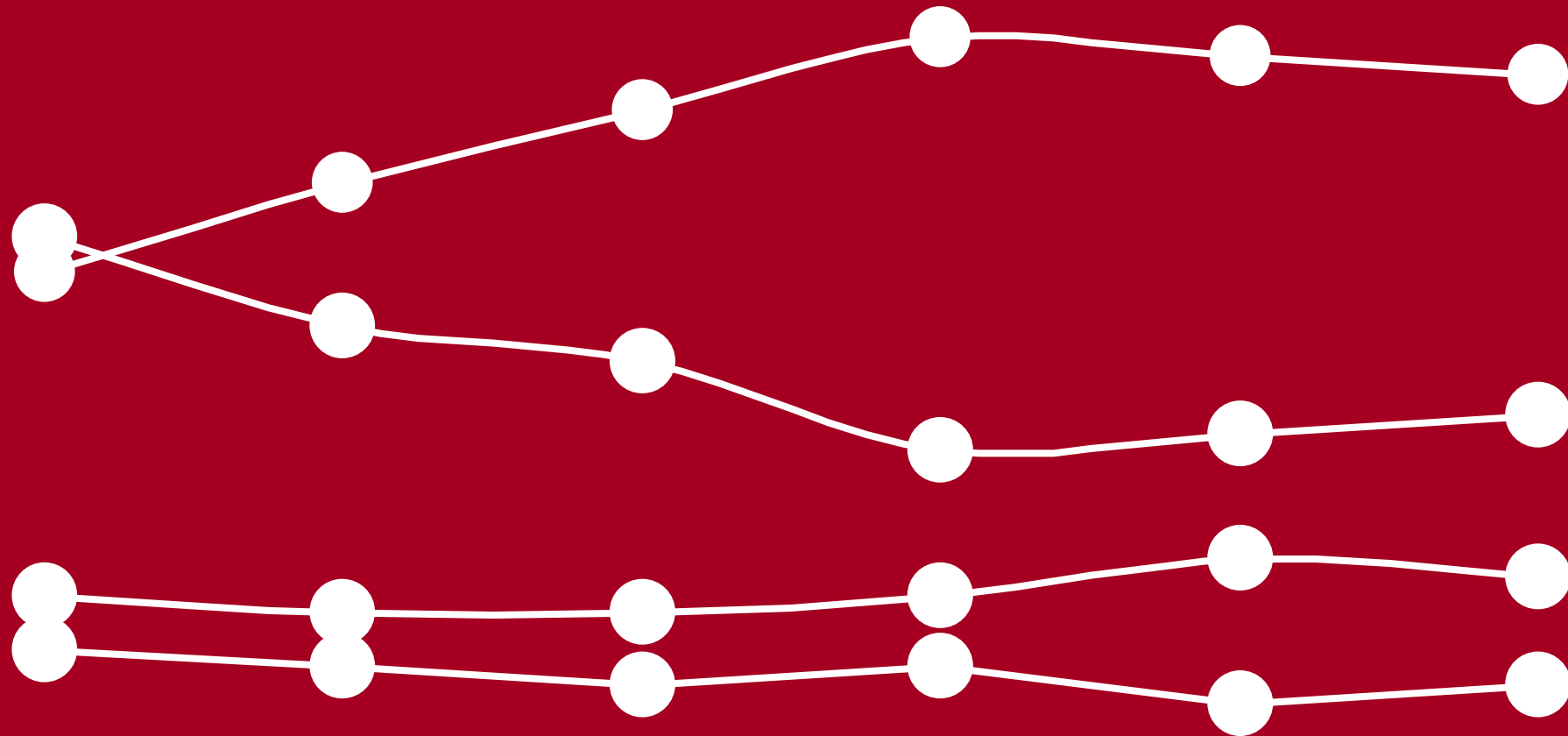


Alltagsmobilität – gestern, heute, morgen

Zukünftige Quartiere in der Stadt – 24. und 25. September 2010

Fachforen der Schader-Stiftung zur Konversion in Darmstadt – Energie und Infrastruktur

