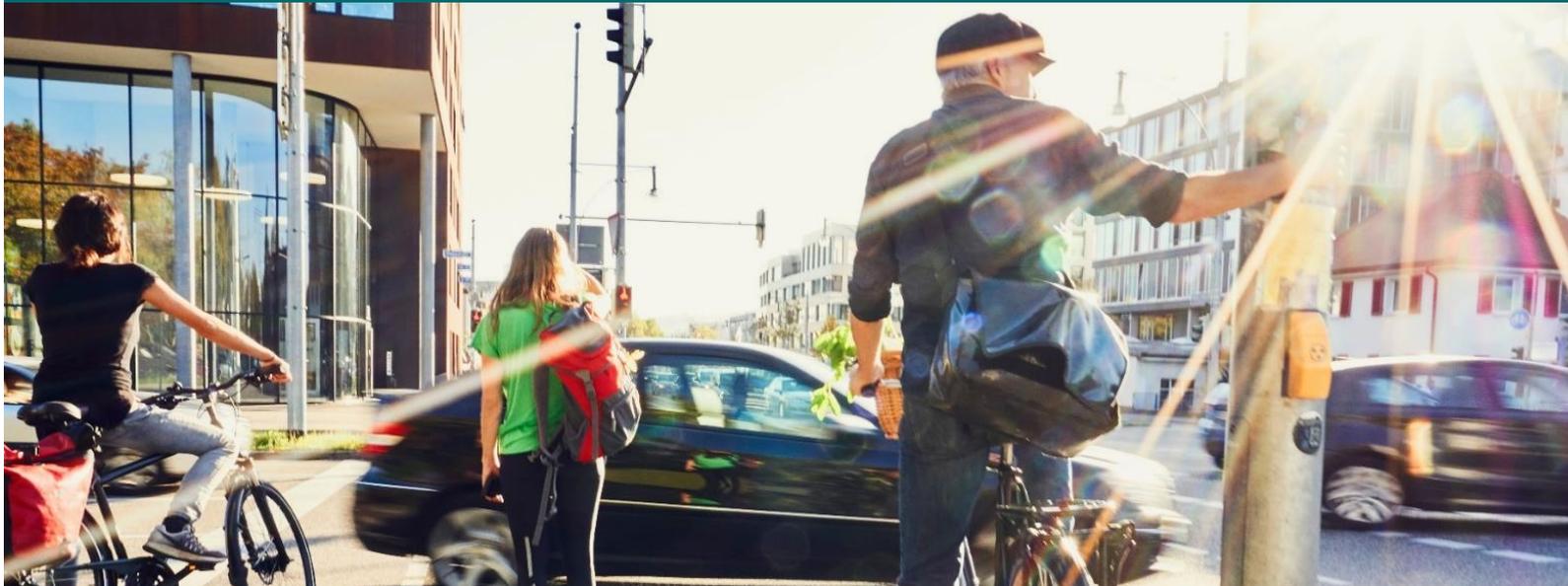


Überblicksvortrag und zentrale Ergebnisse 2023 Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis

Bonn 14. Mai 2025

Mobilität in Deutschland



eine Studie des:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:



infas 360

Was Sie erwartet:

einige Abschnitte zum Eintauchen in die (regionale) MiD 2023



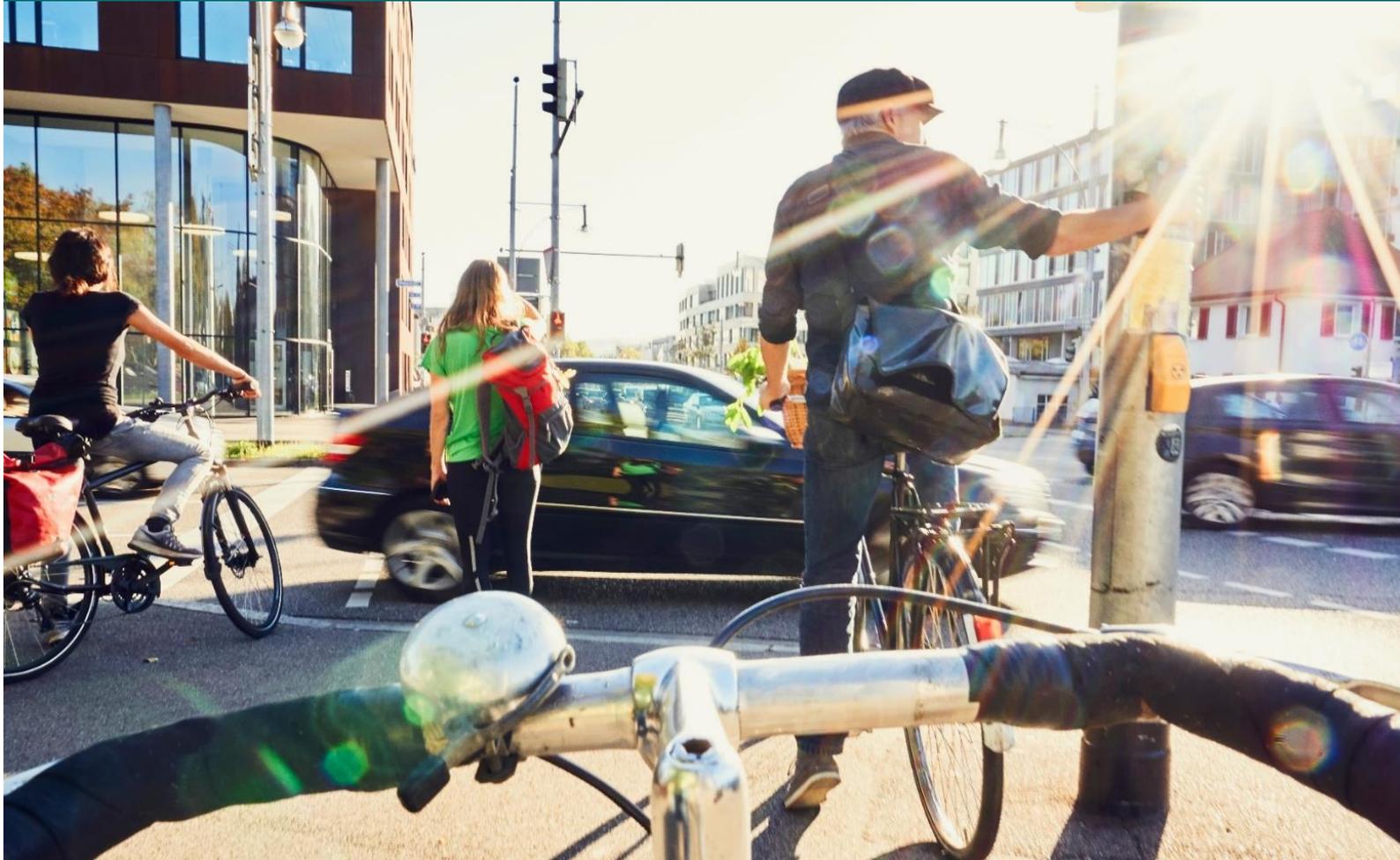
- Überblick und Methode:
wie die MiD funktioniert
- Zunächst über die Region hinaus:
interessante Deutschland-Werte

In die Region:

- Verkehrsmittelverfügbarkeit und übliche Nutzung:
Ausstattung der Haushalte und Nutzungsgruppen
- Ergebnisse der Wegeerfassung:
Unterwegssein, Modal Split, Verkehrsaufkommen und -leistung, CO₂ pro Kopf
- Neue Trends und spezifische Bevölkerungsgruppen:
Homeoffice, Online-Aktivitäten, Handicaps und Mobilitätsarmut
- Träger der erhofften Veränderung:
E-Autos, Deutschlandticket, Radverkehr und Carsharing

- Kleine Bilanz und ein paar Ratschläge

Überblick und Methode: wie die MiD funktioniert



eine Studie des:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

durchgeführt von:

infas

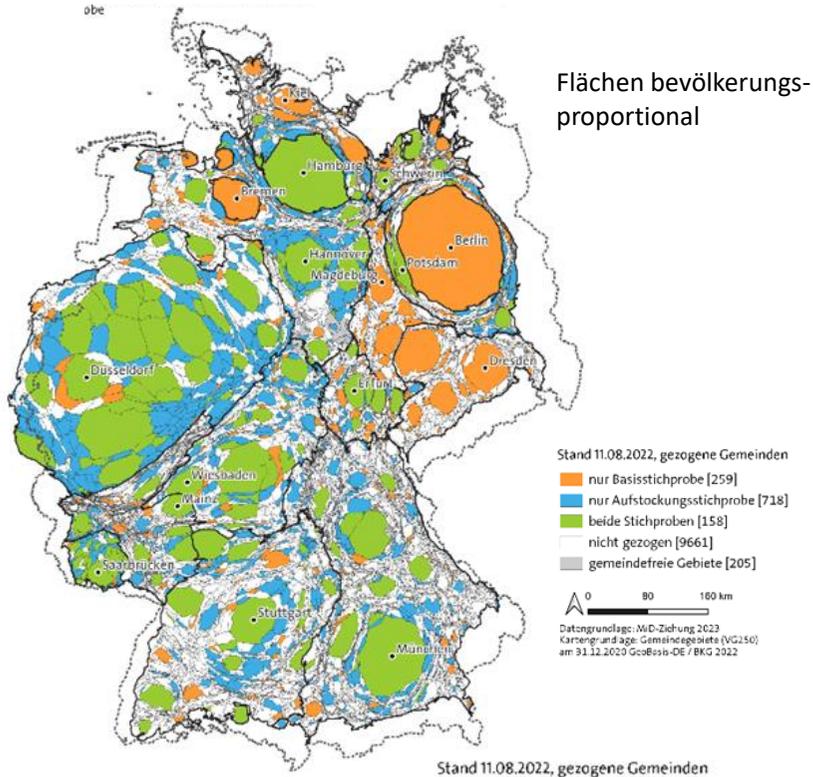
in Kooperation mit:



infas 360

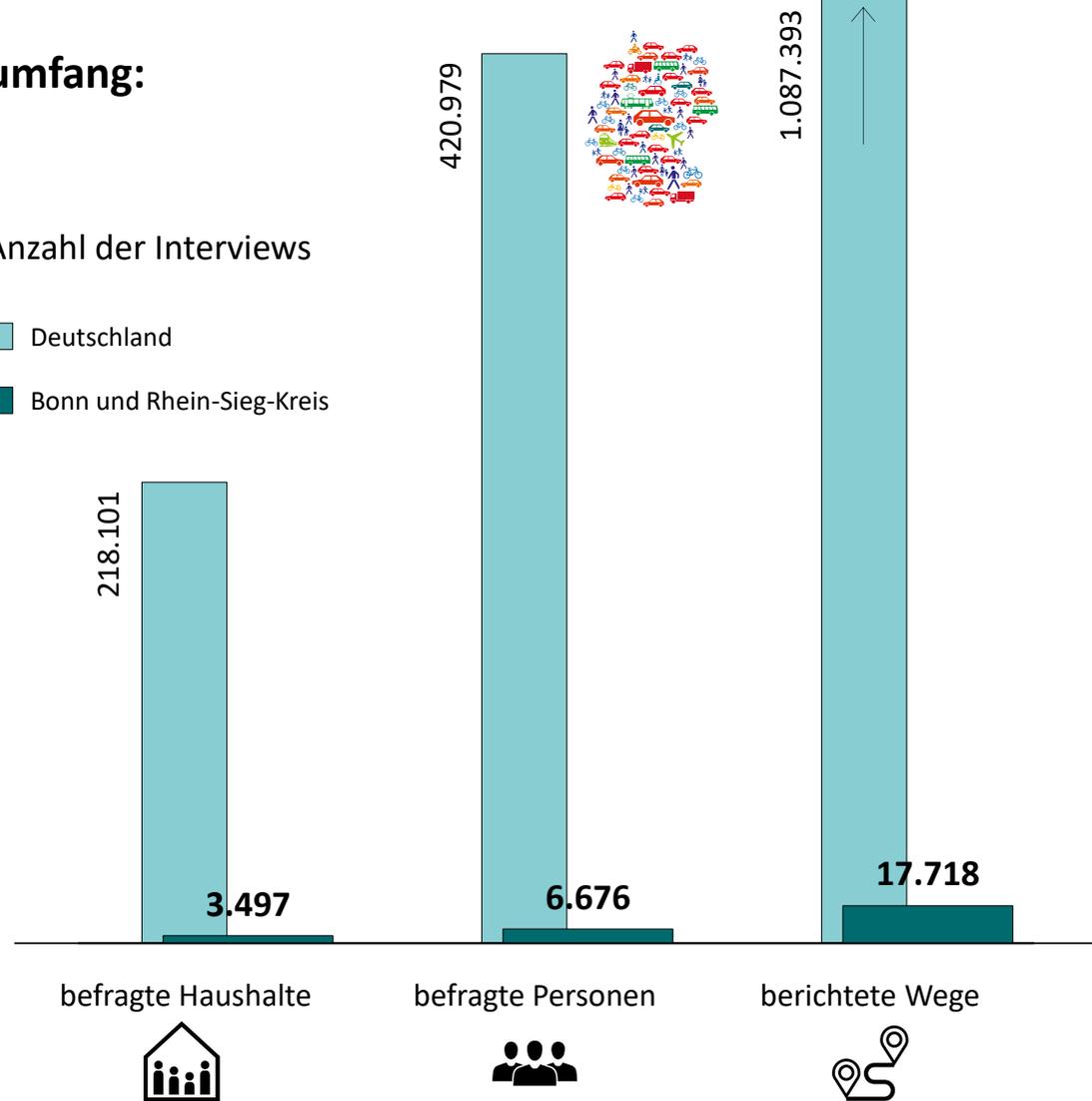
Was haben wir gemacht – Stichprobe und Erhebungsumfang: Datengrundlagen der aktuellen MiD

Registerstichprobe aus über 1.000 Gemeinden
plus ein kleiner Teil Dual Frame telefonisch

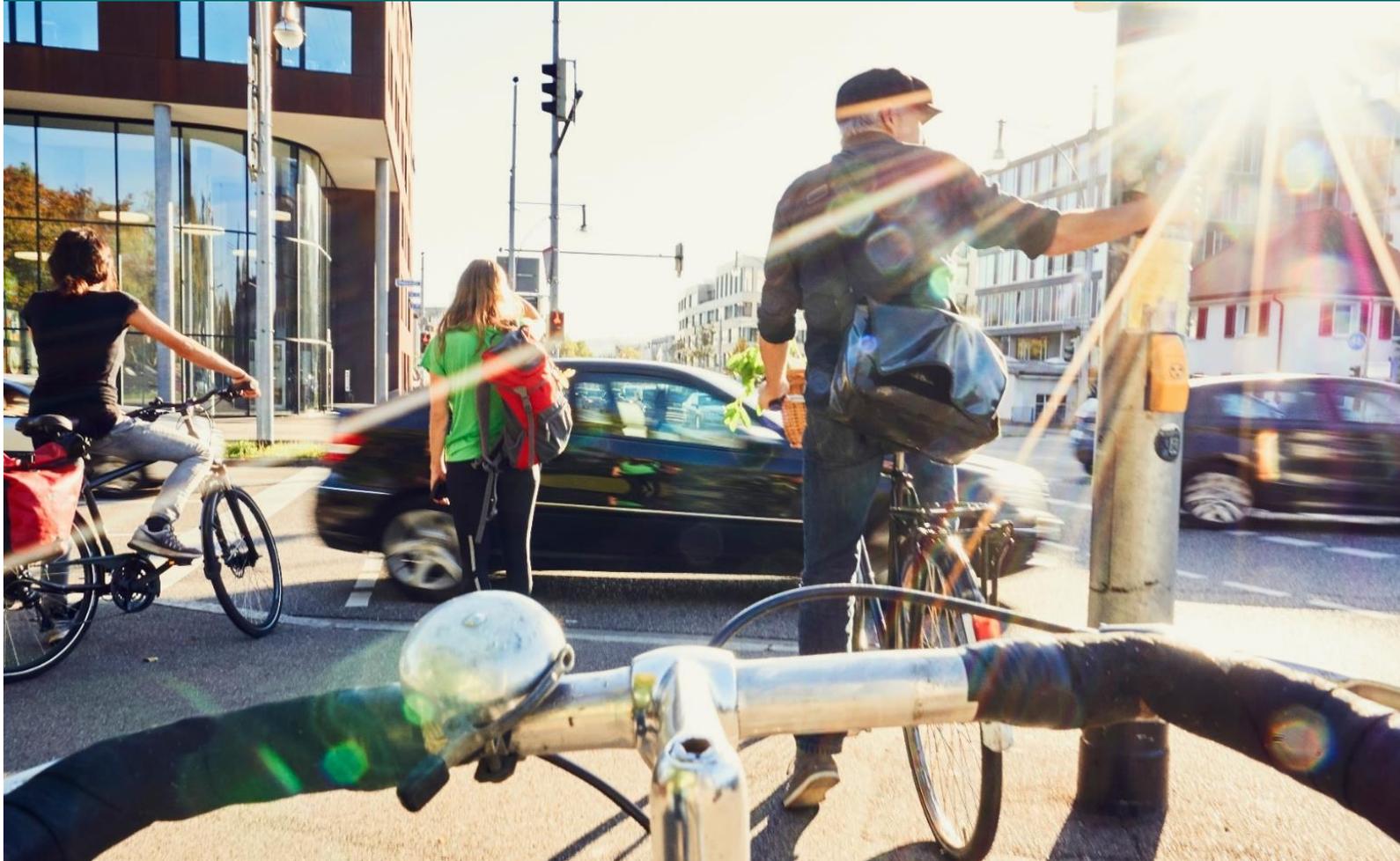


Anzahl der Interviews

- Deutschland
- Bonn und Rhein-Sieg-Kreis



Zunächst über die Region hinaus: interessante Deutschland-Werte



eine Studie des:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

durchgeführt von:

