



**Stadt Bergisch Gladbach**

## **MOBILITÄTSBEFRAGUNG 2025**

**zum werktäglichen Verkehrsverhalten der  
Bevölkerung in der Stadt Bergisch Gladbach**



Ingenieurbüro Helmert  
Inh. K. Henninger  
Wilhelmstraße 89  
52070 Aachen

# MOBILITÄTSBEFRAGUNG ZUM WERKTÄGLICHEN VERKEHRSVERHALTEN DER BEVÖLKERUNG IN DER STADT BERGISCH GLADBACH

## ABSCHLUSSBERICHT

Aachen, 22. April 2026

Auftraggeber: Stadt Bergisch Gladbach  
Mobilität und Stadtentwicklung  
Rathaus Bensberg  
Wilhelm-Wagener-Platz  
51465 Bergisch Gladbach

Auftragnehmer: Ingenieurbüro Helmert  
Inh. Kathrin Henninger  
Wilhelmstraße 89  
52070 Aachen

M. Sc. Niklas van Heiss (Projektleitung)  
M. Sc. Valerie Guérin

# Inhaltsverzeichnis

1.	MOBILITÄT IN BERGISCH GLADBACH: ERGEBNISTELEGRAM .....	6
2.	METHODIK DER BEFRAGUNG .....	7
3.	DATENBASIS.....	9
3.1	Repräsentativität der Stichprobe .....	9
3.2	Struktur der Stichprobe .....	11
4.	MOBILITÄTSAUSSTATTUNG .....	14
4.1	Verkehrsmittelverfügbarkeit in den Haushalten.....	14
4.2	Mobilitätsvoraussetzungen der Personen .....	19
4.3	Allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel.....	21
5.	KENNZAHLEN ZUR MOBILITÄT .....	27
6.	VERKEHRSMITTELWAHL.....	31
7.	WEGEZWECKE .....	40
8.	ERGEBNISSE IM VERGLEICH MIT ANDEREN STÄDTEN.....	48
9.	WIE SIEHT DIE BEVÖLKERUNG DAS VERKEHRSANGEBOT? .....	51
10.	VERKEHRSVERFLECHTUNGEN .....	56
11.	ANHANG .....	59

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 3-1: Teilnahmewege und Datenbasis.....	9
Abbildung 3-2: Gegenüberstellung der Stichprobendaten und Einwohnerstatistik .....	9
Abbildung 3-3: Gegenüberstellung der Stichprobendaten und Einwohnerstatistik .....	10
Abbildung 3-4: Verteilung der Haushaltstypen.....	11
Abbildung 3-5: Aktuelle Beschäftigung der Einwohner.....	12
Abbildung 3-6: Homeoffice-Nutzung.....	12
Abbildung 4-1: Autobesitz in den Haushalten .....	14
Abbildung 4-2: E-Auto / Hybrid und Dienstwagen im Haushalt .....	15
Abbildung 4-3: Fahrradbesitz in den Haushalten .....	16
Abbildung 4-4: E-Fahrräder im Haushalt .....	17
Abbildung 4-5: Mobilitätsausstattung der Haushalte .....	17
Abbildung 4-6: Anbindung der Haushalte an den Öffentlichen Verkehr .....	18
Abbildung 4-7: Mobilitätsausstattung der Personen.....	19
Abbildung 4-8: Fahrradabstellplatz im / am Wohngebäude.....	20
Abbildung 4-9: Fahrradabstellplatz am Arbeits- / Ausbildungsort.....	21
Abbildung 4-10: Übliche Verkehrsmittelnutzung: Bus und Bahn .....	22
Abbildung 4-11: Übliche Verkehrsmittelnutzung: Fahrrad .....	23
Abbildung 4-12: Übliche Verkehrsmittelnutzung: Wege zu Fuß .....	24
Abbildung 4-13: Übliche Verkehrsmittelnutzung: Auto / Motorrad .....	25
Abbildung 4-14: Mobilitätstypen.....	26
Abbildung 5-1: Mobilitätsquote und Mobilitätsrate.....	27
Abbildung 5-2: Mittlere tägliche Unterwegszeit und Tagesstrecke .....	29
Abbildung 6-1: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsart und im Zeitverlauf .....	31
Abbildung 6-2: Anzahl täglicher Wege (hochgerechnet) .....	32
Abbildung 6-3: Modal Split - hochaufgelöst.....	32
Abbildung 6-4: Modal Split nach Verkehrsleistung.....	33
Abbildung 6-5: Modal Split nach verschiedenen Differenzierungen .....	34
Abbildung 6-6: Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs .....	35
Abbildung 6-7: Verteilung der Wegedauern .....	37
Abbildung 6-8: Verteilung der Wegelängen .....	38
Abbildung 6-9: Modal Split nach Entfernungsklassen .....	38
Abbildung 7-1: Verteilung der Wegezwecke nach Verkehrsart .....	40
Abbildung 7-2: Verteilung der Wegezwecke nach Verkehrsleistung .....	40
Abbildung 7-3: Verteilung der Wegezwecke .....	42
Abbildung 7-4: Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs nach Wegezweck .....	43
Abbildung 7-5: Verteilung der Wegedauern nach Zweck .....	44
Abbildung 7-6: Verteilung der Wegelängen nach Zweck.....	45
Abbildung 7-7: Verteilung der Wegezwecke nach Entfernungsklasse.....	46
Abbildung 7-8: Modal Split nach Zweck.....	46
Abbildung 8-1: Städtevergleich – Mobilitätsquote und Mobilitätsrate .....	48
Abbildung 8-2: Städtevergleich – Mittlere Wegedauer und mittlere Wegelänge .....	48
Abbildung 8-3: Städtevergleich – Modal Split .....	49
Abbildung 8-4: Städtevergleich – Wegezwecke .....	50
Abbildung 9-1: Bewertung des Angebots im Wohnumfeld je Verkehrsmittel .....	51
Abbildung 9-2: Sicherheitsgefühl im Stadtverkehr .....	52
Abbildung 9-3: Carsharing-Nutzung.....	52
Abbildung 9-4: Bikesharing-Nutzung .....	53
Abbildung 9-5: Motivationsgründe für häufigere Radnutzung .....	54
Abbildung 9-6: Motivationsgründe für häufigere ÖPNV-Nutzung .....	55
Abbildung 10-1: Verkehrsbeziehungen innerhalb Bergisch Gladbachs.....	56
Abbildung 10-2: Verkehrsbeziehungen zum Umland .....	57
Abbildung 10-3: Modal Split und Wegezwecke für Wege von und nach Köln .....	58

## Vorwort

Mobilität ist ein wesentlicher Bestandteil der Daseinsvorsorge und hat großen Einfluss auf Lebensqualität, Erreichbarkeit sowie Umwelt- und Klimaschutz. Eine nachhaltige und ausgewogene Entwicklung der Mobilität ist daher von zentraler Bedeutung für die Zukunft der Stadt Bergisch Gladbach.

Mit dem Mobilitätskonzept 2030 wurde ein strategischer Rahmen geschaffen, um die Mobilität in der Stadt langfristig weiterzuentwickeln und den Umweltverbund gezielt zu stärken.

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2025 liefern eine belastbare Datengrundlage zur Bewertung dieser Entwicklung. Dank der methodisch vergleichbaren Durchführung zur Erhebung aus dem Jahr 2014 können Veränderungen im Mobilitätsverhalten über einen Zeitraum von elf Jahren nachvollzogen werden. Bereits heute sind wesentliche Zielmarken des Mobilitätskonzepts 2030 erreicht oder überschritten. Insbesondere zeigt sich eine deutliche Verlagerung hin zu Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichem Personennahverkehr.

Gleichzeitig bleibt die konsequente Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen eine zentrale Aufgabe. Ziel ist es, die begonnenen Entwicklungen weiterzuführen und die Mobilität in Bergisch Gladbach nachhaltig, sicher und leistungsfähig zu gestalten.

Ein besonderer Dank gilt allen Bürgerinnen und Bürgern, die sich an der Befragung beteiligt haben, sowie den Mitarbeitenden der Verwaltung, die die Erhebung begleitet haben.



Marcel Kreutz – Bürgermeister

*Die Lesbarkeit wird in diesem Ergebnisbericht weitestgehend berücksichtigt. Bei Diagrammen und Grafiken, deren Schriftgrößen technisch bedingt sind, wird empfohlen, den Bericht digital einzusehen und diese bei Bedarf durch die Zoomfunktion zu vergrößern.*

*Im Bericht wird eine geschlechtsneutrale Sprache angestrebt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit nicht erfolgt, sind stets alle Geschlechter gleichermaßen angesprochen.*

*Einzelne Fragen waren freiwillig zu beantworten bzw. manche Auswertungen beziehen sich auf bestimmte Untergruppen der Gesamtstichprobe, weshalb die Anzahl der verwertbaren Antworten, die einer Auswertung zugrunde liegt, variieren kann. Die jeweilige Anzahl ist in den Diagrammen entsprechend ausgewiesen.*

*In den Diagrammen und Tabellen werden gegebenenfalls durch Rundung von Anteilswerten bei der Summierung nicht immer exakt 100 % erreicht.*

# 1. Mobilität in Bergisch Gladbach: Ergebnistelegramm

Die Mobilitätsbefragung 2025 zeichnet ein aktuelles Bild davon, wie sich die Menschen in Bergisch Gladbach im Alltag fortbewegen. Die Ergebnisse zeigen eine Stadt im Wandel: Der motorisierte Individualverkehr verliert an Bedeutung, während Fuß- und Radverkehr zunehmen und der Umweltverbund damit erstmals nahezu die Hälfte aller Wege auf sich vereint.

Insgesamt wurden 758 Haushalte mit 1.527 Personen befragt und deren Angaben zu 4.627 Wegen ausgewertet. Diese Stichprobe entspricht rund 1,3 % der Bevölkerung und ist damit statistisch repräsentativ für die gesamte Stadt.



An einem normalen Werktag - also Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag – **verlassen 88 %** der Bergisch Gladbacher Bevölkerung **das Haus**. Die übrigen 12 % bleiben aus unterschiedlichen Gründen zu Hause, etwa krankheits- oder altersbedingt oder weil sie im Homeoffice arbeiten.



Im Durchschnitt legt jede Person, die unterwegs ist, **3,4 Wege pro Tag** zurück – geringfügig mehr als noch 2014. Ein typischer Weg dauert etwa 23 Minuten und führt über eine Strecke von 8,2 Kilometern. Über den gesamten Tag betrachtet sind die Menschen rund 82 Minuten unterwegs und bewältigen dabei insgesamt 29 Kilometer.



Knapp die Hälfte aller Wege wird mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Der **Umweltverbund** aus Fußverkehr, Fahrrad und öffentlichem Verkehr kommt auf einen Anteil von **49 %**. Dabei entfallen 19 % auf Fußwege, 18 % auf das Fahrrad sowie 12 % auf Bus und Bahn. Bemerkenswert: Fast die Hälfte aller Wege mit dem Fahrrad wird bereits mit elektrischer Unterstützung zurückgelegt – ein rapider Anstieg im Vergleich zu 2014.



Das **Auto** bleibt mit **51 %** das meistgenutzte Verkehrsmittel, zeigt jedoch eine rückläufige Tendenz. Im Vergleich zu 2014 ist der Anteil um 8 Prozentpunkte gesunken.



Die häufigsten Anlässe, Wege zu unternehmen, sind der **Weg zur Arbeit** mit **26 %**, Freizeitaktivitäten mit 23 % und Einkäufe mit 18 % aller Wege. Mehr als die Hälfte der Wege, die das Stadtgebiet verlassen, sind Arbeitswege – ein Beleg für die enge Pendlerverflechtung Bergisch Gladbachs mit der benachbarten Metropole Köln.

## 2. Methodik der Befragung







Das methodische Vorgehen dieser Befragung orientiert sich an den etablierten Standards vergleichbarer Mobilitätsbefragungen in deutschen Städten, insbesondere an den Standards zur einheitlichen Modal-Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen, die von der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinde und Kreise in NRW e.V. (kurz: AGFS) erarbeitet wurden<sup>1</sup>. Eine hohe Vergleichbarkeit der Ergebnisse mit anderen Mobilitätsbefragungen ist dementsprechend gewährleistet.

Die Befragung fand zwischen dem 16. September und dem 9. Oktober 2025 statt. Der Zeitraum wurde entsprechend der AGFS-Standards außerhalb von Schulferien und Feiertagen gewählt, um ein typisches Verkehrsverhalten abzubilden, welches nicht von ferienbedingten Verzerrungen beeinflusst ist. Als Erhebungstage galten ausschließlich Dienstag bis Donnerstag, da diese Wochenmitte als repräsentativ für das werktägliche Verkehrsverhalten gelten.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer wurden mithilfe eines Zufallsverfahrens aus dem Einwohnermelderegister der Stadt Bergisch Gladbach gezogen. Die Grundgesamtheit umfasst alle Privathaushalte bzw. alle Personen mit Haupt- und Nebenwohnsitz in der Stadt. Insgesamt wurden 5.000 Haushaltsadressen angeschrieben. Alle ausgewählten Haushalte erhielten ein Einladungsschreiben im Namen des Bürgermeisters Frank Stein, welches die Hintergründe der Befragung erläuterte, die Datenschutzerklärung enthielt sowie die Zugangsdaten für die Online-Teilnahme in Form eines Internetlinks und eines QR-Codes bereitstellte. Eine Übersicht des Befragungsablaufs zeigt Tabelle 2-1.

Die Teilnahme war freiwillig und konnte auf einem von drei unterschiedlichen Wegen erfolgen: per Papierfragebogen, online oder telefonisch. Dieses breite Angebot stellte sicher, dass unterschiedliche Bevölkerungsgruppen erreicht wurden. Durch ein statistisches Gewichtungsverfahren wurden Abweichungen zwischen der Stichprobe und der tatsächlichen Bevölkerungsstruktur hinsichtlich der räumlichen Verteilung der Haushalte sowie der Haushaltsgrößen-, Alters- und Geschlechterverteilung ausgeglichen, sodass die Ergebnisse die Bergisch Gladbacher Bevölkerung zutreffend abbilden. Der städtische Datenschutzbeauftragte begleitete die gesamte Befragung. Eine Rückverfolgung der in diesem Bericht dargestellten Ergebnisse zu Einzelpersonen ist nicht möglich, alle Ergebnisse wurden stets ausreichend aggregiert ausgewertet.

Tabelle 2-1: Übersicht Befragungsablauf

 <p>Grundlegenden Daten für die zukünftige Verkehrs- und Mobilitätsplanung in der Stadt Bergisch Gladbach</p>	 <p>Erhebungszeitraum vom 16.09. bis 09.10.2025, je Haushalt 1 Stichtag, nur Dienstag bis Donnerstag</p>
 <p>5.000 zufällig aus dem Melderegister gezogene Adressen, Teilnahme freiwillig (online, postalisch, telefonisch)</p>	 <p>Kontaktschreiben des Bürgermeisters, Versand aller Befragungunterlagen an Personen des kontaktierten Haushalts</p>
 <p>Ansprechpartner bei Stadt und Büro für Rückfragen, begleitet durch Datenschutzbeauftragten</p>	 <p>Gewichtung der Stichprobendaten anhand von Haushaltsgrößen, Wohnort, Alter und Geschlecht</p>

<sup>1</sup> AGFS NRW e.V. (2009): Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen.

Es wurde jeweils der gesamte angeschriebene Haushalt mit allen Haushaltsmitgliedern befragt. Für Kinder unter 14 Jahren wurden die Eltern gebeten, stellvertretend die entsprechenden Angaben zu machen. Im Falle der Abwesenheit eines Haushaltsmitgliedes konnten dessen Wege entweder später nachgetragen oder stellvertretend eingegeben werden. Im Wegeprotokoll wurde der gesamte Tagesablauf erfasst. Es wurde darauf hingewiesen, dass auch zu Haushaltsmitgliedern, die am Stichtag keine Wege unternommen haben, Angaben gemacht werden sollten.

Die Bürgerinnen und Bürger wurden in der Presse und auf den Internetseiten der Stadt über den Zweck der Befragung informiert. Es wurde an mehreren Stellen darauf hingewiesen, dass die Teilnahme freiwillig ist und alle Angaben anonym verarbeitet werden. Ebenfalls wurden Telefonnummern veröffentlicht, unter welchen Bürgerinnen und Bürger direkt Fragen zur Mobilitätsbefragung stellen konnten.

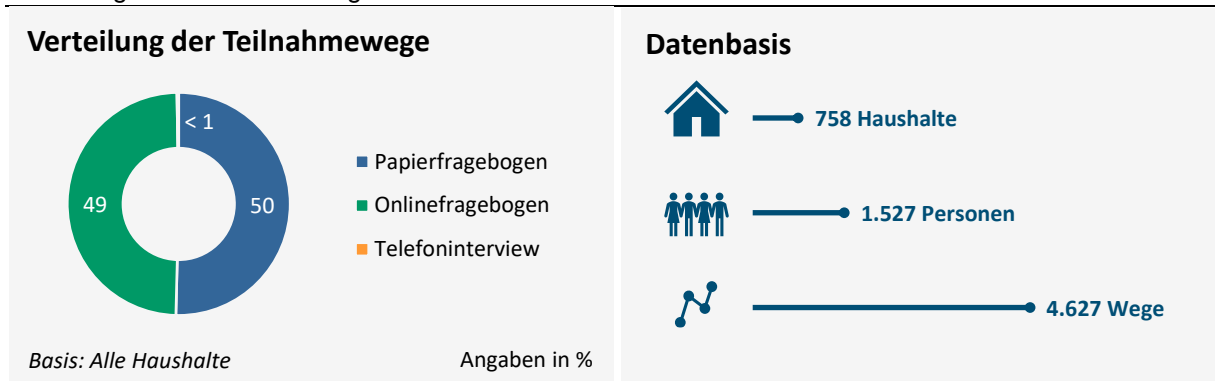
Die Methodik der vorliegenden Erhebung deckt sich im Wesentlichen mit der Methodik der Mobilitätsbefragung 2014, sodass die Ergebnisse beider Erhebungen vergleichbar sind. Dabei ist jedoch ein Unterschied zu berücksichtigen: In der Befragung 2014 erfolgte keine Gewichtung auf Ebene der Haushaltsgrößen. Dies führt dazu, dass Einpersonenhaushalte in der ausgewerteten Stichprobe stärker vertreten sind, als es ihrem Anteil in der Grundgesamtheit entspricht. Die aus 2014 stammenden Vergleichswerte – insbesondere auf Haushaltsebene – sind vor diesem Hintergrund zu interpretieren. Eine Überschätzung der Pkw- und Fahrradbesitzstände in der Stichprobe von 2014 kann nicht ausgeschlossen werden.

### 3. Datenbasis

Von den 5.000 angeschriebenen Haushalten beteiligten sich 758 an der Befragung, was einer Rücklaufquote von 15 % entspricht. Die Stichprobe umfasst insgesamt 1.527 Personen – rund 1,3 % der Gesamtbevölkerung Bergisch Gladbachs. Die in den AGFS-Standards festgelegte Mindeststichprobengröße von 1 % der Grundgesamtheit bzw. mindestens 1.000 Personen ist somit erfüllt. Insgesamt wurden 4.627 Wege erfasst, die die Grundlage aller weiteren Mobilitätsauswertungen bilden.

Abbildung 3-1 zeigt die Verteilung der genutzten Teilnahmewege sowie die resultierende Datenbasis. Die Hälfte der Haushalte nahm über den Onlinefragebogen teil, 49 % über den Papierfragebogen und weniger als 1 % über ein Telefoninterview.

Abbildung 3-1: Teilnahmewege und Datenbasis



#### 3.1 Repräsentativität der Stichprobe

Um die Aussagekraft der Erhebung zu sichern, wurde die Stichprobe hinsichtlich zentraler soziodemografischer Merkmale mit den Daten des Einwohnermelderegisters (Stand: Juni 2025) sowie dem Zensus 2022 verglichen und anhand dieser Referenzwerte gewichtet. Konkret wurde die gewonnene Stichprobe nach Wohnort, Haushaltsgröße, Alter und Geschlecht gewichtet. Die Ergebnisse stellen nach der Gewichtung demnach repräsentativ das Verkehrsverhalten der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Bergisch Gladbach dar.

Abbildung 3-2: Gegenüberstellung der Stichprobendaten und Einwohnerstatistik

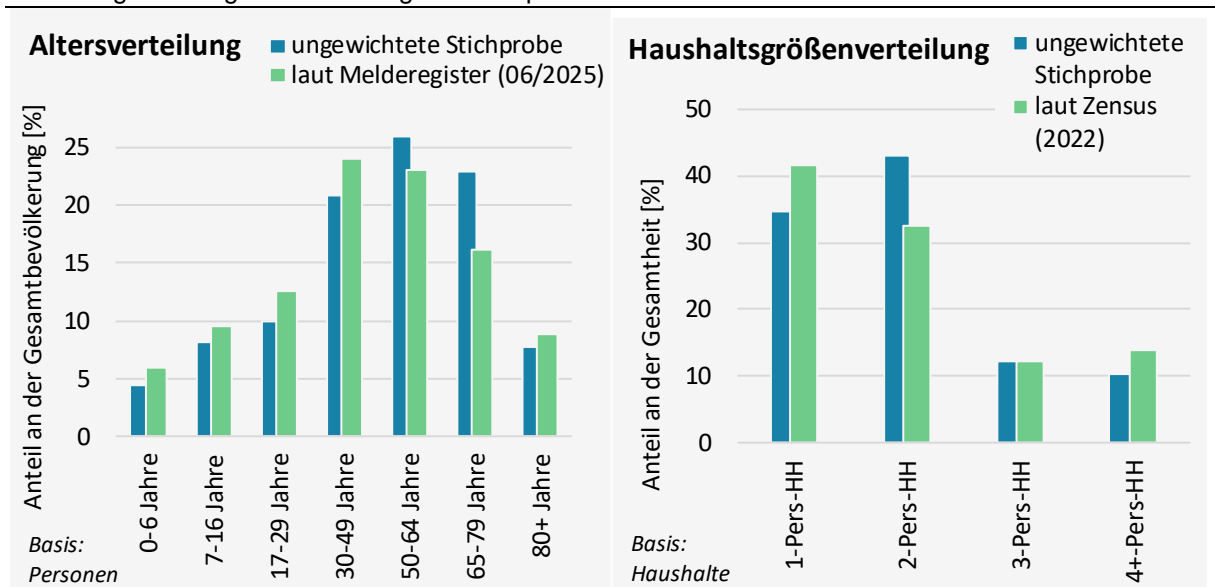


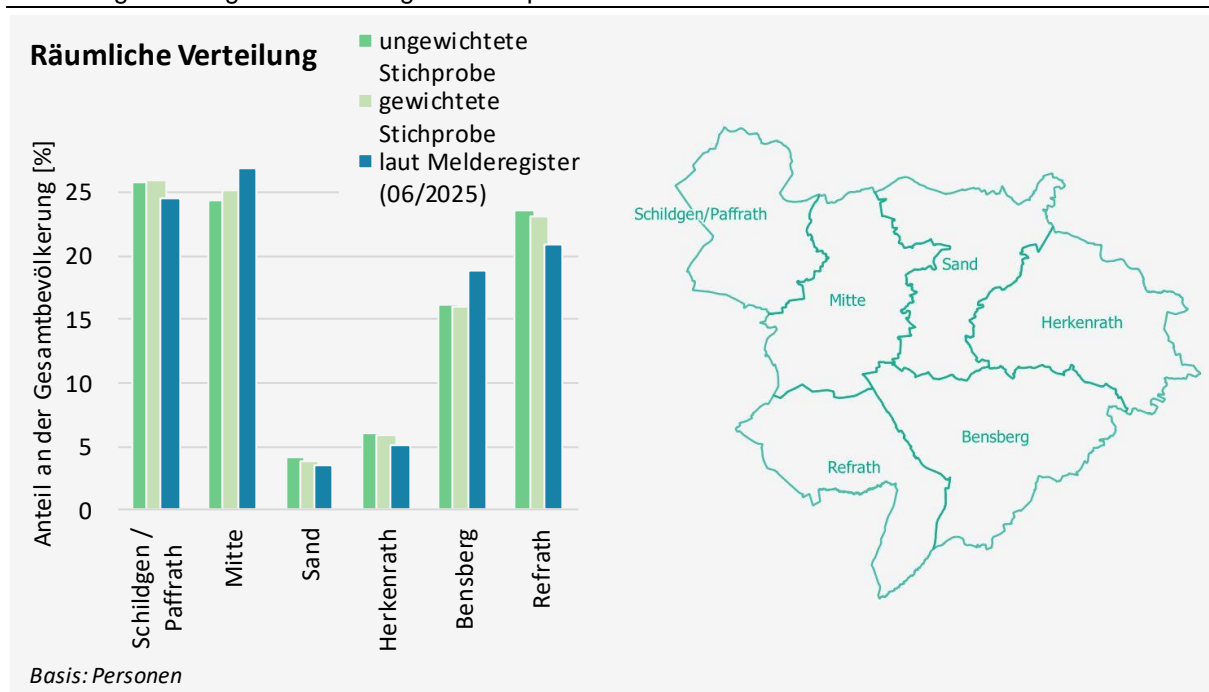
Abbildung 3-2 stellt die Altersverteilung sowie die Haushaltsgrößenverteilung der ungewichteten Stichprobe den amtlichen Referenzwerten gegenüber. In der Altersverteilung

zeigen sich vor der Gewichtung leichte Abweichungen – insbesondere eine leichte Überrepräsentation mittlerer Altersgruppen zwischen 50 und 64 Jahren. Nach der Gewichtung entspricht die Alterszusammensetzung der Stichprobe der Einwohnerstatistik. Hinsichtlich der Haushaltsgrößenverteilung sind die Abweichungen gegenüber dem Zensus 2022 ebenfalls gering.

Bezogen auf die Verteilung der Geschlechter ergaben sich in der ungewichteten Stichprobe nur minimale Abweichungen von der tatsächlichen Verteilung aus der Einwohnerstatistik. Diese Abweichungen wurden ebenfalls durch die Gewichtung anhand der statistischen Daten ausgeglichen.

Abbildung 3-3 veranschaulicht die räumliche Verteilung der Stichprobe auf die sechs Stadtbezirke Bergisch Gladbachs: Schildgen / Paffrath, Mitte, Sand, Herkenrath, Bensberg und Refrath. Da die Fallzahlen auf Stadtbezirksebene in einzelnen Bereichen gering sind, erfolgte die Gewichtung zusammengefasst auf der Ebene Nord (Schildgen / Paffrath, Mitte, Sand) und Süd (Herkenrath, Bensberg, Refrath), um statistisch belastbare Gewichtungsklassen zu gewährleisten.

Abbildung 3-3: Gegenüberstellung der Stichprobendaten und Einwohnerstatistik



Die Ergebnisse zeigen statistisch gesichert das Verkehrsverhalten der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Bergisch Gladbach. Die Mobilitätsbefragung enthält keine Angaben zu Wegen von Personen, die außerhalb Bergisch Gladbachs leben und zu verschiedenen Zwecken einpendeln oder das Stadtgebiet queren.

Alle Werte im Folgenden beziehen sich auf die gewichtete Stichprobe. Die Gewichtung wurde nach oben beschriebenen Kriterien berechnet. In den Diagrammen und Tabellen werden gegebenenfalls durch Rundung von Anteilswerten bei der Summierung nicht immer exakt 100 % erreicht. Zudem beinhaltete der Fragebogen Fragen, die nicht von allen Teilnehmenden beantwortet wurden. Die Diagramme und Tabellen weisen immer die Anzahl der Nennungen aus, sodass ersichtlich ist, auf wie viele verwertbare Daten sich die jeweilige Fragestellung bezieht.

Werte, in denen die statistische Sicherheit aufgrund der jeweiligen Stichprobengröße in Bezug auf Personen, Wegen oder Haushalte eingeschränkt ist, sind mit Sternchen (\*) versehen. Diese gilt es bei Aussagen zu den betroffenen Gruppierungen zu beachten.

In Bezug auf die statistische Sicherheit orientiert sich dieser Bericht an der SrV 2023<sup>2</sup>. Die entsprechenden Kennwerte werden in folgender Tabelle aufgeführt. Die Schwellenwerte beziehen sich auf ungewichtete Fallzahlen gruppenspezifischer Mittelwerte (z.B. Mobilitätsrate) bzw. die ungewichteten Gesamtfallzahlen kategorial verteilter Größen (z.B. Modal Split).

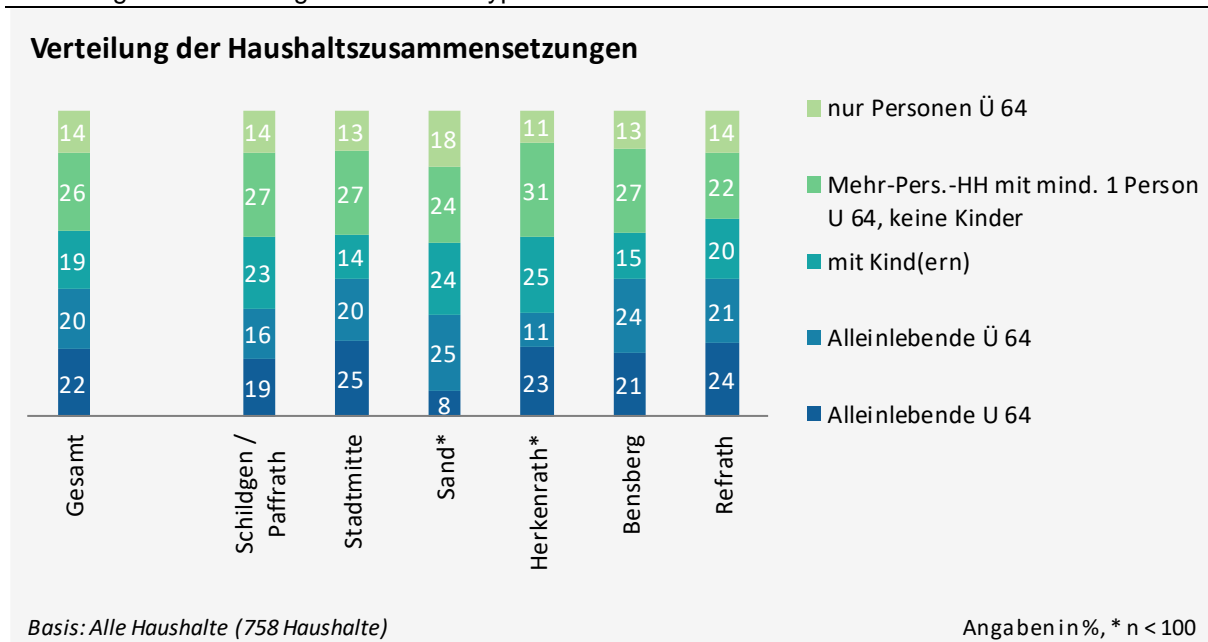
Tabelle 3-1: Orientierungswerte zur statistischen Aussagekraft der Ergebnisse (SrV 2023<sup>3</sup>)

Anz. Haushalte	Anz. Personen	Anz. Wege	Aussagekraft
mehr als 100	mehr als 200	mehr als 600	statistisch hinreichend genau
30 bis 100	60 bis 200	180 bis 600	statistisch eingeschränkt genau (*)
weniger als 30	weniger als 60	weniger als 180	statistisch nicht hinreichend genau (**)

### 3.2 Struktur der Stichprobe

Abbildung 3-4 zeigt die Verteilung der Haushaltstypen für die Gesamtstadt sowie differenziert nach Stadtbezirken. Im gesamtstädtischen Durchschnitt stellen Paarhaushalte mit mindestens einer Person unter 64 Jahren und ohne Kinder mit rund 26 % die häufigste Haushaltskategorie dar.