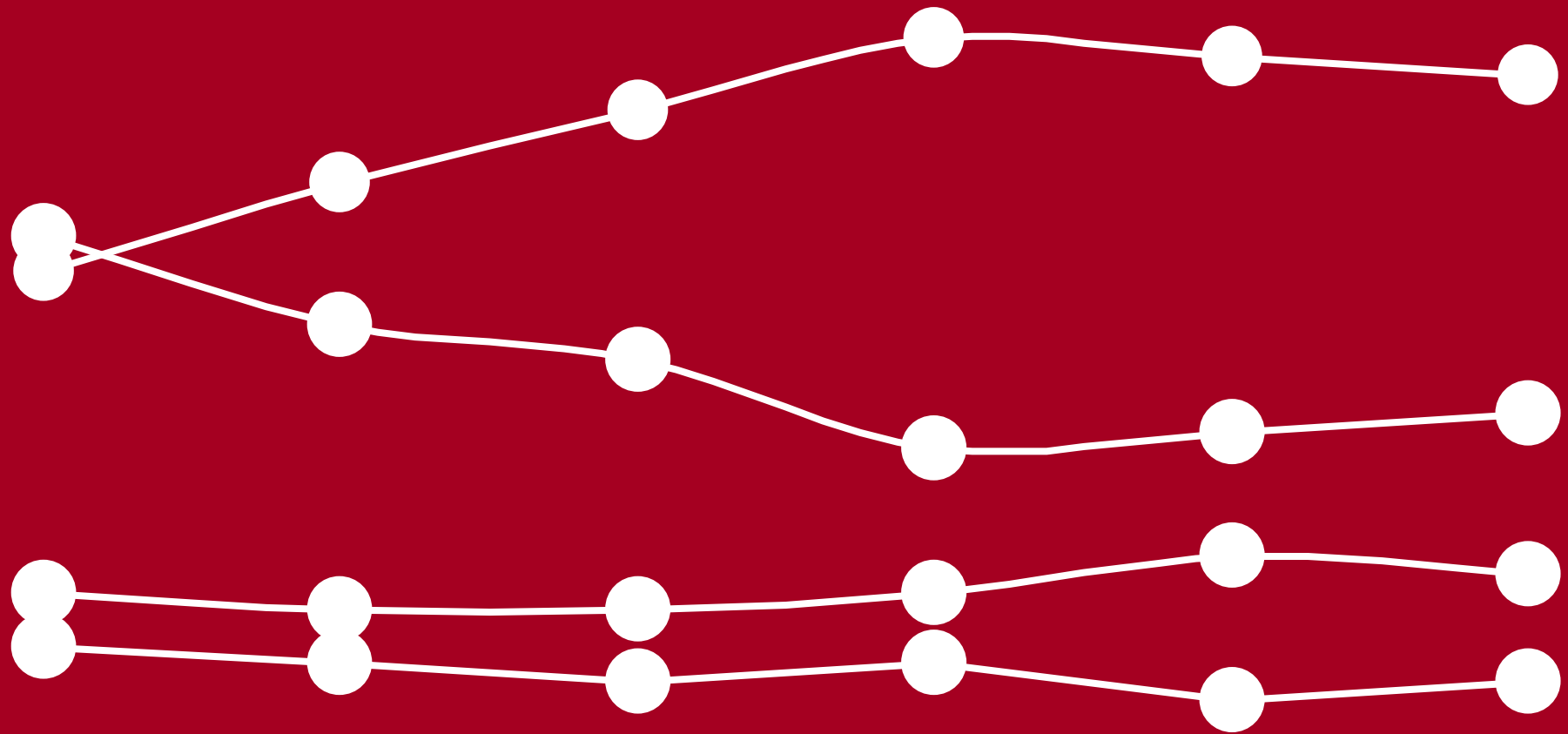


Was erwartet Sie?