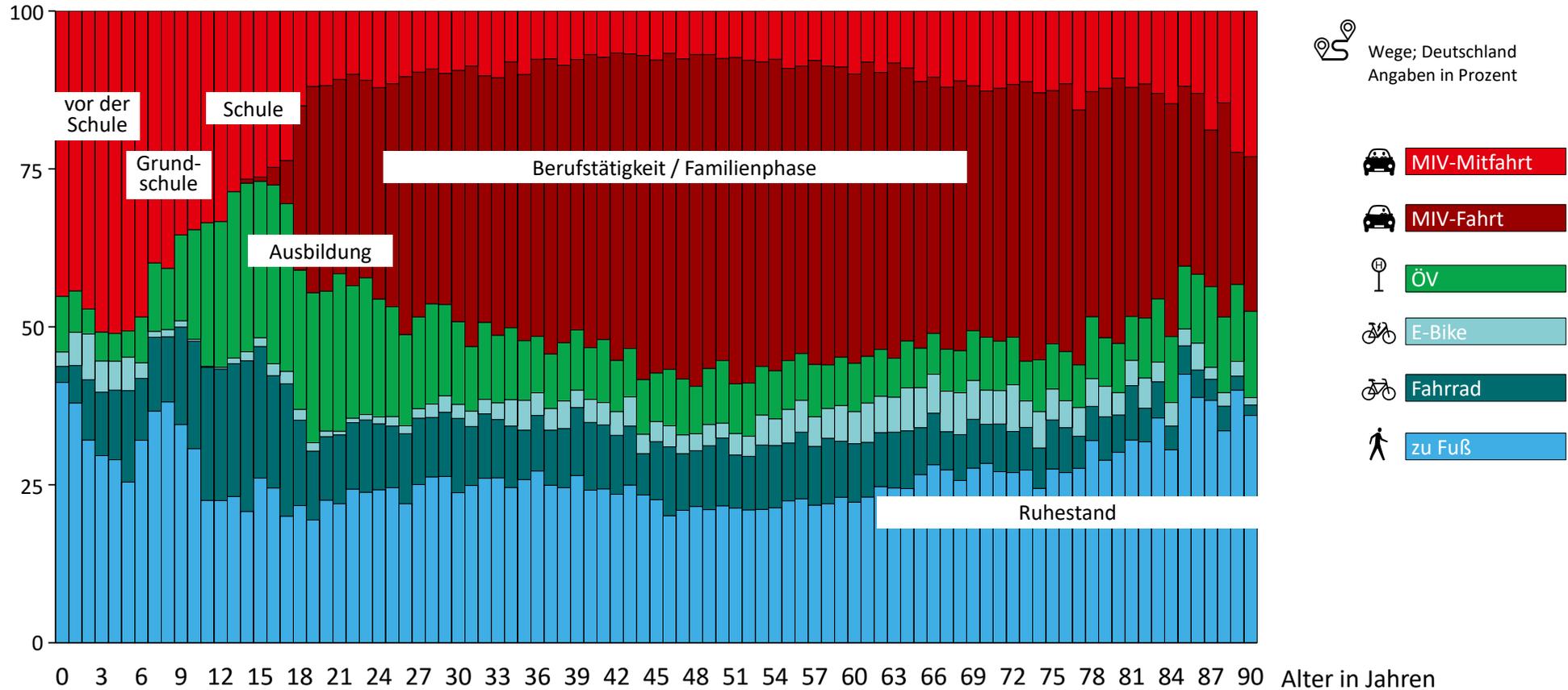
infas

in Kooperation mit:

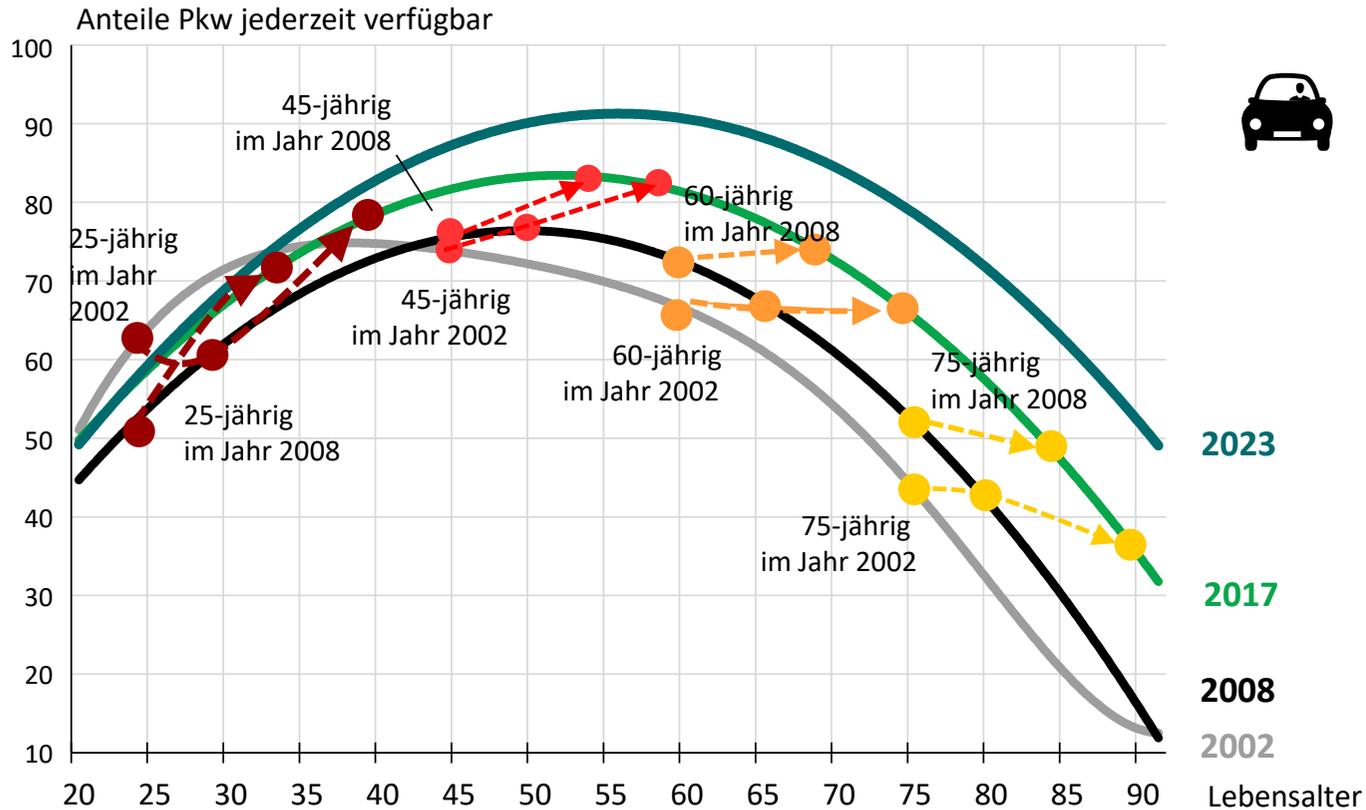


infas 360

Ein Blick, den nur die MiD gestattet: auf den Alltagswegen genutzte Verkehrsmittel nach unseren Lebensphasen

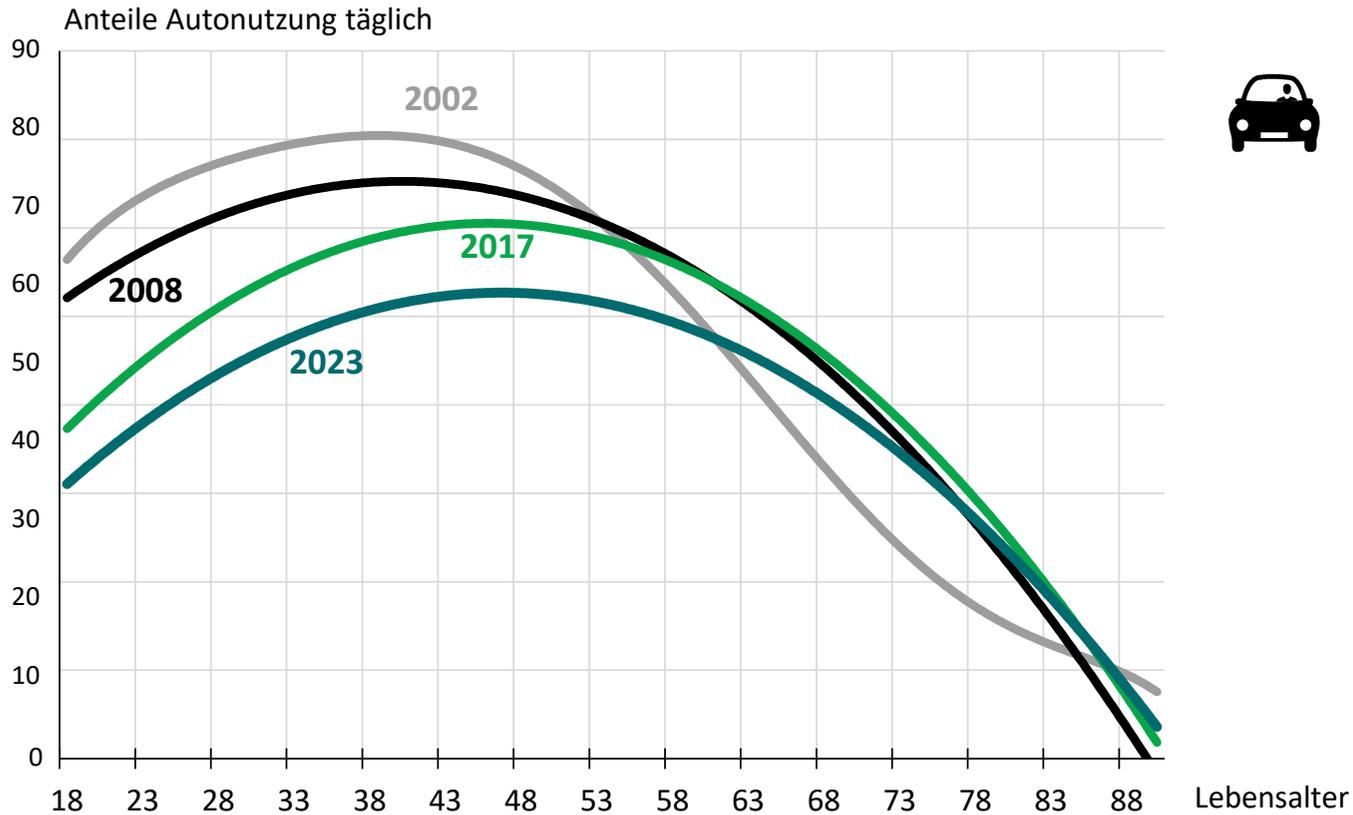


Wie es sich in den Generationen verändert – Beispiel Autoverfügbarkeit: so gut wie jede neue Kohorte mit verbessertem Zugang zum Auto



 Personen ab 14 Jahren; Deutschland
 Angaben in Prozent;
 Linienvläufe geglättet

Wie es sich in den Generationen verändert – Beispiel tägliche Autonutzung: mit jedem MiD-Jahrgang in den jüngeren und mittleren Altersgruppen rückläufig



Personen ab 14 Jahren; Deutschland
Angaben in Prozent;
Linienverläufe geglättet

Was sich im Überblick bundesweit zeigt: langsame Veränderung der Mobilitätspraxis?



Deutschland

keine externen Quellen,
nur MiD

heterogen, regional
begrenzte Verbesserungen

einheitliche Ergebnisse,
aber was passiert 2025?

einheitliche Ergebnisse,
aber wie entwickeln sich
Deutschlandticket und Qualität?

TREND

Fußwege



Radverkehr



MIV



ÖPNV



GESAMT



deutliches Plus



moderates Plus,
v. a. bei Personen-
kilometern



leichtes Minus
bei Wegen
und Kilometern



im aktuellen Trend
leichtes Plus
bei Wegen
und Kilometern

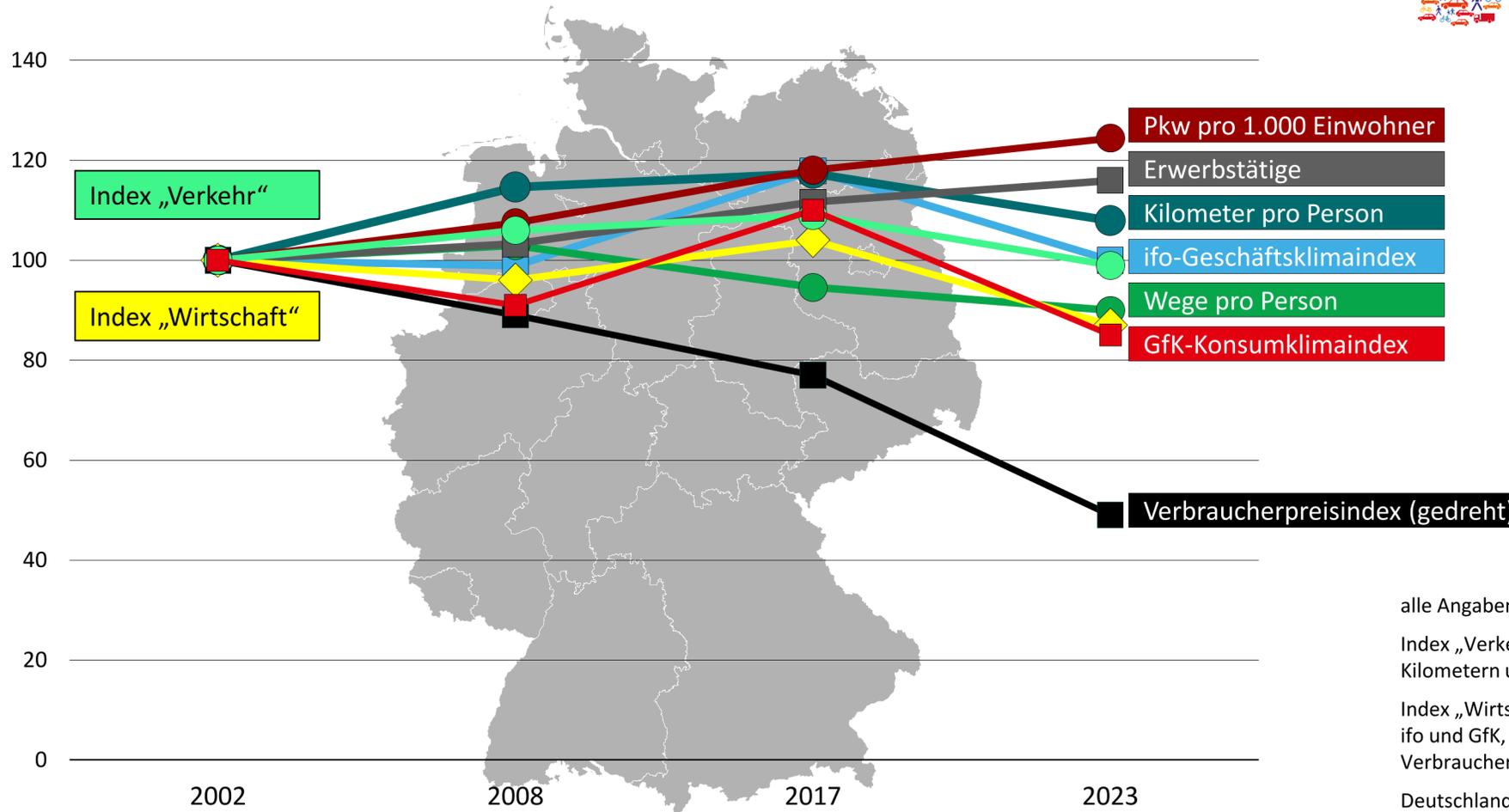
langsame
Veränderung

mehr Aktivität
gefordert, wenn es
schneller gehen soll

gesamt: leichter Rückgang bei Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung



Entwicklung zentraler Kennwerte 2002 bis 2023 – Blick über den Tellerrand: Pkw-Dichte, Konjunkturkennwerte und Verkehrsparameter – Mobilität folgt der Konjunktur?



