



Unterrichtungsvorlage

Vorlage: UV/0299/2025					Datum: 20.10.2025						
Dezernat 4											
Verfasser:		61-Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung					Az.: 6.1/Sb				
Betreff:											
Mobilität in Deutschland (MiD) 2023: Verkehrsmittelwahl der Koblenzer Bevölkerung											
Gremienweg:											
18.12.2025	Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität					☐	einstimmig	☐	mehrheitl.	☐	ohne BE
						☐	abgelehnt	☐	Kenntnis	☐	abgesetzt
						☐	verwiesen	☐	vertagt	☐	geändert
						TOP					Enthaltungen
	öffentlich										

Unterrichtung:

Mobilität in Deutschland (MiD) ist eine bundesweite Befragung von Haushalten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr (BMV). Sie wurde bereits in den Jahren 2002, 2008 und 2017 erhoben. Ähnliche Umfragen fanden bereits 1976, 1982 und 1989 unter dem Namen „KONTIV“ (Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten) statt. Die Befragung in der aktuellen MiD-Studie wurde von April 2023 bis Juli 2024 durchgeführt. Wie schon bei der MiD 2017 hat die Stadt Koblenz durch eigene Beauftragung einer lokalen Zusatzstichprobe die Grundlage geschaffen, örtliche Ergebnisse für Koblenz abzuleiten.

Am 24. November 2025 wurde der bundesweite Ergebnisbericht online gestellt (www.mobilitaet-in-deutschland.de/publikationen2023.html).

Die lokale Auswertung dauert noch an. Für die zentrale Fragestellung der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) beim Alltagsverkehr der Wohnbevölkerung liegen schon Ergebnisse vor (siehe Anhang):

Der Vergleich des Modal Splits MiD 2023 mit dem der vorausgegangenen Studie 2017 zeigt, dass es in Koblenz - wie bei anderen Regiopolen/Großstädten - Zuwächse beim Fußverkehr sowie beim Öffentlichen Verkehr (ÖV) gegeben hat. Der Fußverkehrsanteil ist in Koblenz von 28 % auf 32 % angestiegen, der ÖV-Anteil überproportional von 10 % auf 14 %. Die Koblenzer/innen machten 2023/24 weniger Autofahrten als 2017; so ist der Anteil des MIV von 53 % auf ca. 47 % gesunken (ca. 35 % MIV-Fahrt und ca. 12 % MIV-Mitfahrt). Allerdings ist die Bevölkerung etwas weniger Fahrrad gefahren, trotz entsprechender Infrastrukturoptimierungen: Der Radanteil sank von 9 auf 8 %.

Zur Einordnung dieser überraschenden Entwicklung verweist die Verwaltung auf entsprechende Ausführungen im bundesweiten Ergebnisbericht: „Die Vervierfachung der Verkehrsleistung von Pedelecs seit 2017 wirft die Frage auf, ob Personen dadurch insgesamt häufiger das Fahrrad nutzen. (...) [Zwischen] 2017 und 2023 (...) hat der Anteil derjenigen, die regelmäßig Fahrrad fahren, [bundesweit] um knapp 2 Prozent abgenommen. Ein Rückgang des Fahrradanteils am Modal Split ist [bundesweit] im gleichen Zeitraum nicht zu verzeichnen, jedoch hat die Mobilitätsquote insgesamt abgenommen“ (S. 131f). „Ein möglicher Grund dafür, dass der Radverkehr keine Zuwächse bei den Nutzenden verzeichnet, könnte in der sinkenden Zufriedenheit liegen: Seit 2017 hat die Bewertung der allgemeinen Verkehrssituation für das Fahrrad abgenommen (...). Dies verwundert zunächst, da in den letzten Jahren der Fokus der Verkehrsplanung zunehmend auf dem Ausbau und der Verbesserung der Radinfrastruktur lag. Ein möglicher Grund könnten gestiegene Erwartungen an die Fahrradinfrastruktur durch sehr positive Beispielkommunen sein. Diese hohen Erwartungen könnten zu einer Enttäuschung infolge langsamerer Fortschritte in der eigenen Kommune führen.“ (S. 132 u. 134). „Zwar verändert sich der Bestand und viele Fahrradfahrende haben in den letzten

