext der Verkehrsmittelwahl die Darstellungsebenen „pro Dauer“ und „pro Entfernung“ möglich.

### 3 Zentrale Mobilitätsergebnisse

Gemessen an der Verkehrsmittelwahl „pro Dauer“ (siehe Abbildung 27) entfallen im Jahr 2022 lediglich 19 % der gesamten Unterwegszeit auf reine Zu-Fuß-Wege. Im Jahr 2017 fiel der entsprechende Anteil mit 21 % noch etwas höher aus. Unter Berücksichtigung der vorherigen Darstellung der Verkehrsmittelwahl „pro Weg“ bedeutet dies, dass die Kölner\*innen zwar mehr Wege zu Fuß tätigen als im Jahr 2017, aber im Verhältnis zu den anderen Verkehrsmitteln weniger Zeit für ihre Zu-Fuß-Wege benötigen als noch vor fünf Jahren.

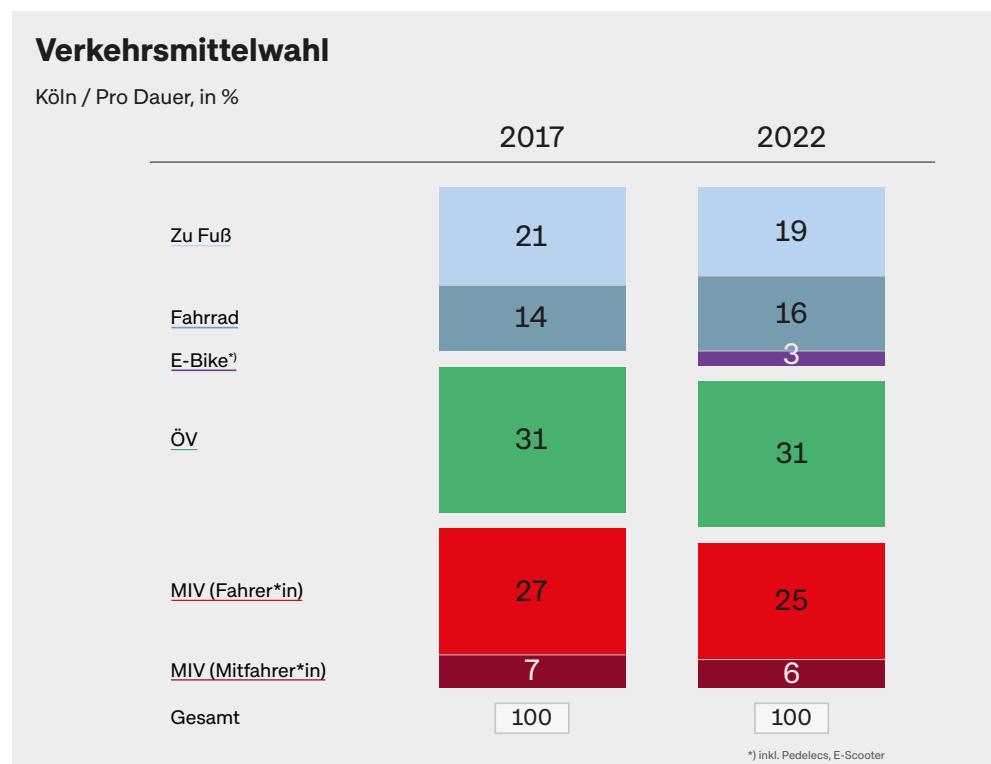


Abbildung 27: Verkehrsmittelwahl pro Dauer 2017 versus 2022

Im Jahr 2017 entfielen lediglich 11 % der erfassten Wegeentfernung (in Kilometern) auf den Nichtmotorisierten Individualverkehr (Zu Fuß: 4 %, Fahrrad: 7 %). Dieser Anteil hat sich im Erhebungsjahr 2022 auf 15 % (davon 11 % mit Fahrrad/E-Bike) erhöht, was auf vergleichsweise längere Fahrrad- und E-Bike-Strecken der Kölner\*innen zurückgeführt werden kann.

Mit dem Pkw und den öffentlichen Verkehrsmitteln werden tendenziell längere Wegstrecken zurückgelegt, weshalb die entsprechenden Verkehrsmittelanteile „pro Entfernung“ (siehe Abbildung 28) erwartungsgemäß hohe Werte annehmen. Beim Motorisierten Individualverkehr fällt der Rückgang an Pkw-Wegen im Vergleich zu 2017 „pro Dauer“ gegenüber der Darstellungsebene „pro Weg“ deutlich moderater aus.

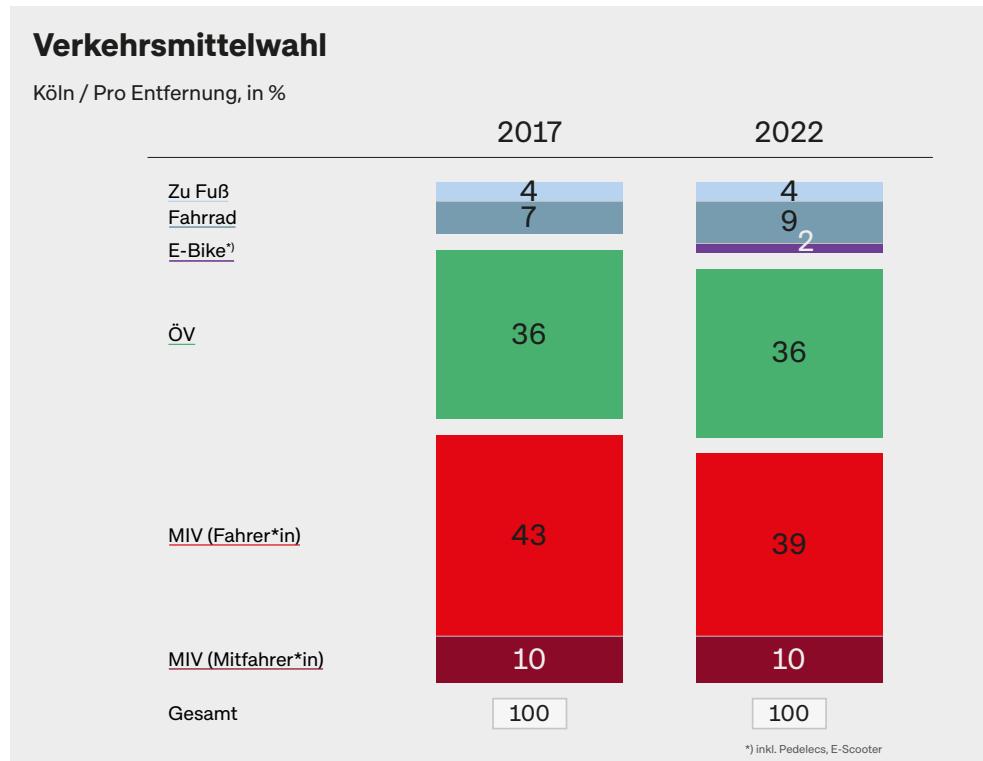


Abbildung 28: Verkehrsmittelwahl pro Entfernung 2017 versus 2022

### 3 Zentrale Mobilitätsergebnisse

#### Exkurs: Verkehrsaufwand Pkw (als Fahrer\*in)

Analog zur Darstellung des gesamten Verkehrsaufwands der Kölner Bevölkerung (vergleiche Abbildung 18) lässt sich auch der durch Pkw-Fahrer\*in Wege generierte, jährliche Verkehrsaufwand der ab 18-jährigen Kölner Bevölkerung darstellen (siehe Abbildung 29). Gemessen an den Erhebungsergebnissen 2017 und 2022 hat sich die täglich zurückgelegte Pkw-Entfernung pro Person von 14 Kilometer auf 12 Kilometer reduziert (– 17 %). Die Hochrechnung der Ergebnisse auf die Kölner Bevölkerung (ab 18 Jahren) verdeutlicht, dass der jährliche Pkw-Verkehrsaufwand im Vergleichszeitraum um knapp 0,5 Milliarden Kilometer gesunken ist, was einer relativen Veränderung von – 16 Prozent entspricht.



Abbildung 29: Jährliche Pkw-Verkehrsleistung in Kilometern

Für die nachfolgenden differenzierten Darstellungen der Verkehrsmittelwahl bevorzugt PB CONSULT die gängige Darstellungsvariante „pro Weg“.

Die eingangs beschriebene Verkehrsmittelwahl ist in hohem Maße abhängig vom Wegezweck der Kölner\*innen (siehe Abbildung 30). So werden beispielsweise für Arbeitswege verstärkt der Pkw als Fahrer\*in (30 %) oder die öffentlichen Verkehrsmittel (22 %) genutzt. Für den Reisezweck „Ausbildung“ werden sogar 42 % aller Kölner Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Das Fahrrad wird für Ausbildungswege ebenfalls häufig genutzt (30 %).

Knapp über die Hälfte aller Einkaufswege (53 %) legen die Kölner\*innen ausschließlich zu Fuß zurück. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass die Kategorie „Einkauf“ auch kürzere Wege, wie beispielsweise den Gang zum Bäcker oder Kiosk, beinhaltet. Für private Erledigungen und das Bringen und Abholen von Personen nutzen die Kölner\*innen überdurchschnittlich häufig den Pkw als Fahrer\*in, während Freizeitwege größtenteils zu Fuß (44 %) unternommen werden.

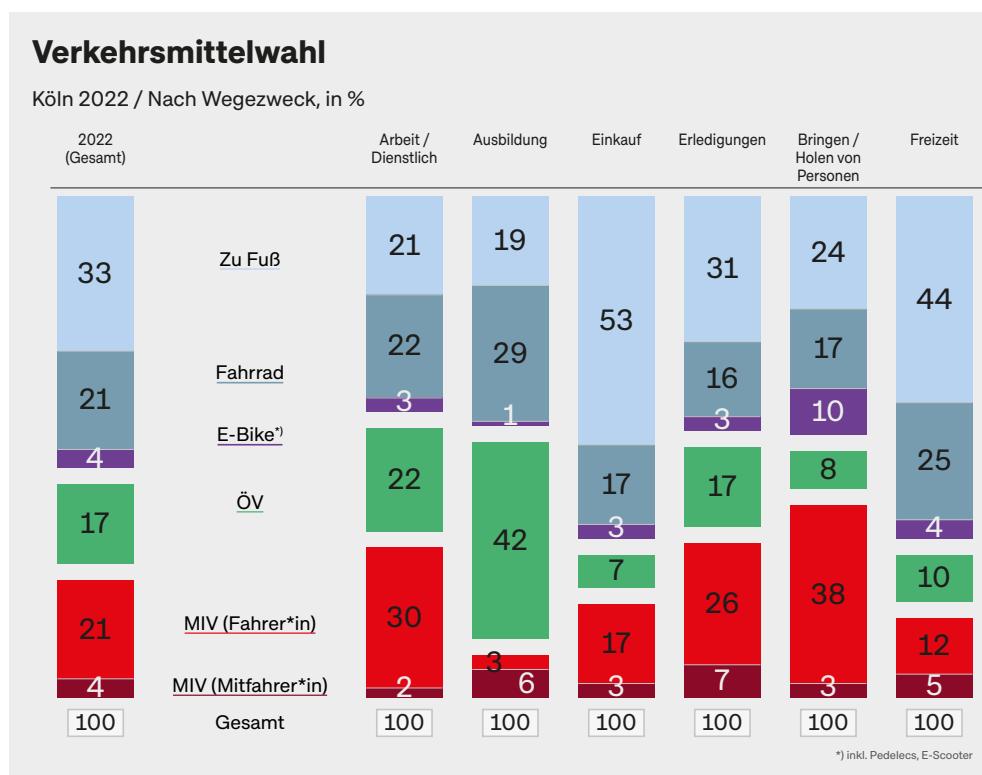


Abbildung 30: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

### 3 Zentrale Mobilitätsergebnisse

Wie Abbildung 31 zu entnehmen ist, legen Frauen im Vergleich zu Männern deutlich weniger Wege mit dem Pkw als Fahrer\*in (19 % versus 24 %) zurück, absolvieren dafür aber mehr Strecken mit dem Pkw als Mitfahrer\*in (5 % versus 3 %). Weibliche Personen legen anteilig auch mehr Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (18 %) und zu Fuß (34 %) zurück als männliche Befragungsteilnehmer (ÖV: 16 %, Zu Fuß: 31 %).

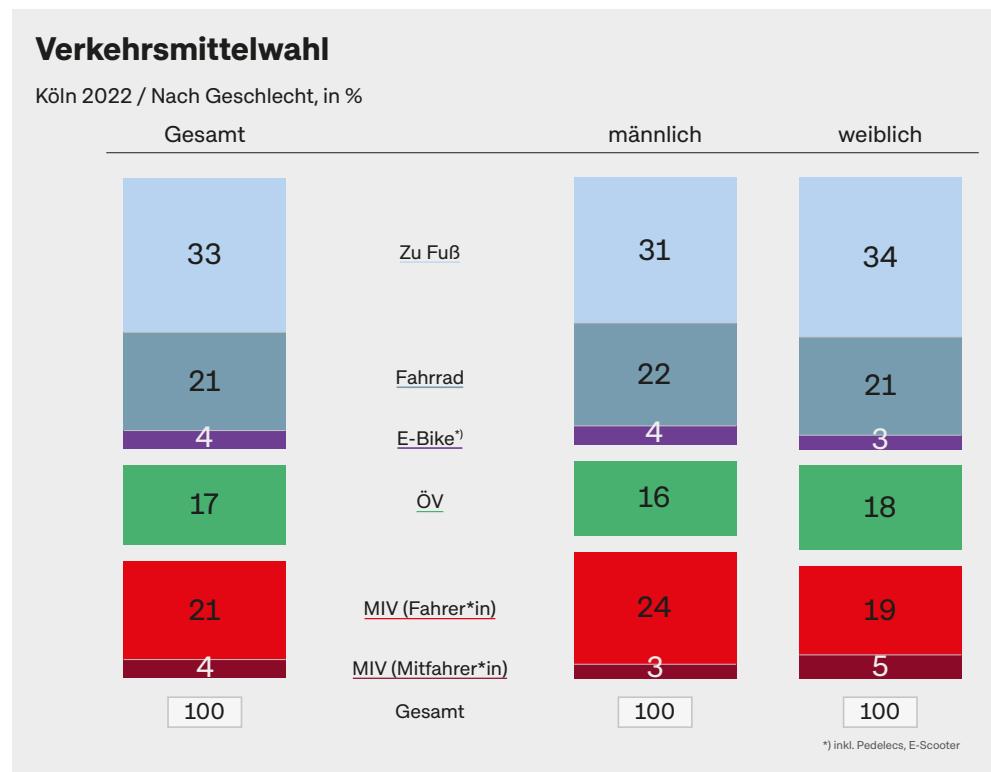


Abbildung 31: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht

Die Verkehrsmittelwahl der Kölner\*innen hängt stark davon ab, ob die Befragungspersonen im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte (beispielsweise JobTicket, SchülerTicket, Semesterticket, Monats- oder JahresAbo) sind (siehe Abbildung 32). Personen, die über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen, nutzen für mehr als ein Drittel ihrer Wege (35 %) die öffentlichen Verkehrsmittel. Kölner\*innen, die nicht über eine Zeitkarte verfügen, nutzen den ÖV eher sporadisch (für 7 % aller Wege) und nutzen dabei Fahrscheine, die dem Bartarif (beispielsweise Einzelfahrschein, Tageskarte, Streifenkarte) zuzuordnen sind. Der Anteil an Pkw-Wegen als Fahrer\*in fällt bei dieser Personengruppe mit 29 % erwartungsgemäß hoch (gegenüber nur 8 % bei den Zeitkartenbesitzer\*innen) aus. Auffällig ist, dass sich bei diesen beiden Gruppen die Anteile bei der aktiven Mobilität (zu Fuß, Fahrrad) nur in geringem Maße unterscheiden.

Das bundesweit gültige Deutschlandticket („49 Euro-Ticket“) war zum Zeitpunkt der Erhebung noch nicht eingeführt.

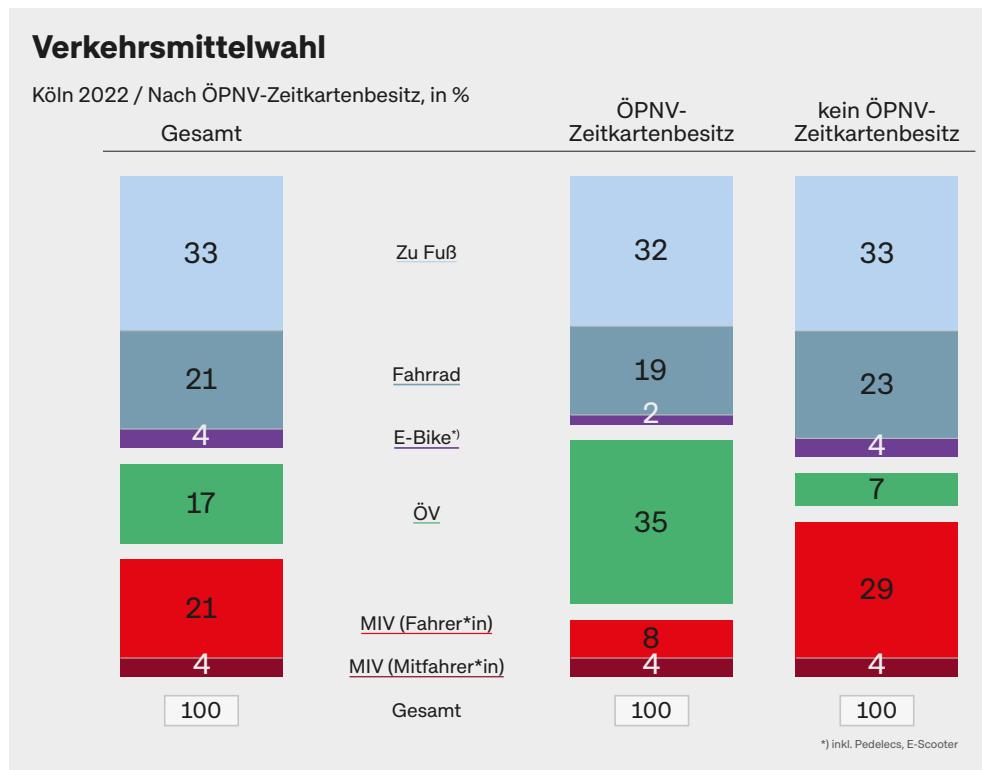


Abbildung 32: Verkehrsmittelwahl nach ÖPNV-Zeitkartenbesitz

Abbildung 33 zeigt die Verkehrsmittelwahl im Jahr 2022, aufgeschlüsselt nach den neun Kölner Stadtbezirken. Während der Anteil an (reinen) Zu-Fuß-Wegen über die Stadtbezirke hinweg relativ konstant bleibt, zeigen sich signifikante Unterschiede bei Wegen, die mit dem Fahrrad und dem Pkw zurückgelegt werden. So liegen beispielsweise in den Stadtbezirken Chorweiler (16 %) und Porz (17 %) die Anteile an Fahrrad-Wegen deutlich unter dem gesamtstädtischen Fahrrad-Anteil von 25 %. Hierbei handelt es sich um die beiden Stadtbezirke, die ausschließlich im Außenbereich des Kölner Stadtgebiets gelegen sind und von denen aus entsprechend viele zentrale Ziele nicht innerhalb der üblichen Radverkehrsdistanz zu erreichen sind. Der Anteil an MIV-Wegen hingegen liegt in den beiden Stadtbezirken mit 39 % bzw. 36 % weit über dem Gesamtdurchschnitt von 25 % und weist damit Parallelen zur Verkehrsmittelwahl in den unmittelbaren Umlandkommunen auf.

Im Stadtbezirk Innenstadt spielt der MIV mit 15 % eine erwartungsgemäß untergeordnete Rolle.

### 3 Zentrale Mobilitätsergebnisse

Ebenfalls auffällig ist die große Radverkehrsaffinität des Stadtbezirks Ehrenfeld (37 %), die sich bereits in vergangenen Erhebungen gezeigt hat. Die Gründe liegen neben der Kompaktheit des Stadtbezirks und der vergleichsweise zentralen Lage der besonders bevölkerungsreichen Stadtteile vor allem im soziodemographischen (vergleichsweise viele junge Menschen) und soziokulturellen (besonders radaffines Milieu) Gepräge.

Die rechtsrheinischen Stadtbezirke Kalk (24 %) und Mülheim (21 %) weisen wiederum die höchsten ÖV-Anteile auf. Auch dieser Befund deckt sich mit vergangenen Erhebungen und lässt sich zum einen durch die räumliche Lage der Stadtteile und deren vergleichsweise guten ÖV-Erschließung erklären. Zum anderen handelt es sich bei diesen – ähnlich wie Ehrenfeld – um historische „Arbeiterbezirke“, die allerdings – anders als Ehrenfeld – bislang keine nennenswerte Gentrifizierung erfahren haben und daher auch aus soziodemographischen (vergleichsweise geringer ökonomischer Status der Haushalte) und soziokulturellen Gründen (vergleichsweise geringe Radaffinität der Bevölkerung) eine stärkere ÖV-Affinität aufweisen.