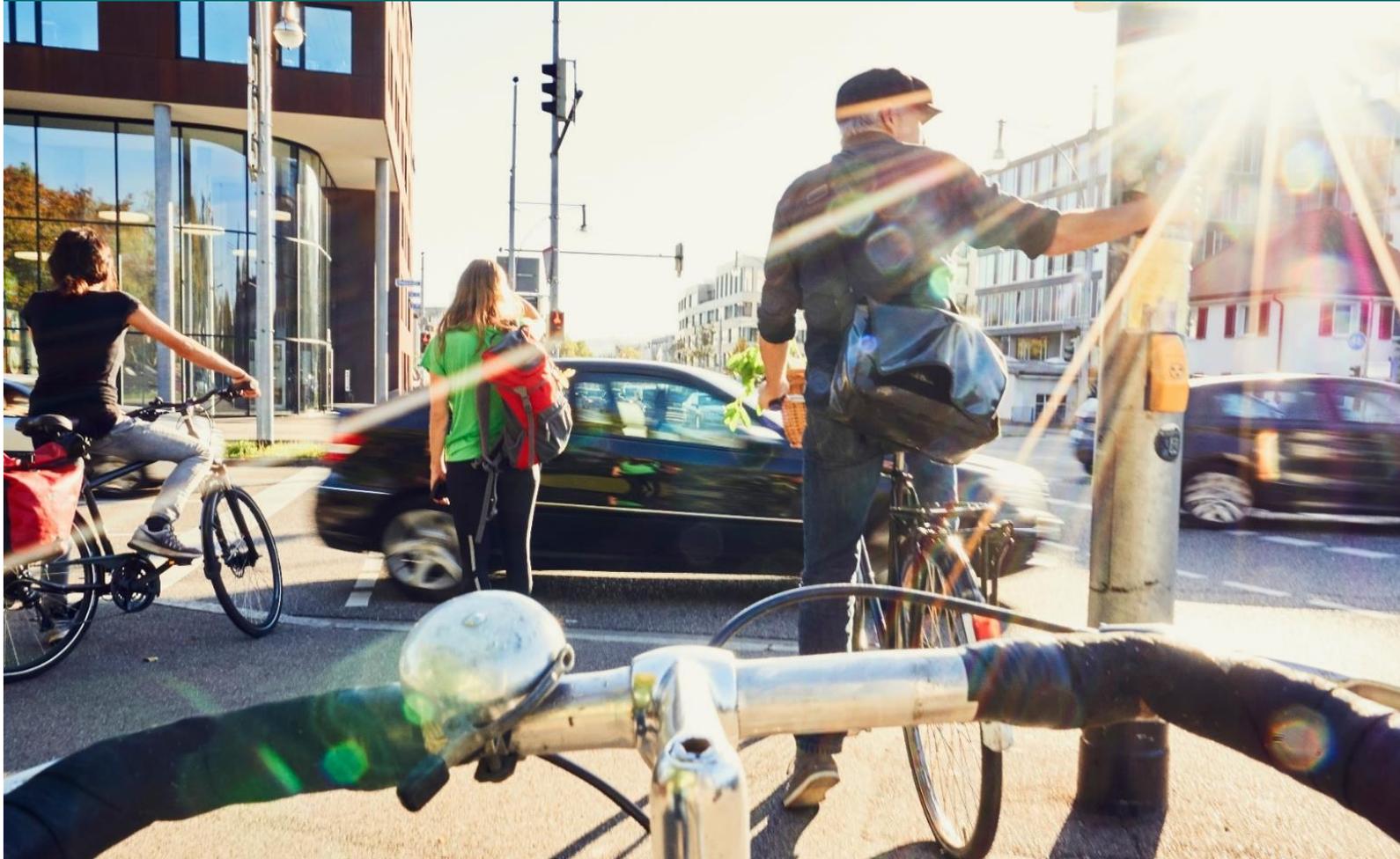
alle Angaben 2002=100

Index „Verkehr“ gleichgewichtig aus
Kilometern und Wegen pro Person

Index „Wirtschaft“ gleichgewichtig aus
ifo und GfK, Erwerbstätigen und
Verbraucherpreisen (gedreht)

Deutschland

Verkehrsmittelverfügbarkeit und übliche Nutzung: Ausstattung der Haushalte und Nutzungsgruppen



eine Studie des:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:



infas 360

Was wir nutzen – unsere Fahrzeuge: Autos im Bestand der privaten Haushalte



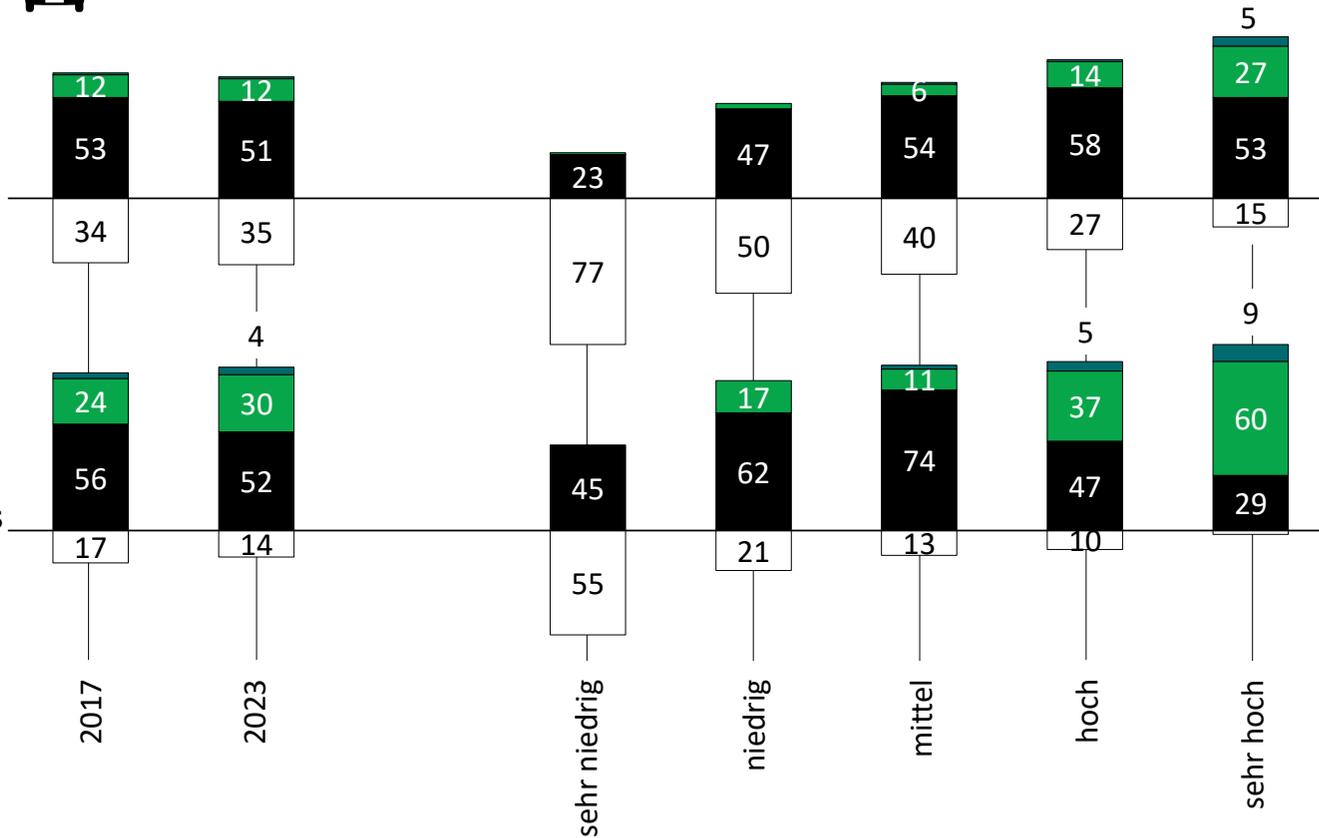
Autobesitz



nach ökonomischem Status des Haushalts

Stadt Bonn

Rhein-Sieg-Kreis



Haushalte; Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis
Angaben in Prozent
Abweichungen von 100 % rundungsbedingt
möglich

ökonomischer Status aus gruppiertem
Pro-Kopf-Äquivalenzeinkommen

- drei Autos und mehr
- zwei Autos
- ein Auto
- kein Auto

Was wir nutzen – unsere Fahrzeuge: Fahrräder im Bestand der privaten Haushalte



Besitz von Fahrrädern/E-Bikes

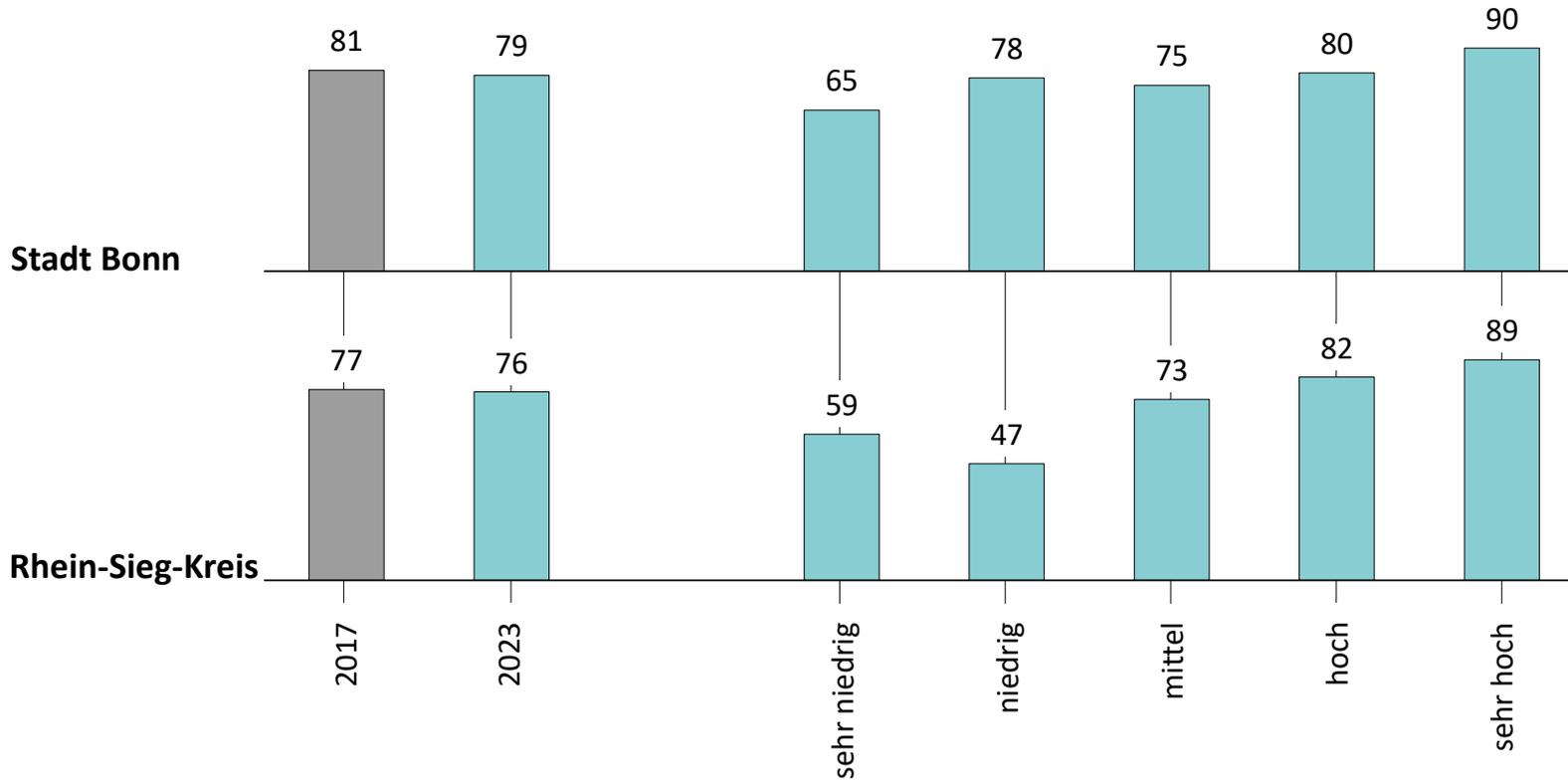


nach ökonomischem Status des Haushalts

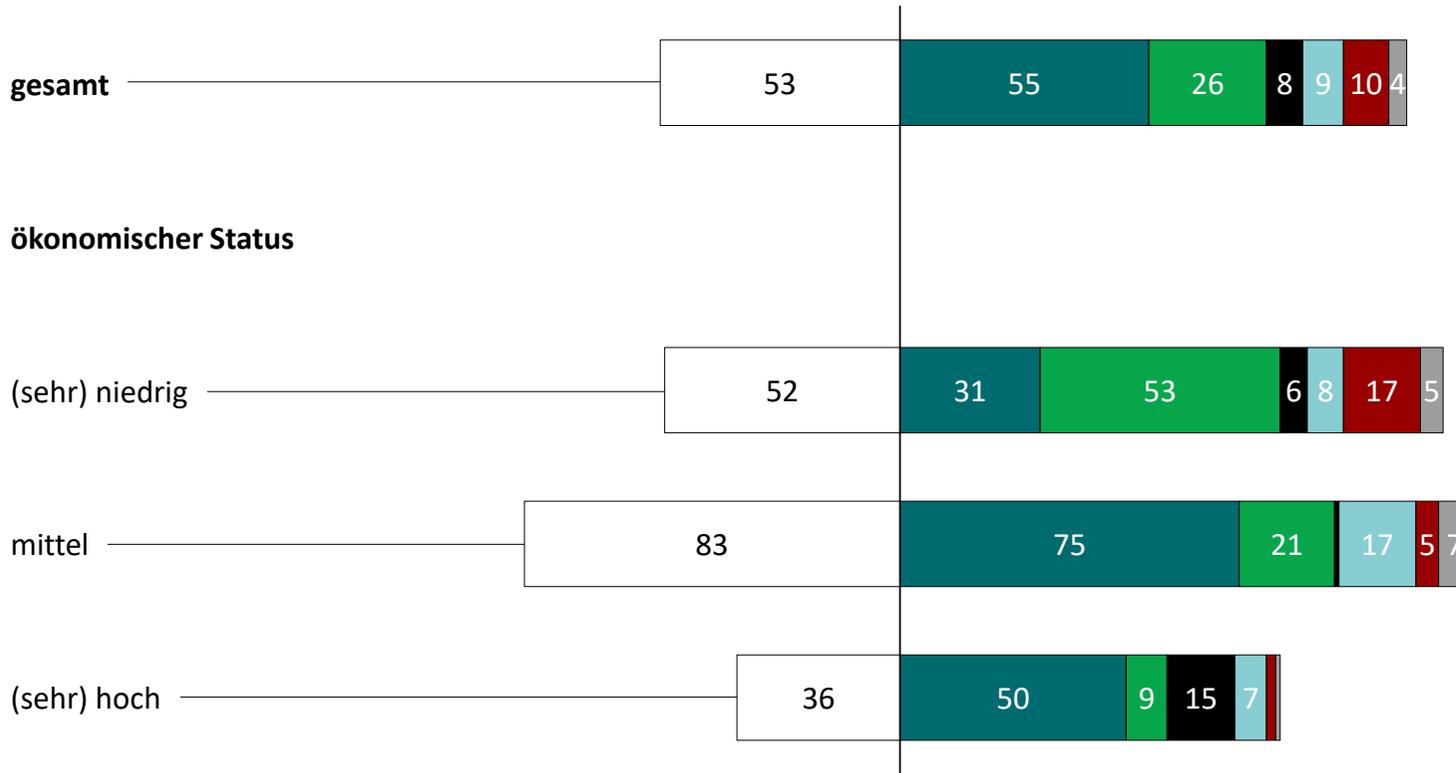


Haushalte; Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis
Angaben in Prozent

ökonomischer Status aus gruppiertem
Pro-Kopf-Äquivalenzeinkommen



Was wir (nicht) nutzen – Gründe für einen Pkw-Verzicht – Region gesamt: unterschiedlich nach ökonomischem Status

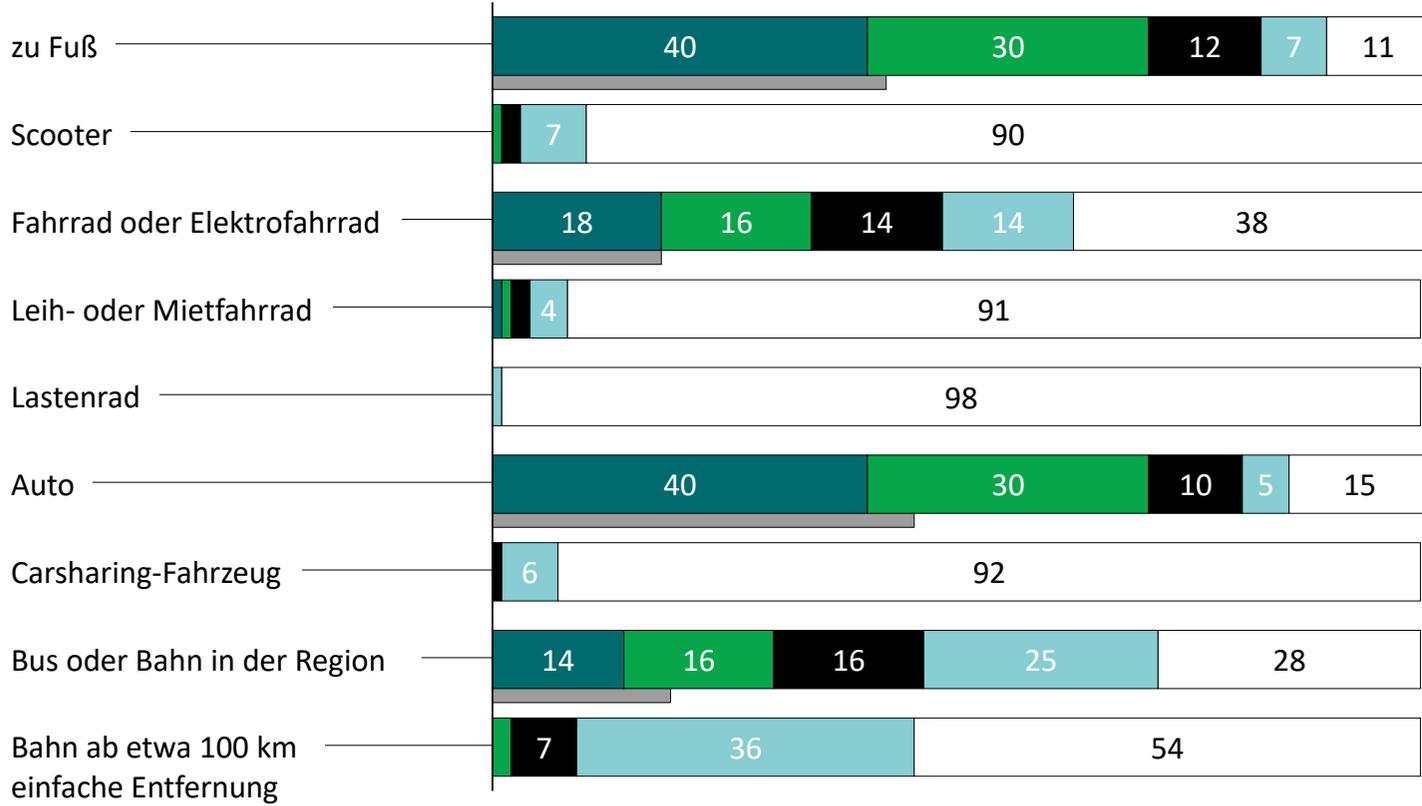


Haushalte ohne Pkw-Besitz
Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis
Angaben in Prozent
Mehrfachnennungen