Abbildung 3-4: Verteilung der Haushaltstypen

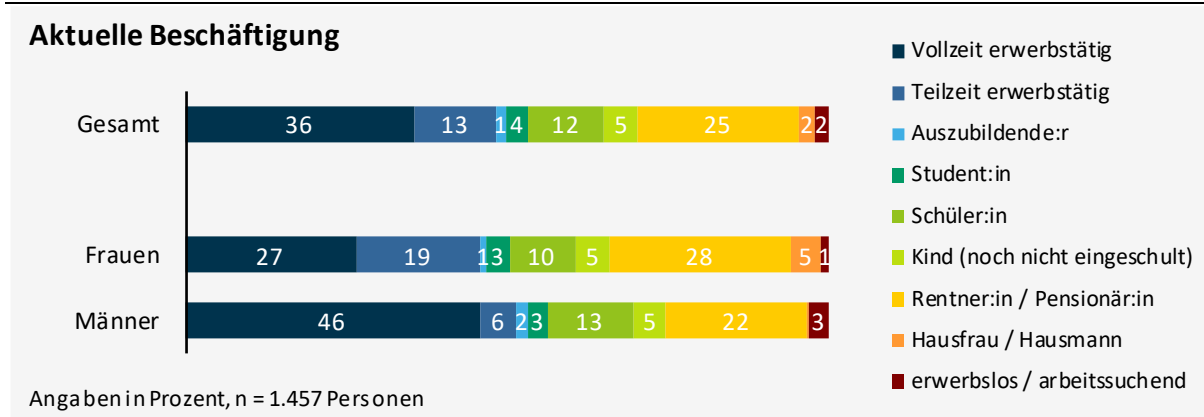


Zwischen den Bezirken zeigen sich charakteristische Unterschiede: In Sand und Herkenrath ist der Anteil der Familienhaushalte mit Kindern überdurchschnittlich hoch, was auf eine verhältnismäßig junge und familienorientierte Bevölkerungsstruktur in diesen Lagen hindeutet. In Mitte, Bensberg und Refrath sind dagegen der Anteil der Alleinlebenden beider Altersgruppen erhöht. In Herkenrath dominieren Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder. Diese kleinräumigen Unterschiede in der Haushaltsstruktur sind ein wichtiger Kontextfaktor für die spätere Interpretation der Mobilitätsmuster: Haushaltsgröße und Lebensphase beeinflussen maßgeblich, wie häufig und mit welchen Verkehrsmitteln Wege zurückgelegt werden.

<sup>2</sup> Bei der SrV handelt es sich um die wissenschaftliche Studie „Mobilität in Städten – SrV“, die von der TU Dresden seit 1972 kontinuierlich durchgeführt wird.

<sup>3</sup> Hubrich, S.; Wittig, S.; Ließke, F.; Wittwer, R.; Gerike, R. (2024): Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“ in Berlin. Technische Universität Dresden. <https://tu-dresden.de/srv>

Abbildung 3-5: Aktuelle Beschäftigung der Einwohner

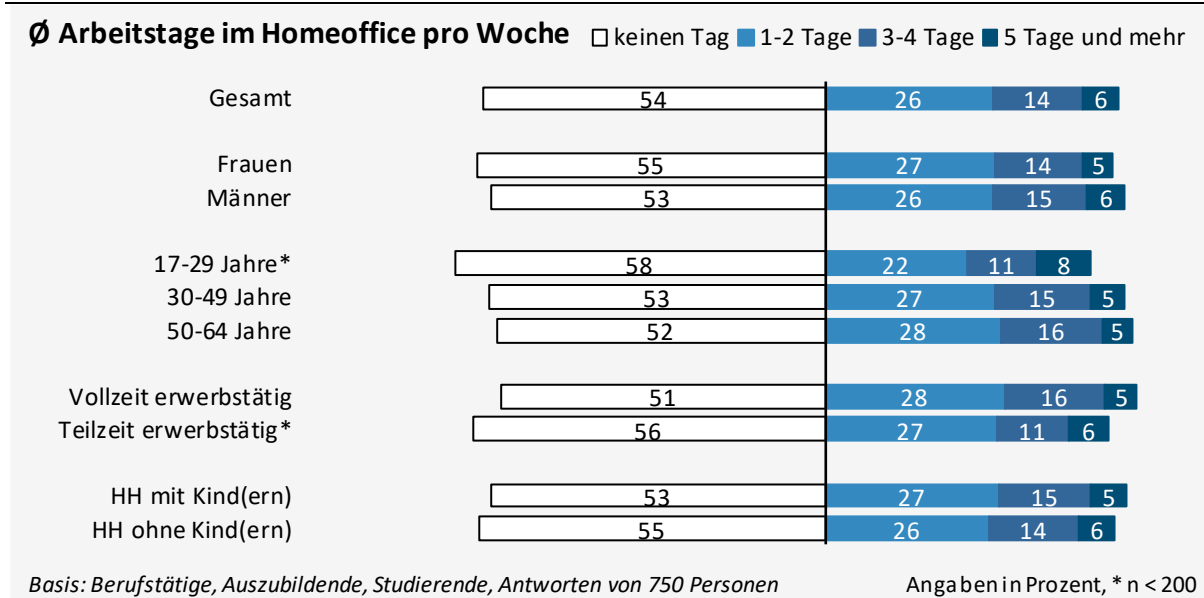


Die Abbildung oben gibt einen Überblick über die aktuelle Beschäftigungssituation der Bevölkerung. Mit rund 36 % ist Vollzeitbeschäftigung die häufigste Kategorie, Rentnerinnen und Rentner sowie Schülerinnen und Schüler stellen weitere bedeutende Gruppen dar.

Besonders ausgeprägt sind die Unterschiede zwischen den Geschlechtern: Während 46 % der Männer vollzeiterwerbstätig sind, gilt dies nur für 27 % der Frauen. Umgekehrt ist Teilzeitbeschäftigung bei Frauen mit rund 19 % deutlich häufiger als bei Männern mit 6 %. Dieses Muster spiegelt die in Deutschland nach wie vor weit verbreitete ungleiche Verteilung von Erwerbs- und Sorgearbeit wider. Für die Mobilitätsanalyse ist dieser Befund relevant, da Beschäftigungsumfang und Wegehäufigkeit eng miteinander verknüpft sind: Vollzeiterwerbstätige weisen andere Wegemuster und Wegezwecke auf, als Teilzeitbeschäftigte oder Personen in anderen Lebenssituationen.

Abbildung 3-6 zeigt die Häufigkeit der Homeoffice-Nutzung unter Berufstätigen, Auszubildenden und Studierenden. Gesamtstädtisch arbeiten 54 % dieser Gruppe an keinem Tag der Woche im Homeoffice. 26 % nutzen Homeoffice an ein bis zwei Tagen pro Woche. An einem normalen Werktag arbeiten 11 % der Berufstätigen (inkl. Auszubildende und Studierende) von zuhause aus.

Abbildung 3-6: Homeoffice-Nutzung



Die Homeoffice-Nutzung ist über die betrachteten Teilgruppen bemerkenswert gleichmäßig verteilt: Zwischen Frauen und Männern sowie zwischen Haushalten mit und ohne Kinder zeigen sich kaum Unterschiede.

Etwas stärker differenziert sich das Bild nach Altersgruppen und Beschäftigungsumfang. Die Gruppe der 50- bis 64-Jährigen nutzt Homeoffice etwas häufiger als die jüngste Gruppe der 17- bis 29-Jährigen, die dafür die höchste Neigung zu vollständiger Telearbeit (fünf Tage und mehr) zeigt. Vollzeitbeschäftigte arbeiten häufiger zumindest teilweise im Homeoffice als Teilzeitbeschäftigte.

## 4. Mobilitätsausstattung

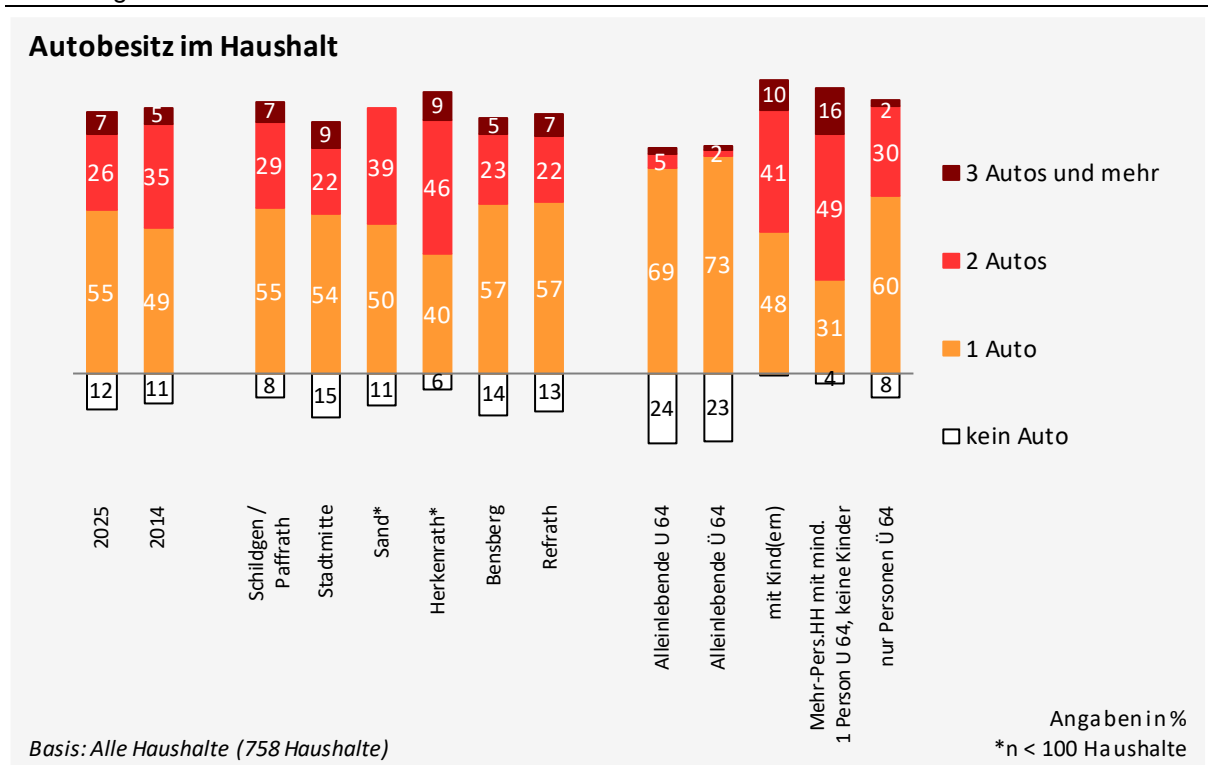
Der Zugang zu Verkehrsmitteln und Mobilitätsangeboten ist Grundvoraussetzung für die individuelle Mobilität. Welche Verkehrsmittel und Mobilitätsoptionen den Menschen in Bergisch Gladbach zur Verfügung stehen, bestimmt maßgeblich, wie und ob bestimmte Wege zurückgelegt werden können. Die Ergebnisse der Befragung zeigen dabei Unterschiede zwischen verschiedenen Haushaltstypen, Stadtbezirken, Altersgruppen und den Geschlechtern.

### 4.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit in den Haushalten

Mit 88 % verfügt die große Mehrheit der Bergisch Gladbacher Haushalte über mindestens ein Auto. Dies stellt einen vergleichsweise hohen Besitzstand dar. Gegenüber 2014 ist der Besitzstand leicht zurückgegangen.

Im Bezirk Mitte ist die Auto-Besitzquote am geringsten. Hier sind 15 % der Haushalte ohne Auto. Ein Befund, der auf die dort vergleichsweise gute Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen und öffentlichem Nahverkehr zu Fuß hindeutet. Herkenrath und Schildgen / Paffrath weisen die geringsten Anteile autoloser Haushalte auf. Aufgrund geringer Fallzahlen in den Bezirken Sand und Herkenrath ist die statistische Belastbarkeit dieser Werte eingeschränkt.

Abbildung 4-1: Autobesitz in den Haushalten



Besonders aufschlussreich sind die Unterschiede nach Haushaltstyp: Unter den Alleinlebenden verfügen knapp ein Viertel der Haushalte über kein Auto. Familien mit Kind(ern) stehen fast immer mindestens ein Auto zur Verfügung. Dies spiegelt die Mobilitätsbedürfnisse von Familien wider.

Mehr-Personen-Haushalte mit mindestens einer Person unter 64 Jahren ohne Kinder weisen mit 49 % den höchsten Anteil an Haushalten mit zwei Autos auf – hier dürften Doppelverdienerehaushalte mit zwei getrennt anfallenden Arbeitswegen eine wesentliche Rolle spielen. Ältere Haushalte, die ausschließlich aus Personen ab 64 Jahren bestehen, sind dagegen überwiegend Ein-Auto-Haushalte (60 %), was auf eine veränderte Mobilitätsorientierung in der nachberuflichen Lebensphase hindeutet.

In 10 % der Haushalte steht mindestens ein Motorrad zur Verfügung.

Abbildung 4-2 zeigt die Verbreitung von Elektro- bzw. Hybridfahrzeugen sowie Dienstwagen, differenziert nach der Anzahl der Autos im Haushalt. Insgesamt verfügen 15 % aller Haushalte über mindestens ein Elektro- oder Hybridfahrzeug – ein Anteil, der die zunehmende Marktdurchdringung der Elektromobilität auch im privaten Fahrzeugbestand widerspiegelt.

Dabei zeigt sich eine ausgeprägte Abhängigkeit vom Motorisierungsgrad des Haushalts: in Haushalten mit nur einem Auto ist der E-Auto-Anteil mit 10 % vergleichsweise gering; in Haushalten mit zwei Autos liegt er bereits bei 26 % und in Haushalten mit drei oder mehr Fahrzeugen bei 31 %. Dieses Muster legt nahe, dass Elektrofahrzeuge häufig als Zweit- oder Drittwagen angeschafft werden – etwa für kürzere Alltagswege –, während das erste Fahrzeug vielfach ein konventionell angetriebenes Fahrzeug bleibt.

Dienstwagen sind insgesamt in 12 % der Haushalte vorhanden. Besonders auffällig ist ihre Konzentration bei stark motorisierten Haushalten: In Haushalten mit drei oder mehr Fahrzeugen verfügen 59 % über mindestens einen Dienstwagen. Das deutet darauf hin, dass Dienstwagen einen erheblichen Teil dieser Fahrzeugflotte ausmachen. Demgegenüber besitzen lediglich 3 % der Ein-Auto-Haushalte einen Dienstwagen – das einzige Fahrzeug im Haushalt ist also nur selten ein Dienstwagen.

Abbildung 4-2: E-Auto / Hybrid und Dienstwagen im Haushalt

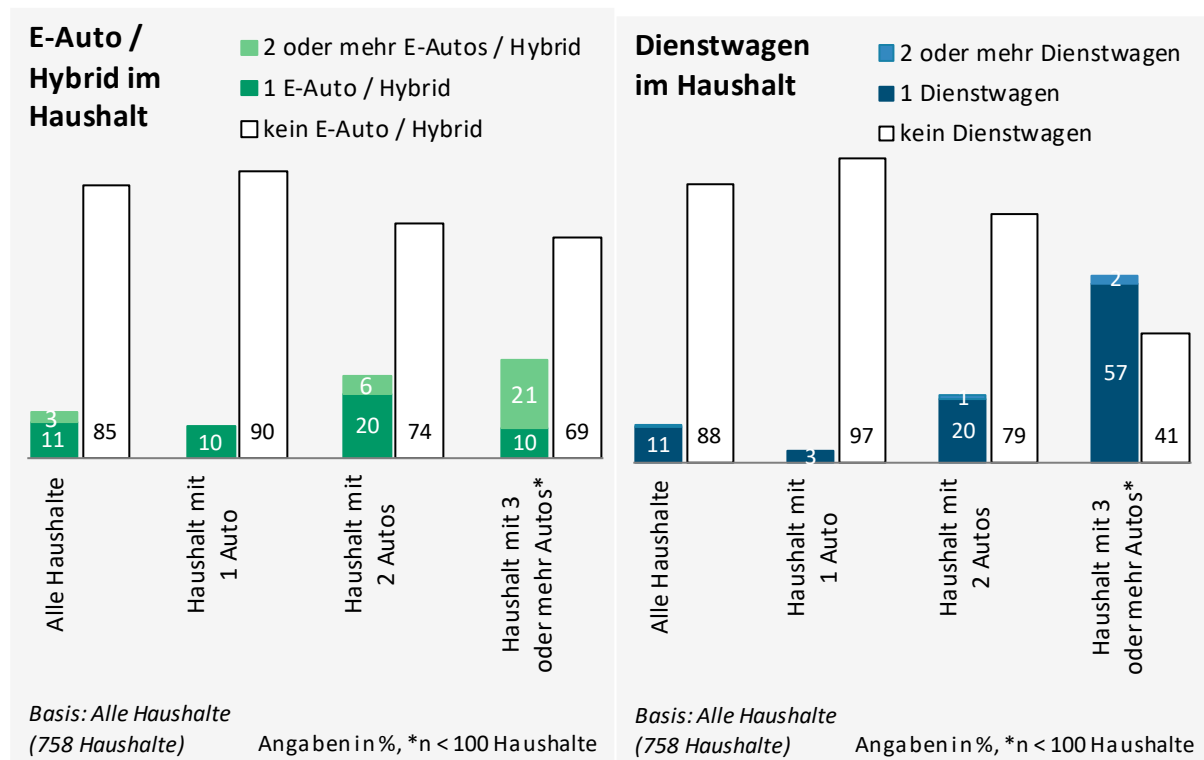
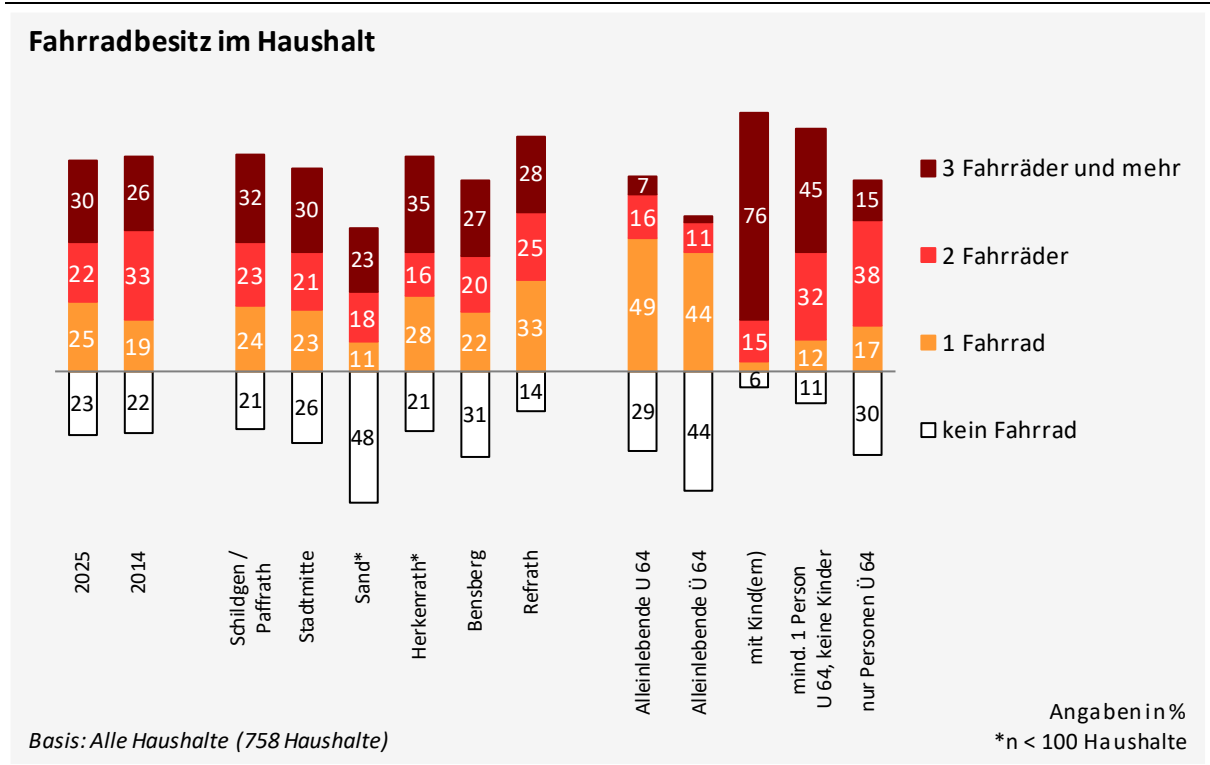


Abbildung 4-3: Fahrradbesitz in den Haushalten



Gesamtstädtisch verfügen 77 % der Haushalte über mindestens ein Fahrrad – eine gegenüber 2014 nahezu stabile Quote.

Im Vergleich der Stadtbezirke weist Refrath den geringsten Anteil fahrradloser Haushalte auf. In Bensberg und Sand verzeichnet sich ein vergleichsweise hoher Anteil fahrradloser Haushalte.

Ausgeprägte Unterschiede ergeben sich erneut bei den Haushaltstypen: Alleinlebende über 64 Jahren weisen den höchsten Anteil fahrradloser Haushalte auf, gefolgt von älteren Haushalten (nur Personen über 64 Jahren) und Alleinlebenden unter 64 Jahren fahrradloser Haushalte. Familienhaushalte mit Kindern zeigen den mit Abstand höchsten Fahrradbesitz. Nur 6 % dieser Haushalte haben kein Rad.

Nachfolgende Abbildung 4-4 zeigt die Verbreitung von E-Fahrrädern (einschließlich E-Bikes, Pedelecs und E-Lastenrädern) in den Bergisch Gladbacher Haushalten. Insgesamt verfügen rund ein Drittel aller Haushalte über mindestens ein Fahrrad mit elektrischer Unterstützung – 17 % besitzen genau eines, 18 % sogar zwei oder mehr. Bezogen auf den gesamten Fahrradbestand verfügt damit bereits knapp 30 % aller Räder über einen elektrischen Antrieb. Diese Entwicklung ist verkehrspolitisch bedeutsam: E-Fahrräder erweitern nachweislich den Aktionsradius des nicht-motorisierten Verkehrs erheblich, gerade in einem Stadtgebiet wie Bergisch Gladbach mit seiner hügeligen Topographie.

Lastenräder und E-Scooter sind in Bergisch Gladbacher Haushalten derzeit noch wenig verbreitet. In rund 2 % der Haushalte steht ein (E-)Lastenrad zur Verfügung, in knapp 3 % ein E-Scooter. Bei (E-)Lastenrädern zeigt sich eine klare Konzentration auf Familienhaushalte: unter den Haushalten mit Kindern besitzen knapp 6 % ein (E-)Lastenrad – ein Wert, der plausibel auf den erhöhten Transportbedarf dieser Haushaltsgruppe zurückzuführen ist. Insgesamt sind (E-)Lastenräder und E-Scooter aktuell noch Nischenprodukte; ihre Entwicklung ist jedoch vor dem Hintergrund wachsender Nachfrage nach nachhaltigen und platzsparenden Mobilitätslösungen weiter zu beobachten.

Abbildung 4-4: E-Fahrräder im Haushalt

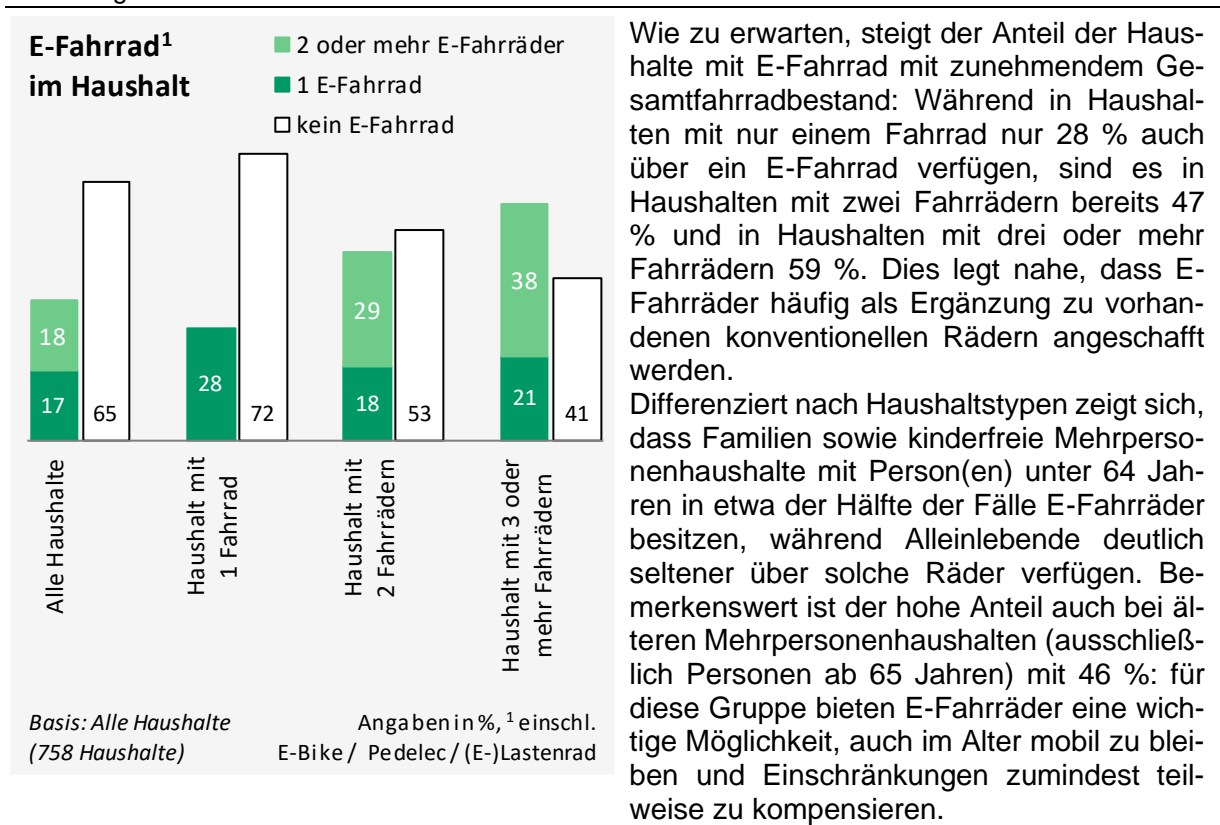
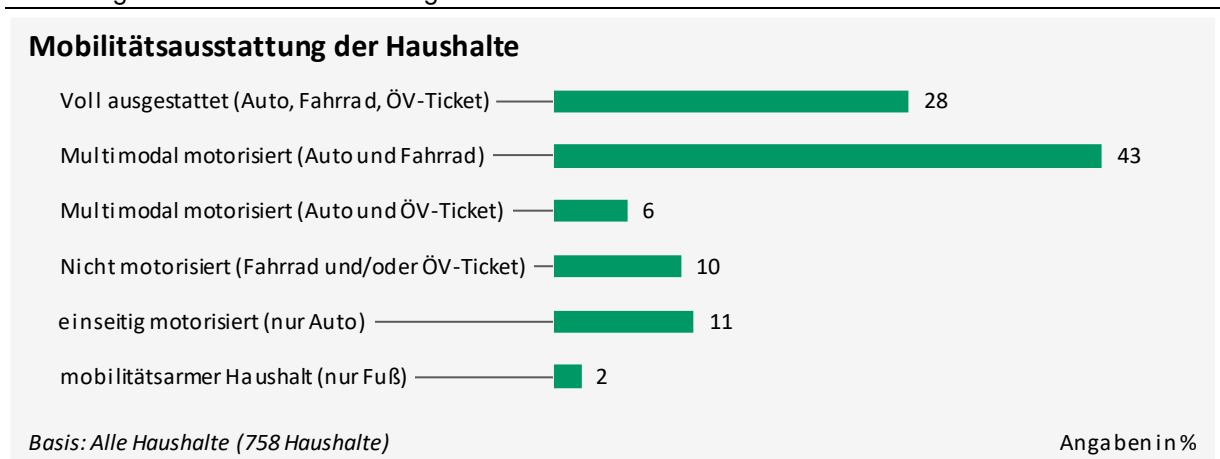


Abbildung 4-5 gibt einen Überblick über die Kombinationen der Verkehrsmittelausstattung in den Haushalten und ermöglicht eine Einordnung des multimodalen Potenzials der Bergisch Gladbacher Bevölkerung. Die Ergebnisse zeigen, dass die meisten Haushalte nicht auf ein einzelnes Verkehrsmittel beschränkt sind, sondern mehrere Optionen kombinieren.

Abbildung 4-5: Mobilitätsausstattung der Haushalte

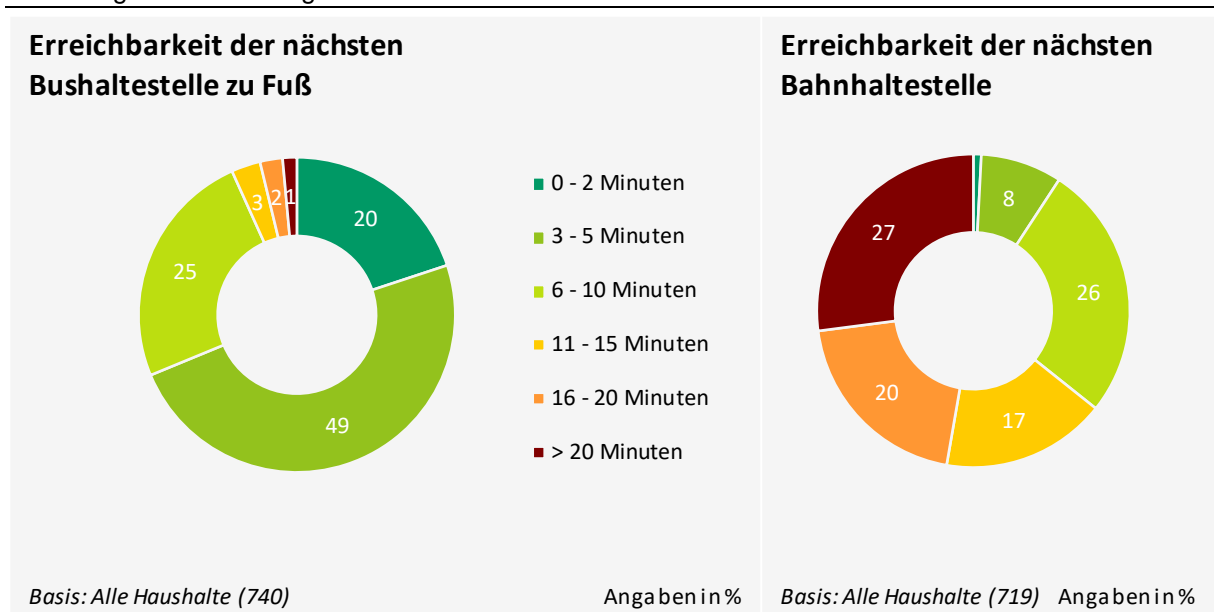


Die mit Abstand größte Gruppe bilden die multimodal motorisierten Haushalte mit mindestens einem Auto und mindestens einem Fahrrad. Hinzu kommen 28 % vollständig ausgestattete Haushalte – mit mindestens einem Auto, Fahrrad und einer ÖV-Zeitkarte – sowie 6 % mit Auto und ÖV-Zeitkarte, aber ohne Fahrrad. In der Summe verfügen damit 77 % der Haushalte über das Auto als Teil ihrer Mobilitätsausstattung in Kombination mit mindestens einem weiteren Verkehrsträger.

Lediglich 11 % der Haushalte sind einseitig motorisiert, das heißt sie verfügen ausschließlich über ein Auto ohne ergänzende Fahrrad- oder ÖV-Option in Form einer ÖV-Zeitkarte. Nicht motorisierte Haushalte mit Fahrrad und/oder ÖV-Zeitkarte machen 10 % aus. Nur 2 % der Haushalte sind als mobilitätsarm einzustufen und sind lediglich zu Fuß mobil.

Diese Verteilung verdeutlicht, dass das multimodale Potenzial in Bergisch Gladbach grundsätzlich hoch ist: die große Mehrheit der Haushalte besitzt neben dem Auto mindestens ein weiteres Verkehrsmittel. Die Voraussetzungen für eine Verlagerung einzelner Wege auf das Fahrrad oder den ÖPNV sind damit auf Haushaltsebene vielfach gegeben – sofern die entsprechenden Infrastrukturen und Angebote attraktiv und alltagstauglich gestaltet sind.

Abbildung 4-6: Anbindung der Haushalte an den Öffentlichen Verkehr



Die Auswertung der fußläufigen Erreichbarkeit der nächsten Bushaltestelle bzw. die generelle Erreichbarkeit des nächsten Bahnhofs aus Sicht der Haushalte verdeutlichen erwartbare Unterschiede in der Erschließungsqualität zwischen Busverkehr und Schienenverkehr.

Die Busanbindung ist für den überwiegenden Teil der Bevölkerung gut: 20 % der Haushalte erreichen nach eigener Einschätzung ihre nächste Bushaltestelle in weniger als zwei Gehminuten, weitere 49 % innerhalb von drei bis fünf Minuten. Damit ist für rund 7 von 10 der Haushalte eine Bushaltestelle in maximal fünf Gehminuten fußläufig erreichbar – ein Wert, der auf eine weitestgehend flächendeckende Buserschließung des Stadtgebiets hinweist. Nur ein sehr kleiner Anteil der Haushalte (6 %) benötigt mehr als 10 Minuten zur nächsten Bushaltestelle. Die Unterschiede zwischen den Stadtbezirken sind gering.