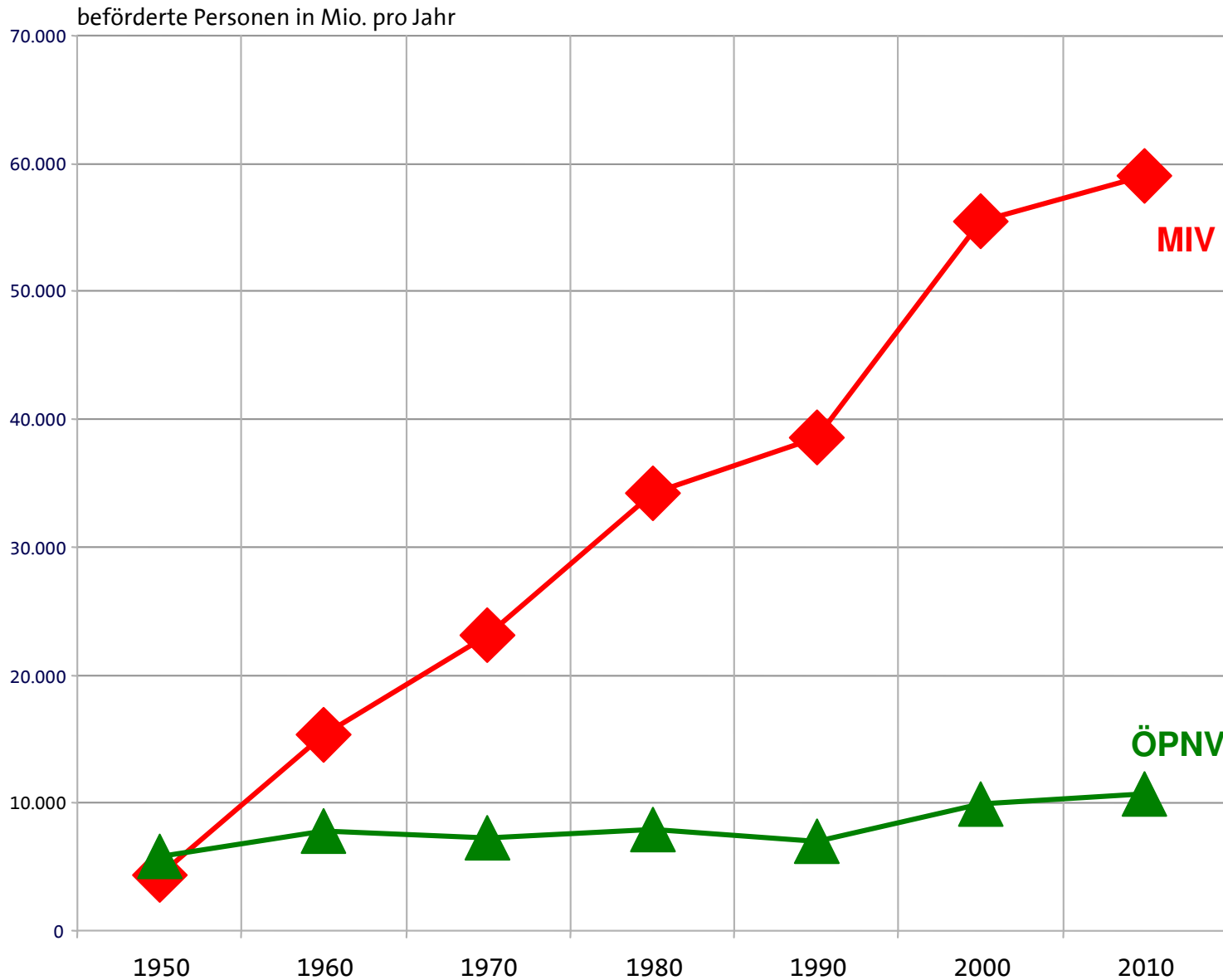
Fünf Blickwinkel

infas

- Wie sieht die Entwicklung bis heute aus?
- Wie, warum und womit sind wir unterwegs?
- Wie groß ist die Umweltbelastung – Beispiel CO₂?
- Was verändert sich?
- Was tun?



Zu Beginn - Verkehrsaufkommen 1950 bis 2010: der öffentliche Verkehr hält nicht Schritt



Quelle:
Destatis Datenreport 2006,
bis 1990 nur Westdeutschland,
2010 eigene Berechnung

Mobilität 2002 und 2008 – eine zahlenfreie Orientierung: ändert sich die Verkehrsmittelnutzung bei künftigen Generationen?