ökonomischer Status aus gruppiertem
Pro-Kopf-Äquivalenzeinkommen

- kein Auto benötigt
- bewusster Verzicht
- kann es mir nicht leisten
- gesundheitliche oder Altersgründe
- kein Stellplatz verfügbar
- Stellplatz zu teuer
- Anwohner-Parkausweis zu teuer

Unsere übliche Verkehrsmittelnutzung – Region insgesamt: eher unverändert, mit leichtem (Bonner) Auto-Minus



Personen ab 14 Jahren
Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis
Angaben in Prozent

2017 2023

- täglich bzw. fast täglich
- an 1-3 Tagen pro Woche
- an 1-3 Tagen pro Monat
- seltener als monatlich
- nie bzw. fast nie

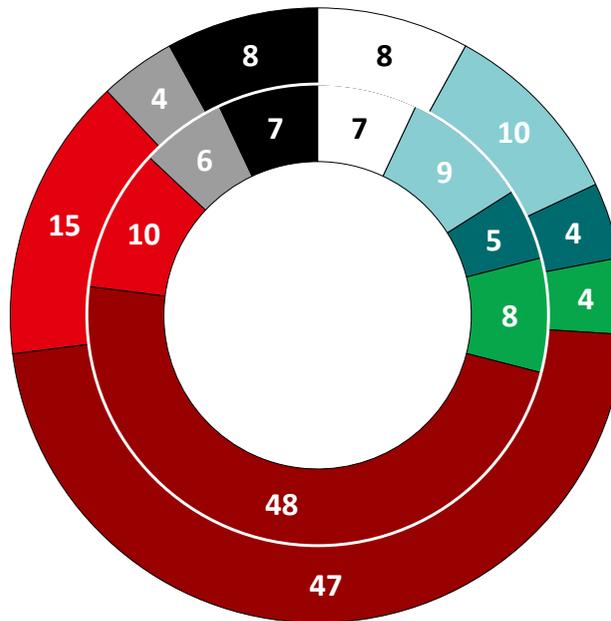
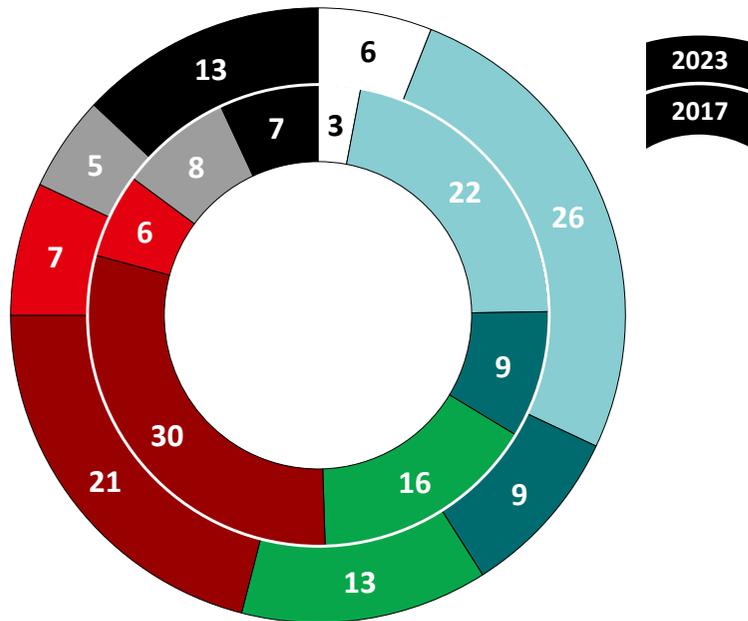
Wie wir üblicherweise unterwegs sind – Verkehrsmittelnutzersegmente:

Bonn weniger autoorientiert, im Rhein-Sieg-Kreis eher unverändert



Stadt Bonn

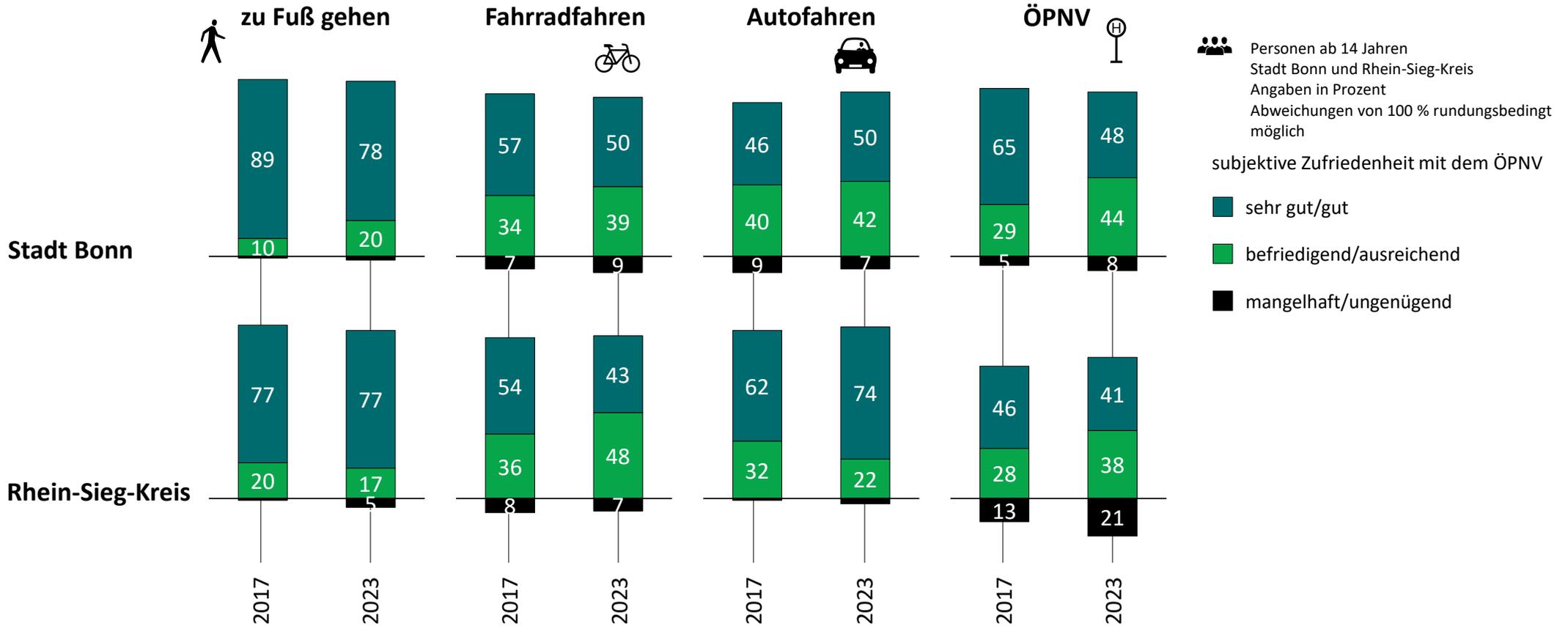
Rhein-Sieg-Kreis



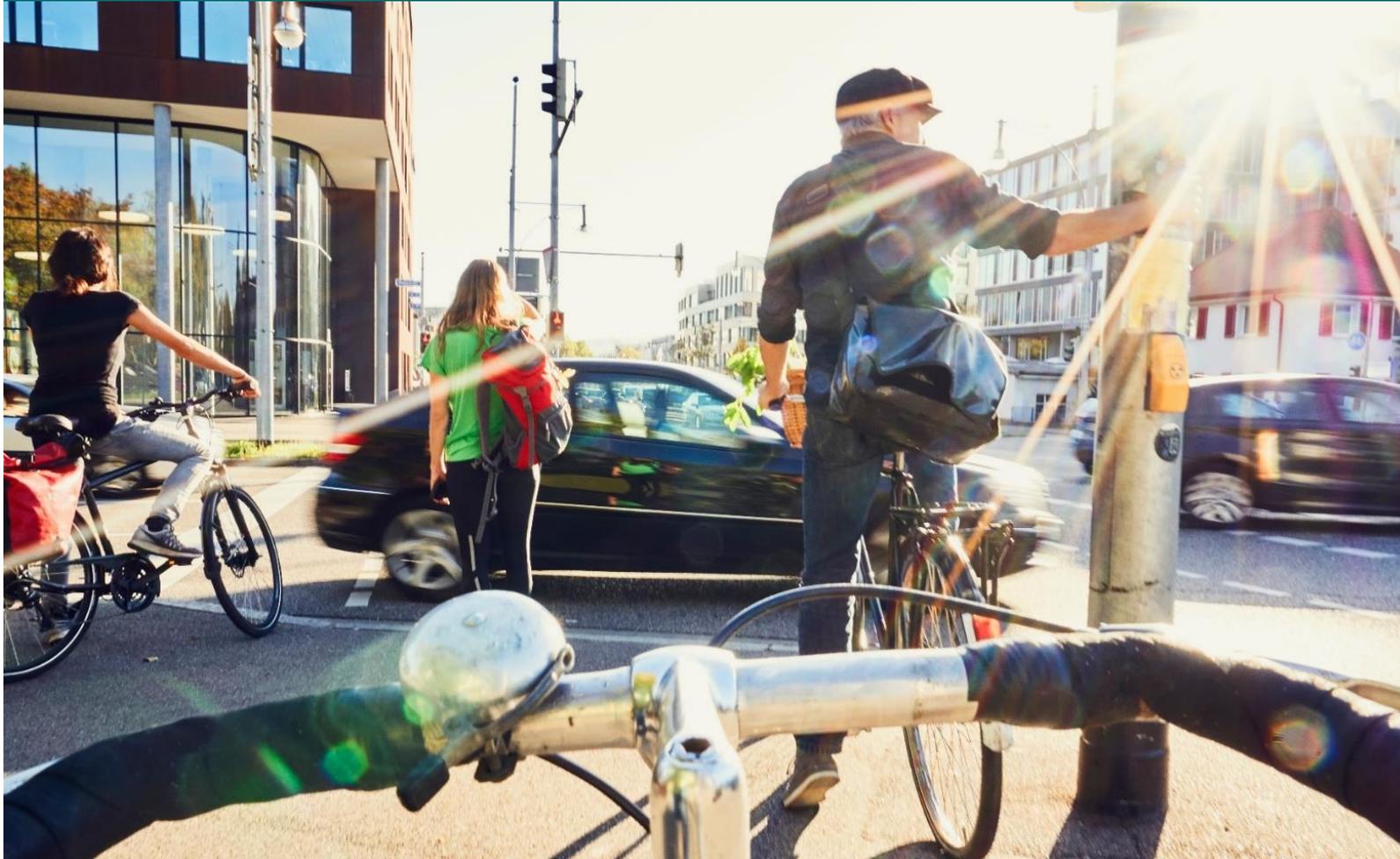
Personen ab 14 Jahren
 Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis
 Angaben in Prozent je Erhebungsjahr
 Definition entlang der üblichen
 täglichen/wöchentlichen Nutzung
 Abweichungen von 100 % rundungsbedingt
 möglich

	Wenig-Mobile
	Fahrrad-Orientierte
	ÖPNV-Orientierte ohne Pkw-Führerschein
	ÖPNV-Orientierte mit Pkw-Führerschein
	täglich Pkw-Orientierte
	seltener Pkw-Orientierte
	Mischnutzung
	Regelmäßige Vielfach-Nutzung

Wie zufrieden wir damit sind – Bewertung der Verkehrsangebote: Qualitätseinschätzungen bis auf Autofahren 2023 im Minus!



Ergebnisse der Wegeerfassung: Unterwegssein, Modal Split, Verkehrsaufkommen und -leistung



eine Studie des:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:



infas 360

Eckwerte im Zeitvergleich – Unterwegssein, Wege, Zeit und Kilometer: oft Stabilität, mit Minustrend bezüglich des Mobilitätsniveaus



	Stadt Bonn		Rhein-Sieg-Kreis		Deutschland		
	2017	2023	2017	2023	2017	2023	
Bevölkerung	325.490	335.789	599.056	610.537	82,2 Mio.	83,5 Mio.	<i>Anzahl</i>
Anteil mobiler Personen alle Tage	89	83	84	80	85	82	%
Anteil mobiler Personen werktags	92	86	87	82	88	84	%
Anteil mobiler Personen Samstag	86	80	83	81	82	79	%
Anteil mobiler Personen Sonntag	79	70	69	70	73	71	%
Wege pro Person und Tag	3,4	3,0	3,1	2,7	3,1	3,0	<i>Anzahl</i>
Tagesstrecke pro Person und Tag	40	30	40	36	39	35	<i>km</i>
Unterwegszeit pro Person	01:36	01:28	01:23	01:22	01:25	01:24	<i>h:min</i>

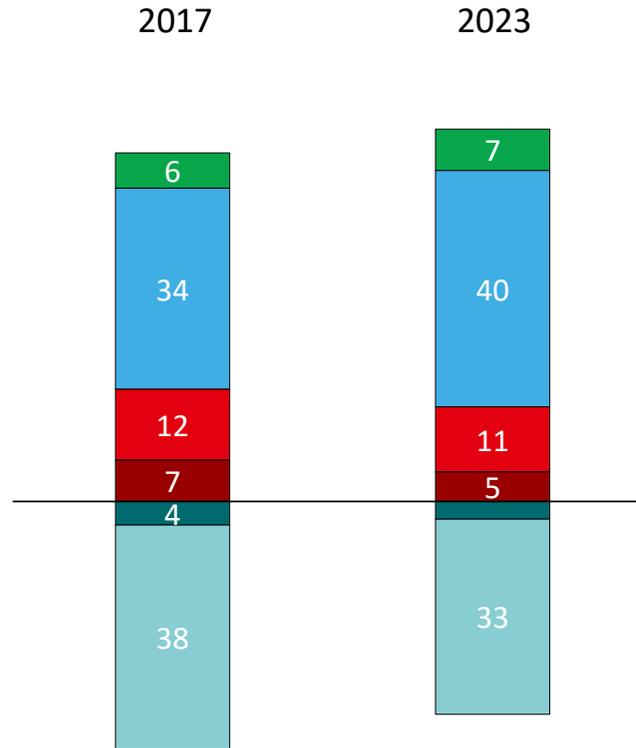
Warum wir unterwegs sind – Anlässe und Wegezwecke – Region insgesamt: Homeoffice-Effekt, aber weniger als oft erwartet



Anteile Wege



Anteile Personenkilometer



Wege; Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis
Angaben in Prozent

- Begleitung
- Freizeit
- Erledigung
- Einkauf
- Ausbildung
- Beruf (einschließlich Wirtschaftsverkehr)

Welche Verkehrsmittel wir dabei nutzen – Stadt Bonn:

Plus bei zu Fuß und Rad, Minus beim Auto, eher Stillstand beim ÖV



Stadt Bonn

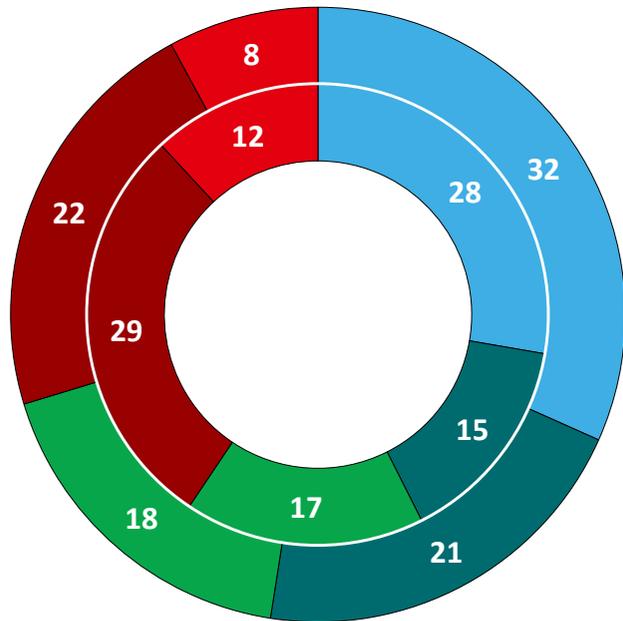


Wege

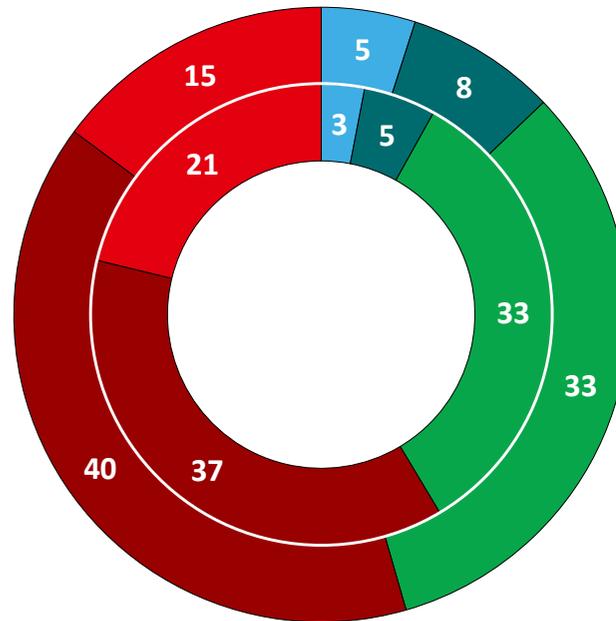
Angaben in Prozent

Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

Anteil Wege



Anteil Personenkilometer



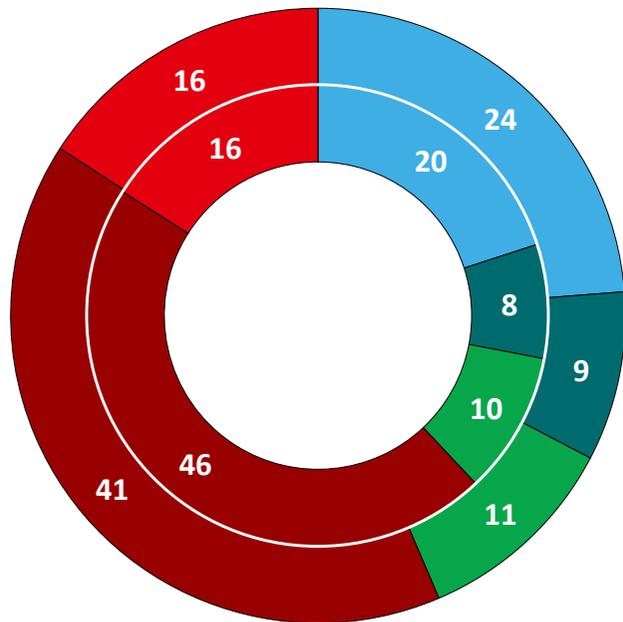
Welche Verkehrsmittel wir dabei nutzen – Rhein-Sieg-Kreis: etwas weniger Auto – eine langsame Veränderung?