Die Anbindung an den Schienenverkehr stellt sich erwartungsgemäß zeitaufwendiger dar: lediglich 8 % der Haushalte erreichen den nächsten Bahnhofpunkt in weniger als fünf Minuten, weitere 26 % in sechs bis zehn Minuten. Damit ist für nur etwa ein Drittel der Haushalte die Bahn in maximal zehn Minuten erreichbar. Knapp die Hälfte der Haushalte benötigt mehr als 15 Minuten.

Die Angaben zu den üblicherweise genutzten Verkehrsmitteln, um zum nächsten Bahnhofpunkt zu gelangen, zeigen ein differenziertes Bild: 40 % der Haushalte nutzen den Bus, jeweils ein Viertel nutzt das Auto oder geht zu Fuß.

Eine fußläufige Erreichbarkeit ist fast ausschließlich in den Bezirken mit Bahnhofpunkt gegeben: in Mitte, Bensberg und Refrath. Den Bus nutzen außer in Mitte (31 %) in den übrigen Bezirken jeweils knapp die Hälfte der Haushalte, um zum Bahnhof zu gelangen.

Die Verknüpfung zwischen Busverkehr und Schienennetz ist ein zentrales Element der ÖV-Nutzung in Bergisch Gladbach und unterstreicht die Bedeutung einer leistungsfähigen und zuverlässigen Busanbindung an die Bahnhöfe für die Gesamtattraktivität des öffentlichen Verkehrs.

## 4.2 Mobilitätsvoraussetzungen der Personen

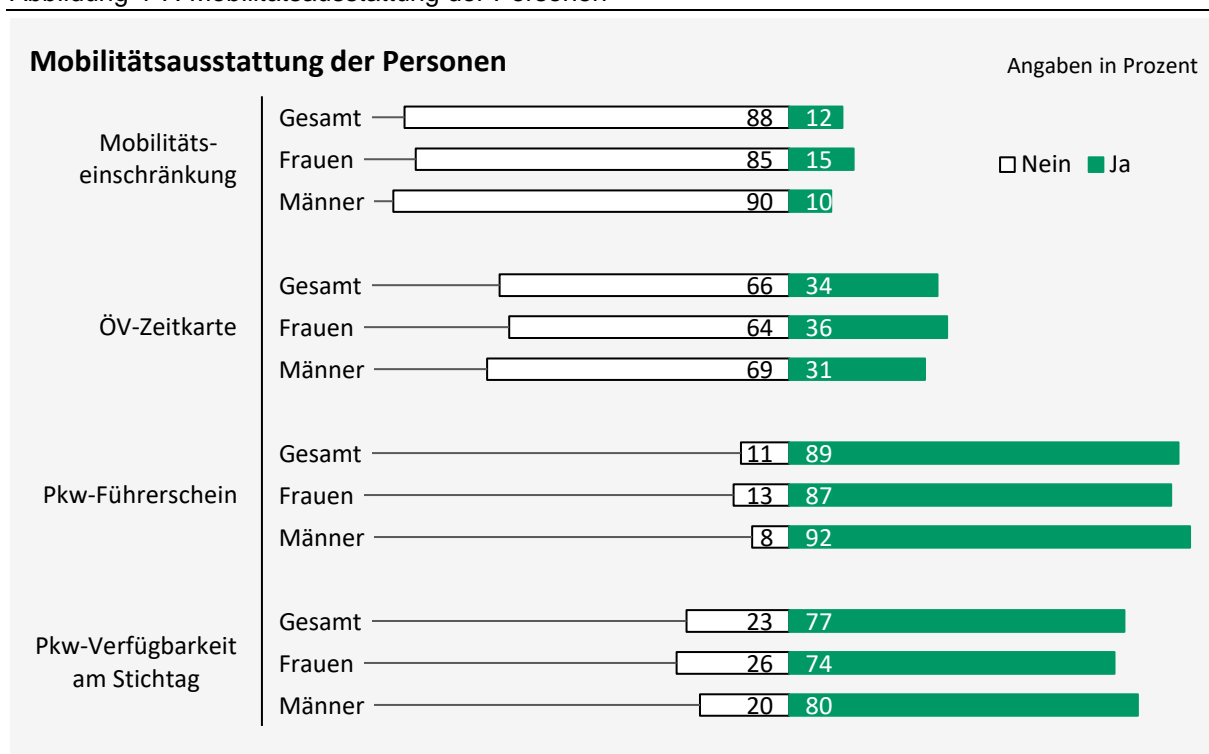
Neben der Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln im Haushalt wurden auch die persönlichen Mobilitätsvoraussetzungen abgefragt. Dazu zählt der Besitz eines Führerscheins, gesundheitsbedingte Einschränkungen der Mobilität und der Besitz einer Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr. Die Ergebnisse geben Aufschluss darüber, welche Voraussetzungen die Menschen in Bergisch Gladbach für ihre tägliche Mobilität haben und weisen Unterschiede zwischen verschiedenen Gruppen auf.

12 % der Bergisch Gladbacher Bevölkerung sind aus gesundheitlichen Gründen in ihrer Mobilität eingeschränkt. Frauen (15 %) sind davon häufiger betroffen als Männer (10 %). Die altersdifferenzierte Betrachtung zeigt ein deutliches Gefälle: bei den Hochbetagten ab 80 Jahren geben mehr als die Hälfte eine gesundheitsbedingte Mobilitätseinschränkung an, bei den 65- bis 79-Jährigen sind es noch 20 %. In den jüngeren Altersklassen liegt dieser Anteil mit 4 bis 8 % deutlich geringer.

Ein Drittel der Bergisch Gladbacher Bevölkerung besitzt eine Dauerkarte für Bus und Bahn, dabei hat sich das Deutschlandticket als Standard durchgesetzt. Die große Mehrheit der Zeitkarten sind Deutschlandtickets.

Frauen haben etwas häufiger als Männer eine Dauerkarte für den ÖPNV. Der Zeitkartenbesitz variiert weiter stark nach Alter und Nutzungsverhalten: bei den 7- bis 29-Jährigen haben 60 % eine ÖPNV-Dauerkarte. Schülerinnen und Schüler profitieren häufig von vergünstigten Schülertickets. Studierende verfügen aufgrund des Semestertickets nahezu vollständig über eine Zeitkarte. In den übrigen Altersgruppen liegt der Anteil zwischen 20 und 30 % und nimmt mit zunehmendem Alter tendenziell ab: bei den Seniorinnen und Senioren besitzen nur noch 21 % eine ÖV-Zeitkarte, bei den Erwerbstätigen sind es rund 30 %. Der ÖV-Zeitkartenbesitz ist dabei in Refrath und Mitte am höchsten.

Abbildung 4-7: Mobilitätsausstattung der Personen



Den stärksten Einfluss auf den Zeitkartenbesitz hat die Pkw-Verfügbarkeit: nur 22 % der Personen, denen sowohl Führerschein als auch Auto zur Verfügung stehen, besitzen eine ÖV-Zeitkarte. Steht hingegen kein Auto zur Verfügung, steigt dieser Anteil auf 64 %. Entsprechend ausgeprägt ist auch die Wechselwirkung mit der ÖPNV-Nutzungsintensität: unter denjenigen, die Bus und Bahn täglich oder fast täglich nutzen, besitzen 97 % eine Zeitkarte; bei wöchentlicher Nutzung (ein- bis dreimal pro Woche) sind es immerhin noch 76 %. Der Zeitkartenbesitz

erweist sich damit sowohl als Voraussetzung als auch als Indikator einer intensiven ÖPNV-Nutzung.

Mit einer Pkw-Führerscheinbesitzquote (ab 17 Jahren) von 89 % ist die fahrzeugbezogene Mobilität in Bergisch Gladbach auf einem sehr hohen Niveau. Männer besitzen mit 92 % häufiger einen Pkw-Führerschein als Frauen mit 87 %. Dieser Geschlechterunterschied ist stark altersbedingt und weist eine Umkehrung je nach Altersgruppe auf: während bei den Hochbetagten deutlich mehr Männer als Frauen einen Führerschein besitzen, kehrt sich dieses Verhältnis bei den jungen Erwachsenen um – hier besitzen Frauen häufiger einen Pkw-Führerschein als Männer, wenngleich der Unterschied geringer ausfällt.

Insgesamt zeigt sich, dass bei jüngeren und älteren Menschen weniger Führerscheine vorhanden sind, als bei Personen zwischen 30 und 79 Jahren: hier liegen die Besitzquoten mit 93 bis 96 % auf einem einheitlich hohen Niveau. Bei den 17- bis 29-Jährigen sind es 74 %, bei den ab 80-Jährigen 71 %.

Ein deutlicher Geschlechterunterschied zeigt sich auch bei der täglichen Pkw-Verfügbarkeit: mehr als ein Viertel der Frauen (26 %) stand am Stichtag kein Pkw zur Verfügung, gegenüber 20 % bei den Männern. Dieser strukturelle Unterschied ist verkehrspolitisch relevant, da er auf einen differenziell höheren Bedarf an alltagstauglichen Alternativen zum motorisierten Individualverkehr – insbesondere bei Frauen – hinweist.

Abbildung 4-8: Fahrradabstellplatz im / am Wohngebäude

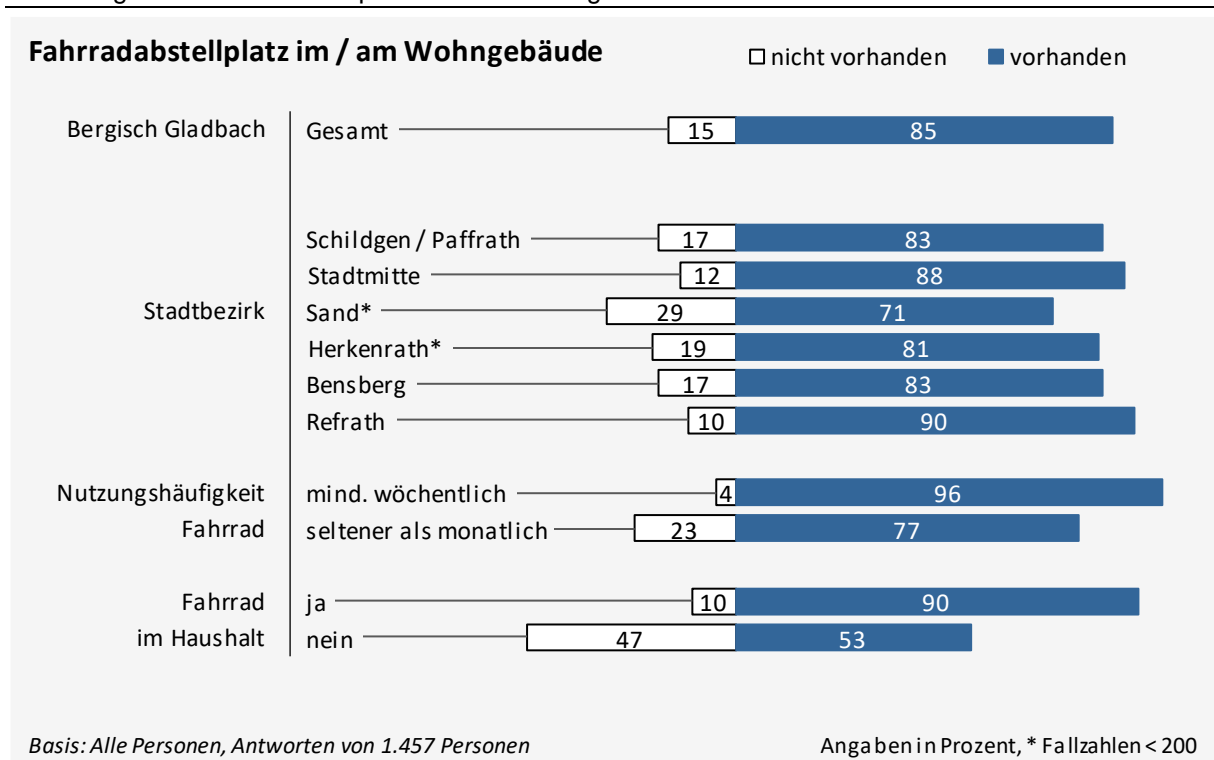


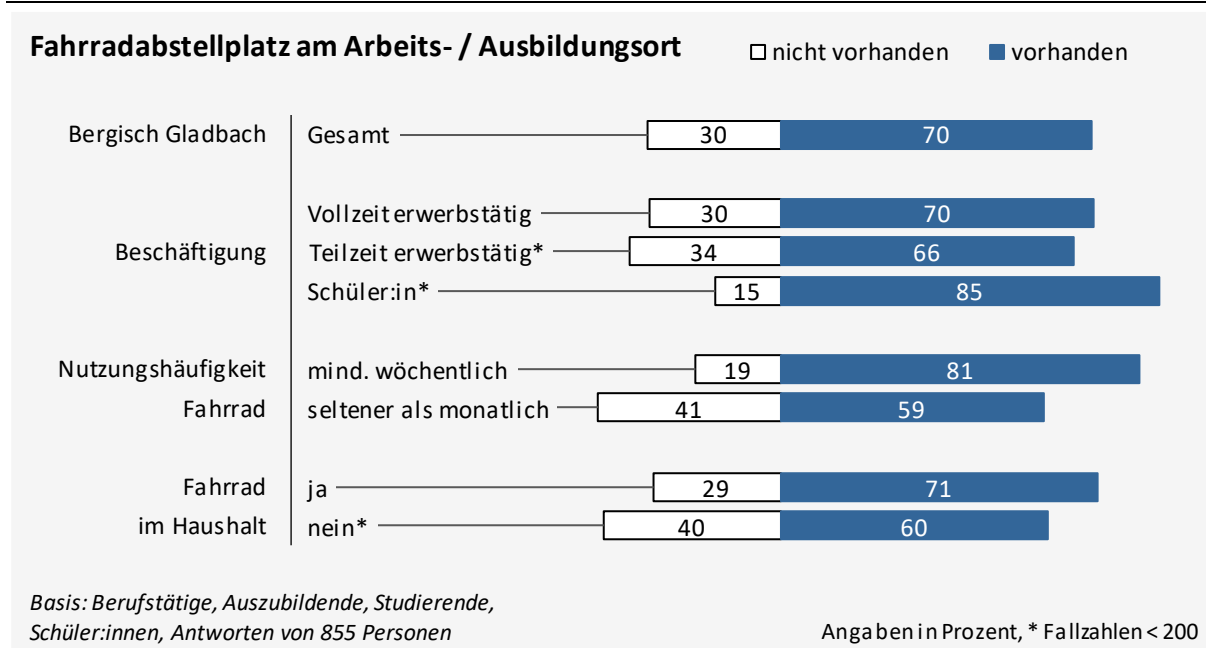
Abbildung 4-8 zeigt die Verfügbarkeit eines Fahrradabstellplatzes im oder am Wohngebäude, differenziert nach Stadtbezirken, Nutzungshäufigkeit und Fahrradbesitz. Insgesamt steht 85 % der Bevölkerung ein Abstellplatz am Wohnort zur Verfügung; lediglich 15 % verfügen über keinen. Im Stadtbezirksvergleich schneidet Refrath mit 90 % am besten ab, während Sand mit 71 % den niedrigsten Wert aufweist – dieser ist jedoch aufgrund der geringen Fallzahlen mit eingeschränkter statistischer Aussagekraft zu interpretieren. Die übrigen Stadtbezirke liegen nahe am gesamtstädtischen Durchschnitt.

Erwartungsgemäß besteht ein enger Zusammenhang zwischen Fahrradnutzungshäufigkeit und Abstellplatzverfügbarkeit: bei mindestens wöchentlich Radfahrenden geben 96 % an, einen Abstellplatz zu besitzen, bei seltener als monatlich Radfahrenden sind es noch 77 %.

Auch der Fahrradbesitz im Haushalt spiegelt sich wider: in Haushalten mit mindestens einem Fahrrad sind Abstellplätze zu 90 % vorhanden; in Haushalten ohne Fahrrad liegt dieser Anteil bei immerhin noch 53 %.

Abbildung 4-9 stellt die Fahrradabstellsituation am Arbeits- und Ausbildungsort dar. Gesamtstädtisch geben 70 % der Berufstätigen, Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildenden an, an ihrem Zielort über einen Fahrradabstellplatz zu verfügen. Schülerinnen und Schüler sind dabei mit 85 % besonders gut versorgt, während Vollzeit-erwerbstätige 70 % und Teilzeiterwerbstätige 66 % erreichen. Auch hier zeigt sich eine klare Abhängigkeit von der Nutzungshäufigkeit: regelmäßig Radfahrende (mindestens wöchentlich) finden zu 81 % einen Abstellplatz vor, bei seltener Nutzung sind es 59 %. In Haushalten mit Fahrrad sind Abstellplätze am Arbeitsort zu 71 % vorhanden, in Haushalten ohne Fahrrad zu 60 %.

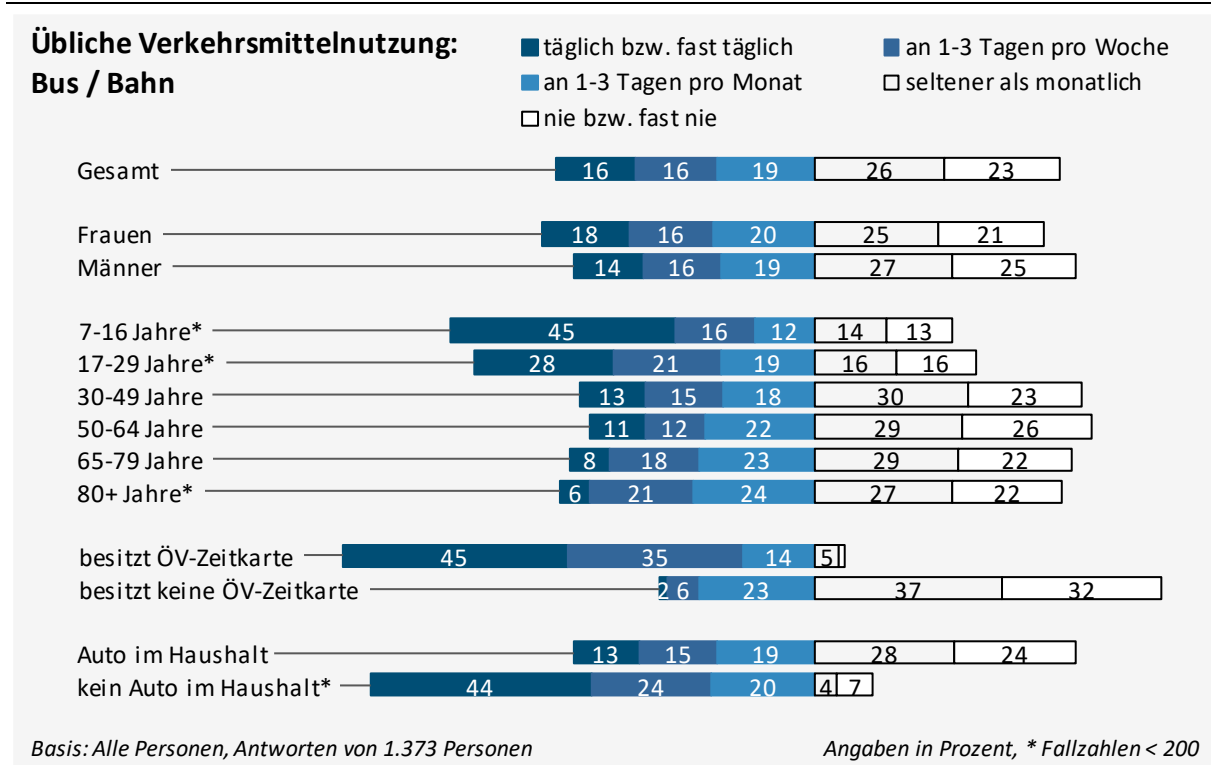
Abbildung 4-9: Fahrradabstellplatz am Arbeits- / Ausbildungsort



### 4.3 Allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

Die folgenden Auswertungen zur Verkehrsmittelnutzung geben die übliche Nutzungshäufigkeit im Alltag wieder – nicht die tatsächlich am Stichtag dokumentierten Wege, die in Kapitel 6 ausgewertet werden. Sie bilden damit das gewohnheitsmäßige Mobilitätsverhalten der Bergisch Gladbacher Bevölkerung zuverlässig ab.

Abbildung 4-10: Übliche Verkehrsmittelnutzung: Bus und Bahn

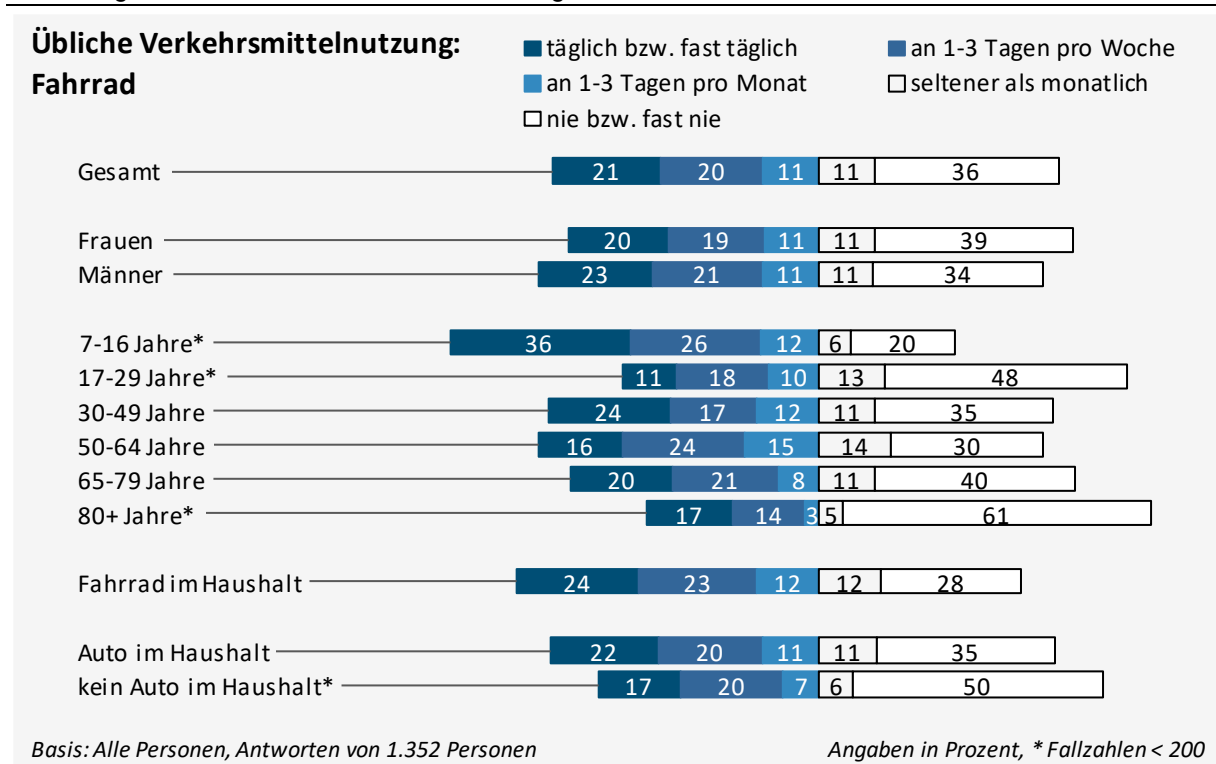


Gesamtstädtisch nutzen 16 % der Bevölkerung den ÖPNV täglich oder fast täglich, weitere 16 % ein- bis dreimal pro Woche. Damit ist knapp ein Drittel (32 %) der Bergisch Gladbacher als regelmäßig ÖPNV-Nutzende einzustufen, was sich auch mit den Ergebnissen zum ÖV-Zeitkartenbesitz deckt. Demgegenüber stehen 23 %, die die öffentlichen Verkehrsmittel nie oder fast nie nutzen.

Frauen fahren etwas häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln als Männer: 18 % der Frauen nutzen den ÖPNV täglich, gegenüber 14 % der Männer. Die stärkste Nutzung zeigt sich bei Kindern und Jugendlichen: 45 % der 7- bis 16-Jährigen fahren täglich mit Bus oder Bahn – ein Befund, der auf die schulwegebedingten Nutzungsanlässe zurückzuführen ist. Auch bei den 17- bis 29-Jährigen liegt die tägliche Nutzungsquote mit 28 % noch deutlich über dem Gesamtdurchschnitt. Mit zunehmendem Alter nimmt die tägliche Nutzung kontinuierlich ab.

Der stärkste Differenzierungsfaktor ist der Zeitkartenbesitz: unter Zeitkarteninhabern nutzen 45 % den ÖPNV täglich, weitere 35 % mehrmals pro Woche. Ohne Zeitkarte dominiert die seltene oder ausbleibende Nutzung: 37 % fahren seltener als monatlich mit Bus oder Bahn, 32 % nie. Ein ähnlich deutlicher Unterschied ergibt sich nach dem Motorisierungsgrad des Haushalts: in Haushalten ohne Auto liegt die tägliche ÖPNV-Nutzungsquote bei 44 %, in Haushalten mit Auto bei lediglich 13 %.

Abbildung 4-11: Übliche Verkehrsmittelnutzung: Fahrrad

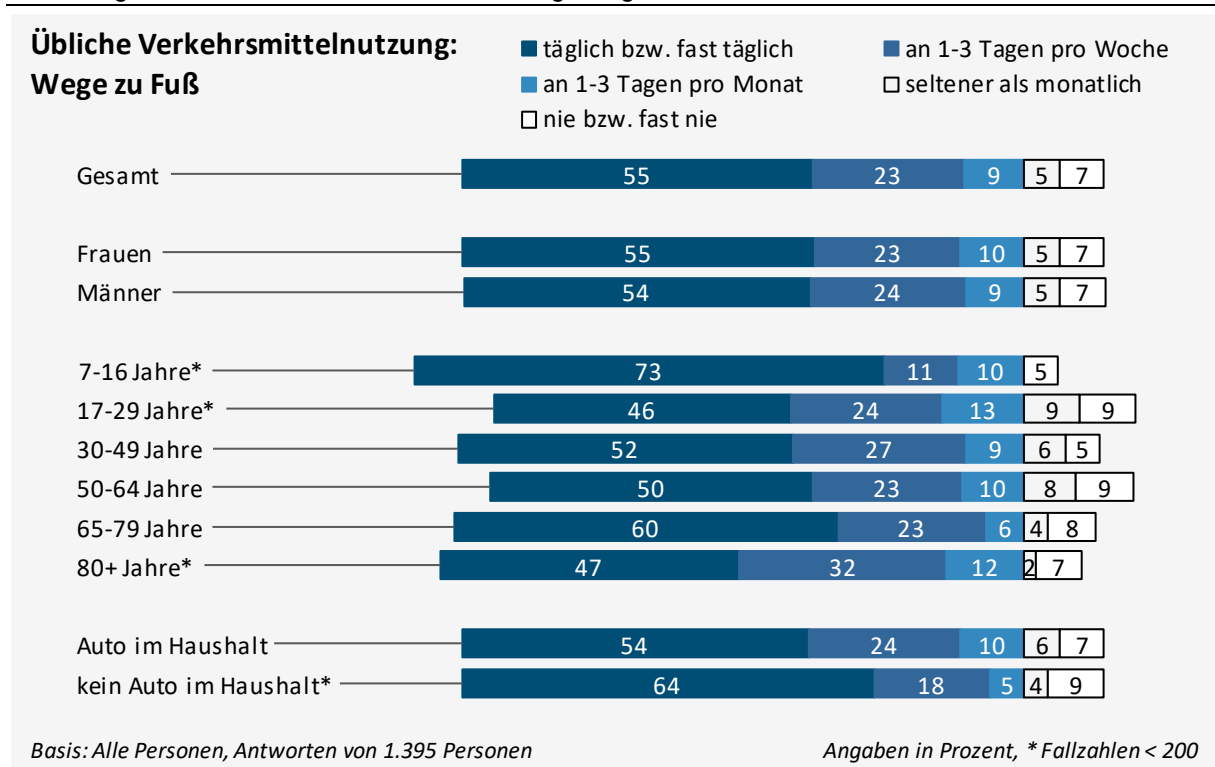


Gesamtstädtisch fahren ein Fünftel der Bergisch Gladbacher Bevölkerung täglich oder fast täglich Fahrrad. Ein weiteres Fünftel fährt ein- bis dreimal pro Woche Fahrrad. Damit sind insgesamt 41 % als regelmäßig Radfahrende einzustufen. Dem steht ein Anteil von 36 % gegenüber, der angibt, nie oder fast nie mit dem Fahrrad unterwegs zu sein.

Männer fahren etwas häufiger täglich Rad (23 %) als Frauen (20 %); Frauen weisen mit 39 % einen etwas höheren Nie-Anteil auf (Männer: 34 %). Im Altersvergleich zeigen Kinder und Jugendliche (7–16 Jahre) mit 36 % die höchste tägliche Nutzungsquote, gefolgt von den 30- bis 49-Jährigen mit 24 %. Besonders niedrig ist der Anteil täglicher Radfahrender bei den 17- bis 29-Jährigen (11 %), die gleichzeitig den höchsten Nie-Anteil aller erwachsenen Altersgruppen aufweisen (48 %). Bei den über 80-Jährigen sinkt die tägliche Nutzungsquote auf 17 %, der Nie-Anteil steigt auf 61 %.

Erwartungsgemäß ist der Einfluss des Fahrradbesitzes deutlich ausgeprägt: in Haushalten mit Fahrrad fahren 24 % täglich Rad, in Haushalten ohne Fahrrad ist kaum eine Fahrradnutzung zu beobachten. In autofreien Haushalten ist der Nie-Anteil mit 50 % auffallend hoch – ein Befund, der darauf hindeutet, dass in diesen Haushalten der ÖPNV als Alternative zum Auto dem Fahrrad bevorzugt wird.

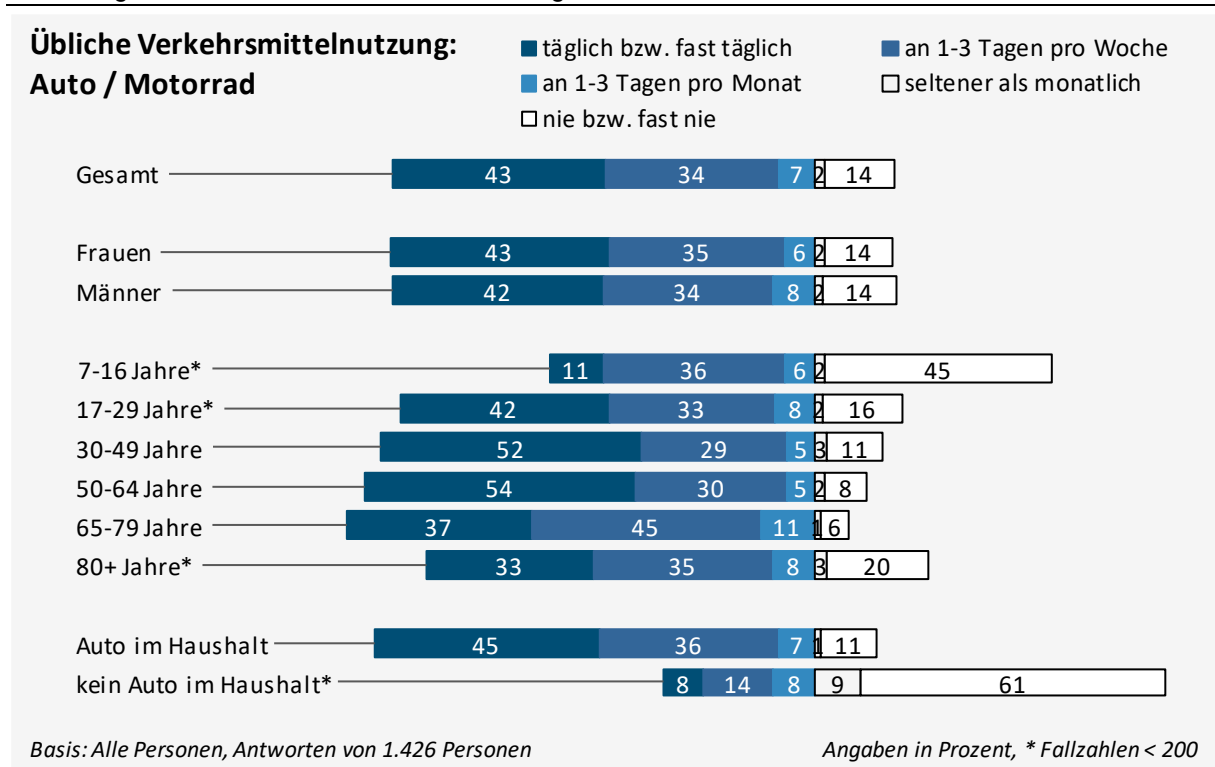
Abbildung 4-12: Übliche Verkehrsmittelnutzung: Wege zu Fuß



Die überwiegende Mehrheit der Menschen in Bergisch Gladbach machen in ihrem Alltag auch Wege zu Fuß. 55 % der Bevölkerung gehen täglich oder fast täglich zu Fuß, weitere 23 % mehrmals pro Woche. Insgesamt legen damit knapp 80 % der Bevölkerung regelmäßig Fußwege zurück. Lediglich 7 % geben an, nie oder fast nie zu Fuß zu gehen.