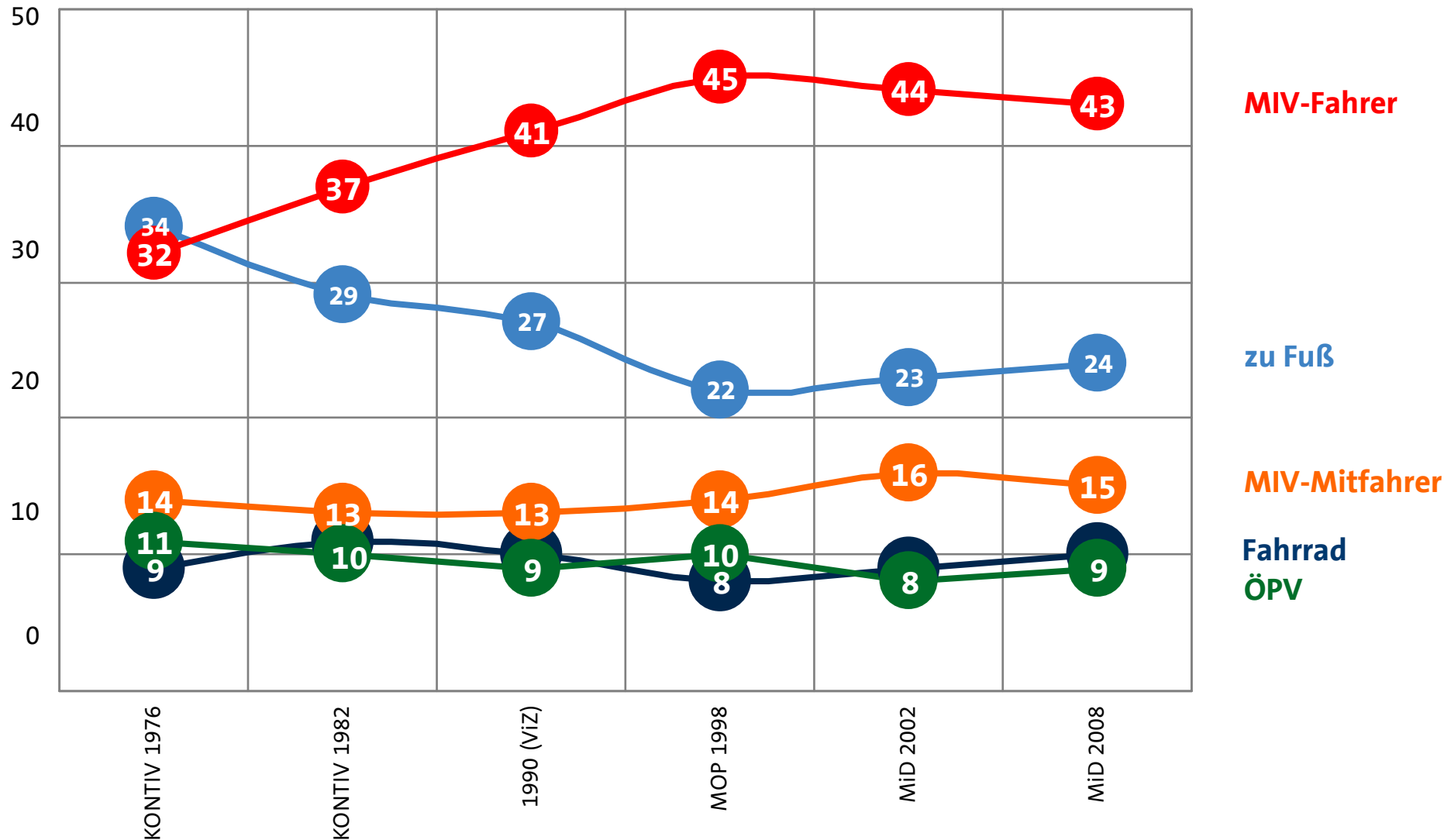
infas

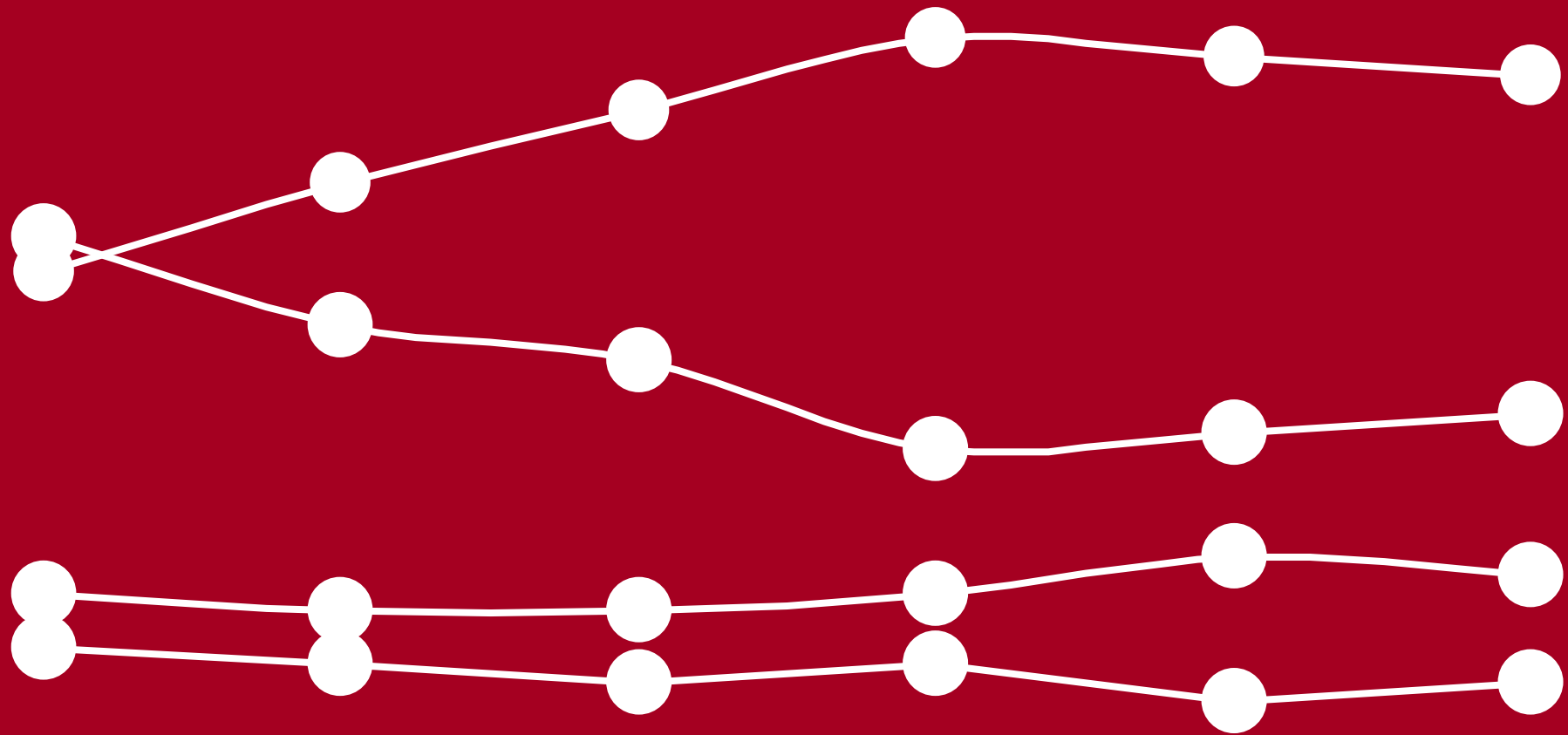
- **Wir fahren viel Auto, aber unter dem Strich nicht häufiger:**
MIV bleibt fast unverändert auf hohem Niveau
- **Wir fahren umweltgerechter:**
Plus für den ÖPNV und das Fahrrad
- **Wir fahren immer öfter nicht nur zur Arbeit:**
Plus im Freizeit- und Einkaufsverkehr
- **Wir fahren immer und überall hin:**
dezentralere Wege und gleichmäßigere Verteilung über den Tag
- **Wir fahren auch im Alter:**
Kohorteneffekte bei der Alltagsmobilität älterer Bürger
- **Wir fahren mitunter weniger hinter dem Lenkrad:**
im urbanen Bereich geringere MIV-Affinität bei den Jüngeren

Modal Split in Deutschland - Zeitreihe 1976 bis 2008:

weniger zu Fuß, mehr mit dem Auto - aber Trendumkehr in Sicht?