Rhein-Sieg-Kreis

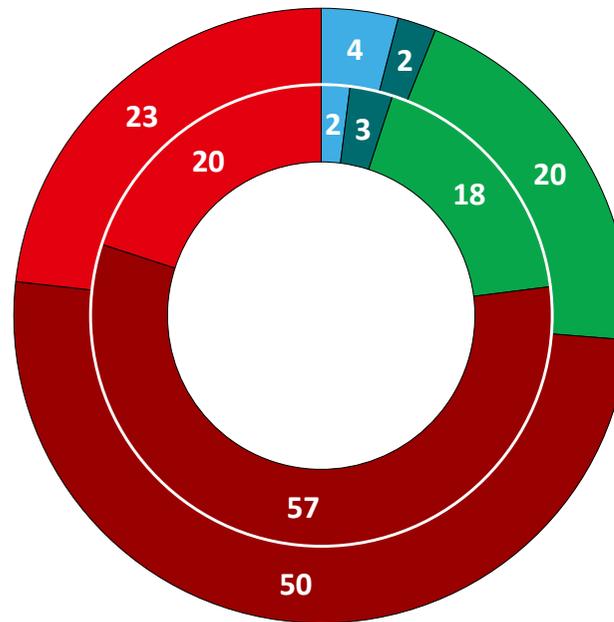
 Wege
Angaben in Prozent
Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

Anteil Wege



2023
2017

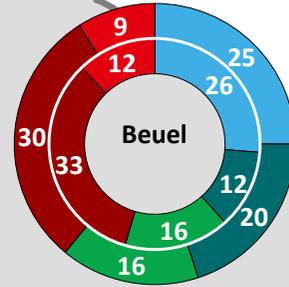
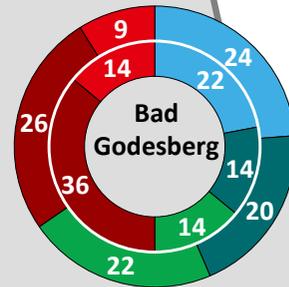
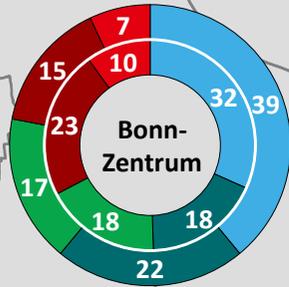
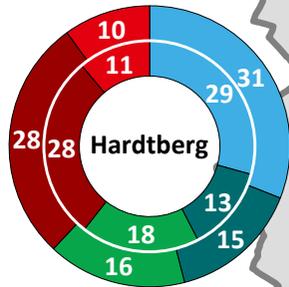
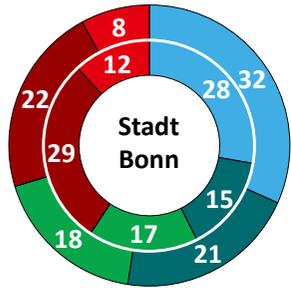
Anteil Personenkilometer



-  zu Fuß
-  Fahrrad
-  ÖV
-  MIV-Fahrt
-  MIV-Mitfahrt

Welche Verkehrsmittel wir dabei nutzen – Stadtbezirke der Stadt Bonn:

beim Radanteil größter Anstieg in Beuel



Wege
Angaben in Prozent
Abweichungen von 100 % rundungsbedingt
möglich



-  zu Fuß
-  Fahrrad
-  ÖV
-  MIV-Fahrt
-  MIV-Mitfahrt

Modal Split regional – Bundesländer und Regionstypen bundesweit zum Vergleich: eine Orientierung zur Einordnung der regionalen Ergebnisse



Hauptverkehrsmittel 2023 in den Bundesländern

	zu Fuß	Fahrrad	ÖV	MIV-Fahrt	MIV-Mitfahrt
Deutschland	26	11	11	40	13
Schleswig-Holstein	22	15	8	42	13
Hamburg	31	16	24	21	8
Niedersachsen	24	15	8	41	12
Bremen	30	22	15	24	7
Nordrhein-Westfalen	25	10	10	42	13
Hessen	27	9	12	39	13
Rheinland-Pfalz	27	7	9	43	14
Baden-Württemberg	27	11	9	40	13
Bayern	23	11	10	42	14
Saarland	21	3	10	51	15
Berlin	35	14	27	18	6
Brandenburg	28	12	9	38	13
Mecklenburg-Vorpommern	27	14	7	38	14
Sachsen	24	8	11	44	13
Sachsen-Anhalt	31	11	9	36	13
Thüringen	30	6	9	42	13

nach regionalstatistischem Raumtyp (RegioStaR7) 2023

	zu Fuß	Fahrrad	ÖV	MIV-Fahrt	MIV-Mitfahrt
Deutschland	26	11	11	40	13
Stadt Bonn	32	21	18	22	8
Rhein-Sieg-Kreis	24	9	11	41	16
Stadtregion					
Metropole	31	15	21	25	8
Regiopole und Großstadt	29	15	14	32	11
Mittelstadt, städtischer Raum	25	11	9	42	14
kleinstädtischer, dörflicher Raum	21	9	8	47	15
Ländliche Region					
zentrale Stadt	28	13	8	38	12
Mittelstadt, städtischer Raum	25	10	6	45	15
kleinstädtischer, dörflicher Raum	22	6	7	51	14



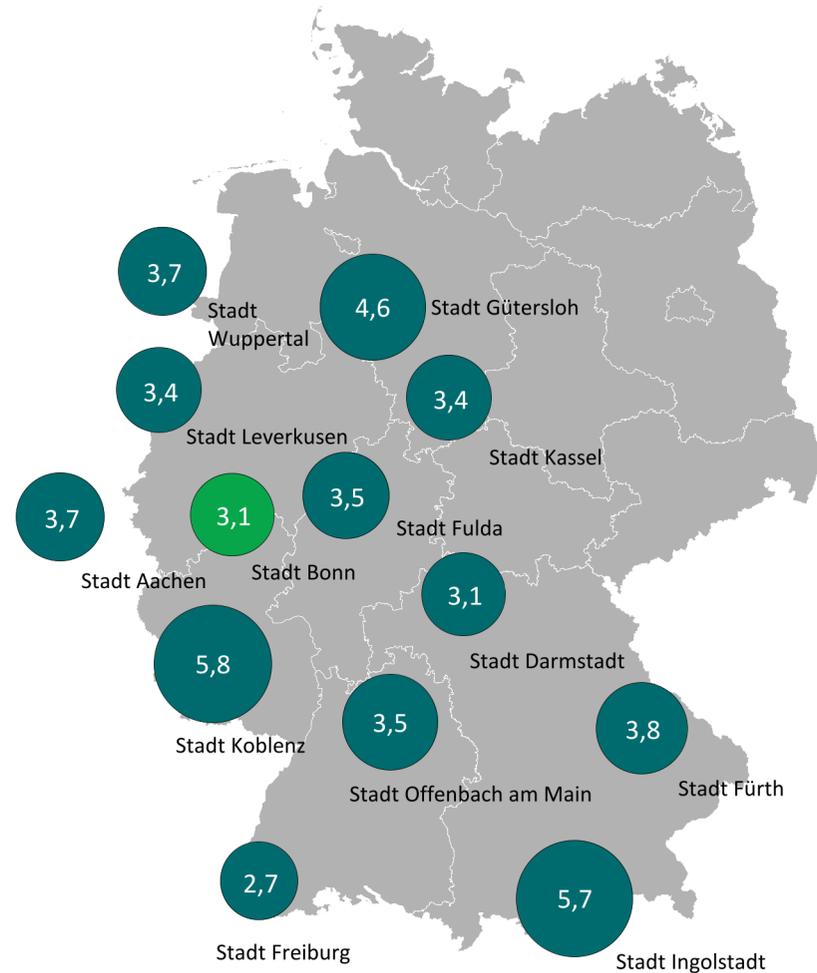
Wege
Angaben jeweils in Zeilenprozent

Immer mehr im Fokus – Mobilitätsbedingte CO₂-Werte pro Kopf und Tag: mittelgroße Städte aus den MiD-Aufstockungen, Bonn macht sich gut



Angaben pro Person und Tag in kg
in CO₂-Äquivalenten

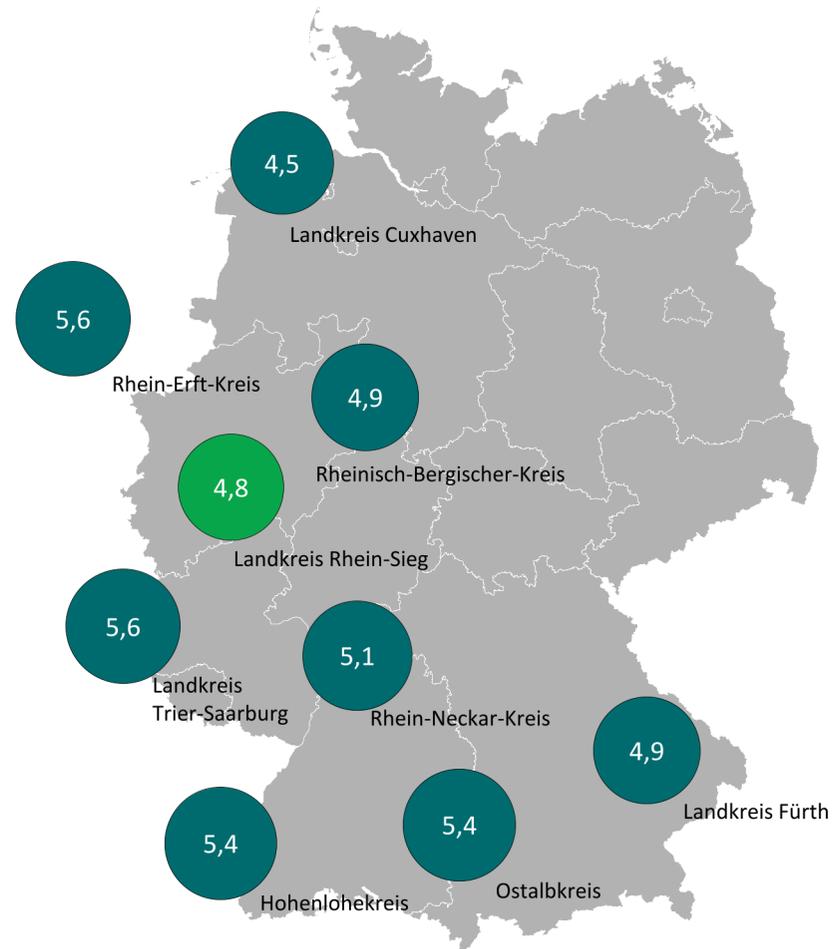
- sehr spezifische Werte
- Fahrradanteile auch eine
– unter mehreren – Erklärungen



Mobilitätsbedingte CO₂-Werte pro Kopf und Tag – Landkreise: fast durchweg im 5-Kilo-Bereich; Rhein-Sieg-Kreis etwas darunter



- relativ geringe Varianz
- aber auch hier sind Ausnahmen offenbar möglich



 Angaben pro Person und Tag in kg in CO₂-Äquivalenten

Was ist wirklich zu sehen auf den Bonner Straßen?

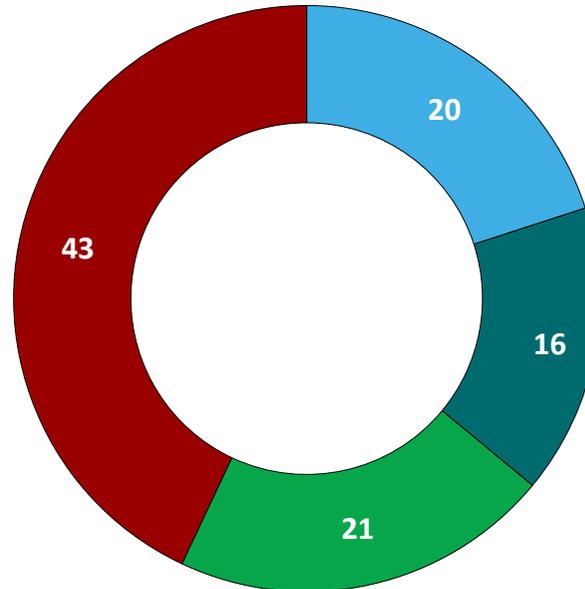
nicht nur Bewohnerverkehr, geschätzter Modal Split der „Tagesbevölkerung“



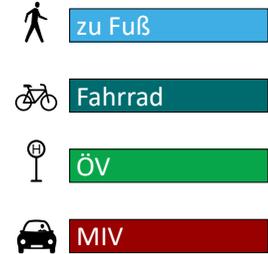
Was haben wir gemacht?

- Adressangaben für alle Wege ermöglichen die Zuordnung von Wegen der Umlandbewohner nach und in Bonn am Berichtstag.
- Diese werden zu Wegen der „Tagesbevölkerung“ mit denen der Stadtbewohner zusammengefasst.
- Dies umfasst alle Wege nach Bonn, also nicht nur beruflich bedingtes Einpendeln, sondern auch alle übrigen Anlässe.
- Außerdem werden Binnenwege von Auswärtigen in Bonn mit berücksichtigt.
- 2023 ist dies im Gegensatz zu 2017 eine Schätzung (doch gute Orientierung), da sich die Stichprobensystematik verändert hat und nicht so viele Haushalte im Umland befragt wurden.