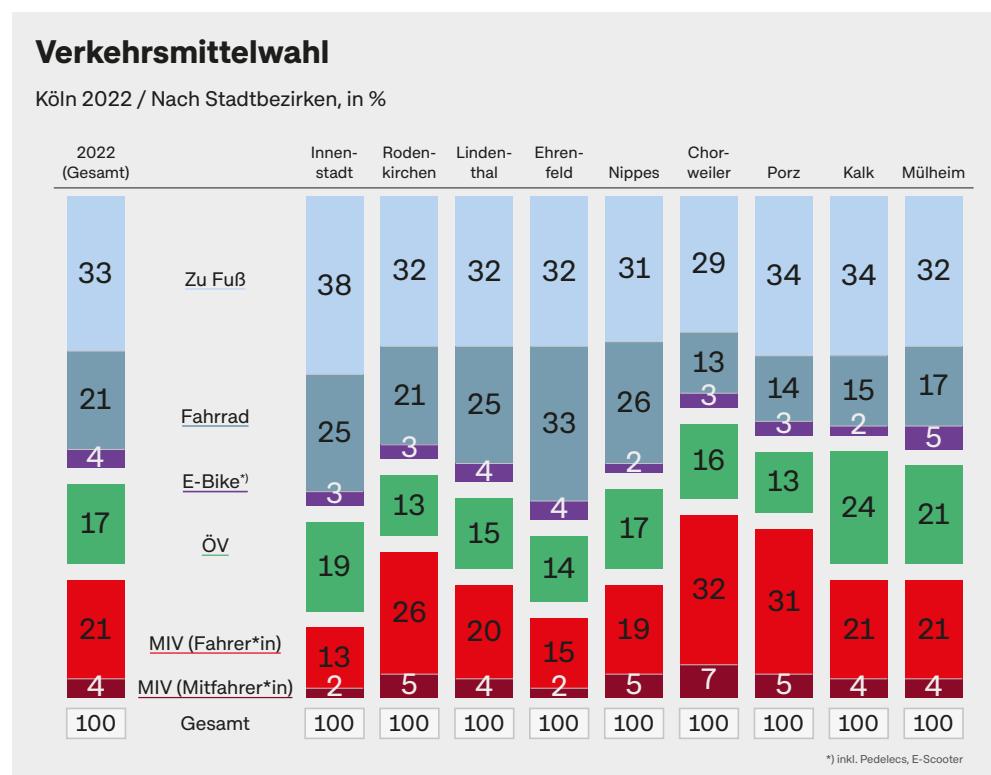


Abbildung 33: Verkehrsmittelwahl nach Stadtbezirken

Eine Differenzierung der Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen zeigt, dass der Anteil an Fahrrad-Wegen in Köln bei den 7 bis 17-Jährigen mit Abstand am höchsten ausfällt (34 %). Die Anteile an E-Bike-Wegen fallen mit zunehmendem Alter höher aus (5 % in der Altersklasse 75 Jahre und älter). Auffällig ist außerdem, dass über alle Altersklassen hinweg der Anteil an Zu-Fuß-Wegen, mit Ausnahme der 18 bis 24-Jährigen, relativ ähnlich ausfällt. Der ÖV spielt vor allem für Personen im schul- und jungen berufsfähigen Alter (Student\*innen) eine große Rolle. Beim motorisierten Individualverkehr fällt der Anteil an Pkw-Mitfahrer\*in-Wegen bei Personen ab 75 Jahren am höchsten aus (9 %), gefolgt von Schüler\*innen (8 %), während Pkw-Fahrer\*in-Wege von den Gruppen der 45 bis 74-Jährigen am häufigsten zurückgelegt werden (27 % bzw. 28 %).

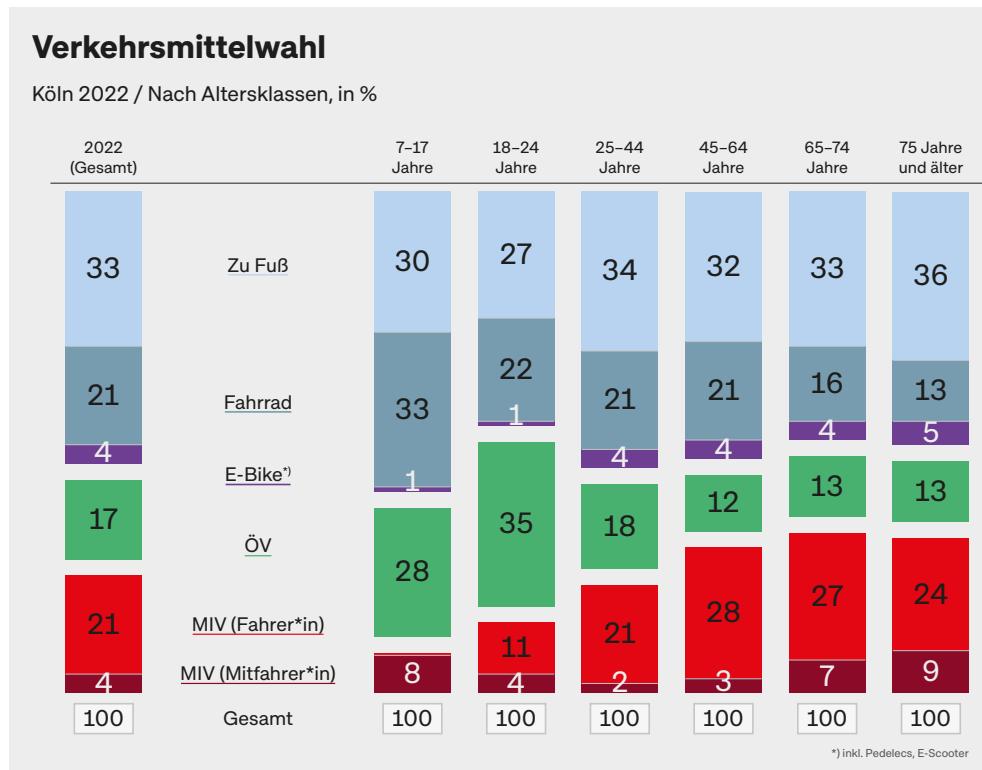
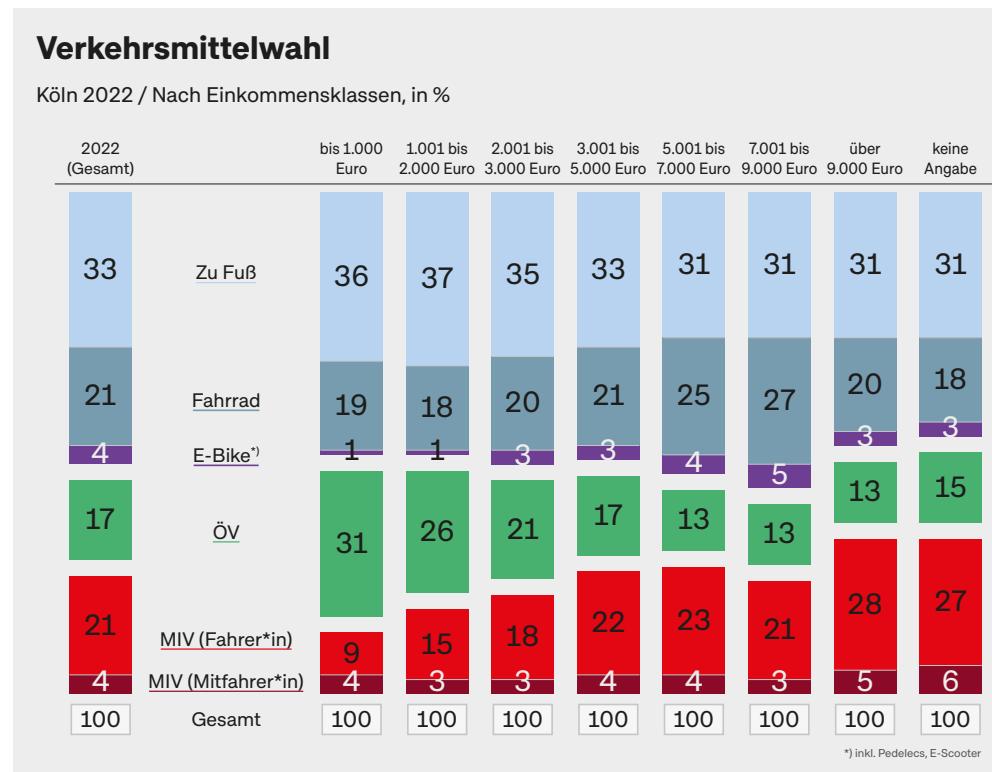


Abbildung 34: Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen

Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich außerdem nach dem Haushaltseinkommen der befragten Kölner\*innen. Generell lässt sich feststellen, dass hohe Einkommen mit hohen MIV- und Fahrradanteilen korrespondieren. Je höher das Einkommen, desto seltener wird zudem der ÖV genutzt. Den höchsten Anteil an ÖV-Wegen stellt die Einkommensgruppe bis unter 1.000 Euro. Geringverdienende legen unterdurchschnittlich wenige Wege mit dem Pkw als Fahrer\*in sowie Mitfahrer\*in zurück.

### 3 Zentrale Mobilitätsergebnisse



**Abbildung 35: Verkehrsmittelwahl nach Haushaltseinkommen**

Die Entfernung der Wegestrecken hat einen entscheidenden Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl der Kölner\*innen (siehe Abbildung 36). Über die Hälfte aller kurzen Wege (bis unter 5 km) werden erwartungsgemäß (ausschließlich) zu Fuß getätigter (53 %), ein weiteres Viertel (25 %) entfällt auf das (konventionelle) Fahrrad. E-Bikes werden verstärkt für Wegestrecken zwischen 5 und 20 km genutzt. Der Anteil an MIV-Wegen fällt bei geringen Distanzen kaum ins Gewicht und steigt erwartungsgemäß mit zunehmender Wegeentfernung.

## Verkehrsmittelwahl

Köln 2022 / Nach Entfernungsklassen, in %

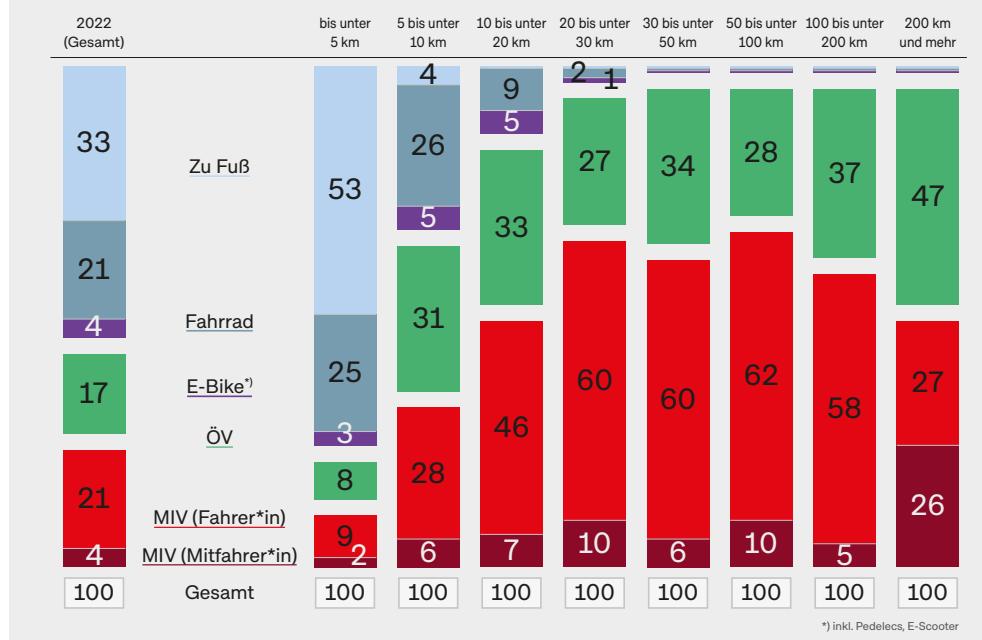


Abbildung 36: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen

Die tageszeitliche Verteilung der Kölner Wege nach Hauptverkehrsmitteln wird in Abbildung 37 veranschaulicht. Die Tagesganglinie basiert auf dem Beginn (Stunde der Uhrzeit) der Wege. Dabei zeigt sich zunächst eine Verkehrsspitze im morgendlichen Berufsverkehr zwischen 6 und 8 Uhr, die hauptsächlich durch ÖV- und Pkw-Fahrer\*in-Wege ausgelöst wird. Bei dieser „Morgenspitze“ handelt es sich hauptsächlich um Arbeits- und Ausbildungswege, wie Abbildung 21 bereits entnommen werden konnte. Die Pkw-Fahrten steigen ab 12 Uhr wieder deutlich an und nehmen erst nach 15 Uhr kontinuierlich ab.

Beim Radverkehr ist ebenfalls eine Nutzungshäufigkeit der Kölner\*innen zwischen 7 und 8 Uhr erkennbar. Die überdurchschnittliche Nutzung des Fahrrads für Ausbildungs- und Arbeitswege wurde bereits in Abbildung 30 verdeutlicht. Im Vergleich zu den motorisierten Verkehrsmitteln werden in den (frühen) Abendstunden verhältnismäßig viele Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. In diesem Zeitfenster ist die Anzahl an Freizeitwegen besonders hoch (vergleiche Kapitel 3.2).

### 3 Zentrale Mobilitätsergebnisse

Zu-Fuß-Wege der Kölner\*innen steigen im Tagesverlauf kontinuierlich an und erreichen in der Mittagsstunde ihren Maximalwert. Spaziergänge, kurze Wege in der Mittagspause sowie Rückwege zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz kommen hierbei besonders zum Tragen.

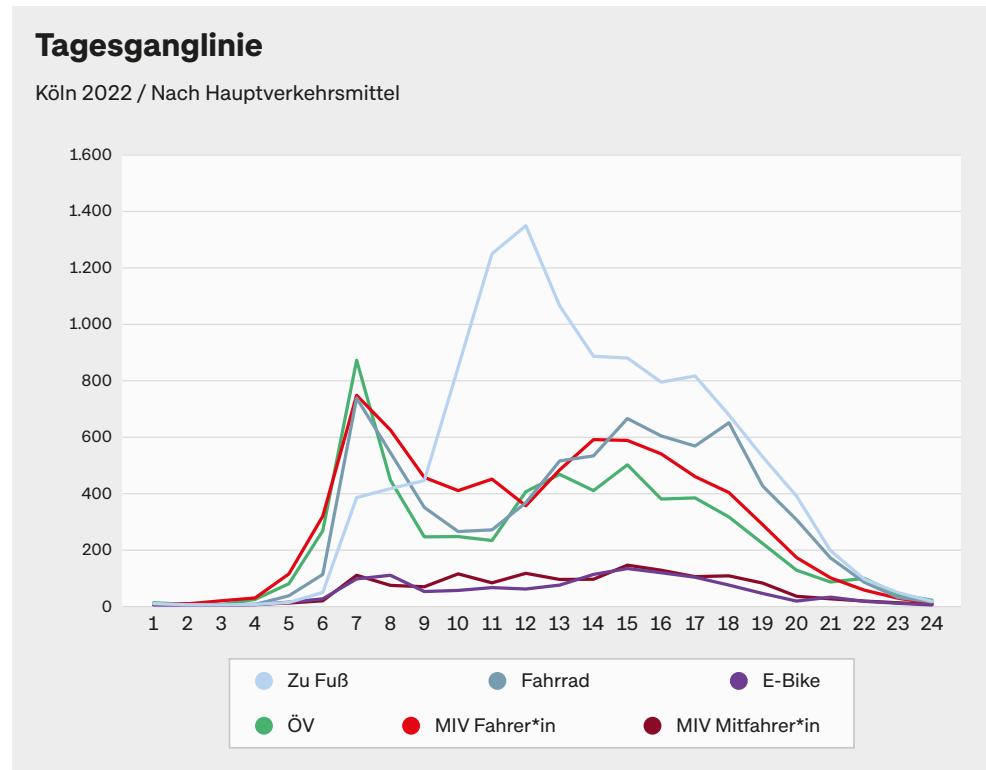


Abbildung 37: Tageszeitliche Verteilung der Wege nach Verkehrsmittel

Die pro Weg genutzten Verkehrsmittel werden in der Mobilitätsforschung nach einer festgelegten Verkehrsmittelhierarchie zu einem hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel zusammengefasst. Abbildung 38 liefert abschließend eine Übersicht zu allen genutzten Verkehrsmitteln der Kölner Bevölkerung. Da die Befragungsteilnehmer\*innen pro Weg mehrere Verkehrsmittel angeben konnten, übersteigt die Summe aller berichteten Verkehrsmittelanteile den 100 %-Wert. Im Durchschnitt nutzten die Kölner\*innen pro Weg 1,25 Verkehrsmittel (à Summe aller Verkehrsmittelanteile = 125 %).

Das „Verkehrsmittel“ „Zu Fuß“ spielt als Zu- und Abgangsetappe bei nahezu allen Verkehrsmitteln eine Rolle und nimmt deshalb mit rund 51 % den höchsten Anteil (an allen genutzten Verkehrsmitteln) ein.

Verkehrsmittel	
Köln 2022 / Anteil an allen Wegen	
Verkehrsmittel	
Zu Fuß	51,5 %
Tretroller/Rollschuhe/Skateboard etc.	0,2 %
Normales Fahrrad	22,0 %
Lastenrad	0,1 %
E-Bike/Pedelec	3,2 %
E-Scooter	0,4 %
Bike-/Scooter-Sharing	0,1 %
Bus	5,1 %
Stadtbus	11,2 %
S-Bahn	2,8 %
Regionalbahn	1,7 %
Linienfernbus	0,1 %
Fernzug	0,4 %
Taxi	0,2 %
Flugzeug	0,0 %
Sonstiger ÖV	0,0 %
motorisiertes Zweirad	0,4 %
Pkw-Fahrer*in	21,0 %
Dienstwagen	0,1 %
Carsharing	0,0 %
Sonstiger MIV (Lkw/Traktor)	0,1 %
Pkw-Mitfahrer*in	4,2 %
<b>Gesamt</b>	<b>124,6 %</b>

Abbildung 38: Genutzte Verkehrsmittel pro Weg

### 3.4 Wegedauer und -entfernung

In Kapitel 3.1 wurde bereits darauf hingewiesen, dass die Kölner\*innen im Jahr 2022 insgesamt eine niedrigere Entfernung pro Tag zurücklegen (30 Kilometer pro Person) als 2017 (32 Kilometer pro Person) und dafür auch weniger Zeit (82 versus 88 Minuten pro Person) aufwenden. Im folgenden Kapitel soll aufgezeigt werden, wie sich die erfassten Wegedauern und -entfernungen nach einzelnen

### 3 Zentrale Mobilitätsergebnisse

Wegezwecken und Verkehrsmitteln unterscheiden und von den 2017 ermittelten Durchschnittswerten<sup>3</sup> abweichen.

In Abbildung 39 wird zunächst die durchschnittliche Wegedauer nach den Wegezwecken der Kölner\*innen ausgewiesen. Die längste Unterwegszeit entfällt im Jahr 2022 auf Arbeitswege inklusive dienstlich/geschäftlicher Wege (33 Minuten pro Weg). Ein Einkaufsweg der Kölner\*innen dauert im Durchschnitt 16 Minuten, die Wegedauer der Reisezwecke Ausbildung, Erledigungen, Bringen/Holen und Freizeit liegt im Mittel zwischen 21 und 26 Minuten.

Im zeitlichen Vergleich fällt auf, dass die Unterwegszeit der Kölner\*innen bei Bring- und Abholwegen (+ 5 Minuten) länger und bei Freizeitwegen (8 Minuten) niedriger ausfällt als im Jahr 2017.

		Mittelwert (in Minuten)		Median (in Minuten)	
		2017	2022	2017	2022
Arbeit/dienstlich		<b>31</b>	<b>33</b>	<b>25</b>	<b>28</b>
Ausbildung		<b>26</b>	<b>26</b>	<b>20</b>	<b>20</b>
Einkauf		<b>17</b>	<b>16</b>	<b>10</b>	<b>11</b>
Erledigungen		<b>24</b>	<b>25</b>	<b>15</b>	<b>20</b>
Bringen/Holen von Personen		<b>16</b>	<b>21</b>	<b>10</b>	<b>15</b>
Freizeit		<b>32</b>	<b>24</b>	<b>20</b>	<b>15</b>

Abbildung 39: Wegedauer nach Wegezweck

3 Für sämtliche Wegeentfernungen und Wegedauern wird neben dem Durchschnittswert auch der Median ausgewiesen. Der Median, auch Zentralwert genannt, weist den Wert aus, der genau in der Mitte einer bestimmten Verteilung liegt. Der Median der Wegedauer beim Wegezweck „Arbeit“ liegt 2022 bei 25 Minuten und ist wie folgt zu interpretieren: Genau 50 % aller erfassten Arbeitswege dauerten unter 25 Minuten und genau 50 % aller erfassten Dauern von Arbeitswegen dauerten länger als 25 Minuten.

Die Differenzierung der mittleren Wegedauer nach Hauptverkehrsmitteln (siehe Abbildung 40) zeigt, dass MIV- und ÖPNV-Wege (zwischen 30 und 47 Minuten) erwartungsgemäß mehr Zeit in Anspruch nehmen als beispielsweise reine Zu-Fuß-Wege (15 Minuten). Pro Fahrradweg benötigen die Kölner\*innen im Durchschnitt 19 Minuten, während die Unterwegszeit bei E-Bike-Wegen um 5 Minuten länger ausfällt. Die mittlere Dauer von Zu-Fuß-Wegen fällt rund fünf Minuten kürzer aus als im Jahr 2017. Bei Wegen, die mit den motorisierten Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, hat sich die durchschnittliche Unterwegszeit um etwa 20 % erhöht.

		Mittelwert (in Minuten)		Median (in Minuten)	
		2017	2022	2017	2022
Zu Fuß		<b>20</b>	<b>15</b>	<b>10</b>	<b>10</b>
Fahrrad		<b>20</b>	<b>19</b>	<b>15</b>	<b>15</b>
E-Bike <sup>*)</sup>		-	<b>24</b>	-	<b>18</b>
ÖPNV		<b>43</b>	<b>47</b>	<b>35</b>	<b>37</b>
MIV Fahrer*in		<b>25</b>	<b>30</b>	<b>17</b>	<b>25</b>
MIV Mitfahrer*in		<b>29</b>	<b>35</b>	<b>20</b>	<b>20</b>

\*) inkl. Pedelecs, E-Scooter

Abbildung 40: Wegedauer nach Hauptverkehrsmittel

### 3 Zentrale Mobilitätsergebnisse

Die eben beschriebenen Veränderungen der Wegedauer spiegeln sich größtenteils auch im Zeitvergleich der Wegeentfernung wider. Abbildung 41 verdeutlicht unter anderem, dass die durchschnittliche Entfernung von Freizeitwegen gegenüber 2017 um drei Kilometer gesunken ist.