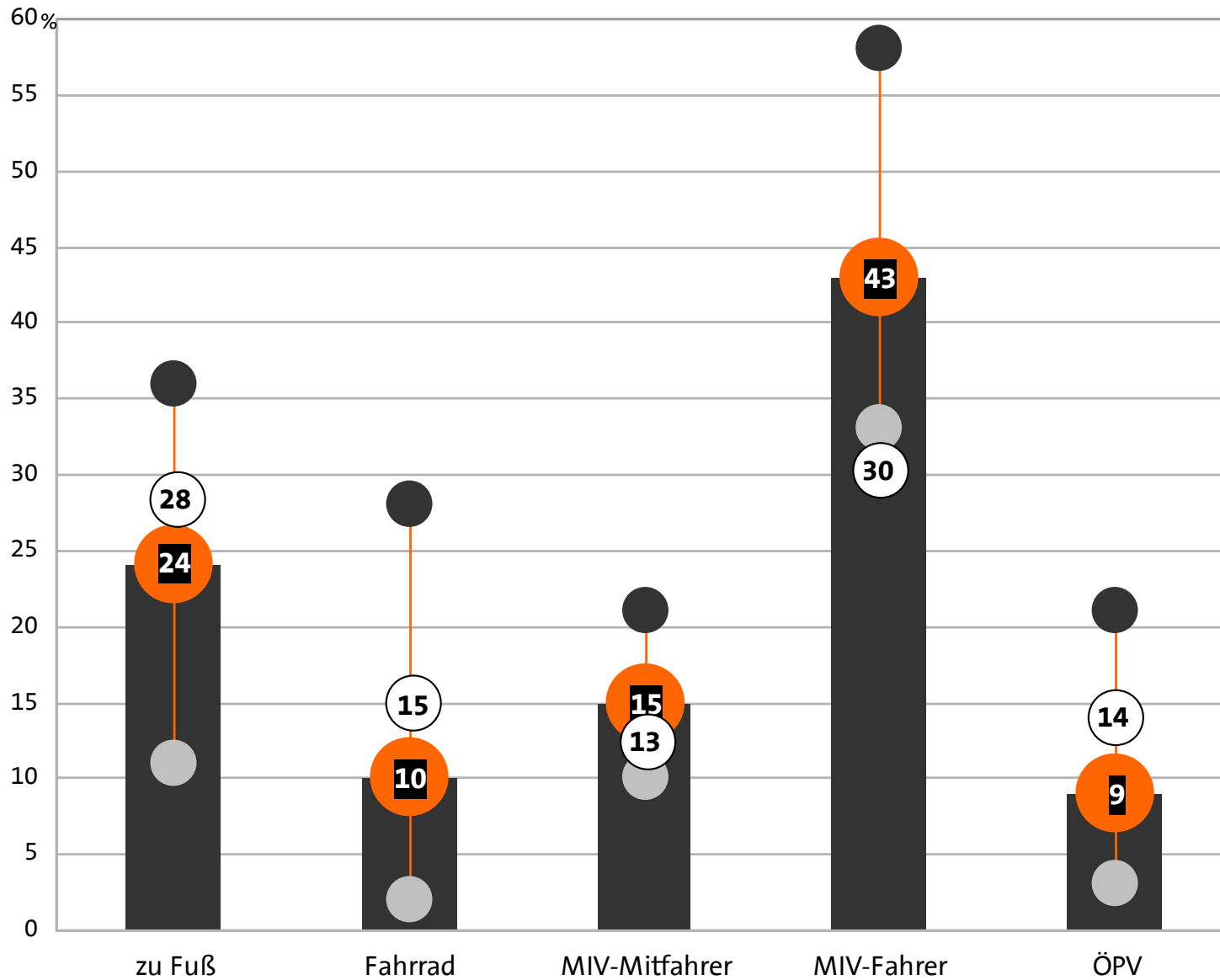
Anteile in Prozent, Personen ab 10 Jahren
 (Quelle: DIW – Verkehr in Zahlen, eigene Berechnungen, bis 1990 nur Westdeutschland)