Geschlechtsspezifische Unterschiede sind kaum vorhanden. Die höchsten Anteile täglicher Fußgehender finden sich bei den 7- bis 16-Jährigen (73 %) sowie bei den 65- bis 79-Jährigen (60 %), was auf die besondere Bedeutung des Zufußgehens in diesen Lebensphasen hinweist. Niedrigere Werte zeigen die 17- bis 29-Jährigen (46 %) und die ab 80-Jährigen (47 %). In Haushalten ohne Auto ist der Fußweg deutlich häufiger das primäre Verkehrsmittel: 64 % gehen täglich zu Fuß, gegenüber 54 % in Haushalten mit Auto.

Abbildung 4-13: Übliche Verkehrsmittelnutzung: Auto / Motorrad



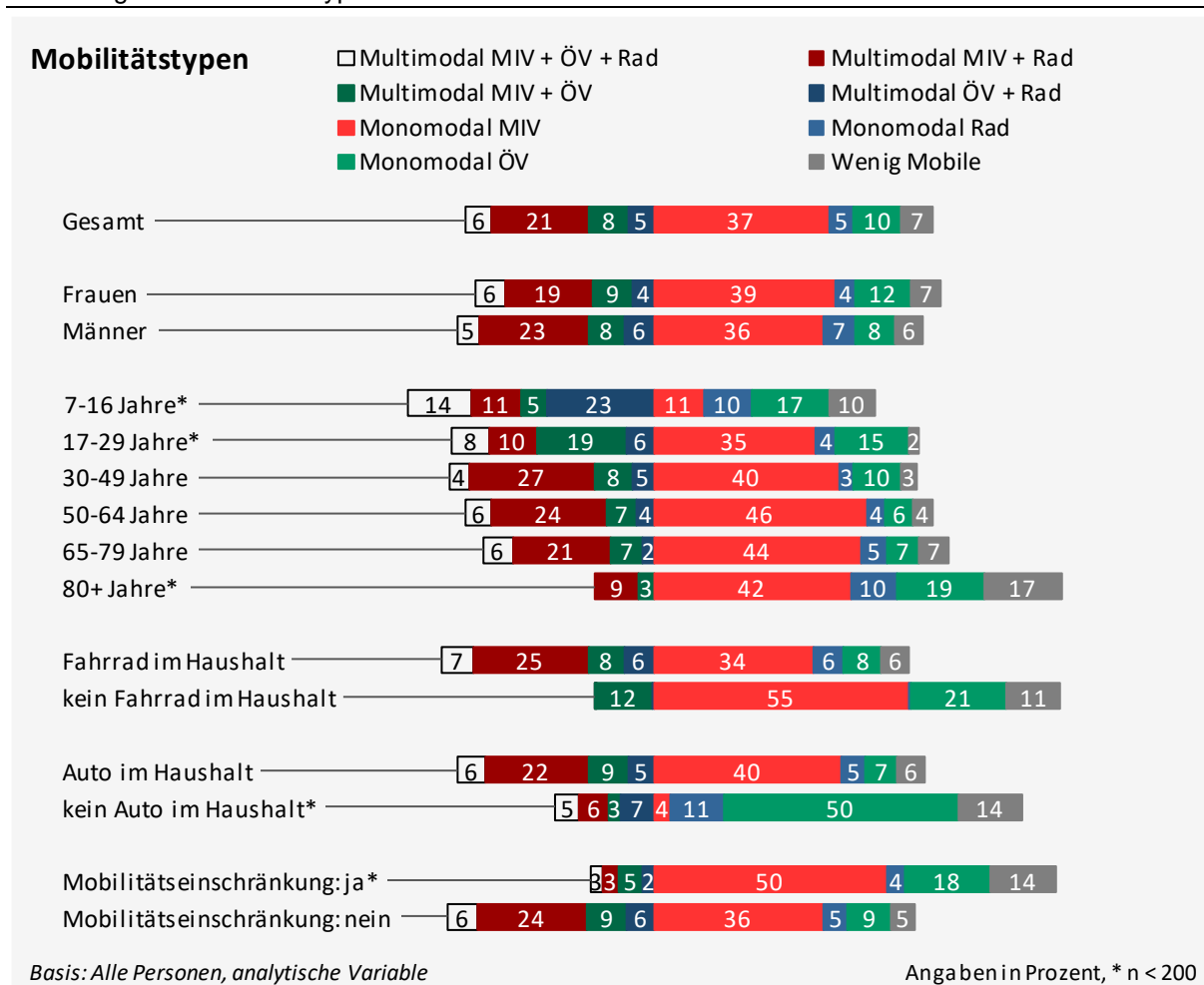
Das Auto nutzen 43 % der Menschen in Bergisch Gladbach täglich oder fast täglich. Weitere 34 % der Bevölkerung nutzen es ein- bis dreimal pro Woche. Immerhin 14 % geben an, nie oder fast nie mit dem Auto oder Motorrad unterwegs zu sein.

Zwischen Frauen und Männern bestehen hinsichtlich der täglichen Nutzung kaum Unterschiede. Die höchsten täglichen Pkw-Nutzungsquoten finden sich in den mittleren Altersgruppen bei den 50- bis 64-Jährigen und den 30- bis 49-Jährigen. Dies entspricht den Lebensphasen, die in der Regel durch die Doppelbelastung aus Erwerbstätigkeit und familiären Verpflichtungen geprägt sind. Mit zunehmendem Alter sinkt die tägliche Nutzungsquote: bei den 65- bis 79-Jährigen sind es noch 37 %, bei den ab 80-Jährigen 33 %, während der Nie-Anteil auf 20 % steigt. Kinder und Jugendliche (7–16 Jahre) sind nur in wenigen Fällen tägliche Pkw-Nutzende (11 %), rund ein Drittel nutzt das Auto ein- bis dreimal wöchentlich. Diese Altersgruppe ist selbstredend nur als Mitfahrende an der Pkw-Nutzung beteiligt. Für 45 % dieser Altersgruppe spielt das Auto dagegen keine oder kaum eine Rolle.

Der Zusammenhang mit der Haushaltsmotorisierung ist erwartungsgemäß stark ausgeprägt: in Haushalten mit Auto liegt die tägliche Nutzungsquote bei 45 %, in Haushalten ohne Auto bei lediglich 8 %, hier vermutlich im Rahmen einer beruflichen Tätigkeit, durch die Nutzung von Carsharing-Angeboten oder in einem von Freund\*innen oder Verwandten zeitweise zur Verfügung gestelltem Fahrzeug.

Aus den Angaben zur üblichen Verkehrsmittelnutzung lässt sich eine analytische Variable konstruieren, die das kombinierte Mobilitätsverhalten in Form von Mobilitätstypen abbildet. Das Zufußgehen wurde dabei für die Kategorisierung der multi- und monomodalen Gruppen nicht berücksichtigt. Nachfolgende Abbildung 4-14 stellt die Verteilung dieser Typen differenziert nach Geschlecht, Altersgruppen, Haushaltsausstattung und Mobilitätseinschränkung dar.

Abbildung 4-14: Mobilitätstypen



Gesamtstädtisch bilden die monomodal den motorisierten Individualverkehr (MIV) -Nutzenden mit 37 % die größte Gruppe – also Personen, die ausschließlich oder überwiegend das Auto nutzen. An zweiter Stelle folgen die multimodal MIV-und-Rad-Nutzenden mit 21 %, gefolgt von den monomodalen ÖV-Nutzenden (10 %). Der Anteil der Wenig Mobilien – Personen, die sowohl MIV, als auch Rad und ÖV selten oder nie nutzen – beträgt 7 %.

Im Geschlechtervergleich zeigen Frauen einen etwas höheren Anteil monomodaler MIV-Nutzung sowie einen höheren Anteil monomodaler ÖV-Nutzung. Männer sind dagegen häufiger als multimodale MIV- und Rad-Nutzende einzustufen und fahren häufiger nur Fahrrad.

Im Altersvergleich weisen die 50- bis 64-Jährigen den höchsten Anteil monomodaler MIV-Nutzung auf. Die 7- bis 16-Jährigen zeigen ein vielschichtiges Mobilitätsbild: sie sind zu 14 % multimodal (MIV + ÖV + Rad) und zu 17 % monomodal ÖV-nutzend.

In autofreien Haushalten dominiert erwartungsgemäß die monomodale ÖV-Nutzung mit 50 %, während eine reine MIV-Nutzung kaum eine Rolle spielt. Personen mit Mobilitätseinschränkungen sind deutlich seltener multimodal. Sie nutzen zu 50 % ausschließlich oder überwiegend den MIV. Zugleich ist der Anteil der Wenig Mobilien mit 14 % deutlich erhöht. Dies unterstreicht die besondere Bedeutung eines barrierefreien, flexiblen und alltagsgerecht gestalteten Mobilitätsangebots für diese Bevölkerungsgruppe.

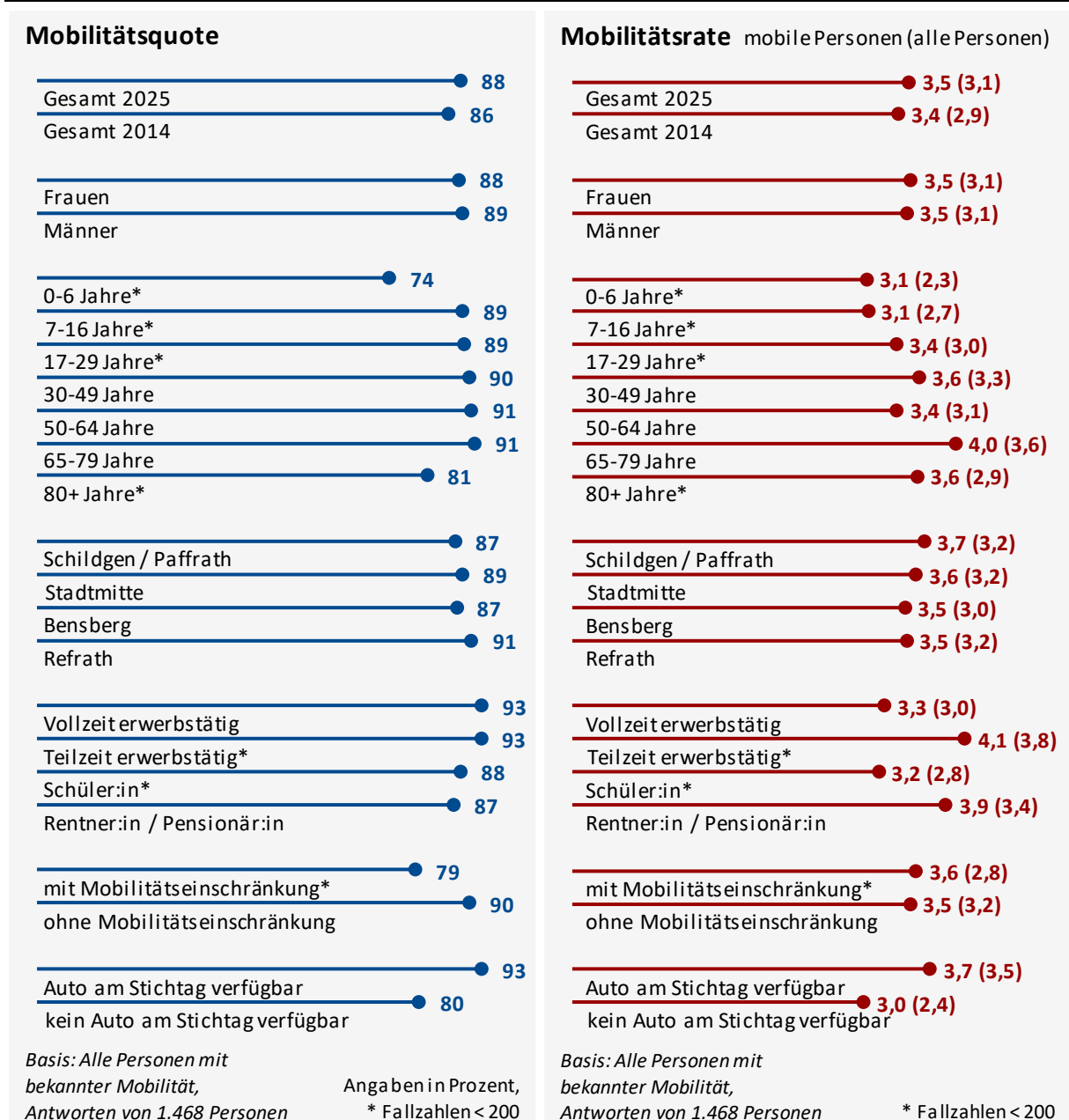
## 5. Kennzahlen zur Mobilität

Die Mobilitätskennzahlen beschreiben, wie aktiv die Menschen in Bergisch Gladbach an einem normalen Werktag sind und wie sich dieses Verhalten nach Alter, Geschlecht und weiteren Merkmalen unterscheidet.

Die Mobilitätsquote gibt an, welcher Anteil der Bevölkerung das Haus an einem normalen Werktag verlässt. Die Mobilitätsrate beschreibt die durchschnittliche Anzahl der dabei unternehmenen Wege – einmal bezogen auf alle Personen und einmal nur auf die mobilen Personen allein. Als mobile Personen zählen Menschen, die am Stichtag das Haus verlassen haben. Beide Kennziffern ergänzen einander: während die Mobilitätsquote zeigt, wie viele Menschen überhaupt mobil sind, gibt die Mobilitätsrate Auskunft darüber, wie intensiv diese Mobilität ausgeprägt ist.

An einem normalen Werktag verlassen 88 % der Bergisch Gladbacher Bevölkerung das Haus – ein leichter Anstieg gegenüber 2014. Zwischen Frauen und Männern bestehen dabei kaum Unterschiede.

Abbildung 5-1: Mobilitätsquote und Mobilitätsrate



Im Altersvergleich zeigen die mittleren Altersgruppen die höchsten Mobilitätsquoten: die 50- bis 64-Jährigen sowie die 30- bis 49-Jährigen erreichen Quoten von 91 % bzw. 90 %. Kleinkinder unter 6 Jahren weisen erwartungsgemäß mit 74 % die niedrigste Mobilitätsquote auf – ein Spiegelbild ihrer noch eingeschränkten Selbstständigkeit im Verkehr. Auch bei den über 80-Jährigen liegt die Quote mit 81 % deutlich unter dem Gesamtdurchschnitt.

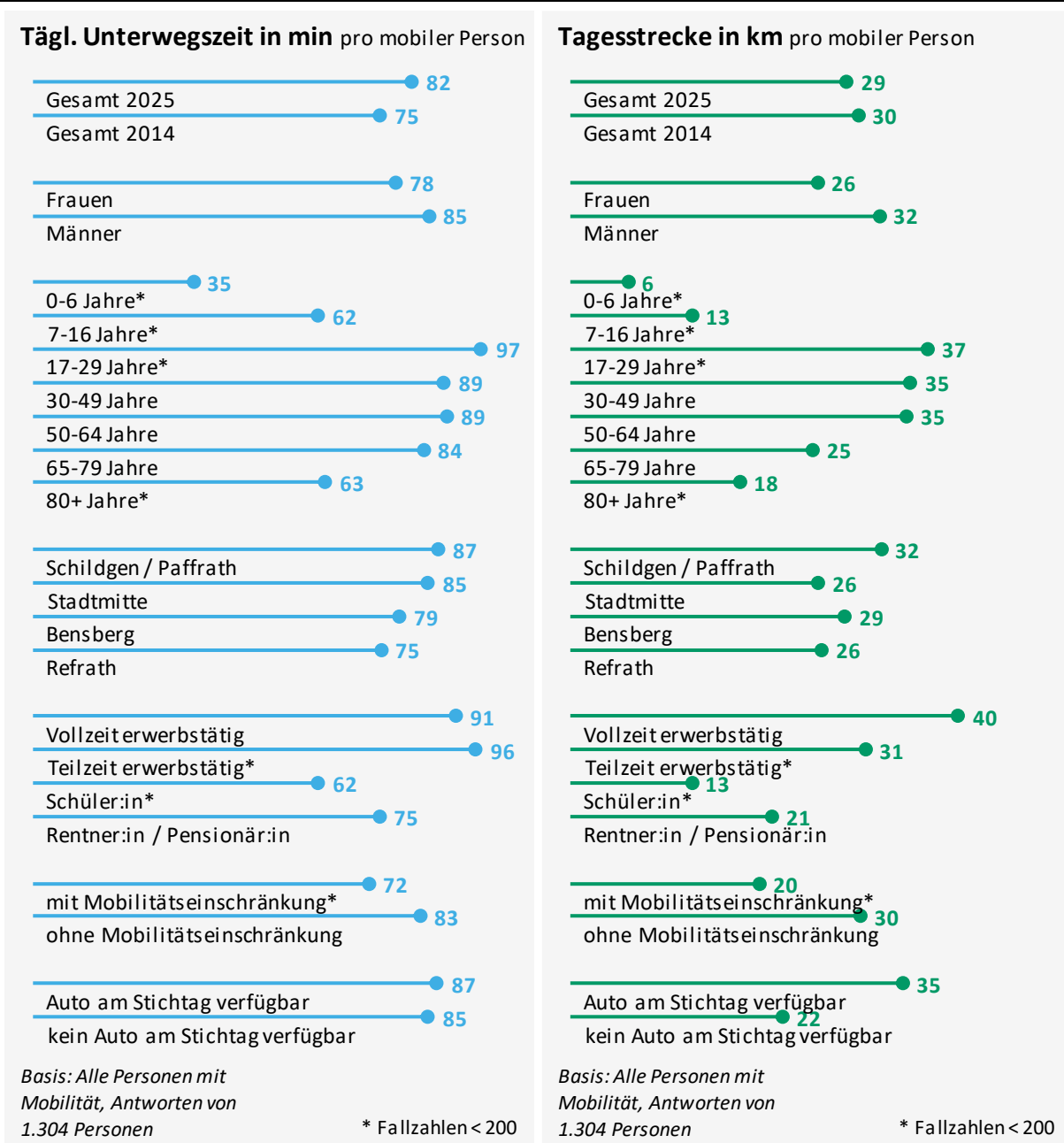
Im räumlichen Vergleich verzeichnet Refrath mit 91 % die höchste Mobilitätsquote, während Schildgen/Paffrath und Bensberg mit jeweils 87 % leicht darunter liegen. Die Verfügbarkeit eines Pkw am Stichtag beeinflusst die Mobilitätsquote erheblich: Personen mit Pkw-Zugang verlassen das Haus zu 93 %, während dieser Anteil bei Personen ohne Auto auf 80 % sinkt. Die Gründe hierfür sind vielfältig (z.B. Berufstätigkeit, Alter...). Die niedrigste Mobilitätsquote aller Differenzierungsmerkmale weisen Personen mit gesundheitsbedingten Mobilitätseinschränkungen mit 79 % auf.

Die zwölf Prozent der Bevölkerung, die im Durchschnitt an einem normalen Werktag zu Hause bleiben, tun dies aus unterschiedlichen Gründen: rund ein Viertel verlässt das Haus krankheits- oder altersbedingt nicht, 30 % haben keinen Anlass das Haus zu verlassen und für weitere 16 % ist Homeoffice der Grund. 27 % entfallen auf nicht näher genannte Gründe.

Mobile Personen unternehmen in Bergisch Gladbach durchschnittlich 3,5 Wege pro Tag; auf die Gesamtbevölkerung einschließlich der Zuhausegebliebenen bezogen ergibt sich eine Mobilitätsrate von 3,1 Wegen pro Tag. Beide Werte liegen leicht über den Ergebnissen von 2014 (3,4 Wege pro Tag und mobiler Person bzw. 2,9 Wege pro Tag gesamt).

Im Gegensatz zur Mobilitätsquote zeigen sich bei der Mobilitätsrate größere Unterschiede zwischen den Gruppen. Besonders bemerkenswert ist die hohe Wegehäufigkeit der 65- bis 79-Jährigen: mobile Personen dieser Altersgruppe unternehmen durchschnittlich 4,0 Wege pro Tag – mehr als alle anderen Altersgruppen. Dies spiegelt die vielfältige Alltags- und Freizeitstruktur dieser Lebensphase wider. Teilzeiterwerbstätige erreichen mit 4,1 Wegen die höchste Rate aller Beschäftigungsgruppen – ein Befund, der die kombinierte Berufs-, Versorgungs- und Begleitfunktion dieser überwiegend weiblich geprägten Gruppe widerspiegelt. Kinder und Jugendliche zwischen 7 und 16 Jahren weisen demgegenüber mit 3,1 Wegen die geringste Rate auf, da ihre Wege häufig auf den Schulweg und den Rückweg umfassen und ggfs. eine Aktivität am Nachmittag. Personen ohne Pkw-Zugang am Stichtag unternehmen mit 3,0 Wegen ebenfalls unterdurchschnittlich wenige Wege.

Abbildung 5-2: Mittlere tägliche Unterwegszeit und Tagesstrecke



Die Bergisch Gladbacher Bevölkerung ist im Schnitt weit mehr als eine Stunde (82 Minuten) pro Tag unterwegs – sieben Minuten mehr als noch 2014. Männer sind länger unterwegs als Frauen, was eng mit der höheren Pkw-Nutzung und den im Schnitt weiteren Arbeitswegen von Männern zusammenhängt.

Die deutlichsten Unterschiede zeigen sich in den Altersgruppen: junge Erwachsene zwischen 17 und 29 Jahren erreichen mit 97 Minuten die höchste tägliche Unterwegszeit aller Gruppen, während Kleinkinder unter 6 Jahren mit nur 35 Minuten am kürzesten unterwegs sind.

Vollzeit- und Teilzeiterwerbstätige liegen mit 91 bzw. 96 Minuten erwartungsgemäß über dem Durchschnitt. Bei Personen mit Mobilitätseinschränkungen ist die Unterwegszeit mit 72 Minuten deutlich kürzer als bei jenen ohne Einschränkung. Im Stadtbezirksvergleich weisen die Einwohner in Schildgen/Paffrath mit 87 Minuten die höchste, die Einwohner in Refrath mit 75 Minuten die niedrigste tägliche Unterwegszeit auf.

Die durchschnittliche Tagesstrecke beträgt 29 Kilometer pro mobile Person – geringfügig weniger als 2014. Im Vergleich zu 2014 sind die Menschen in Bergisch Gladbach länger unterwegs, legen aber dabei etwas weniger Strecke zurück. Dieser scheinbare Widerspruch erklärt

sich zu einem großen Maß durch die Veränderungen im Modal Split (s. Kapitel 6). Durch die Zunahmen im Fuß- und Radverkehr werden mehr Wege mit langsameren Verkehrsmitteln zurückgelegt.

Männer legen mit 32 km täglich deutlich weitere Strecken zurück als Frauen mit 26 km. Die höchsten Tagesstrecken verzeichnen Vollzeiterwerbstätige (40 km), gefolgt von den 17- bis 29-Jährigen (37 km) sowie den 30- bis 49-Jährigen und 50- bis 64-Jährigen (je 35 km). Personen mit Pkw-Zugang legen mit 35 km im Schnitt deutlich weitere Wege zurück als jene ohne Auto (22 km) – ein Indiz dafür, dass das Auto insbesondere die Erschließung weiterer Ziele ermöglicht. Personen mit Mobilitätseinschränkungen erreichen mit 20 km eine deutlich niedrigere Tagesstrecke als Personen ohne Einschränkung (30 km).

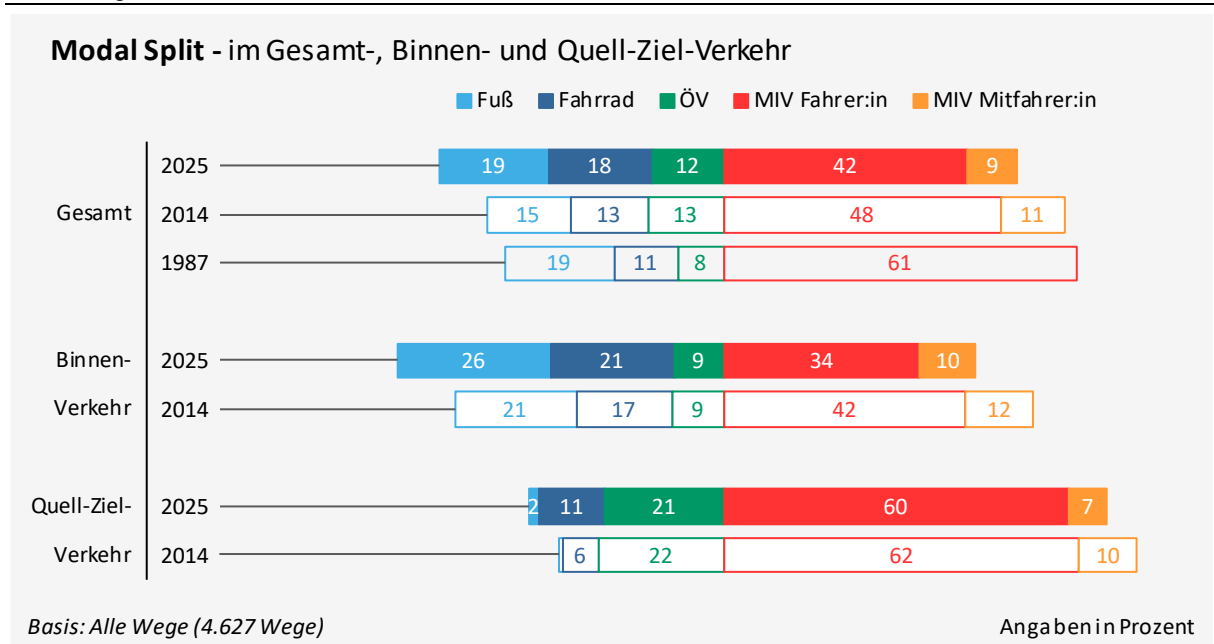
## 6. Verkehrsmittelwahl

Die Verkehrsmittelwahl – fachsprachlich als „Modal Split“ bezeichnet – gibt an, wie sich die zurückgelegten Wege auf die verschiedenen Fortbewegungsarten verteilen. Sie ist ein zentraler Indikator für die Nachhaltigkeit eines städtischen Verkehrssystems und zeigt zugleich auf, wo Potenziale für eine nachhaltigere Mobilität liegen.

Für die Bestimmung des Modal Split wird pro Weg das sogenannte Hauptverkehrsmittel herangezogen. Wurde auf einem Weg nur ein Verkehrsmittel genutzt, ist dieses zugleich das Hauptverkehrsmittel. Bei Wegen, die aus mehreren Etappen mit verschiedenen Verkehrsmitteln bestehen, wird das Hauptverkehrsmittel anhand einer festgelegten Hierarchie bestimmt mit dem Ziel, das Verkehrsmittel, mit dem aller Wahrscheinlichkeit nach, die längste Teilstrecke des Weges zurückgelegt wurde, als Hauptverkehrsmittel festzulegen: Öffentliche Verkehrsmittel haben dabei Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr (MIV), dieser vor dem Fahrrad und das Fahrrad vor dem Zufußgehen. Die folgenden Auswertungen beziehen sich auf alle Wege von Personen, die am Befragungstag Außerhaus-Aktivitäten unternommen haben; Hin- und Rückwege werden jeweils als zwei separate Wege gezählt.

Die nachfolgende Abbildung zeigt den Modal Split im Überblick – differenziert nach Verkehrsart (Gesamtverkehr, Binnenverkehr, Quell-Ziel-Verkehr<sup>4</sup>) sowie im Zeitvergleich mit den Befragungen aus 2014 und 1987.

Abbildung 6-1: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsart und im Zeitverlauf



Im Gesamtverkehr werden nur etwas mehr als die Hälfte aller Wege im MIV zurückgelegt, 42 % als Fahrer:in bzw. Fahrer, weitere 9 % als Mitfahrer:in bzw. Mitfahrer. Der Umweltverbund (zu Fuß, Fahrrad und ÖPNV) kommt dementsprechend insgesamt auf 49 %: allen voran das Zufußgehen, gefolgt vom Radverkehr und dem öffentlichen Verkehr.

Im Vergleich zu 2014 hat der MIV-Anteil abgenommen, während der Fußverkehr um 4 Prozentpunkte und der Radverkehr um 5 Prozentpunkte zugelegt haben. Der ÖV-Anteil ist um einen Prozentpunkt von 13 auf 12 % leicht zurückgegangen. Allerdings bildet der Modal Split nur die anteilige Verteilung der Wege ab – er sagt nichts über die absolute Verkehrsnachfrage aus. Da die Bergisch Gladbacher Bevölkerung gewachsen ist und die Mobilität insgesamt zugenommen hat, werden an einem normalen Werktag heute mehr Wege zurückgelegt als noch

<sup>4</sup> Binnenverkehr: Start und Ziel des Weges liegen in Bergisch Gladbach, Quell-Ziel-Verkehr: nur Start oder Ziel des Weges liegt in Bergisch Gladbach, Wege überschreiten die Stadtgrenzen.

2014. Betrachtet man daher die auf die Gesamtbevölkerung hochgerechneten absoluten Wegeszahlen, zeigt sich, dass auch die Anzahl der täglich im ÖV zurückgelegten Wege leicht gestiegen ist (vgl. Abbildung 6-2).

Der langfristige Vergleich seit 1987 – als der MIV noch 61 % aller Wege auf sich vereinte – verdeutlicht den erheblichen Wandel im Mobilitätsverhalten der Bergisch Gladbacher Bevölkerung.

Die Unterschiede zwischen Binnenverkehr und Quell-Ziel-Verkehr sind erwartungsgemäß ausgeprägt. Im Binnenverkehr macht 2025 mit 66 % zwei Drittel aller Wege aus (2014: 70 %). Hier ist der Umweltverbundanteil besonders hoch: Fuß (26 %), Fahrrad (21 %) und ÖV (9 %) kommen zusammen auf 56 %, während der MIV 44 % erreicht.

Im Quell-Ziel-Verkehr, der 2025 31 % aller Wege umfasst (2014: 28 %), dominiert hingegen der MIV mit 60 % als Fahrer:in und 7 % als Mitfahrer:in. Der ÖV gewinnt hier mit 21 % erheblich an Bedeutung, während Fuß und Fahrrad aufgrund der weiteren Distanzen entsprechend geringe Rollen einnehmen.