		Mittelwert (in km)		Median (in km)	
		2017	2022	2017	2022
Arbeit/dienstlich		13,5	16,5	4,9	6,0
Ausbildung		5,9	6,1	2,7	3,5
Einkauf		3,4	2,8	1,4	1,2
Erledigungen		7,2	7,8	2,5	3,0
Bringen/Holen von Personen		4,4	6,6	1,9	2,5
Freizeit		10,0	6,8	2,9	2,4

Abbildung 41: Wegeentfernung nach Wegzweck

Bei (reinen) Zu-Fuß-Wegen sind die Kölner\*innen 2022 im Durchschnitt 1,0 Kilometer (2017: 1,3 Kilometer) unterwegs. Wege, die mit dem (normalen) Fahrrad zurückgelegt werden, haben eine mittlere Distanz von 3,9 Kilometern (2017: 3,3 Kilometer). Für E-Bike-Strecken wurde eine größere Entfernung (5,5 km) ermittelt. Die Entfernung pro Pkw-Fahrt ist von 13 Kilometer auf 17 Kilometer angestiegen, während sich die Entfernung der Pkw-Mitfahrten sogar fast verdoppelt hat. Die ÖV-Entfernung umfasst Stadtbahn, Bus, S-Bahn, Regionalbahn etc. und würde bei einer entsprechenden Differenzierung sehr unterschiedlich ausfallen.

Die ausgewiesenen Median-Werte fallen beim ÖV und MIV deutlich niedriger aus als die Durchschnittsangaben. Dabei muss berücksichtigt werden, dass alle Wege (inklusive Fernverkehr, längere Urlaubs- oder Geschäftsreisen etc.) in die Analysen einbezogen wurden.

Wegeentfernung			
	Mittelwert (in km)		Median (in km)
	2017	2022	
Zu Fuß	1,3	1,0	0,8
Fahrrad	3,3	3,9	2,0
E-Bike <sup>*)</sup>	-	5,5	-
ÖPNV	17,0	19,8	7,2
MIV Fahrer*in	13,4	17,4	4,8
MIV Mitfahrer*in	13,0	23,6	5,7

\*) inkl. Pedelecs, E-Scooter

Abbildung 42: Wegeentfernung nach Hauptverkehrsmittel

Abbildung 43 liefert eine Übersicht, wie sich die Kölner Wege pro Hauptverkehrsmittel auf feingliedrige Entfernungsklassen verteilen. Reine Zu-Fuß-Wege entfallen zu 72 % auf sehr kurze Entferungen bis zu einem Kilometer. Fahrradwege verteilen sich relativ gleichmäßig auf Entfernungsklassen bis zu fünf Kilometern. Ab einer Wegeentfernung von sechs Kilometern liegen die Anteile der E-Bike-Wege konstant über den „normalen“ Fahrrad-Anteilen.

### 3 Zentrale Mobilitätsergebnisse

43 % aller Wege, die mit dem Pkw als Fahrer\*in zurückgelegt werden, weisen eine Distanz von über zehn Kilometern auf. Bei den Pkw-Mitfahrer\*in-Wegen entfallen rund 36 % auf Strecken über zehn Kilometer. Knapp ein Drittel aller ÖPNV-Fahrten (32 %) entfällt auf Wegeentfernung über zehn Kilometer. Hierbei gilt es zu berücksichtigen, dass das Hauptverkehrsmittel ÖPNV neben den Kölner Bussen und Stadtbahnen auch die S-Bahn, Regionalbahn und Fernzüge umfasst.

Entfernungsklassen							
	Zu Fuß	Fahrrad (konv.)	E-Bike/ Pedelec	MIV Fahrer	MIV Mitfahrer	ÖPNV	Gesamt
bis einschl. 1 km	71,6 %	12,9 %	10,9 %	3,5 %	3,5 %	1,2 %	27,7 %
bis einschl. 2 km	21,4 %	17,4 %	12,5 %	7,8 %	9,1 %	6,0 %	14,2 %
bis einschl. 3 km	2,9 %	19,6 %	13,5 %	7,0 %	8,8 %	8,9 %	8,9 %
bis einschl. 4 km	1,6 %	16,0 %	10,6 %	7,1 %	8,9 %	8,4 %	7,6 %
bis einschl. 5 km	1,2 %	11,9 %	12,2 %	7,4 %	9,2 %	12,0 %	7,3 %
bis einschl. 6 km	0,5 %	8,8 %	10,5 %	5,5 %	6,6 %	7,8 %	5,2 %
bis einschl. 7 km	0,2 %	3,3 %	4,2 %	4,5 %	4,7 %	7,6 %	3,4 %
bis einschl. 8 km	0,4 %	3,0 %	4,0 %	5,2 %	5,6 %	6,3 %	3,3 %
bis einschl. 9 km	0,1 %	1,7 %	4,2 %	2,6 %	1,0 %	3,0 %	1,6 %
bis einschl. 10 km	0,2 %	2,1 %	6,0 %	6,5 %	7,0 %	6,3 %	3,5 %
über 10 km	0,0 %	3,5 %	11,6 %	43,0 %	35,6 %	32,4 %	17,3 %
<b>Gesamt</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>

Abbildung 43: Entfernungsklassen nach Hauptverkehrsmittel

### 3.5 Räumliche Bezüge

In diesem Kapitel soll aufgezeigt werden, wie sich die Mobilität der Kölner\*innen in räumlicher Hinsicht gestaltet. Für die nachfolgenden Darstellungen der „räumlichen Mobilität“ werden alle erfassten Wege der Kölner \*innen zu bestimmten Verkehrsarten zusammengefasst, die in Abbildung 44 erläutert werden.

## Verkehrsarten

- 1 Binnenverkehr innerhalb des eigenen Stadtbezirks:**  
umfasst Wege, die innerhalb des bewohnten Stadtbezirks beginnen und enden
- 2 Binnenverkehr Stadtbezirk Innenstadt:**  
umfasst Wege, die innerhalb des Stadtbezirks Innenstadt beginnen und enden
- 3 Quell-Zielverkehr Stadtbezirk Innenstadt:**  
umfasst Wege, die innerhalb Köln (aber nicht Innenstadt) beginnen und im Stadtbezirk Innenstadt enden – und umgekehrt
- 4 Sonstiger Binnenverkehr Stadt Köln:**  
umfasst Wege, die innerhalb Köln beginnen und enden und nicht unter Kategorie 1–3 fallen
- 5 Quell-Zielverkehr Umland:**  
umfasst Wege, die innerhalb Köln beginnen und im näheren Umland enden – und umgekehrt
- 6 Quell-Zielverkehr erweitertes Umland:**  
umfasst Wege, die innerhalb Köln beginnen und im erweiterten Umland enden – und umgekehrt
- 7 Außenverkehr:**  
umfasst Wege, die außerhalb Köln beginnen und außerhalb Köln enden

Abbildung 44: Definition räumlicher Verkehrsbeziehungen

Abbildung 45 ist zu entnehmen, dass 86 % aller Wege der Befragungsteilnehmer\*innen innerhalb des Kölner Stadtgebiets zurückgelegt werden. Dieser sogenannte Binnenverkehrsanteil setzt sich aus den folgenden Verkehrsverflechtungen zusammen: 40 % aller Kölner Wege werden ausschließlich im bewohnten Stadtbezirk der jeweiligen Befragungspersonen zurückgelegt. 9 % aller Wege werden innerhalb des Stadtbezirks „Innenstadt“ getätigt. 14 % der berichteten Wege starten im Stadtbezirk Innenstadt und enden in einem der acht weiteren Kölner Stadtbezirke (und umgekehrt). 23 % der Kölner Wege finden innerhalb von Köln statt, haben aber keinen Innenstadtbezug und übersteigen die Grenze des eigenen Stadtbezirks (=sonstiger Binnenverkehr Stadt Köln).

Bei jedem zehnten Weg der Kölner\*innen (10 %) wird die Grenze des Kölner Stadtgebiets überschritten. Dieser Quell-Ziel-Verkehr betrifft zu 6 % das (nähere) Kölner Umland und zu 4 % das erweiterte Kölner Umland<sup>4</sup>.

4 Zum „näheren“ Kölner Umland zählen neben der Stadt Leverkusen alle Orte, die den folgenden Kreisen zugeordnet werden konnten: Rhein-Erft-Kreis, Rheinisch-Bergisch-Kreis, Rhein-Kreis Neuss, Kreis Mettmann und Rhein-Sieg- Kreis

### 3 Zentrale Mobilitätsergebnisse

Lediglich 4 % aller Wege der Kölner Wohnbevölkerung entfallen auf den Außenverkehr, das heißt auf Wege, die außerhalb des Kölner Stadtgebiets zurückgelegt werden.

#### Verkehrsbeziehungen

Köln 2022

Verkehrsarten	
Binnenverkehr innerhalb des eigenen Stadtbezirks	40 %
Binnenverkehr Stadtbezirk Innenstadt	9 %
Quell-Zielverkehr Stadtbezirk Innenstadt	14 %
sonstiger Binnenverkehr Stadt Köln	23 %
Quell-Ziel-Verkehr Umland	6 %
Quell-Ziel-Verkehr erweitertes Umland	4 %
Außenverkehr	4 %
<b>Gesamt</b>	<b>100 %</b>

Abbildung 45: Verkehrsarten

Zur besseren Visualisierung der eben beschriebenen Verkehrsbeziehungen erfolgte eine Hochrechnung aller berichteten Wege auf die Kölner Gesamtbevölkerung pro Jahr (siehe Abbildung 46). Demnach entfallen jährlich 107 Mio. Wege der Kölner Bevölkerung auf den „Binnenverkehr Innenstadt“ und 169 Mio. Wege auf den „Quell-Zielverkehr Innenstadt“. Der Großteil der Kölner Wege (471 Mio.) entfällt jährlich auf den „Binnenverkehr innerhalb des eigenen Stadtbezirks“. 253 Mio. Wege im Jahr können dem „sonstigen Binnenverkehr“ zugeordnet werden. Rund 121 Mio. Wege überschreiten jährlich die Kölner Stadtgrenze („Quell-Ziel-Verkehr“), während 40 Mio. Wege der Kölner\*innen außerhalb des Kölner Stadtgebiets anfallen („Außenverkehr“).

## Räumliche Struktur der Verkehrswege

Köln 2022 / in Mio. Wege im Jahr

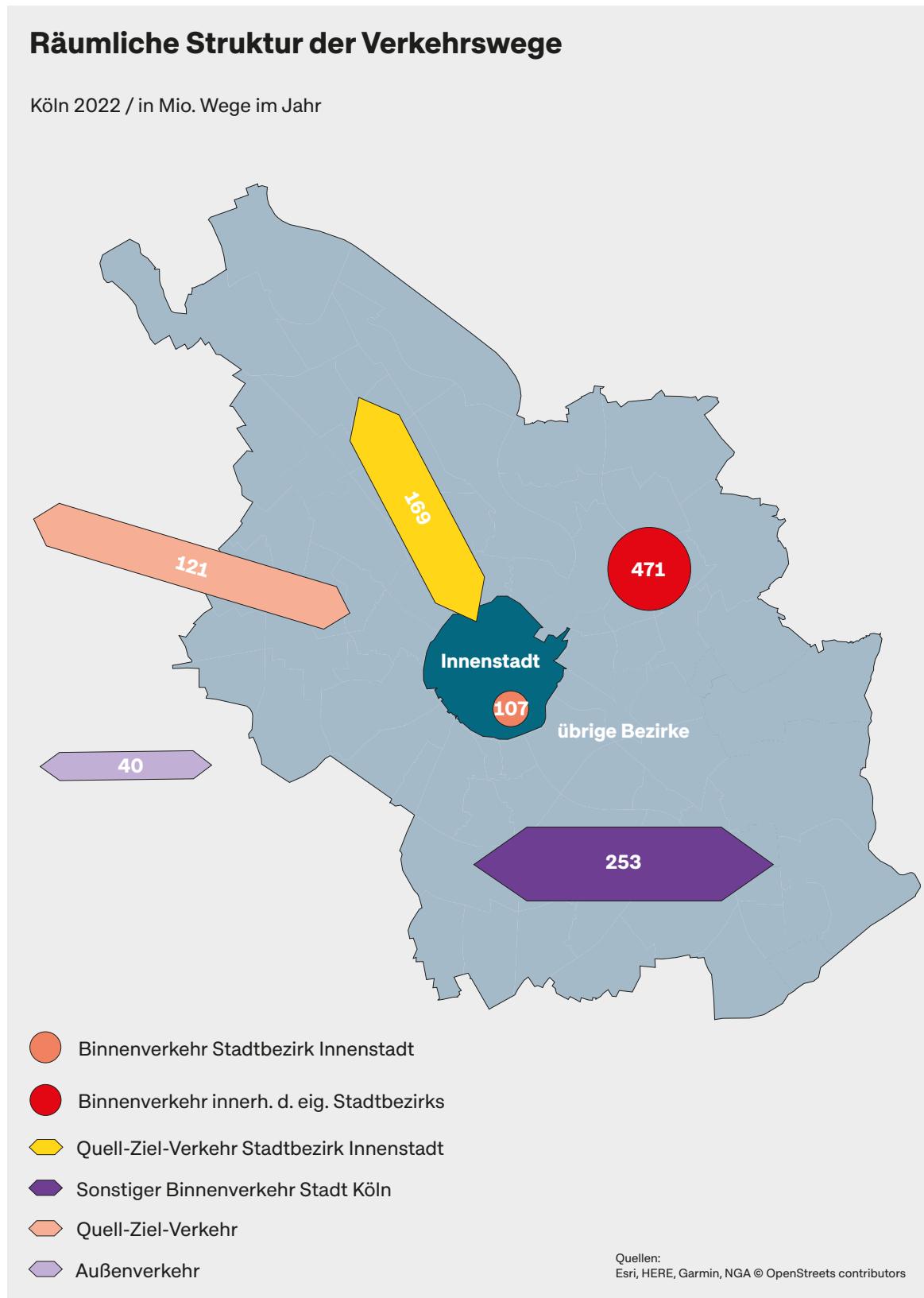


Abbildung 46: Räumliche Struktur der jährlichen Verkehrswege der Kölner Bevölkerung

### 3 Zentrale Mobilitätsergebnisse

Im Binnenverkehr des eigenen Stadtbezirks legen die Bewohner\*innen fast jeden zweiten Weg (46 %) ausschließlich zu Fuß zurück. Für die Fortbewegung im eigenen Stadtbezirk spielen sowohl der ÖV als auch der MIV eine eher untergeordnete Rolle.

Im Binnenverkehr Innenstadt werden 59 % der Wege zu Fuß zurückgelegt. Lediglich 4 % aller Wege entfallen hier auf den Pkw als Fahrer\*in. Im Quell-Ziel-Verkehr Innenstadt fällt der ÖV-Anteil mit 38 % am höchsten aus. Auch das Fahrrad spielt bei Wegen mit Innenstadtbezug eine wichtige Rolle (29 % und 3 % E-Bike).

Im sonstigen Binnenverkehr der Stadt Köln sind prinzipiell alle Verkehrsmittel relevant. Zu-Fuß-Wege werden in dieser Verkehrskategorie unterdurchschnittlich (23 %) und Pkw-Fahrer\*in-Wege überdurchschnittlich (29 %) häufig durchgeführt.

Im Quell-Ziel-Verkehr (näheres) Umland legen die Kölner\*innen fast jeden fünften Weg (19 %) mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und 68 % aller Wege mit dem Pkw zurück. Orte im Rhein-Erft-Kreis und im Rheinisch-Bergischen Kreis werden dabei am häufigsten angesteuert. Im Quell-Ziel-Verkehr (erweitertes) Umland sind die beiden Städte Bonn und Düsseldorf die häufigsten Reiseziele der Kölner\*innen. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden im (erweiterten) Quell-Ziel-Verkehr für 38 % aller Wege genutzt. Im Außenverkehr dominiert der Anteil an Zu-Fuß-Wegen mit 77 %. Dabei handelt es sich fast ausschließlich um Zu-Fuß-Wege in der Mittagspause (Einkauf, Gastronomie, Erledigungen, Rückwege zum Arbeitsplatz) von Arbeitnehmer\*innen, die außerhalb der Stadt Köln arbeiten.

## Verkehrsmittelwahl

Köln 2022 / Nach Verkehrsbeziehungen, in %

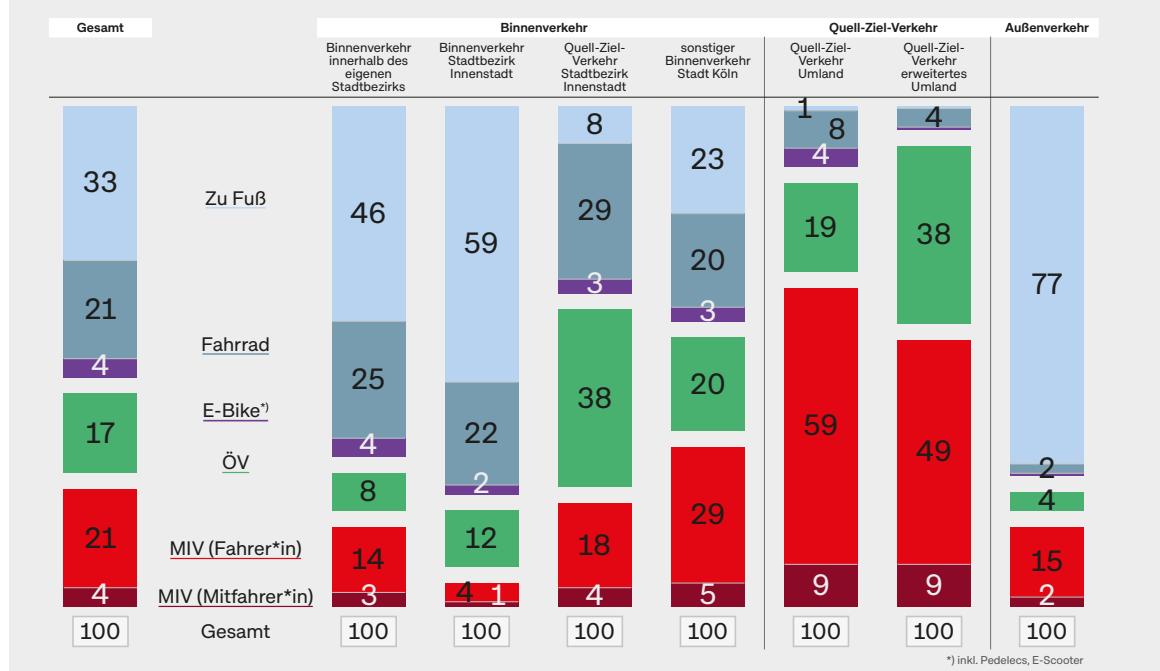


Abbildung 47: Verkehrsmittelwahl nach räumlichen Verkehrsbeziehungen

Die Differenzierung der Kölner Wegezwecke nach räumlichen Verkehrsbeziehungen (siehe Abbildung 48) zeigt zunächst überdurchschnittliche Anteile an Arbeitswegen (inklusive dienstliche/geschäftliche Wege) im Quell-Ziel-Verkehr Innenstadt (45 %) und im sonstigen Binnenverkehr der Stadt Köln (44 %). Im Quell-Ziel-Verkehr fällt der Anteil an Kölner Berufswegen besonders hoch aus (56 % näheres Umland, 71 % erweitertes Umland).

Der Anteil an Ausbildungswegen fällt im Binnenverkehr des eigenen Wohnbezirks mit 11 % erwartungsgemäß hoch aus. Da der Wegezweck „Ausbildung“ neben der allgemeinen Schulausbildung auch berufliche Ausbildung, Hochschulausbildung und allgemeine Fortbildung umfasst, entfallen auch im Quell-Ziel-Verkehr 6 % aller Wege auf „Ausbildungswege“.

Im Binnenverkehr der Kölner Innenstadt legen die Kölner\*innen 34 % ihrer Wege zu Einkaufszwecken/für private Erledigungen zurück. Auch im Binnenverkehr des eigenen Stadtbezirks entfällt jeder dritte Weg auf diese Versorgungszwecke. Im Quell-Ziel-Verkehr spielen Einkaufswege eine eher untergeordnete Rolle – ebenso wie Begleitwege der Kölner\*innen.

### 3 Zentrale Mobilitätsergebnisse

Eine klare Tendenz ist bei den Kölner Freizeitwegen zu erkennen. Innerhalb des eigenen Wohnumfelds fällt der Anteil an Freizeitaktivitäten mit 36 % besonders hoch aus, sinkt jedoch mit zunehmender Distanz zu den Wegzielen.