Streuung der Modal Split-Werte nach Gemeinden:

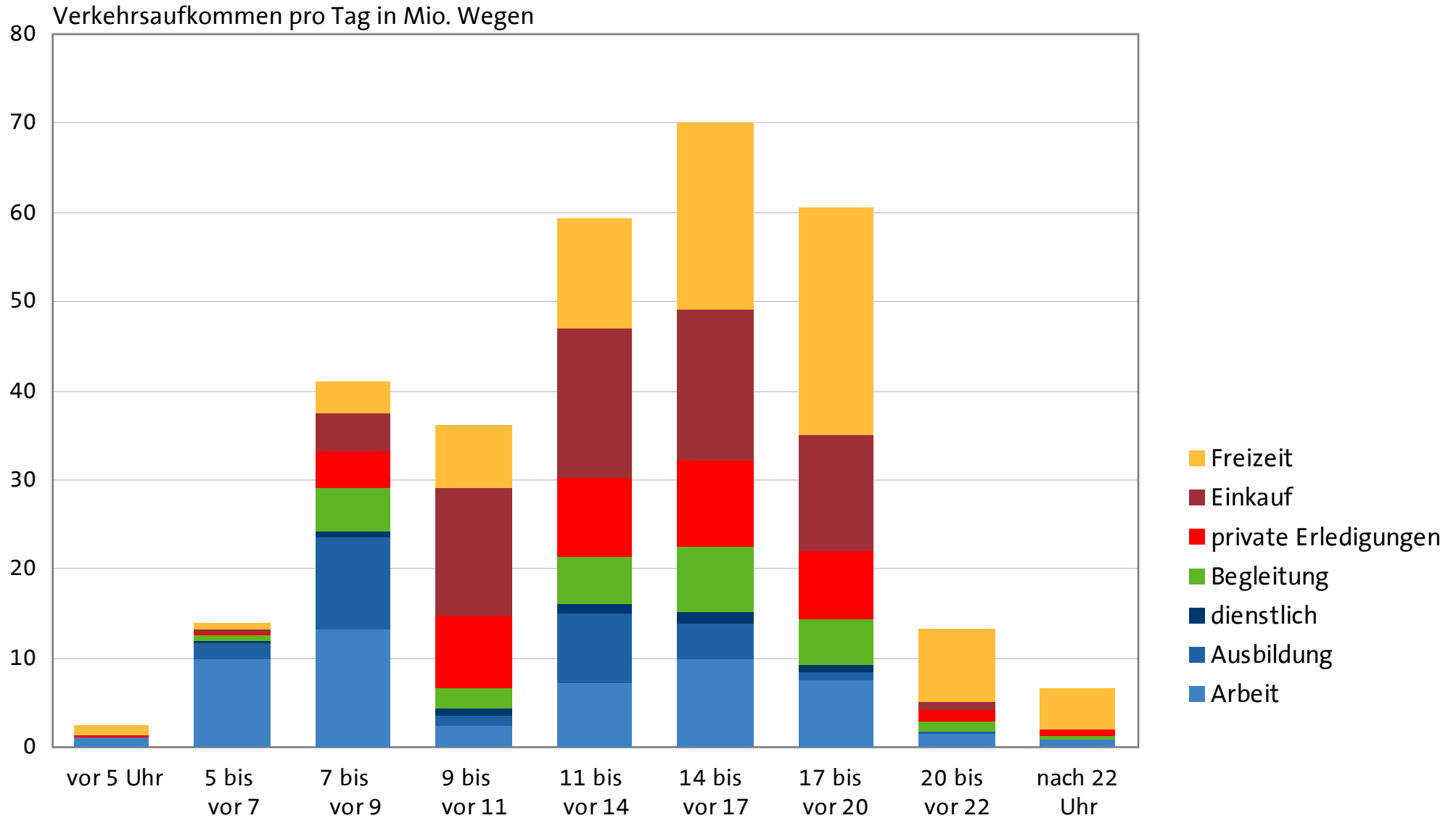
Mittelwerte sind nicht alles - große regionale Unterschiede