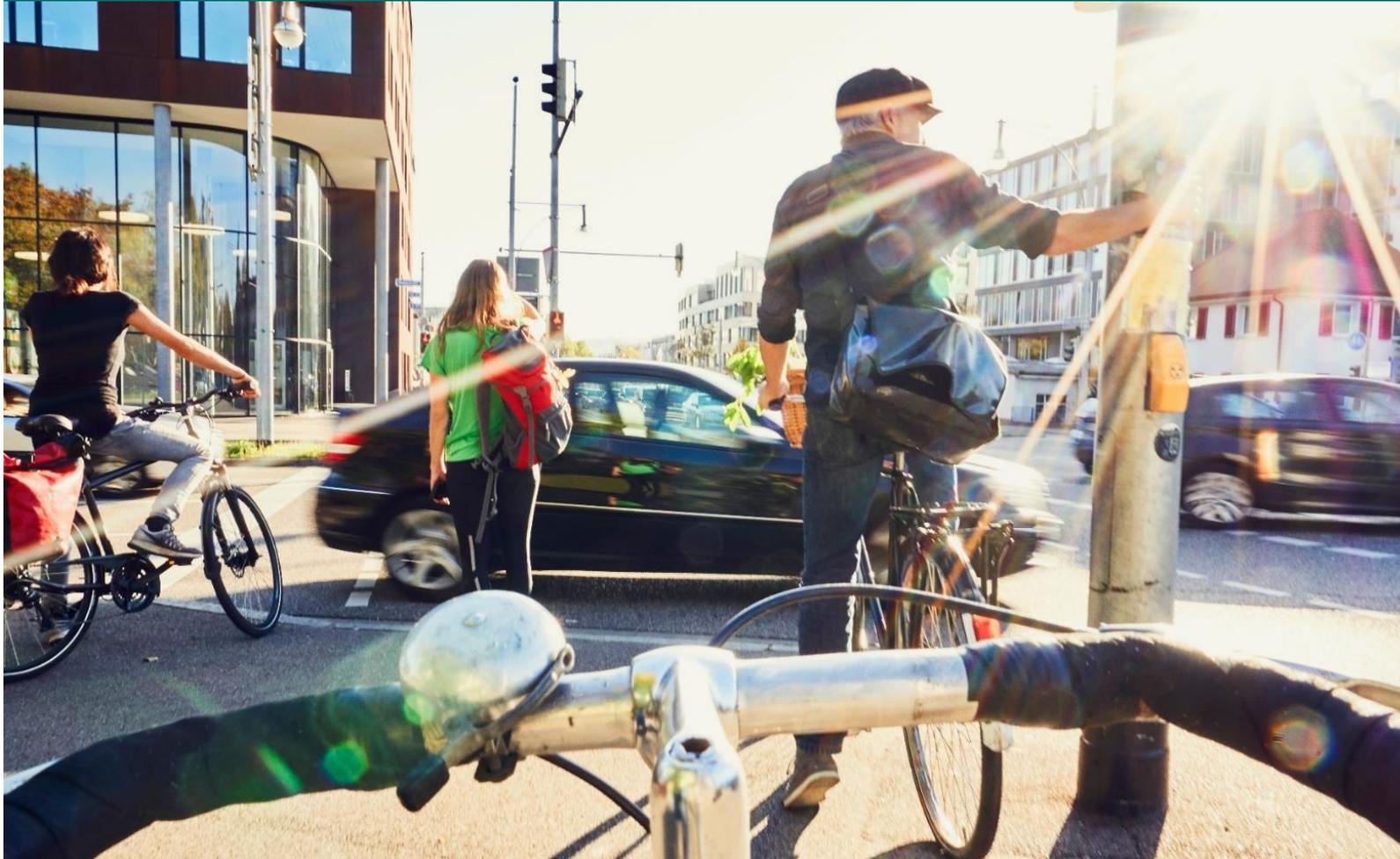
Schätzung Bonn Tagesbevölkerung 2023



 Wege
Angaben in Prozent



Neue Trends und spezifische Bevölkerungsgruppen: Homeoffice, Online-Aktivitäten, Handicaps und Mobilitätsarmut



eine Studie des:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:

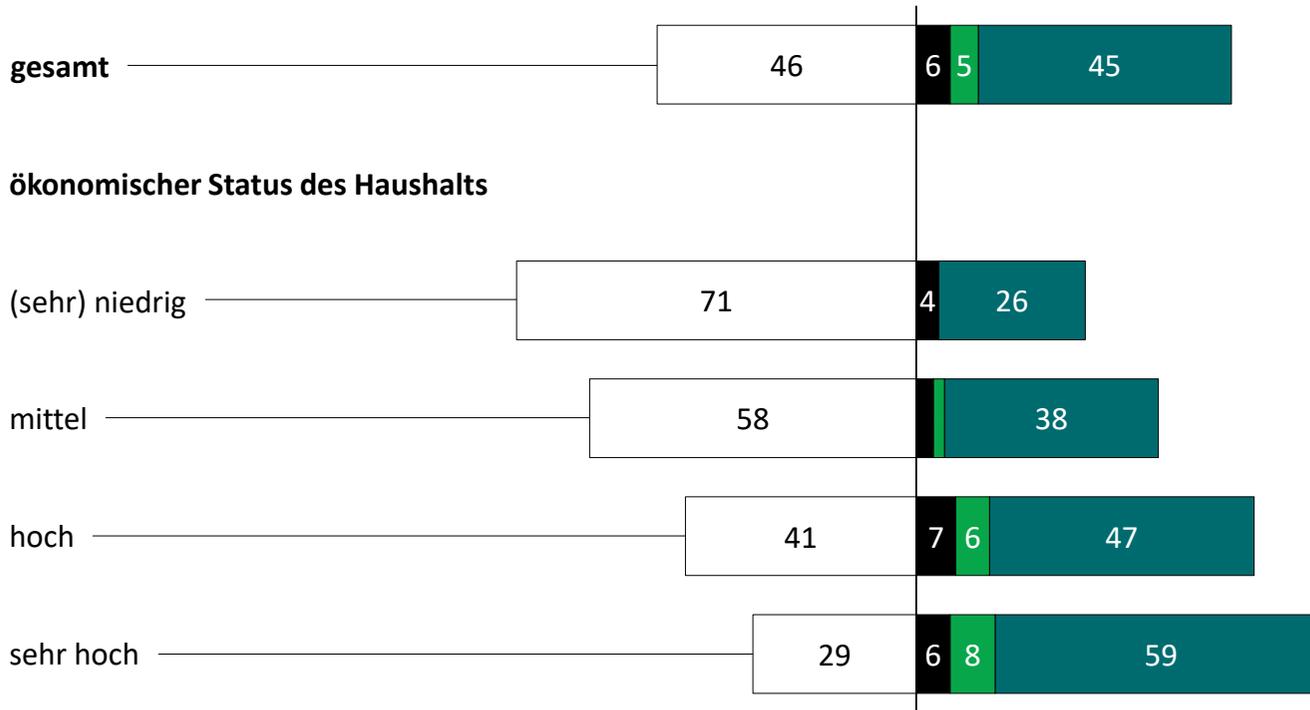


infas 360

Wie ausgeprägt ist das Homeoffice? Region insgesamt: etabliert, Wirkungen aber (später) differenziert zu betrachten



Homeofficemöglichkeit?



berufstätige Personen
Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis
Angaben in Prozent, Mehrfachnennungen

Homeoffice breit definiert,
einschließlich kurzer Zeitabschnitte

ökonomischer Status aus gruppiertem
Pro-Kopf-Äquivalenzeinkommen

nein, gar nicht

ganz unterschiedlich

ja, längere Anteile
an einem Arbeitstag

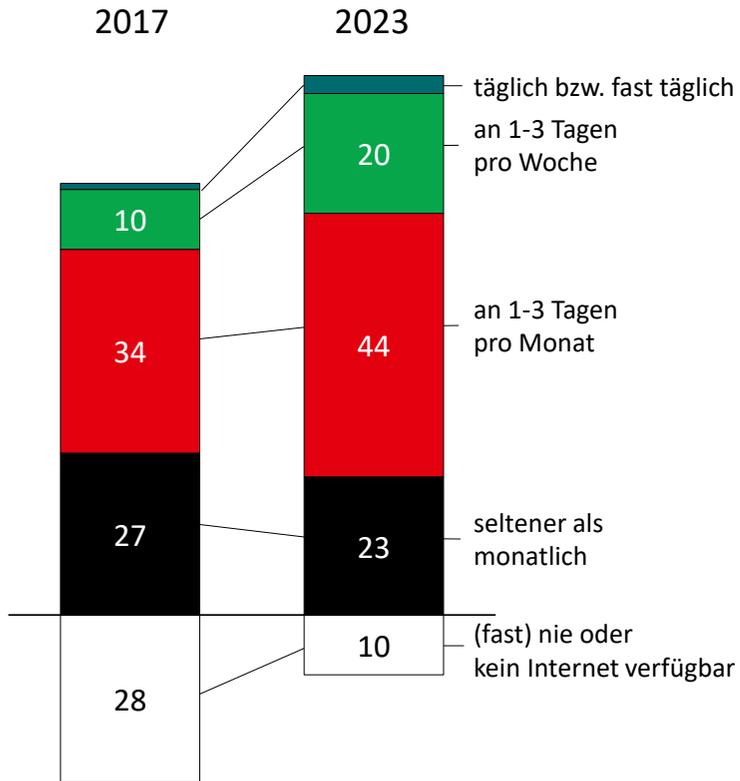
ja, ganze Arbeitstage

generelle Frage (Möglichkeit):
Arbeiten Sie an einzelnen Tagen
von zu Hause aus, also im Homeoffice?

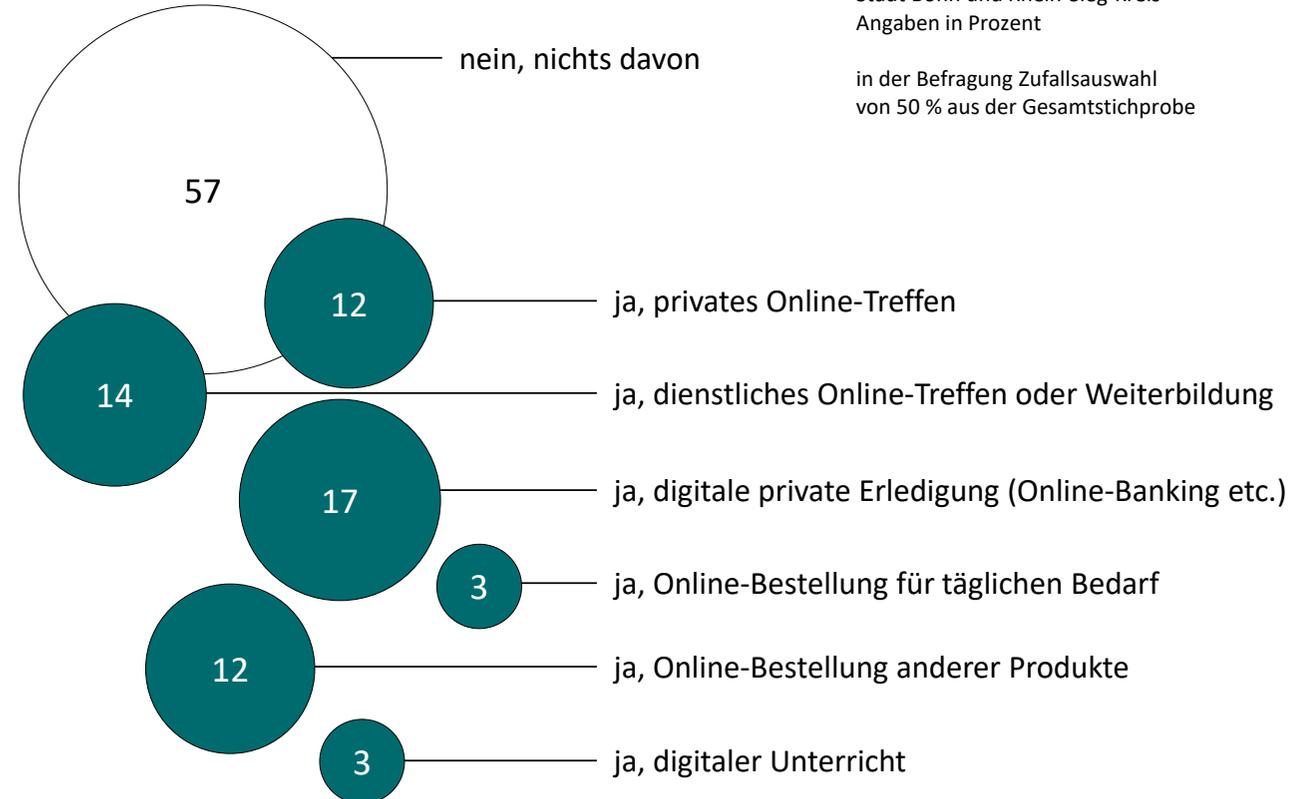
Wie wir nicht mehr unterwegs und stattdessen online sind – Region insgesamt: auch weitere Online-Aktivitäten im Aufschwung



Online-Einkauf generell



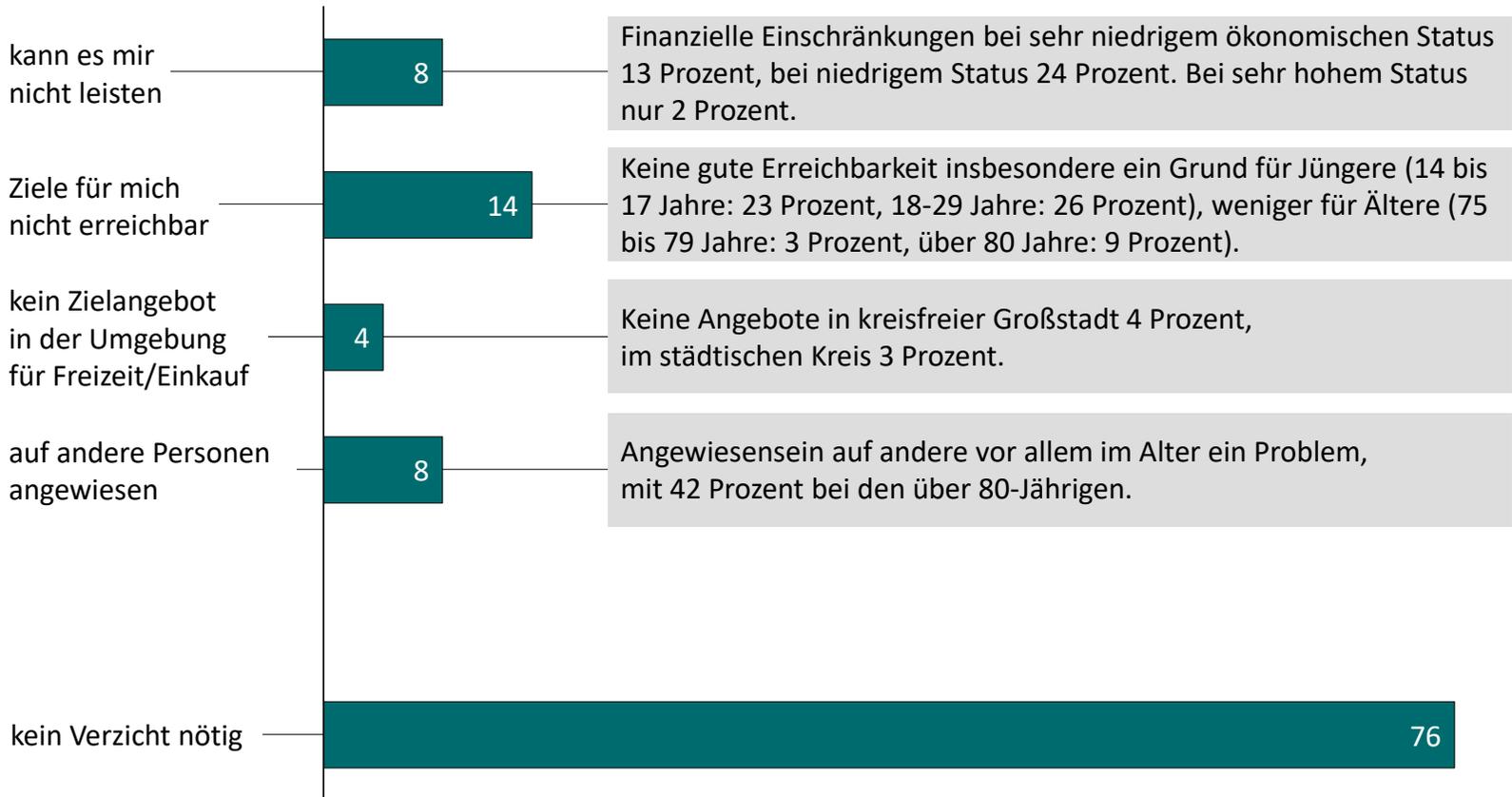
Beispielhafte Online-Aktivitäten am Berichtstag



Personen ab 14 Jahren
Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis
Angaben in Prozent

in der Befragung Zufallsauswahl
von 50 % aus der Gesamtstichprobe

Woran Mobilität scheitern kann – „Mobilitätsarmut“ – Region insgesamt: ein Viertel aus ganz unterschiedlichen Gründen eingeschränkt



Personen ab 14 Jahren
Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis
Angaben in Prozent, Mehrfachnennungen

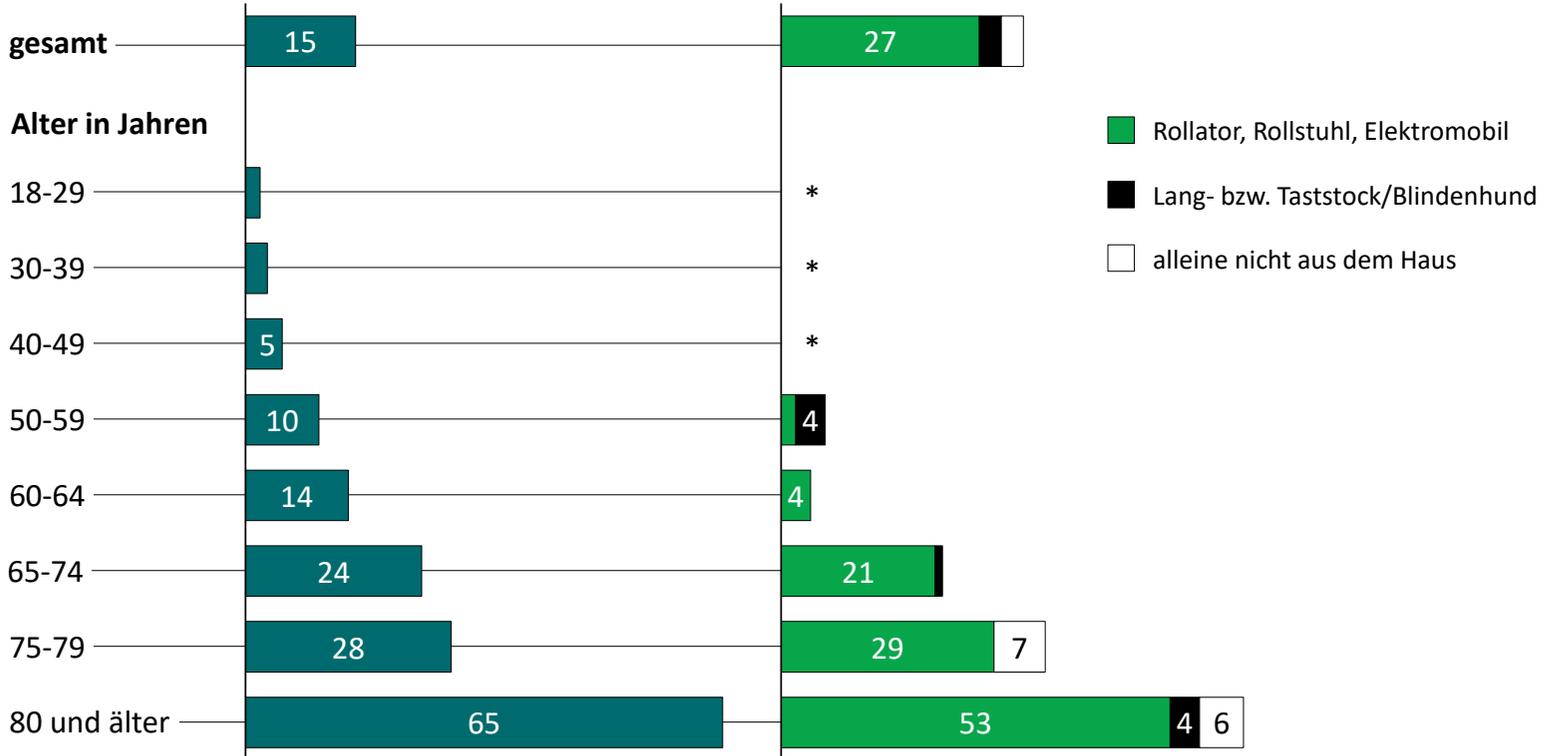
in der Befragung Zufallsauswahl
von 50 % aus der Gesamtstichprobe

Mehr Aufmerksamkeit gefordert – Mobilität mit Handicap – Region insgesamt: jede Person kann betroffen sein, mehr als jede siebte ist es hier bereits



Mobilitätseinschränkung vorhanden?