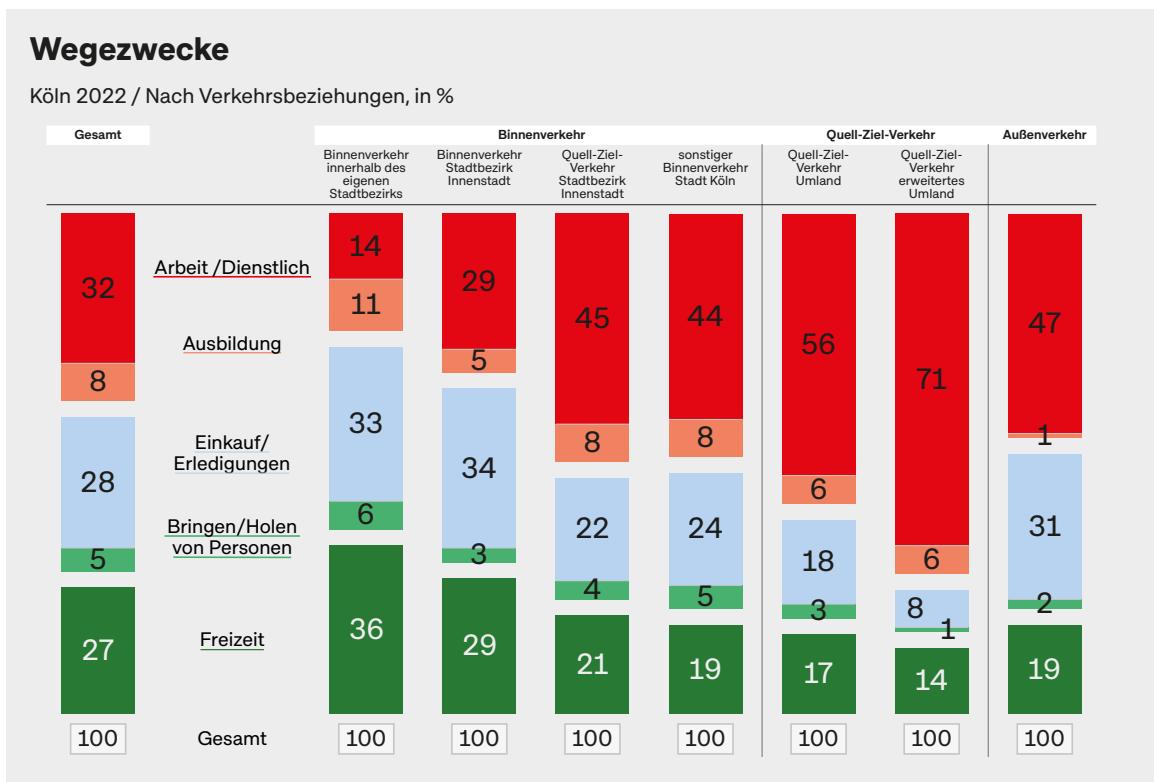


Abbildung 48: Wegezweck nach räumlichen Verkehrsbeziehungen

Verkehrsbeziehungen mit einem Innenstadtbezug sind in Köln stark ausgeprägt. In Abbildung 49 werden alle erfassten Innenstadt-Wege der Befragungsteilnehmer\*innen auf jährliche Wege der Kölner Gesamtbevölkerung hochgerechnet und visualisiert.

Im Binnenverkehr des Stadtbezirks Innenstadt legen die Kölner\*innen 107 Mio. Wege pro Jahr zurück. 18 Mio. der jährlichen Kölner Innenstadt-Wege beginnen oder enden außerhalb der Kölner Stadtgrenze. Innerhalb des Kölner Stadtgebiets hat der Stadtbezirk Lindenthal die stärkste Innenstadtverflechtung (36 Mio. Wege), gefolgt von Ehrenfeld (24 Mio.), Nippes und Rodenkirchen (jeweils 23 Mio. Wege).

## Verkehrswege mit Innenstadtbezug

Köln 2022 / in Mio. Wege im Jahr

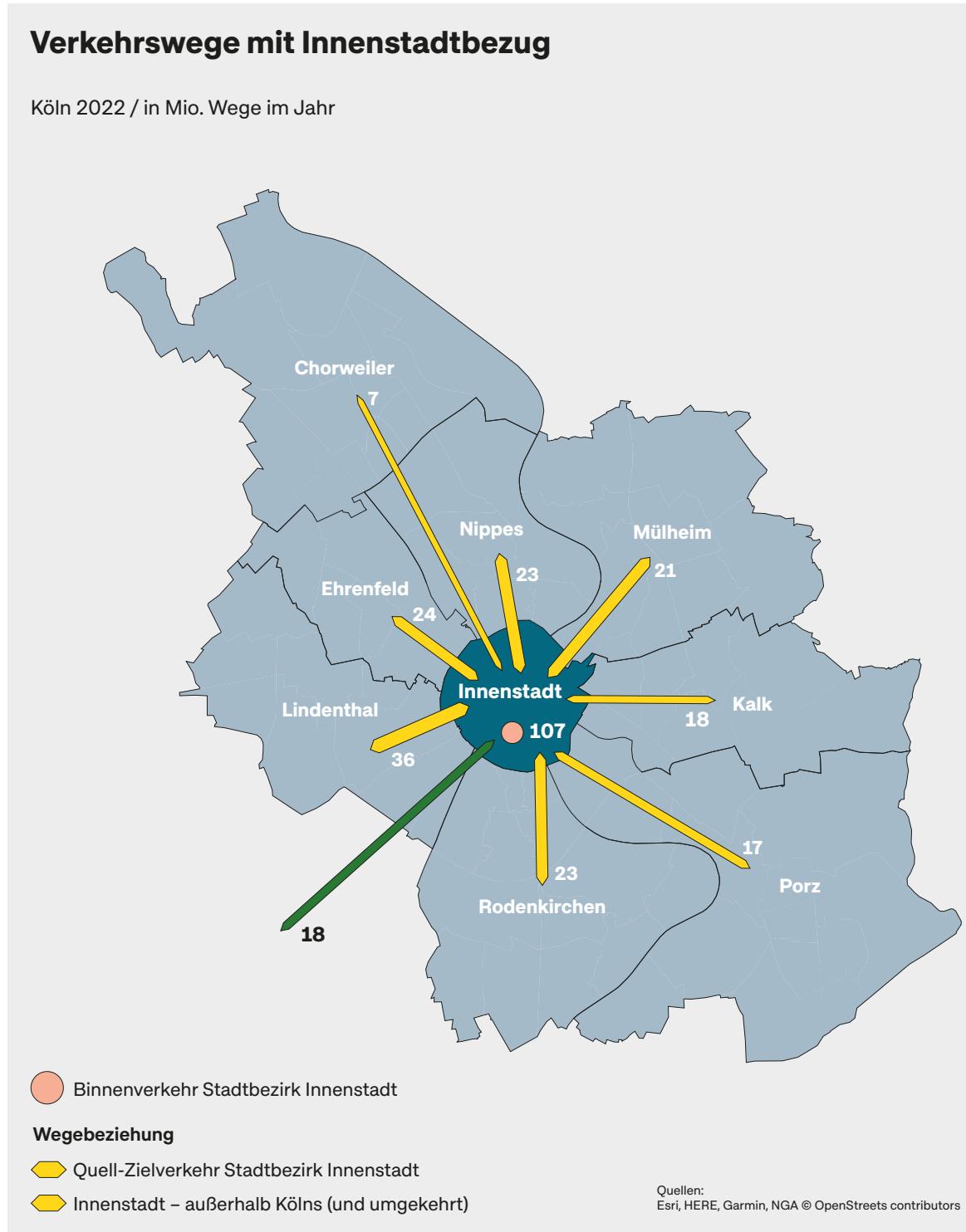


Abbildung 49: Jährliche Verkehrswege mit Innenstadtbezug der Kölner Bevölkerung

# **4**

## **Allgemeine Nutzungs-kennziffern**

Während bei den bisherigen Darstellungen das Mobilitätsverhalten vorrangig auf Wegebasis analysiert wurde, sollen in diesem und in den nachfolgenden Kapiteln zentrale Nutzungskennziffern (Zu-Fuß-, Fahrrad-, Pkw-Fahrer\*in- und ÖV-Nutzung) auf Personenebene dargestellt und nach Altersklassen differenziert werden.

45 % aller befragten Kölner\*innen haben am Stichtag mindestens einen Weg (ausschließlich) zu Fuß zurückgelegt (siehe Abbildung 50). Bei Befragungspersonen unter 25 Jahren fällt der entsprechende Nutzer\*innen-Anteil mit 36 % deutlich geringer aus. Im Durchschnitt entfallen 2,3 Zu-Fuß-Wege auf eine\*n „Zu Fuß-Gehende\*n“.

Gesamt		7–17 Jahre	18–24 Jahre	25–44 Jahre	45–64 Jahre	65–74 Jahre	75 Jahre und älter
<b>45 %</b>	Anteil Nutzer*innen	36 %	36 %	48 %	47 %	45 %	45 %
<b>2,3</b>	Wege pro Nutzer*in	2,3	2,2	2,3	2,3	2,4	2,3

Abbildung 50: Zu Fuß-Nutzung nach Altersklassen

Der Anteil an Fahrrad-Nutzer\*innen (inklusive E-Bike) liegt bei 31 % und variiert deutlich zwischen den einzelnen Altersklassen (siehe Abbildung 51). Die jüngeren Kölner\*innen weisen zwar mit 40 % den höchsten Nutzer\*innen-Anteil auf, legen jedoch pro Nutzer\*in verhältnismäßig wenige Wege mit dem Fahrrad (inklusive E-Bike) am Stichtag zurück (2,3 Radwege). Der Nutzer\*innen-Anteil steigt bei Erwachsenen mit zunehmendem Alter an und nimmt erst in den beiden Altersklassen der Senior\*innen deutlich ab.

## 4 Allgemeine Nutzungskennziffern

Fahrrad-Nutzung		Köln 2022 / Nutzungskennziffern nach Altersklassen						
Gesamt		7–17 Jahre	18–24 Jahre	25–44 Jahre	45–64 Jahre	65–74 Jahre	75 Jahre und älter	
31 %	Anteil Nutzer*innen	40 %	28 %	32 %	34 %	27 %	19 %	
2,5	Wege pro Nutzer*in	2,3	2,3	2,6	2,5	2,5	2,6	

Abbildung 51: Fahrrad-Nutzung nach Altersklassen

In Abbildung 52 wird neben dem Anteil der Nutzer\*innen des Pkw als Fahrer\*in (27 %) und der Pkw-Wege pro Nutzer\*in (2,5 Fahrten) auch der Pkw-Besetzungsgrad ausgewiesen. Der Pkw-Besetzungsgrad beschreibt die durchschnittliche Auslastung der Autos im Verkehr. Bei einer Pkw-Fahrt der Kölner\*innen ist das Auto im Durchschnitt mit 1,2 Personen besetzt.

Kölner\*innen im Alter zwischen 18 und 24 Jahren nutzen den Pkw als Fahrer\*in relativ selten (Anteil Nutzer\*innen: 14 %). Hauptsächlich bedingt durch beruflich veranlasste Wege fällt der Pkw-Nutzer\*innen-Anteil bei den 45 bis 64-jährigen Kölner\*innen mit 37 % am höchsten aus.

Der Pkw-Besetzungsgrad ist abhängig vom Anteil der Pkw-Mitfahrten und fällt demzufolge in der jüngsten und ältesten Altersgruppe besonders hoch (1,4 Personen) und in den Altersklassen, in denen Arbeitswege von großer Bedeutung sind, besonders gering (1,1 Personen) aus.

26 % aller Kölner\*innen haben am Stichtag mindestens einen Weg mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt (siehe Abbildung 53). Dieser Anteil fällt bei Schüler\*innen und jungen Erwachsenen bis 24 Jahren erwartungsgemäß hoch aus (38 % bzw. 47 %). Der hohe Anteil der ÖPNV-Nutzung bei den 18 bis 24-Jährigen ist auf das verfügbare Semesterticket für Student\*innen zurückzuführen

und erklärt auch den verhältnismäßig niedrigen Anteil an Fahrrad-Nutzer\*innen in dieser Altersgruppe (vergleiche Abbildung 50).

<b>Pkw-Nutzung</b>		Köln 2022 / Nutzungskennziffern nach Altersklassen					
<b>Gesamt</b>		7 – 17 Jahre	18 – 24 Jahre	25 – 44 Jahre	45 – 64 Jahre	65 – 74 Jahre	75 Jahre und älter
<b>27 %</b>	Anteil Nutzer*innen	0 %	14 %	29 %	37 %	34 %	28 %
<b>2,5</b>	Wege pro Nutzer*in	-	2,3	2,4	2,5	2,6	2,4
<b>1,2</b>	Pkw-Besetzungsgrad	-	1,4	1,1	1,1	1,3	1,4

Abbildung 52: Pkw-Nutzung nach Altersklassen

Kölner\*innen ab 45 Jahren nutzen den ÖV vergleichsweise selten. Dies korrespondiert mit der höheren Pkw-Nutzung der über 45-jährigen Berufstätigen, sodass der Schluss naheliegt, dass der ÖPNV die Personen mit zunehmendem Alter teilweise verliert. Insgesamt legen die ÖV-Nutzer\*innen 2,1 Fahrten pro Tag mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurück.

<b>ÖPNV-Nutzung</b>		Köln 2022 / Nutzungskennziffern nach Altersklassen					
<b>Gesamt</b>		7 – 17 Jahre	18 – 24 Jahre	25 – 44 Jahre	45 – 64 Jahre	65 – 74 Jahre	75 Jahre und älter
<b>26 %</b>	Anteil Nutzer*innen	38 %	47 %	28 %	19 %	19 %	16 %
<b>2,1</b>	Wege pro Nutzer*in	2,0	2,1	2,1	2,1	2,2	2,3

Abbildung 53: ÖPNV-Nutzung nach Altersklassen

# **5**

## **Persönlicher Verkehrsmittelbesitz und Abstellplätze**

Der persönliche Verkehrsmittelbesitz und die Verfügbarkeit von Abstellplätzen sind zentrale Einflussgrößen der Verkehrsmittelwahl und werden im nachfolgenden Kapitel differenziert dargestellt.

## 5.1 Fahrrad

Zu Beginn des Berichts wurde bereits erwähnt, dass die Kölner Haushalte „gut mit Fahrrädern ausgestattet sind“: 88 % der Kölner Haushalte verfügen über mindestens ein Fahrrad. In Abbildung 54 wird nun der persönliche Besitz nach verschiedenen Fahrrad-Typen unterschieden und zwischen den einzelnen Kölner Stadtteilen verglichen.

Gesamt		Innenstadt	Rodenkirchen	Lindenthal	Ehrenfeld	Nippes	Chorweiler	Porz	Kalk	Mülheim
<b>79 %</b>	(konv.) Fahrrad	81 %	80 %	84 %	85 %	82 %	75 %	75 %	72 %	79 %
<b>12 %</b>	E-Bike / Pedelec	8 %	13 %	11 %	10 %	9 %	16 %	15 %	10 %	15 %
<b>1 %</b>	E-Scooter	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	3 %	2 %	2 %	1 %
<b>83 %</b>	Mind. eines der oben genannten	83 %	84 %	87 %	88 %	84 %	81 %	81 %	75 %	83 %

Abbildung 54: Persönlicher Fahrrad-Besitz nach Stadtbezirken

## 5 Persönlicher Verkehrsmittelbesitz und Abstellplätze

79 % der Kölner\*innen sind im Besitz eines „normalen“, konventionellen Fahrrads, während 12 % ein E-Bike oder Pedelec besitzen. Nur die wenigsten Kölner\*innen (1 %) verfügen persönlich über einen E-Scooter. 83 % aller Kölner\*innen besitzen mindestens eine der erwähnten „Fahrrad-Varianten“. Im Stadtbezirk Ehrenfeld fällt diese Besitzquote mit 88 % am höchsten aus. Im Stadtbezirk Kalk wiederum ist die Besitzquote mit 75 % besonders gering.

In den Stadtbezirken Chorweiler und Porz fällt auf, dass drei Viertel der Bewohner\*innen (75 %) ein konventionelles Fahrrad besitzen und verhältnismäßig viele Personen über ein privates E- Bike/Pedelec verfügen (16 % bzw. 15 %). Angesichts der Lage der beiden Bezirke liegt die Vermutung nahe, dass hier auch häufiger längere (Fahrrad-) Wege zurückzulegen sind, was den Erwerb von E-Bikes/Pedelecs begünstigt.

Abbildung 55 verdeutlicht, dass die Anschaffung eines E-Bikes/Pedelecs erst im Erwachsenenalter in Frage kommt. Kinder und Jugendliche besitzen zu 88 % ein konventionelles Fahrrad. Unter den 18 bis 29-Jährigen verfügen nur wenige Kölner\*innen (2 %) über ein E-Bike/Pedelec. Bei älteren Personen zwischen 50 und 74 Jahren fällt der E-Bike-/Pedelec-Besitz am höchsten aus. Dies lässt sich mit einer Kombination aus (abnehmender) konditioneller Konstitution und (zunehmenden) finanziellen Möglichkeiten erklären.

Persönlicher Fahrrad-Besitz							
Gesamt		7–17 Jahre	18–29 Jahre	30–49 Jahre	50–64 Jahre	65–74 Jahre	75 Jahre und älter
79 %	(konv.) Fahrrad	88 %	79 %	84 %	82 %	71 %	58 %
12 %	E-Bike / Pedelec	0 %	2 %	11 %	19 %	22 %	17 %
1 %	E-Scooter	1 %	1 %	2 %	1 %	1 %	2 %
83 %	Mind. eines der oben genannten	88 %	80 %	86 %	87 %	79 %	65 %

Abbildung 55: Persönlicher Fahrrad-Besitz nach Altersklassen

Der Besitz und die Verfügbarkeit eines E-Bikes haben einen starken Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl, wie Abbildung 56 zu entnehmen ist. Kölner\*innen, die ein E-Bike besitzen, legen auch 24 % ihrer Wege mit E-Bikes zurück. Bei jedem zehnten Weg (10 %) wählen diese Personen noch ein konventionelles Fahrrad. Interessanterweise nutzen E-Bike-Besitzer\*innen relativ selten die öffentlichen Verkehrsmittel (7 % aller Wege), legen aber überdurchschnittlich viele Wege mit dem Pkw als Fahrer\*in (26 %) zurück.

Bei Kölner\*innen, die kein E-Bike besitzen, unterscheidet sich die Verkehrsmittelwahl nur geringfügig vom Gesamtdurchschnitt der Kölner Bevölkerung.

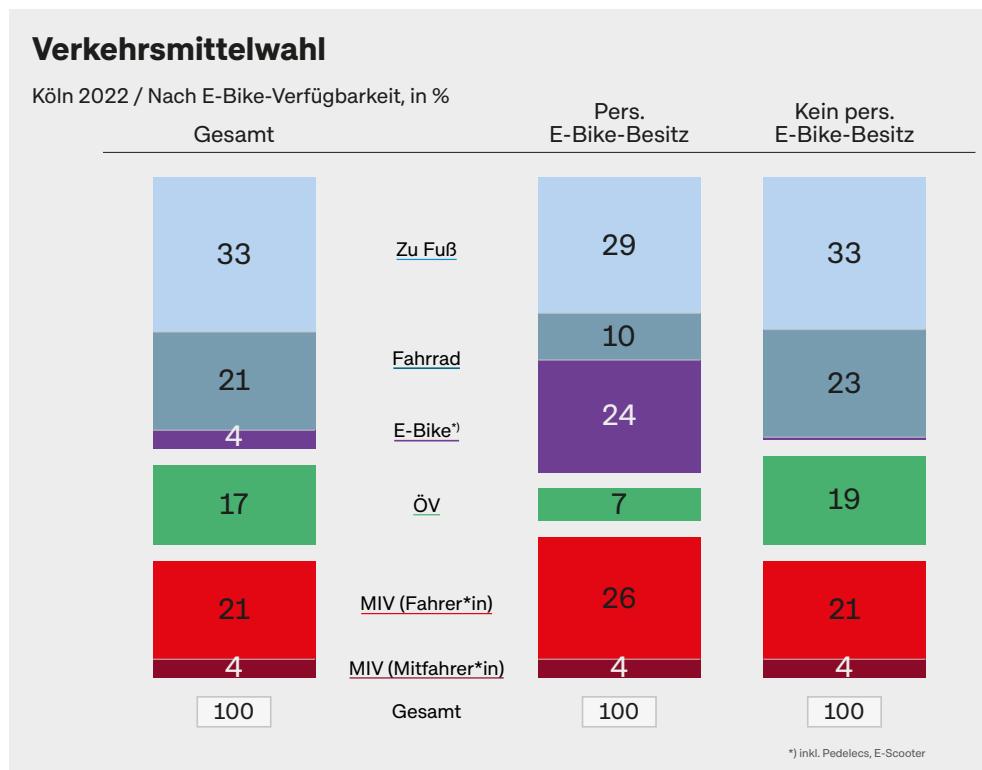


Abbildung 56: Verkehrsmittelwahl nach E-Bike-Verfügbarkeit

Im Rahmen der Erhebung wurden die Kölner\*innen auch danach gefragt, welche Art von Fahrradparkplatz sie zu Hause nutzten (Mehrfachnennungen möglich). Abbildung 57 zeigt die Verteilung der genannten Stellplatzarten unter allen Fahrrad-Besitzer\*innen.

Die Mehrheit der Fahrrad-Besitzer\*innen (73 %) nutzt einen privaten Stellplatz, der gesichert und überdacht ist (beispielsweise Keller, Schuppen). Bewohner\*innen der Kölner Innenstadt können deutlich seltener auf einen geschützten Privatstellplatz zurückgreifen (55 %) als beispielsweise Bewohner\*innen der Stadtteile Chorweiler (85 %), Porz (84 %) oder Mülheim (83 %).

## 5 Persönlicher Verkehrsmittelbesitz und Abstellplätze

17 % der Fahrradbesitzer\*innen in Köln geben an, ihr Fahrrad zu Hause im Innenhof oder Garten abzustellen. Diese gesicherten, aber unüberdachten Privatstellplätze werden wiederum in der Innenstadt am häufigsten in Anspruch genommen (28 %).

11 % der Kölner Radbesitzer\*innen nutzen in ihrer häuslichen Umgebung Fahrradständer oder Laternen als Abstellplatzmöglichkeiten. Diese ungesicherten, unüberdachten „Parkplätze“ im Öffentlichen Raum werden verstärkt in der Innenstadt (22 %), aber auch in den Bezirken Ehrenfeld (18 %), Lindenthal (17 %) und Nippes (16 %) genutzt.