Abbildung 6-2: Anzahl täglicher Wege (hochgerechnet)

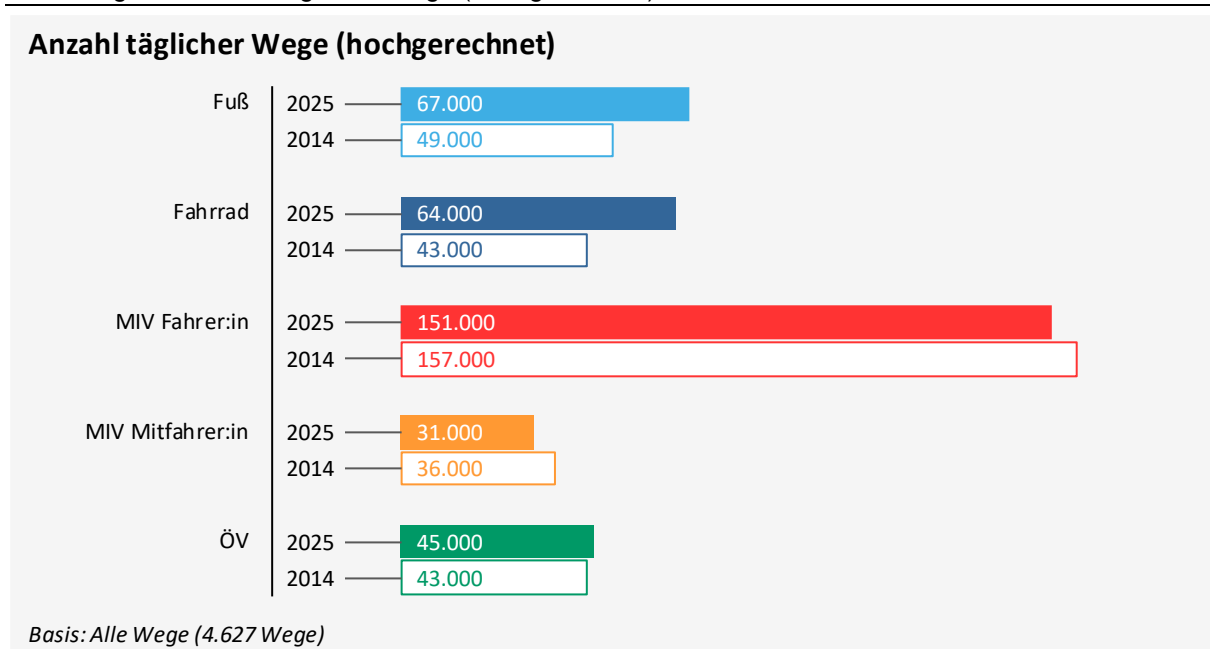
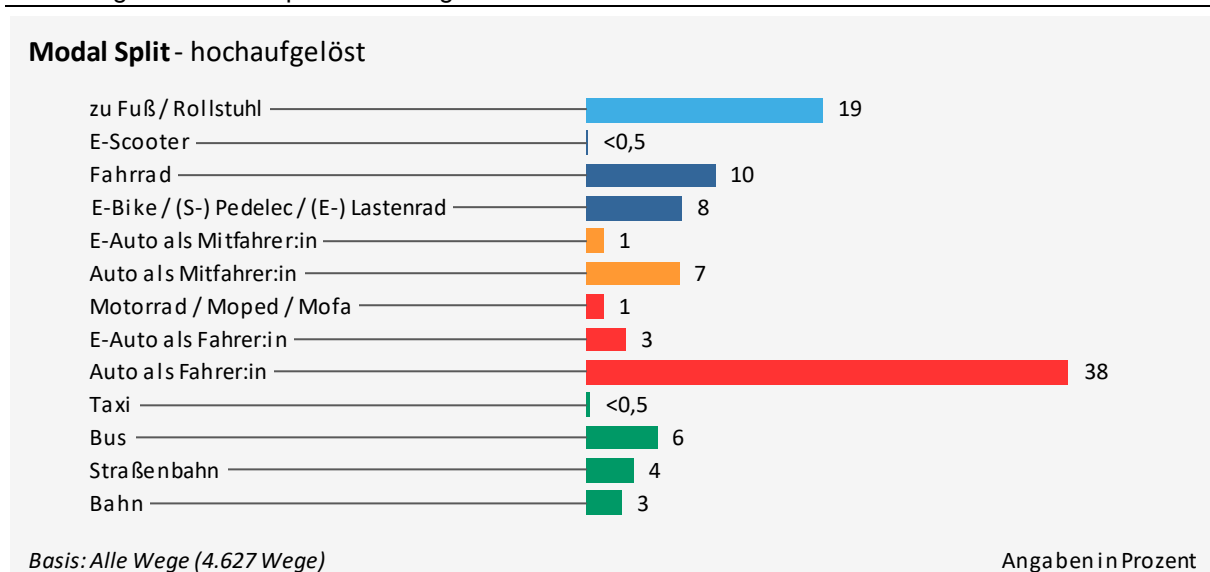


Abbildung 6-3: Modal Split - hochaufgelöst



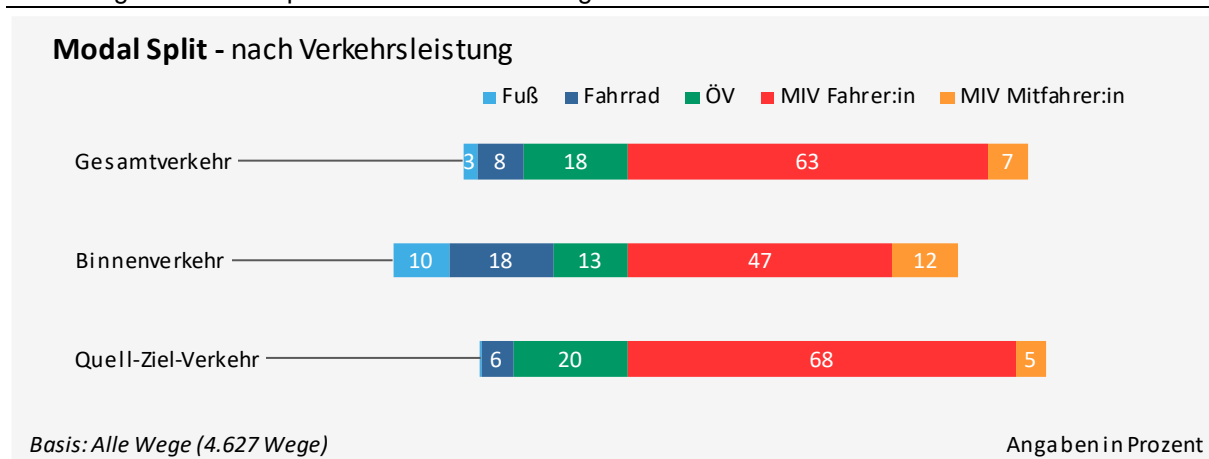
Wird der Modal Split im Detail aufgeschlüsselt, bleibt das Auto als Fahrer:in mit 38 % das meistgenutzte Verkehrsmittel, gefolgt von Zufußgehen mit 19 %.

Das konventionelle Fahrrad kommt auf 10 %, E-Bikes, Pedelecs und E-Lastenräder bereits auf 8 % aller Wege. Damit entfällt fast die Hälfte aller Wege mit dem Fahrrad auf elektrisch unterstützte Varianten – ein bemerkenswerter Anstieg gegenüber 2014, als elektrische Fahrräder lediglich 1 % aller Wege ausmachten. E-Bikes machen das Fahrrad für neue Zielgruppen und längere Strecken attraktiv und erweitern den Aktionsradius des Radverkehrs erheblich.

Im ÖPNV entfallen 6 % auf den Bus, 4 % auf die Straßenbahn und 3 % auf die Bahn. E-Autos als Fahrer:in kommen bereits auf 3 % aller Wege, als Mitfahrer:in auf 1 %. Taxi und E-Scooter spielen mit je unter 0,5 % eine untergeordnete Rolle.

Etwa 4 % aller Wege sind intermodal, werden also als Kombination aus verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Wege, bei denen ein Teil des Weges zu Fuß zurückgelegt wird, sind hier explizit nicht miteingeschlossen. Von diesen 4 % sind knapp die Hälfte der Wege eine Kombination aus verschiedenen Verkehrsmitteln innerhalb der öffentlichen Verkehrsmittel, etwa ein Viertel sind eine Kombination aus öffentlichen Verkehrsmitteln und dem MIV und etwa ein Fünftel sind eine Kombination aus öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Fahrrad.

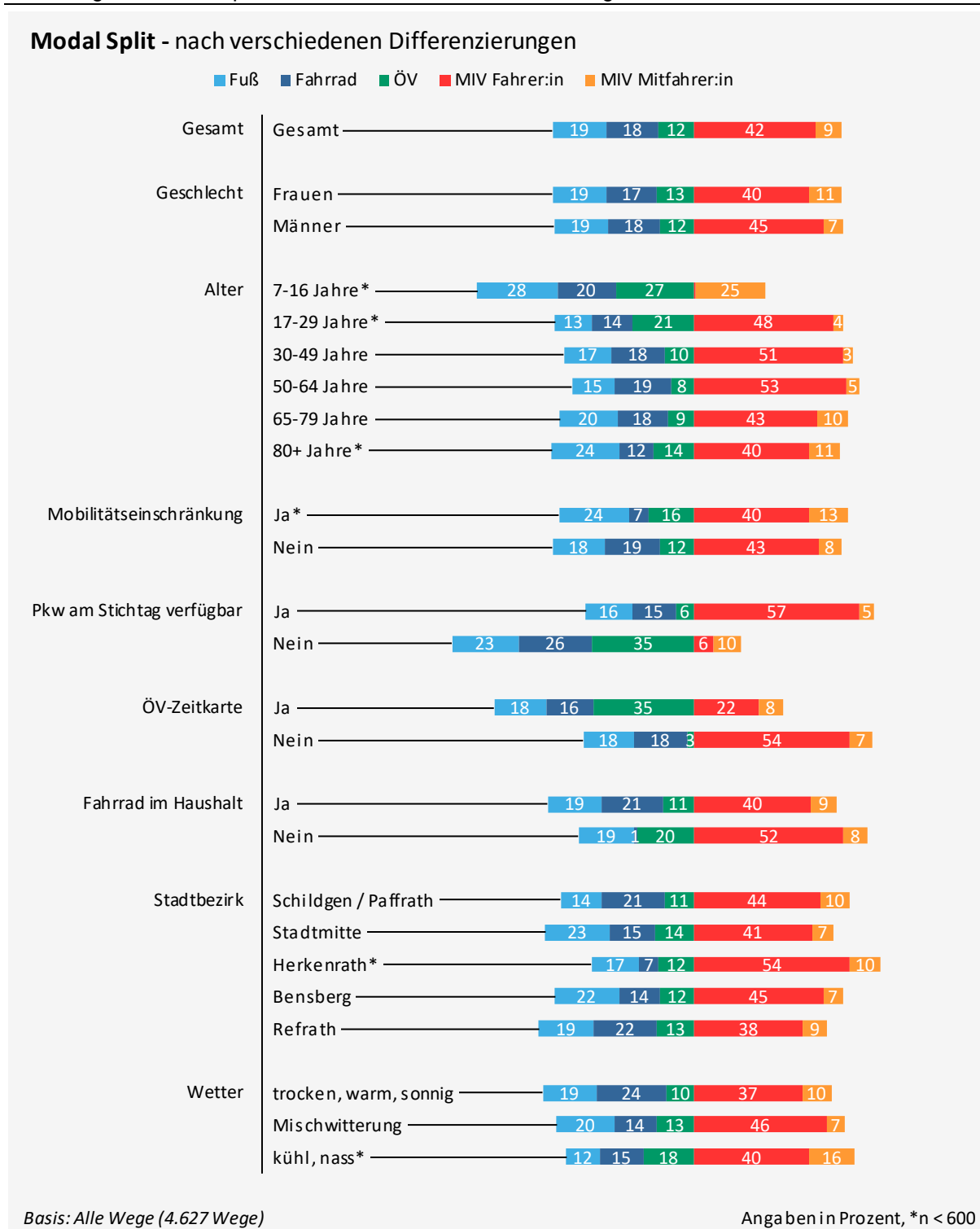
Abbildung 6-4: Modal Split nach Verkehrsleistung



Der Modal-Split der Verkehrsleistung stellt die Aufteilung der verschiedenen Verkehrsmittel auf die täglich zurückgelegten Kilometer dar. In dieser Betrachtung zeigt sich, dass von den tatsächlich realisierten Streckenkilometern etwa 70 % im MIV realisiert werden. Der öffentliche Verkehr hat in dieser Betrachtungsweise ebenfalls einen höheren Anteil am Gesamtverkehr als beim wegebezogenen Modal Split. Dies ergibt sich daraus, dass der ÖV eher für weitere Strecken genutzt wird (vgl. Tabelle 6-1 und Abbildung 6-8). Dementsprechend fallen die Anteile des Rad- und Fußverkehrs mit den üblicherweise weitaus kürzeren Distanzen geringer aus.

Die Konfidenzintervalle zu den Anteilswerten des Modal Split sind im Anhang aufgeführt.

Abbildung 6-5: Modal Split nach verschiedenen Differenzierungen



Frauen und Männer unterscheiden sich beim Fußanteil kaum Männer nutzen das Auto häufiger als Fahrer und fahren etwas häufiger Fahrrad. Frauen fahren hingegen öfter als Mitfahrer:in im Auto mit und nutzen den ÖV geringfügig häufiger.

Die altersspezifischen Unterschiede sind besonders ausgeprägt und spiegeln die jeweilige Lebensphase wider. Bei 7- bis 16-Jährigen dominieren Fuß (28 %), Fahrrad (20 %) und ÖV (27 %) – das Auto wird in dieser Altersgruppe immer noch für einen Viertel der Wege als Mitfahrmöglichkeit genutzt.

Mit zunehmendem Alter steigt der Anteil als MIV-Fahrer:in bis zum Maximum bei den 50- bis 64-Jährigen (53 %). Ab 65 Jahren nehmen Fuß- und Radanteil wieder zu, während die MIV-

Fahrer:innenquote sinkt. Bei den über 80-Jährigen liegt der Fußanteil wieder bei 24 %, das Auto bleibt aber mit 40 % als Fahrer:in präsent.

Der Einfluss der Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag ist besonders deutlich. Personen mit Auto legen 57 % ihrer Wege als MIV-Fahrer:in zurück (5 % als Mitfahrer:in). Ohne Auto dominiert der Umweltverbund: 23 % Fuß, 26 % Fahrrad und 35 % ÖV – eine drastische Verschiebung der Verkehrsmittelwahl.

Der Besitz einer ÖV-Zeitkarte ist eng mit der tatsächlichen Nutzung verknüpft: Zeitkarteninhaber:innen legen 35 % ihrer Wege mit Bus und Bahn zurück, während dieser Anteil bei Personen ohne Zeitkarte auf lediglich 3 % sinkt. Entsprechend liegt der MIV-Fahreranteil bei Zeitkarteninhaber:innen mit 22 % deutlich unter dem Wert von Personen ohne Zeitkarte (54 %).

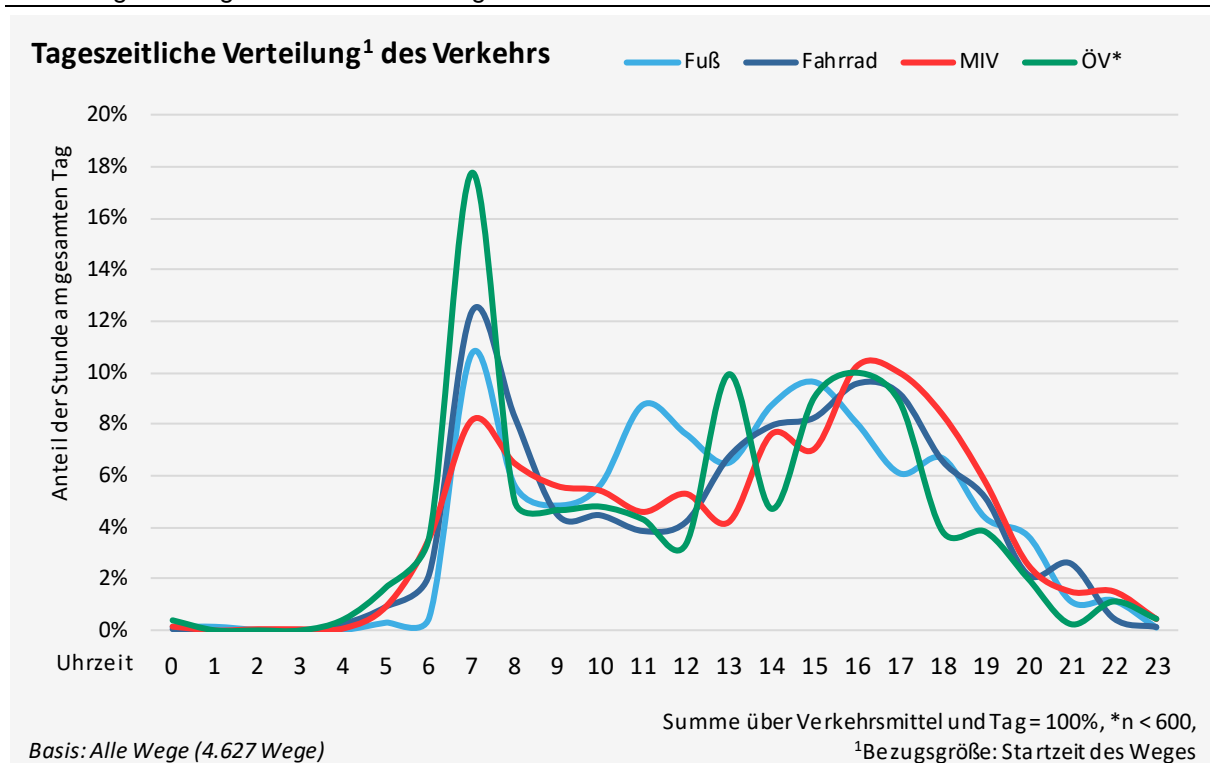
Haushalte mit Fahrrad weisen einen deutlich höheren Radanteil (21 %) auf als Haushalte ohne Fahrrad (1 %). Der MIV-Fahreranteil steigt in Haushalten ohne Fahrrad entsprechend auf 52 %.

Zwischen den Stadtbezirken bestehen bemerkenswerte Unterschiede. Mitte weist mit 23 % den höchsten Fußanteil und mit 41 % den zweitniedrigsten MIV-Fahrer:innenanteil aller Stadtbezirke auf. Refrath zeichnet sich durch einen hohen Radanteil (22 %) aus und hat mit 38 % den niedrigsten MIV-Anteil noch vor Mitte. Herkenrath (n < 600) zeigt mit 54 % den höchsten MIV-Fahrer:innenanteil, was die periphere Lage dieses Stadtteils widerspiegelt. Schildgen/Paffrath weist einen überdurchschnittlichen Radanteil auf (21 %).

Das Wetter beeinflusst insbesondere den Radverkehr erheblich. Bei trockenem, warmem und sonnigem Wetter steigt der Radanteil auf 24 %, während er bei kühlem und nassem Wetter auf 15 % sinkt. Entsprechend erhöht sich der ÖV-Anteil bei schlechtem Wetter auf 18 %. Der MIV-Fahreranteil schwankt zwischen 37 % (sonnig) und 40 % (kühl, nass).

Die Kategorie „trocken, warm, sonnig“ impliziert ein Tagestemperaturmittel von mindestens 10 Grad Celsius, keinen Niederschlag und eine Sonnenscheindauer von mindestens 4 h und/oder eine Bedeckung von 5/8 oder weniger. In die Kategorie „kühl, nass“ fallen Tage mit mehr als 2 mm Niederschlag und/oder einer Tagesmitteltemperatur von weniger als 5 Grad Celsius. Die Kategorie „Mischwitterung“ beinhaltet alle übrigen Tage.

Abbildung 6-6: Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs



Obige Abbildung 6-6 zeigt die tageszeitliche Verteilung des Verkehrs nach Verkehrsmittel. Alle Verkehrsmittel weisen im Tagesverlauf eine klare Morgenspitze auf, die besonders ausgeprägt beim Radverkehr und ÖV zwischen 7 und 8 Uhr zu beobachten ist. Die markante Morgenspitze des ÖV ist auf den Schul- und Berufsverkehr zurückzuführen. I

m Tagesverlauf flacht das Verkehrsaufkommen nach der Morgenspitze zunächst ab. Der ÖV erlebt zwischen 12 und 14 Uhr eine erneute Spitze, die auf das Ende von Halbtagschulen zurückzuführen ist. Am Nachmittag – insbesondere zwischen 15 und 18 Uhr – steigen die Pegel der Verkehrsmittel wieder an. Diese Nachmittagsspitze ist beim MIV und bei Radwegen besonders deutlich ausgeprägt und spiegelt den Rückkehrverkehr von Arbeit, Schule und Erledigungen wider. In den Abendstunden nach 20 Uhr nimmt das Verkehrsaufkommen aller Verkehrsmittel deutlich ab.

Tabelle 6-1: Mittlere Dauer und Entfernung je Verkehrsmittel

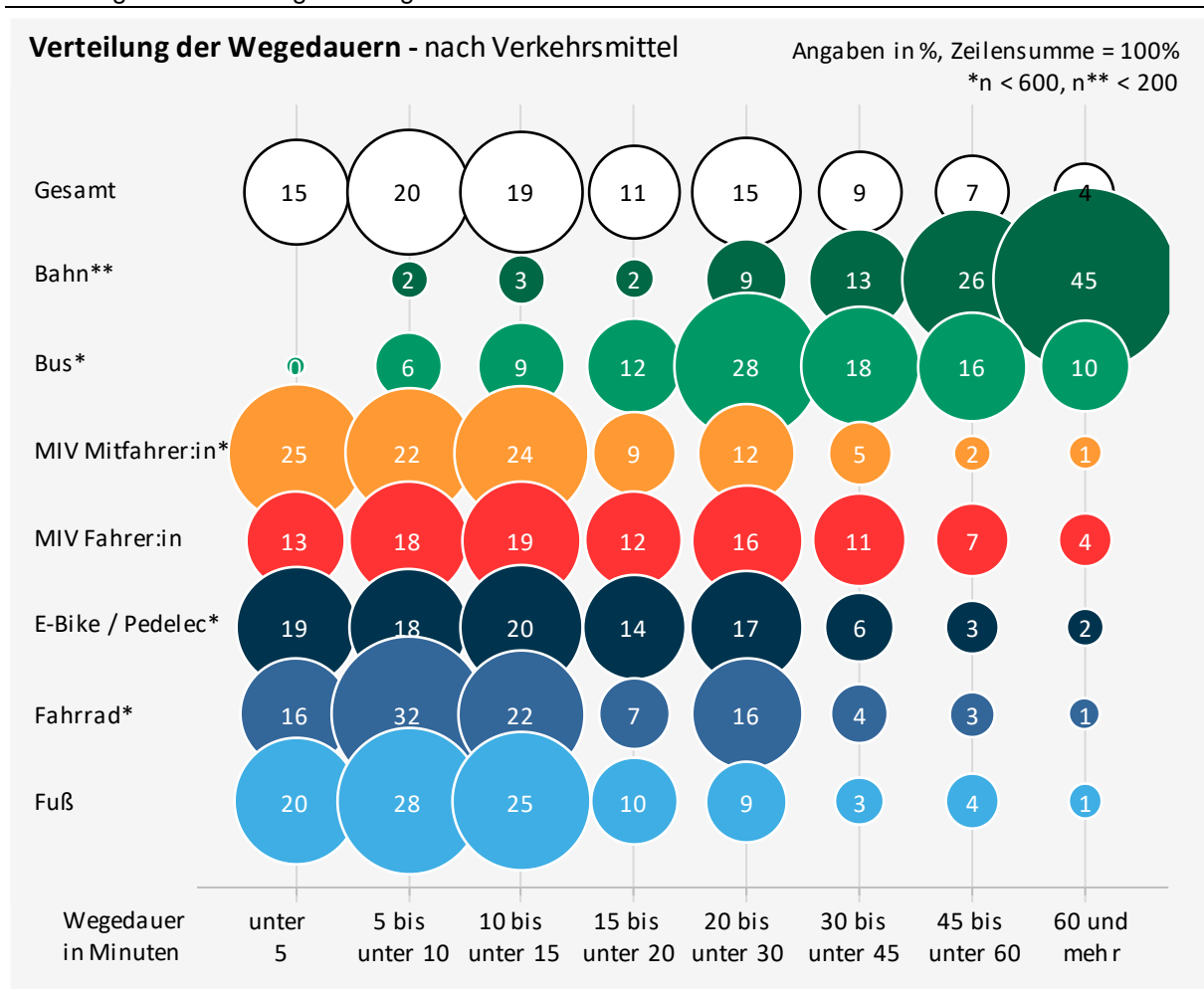
Verkehrsmittel	Fuß	Fahrrad*	E-Bike / Pedelec*	MIV Fahrer:in	MIV Mitfahrer:in*	Bus*	Bahn**
Ø Dauer (min)	17	17	19	24	16	37	67
Ø Entfernung (km)	1,1	3,5	4,2	12,4	6,8	8,9	23,2

\*n < 600, \*\*n < 200

Tabelle 6-1 gibt Auskunft über die durchschnittliche Dauer und Entfernung je Weg, differenziert nach Verkehrsmittel. Über alle Verkehrsmittel hinweg dauert ein Weg im Mittel 23 Minuten und ist 8,2 km lang. Die im Vergleich kürzesten Wege werden zu Fuß zurückgelegt: mit durchschnittlich 17 Minuten und 1,1 Kilometern beschränken sich Fußwege in der Regel auf das unmittelbare Nahfeld. Konventionelle Wege mit dem Fahrrad dauern ebenfalls im Schnitt 17 Minuten und decken dabei 3,5 Kilometer ab. E-Bikes und Pedelecs ermöglichen mit 4,2 Kilometern in 19 Minuten eine spürbar größere Reichweite – die elektrische Unterstützung erweitert den Aktionsradius des Fahrrads und erschließt neue Nutzungspotenziale, ohne die Reisezeit deutlich zu verlängern.

Das Auto bietet mit durchschnittlich 12,4 km in 24 Minuten als Fahrer:in die höchste Flächenerschließung. MIV-Mitfahrer:innen legen mit 16 Minuten und 6,8 km kürzere Wege zurück als Fahrer:innen, was auf häufige Kurzstreckenfahrten als Mitfahrgelegenheit hindeutet. Die längsten und zeitintensivsten Wege entfallen auf den öffentlichen Verkehr: Busfahrten dauern im Schnitt 37 Minuten bei 8,9 km, Bahnfahrten sogar 67 Minuten bei durchschnittlich 23,2 Kilometern – Werte, die die überregionale Funktion der Bahn im Verkehrssystem von Bergisch Gladbach widerspiegeln.

Abbildung 6-7: Verteilung der Wegedauern



Insgesamt dauern 65 % aller Wege weniger als 20 Minuten, was die Bedeutung kurzer Alltagswege in Bergisch Gladbach verdeutlicht. Lediglich 4 % aller Wege nehmen 60 Minuten oder mehr in Anspruch.

Das Zufußgehen ist auf kurze Dauern konzentriert: 73 % der Fußwege dauern weniger als 15 Minuten, lediglich 5 % länger als 45 Minuten. Konventionelle Fahrradwege zeigen ein ähnliches Muster (70 % unter 15 Minuten), E-Bike-Wege sind tendenziell etwas länger (57 % unter 15 Minuten).

MIV-Fahrten als Fahrer:in verteilen sich gleichmäßiger über alle Dauerkategorien: 50 % dauern unter 15 Minuten, 34 % zwischen 20 und 60 Minuten. MIV-Mitfahrten sind besonders auf kurze Dauern konzentriert: 71 % dauern unter 15 Minuten. Der öffentliche Verkehr zeichnet sich durch deutlich längere Reisezeiten aus: beim Bus dauern 44 % der Wege länger als 20 Minuten, bei der Bahn sogar 84 % – davon 45 % sogar 60 Minuten und mehr.

Auch in der Auswertung der Wegelängen in Abbildung 6-8 zeigen sich die oben beschriebenen Tendenzen. Zufußgehen ist klar auf das Nahfeld beschränkt: 90 % aller Fußwege sind kürzer als 2 Kilometer, und Wege über 5 km spielen so gut wie keine Rolle. Radwege sind am stärksten in der Klasse 1 bis 2 km konzentriert (37 %), aber auch bei 2 bis 5 km stark vertreten (27 %). E-Bike-Wege weisen eine ähnliche Struktur auf, sind in der Klasse 2 bis 5 km (32 %) und bei längeren Entfernungen stärker vertreten.

MIV-Fahrten als Fahrer:in erstrecken sich gleichmäßig über mittlere und längere Distanzen: Ein erheblicher Anteil liegt bei 10 km und mehr (17 % zwischen 10 und 20 km, 18 % über 20 km). Busfahrten konzentrieren sich auf mittlere Distanzen (32 % bei 2 bis 5 km, 25 % bei 10 bis 20 km). Bahnfahrten decken überwiegend große Entfernungen ab: 91 % liegen über 10 km, davon 30 % über 20 km – ein klarer Beleg für die überregionale Funktion der Bahn.

Abbildung 6-8: Verteilung der Wegelängen

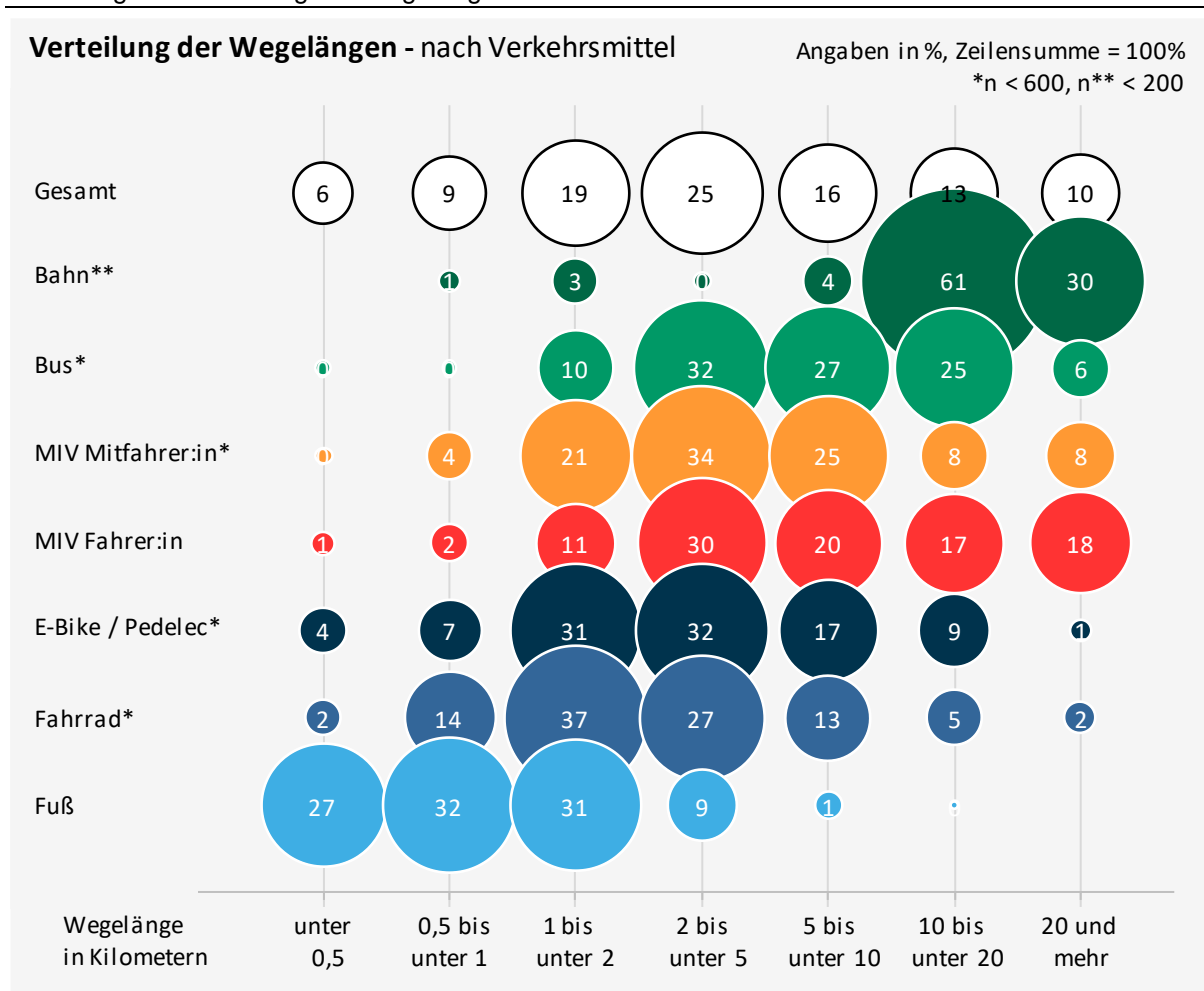
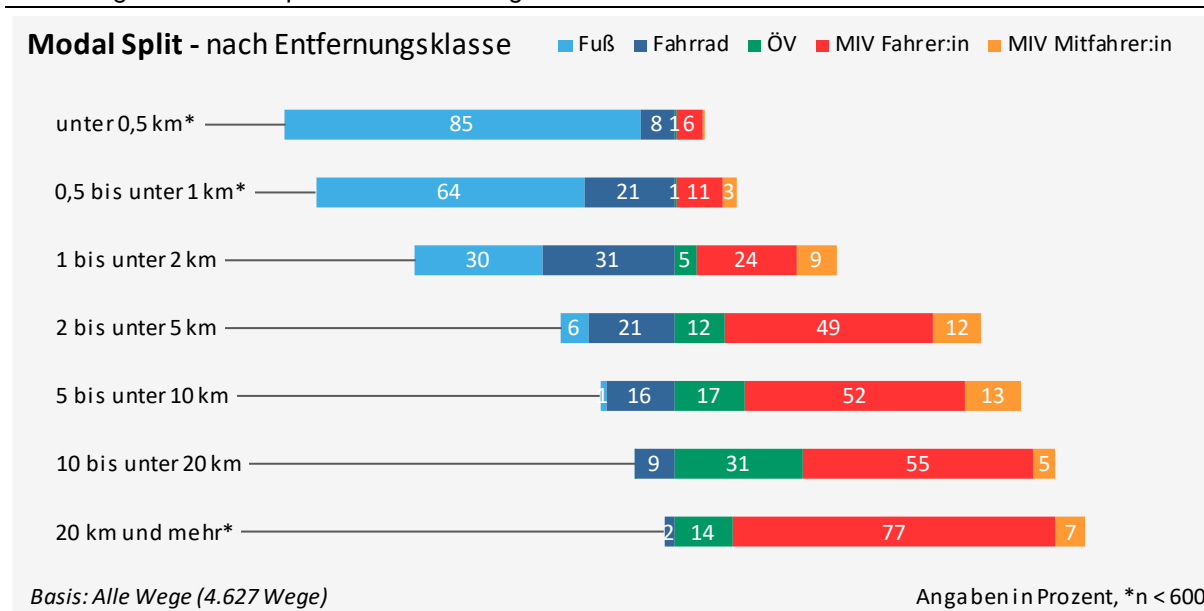


Abbildung 6-9: Modal Split nach Entfernungsklassen



Die obige Abbildung macht deutlich, wie stark die Verkehrsmittelwahl von der Wegelänge abhängt.