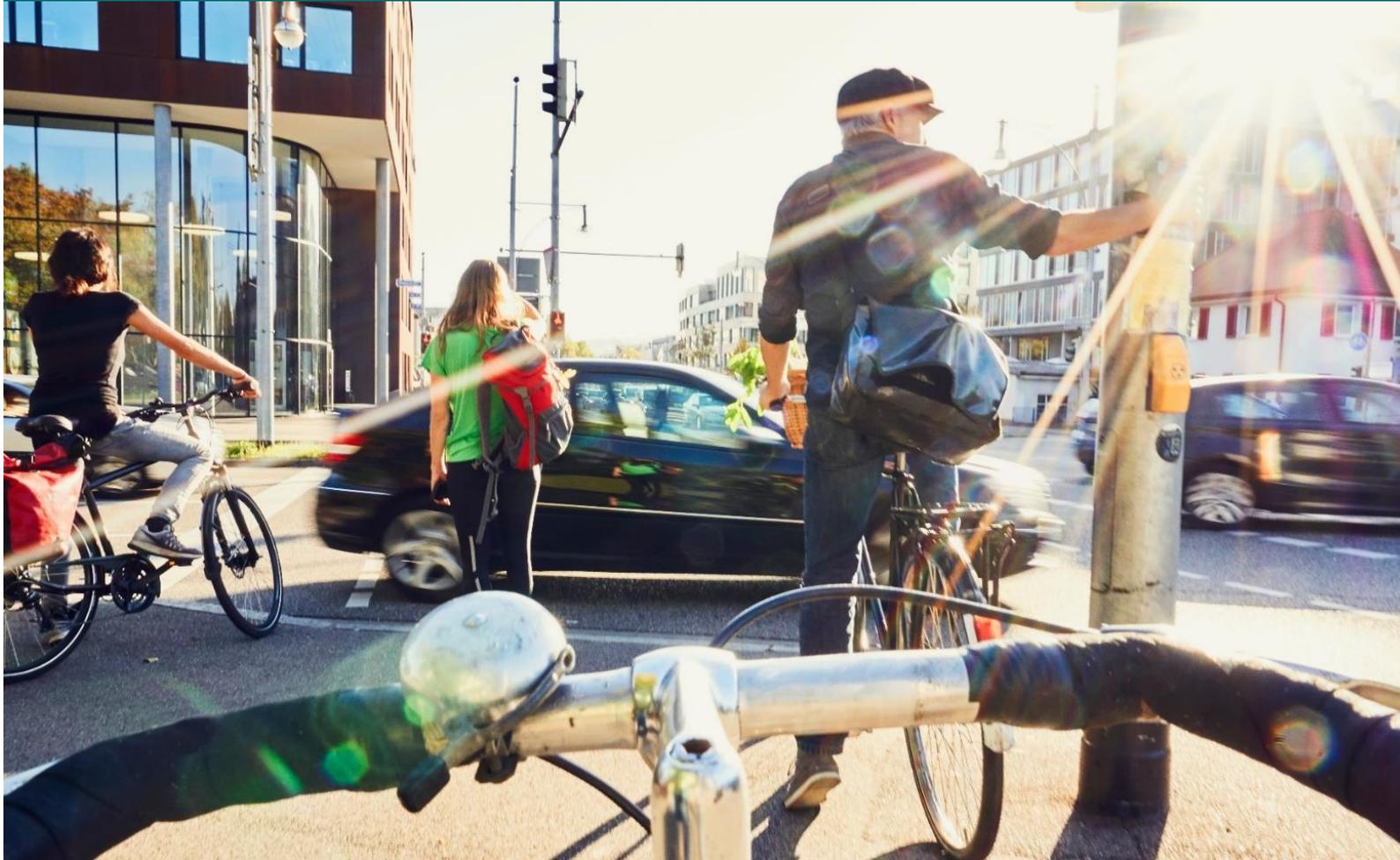
wenn ja: auf Rollator, Rollstuhl, Elektromobil oder Lang- bzw. Taststock/Blindenhund angewiesen?



Personen ab 14 Jahren
Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis
Angaben in Prozent

für Hilfsmittel Mehrfachnennungen möglich
*Fallzahl zu gering

Träger der erhofften Veränderung: E-Autos, Deutschlandticket, Radverkehr und Sharing-Angebote



eine Studie des:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:

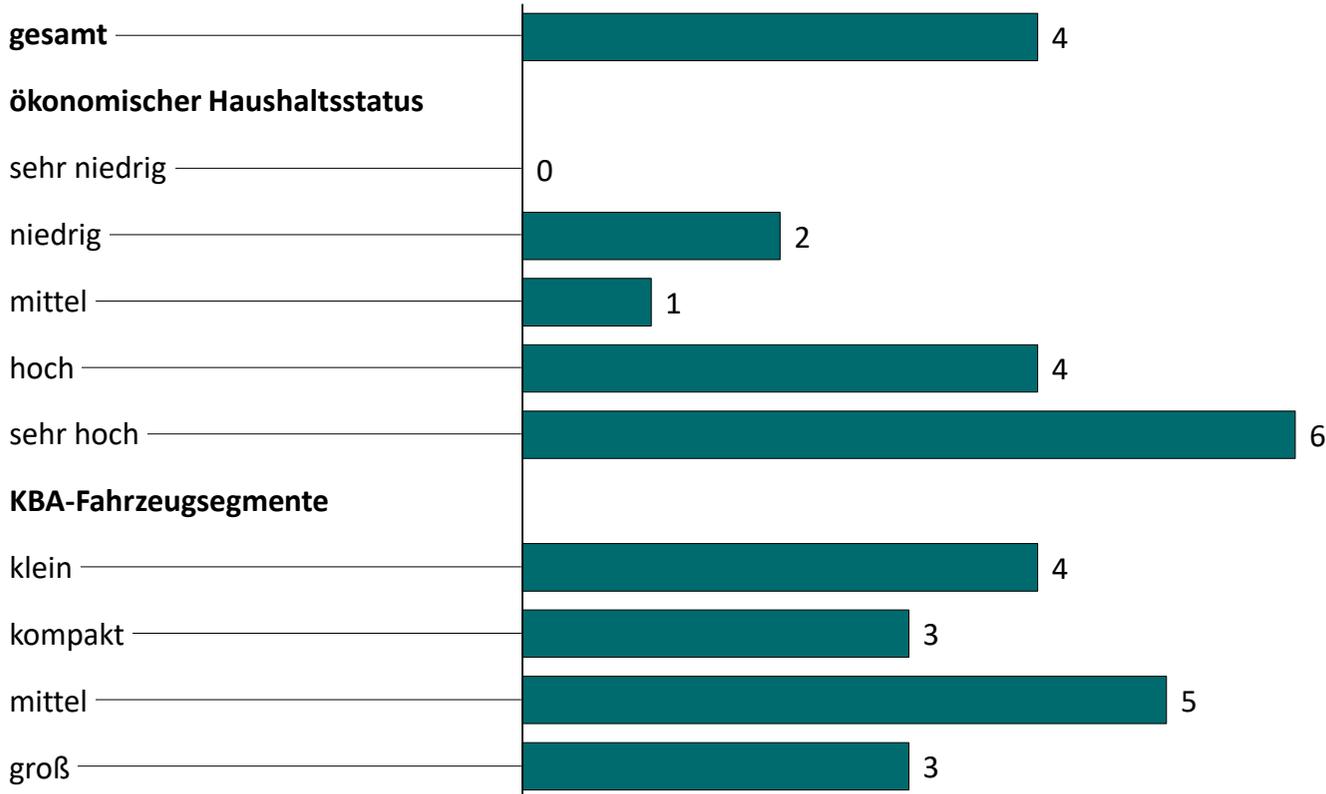


infas 360

Die Hoffnungsträger – das Elektroauto – Region insgesamt: Fortschritte im Bestand, aber nur langsam



Anteil rein elektrischer E-Auto-Besitz in Haushalten mit Auto



Auto-Haushalte
Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis
Angaben in Prozent

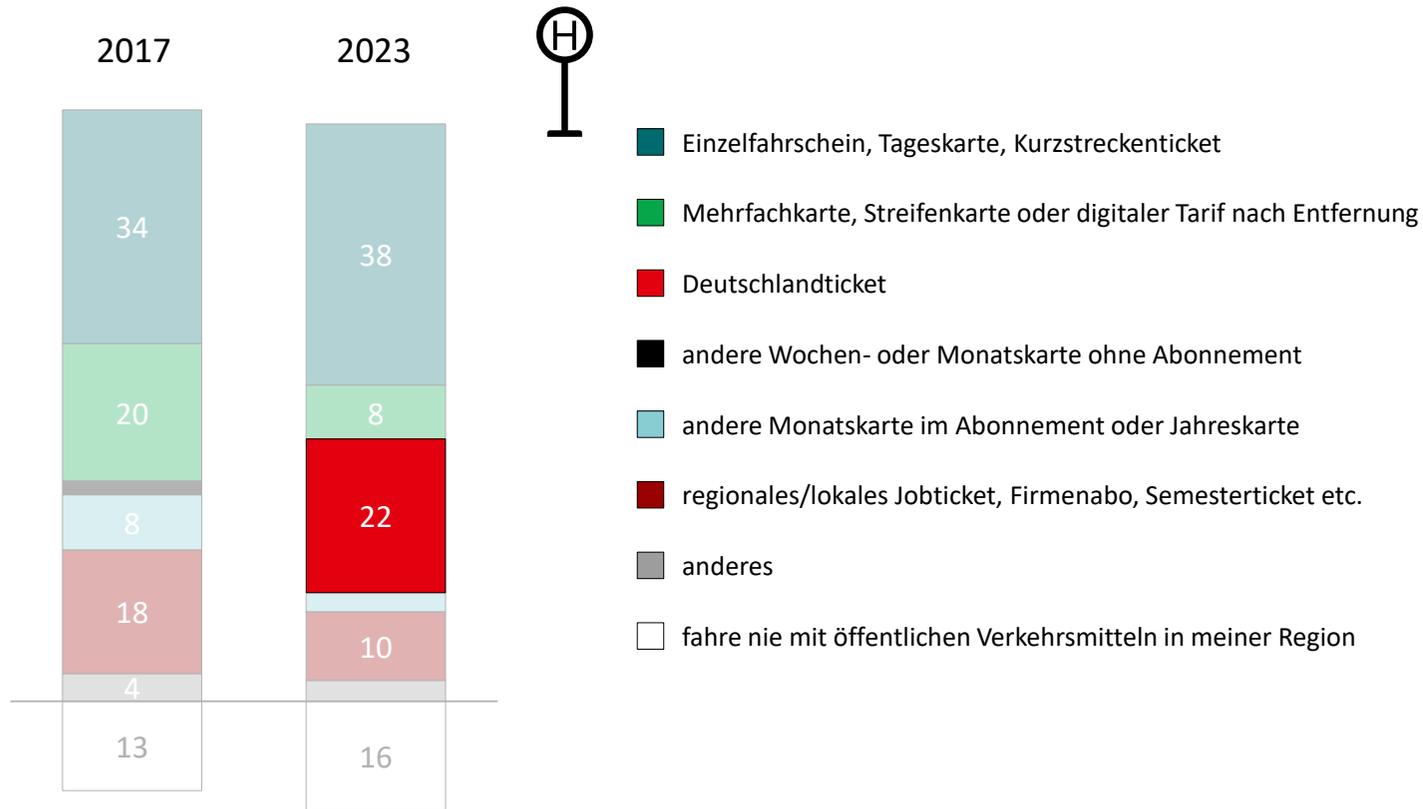
ökonomischer Status aus gruppiertem
Pro-Kopf-Äquivalenzeinkommen

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

Die Hoffnungsträger – das Deutschlandticket: ein Gamechanger, wenn das Ticket bleibt ...



übliche Fahrkartennutzung im ÖPNV



Personen ab 14 Jahren
Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis
Angaben in Prozent

Bei Vollzeit (28 Prozent) und Teilzeit/geringfügig (27 Prozent) erwerbstätigen Personen ähnlich attraktiv.

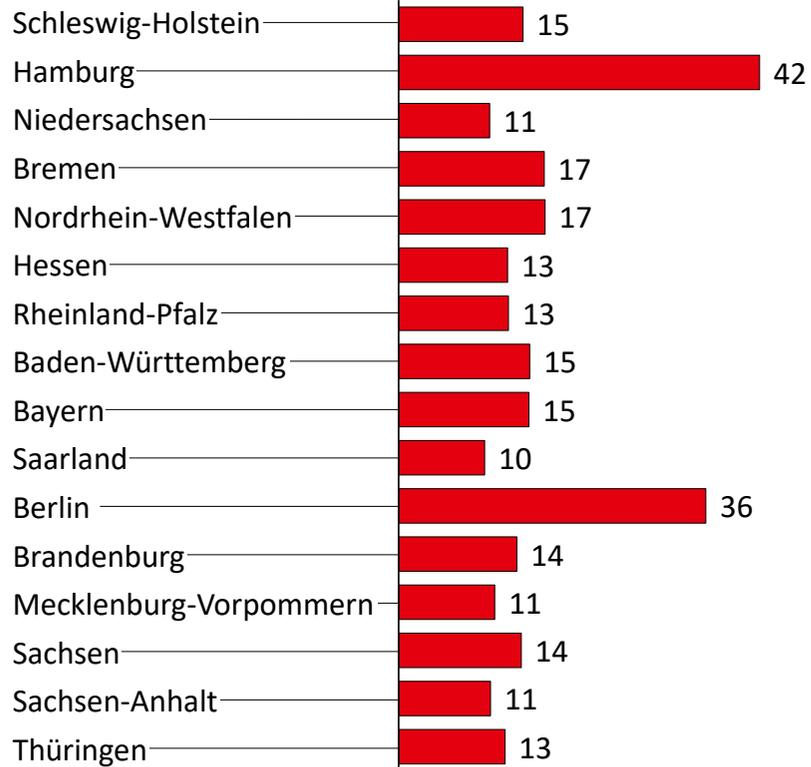
In den Altersgruppen bis 59 Jahren jeweils über 20 Prozent, am stärksten vertreten bei 18-29-Jährigen (33 Prozent).

Die Hoffnungsträger – das Deutschlandticket: ein Gamechanger, wenn das Ticket bleibt ...



Deutschlandticket als üblicherweise genutztes Ticket nach ...