Fahrradparkplatz*) zu Hause										
		Köln 2022 / Nach Stadtbezirken, Basis: Fahrrad-Besitzer								
Gesamt		Innenstadt	Rodenkirchen	Lindenthal	Ehrenfeld	Nippes	Chorweiler	Porz	Kalk	Mülheim
73 %	Privater Stellplatz gesichert & überdacht (z. B. Keller, Schuppen)	55 %	79 %	67 %	61 %	69 %	85 %	84 %	78 %	83 %
17 %	Privater Stellplatz gesichert & unüberdacht (z. B. Innenhof, Garten)	28 %	13 %	18 %	24 %	20 %	9 %	10 %	14 %	11 %
1 %	Im Öffentlichen Raum gesichert & überdacht (z. B. Fahrradparkhaus etc.)	3 %	1 %	1 %	1 %	1 %	0 %	1 %	1 %	1 %
11 %	Im Öffentlichen Raum ungesichert & unüberdacht (z. B. Fahrradständer, Laternen etc.)	22 %	8 %	17 %	18 %	16 %	3 %	3 %	6 %	5 %
1 %	Keinen (bestimmten/regelmäßigen)	1 %	1 %	2 %	1 %	1 %	0 %	1 %	2 %	1 %
4 %	weiß nicht/k.A.	2 %	3 %	4 %	4 %	2 %	4 %	4 %	5 %	4 %
107 %	Gesamt	111 %	105 %	109 %	109 %	109 %	101 %	103 %	106 %	105 %

\*) Mehrfachnennungen möglich

Abbildung 57: Fahrradparkplatz zu Hause

## 5.2 Pkw

Analog zum Fahrrad sollen auch für den Pkw die persönlichen Besitzverhältnisse und die genutzten Abstellmöglichkeiten dargestellt werden. Die Motorenart der Kölner Autos (Benzin, Diesel, Elektro, Hybrid) wird ebenfalls kurz skizziert.

Der Besitz eines Pkw-Führerscheins ist eine zentrale Mobilitätsvoraussetzung und wird in Abbildung 58 nach Altersklassen und Geschlecht dargestellt. Insgesamt besitzen im Erhebungsjahr 2022 89 % der Kölner\*innen (ab 18 Jahren) einen Pkw-Führerschein. Ein Blick auf die Altersklassen zeigt zunächst, dass jüngere Kölner\*innen unter 25 Jahren mit 71 % deutlich seltener über einen Pkw-Führerschein verfügen als „ältere“ Kölner\*innen. Männer besitzen mit 91 % generell häufiger einen Pkw-Führerschein als Frauen (88 %). Ab einem Alter von 45 Jahren fällt dieser Unterschied noch deutlicher aus. Lediglich in der jüngsten Altersgruppe „18–24 Jahre“ verfügen im Verhältnis mehr Frauen (73 %) über einen Pkw-Führerschein als Männer (69 %).

PKW-Führerschein-Besitz			
Köln 2022 / Personen ab 18 Jahren, nach Altersklassen und Geschlecht			
	Gesamt	männlich	weiblich
18–24 Jahre	71 %	69 %	73 %
25–44 Jahre	91 %	91 %	91 %
45–64 Jahre	93 %	96 %	91 %
65–74 Jahre	93 %	96 %	90 %
75 Jahre und älter	87 %	91 %	81 %
Gesamt	89 %	91 %	88 %

Abbildung 58: Pkw-Führerschein-Besitz nach Altersklassen und Geschlecht

## 5 Persönlicher Verkehrsmittelbesitz und Abstellplätze

45 % der Kölner\*innen verfügen über einen privaten Pkw, 6 % können auf einen Dienstwagen zurückgreifen (siehe Abbildung 59). Fast jede zweite Befragungsperson (48 %) ist im Besitz einer der beiden Pkw-Varianten.

Der persönliche Pkw-Besitz unterscheidet sich stark nach Altersklassen. Unter den 18 bis 29-Jährigen verfügt nur jede\*r vierte Kölner\*in über einen privaten Pkw (25 %). In den höheren Altersklassen liegt der Anteil an Pkw-Besitzer\*innen über 50 %, vor allem bei den 50 bis 74-jährigen Kölner\*innen.

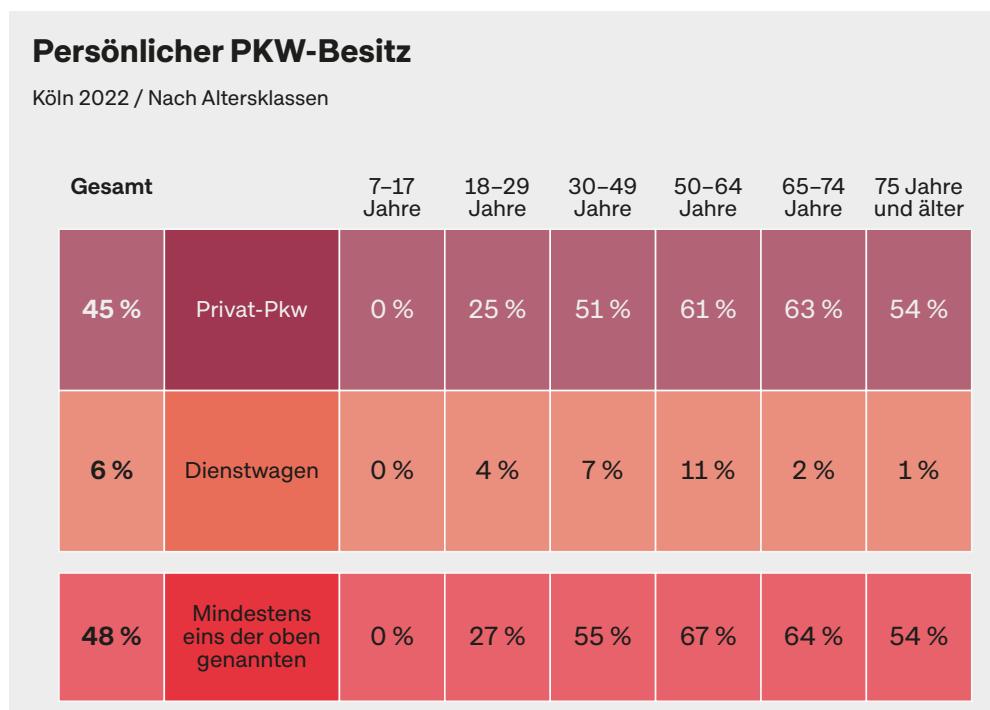


Abbildung 59: Persönlicher Pkw-Besitz nach Altersklassen

Der Führerscheinbesitz und die Pkw-Verfügbarkeit haben einen erwartungsgemäß hohen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl (siehe Abbildung 60). Kölner\*innen, die persönlich einen Pkw besitzen, legen auch den Großteil ihrer Wege (36 %) mit dem Pkw als Fahrer\*in zurück und nutzen für lediglich 9 % ihrer Wege die öffentlichen Verkehrsmittel.

Führerscheinbesitzer\*innen, denen zumindest im Haushalt ein Pkw zur Verfügung steht, legen 15 % ihrer Wege als Fahrer\*in und 6 % ihrer Wege als Mitfahrer\*in zurück. Bei Führerscheinbesitzer\*innen, die weder persönlich noch im Haushalt über einen Pkw verfügen, liegt der Anteil an Wegen mit dem Pkw als Fahrer\*in dennoch bei 2 % (durch Nutzung von Carsharing oder eines Pkw einer haushaltsfremden Person).

Bei Personen ohne Führerscheinbesitz handelt es sich überwiegend um Kinder und Jugendliche. Wenn im Haushalt ein Pkw vorhanden ist, fällt bei dieser Gruppe der Anteil an Mitfahrer\*innen-Wegen (10 %) besonders hoch aus.

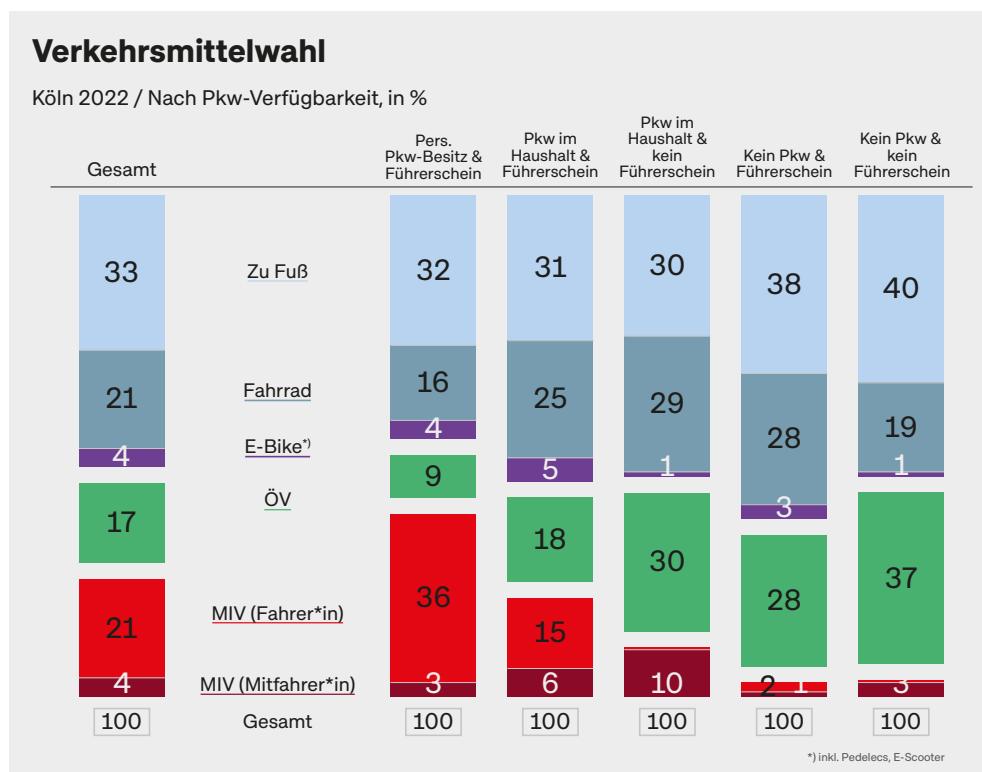


Abbildung 60: Verkehrsmittelwahl nach Pkw-Verfügbarkeit

## 5 Persönlicher Verkehrsmittelbesitz und Abstellplätze

Im Zuge der Erhebung wurde Pkw-Besitzer\*innen die Frage gestellt, wo der Pkw zu Hause üblicherweise abgestellt wird. Die Verteilung der vorgegebenen Antwortkategorien nach Kölner Stadtbezirken wird in Abbildung 61 dargestellt.

Abstellplatz PKW zu Hause										
Gesamt		Innenstadt	Rodenkirchen	Linden-thal	Ehren-feld	Nippes	Chor-weiler	Porz	Kalk	Mülheim
60 %	Garage/ Privater Stellplatz	38 %	67 %	60 %	53 %	49 %	73 %	75 %	63 %	60 %
31 %	Straßenrand	46 %	26 %	35 %	37 %	43 %	16 %	18 %	26 %	31 %
7 %	öffentlicher Parkplatz	14 %	5 %	4 %	8 %	6 %	10 %	5 %	9 %	7 %
1 %	Sonstiges	1 %	1 %	0 %	1 %	1 %	0 %	1 %	0 %	1 %
1 %	weiß nicht/ k.A.	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	2 %	1 %
100 %	Gesamt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Abbildung 61: Pkw-Abstellplatz zu Hause

60 % aller Kölner Pkw-Besitzer\*innen parken zu Hause ihren Pkw in der Garage oder auf einem privaten Stellplatz, 31 % am Straßenrand und 7 % auf einem öffentlichen Parkplatz.

Innenstadtbewohner\*innen verfügen deutlich seltener über eine eigene Garage bzw. einen privaten Stellplatz (38 %) und nutzen zu 46 % den Straßenrand als Pkw-Abstellplatz. Die Stadtbezirke Chorweiler und Porz unterscheiden sich deutlich vom restlichen Kölner Stadtgebiet. In den beiden Stadtbezirken können rund drei Viertel der Pkw-Besitzer\*innen auf eine Garage bzw. einen privaten Stellplatz zurückgreifen.

Bei der Mobilitätserhebung 2022 wurde für jeden erfassten Pkw-Weg (Fahrer\*in und Mitfahrer\*in) die Antriebsart des genutzten Pkw-Motors erfragt. Im Befragungszeitraum wurden zwei Drittel aller erfassten Pkw-Wege (66 %) in Köln mit einem Benzin-Motor zurückgelegt und jeder vierte Pkw-Weg (25 %) mit einem Diesel-Motor. Auf die Antriebsarten „Hybrid/Plug-in-Hybrid, Elektro oder LPG (Liquidified Petroleum Gas)“ entfallen 9 % aller erfassten Pkw-Wege.

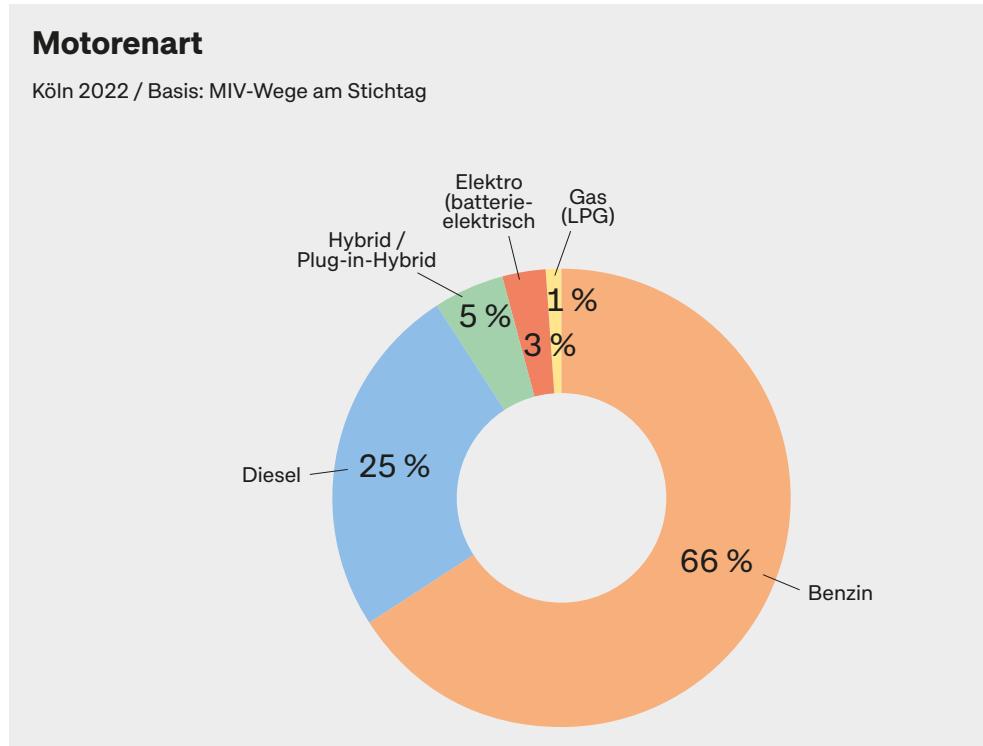


Abbildung 62: MIV-Wege nach Motorenart

# 6

## Sharing-Angebote

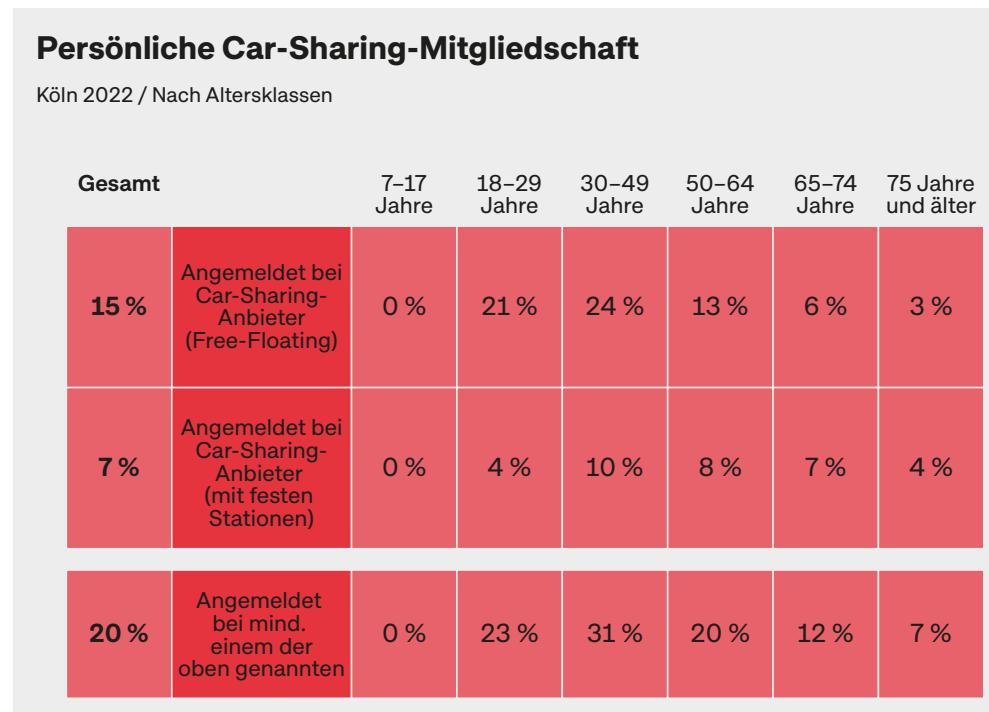
Sharing-Angebote sind ein wichtiger Baustein der Verkehrswende hin zu einer lebenswerten, gut erreichbaren Stadt mit ressourcen- und flächenschonender Mobilität. Im nachfolgenden Kapitel soll aufgezeigt werden, wie stark die vorhandenen Sharing-Angebote (Car-, Bike- und E-Scooter-Sharing) in Köln genutzt werden und wie sich die Nutzung hinsichtlich der Stadtbezirke und Altersgruppen darstellt.

## 6.1 Car-Sharing

Im Bereich Car-Sharing ist jede\*r fünfte Kölner\*in (20 %) bei mindestens einem Sharing-Anbieter angemeldet (siehe Abbildung 63). 15 % der Befragten sind bei einem sogenannten „Free-Floating-Anbieter“ (das heißt, das Fahrzeug kann an der Stelle abgeholt werden, wo es der letzte Kunde abgestellt hat) angemeldet, 7 % sind Mitglied bei einem Car-Sharing-Anbieter mit festen Stationen (das heißt, das Fahrzeug muss an einer konkreten Car-Sharing-Station abgeholt und auch dorthin zurückgebracht werden). Rund 2 % der Kölner\*innen sind bei beiden Anbieter-Varianten angemeldet.

Ältere Befragungspersonen ab 65 Jahren haben vergleichsweise selten eine Car-Sharing-Mitgliedschaft und bevorzugen tendenziell die Sharing-Variante mit festen Stationen. Bei den 30 bis 49-Jährigen fällt die Anmeldequote mit 31 % am höchsten aus.

## 6 Sharing-Angebote



**Abbildung 63: Car-Sharing-Mitgliedschaft nach Altersklassen**

Abbildung 64 differenziert die Verkehrsmittelwahl der Kölner\*innen in Abhängigkeit der PkwVerfügbarkeit im Haushalt und nach Car-Sharing-Mitgliedschaft der Befragungspersonen. Dabei ist Folgendes hervorzuheben: Wenn die Pkw-Verfügbarkeit im Haushalt gegeben ist, legen Carsharing-Mitglieder anteilig fast doppelt so viele Wege mit dem Pkw als Fahrer\*in zurück (15 %) als Personen, die keine Car-Sharing-Mitgliedschaft besitzen (8 %). Dieser Befund ist auch zutreffend, wenn kein Pkw im Haushalt verfügbar ist: Unter dieser Konstellation legen Car-Sharing-Mitglieder 2 % und Nicht-Mitglieder lediglich 1 % ihrer Wege als Pkw-Fahrer\*in zurück.

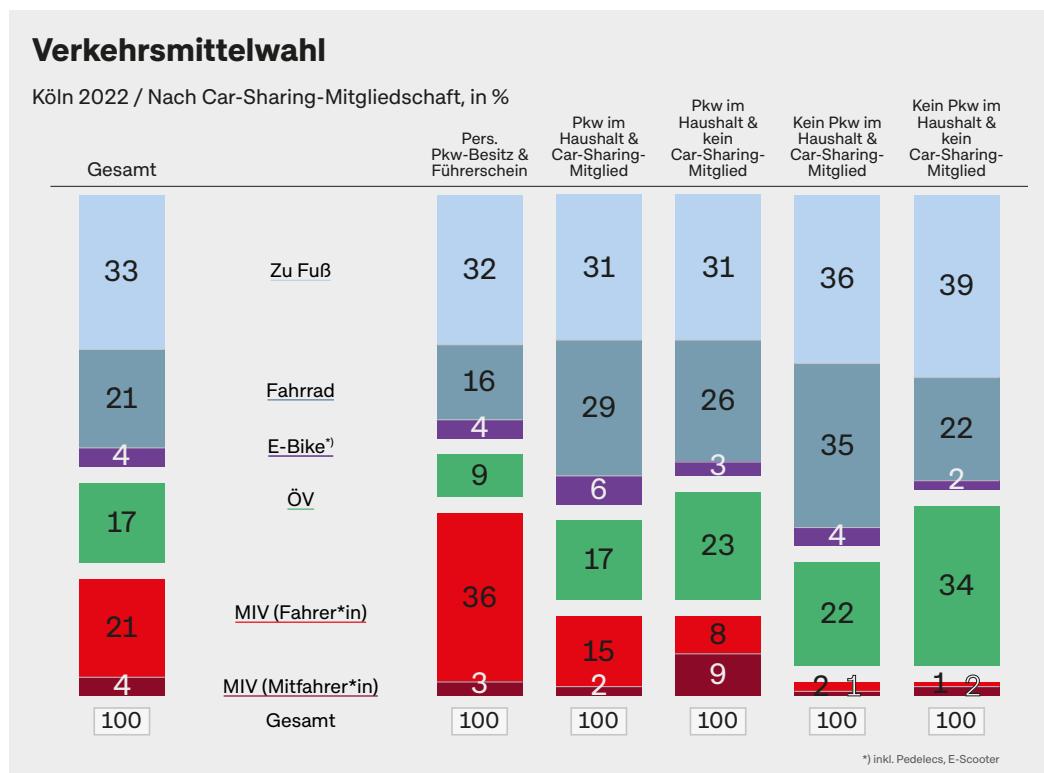


Abbildung 64: Verkehrsmittelwahl nach Car-Sharing-Mitgliedschaft

## 6.2 Bike-Sharing

Abbildung 65 ist zu entnehmen, dass 13 % aller Kölner\*innen bei einem Bike-Sharing-Anbieter (Fahrradverleihsystem) angemeldet sind. Das Bike-Sharing-Angebot findet vor allem bei den jungen Erwachsenen hohen Anklang. Unter den 50 bis 64-Jährigen ist jede zehnte Befragungsperson (10 %) Mitglied bei einem Bike-Sharing-Anbieter. Für Senior\*innen ab 65 Jahren kommt eine Bike-Sharing-Mitgliedschaft kaum in Frage.