Bei sehr kurzen Wegen unter 0,5 km dominiert das Zufußgehen mit 85 %, begleitet von 8 % Radanteil. Im Bereich 0,5 bis 1 km bleibt Fuß mit 64 % das meistgenutzte Verkehrsmittel, das Fahrrad gewinnt mit 21 % erheblich an Bedeutung.

Der MIV nimmt mit 33 % bereits bei Wegen zwischen 1 und 2 km Länge eine nennenswerte Rolle ein. Bereits ab 2 km dominiert der MIV deutlich und macht über die Hälfte aller Wege aus: im Bereich 2 bis 5 km entfallen bereits 49 % auf MIV-Fahrer:innen, bei 5 bis 10 km steigt dieser Anteil auf 52 % und bei 10 bis 20 km auf 55 %. Sehr lange Wege über 20 km werden zu 77 % als MIV-Fahrer:in zurückgelegt.

Der ÖV gewinnt mit zunehmender Distanz kontinuierlich an Bedeutung: von 1 % unter 1 km auf 31 % bei Wegen zwischen 10 und 20 km.

Diese Auswertung verdeutlicht das erhebliche Verlagerungspotenzial des Umweltverbunds bei kurzen und mittleren Entfernungen: Ein nennenswerter Teil der Wege, die gegenwärtig mit dem Auto zurückgelegt werden, könnte in diesen Distanzklassen ebenso zu Fuß, per Rad oder mit dem ÖV bewältigt werden.

## 7. Wegezwecke

Die Analyse der Wegezwecke zeigt, warum die Menschen in Bergisch Gladbach unterwegs sind und welche Verkehrsmittel sie dabei bevorzugen. Bei der Erhebung wurde jedem Weg ein Zweck zugeordnet. Rückwege wurden dabei dem Zweck des vorangegangenen Weges zugeordnet; bei Wegekettten erhielt der Zweck mit dem höchsten Rang die Zuordnung. Der Wegezweck „Arbeit“ bezeichnet den Weg zur Arbeitsstätte, während „geschäftlich“ für Dienstwege während der Arbeitszeit steht. Private Erledigungen umfassen beispielsweise Arztbesuche oder Behördengänge. Bei Begleitwegen hat die berichtende Person eine andere Person begleitet – etwa ein Vater, der sein Kind zur Schule bringt. Während dem Kind in diesem Fall der Zweck „Ausbildung“ zugeordnet wird, erscheint der Weg des Vaters unter „Bringen/Abholen von Personen“.

Im Gesamtverkehr ist der Arbeitsweg mit 26 % der häufigste Wegezweck, gefolgt von Freizeit (23 %), Einkauf (18 %) und privaten Erledigungen (12 %). Ausbildungswege machen 11 % aus, Wege zum Bringen und Abholen von Personen 7 % und geschäftliche Wege 3 %.

Die Unterschiede zwischen Binnenverkehr und Quell-Ziel-Verkehr sind besonders markant. Im Binnenverkehr – also bei Wegen, deren Start und Ziel innerhalb des Stadtgebiets liegen – dominieren alltägliche Zwecke: Freizeit, Einkauf und private Erledigungen. Arbeitswege machen im Binnenverkehr lediglich 14 % aus, was auf die ausgeprägte überörtliche Verflechtung des Bergisch Gladbacher Arbeitsmarkts hinweist. Im Quell-Ziel-Verkehr hingegen prägen Arbeitswege das Bild mit einem Anteil von 53 % deutlich – mehr als die Hälfte aller grenzüberschreitenden Wege sind Arbeitswege. Dies spiegelt die ausgeprägte Pendlerverflechtung der Stadt mit dem Umland und insbesondere mit der benachbarten Metropole Köln wider.

Abbildung 7-1: Verteilung der Wegezwecke nach Verkehrsart

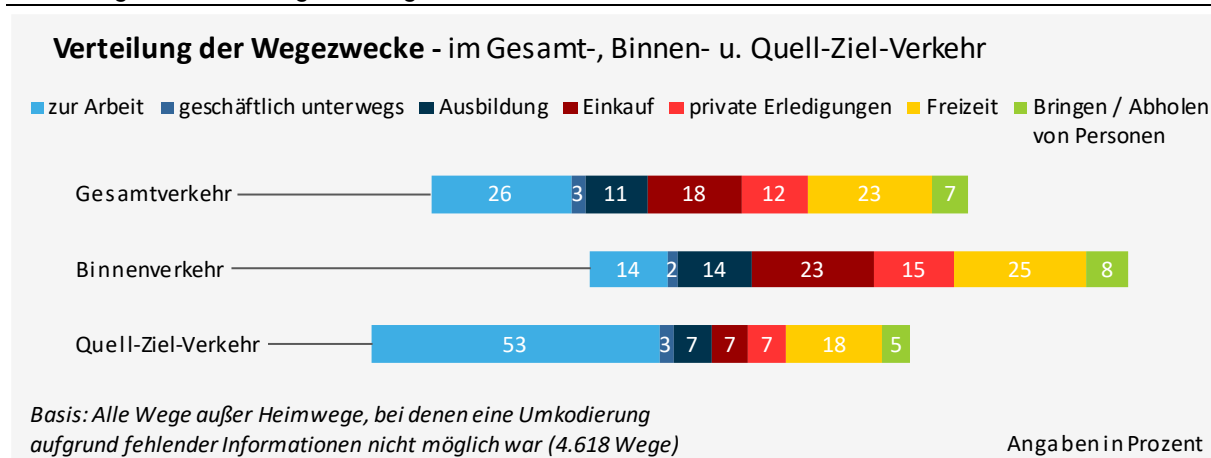


Abbildung 7-2: Verteilung der Wegezwecke nach Verkehrsleistung

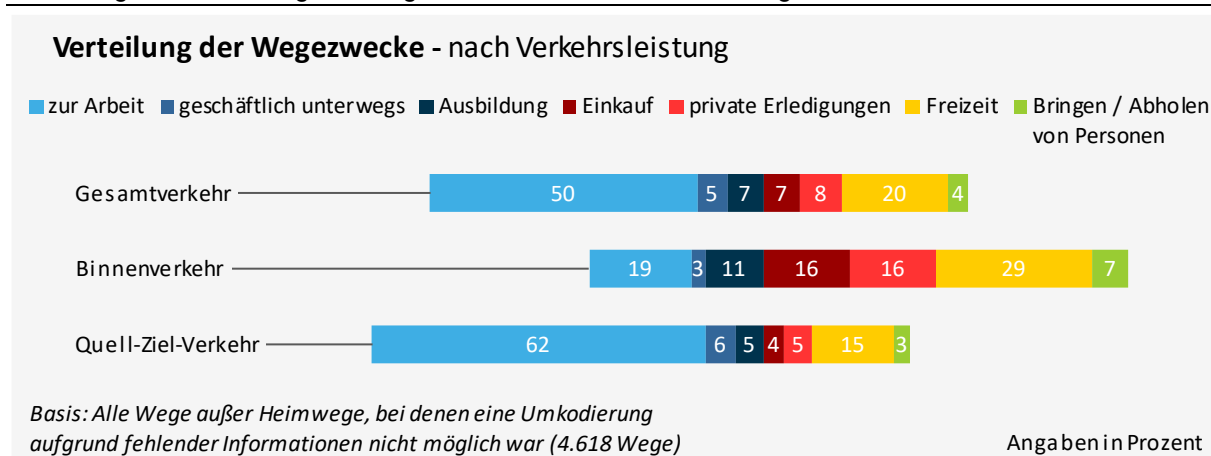


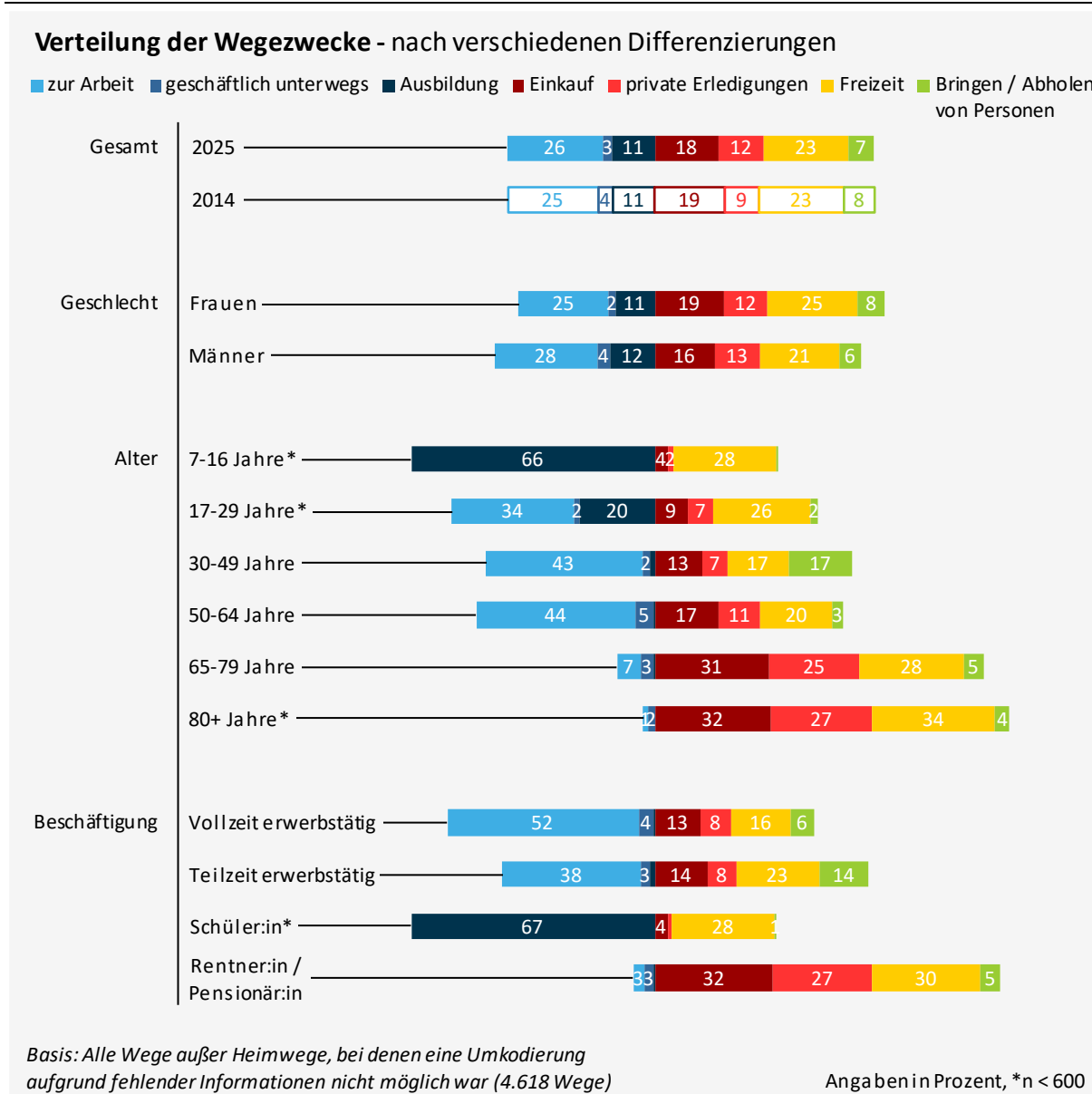
Abbildung 7-2 ergänzt die wegezahlbasierte Betrachtung um die Perspektive der Verkehrsleistung. Diese Darstellung verschiebt den Fokus von der bloßen Anzahl der Wege hin zu den zurückgelegten Personenkilometern je Zweck.

Im Gesamtverkehr entfallen auf Arbeitswege – obwohl sie nur 26 % aller Wege ausmachen – mit Abstand der größte Anteil an der Verkehrsleistung: 50 % der zurückgelegten Kilometer werden für Arbeitswege aufgewendet. Einkauf, Ausbildung und private Erledigungen tragen trotz nennenswerter Wegezahlen vergleichsweise wenig zur Gesamtverkehrsleistung bei – ein Beleg für ihre überwiegend nahräumliche Ausrichtung.

Der Vergleich zwischen Binnen- und Quell-Ziel-Verkehr ist besonders aufschlussreich: Im Binnenverkehr entfallen auf Arbeitswege lediglich 19 % der Verkehrsleistung. Freizeit macht hier mit 29 % den größten Leistungsanteil aus. Das Wegeprofil des Binnenverkehrs ist damit deutlich stärker von nahräumlichen Alltagsaktivitäten geprägt. Im Quell-Ziel-Verkehr hingegen konzentriert sich die Verkehrsleistung fast vollständig auf Arbeitswege: Mit 62 % entfallen fast zwei Drittel der im Quell-Ziel-Verkehr zurückgelegten Kilometer auf den Weg zur Arbeit. Freizeit folgt mit 15 % auf Abstand, alle übrigen Zwecke liegen unter 6 %.

Der Vergleich der beiden Auswertungen macht eindrücklich sichtbar, wie stark Arbeitswege die Verkehrsleistung dominieren: Ihr Anteil an der Verkehrsleistung liegt nahezu doppelt so hoch wie ihr Anteil an der Wegezanzahl. Umgekehrt tragen Einkäufe und private Erledigungen trotz ihrer relativen Häufigkeit kaum zur Gesamtverkehrsleistung bei, da sie überwiegend im Nahfeld stattfinden. Diese Erkenntnis ist verkehrspolitisch bedeutsam: Maßnahmen zur Verlagerung von Arbeitswegen auf den Umweltverbund – insbesondere auf Bahn und Fahrrad – haben das größte Potenzial, die gesamtstädtische Verkehrsleistung und damit auch die klimarelevanten CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs spürbar zu senken.

Abbildung 7-3: Verteilung der Wegezwecke

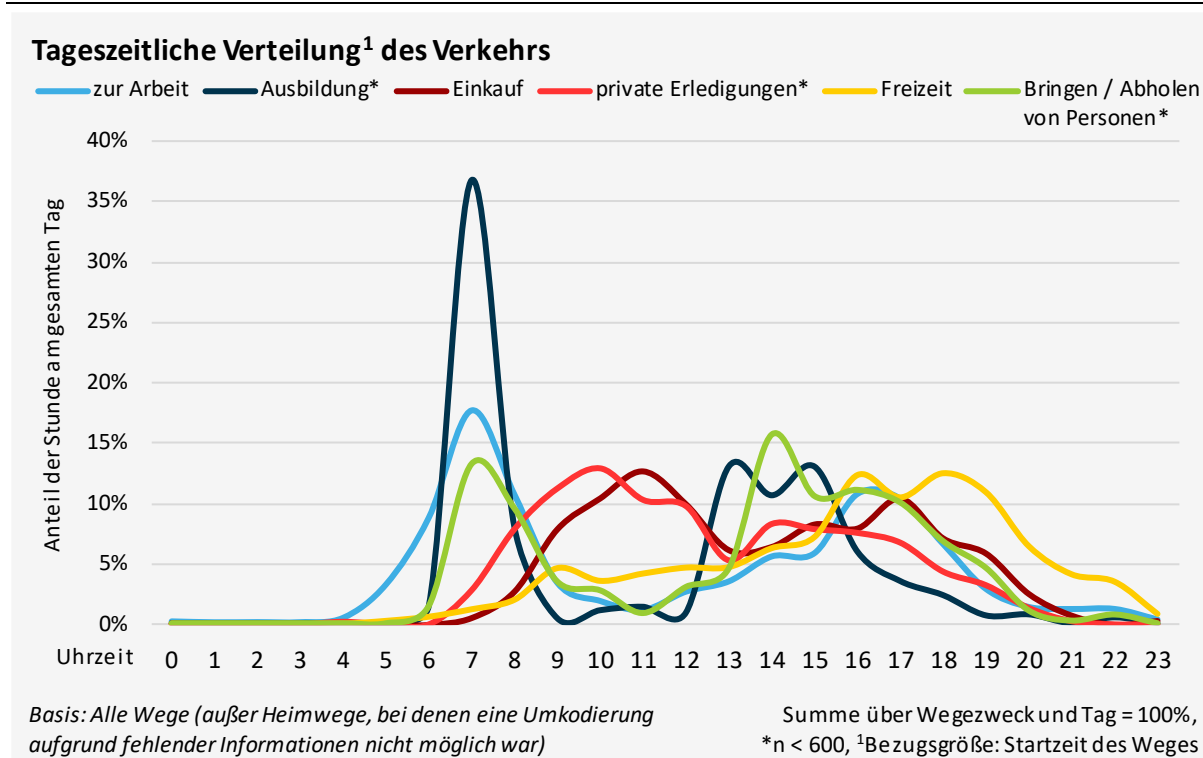


Die Anlässe, im Alltag Wege zu unternehmen haben sich seit 2014 kaum verändert.

Im Geschlechtervergleich liegt der Arbeitswegeanteil bei Männern (28 %) höher als bei Frauen (25 %). Insgesamt liegt die Wegehäufigkeit bei Frauen jedoch auch höher als bei Männern, sodass absolut betrachtet nicht zwangsläufig mehr Arbeitswege von Männern zurückgelegt werden. Frauen weisen einen etwas höheren Einkaufsanteil auf (19 % vs. 16 %).

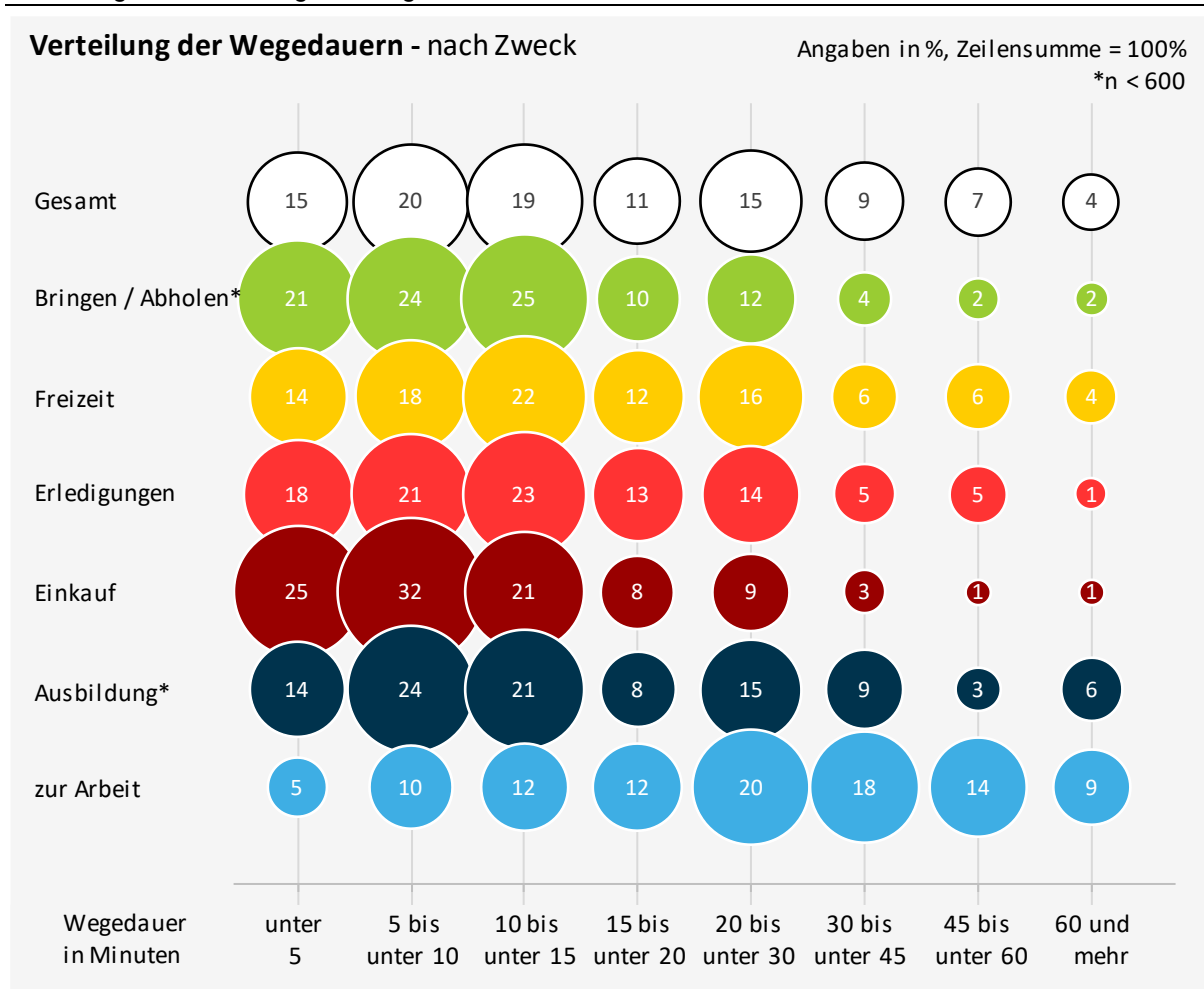
Die altersspezifischen Unterschiede spiegeln die jeweilige Lebensphase besonders deutlich wider. Bei Kindern und Jugendlichen zwischen 7 und 16 Jahren dominieren Ausbildungswege mit 66 % das Wegeprofil; Freizeit steht mit 28 % an zweiter Stelle. Bei 17- bis 29-Jährigen prägen Arbeits- (34 %) und Ausbildungswege (20 %) gemeinsam das Bild. Im mittleren Erwerbsalter (30 bis 64 Jahre) bestimmen Arbeitswege mit über 43 % das Wegemuster. Im Rentenalter kehrt sich das Verhältnis grundlegend um: bei den 65- bis 79-Jährigen dominieren private Erledigungen (31 %) und Freizeit (28 %), bei den über 80-Jährigen sind Einkauf (32 %), private Erledigungen (27 %) und Freizeit (34 %) die häufigsten Wegezwecke.

Abbildung 7-4: Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs nach Wegezweck



Obige Abbildung zeigt die tageszeitliche Verteilung der Wege nach Zweck und verdeutlicht die charakteristischen Tagesrhythmen der einzelnen Aktivitäten. Arbeitswege konzentrieren sich sehr stark auf die Morgenspitze: über 15 % aller Arbeitswege beginnen zwischen 7 und 8 Uhr, ergänzt durch ein flacheres Nachmittagsmaximum (Rückkehr). Ausbildungswege folgen einem ähnlichen, noch stärker ausgeprägten Morgenmuster mit einer markanten Spitze zu Schulbeginn. Einkaufswege verteilen sich gleichmäßiger über den Vor- und Nachmittag, mit einem leichten Schwerpunkt zwischen 10 und 12 Uhr. Freizeitwege finden ihren Schwerpunkt in den Nachmittags- und Abendstunden. Wege zum Bringen und Abholen von Personen weisen Spitzen zu den Schulanfangs- und -endzeiten auf. In den Abendstunden nach 20 Uhr sind nahezu ausschließlich Freizeitwege zu verzeichnen.

Abbildung 7-5: Verteilung der Wegedauern nach Zweck



Arbeitswege sind die zeitintensivsten: lediglich 27 % dauern unter 15 Minuten, während 41 % mehr als 30 Minuten beanspruchen und 9 % sogar eine Stunde oder länger dauern. Diese Verteilung spiegelt die oft beträchtlichen Distanzen zu Arbeitsplätzen außerhalb der Stadt oder in anderen Stadtteilen wider. Circa 40 % der Arbeitswege haben einen Bezug zur Stadt Köln.

Einkäufe sind die im Mittel kürzesten Wege: 78 % dauern unter 15 Minuten, was die Nähe der alltäglichen Versorgungsinfrastruktur zur Wohnung belegt. Bringen/Abholen-Wege sind ebenfalls kurz (70 % unter 15 Minuten). Freizeitwege zeigen eine breitere Verteilung – 16 % dauern länger als 30 Minuten, was die Vielfalt der Freizeitziele widerspiegelt. Ausbildungswege konzentrieren sich auf die Zeitklasse 5 bis 15 Minuten (45 %), weisen aber auch einen nennenswerten Anteil längerer Wege auf (18 % über 30 Minuten).

Abbildung 7-6: Verteilung der Wegelängen nach Zweck

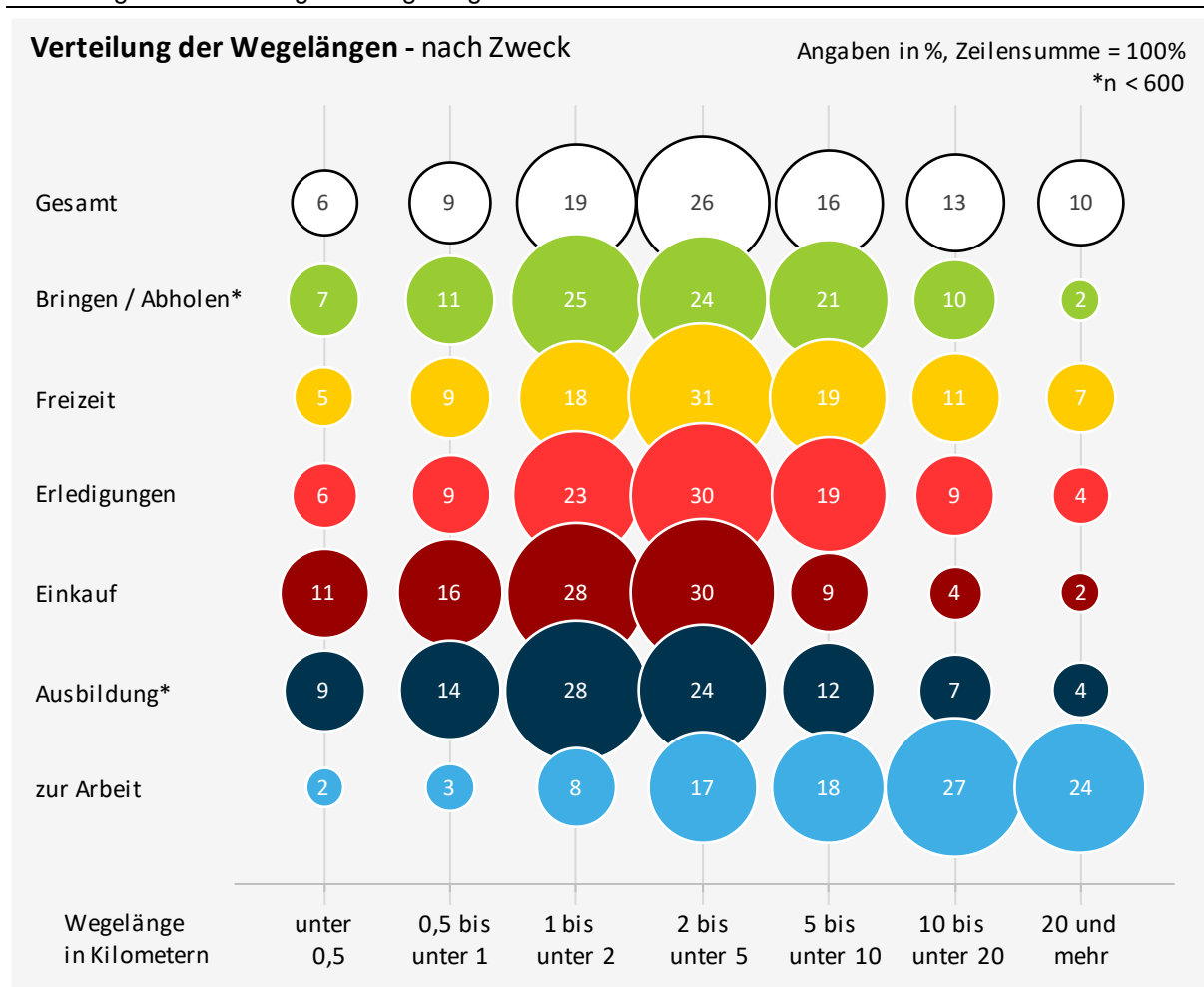
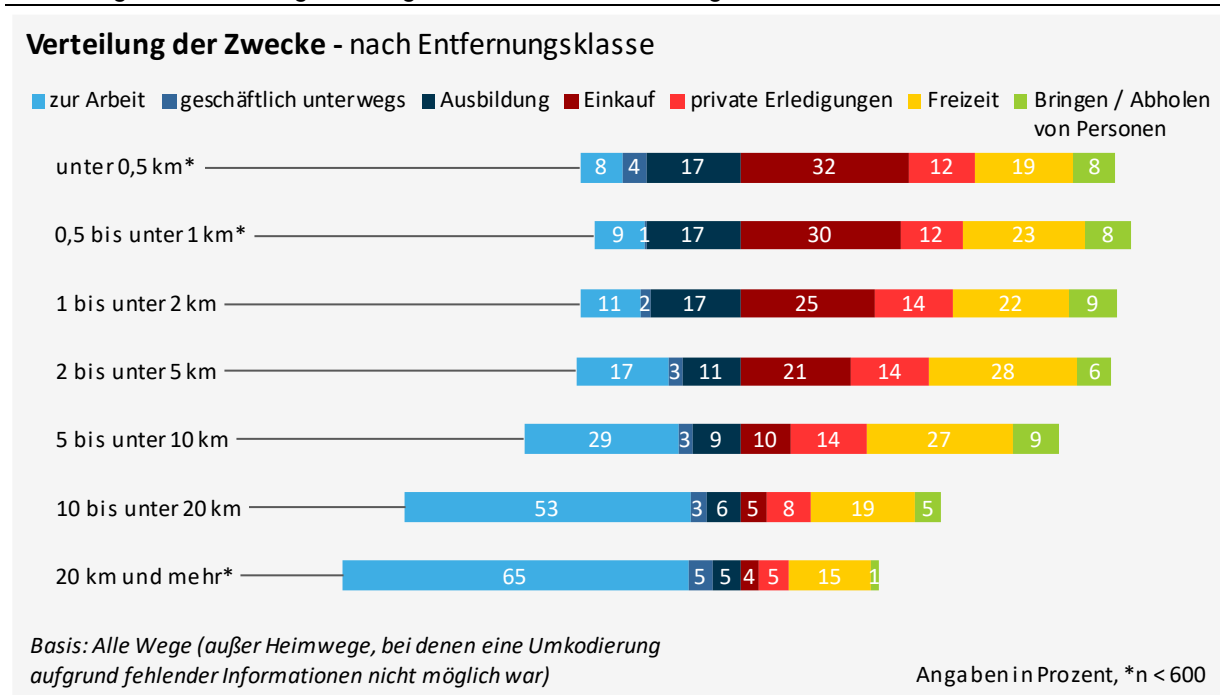


Abbildung 7-6 zeigt die Verteilung der Wegelängen differenziert nach den Wegezwecken. Arbeitswege sind mit Abstand die längsten: 51 % erstrecken sich über mehr als 10 km, davon 24 % über 20 km – ein klarer Beleg für die überörtliche Verflechtung der Bergisch Gladbacher Erwerbstätigen. Einkaufswege hingegen beschränken sich auf das Nahfeld: 85 % liegen unter 5 km, lediglich 6 % über 10 km. Erledigungen und Freizeitwege zeigen ähnliche Muster mit einer Konzentration bei 2 bis 5 km (30 % bzw. 31 %). Ausbildungswege sind mit 75 % überwiegend unter 5 km; der verbleibende Anteil entspricht längeren Schulwegen zu weiterführenden Schulen oder Ausbildungsstätten im weiteren Umland. Bringen/Abholen-Wege sind ebenfalls mehrheitlich kurzstreckig (74 % unter 5 km).