... Bundesland

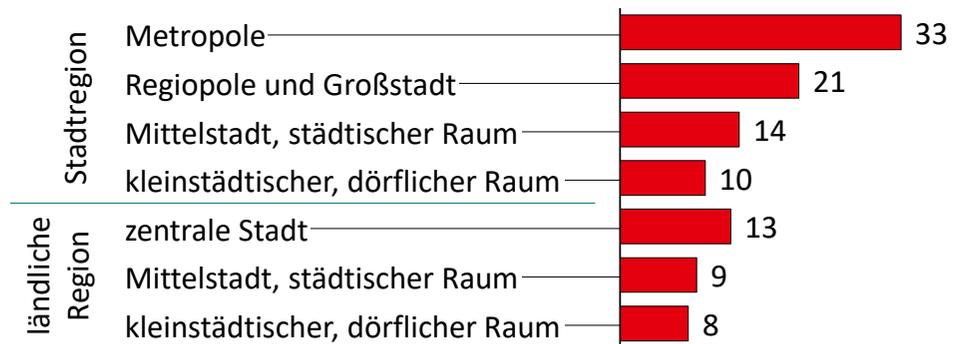


Personen ab 14 Jahren
Angaben in Prozent

Raumtyp RegioStaR7 nach BMDV

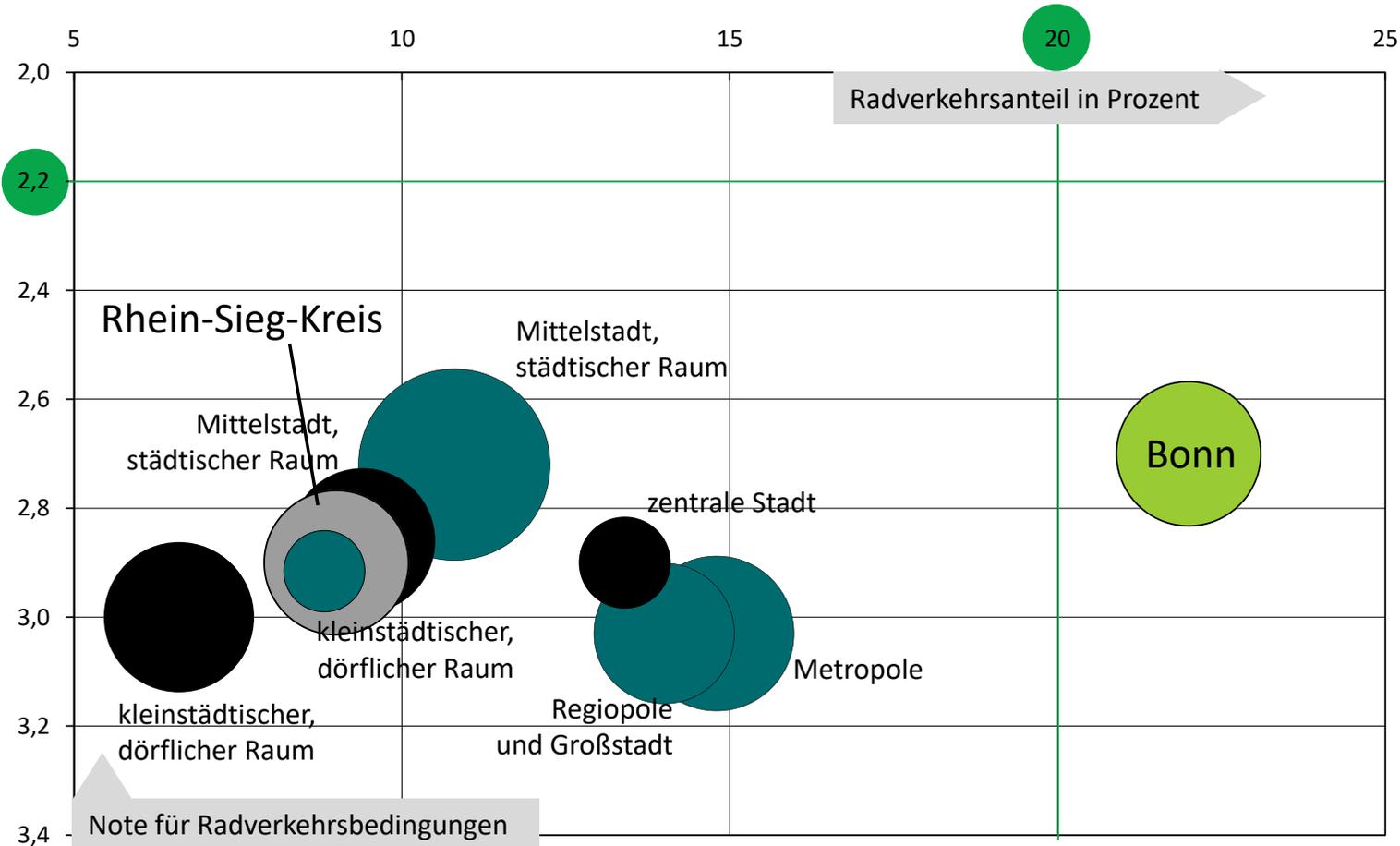


... Raumtyp



Die Hoffnungsträger – Radverkehrsbeurteilung und Radverkehrsanteil:

Bewertung wie auch der Modal Split-Anteil nicht ausreichend, besser in Bonn



Radverkehrsanteil Wege
Angaben in Prozent

Zufriedenheit
Personen ab 14 Jahren
Durchschnittsbewertung Notenskala 1-6

Raumtyp RegioStaR7 nach BMDV

Stadt Bonn
 Rhein-Sieg-Kreis } Kreisgröße **nicht**
proportional zum
Bevölkerungsanteil

Deutschland:
 Stadtregion
 ländliche Region } Kreisgröße proportional
zum Bevölkerungsanteil

anzustrebende Zielwerte

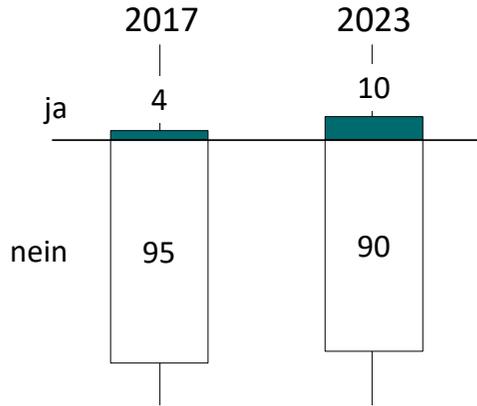
Die Hoffnungsträger – Carsharing:

Mitgliedschaften im Plus, aber nicht immer autofrei und nicht oft genutzt

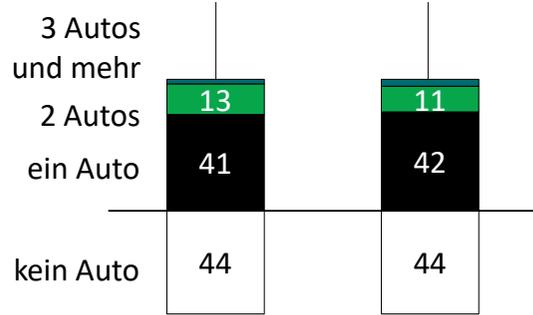


Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis

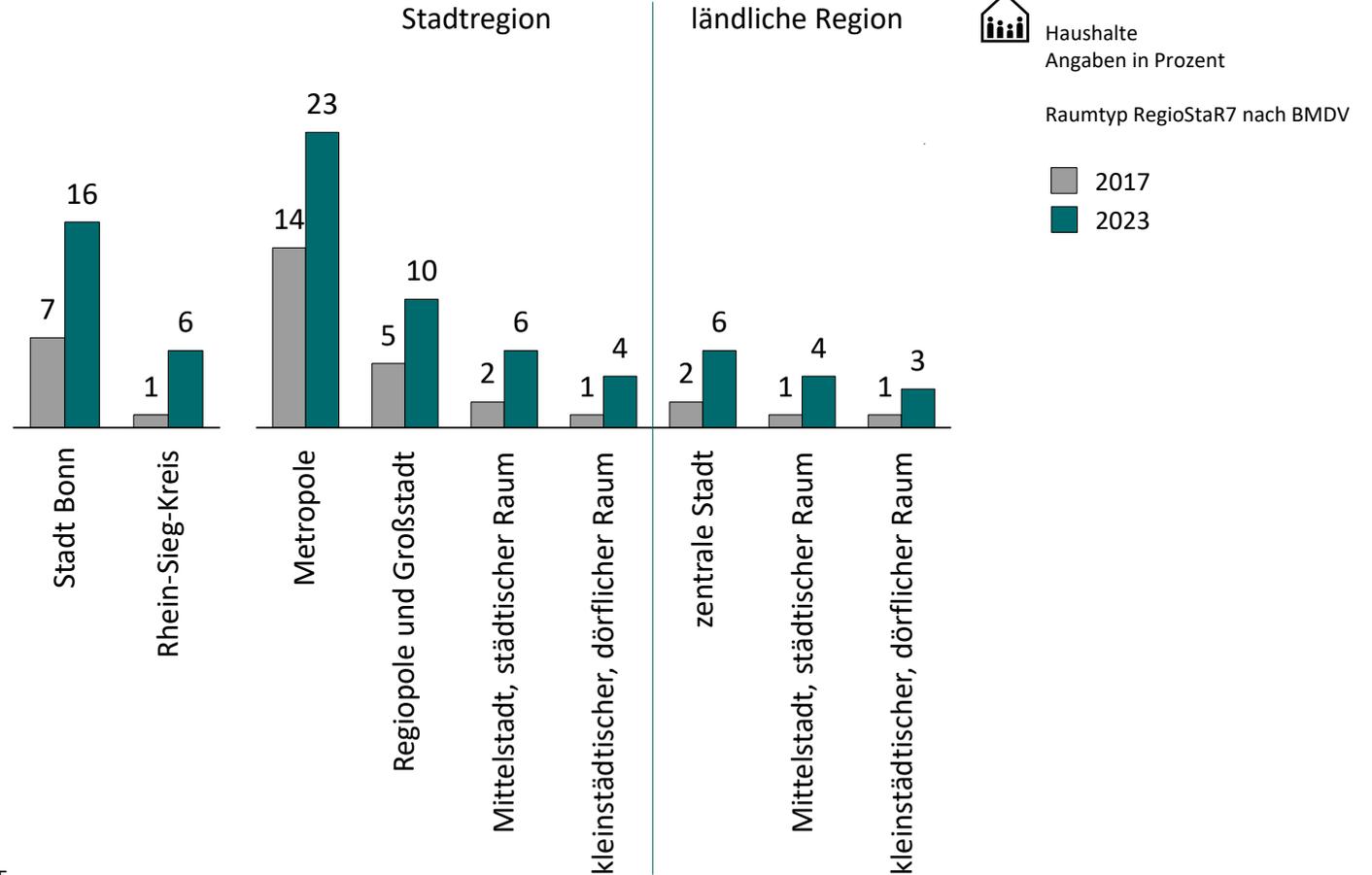
Carsharing-Mitgliedschaft



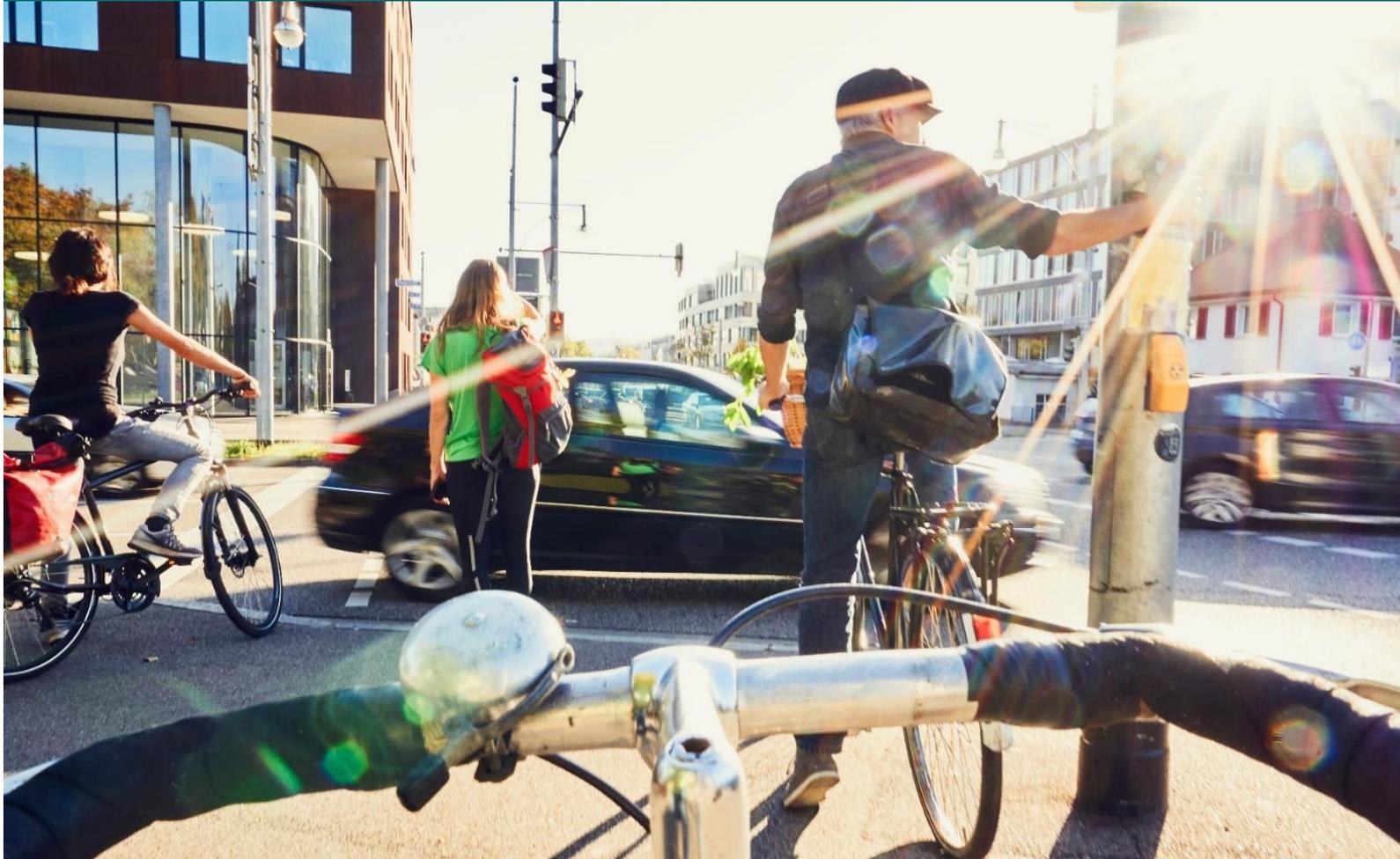
Autobesitz in Carsharing-Haushalten



... Mitgliedschaft nach Raumtyp (Deutschland)



Kleine Bilanz – und ein paar Ratschläge



eine Studie des:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:



infas 360

Ergebnistelegramm: fünf Punkte zum Mitnehmen



1. Bonn auf dem richtigen Weg:
Plus in der städtischen Mobilität für Rad und Fuß
2. Rhein-Sieg-Kreis auch in Bewegung:
etwas geringere Autoorientierung
3. Hausaufgaben bleiben beiden:
 - der ÖPNV muss unbedingt folgen, auch wenn bei einigen Anbietern dicke Bretter zu bohren sind ...
 - und auch für Rad und zu Fuß ist noch nicht alles erreicht
4. Überzeugungsarbeit für eine veränderte Mobilitätspraxis muss behutsam und stetig geleistet werden:
in Stadt- und Kreisgesellschaft alle mitnehmen – auch die Autofahrenden, doch „Mitgehen“ ist ebenso erforderlich!
5. Last not least eine große Aufgabe für alle:
mehr Barrierefreiheit (nicht nur) für die ältere Gesellschaft

Erläuterung wichtiger Begriffe: eine Auswahl



Etappe	Eine Etappe ist ein Wegeabschnitt mit einem Verkehrsmittel oder zu Fuß.
MIV	Steht für „motorisierten Individualverkehr“, darunter werden das Auto, motorisierte Zweiräder (allerdings keine Elektrofahräder), Lkw und weitere motorisierte Fahrzeuge verstanden.
Modal Split	Bildet die Aufteilung des Hauptverkehrsmittels nach Wegen oder nach Personenkilometern in prozentualen Anteilen oder auch in absoluten Angaben ab.
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Umfasst alle öffentlichen Verkehrsmittel auch auf längeren Strecken (Nahverkehrsbusse, alle Bahnen, Fern- und Reisebusse, Flugzeug und Taxi).
Personenkilometer	Ist eine Maßeinheit der Beförderungsleistung und umfasst die von einer oder allen Person(en) auf einem Weg oder in einer Zeiteinheit zurückgelegten Kilometer.
Verkehrsaufkommen	Stellt die absolute Anzahl oder die prozentuale Aufteilung aller in einem bestimmten Zeitraum von der Bevölkerung zurückgelegten Wege dar (z. B. pro Tag oder Jahr).
Verkehrsleistung	Stellt die absolute Anzahl oder die prozentuale Aufteilung aller in einem bestimmten Zeitraum von der Bevölkerung zurückgelegten Personenkilometer dar (z. B. pro Tag oder Jahr).
Weg	In der MiD werden die Befragten gebeten, alle Wege anzugeben, die sie an einem bestimmten Tag unternommen haben. Unter einem Weg wird dabei die Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel für einen bestimmten Zweck verstanden. Bei Umstiegen oder Verkehrsmittelwechseln bleibt es ein Weg. Bei Unterbrechungen oder längeren Zwischenstopps werden es zwei Wege (etwa von der Arbeit nach Hause mit einem Einkaufszwischenstopp).

infas

Robert Follmer

Bereichsleiter

Tel. 0228/38 22-419

E-Mail r.follmer@infas.de

Bernd Ermes

Senior-Projektleiter

Tel. 0228/38 22-423

E-Mail b.ermes@infas.de



Dr. Ilka Dubernet

komm. Abteilungsleiterin

Tel. 030/670 55-8133

E-Mail ilka.dubernet@dlr.de



Marcus Bäumer

Geschäftsführer

Tel. 0621/15 03 08 30

E-Mail baeumer@ivt-research.de

MiD
Mobilität in Deutschland



infas 360

Dr. Barbara Wawrzyniak

Business Director Data Science

Tel. 0228/74 8873-69

E-Mail b.wawrzyniak@infas360.de