## 6 Sharing-Angebote

### Persönliche Bike-Sharing-Mitgliedschaft

Köln 2022 / Nach Altersklassen



Abbildung 65: Bike-Sharing-Mitgliedschaft nach Altersklassen

Im Stadtbezirk „Innenstadt“ ist jede\*r vierte Bewohner\*in (25 %) bei einem Bike-Sharing-Anbieter angemeldet (siehe Abbildung 66). In den beiden rechtsrheinischen Bezirken Kalk (11 %) und Mülheim (9 %) fallen die Sharing-Mitglieder-Anteile eher unterdurchschnittlich aus, während in den Bezirken Porz (6 %) und Chorweiler (3 %) kaum Personen leben, die bei einem Fahrradverleihsystem angemeldet sind. Hierbei ist anzumerken, dass in den randlichen Stadtbezirken das Angebot an Bike-Sharing-Stationen und verfügbaren Rädern auch deutlich geringer ausfällt bzw. sich zum Zeitpunkt der Befragung erst in der Ausbauphase befand.

### Persönliche Bike-Sharing-Mitgliedschaft

Köln 2022 / Nach Stadtbezirken



Abbildung 66: Bike-Sharing-Mitgliedschaft nach Stadtbezirken

Der Einfluss der Bike-Sharing-Mitgliedschaft auf die Verkehrsmittelwahl der Kölner\*innen wird – analog zur Darstellung im Kapitel Car-Sharing-Mitgliedschaft – in Abbildung 67 verdeutlicht. Zunächst muss darauf hingewiesen werden, dass die meisten Kölner\*innen über ein persönliches Fahrrad oder E-Bike verfügen. Diese Besitzgruppe legt auch überdurchschnittlich viele Wege mit dem Fahrrad oder E-Bike zurück (28 %).

Es zeigt sich aber auch, dass die Bike-Sharing-Mitgliedschaft eine signifikant höhere Radverkehrsnutzung der Menschen zur Folge hat und dass dies unabhängig davon gilt, ob ein Fahrrad im Haushalt verfügbar ist oder nicht.

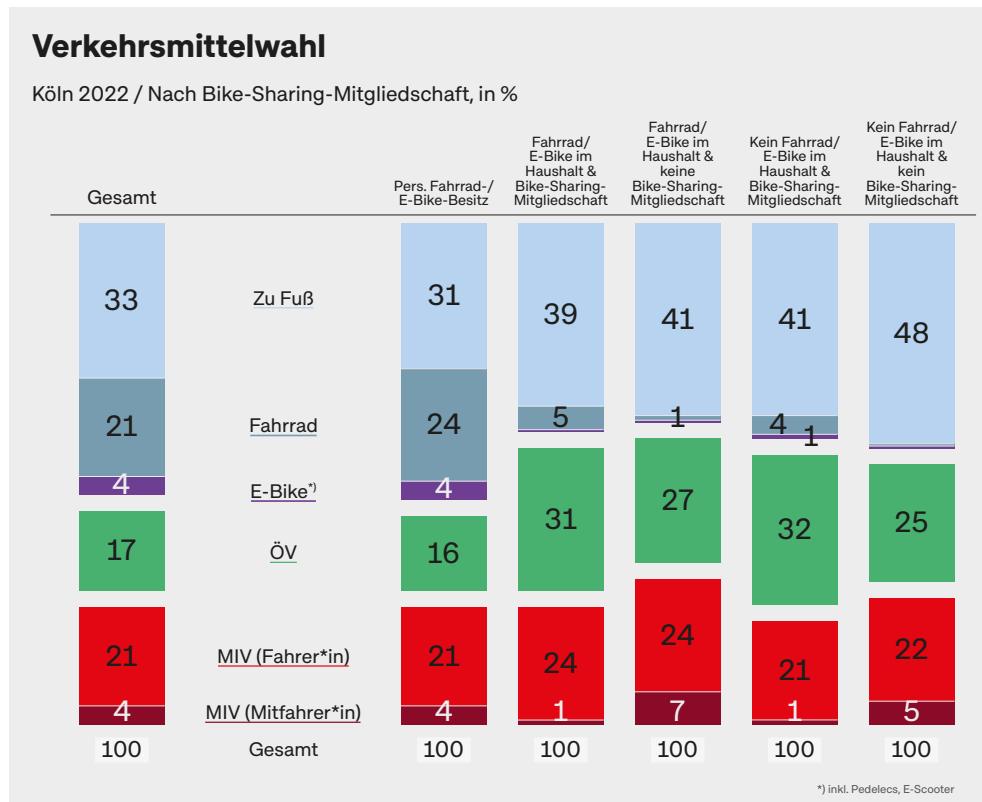


Abbildung 67: Verkehrsmittelwahl nach Bike-Sharing-Mitgliedschaft

## 6 Sharing-Angebote

### 6.3 E-Scooter-Sharing

Obwohl E-Scooter lediglich für 0,4 % aller Wege genutzt werden (vergleiche Abbildung 37), sind mehr Kölner\*innen bei einem E-Scooter-Sharing-Anbieter angemeldet (15 %) als bei einem Bike-Sharing-Anbieter (13 %). Abbildung 68 zeigt deutlich, dass E-Scooter-Sharing-Mitgliedschaften am häufigsten bei den 18 bis 29-Jährigen (34 %) und bei den 30 bis 49-Jährigen (23 %) vorzufinden sind.

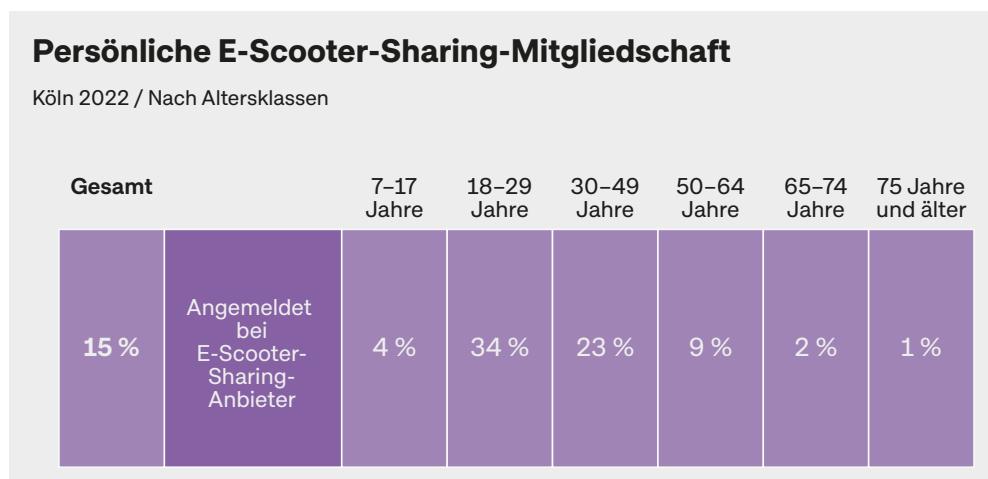


Abbildung 68: E-Scooter-Sharing-Mitgliedschaft nach Altersklassen

Die Bereitschaft zur Anmeldung bei einem E-Scooter-Sharing-Anbieter ist stark abhängig vom Wohnort der Kölner\*innen (siehe Abbildung 69). In räumlicher Hinsicht weichen die Mitgliedschaftsanteile vor allem in den Stadtbezirken Innenstadt (27 %) und Chorweiler (6 %) deutlich vom gesamtstädtischen Anteil (15 %) ab.

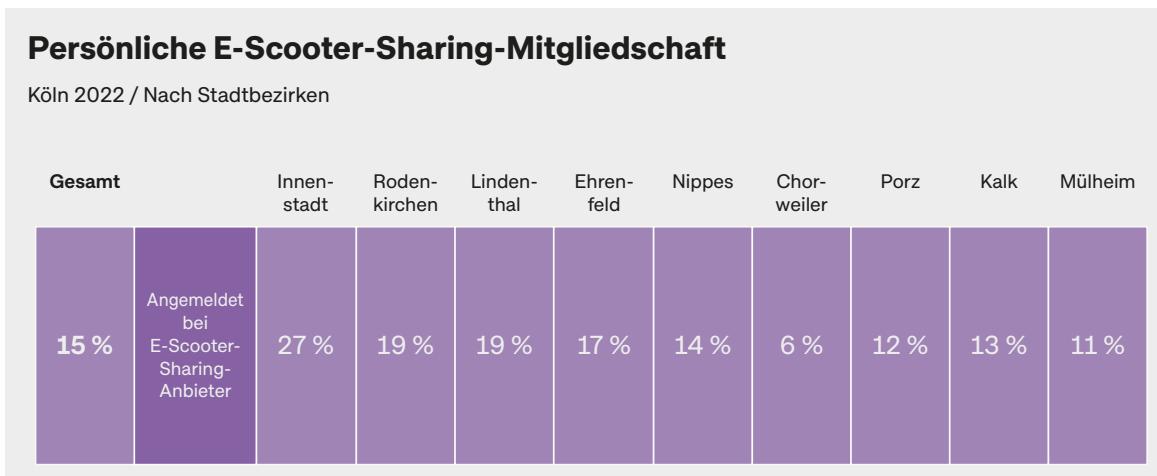


Abbildung 69: E-Scooter-Sharing-Mitgliedschaft nach Stadtbezirken

In einer abschließenden Darstellung der Kölner Verkehrsmittelwahl wird der Nahmobilitätsanteil einmalig untergliedert in die Verkehrsmittel „Zu Fuß“, „(konventionelles) Fahrrad“, „E-Bike (inklusive Pedelecs)“ und „E-Scooter“ (siehe Abbildung 70). In Kapitel 5.1 wurde bereits darauf verwiesen, dass lediglich 1 % der Befragungspersonen persönlich einen E-Scooter besitzen. Die differenzierte Verkehrsmittelwahl zeigt, dass E-Scooter-Besitzer\*innen einen nennenswerten Anteil ihrer Wege (6 %) auch mit dem E-Scooter zurücklegen. Bei den restlichen Subgruppen, die in Abbildung 76 aufgezeigt werden, liegt der Anteil an E-Scooter-Fahrten bei (annähernd) 0 %. Lediglich E-Scooter-Sharing-Mitglieder, denen kein E-Scooter im Haushalt zur Verfügung steht, legen noch 1 % ihrer Wege mit einem E-Scooter zurück.

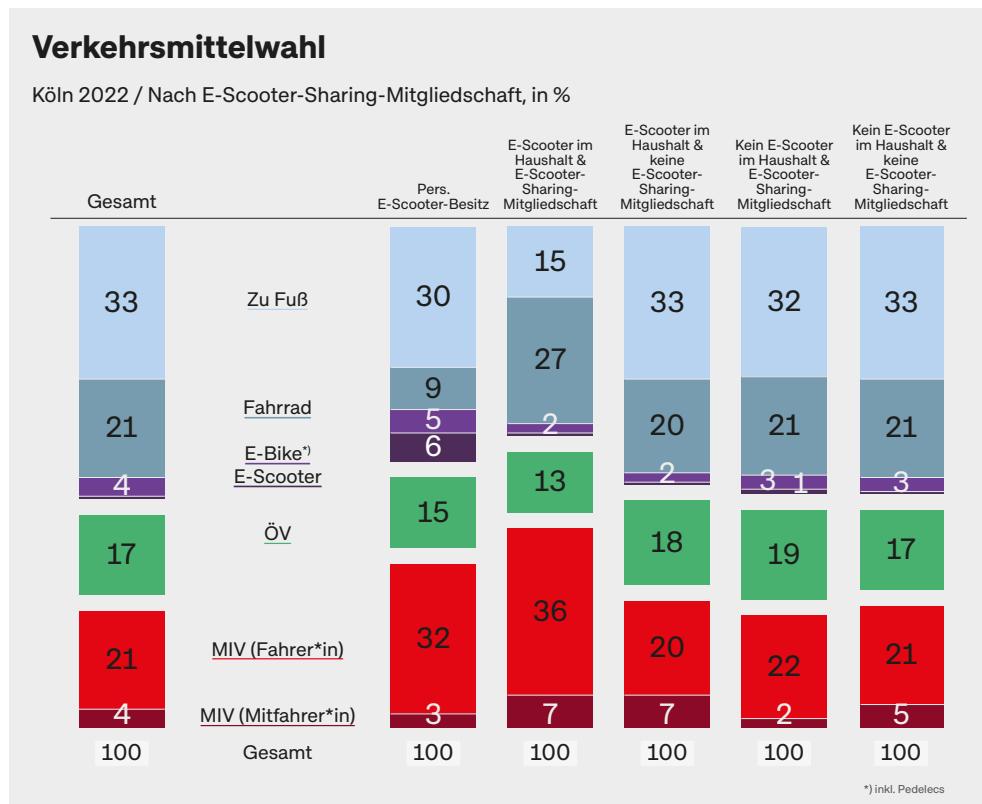


Abbildung 70: Verkehrsmittelwahl nach E-Scooter-Sharing-Mitgliedschaft

**7**

# **Home-Office-Tätigkeit**

Im Zuge der Corona-Pandemie rückte in den vergangenen drei Jahren das Thema Home-Office auch in den Fokus mobilitätsbasierter Betrachtungen, sodass diesbezügliche Angaben im Rahmen der Kölner Mobilitätserhebung 2022 ebenfalls erfasst wurden<sup>5</sup>. Die zentralen Ergebnisse werden auf Basis aller Erwerbstätigen bzw. aller Wege von Erwerbstätigen dargestellt.

69 % aller erwerbstätigen Kölner\*innen berichten von mindestens einem konkreten Arbeitsweg am zugewiesenen Stichtag. Erwerbstätige mit Arbeitsweg(en) legen im Durchschnitt 3,9 Wege pro Person zurück (davon 2,4 Arbeitswege). Die mittlere Aufenthaltsdauer am Arbeitsplatz liegt bei 6 Stunden und 35 Minuten pro erwerbstätige Person.

22 % aller Erwerbstätigen geben an, am Stichtag im Home-Office gearbeitet zu haben. 76 % dieser Personen haben am Stichtag – trotz Home-Office – das Haus verlassen, die durchschnittliche Anzahl an Wegen liegt bei 2,5 Wegen pro „Erwerbstätigen im Home-Office“. Davon entfallen 0,4 Wege dennoch auf Arbeitswege.<sup>6</sup> Die angegebene Arbeitsdauer im Home-Office liegt im Durchschnitt bei 6 Stunden und 32 Minuten.

---

5 „Haben Sie am Stichtag im Homeoffice gearbeitet? Wie viele Stunden haben Sie am Stichtag im eigenen Zu-Hause gearbeitet?“

6 Bei 4 % aller Erwerbstätigen konnten Überschneidungen festgestellt werden. Diese Personen haben am Stichtag im Home-Office gearbeitet und berichteten von mindestens einem Arbeitsweg.

## 7 Home-Office-Tätigkeit

An dieser Stelle muss noch einmal auf den Zeitpunkt der Erhebung im Oktober bzw. November 2022 hingewiesen werden. Zu diesem Zeitpunkt waren an einigen Stellen noch besondere Regelungen aufgrund der Coronapandemie in Kraft, beispielsweise in den öffentlichen Verkehrsmitteln. Es ist zu vermuten, dass dies zumindest in Teilen auch für Arbeitsplatzregelungen galt. Der Anteil des Home-Office ist auch deshalb schwer zu interpretieren, da Vergleichswerte aus der Vergangenheit fehlen.

Vieles spricht jedoch dafür, dass sich die ermittelte Größenordnung in den kommenden Jahren nicht signifikant verringern wird, da die durch Corona angestoßene Flexibilisierung der Arbeit – nicht zuletzt durch den zunehmenden Wettbewerb der Unternehmen um Personal in Zeiten eines Fach- und Arbeitskräftemangels – eher weiter zunehmen als abnehmen wird.

Erwerbstätige ohne Arbeitswege und/oder ohne Home-Office am Stichtag stellen einen Anteil von 13 % an allen Erwerbstätigen. In diese Kategorie fallen beispielsweise Erwerbstätige, die am Stichtag Urlaub hatten oder krank waren. 75 % dieser Personen haben am Stichtag das Haus verlassen, bei 2,5 Wegen pro Erwerbstätigen.

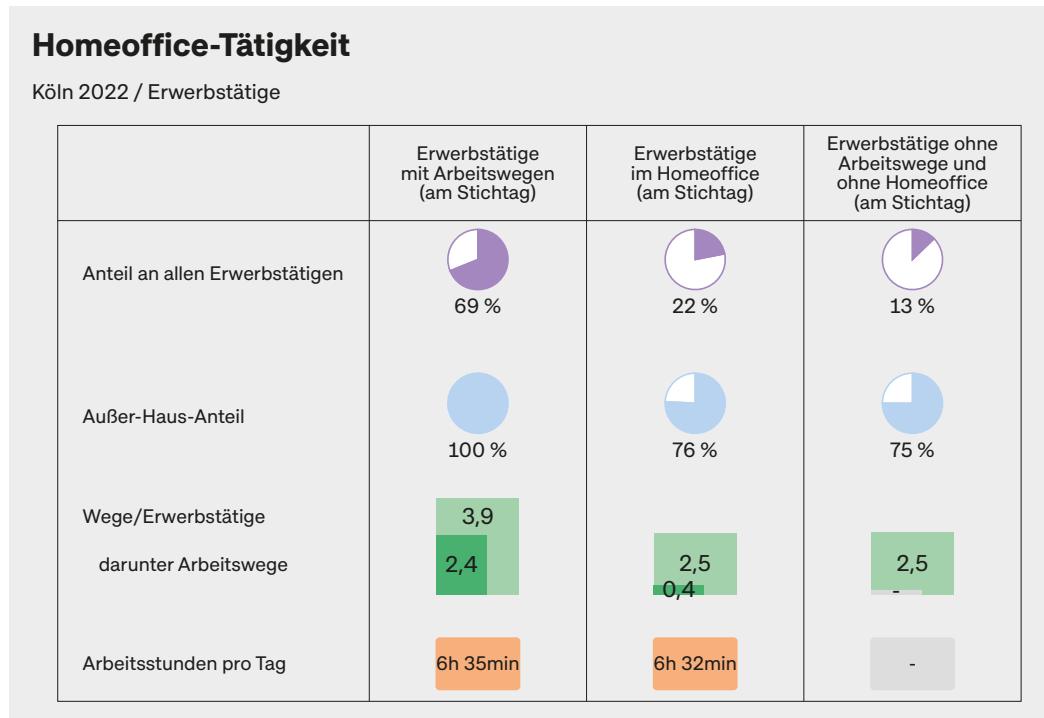


Abbildung 71: Kennziffern zur Home-Office-Tätigkeit

# 8

## **Subjektive Einschätzungen**

Neben dem tatsächlichen Mobilitätsverhalten an einem konkreten Stichtag wurde im Rahmen der Kölner Mobilitätserhebung auch die Bewertung der allgemeinen Verkehrssituation vor Ort erfragt. Die Bewertung (in Schulnoten) wurde für die Verkehrssituation „Zu Fuß“, „Fahrrad“, „Pkw“ und „ÖV“ vorgenommen, wie Abbildung 72 zu entnehmen ist.

## 8.1 Bewertung der allgemeinen Verkehrssituation

Der Fußverkehr wird von den Kölner\*innen mit Abstand am positivsten beurteilt. Fast zwei Drittel aller Befragten (63 %) bewerten die Zu-Fuß-Situation als sehr gut (16 %) oder gut (47 %).

Der Fahrradverkehr wird in Köln kritischer bewertet. Nur 30 % stufen die Situation als gut oder sehr gut ein, jede\*r fünfte Kölner\*in vergibt die Schulnote „Mangelhaft“ (16 %) oder „Ungenügend“ (4 %).