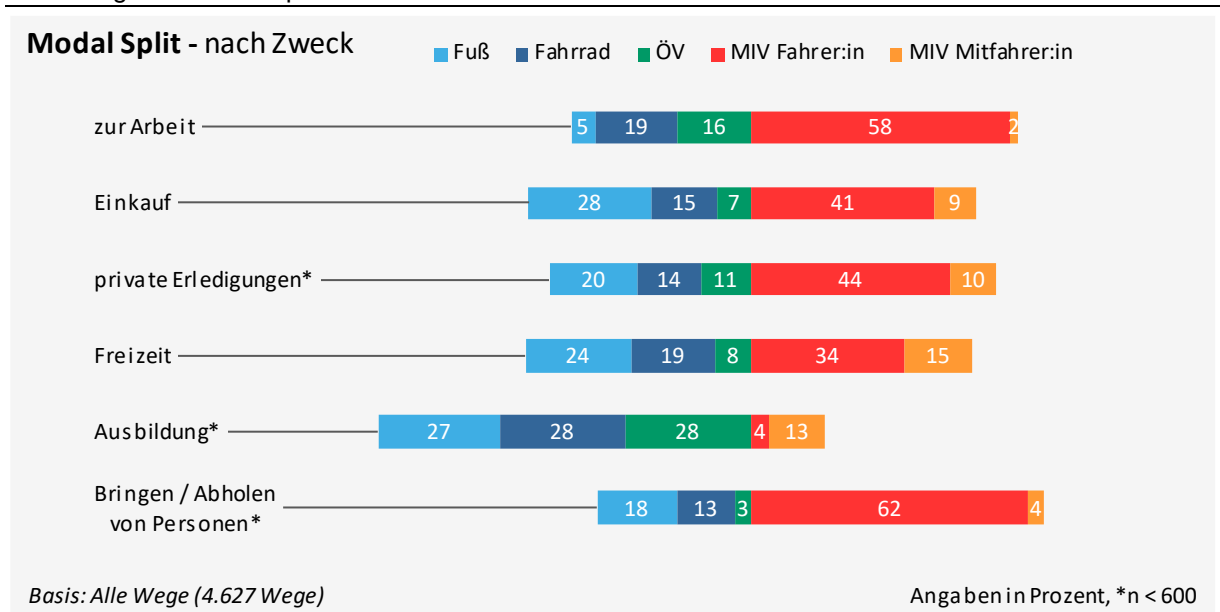
Abbildung 7-7: Verteilung der Wegezwecke nach Entfernungsklasse



Obige Abbildung 7-7 zeigt, wie sich die Wegezwecke innerhalb verschiedener Entfernungsklassen verteilen. Bei kurzen Wegen unter 0,5 km dominieren Einkauf (32 %), Freizeit (19 %) und Ausbildung (17 %). Der Arbeitswegeanteil ist in dieser Klasse mit 8 % noch gering, nimmt aber mit zunehmender Entfernung kontinuierlich zu: in der Klasse 10 bis 20 km macht er 53 % aus, bei Wegen über 20 km sogar 65 %. Freizeitwege sind in allen Entfernungsklassen präsent, nehmen bei mittleren Distanzen von 2 bis 10 km mit 27 bis 28 % eine besonders wichtige Rolle ein. Einkaufswege konzentrieren sich stark auf kurze und mittlere Distanzen unter 2 km – ein Befund, der die nähräumliche Versorgungsstruktur in Bergisch Gladbach widerspiegelt.

Die folgende Abbildung zeigt die Verkehrsmittelwahl differenziert nach Wegezweck und verdeutlicht eindrücklich, wie stark der Zweck eines Weges die Wahl des Verkehrsmittels beeinflusst.

Abbildung 7-8: Modal Split nach Zweck



Bei Arbeitswegen dominiert das Auto klar: 58 % werden als MIV-Fahrer:in zurückgelegt, lediglich 2 % als Mitfahrer:in. Fahrrad (19 %) und ÖV (16 %) spielen ebenfalls eine bedeutende

Rolle. Bemerkenswert ist dabei, dass bei Arbeitswegen unter 5 km Länge dennoch rund 40 % mit dem Auto zurückgelegt werden – ein Hinweis auf erhebliche Verlagerungspotenziale auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel bei kurzen Arbeitswegen.

Ausbildungswege zeigen das gegenteilige Bild: Fuß (27 %), Fahrrad (28 %) und ÖV (28 %) kommen zusammen auf 83 % aller Wege, der MIV-Anteil beläuft sich auf lediglich 17 %. Bei Schulwegen unter 2 km werden sogar 52 % zu Fuß und 33 % mit dem Fahrrad zurückgelegt; lediglich 11 % entfallen auf Mitfahrten im Auto. Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende sind besonders stark auf aktive und öffentliche Verkehrsmittel angewiesen – vergünstigte Schülertickets und das Deutschlandticket erleichtern dabei den Zugang zum ÖPNV.

Freizeitwege weisen eine vergleichsweise ausgewogene Verkehrsmittelverteilung auf: Fuß (24 %) und Fahrrad (19 %) sind stark vertreten, das Auto als Fahrer:in dominiert mit 34 % und als Mitfahrer:in mit 15 % dennoch.

Einkaufswege zeigen mit 28 % Fußanteil den höchsten Fußanteil aller Wegezwecke; dennoch bleibt das Auto mit 41 % als Fahrer:in und 9 % als Mitfahrer:in das meistgenutzte Verkehrsmittel – bedingt durch größere Wocheneinkäufe oder Einkaufszentren, die fußläufig nicht immer erreichbar sind. Private Erledigungen werden zu 44 % mit dem Auto als Fahrer:in unternommen, wobei Fuß (20 %) und Fahrrad (14 %) ebenfalls nennenswert vertreten sind. Wege zum Bringen und Abholen von Personen weisen mit 62 % den höchsten MIV-Fahreranteil aller Zwecke auf; 18 % entfallen auf Fußwege.

Tabelle 7-1: Mittlere Dauer und Entfernung je Zweck

Zweck	Arbeit	Ausbildung*	Einkauf	Erledigungen	Freizeit	Bringen / Abholen*
Ø Dauer (min)	34	22	14	19	23	16
Ø Entfernung (km)	15,5	4,9	3,2	5,2	6,9	4,8

\*n < 600

Arbeitswege sind mit durchschnittlich 34 Minuten und 15,5 km die längsten und zeitintensivsten Wege. Diese Kennzahl spiegelt die überregionale Verflechtung des Bergisch Gladbacher Arbeitsmarkts wider – viele Bewohnerinnen und Bewohner pendeln in umliegende Städte oder die benachbarte Metropole Köln.

Einkäufe sind die kürzesten Wege (14 Minuten, 3,2 km), gefolgt von Bringen/Abholen (16 Minuten, 4,8 km). Ausbildungswege liegen mit 22 Minuten und 4,9 km im mittleren Bereich. Freizeitwege umfassen im Schnitt 23 Minuten und 6,9 km – eine beachtliche Distanz, die auf die Vielfalt der Freizeitziele im und außerhalb des Stadtgebiets hinweist. Private Erledigungen liegen mit 19 Minuten und 5,2 km ebenfalls im mittleren Feld.

## 8. Ergebnisse im Vergleich mit anderen Städten

Um die Mobilitätskennwerte der Stadt Bergisch Gladbach einordnen und bewerten zu können, werden die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2025 mit den Ergebnissen vergleichbarer Erhebungen anderer Städte sowie mit den Daten der landesweiten Referenzerhebung „Mobilität in Deutschland“ für das Bundesland Nordrhein-Westfalen (MiD NRW 2023) gegenübergestellt. Als Vergleichsstädte dienen Herne (Befragung 2025), Iserlohn (Befragung 2023) und Solingen (Befragung 2023). Die Städte wurden anhand von Kriterien wie ähnlicher Bevölkerungsgröße, ähnlicher Topographie und nicht zuletzt der Verfügbarkeit aktueller und vergleichbarer Daten ausgewählt. Die Gegenüberstellung ermöglicht eine Einschätzung, in welchen Bereichen Bergisch Gladbach im städtischen Vergleich eine besondere Stellung einnimmt und wo sich Ähnlichkeiten mit anderen Kommunen zeigen.

Abbildung 8-1 zeigt, dass Bergisch Gladbach mit einer Mobilitätsquote von 88 % auf dem gleichen Niveau wie Iserlohn und Solingen liegt und damit leicht über dem Wert von Herne (87 %). Alle vier Städte übertreffen den NRW-weiten Referenzwert der MiD 2023, was auf eine insgesamt hohe Alltagsmobilität in den betrachteten Städten hindeutet.

Bei der Mobilitätsrate – also der durchschnittlichen Anzahl der Wege pro Person und Tag – zeigt sich ein differenzierteres Bild. Bergisch Gladbach erreicht bezogen auf mobile Personen einen Wert von 3,5 Wegen pro Tag; werden alle Personen einbezogen, liegt der Wert bei 3,1. Damit positioniert sich Bergisch Gladbach im Mittelfeld der Vergleichsstädte: Iserlohn und Solingen weisen mit jeweils 3,7 Wegen (mobile Personen) die höchsten Mobilitätsraten auf, Herne liegt mit 3,4 leicht darunter. Der NRW-Referenzwert der MiD 2023 ist mit 2,6 Wegen pro Person und Tag vergleichsweise niedrig. Der NRW-Wert bezogen auf die mobilen Personen lag zum Zeitpunkt der Berichterstellung nicht vor.

Abbildung 8-1: Städtevergleich – Mobilitätsquote und Mobilitätsrate

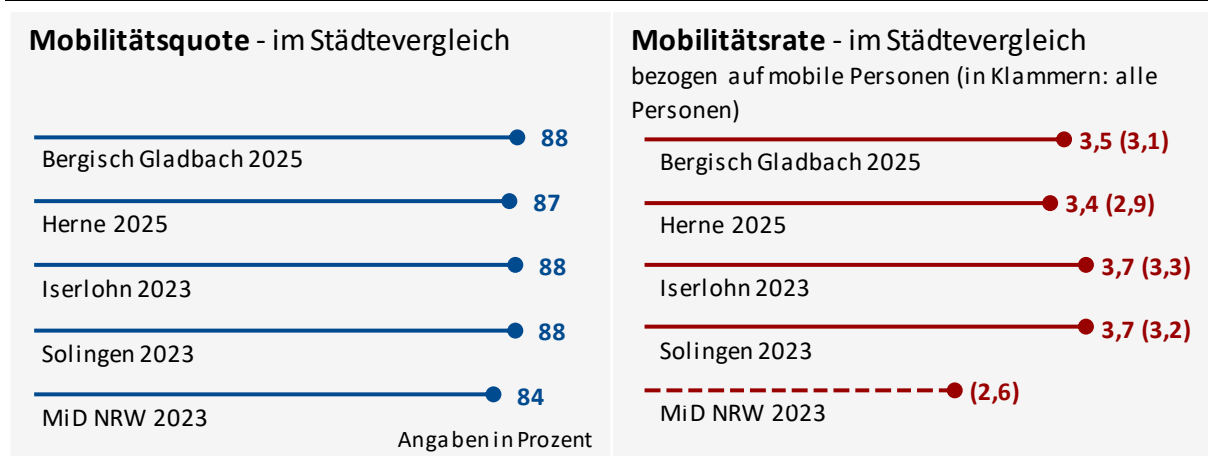
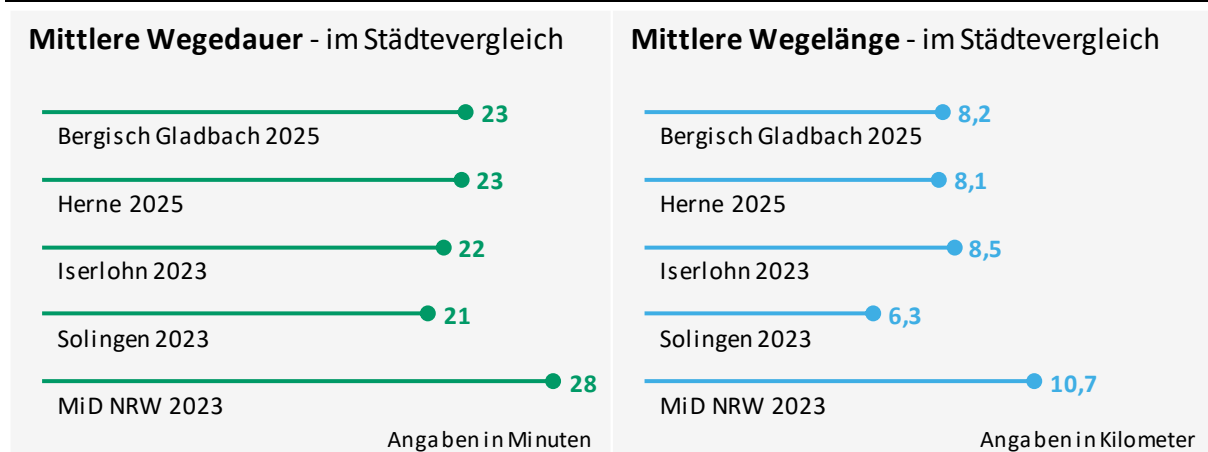


Abbildung 8-2: Städtevergleich – Mittlere Wegedauer und mittlere Wegelänge

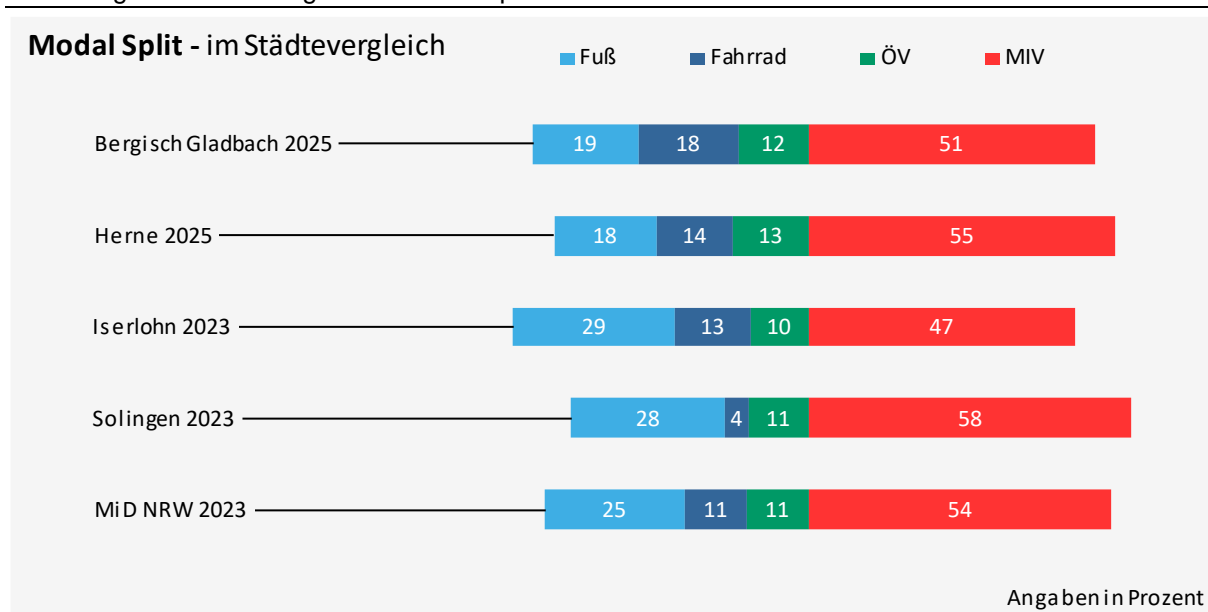


Hinsichtlich der mittleren Wegedauer liegt Bergisch Gladbach mit 23 Minuten je Weg auf demselben Niveau wie Herne (23 Minuten) und nur geringfügig über den Werten von Iserlohn (22 Minuten) und Solingen (21 Minuten). Der NRW-Referenzwert der MiD 2023 ist mit 28 Minuten deutlich höher, was auf die Einbeziehung ländlicher Räume mit längeren Wegezeiten in der landesweiten Erhebung zurückzuführen ist.

Auch bei der mittleren Wegelänge bewegt sich Bergisch Gladbach mit 8,2 km je Weg nah an den Werten der anderen Erhebungsstädte: Iserlohn liegt mit 8,5 km leicht darüber, Herne mit 8,1 km nahezu gleich auf. Solingen weist mit 6,3 km eine deutlich kürzere mittlere Wegelänge auf, was auf die kompaktere Stadtstruktur Solingens mit geringeren Wegedistanzen hindeuten kann. Der NRW-weite Durchschnittswert der MiD 2023 liegt mit 10,7 km erheblich über den kommunalen Werten, was erneut den Einfluss ländlicher Siedlungsstrukturen auf die landesweite Kennzahl verdeutlicht.

In der Zusammenschau von Wegedauer und Wegelänge zeigt sich, dass Bergisch Gladbach im Vergleich der Erhebungsstädte eine typische mittelstädtische Mobilitätssignatur aufweist: Wege sind weder besonders lang noch zeitintensiv, was auf eine gut erreichbare Infrastruktur im städtischen Raum hindeutet.

Abbildung 8-3: Städtevergleich – Modal Split

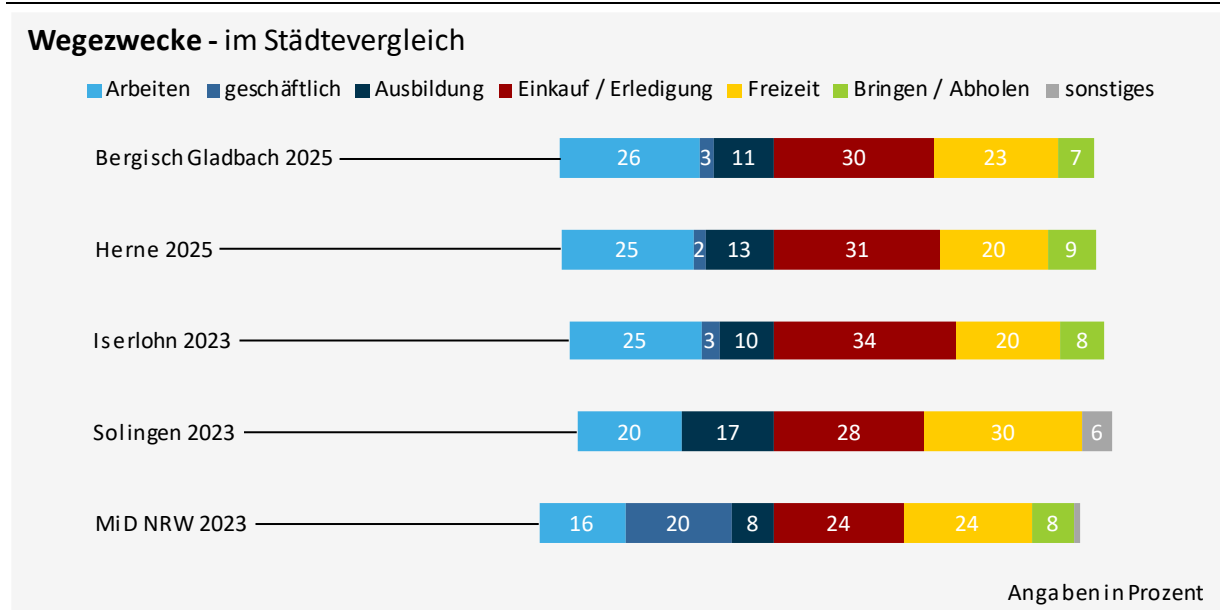


Mit einem MIV-Anteil von 51 % weist Bergisch Gladbach einen vergleichsweise niedrigen Kfz-Anteil auf. Herne liegt mit 55 % und Solingen mit 58 % darüber; auch der NRW-Referenzwert der MiD 2023 liegt über dem Wert für Bergisch Gladbach. Einzig in Iserlohn werden anteilig weniger Wege im MIV zurückgelegt.

Besonders hervorzuheben ist der Fahrradanteil in Bergisch Gladbach: Mit 18 % liegt er über den Werten von Herne, Iserlohn, NRW und Solingen. Dies ist ein bemerkenswertes Ergebnis, das auf eine ausgeprägte Fahrradnutzung im Alltag hindeutet – trotz der topografischen Herausforderungen im bergischen Stadtgebiet. Neben traditionellen Fahrrädern spielen hier Pedelecs und E-Bikes eine wichtige Rolle.

Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs liegt in Bergisch Gladbach leicht unter den Werten von Herne sowie leicht über den Werten der anderen Vergleichsräume. Insgesamt zeigt der Städtevergleich beim Modal Split, dass Bergisch Gladbach eine vergleichsweise ausgewogene Verkehrsmittelnutzung aufweist, bei der der Umweltverbund (Fuß, Fahrrad, ÖV) zusammen einen Anteil von knapp 50 % erreicht. Dies ist ein hoher Wert im Vergleich der Erhebungsstädte und unterstreicht das vorhandene Potenzial für eine weitere Stärkung nachhaltiger Mobilität.

Abbildung 8-4: Städtevergleich – Wegezwecke



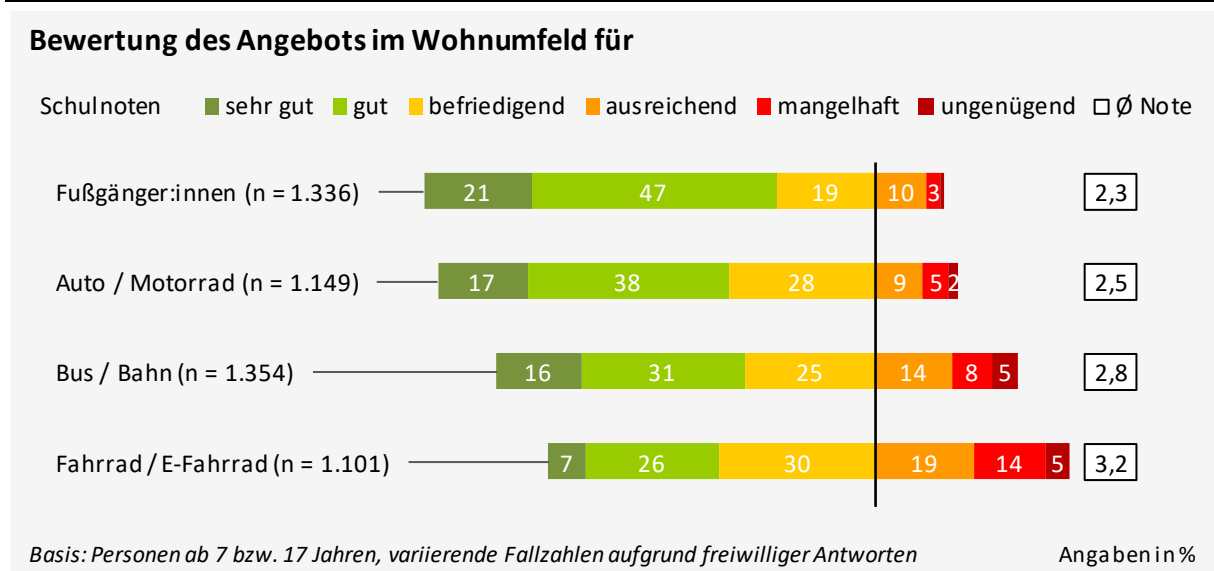
Die Unterschiede in der Verteilung der Wegezwecke fallen typischerweise gering aus, da die Bedürfnisse der Menschen bzw. die Gründe für ihre Mobilität sich von Stadt zu Stadt nicht besonders unterscheiden. Der hohe Anteil an geschäftlichen Wegen bei der MiD NRW 2023 rührt daher, dass regelmäßige berufliche Wege hier gesondert abgefragt und dieser Kategorie zugeordnet wurden.

## 9. Wie sieht die Bevölkerung das Verkehrsangebot?

Neben dem tatsächlichen Mobilitätsverhalten wurde in der Befragung auch die subjektive Wahrnehmung und Bewertung des Verkehrsangebots durch die Bergisch Gladbacher Bevölkerung erhoben. Diese Perspektive liefert wichtige Hinweise darauf, wo die Menschen Stärken sehen und wo sie konkreten Verbesserungsbedarf identifizieren. Die Ergebnisse umfassen die Bewertung des Angebots im Wohnumfeld, das Sicherheitsgefühl im Stadtverkehr sowie die Bereitschaft zur Nutzung von Car- und Bikesharing und die Motivationsgründe für eine häufigere Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel.

Abbildung 9-1 zeigt die Bewertung des Angebots für die verschiedenen Verkehrsträger im Wohnumfeld je Verkehrsmittel anhand von Schulnoten (sehr gut bis ungenügend).

Abbildung 9-1: Bewertung des Angebots im Wohnumfeld je Verkehrsmittel



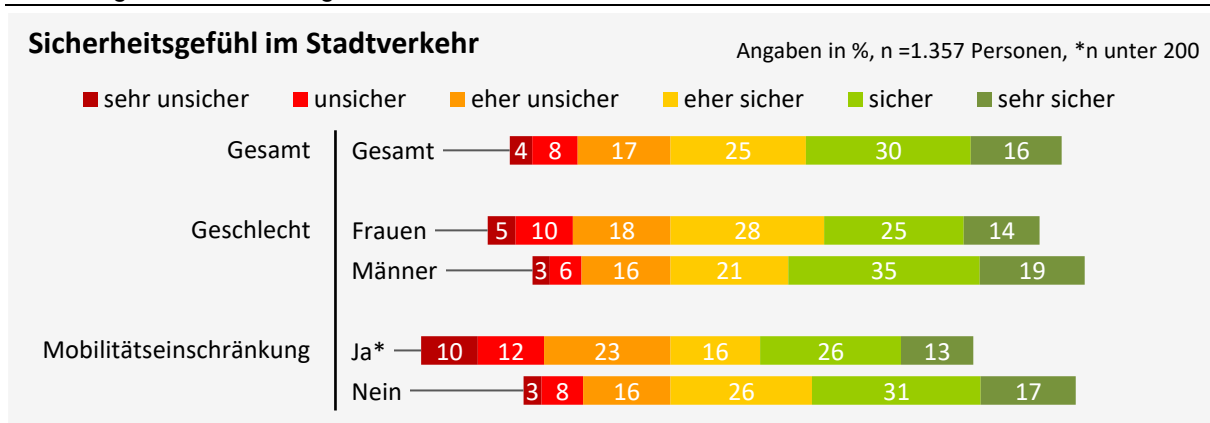
Das Fußgängerangebot erhält die beste Bewertung: mit einer Durchschnittsnote von 2,3 beurteilen 68 % das Angebot als „sehr gut“ oder „gut“, nur 13 % vergeben die Note „ausreichend“ oder schlechter.

Das Auto- und Motorradangebot folgt mit einer durchschnittlichen Note von 2,5. 55 % urteilen mit „sehr gut“ oder „gut“ und auch dieses Angebot wird insgesamt als zufriedenstellend wahrgenommen.

Bus und Bahn erhalten eine Durchschnittsnote von 2,8. 47 % der Bergisch Gladbacher Bevölkerung bewerten das ÖPNV-Angebot positiv, während 27 % die Note „ausreichend“ oder schlechter vergeben.

Die kritischste Bewertung erhält das Fahrrad-Angebot mit einer durchschnittlichen Note von 3,2: nur 33 % urteilen mit „sehr gut“ oder „gut“, während 38 % das Angebot mit „ausreichend“ bis „ungenügend“ bewerten. Diese vergleichsweise schlechte Bewertung der Radinfrastruktur steht in auffälligem Kontrast zur wachsenden Radnutzung in Bergisch Gladbach und verdeutlicht einen Handlungsbedarf bei der Verbesserung des Radverkehrsnetzes.

Abbildung 9-2: Sicherheitsgefühl im Stadtverkehr

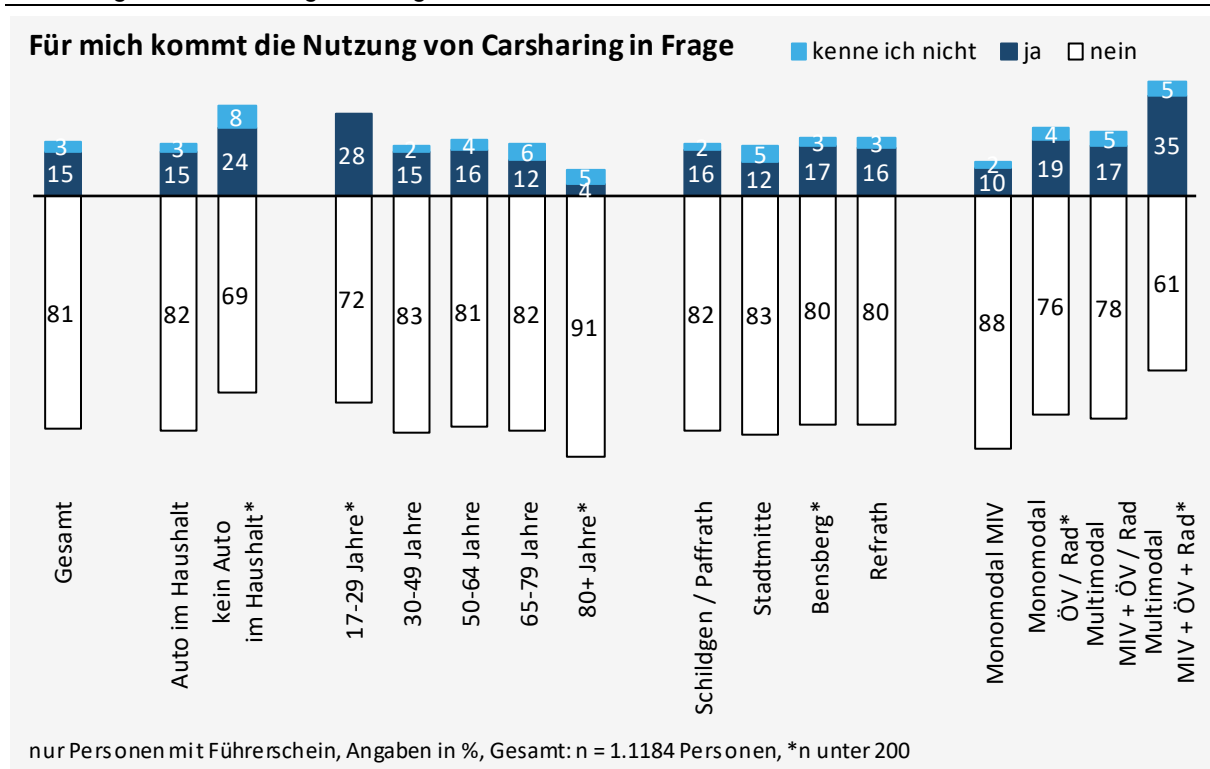


Insgesamt bewertet die Mehrheit das Sicherheitsgefühl im Stadtverkehr positiv: 71 % fühlen sich „eher sicher“, „sicher“ oder „sehr sicher“. Lediglich 12 % geben an, sich „unsicher“ oder „sehr unsicher“ zu fühlen; 17 % äußern ein „eher unsicheres“ Empfinden, was auf Verbesserungspotenzial bei der Verkehrssicherheitswahrnehmung hinweist.

Zwischen den Geschlechtern zeigen sich deutliche Unterschiede: Männer fühlen sich mit 54 % deutlich häufiger „sicher“ oder „sehr sicher“ als Frauen (39 %). Der Anteil derer, die sich „unsicher“ oder „sehr unsicher“ fühlen, liegt bei Frauen (15 %) merklich höher als bei Männern (9 %). Personen mit Mobilitätseinschränkungen fühlen sich mit 22 % deutlich häufiger unsicher als Personen ohne Einschränkung (11 %). Diese Befunde sind für die Verkehrsplanung bedeutsam: ein subjektiv sichereres Verkehrsumfeld könnte insbesondere Frauen und mobilitätseingeschränkte Personen zu einer häufigeren Nutzung des Umweltverbunds motivieren.

Die folgende Auswertung des Nutzungspotenzials von Carsharing bezieht sich nur auf Personen mit Führerschein, also jener Personengruppe, die überhaupt für die Nutzung von Carsharing in Frage kommt.