Jahren ihre eigene Fahrradflotte modernisiert oder sogar vergrößert. Die E-Unterstützung hat dabei zu mehr geradelten Kilometern geführt. Aber noch bedeutet dies eher eine Verstetigung dieser Verkehrsmittelwahl in dem Segment derjenigen, die auch schon vor den E-Zeiten und einer Radverkehrsdiskussion auf das Rad gesetzt hatten. Die Fahrradabstinenten konnten nicht in dem erhofften Umfang erreicht werden. (...) Hintergrund sind vermutlich (...) der Zustand von Radwegen und das Sicherheitsgefühl und Wohlfühlen im Verkehr (...). Dazu gehören weniger punktuelle Verbesserungen, die oft zu beobachten sind, sondern vielmehr die größere Aufgabe einer durchgängig verbesserten Fahrradinfrastruktur. (...) Erst wenn sie Hand in Hand mit den umfassenden technologischen Sprüngen der Fahrradtechnik einhergeht, werden signifikante Zuwächse des Radverkehrs zu erwarten sein. Dazu gehört auch eine fahrradorientiertere Mobilitätskultur. Die MiD 2023 zeigt hier im Deutschland-Querschnitt noch wenige Erfolge, in einzelnen lokalen Fenstern jedoch schon. Dies sind jedoch oft Städte, die sich bereits seit längerer Zeit um ihre Fahrradausrichtung bemühen und oft viele Jahre benötigen, um diesbezügliche Früchte zu ernten. (...) [Diese] Beispiele (...) sollten andere Kommunen ermutigen, einen ähnlichen Weg zu gehen“ (S. 139).

„Mögliche Ursachen [für die Abnahme des Radverkehrsanteils] könnten [auch] auf methodische Einflüsse zurückzuführen sein, wie etwa Unterschiede in der Zusammensetzung der Stichprobe zwischen den Erhebungen oder wetterbedingte Effekte am jeweiligen Stichtag. Aber auch Corona-Maßnahmen-bedingte Nachwirkungen und neue Mobilitätsmuster könnten hierzu beitragen. Insbesondere eine höhere Homeoffice-Quote sowie veränderte Freizeitstrukturen durch mehr Online-Aktivitäten (z. B. Online-Shopping) wodurch Wege, die möglicherweise sonst mit dem Fahrrad zurückgelegt worden wären, gar nicht entstehen“ (Planersocietät / Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung: Evaluationsbericht zum VEP Koblenz 2030, November 2025, S. 26).

In Koblenz ist der Gesamtanteil des Umweltverbundes (Fuß-, Radverkehr und ÖV) an den Alltagswegen der Einheimischen zwischen 2017 und 2023 von 47 % auf 54 % angestiegen. Eine ähnliche Tendenz zeigt sich bundesweit bei Regiopolen und Großstädten. Dabei liegen die Koblenzer Anteile des Fußverkehrs in absoluten Werten erfreulicherweise über dem bundesweiten Niveau der entsprechenden Stadtgrößenklasse (32 % statt 29 %).

Bei Bewertungen und Vergleichen ist generell zu beachten, dass der Modal Split üblicherweise ausschließlich die Verkehrsmittelwahl der Einwohner/innen Stadt abbildet. Die Mobilität von Besucher/innen sowie von Pendler/innen, die ebenfalls in Koblenz unterwegs sind, bleibt unberücksichtigt. Der Modal Split spiegelt also nicht unbedingt den gesamten Verkehrsmittelmix im Stadtgebiet.

Weitere Ergebnisse der MiD 2023 zur Mobilität in Koblenz werden nach Vorlage des lokalen Ergebnisberichts bekannt gegeben.

Anhang:

Modal Split 2023 mit Vergleichswerten

Finanzielle Auswirkungen:

Keine.

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

Die dokumentierte Minderung der Pkw-Inanspruchnahme durch die Koblenzer Bevölkerung von 2017 bis 2023 bedeutet grundsätzlich eine Reduktion klimaschädlicher Treibhausgase, wenn

1. die Durchschnittsstreckenlängen nicht angestiegen sind (wir aktuell noch ermittelt) und
2. freiwerdende Infrastrukturkapazitäten für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr nicht durch zusätzliche Kfz-Fahrten von Pendler/innen und Gästen aufgezehrt worden sind.