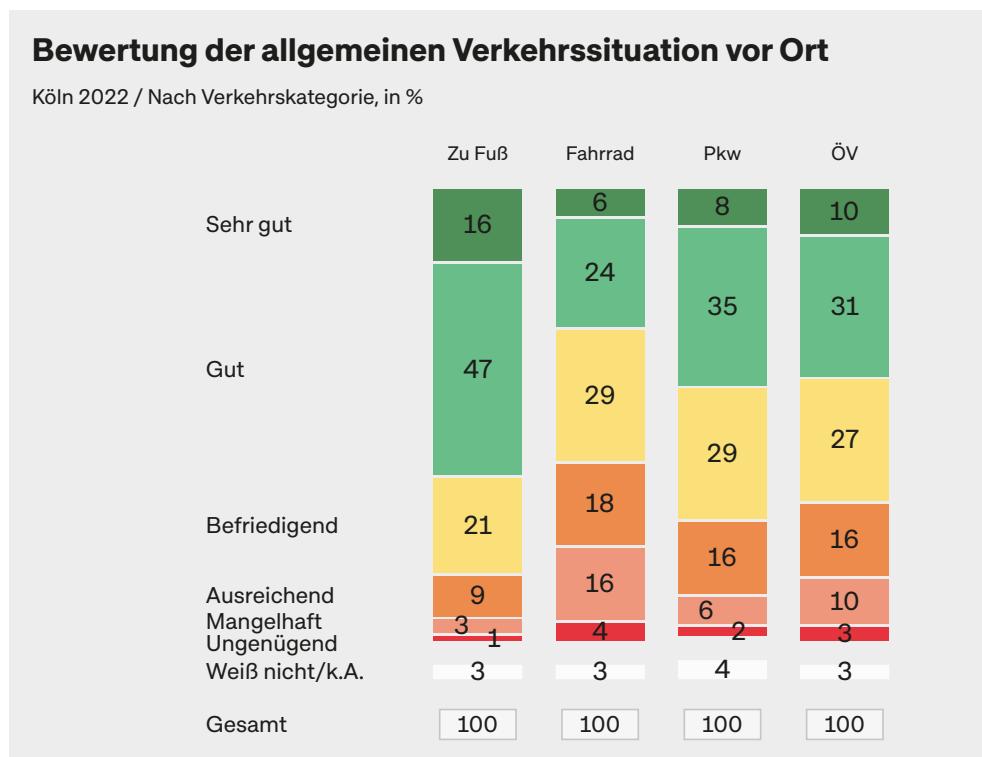


Abbildung 72: Bewertung der allgemeinen Verkehrssituation vor Ort

## 8 Subjektive Einschätzungen

Die aktuelle Pkw- und ÖV-Situation in Köln wird von den Befragungsteilnehmer\*innen ähnlich bewertet. Der Anteil an positiven Bewertungen fällt beim Verkehrsmittel Pkw mit 43 % leicht höher aus als beim ÖV (41 %). Der Anteil an mangelhaften bzw. ungenügenden Bewertungen beträgt beim Pkw 8 % und beim ÖV 13 %.

Die nachfolgenden Darstellungen sollen Aufschluss darüber geben, wie sich die Bewertung der einzelnen Verkehrssituationen nach den Stadtbezirken der Bewohner\*innen unterscheidet.

Bei der Bewertung der allgemeinen Zu-Fuß-Situation vor Ort sind kaum Unterschiede zwischen den einzelnen Stadtbezirken erkennbar (siehe Abbildung 73). Bewohner\*innen des Stadtbezirks Lindenthal stufen den Kölner Fußverkehr am positivsten ein (20 % „sehr gut“, 48 % „gut“).

### Bewertung der allgemeinen zu Fuß-Situation vor Ort

Köln 2022 / Nach Stadtbezirken, in %

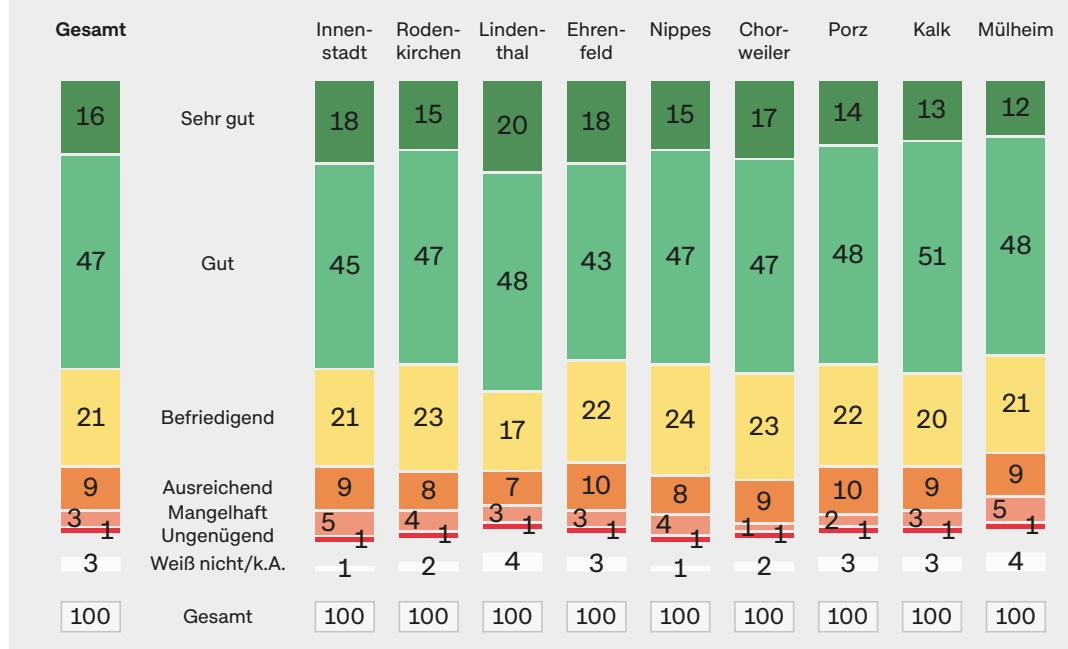


Abbildung 73: Bewertung der Zu Fuß-Situation nach Stadtbezirken

Im Berichtsverlauf wurde bereits an mehrfacher Stelle deutlich, dass sich die Bevölkerung in Chorweiler und Porz (was Mobilität betrifft) deutlich von anderen Stadtbezirken unterscheidet. Obwohl in diesen beiden Stadtbezirken der Anteil an zurückgelegten Fahrradwegen mit 13 % beziehungsweise 14 % am niedrigsten ausfällt (vergleiche Kapitel 3.3.), wird dort die allgemeine Fahrradsituation am besten beurteilt. In Chorweiler bewerten beispielsweise 39 % aller Befragten den Fahrradverkehr mindestens mit der Schulnote „gut“ (siehe Abbildung 74).

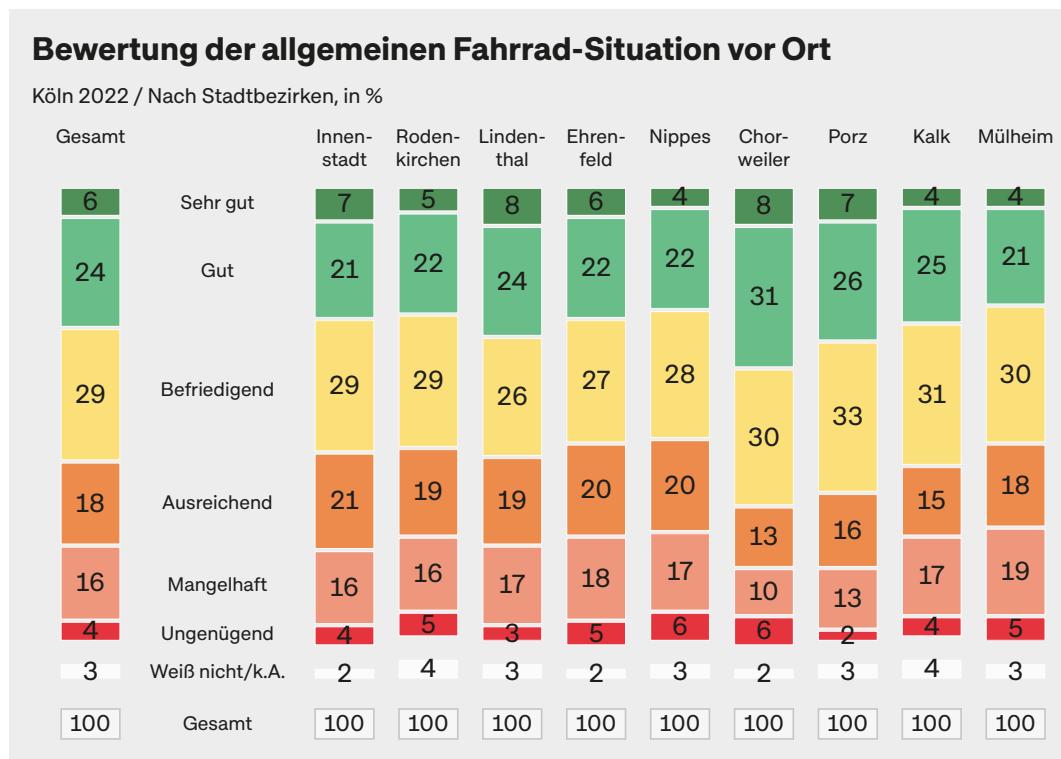


Abbildung 74: Bewertung der Fahrrad-Situation nach Stadtbezirken

## 8 Subjektive Einschätzungen

Der Stadtbezirk Chorweiler schneidet auch bei der subjektiven Bewertung der Pkw-Situation „am besten“ ab (siehe Abbildung 75). 41 % der Einwohner\*innen in Chorweiler bewerten die Pkw-Situation vor Ort „gut“, 14 % sogar „sehr gut“. Kölner\*innen, die in der Innenstadt wohnen, beurteilen den Pkw-Verkehr kritischer und geben nur zu 32 % „positive“ Bewertungen ab. Der Anteil an „negativen“ Bewertungen fällt in der Innenstadt am höchsten aus (11 % „mangelhaft“, 5 % „ungenügend“).

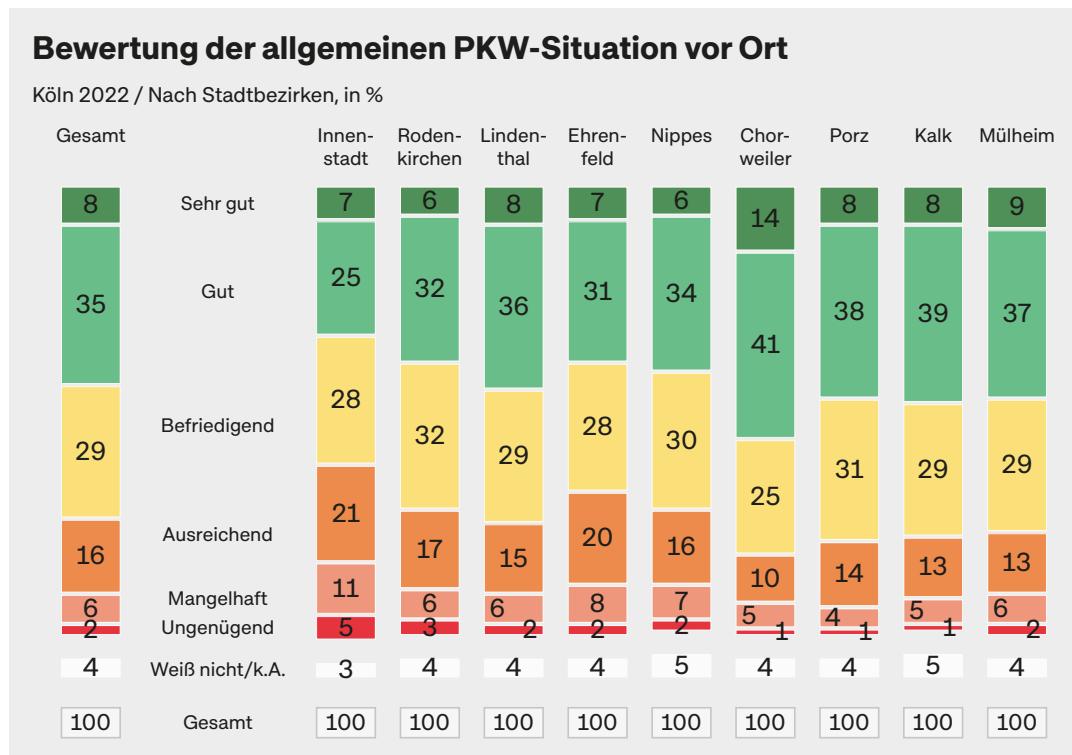


Abbildung 75: Bewertung der Pkw-Situation nach Stadtbezirken

Die größten Unterschiede zwischen den Kölner Stadtbezirken sind bei der Bewertung der allgemeinen ÖV-Situation zu verzeichnen (siehe Abbildung 76). Der Anteil an positiven Bewertungen („sehr gut“ und „gut“) fällt in der Innenstadt (51 %) sowie in den Bezirken Kalk und Ehrenfeld (jeweils 48 %), Nippes (46 %) und Lindenthal (45 %) am höchsten aus.

In den Stadtbezirken Rodenkirchen und Chorweiler hingegen bewerten nur 27 % der Bewohner\*innen die ÖV-Situation als „gut“ oder „sehr gut“. Die Schulnoten „Ungenügend“ oder „Mangelhaft“ wurden in den beiden Stadtbezirken anteilig mit 21 % bzw. 25 % ebenfalls am häufigsten vergeben.

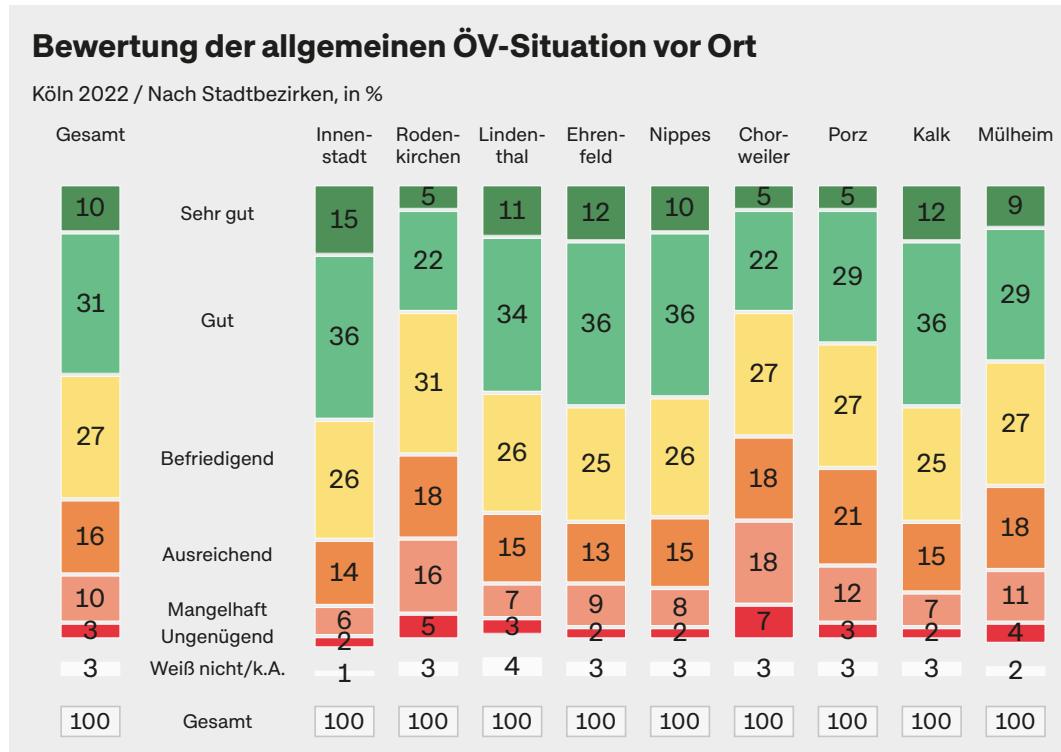


Abbildung 76: Bewertung der ÖV-Situation nach Stadtbezirken

## 8.2 Nutzungshäufigkeiten

Die wege- und stichtagsbezogene Verkehrsmittelnutzung der Kölner\*innen wurde bereits anhand der Verkehrsmittelwahl hinreichend beschrieben (vergleiche Kapitel 3.3). Darüber hinaus wurden die Befragungsteilnehmer\*innen danach gefragt, wie häufig sie in der Regel vorgegebene Verkehrsmittel an Werktagen nutzen. Die subjektive Einschätzung der Nutzungshäufigkeit verschiedener Verkehrsmittel wird in Abbildung 77 dargestellt.

Die höchste Nutzungshäufigkeit entfällt auf das „Verkehrsmittel“ „Zu Fuß“. Knapp die Hälfte aller Kölner\*innen (49 %) geben an, sich „täglich/fast täglich“ zu Fuß fortzubewegen, 28 % „1-3-mal die Woche“.

## 8 Subjektive Einschätzungen

49 % der Kölner\*innen nutzen nach eigener Aussage das Fahrrad mindestens „1–3-mal die Woche“. Beim Verkehrsmittel „Pkw als Fahrer\*in“ fällt dieser Anteil mit 46 % ähnlich aus. Insofern deckt sich die subjektive Einschätzung der Nutzungshäufigkeit mit den tatsächlich absolvierten Fahrrad- und Pkw-Fahrer\*in-Wegen. Jeweils 21 % der Wege von Kölner\*innen entfallen auf die Verkehrsmittel (konventionelles) Fahrrad und Pkw-Fahrer\*in (siehe Abbildung 25).

Die Verkehrsmittel E-Bike/Pedelec und E-Scooter werden von 85 % bzw. 86 % der Befragten „nie/fast nie“ genutzt.

Eine ausgewogene Verteilung der Nutzungshäufigkeiten zeigt sich beim Verkehrsmittel „Pkw als Mitfahrer\*in“. Von einer „täglichen/fast täglichen“ Nutzung des Pkws als Mitfahrer\*in berichten allerdings nur 3 % aller Kölner\*innen.

Die ÖV-Nutzungshäufigkeit wurde für jedes öffentliche Verkehrsmittel einzeln erfragt. 21 % der Befragungspersonen geben an, die Kölner Stadtbahn „mindestens 1–3-mal die Woche“ zu nutzen. 15 % fahren nach eigener Aussage sogar „täglich“ mit der Stadtbahn.

Die S-Bahn und der Stadt-/Regionalbus werden nach subjektiver Einschätzung der Kölner\*innen ähnlich häufig genutzt. Die relativ hohen Anteile der Nutzungskategorien „1–3-mal im Monat“ und „seltener“ deuten dabei auf viele „Gelegenheitsnutzer\*innen“ der Verkehrsmittel S-Bahn und Bus hin.

Fernbusse werden innerhalb der Kölner Bevölkerung „nie/fast nie“ (85 %) genutzt, während die Bahn (auf längeren Strecken) vorrangig „seltener“ (41 %) oder „nie/fast nie“ (34 %) in Anspruch genommen wird.

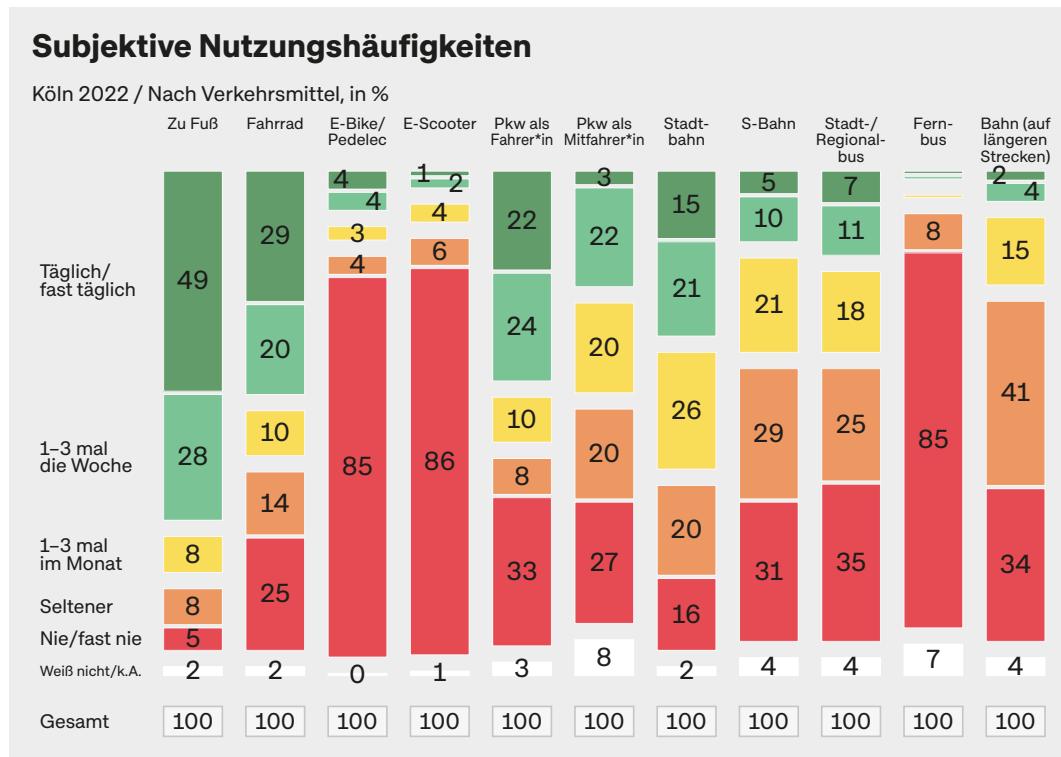


Abbildung 77: Subjektive Nutzungshäufigkeiten nach Verkehrsmitteln

# 9

## Fazit

Im Rahmen der Kölner Mobilitätserhebung 2022 konnten rund 1 % (11.426 Personen) der Kölner Wohnbevölkerung befragt werden. Die Untersuchung steht mit über 36.000 erfassten Wegen auf einer fundierten empirischen Basis und führte zu repräsentativen Ergebnissen für die Gesamtstadt und auf Ebene der neun Kölner Stadtbezirke. Sämtliche Analysen beschränken sich auf die (Alltags-)Mobilität der Kölner Bevölkerung (ab 7 Jahren) an den mittleren Normalwerktagen Dienstag, Mittwoch und Donnerstag.