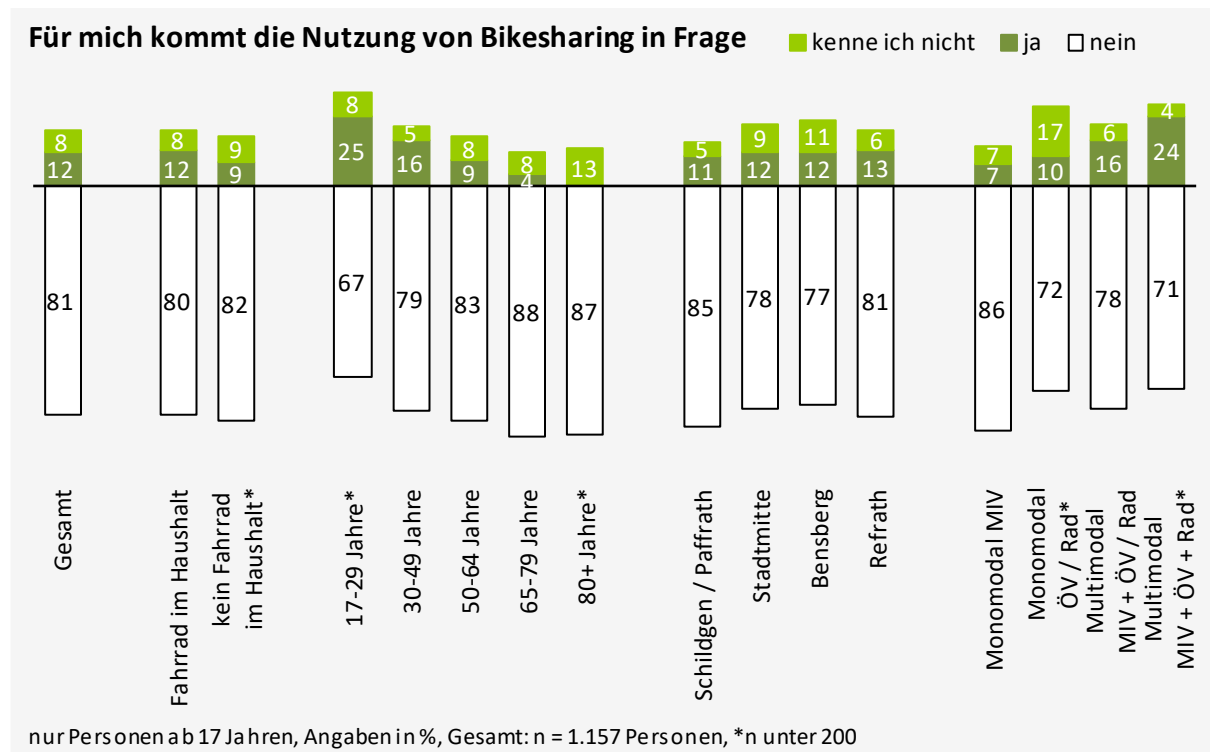
Abbildung 9-3: Carsharing-Nutzung



Gesamtstädtisch lehnen 81 % Carsharing für sich ab, lediglich 15 % nutzen es oder können sich eine Nutzung vorstellen. Der Bekanntheitsgrad ist jedoch bereits hoch: nur 3 % kennen Carsharing nicht.

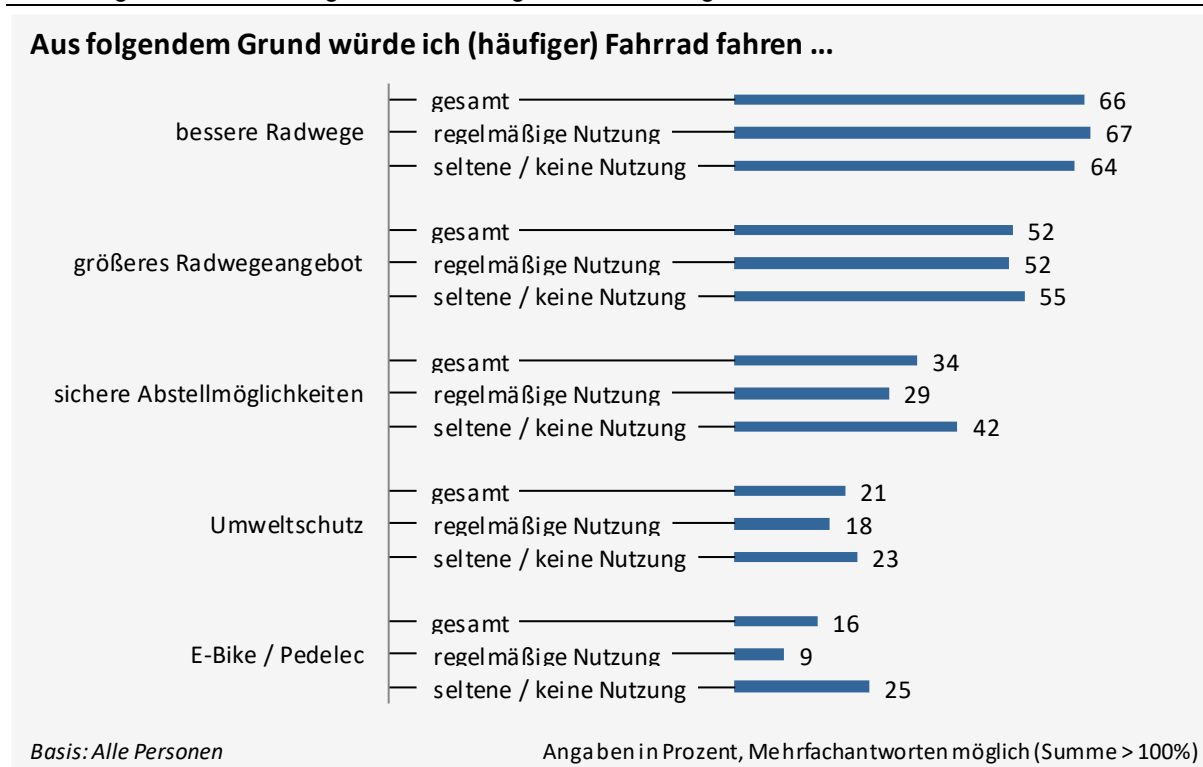
Besonders aufschlussreich sind die Unterschiede nach Haushaltsmotorisierung: unter Personen, die in Haushalten ohne Auto leben, ist die Ablehnungsquote mit 69 % merklich niedriger; 24 % können sich eine Nutzung vorstellen, 8 % kennen Carsharing noch nicht. Dieses Ergebnis zeigt, dass Carsharing erwartungsgemäß für Personen aus Haushalten ohne eigenes Fahrzeug deutlich relevanter ist. Junge Erwachsene (17 – 29 Jahre) weisen eine hohe Nutzungsbereitschaft auf (28 %). Mit zunehmendem Alter steigt die Ablehnung. Für Personen, die bereits multimodal unterwegs sind, kommt die Nutzung von Carsharing viel eher in Frage, als für Personen mit monomodaler MIV-Nutzung.

Abbildung 9-4: Bikesharing-Nutzung



Die Auswertung des Nutzungspotenzials von Bikesharing bezieht sich auf alle Personen ab 17 Jahren. Der Anteil derer, die Bikesharing ablehnen, ist mit 81 % gleich hoch wie beim Carsharing. 12 % können sich eine Nutzung vorstellen, 8 % kennen Bikesharing nicht. Hier ist die Bekanntheit etwas geringer als beim Carsharing. Personen aus Haushalten mit Fahrrad zeigen eine leicht höhere Offenheit als Personen aus Haushalten ohne Fahrrad. Ähnlich wie beim Carsharing zeigt sich auch beim Bikesharing im Vergleich der Altersgruppen, dass sich die jungen Erwachsenen (17 – 29 Jahre) am ehesten eine Nutzung vorstellen können. Ebenso die multimodalen Personengruppen zeigen sich offen gegenüber Bikesharing – konsistent mit ihrer generellen Bereitschaft, verschiedene Verkehrsmittel situativ zu kombinieren.

Abbildung 9-5: Motivationsgründe für häufigere Radnutzung



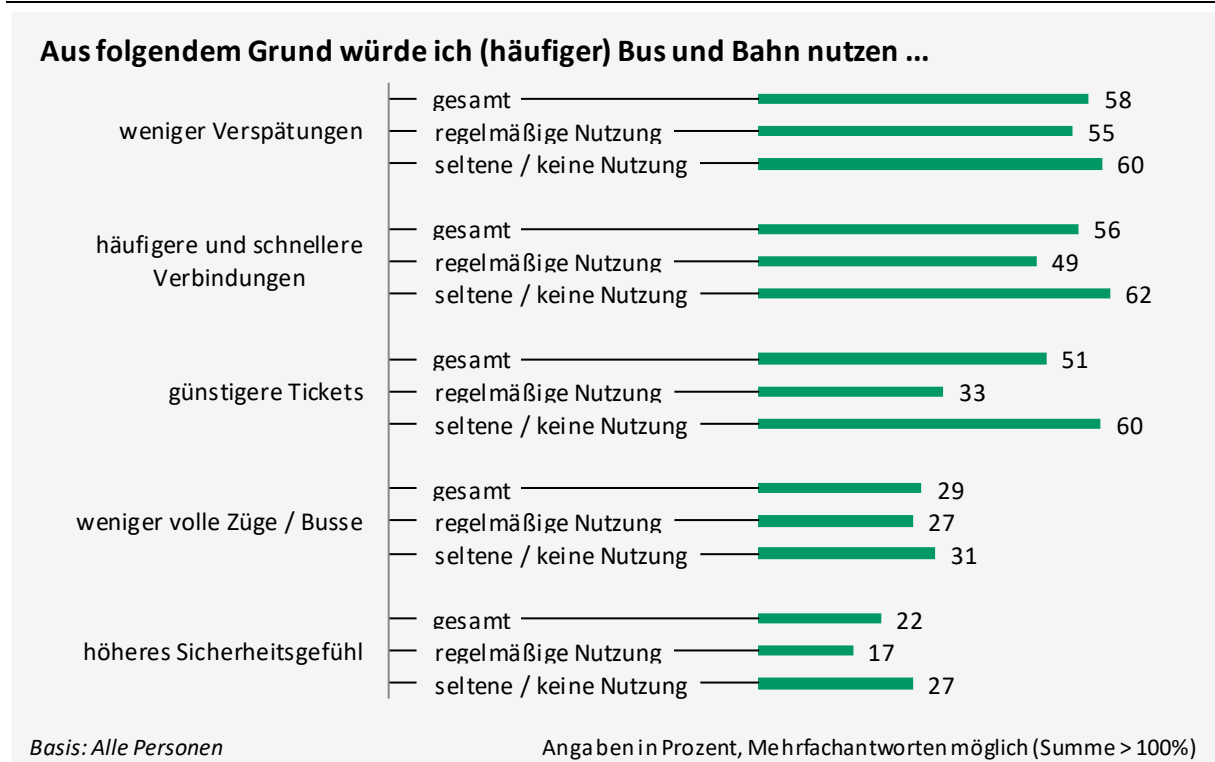
Obige Abbildung 9-5 erfasst, unter welchen Voraussetzungen die Bergisch Gladbacher Bevölkerung häufiger Fahrrad fahren würde. Dabei waren Mehrfachantworten möglich.

Für zwei Drittel der Personen sind bessere Radwege ein wichtiger Motivationsfaktor – und zwar gleichermaßen für regelmäßige Radfahrende wie für seltenere oder Nicht-Nutzende. An zweiter Stelle steht ein größeres Radwegeangebot (52 %). Sichere Abstellmöglichkeiten motivieren vor allem Personen, die derzeit selten oder gar nicht Rad fahren (42 % vs. 29 % bei regelmäßigen Nutzenden) – ein Hinweis auf eine konkrete Infrastrukturlücke für diese Zielgruppe. Umweltschutzaspekte nennen 21 % als Motivationsfaktor. Das E-Bike oder Pedelec würde besonders seltenere Nutzende ansprechen (25 % vs. nur 9 % bei regelmäßigen Radfahrenden), was ein Potenzial zur Gewinnung neuer Zielgruppen durch E-Bike-Angebote aufzeigt.

Die Ergebnisse unterstreichen klar: um mehr Menschen in Bergisch Gladbach aufs Rad zu bringen, muss vorrangig in die Qualität und den Ausbau des Radwegenetzes investiert werden.

Abbildung 9-6 zeigt, welche Verbesserungen die Bevölkerung zu einer häufigeren ÖPNV-Nutzung bewegen würden. Auch hier waren Mehrfachantworten möglich.

Abbildung 9-6: Motivationsgründe für häufigere ÖPNV-Nutzung



An erster Stelle stehen weniger Verspätungen (58 %) – ein Aspekt, der von regelmäßigen (55 %) und seltenen oder Nicht-Nutzenden (60 %) gleichermaßen stark gewünscht wird.

Nahezu gleichauf folgen häufigere und schnellere Verbindungen (56 %). Günstigere Tickets wünschen sich 51 % der Bürgerinnen und Bürger, wobei der Unterschied zwischen regelmäßigen Nutzenden (33 %) und seltenen oder Nicht-Nutzenden (60 %) besonders groß ist. Für jene, die bisher selten Bus und Bahn nutzen, scheint der Preis eine zentrale Hürde.

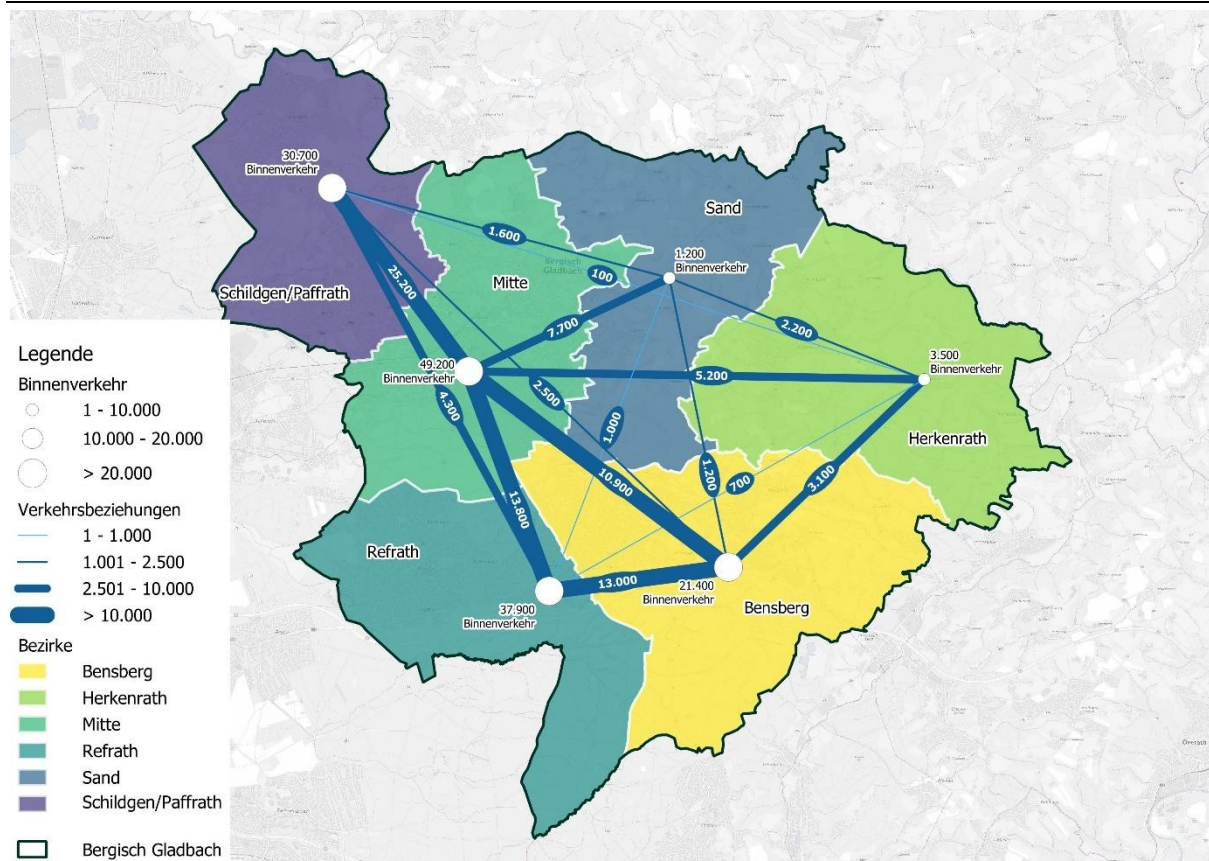
Weniger volle Züge und Busse nennen 29 %, ein höheres Sicherheitsgefühl 22 % – letzteres mit klarem Unterschied zwischen selteneren Nutzenden (27 %) und regelmäßigen (17 %).

Die Ergebnisse zeigen klar: für eine Steigerung der ÖPNV-Nutzung in Bergisch Gladbach sind Zuverlässigkeit (weniger Verspätungen), Angebotsverbesserungen (häufigere und schnellere Verbindungen) sowie eine attraktive Preisgestaltung die entscheidenden Stellschrauben. Insbesondere die ausgeprägte Lücke bei der Preiswahrnehmung zwischen aktuellen und potenziellen Nutzenden verdeutlicht, dass gezielte Preismaßnahmen wirksam neue Fahrgäste gewinnen könnten.

## 10. Verkehrsverflechtungen

Aus den auf die Gesamtbevölkerung Bergisch Gladbachs hochgerechneten werktäglichen Wege lassen sich Verkehrsverflechtungen innerhalb der Stadt und mit dem Umland ableiten. Grundlage der Darstellung sind die im Rahmen der Mobilitätsbefragung 2025 erhobenen Wegedaten, aus denen die räumliche Verteilung der Fahrten abgeleitet werden können.

Abbildung 10-1: Verkehrsbeziehungen innerhalb Bergisch Gladbachs

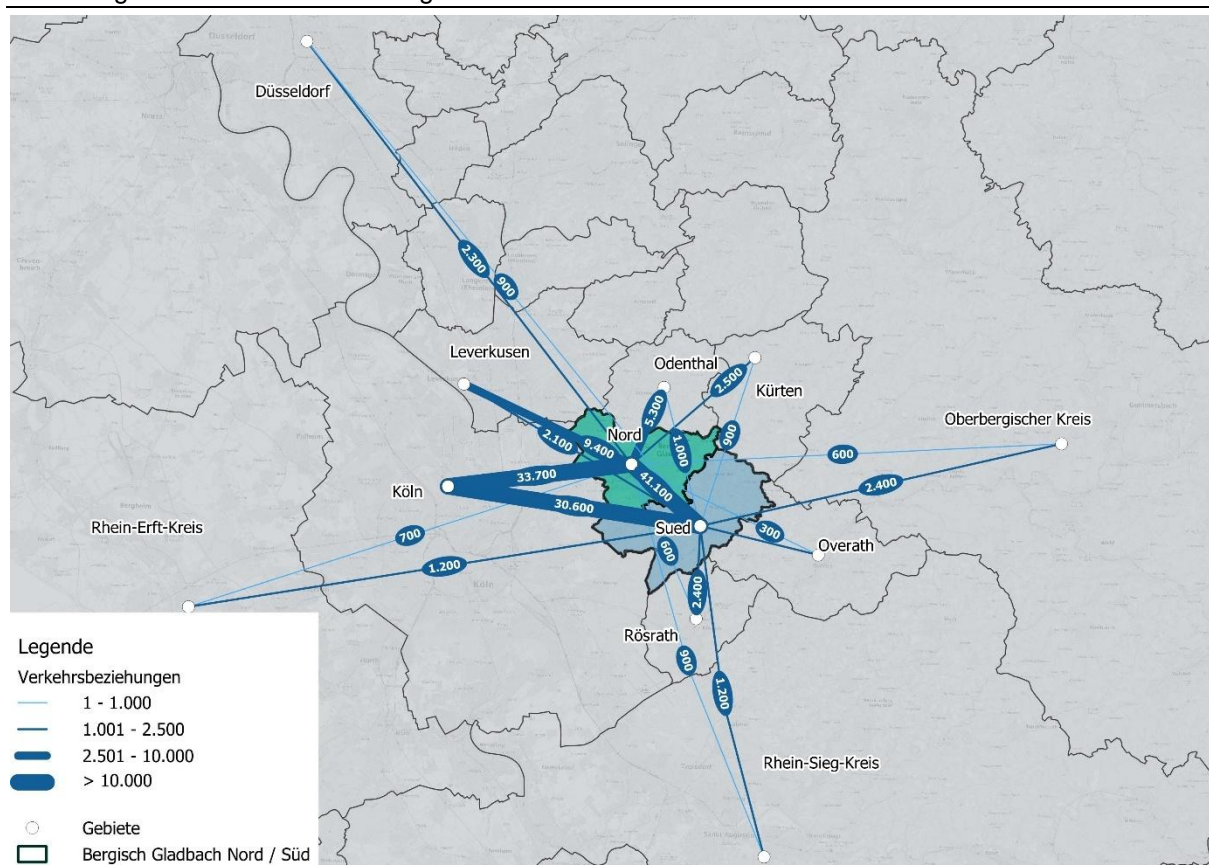


Die innerstädtischen Verkehrsbeziehungen zwischen den sechs Stadtbezirken Bergisch Gladbachs – Schildgen/Paffrath, Mitte, Herkenrath, Sand, Bensberg und Refrath – sind in Abbildung 10-1 dargestellt. Neben den Verkehrsströmen zwischen den Bezirken wird jeweils auch das Binnenverkehrsaufkommen ausgewiesen, das heißt die Anzahl der werktäglichen Wege, deren Start und Ziel im selben Bezirk liegen. Mitte weist mit knapp 50.000 täglichen Wegen das höchste Binnenverkehrsaufkommen aller Bezirke auf. Der Umfang des Binnenverkehrs steht erwartungsgemäß in Zusammenhang mit der Bevölkerungsanzahl des Bezirks.

Bei den Verkehrsbeziehungen zwischen den Bezirken stehen insbesondere die Verbindungen zwischen Mitte und Schildgen/Paffrath sowie zwischen den Bezirken Mitte, Refrath und Bensberg hervor. Diese Relationen zählen zu den stärksten innerstädtischen Verkehrsströmen. Schwächere, aber dennoch relevante Verkehrsbeziehungen bestehen darüber hinaus zwischen Mitte und Sand sowie zwischen Mitte und Herkenrath. Der im Osten gelegene Bezirk Herkenrath weist insgesamt die geringsten Verflechtungsintensitäten mit den übrigen Bezirken auf, zählt jedoch auch deutlich weniger Einwohner.

Insgesamt zeigt die Betrachtung der innerstädtischen Verkehrsbeziehungen die Polyzentralität Bergisch Gladbachs: Neben Mitte als funktionales Hauptzentrum mit starker Vernetzung mit nahezu allen anderen Bezirken fungieren Bensberg und Refrath im Süden als bedeutende Subzentren mit intensiven Verbindungen in die benachbarten Bezirke.

Abbildung 10-2: Verkehrsbeziehungen zum Umland



Die wichtigsten Verkehrsbeziehungen Bergisch Gladbachs mit dem Umland sind in Abbildung 10-2 dargestellt.

Es wird deutlich, dass die Stadt in ein weit gespanntes Verflechtungsnetz in der Metropolregion Rheinland eingebettet ist, das von Düsseldorf im Norden bis in den Rhein-Sieg-Kreis im Süden reicht. Die mit Abstand stärkste externe Verkehrsbeziehung besteht zur Stadt Köln. Mit mehr als 60.000 Wegen täglich stellt diese Verbindung eine Besonderheit dar und hebt sich deutlich von allen anderen Außenverflechtungen ab. Die räumliche Nähe sowie die Funktion Kölns als übergeordnetes Oberzentrum mit vielfältigen Arbeitsmarkt-, Ausbildungs- und Versorgungsangeboten begründen diese dominante Beziehung.

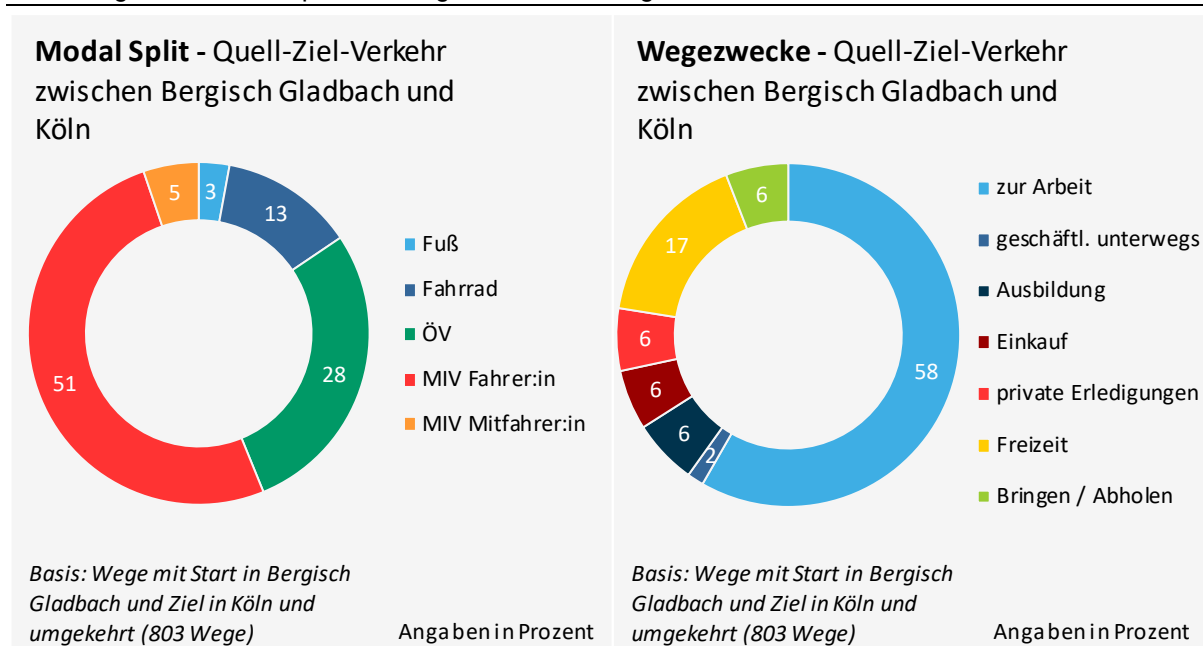
In deutlichem Abstand folgen die Verflechtungen mit Leverkusen sowie den unmittelbar angrenzenden Kommunen Odenthal, Overath, Kürten und Rösrath. Weitere Verkehrsbeziehungen bestehen zudem zum Oberbergischen Kreis, sowie zu Zielen im Rhein-Sieg-Kreis und im Rhein-Erft-Kreis. Die Verbindung nach Düsseldorf ist zwar vorhanden, fällt durch die größere Entfernung mit einer vergleichsweise geringen Wegeanzahl jedoch deutlich schwächer aus als die Kölner Relation. Insgesamt zeigt die Umlandverflechtung das typische Muster einer Stadt im Einzugsbereich eines Oberzentrums: Der Großteil der überörtlichen Wege konzentriert sich auf die benachbarte Metropole Köln, während die Verflechtungen in alle anderen Richtungen erheblich geringer ausfallen.

Angesichts der herausragenden Bedeutung der Verbindung nach Köln werden in Abbildung 10-3 der Modal Split sowie die Wegezwecke für den Quell-Ziel-Verkehr zwischen Bergisch Gladbach und Köln gesondert ausgewiesen. Die Auswertung basiert auf Wegen mit Start in Bergisch Gladbach und Ziel in Köln bzw. umgekehrt. Beim Modal Split zeigt sich eine Dominanz des motorisierten Individualverkehrs: 51 % der Wege werden als MIV-Fahrer:in zurückgelegt, weitere 5 % als MIV-Mitfahrer:in. Damit entfallen insgesamt 56 % der Wege zwischen Bergisch Gladbach und Köln auf den MIV, ein etwas höherer Anteil als in der gesamtstädtischen Betrachtung (vgl. Abbildung 6-1). Der öffentliche Verkehr nimmt mit einem Anteil von 28 % eine bedeutende Rolle ein, was auf die vorhandene Schienenanbindung – insbesondere die S-Bahn-Verbindung nach Köln – zurückzuführen ist. Das Fahrrad wird für 13 % der Wege genutzt, was für eine Verbindung in dieser Entfernungsklasse einen vergleichsweise hohen

Wert darstellt und auf die zunehmende Nutzung von Pedelecs und E-Bikes hindeuten kann. Der Fußverkehr spielt mit einem Anteil von 3 % erwartungsgemäß eine untergeordnete Rolle auf dieser Relation.

Die Wegezwecke für den Quell-Ziel-Verkehr zwischen Bergisch Gladbach und Köln werden erwartungsgemäß vom Arbeitsverkehr dominiert: 58 % der Wege entfallen auf Fahrten zur Arbeit. Dies verdeutlicht die ausgeprägte Pendlerverflechtung zwischen der Stadt Bergisch Gladbach und dem Kölner Wirtschaftsraum. Freizeit ist mit 17 % der zweitwichtigste Wegezweck auf dieser Relation. Ausbildung, Einkauf, private Erledigungen sowie Bringen und Abholen sind mit jeweils 6 % in etwa gleich stark vertreten. Diese Verteilung zeigt ein grundlegend anderes Bild als die gesamtstädtische Auswertung (vgl. Abbildung 7-3). Die ausgeprägte Arbeitswegorientierung im Quell-Ziel-Verkehr nach Köln verdeutlicht die Bedeutung einer leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsanbindung zwischen Bergisch Gladbach und Köln. Gerade für Pendlerinnen und Pendler bietet ein verlässliches, schnelles und engmaschig getaktetes ÖPNV-Angebot das Potenzial, den noch deutlich überwiegenden MIV-Anteil zu reduzieren und die Verkehrsbelastung auf dieser stark befahrenen Achse nachhaltig zu senken.

Abbildung 10-3: Modal Split und Wegezwecke für Wege von und nach Köln



# 11. Anhang

Mobilitätsbefragung 2025 - Stadt Bergisch Gladbach

## Konfidenzintervalle - Gesamtverkehr

Basis: Gesamtverkehr

		α = 90%		α = 95%	
		untere Grenze	obere Grenze	untere Grenze	obere Grenze
	Anteilswert				
<b>Modal Split - Wegeaufkommen</b>					
Fuß	18,8	17,3	20,3	17,0	20,6
Fahrrad	17,9	16,4	19,4	16,2	19,7
MIV Fahrer:in	42,2	40,2	44,1	39,9	44,4
MIV Mitfahrer:in	8,7	7,6	9,8	7,4	10,0
ÖV	12,4	11,2	13,7	10,9	14,0
<b>Modal Split - Verkehrsleistung</b>					
Fuß	2,6	1,9	3,2	1,8	3,3
Fahrrad	8,3	7,3	9,4	7,1	9,6
MIV Fahrer:in	63,5	61,6	65,3	61,3	65,7
MIV Mitfahrer:in	7,2	6,2	8,2	6,0	8,4
ÖV	18,4	16,9	19,9	16,6	20,2
<b>Wegezwecke - Wegeaufkommen</b>					
zur Arbeit	26,2	24,4	27,9	24,1	28,2
geschäftlich unterwegs	2,6	2,0	3,3	1,9	3,4
Ausbildung	11,4	10,2	12,6	9,9	12,9
Einkauf	17,6	16,1	19,0	15,8	19,3
private Erledigungen	12,2	11,0	13,5	10,7	13,7
Freizeit	23,2	21,5	24,8	21,2	25,1
Bringen / Abholen	6,8	5,8	7,8	5,7	8,0
<b>Wegezwecke - Verkehrsleistung</b>					
zur Arbeit	49,6	47,6	51,5	47,3	51,9
geschäftlich unterwegs	5,5	4,6	6,4	4,4	6,5
Ausbildung	6,8	5,8	7,8	5,6	8,0
Einkauf	6,8	5,8	7,8	5,7	8,0
private Erledigungen	7,8	6,7	8,8	6,5	9,0
Freizeit	19,6	18,0	21,1	17,8	21,4
Bringen / Abholen	4,0	3,2	4,7	3,1	4,9

Konfidenzintervalle - Binnenverkehr

Basis: Binnenverkehr

Anteilswert	α = 90%		α = 95%		
	untere Grenze	obere Grenze	untere Grenze	obere Grenze	
<b>Modal Split - Wegeaufkommen</b>					
Fuß	26,3	24,6	28,0	24,3	28,4
Fahrrad	21,4	19,8	23,0	19,5	23,3
MIV Fahrer:in	34,0	32,2	35,9	31,8	36,2
MIV Mitfahrer:in	9,6	8,5	10,8	8,3	11,0
ÖV	8,7	7,6	9,7	7,4	10,0
<b>Modal Split - Verkehrsleistung</b>					
Fuß	10,1	8,9	11,3	8,7	11,5
Fahrrad	18,2	16,7	19,7	16,4	20,0
MIV Fahrer:in	46,8	44,8	48,7	44,5	49,1
MIV Mitfahrer:in	11,6	10,3	12,8	10,1	13,1
ÖV	13,4	12,1	14,7	11,8	14,9
<b>Wegezwecke - Wegeaufkommen</b>					
zur Arbeit	14,4	13,0	15,7	12,8	16,0
geschäftlich unterwegs	2,0	1,5	2,6	1,4	2,7
Ausbildung	13,6	12,2	14,9	12,0	15,1
Einkauf	22,8	21,2	24,5	20,9	24,8
private Erledigungen	14,7	13,3	16,1	13,1	16,3
Freizeit	24,7	23,1	26,4	22,8	26,7
Bringen / Abholen	7,7	6,7	8,8	6,5	9,0
<b>Wegezwecke - Verkehrsleistung</b>					
zur Arbeit	19,0	17,5	20,5	17,2	20,8
geschäftlich unterwegs	2,5	1,9	3,1	1,8	3,2
Ausbildung	10,8	9,6	12,0	9,4	12,3
Einkauf	16,2	14,8	17,6	14,5	17,9
private Erledigungen	15,7	14,3	17,1	14,0	17,4
Freizeit	29,1	27,4	30,9	27,0	31,2
Bringen / Abholen	6,6	5,7	7,6	5,5	7,8