Im Befragungsjahr 2022 unternehmen die Kölner\*innen im Durchschnitt 3,2 Wege pro Tag und legen dabei eine Entfernung von 30 Kilometern zurück. Die tägliche Unterwegszeit liegt bei 82 Minuten pro Person. Ein Großteil der Kölner Wege (86 %) entfällt dabei auf den Kölner Binnenverkehr.

Die vorliegenden Erhebungsergebnisse zeigen, dass die sogenannte „Verkehrswende“ – die Verlagerung vom Motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr sowie ÖV) – von den Kölner\*innen alltäglich zunehmend bereits gelebte Realität ist.

Im Befragungsjahr 2022 legen die Kölner\*innen nur noch ein Viertel (25 %) ihrer Wege mit dem Pkw (als Fahrer\*in und Mitfahrer\*in) zurück. Im Jahr 2017 lag der entsprechende MIV-Anteil noch bei 35 % und im Jahr 2006 bei 43 %. Im Gegenzug hat insbesondere die Nahmobilität (Rad- und Fußverkehr) deutlich an Bedeutung hinzugewonnen. Das Fahrrad wird inzwischen genauso häufig genutzt wie das Auto (für 25 % aller Wege). Der Anteil an (reinen) Zu-Fuß-Wegen hat sich im Vergleich zu 2017 (28 %) ebenfalls deutlich erhöht und liegt aktuell bei 33 %. Die „Ausläufer“ der Corona-Pandemie machen sich vor allem beim ermittelten ÖPNV-Anteil (17 %) im Alltag der Menschen bemerkbar, der gegenüber 2017 (19 %) um zwei Prozentpunkte abgenommen hat.

## 9 Fazit

Bei einer differenzierten Bewertung des Kölner Mobilitätsverhaltens bleibt Folgendes festzuhalten:

### Fußverkehr

(2022: 33 %; + 5 Prozentpunkte gegenüber 2017)

Gemessen an Mobilitätserhebungen der Stadt Köln der letzten fast 50 Jahre erreicht der Zu-Fuß-Anteil im Jahr 2022 mit 33 % einen historischen Maximalwert. Lediglich bei der ersten Mobilitätsuntersuchung der Stadt Köln aus dem Jahre 1976<sup>7</sup> konnte mit 39 % ein höherer Zu-Fuß-Anteil ermittelt werden. Der Trend zu mehr Nahmobilität (innerhalb des eigenen Wohnumfelds) und geringeren Wege-distanzen kann – vor allem nach dem Ausbruch der Corona-Pande-mie im Frühjahr 2020 – städteübergreifend beobachtet werden.

Die durchschnittliche Entfernung der Kölner Zu-Fuß-Wege hat sich gegenüber 2017 um 300 Meter pro Fußweg reduziert. Rund 72 % aller Kölner Zu-Fuß-Wege entfallen auf Kurzstrecken (bis einschließlich einem Kilometer). Im Binnenverkehr innerhalb des eigenen Stadt-bezirks legen die Bewohner\*innen fast jeden zweiten Weg (46 %) ausschließlich zu Fuß zurück, im reinen Innenstadtverkehr liegt der Zu-Fuß-Anteil sogar bei 59 %. Differenzierte Analysen nach Wege-zweck haben gezeigt, dass der Zu-Fuß-Anteil bei Einkaufs- und Frei-zeitwegen mit 53 % bzw. 44 % besonders hoch ausfällt.

Der Fußverkehr in Köln wird von den Befragungsteilnehmer\*innen zu 63 % mit „gut“ oder „sehr gut“ bewertet.

### Radverkehr

(2022: 25 %; + 7 Prozentpunkte gegenüber 2017)

Der Anstieg des Radverkehrs innerhalb der Stadt Köln ist neben den infrastrukturellen Verbesserungen auch auf die Tatsache zurückzu-führen, dass im Jahr 2022 mehr als jede\*r zehnte Kölner\*in über ein persönliches E-Bike/Pedelec verfügt und auch rege nutzt: E-Bike-/ Pedelec-Besitzer\*innen legen 24 % ihrer Wege mit E-Bikes oder Pedelecs zurück und nutzen für weitere 10 % ihrer Wege auch ein konventionelles Fahrrad. Unter den 18 bis 29-Jährigen verfügen allerdings nur die wenigsten Kölner\*innen (2 %) über ein E-Bike oder Pedelec.

---

<sup>7</sup> Die Mobilitätserhebung 1976 wurde vom Forschungsinstitut Socialdata nach der KONTIV-Erhebungsmethode (= Kontinuierliche Erhebungen zum Verkehrsverhalten) durchgeführt.

Im Vergleich zu 2017 fallen die Fahrrad-Strecken der Kölner\*innen mit 3,9 Kilometer pro Weg (exklusive E-Bike-Wege) tendenziell länger aus. Für Wege, die in die/aus der Kölner Innenstadt führen (*Quell-Ziel-Verkehr Innenstadt*), wird das Fahrrad überdurchschnittlich häufig (32 %) genutzt.

Im Gegensatz zum Fußverkehr wird die Kölner Fahrradsituation vor Ort nur von 30 % der Befragten mit „gut“ oder „sehr gut“ bewertet, was für einen weiteren, bedarfsgerechten Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in Köln spricht.

## **Motorisierter Individualverkehr (2022: 25 %; – 10 Prozentpunkte gegenüber 2017)**

In Anbetracht der hohen Treibstoffkosten bei gleichzeitigem Anstieg der allgemeinen Lebenshaltungskosten erscheint die Abnahme der Pkw-Nutzung zunächst nicht verwunderlich. Außerdem ist davon auszugehen, dass „Home Office“ zu einem Rückgang automobiler Arbeitswege der Kölner Auspendler geführt hat. Im Rahmen der Mobilitätsbefragung 2022 berichteten 22 % der erwerbstätigen Kölner\*innen, dass sie am Stichtag im Home Office gearbeitet haben. Wenn man vom „Kölner Pkw-Rückgang“ spricht, bleibt jedoch zu berücksichtigen, dass im Rahmen der beiden Mobilitätsuntersuchungen ausschließlich Mobilitätsdaten der Kölner Bevölkerung erfasst wurden. Pkw-Wege, die durch den Pendlerverkehr aus dem Kölner Umland anfallen, werden folglich nicht berücksichtigt. Gleichwohl scheinen die weitere Reduktion von Pendelfahrten durch verstärktes Home Office sowie der Verzicht einiger Präsenztermine zugunsten von Videokonferenzen in der Arbeitswelt einige der wirkungsvollsten Stellschrauben für die Reduktion des Autoverkehrs zu sein.

Die Analyse der Mobilitätsdaten führte weiterhin zu dem Ergebnis, dass die Kölner\*innen zwar weniger, aber deutlich längere Wege mit dem Pkw zurücklegen als im Jahr 2017. Bei einer Betrachtung der Verkehrsmittelwahl „pro Entfernung“ würde folglich der MIV-Rückgang in Köln deutlich moderater ausfallen (– 4 Prozentpunkte). Gemessen am jährlichen Verkehrsaufwand der Kölner Gesamtbevölkerung (ab 18 Jahren) werden 2022 dennoch beachtliche 500 Millionen Kilometer weniger mit dem Pkw als Fahrer\*in zurückgelegt als noch im Jahr 2017 (3,7 Milliarden Gesamtkilometer 2022 gegenüber 4,2 Milliarden Gesamtkilometer 2017), was einem relativen Rückgang der Pkw-Fahrten von – 16 % entspricht.

## 9 Fazit

Insgesamt besitzen 89 % der erwachsenen Kölner\*innen einen Pkw-Führerschein. Während es in den älteren Altersklassen noch einen deutlichen Überhang der Männer beim Führerscheinbesitz gibt, gleichen sich die Geschlechter in den unteren Altersklassen an. Bei den jungen Menschen besitzen inzwischen mehr Frauen als Männer einen Führerschein. Zudem ist die Besitzquote von 79 % deutlich unterdurchschnittlich. Inwieweit Corona hier eine Rolle spielt oder ob es sich dabei um einen nachhaltigen Trend handelt, muss sich in der Zukunft erweisen.

Die subjektive Bewertung des Pkw-Verkehrs in Köln fällt vergleichsweise positiv aus: 43 % aller Kölner\*innen beurteilen die Pkw-Situation vor Ort als „gut“ oder „sehr gut“.

### **Öffentlicher Personenverkehr (2022: 17 %; – 2 Prozentpunkte gegenüber 2017)**

Der Anteil an Kölner Wegen, die mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, liegt bei 17 % und fällt bei ÖPNV-Zeitkartenbesitzer\*innen erwartungsgemäß höher aus (35 %). Für Ausbildungswägen (ÖV-Anteil: 42 %) und Wege, die in die/aus der Innenstadt führen (ÖV-Anteil: 38 %), nutzen die Kölner\*innen verstärkt den ÖV. Die subjektive Einschätzung der allgemeinen ÖV-Situation fällt mit einem positiven Bewertungsanteil von 41 % ähnlich aus wie beim Pkw-Verkehr.

Der Rückgang des ÖV-Anteils gegenüber 2017 deutet jedoch darauf hin, dass die Kölner\*innen zum Zeitpunkt der Erhebung im Herbst 2022 (im ÖV bestand zu der Zeit „Maskenpflicht“) noch Vorbehalte gegenüber engem Kontakt zu vielen Menschen hatten. Die Rückgewinnung verlorener Bestandskunden (unter anderem mithilfe des Deutschlandtickets) und der Abbau vorhandener Kapazitätsengpässe durch eine Erweiterung sowohl der Kölner- als auch der regionalen ÖV-Netze (Stichwort Pendelverkehre) sind dabei wichtige Ansatzpunkte für die Verkehrsplanung, damit die Mobilitätswende auch auf längeren Distanzen gelingt. Schließlich sind die Einsparpotenziale aufgrund der Wegelängen hier besonders groß.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass die Corona-Pandemie und die mit ihr verbundenen Auswirkungen einen nachhaltigen Einfluss auf das Kölner Mobilitätsverhalten haben. Der deutliche Anstieg an Freizeitaktivitäten deutet auf ein gewisses „Nachholbedürfnis“ (aufgrund von Lockdowns und Beschränkungen in Gastronomie und Freizeit) innerhalb der Kölner Bevölkerung hin. Es ist zu vermuten, dass ein substanzialer Anteil des Rückgangs bei den Pkw-Fahrten auf die vermehrte Nutzung des Home-Office zurückzuführen ist, wenngleich Vergleichswerte aus vorangegangenen Erhebungen fehlen. Dabei dürfte die coronabedingte Flexibilisierung der Arbeitsmodelle auch in Zukunft fortbestehen; nicht zuletzt durch den bestehenden Fach- und Arbeitskräftemangel und dem damit verbundenen verschärften Wettbewerb der Unternehmen um qualifiziertes Personal.

Die zunehmende Bedeutung der Nahmobilität im eigenen Quartier äußert sich in einem deutlichen Anstieg von (kurzen) Zu-Fuß-Wegen. Darüber hinaus hat insbesondere der Radverkehr von infrastrukturellen Anpassungen profitiert. Die Abnahme des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) deutet auf eine „bewusstere Autonutzung“ innerhalb der Kölner Bevölkerung hin. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die zurückgelegten Fahrrad-/E-Bike-Strecken bereits länger ausfallen als 2017 und der ÖV-Anteil sich bei längeren Distanzen (ab fünf Kilometern) wieder „erholen“ wird, bleibt anzunehmen, dass die „Verkehrswende“ in Köln zwar bereits „auf dem Weg“, aber noch nicht abgeschlossen ist.

Der Blick auf die Stadtbezirke zeigt zudem, dass die Entwicklung derselben räumlich sehr unterschiedlich weit fortgeschritten ist. Die Bewohner\*innen der Bezirke Chorweiler und Porz besitzen im Vergleich zur restlichen Kölner Bevölkerung überproportional häufig einen oder mehrere Pkw und legen noch einen beachtlichen Anteil ihrer Wege automobil (39 % bzw. 36 %) zurück. Der Fahrradanteil liegt in diesen beiden Stadtbezirken zugleich mit 16 % bzw. 17 % deutlich unter dem gesamtstädtischen Wert von 25 %.



# Begriffserläuterungen

## Aktivität

Erledigung an einem aushäusigen Ziel.

## Außer-Haus-Anteil

Anteil der Personen, die am Stichtag mobil waren, also Wege zurückgelegt haben.

## Immobile Personen

Personen, die am Stichtag keine Wege zurückgelegt haben.

## Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Alle Wege mit den (hauptsächlich genutzten) Verkehrsmitteln: Mofa, Moped, Motorrad, Pkw.

## Nahmobilität

Alle Wege, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad als hauptsächlichem Verkehrsmittel erfolgen. Dabei werden nur eigenständige Fußwege berücksichtigt und keine Zu- und Abgänge zu/von Haltestellen bzw. Parkplätzen.

## ÖV-Wege

Wege, die mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus, Stadtbahn, S-Bahn, Regionalbahn, Fernzug, Linienfernbus, Taxi, Flugzeug) zurückgelegt werden.

## Verkehrsaufwand

Der Verkehrsaufwand (auch Verkehrsleistung genannt) bezieht sich auf die zurückgelegte Wegeentfernung der Befragten in Kilometern.

## Verkehrsmittelwahl

Die für einen Weg benutzten Mittel der Fortbewegung. Für einen Weg können grundsätzlich mehrere Transportmittel genutzt werden. Hat die Befragungsperson mehr als ein Verkehrsmittel pro Weg benutzt, wird ein „hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel“ (des Weges) bestimmt; die Festlegung erfolgt über die Prioritätenreihe: Öffentliche Verkehrsmittel – Motorisierte Individualverkehrsmittel (Pkw, motorisierte Zweiräder) – Nichtmotorisierter Verkehr (Fahrrad, zu Fuß).

## Weg

Ortsveränderung bestimmt durch eine Aktivität an einem aushäusigen Ziel (außerhalb des Grundstücks) sowie Rückwege nach Hause. Für einen Weg können ein oder mehrere Verkehrsmittel genutzt werden.

## Wegedauer

Berechnete (Tür-zu-Tür)-Dauer zwischen Beginn eines Weges und Ankunft am Ziel (laut Befragtenangabe).

## Wegeentfernung

Tür-zu-Tür-Entfernung (laut Befragtenangabe).

## Wegezweck

Im Unterschied zu den Aktivitäten schließt der Begriff des Wegezwecks alle Wege mit ein. Nach-Hause-Wege werden dabei der dominanten Aktivität des Ausgangs zugeordnet.

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Stadtgebiet Köln .....	9
Abbildung 2: Startseite der Kölner Online-Mobilitätsbefragung 2022 .....	11
Abbildung 3: Ankündigung der Mobilitätsbefragung 2022 im Kölner Stadt-Anzeiger .....	12
Abbildung 4: Datengrundlage .....	13
Abbildung 5: Stichprobenverteilung nach Geschlecht/Alter .....	14
Abbildung 6: Stichprobenverteilung nach Stadtbezirk .....	15
Abbildung 7: Haushaltsgröße .....	18
Abbildung 8: Soziodemographie I (Alter und Geschlecht) .....	18
Abbildung 9: Soziodemographie II (Wohnort und Beruf) .....	19
Abbildung 10: Verkehrsmittelausstattung der Kölner Haushalte .....	21
Abbildung 11: Fahrräder im Haushalt nach Stadtbezirk .....	22
Abbildung 12: Fahrräder im Haushalt nach Haushaltseinkommen .....	23
Abbildung 13: Autos im Haushalt nach Stadtbezirk .....	24
Abbildung 14: Autos im Haushalt nach Haushaltseinkommen .....	25
Abbildung 15: Allgemeine Mobilitätskennziffern .....	28
Abbildung 16: Wege pro Person nach Altersklassen .....	29
Abbildung 17: Wege pro Person nach Stadtbezirken .....	30
Abbildung 18: Jährliche Verkehrsleistung in Kilometern .....	31
Abbildung 19: Wegezweck pro Weg 2022 .....	32
Abbildung 20: Wegezweck 2017 versus 2022 .....	33
Abbildung 21: Tageszeitliche Verteilung der Wege nach Wegezweck .....	34
Abbildung 22: Wegezweck nach Altersklassen .....	35
Abbildung 23: Wegezweck pro Entfernung .....	36
Abbildung 24: Wegezweck pro Dauer .....	37
Abbildung 25: Verkehrsmittelwahl pro Weg (Modal Split) .....	38
Abbildung 26: Verkehrsmittelwahl pro Weg 2017 versus 2022 .....	39
Abbildung 27: Verkehrsmittelwahl pro Dauer 2017 versus 2022 .....	40
Abbildung 28: Verkehrsmittelwahl pro Entfernung 2017 versus 2022 .....	41
Abbildung 29: Jährliche Pkw-Verkehrsleistung in Kilometern .....	42
Abbildung 30: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck .....	43
Abbildung 31: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht .....	44
Abbildung 32: Verkehrsmittelwahl nach ÖPNV-Zeitkartenbesitz .....	45
Abbildung 33: Verkehrsmittelwahl nach Stadtbezirken .....	46
Abbildung 34: Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen .....	47
Abbildung 35: Verkehrsmittelwahl nach Haushaltseinkommen .....	48
Abbildung 36: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen .....	49
Abbildung 37: Tageszeitliche Verteilung der Wege nach Verkehrsmittel .....	50
Abbildung 38: Genutzte Verkehrsmittel pro Weg .....	51
Abbildung 39: Wegedauer nach Wegezweck .....	52
Abbildung 40: Wegedauer nach Hauptverkehrsmittel .....	53

Abbildung 41: Wegeentfernung nach Wegezweck .....	54
Abbildung 42: Wegeentfernung nach Hauptverkehrsmittel .....	55
Abbildung 43: Entfernungsklassen nach Hauptverkehrsmittel .....	56
Abbildung 44: Definition räumlicher Verkehrsbeziehungen .....	57
Abbildung 45: Verkehrsarten .....	58
Abbildung 46: Räumliche Struktur der jährlichen Verkehrswege der Kölner Bevölkerung .....	59
Abbildung 47: Verkehrsmittelwahl nach räumlichen Verkehrsbeziehungen .....	61
Abbildung 48: Wegezweck nach räumlichen Verkehrsbeziehungen .....	62
Abbildung 49: Jährliche Verkehrswege mit Innenstadtbezug der Kölner Bevölkerung ....	63
Abbildung 50: Zu Fuß-Nutzung nach Altersklassen .....	65
Abbildung 51: Fahrrad-Nutzung nach Altersklassen .....	66
Abbildung 52: Pkw-Nutzung nach Altersklassen .....	67
Abbildung 53: ÖPNV-Nutzung nach Altersklassen .....	67
Abbildung 54: Persönlicher Fahrrad-Besitz nach Stadtbezirken .....	69
Abbildung 55: Persönlicher Fahrrad-Besitz nach Altersklassen .....	70
Abbildung 56: Verkehrsmittelwahl nach E-Bike-Verfügbarkeit .....	71
Abbildung 57: Fahrradparkplatz zu Hause .....	72
Abbildung 58: Pkw-Führerschein-Besitz nach Altersklassen und Geschlecht .....	73
Abbildung 59: Persönlicher Pkw-Besitz nach Altersklassen .....	74
Abbildung 60: Verkehrsmittelwahl nach Pkw-Verfügbarkeit .....	75
Abbildung 61: Pkw-Abstellplatz zu Hause .....	76
Abbildung 62: MIV-Wege nach Motorenart .....	77
Abbildung 63: Car-Sharing-Mitgliedschaft nach Altersklassen .....	80
Abbildung 64: Verkehrsmittelwahl nach Car-Sharing-Mitgliedschaft .....	81
Abbildung 65: Bike-Sharing-Mitgliedschaft nach Altersklassen .....	82
Abbildung 66: Bike-Sharing-Mitgliedschaft nach Stadtbezirken .....	82
Abbildung 67: Verkehrsmittelwahl nach Bike-Sharing-Mitgliedschaft .....	83
Abbildung 68: E-Scooter-Sharing-Mitgliedschaft nach Altersklassen .....	84
Abbildung 69: E-Scooter-Sharing-Mitgliedschaft nach Stadtbezirken .....	84
Abbildung 70: Verkehrsmittelwahl nach E-Scooter-Sharing-Mitgliedschaft .....	85
Abbildung 71: Kennziffern zur Home-Office-Tätigkeit .....	89
Abbildung 72: Bewertung der allgemeinen Verkehrssituation vor Ort .....	91
Abbildung 73: Bewertung der Zu Fuß-Situation nach Stadtbezirken .....	92
Abbildung 74: Bewertung der Fahrrad-Situation nach Stadtbezirken .....	93
Abbildung 75: Bewertung der Pkw-Situation nach Stadtbezirken .....	94
Abbildung 76: Bewertung der ÖV-Situation nach Stadtbezirken .....	95
Abbildung 77: Subjektive Nutzungshäufigkeiten nach Verkehrsmitteln .....	97

## **Projektverantwortung**

### **Projektverantwortung**

Thorsten Siggelkow, Leiter Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung

### **Projektteam beim Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung**

Christian Dörkes, Leiter Abteilung integrierte Verkehrsplanung

Benjamin Klein, Sachgebiet Verkehrsentwicklungsplanung und ÖPNV

Barbara Pauli, Sachgebiet Verkehrsentwicklungsplanung und ÖPNV

### **Gestaltung**

PB Consult GmbH (Nürnberg), rheinsatz Agentur für Mediengestaltung (Köln)

## **Kontakt**

Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung  
Willy-Brandt-Platz 2  
50679 Köln

Benjamin Klein  
[nachhaltige-mobilitaetsentwicklung@stadt-koeln.de](mailto:nachhaltige-mobilitaetsentwicklung@stadt-koeln.de)



**Stadt Köln**

Die Oberbürgermeisterin

Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung  
Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Gestaltung / Satz  
PB Consult GmbH, Nürnberg; rheinsatz, Köln

13/68/01.2024