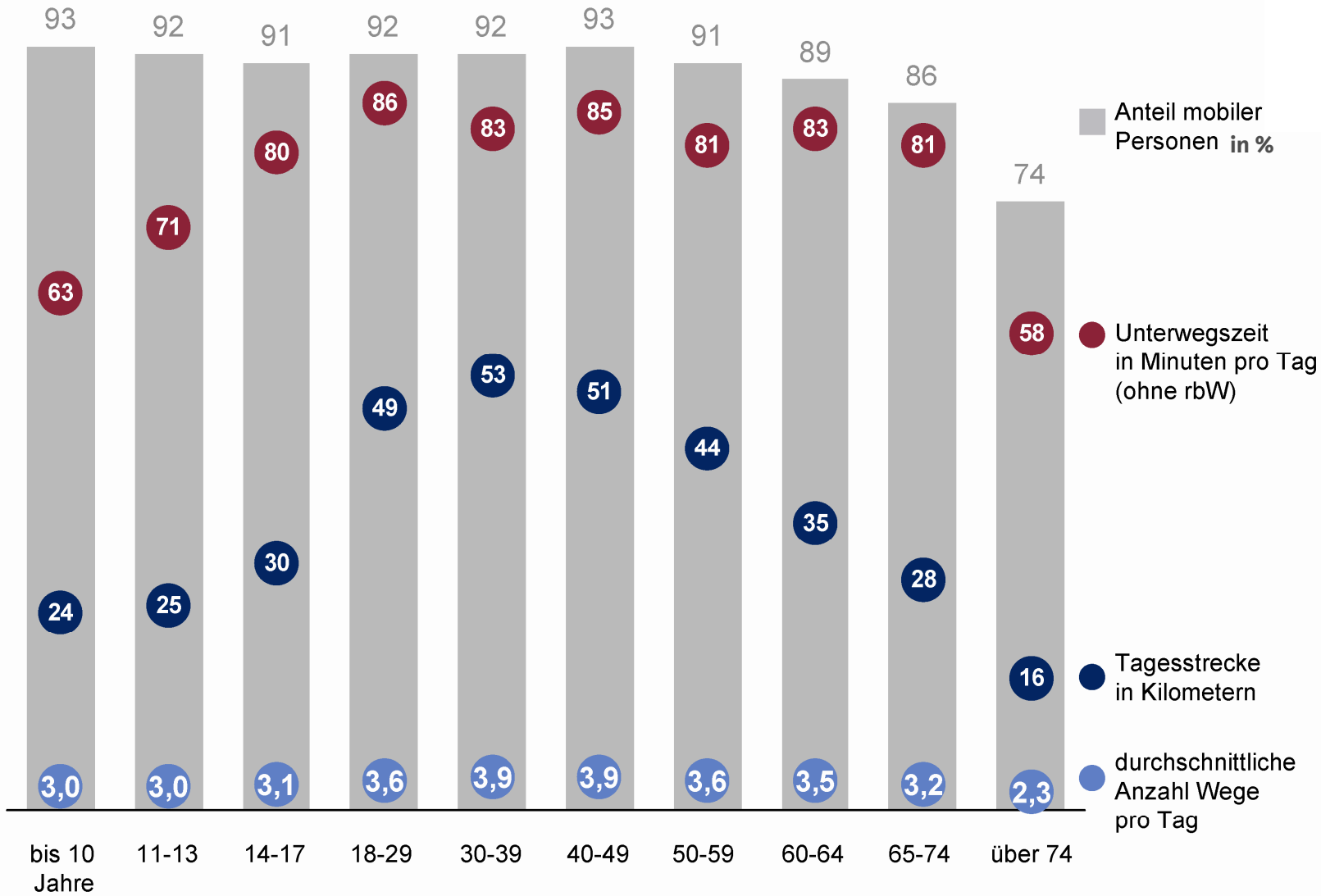
- gesamt
- Maximum
- Minimum
- Mittelwert
- Darmstadt

Wegezwecke nach Zeitfenstern - werktags:

Einkauf, Erledigung und Freizeit überwiegen fast durchweg

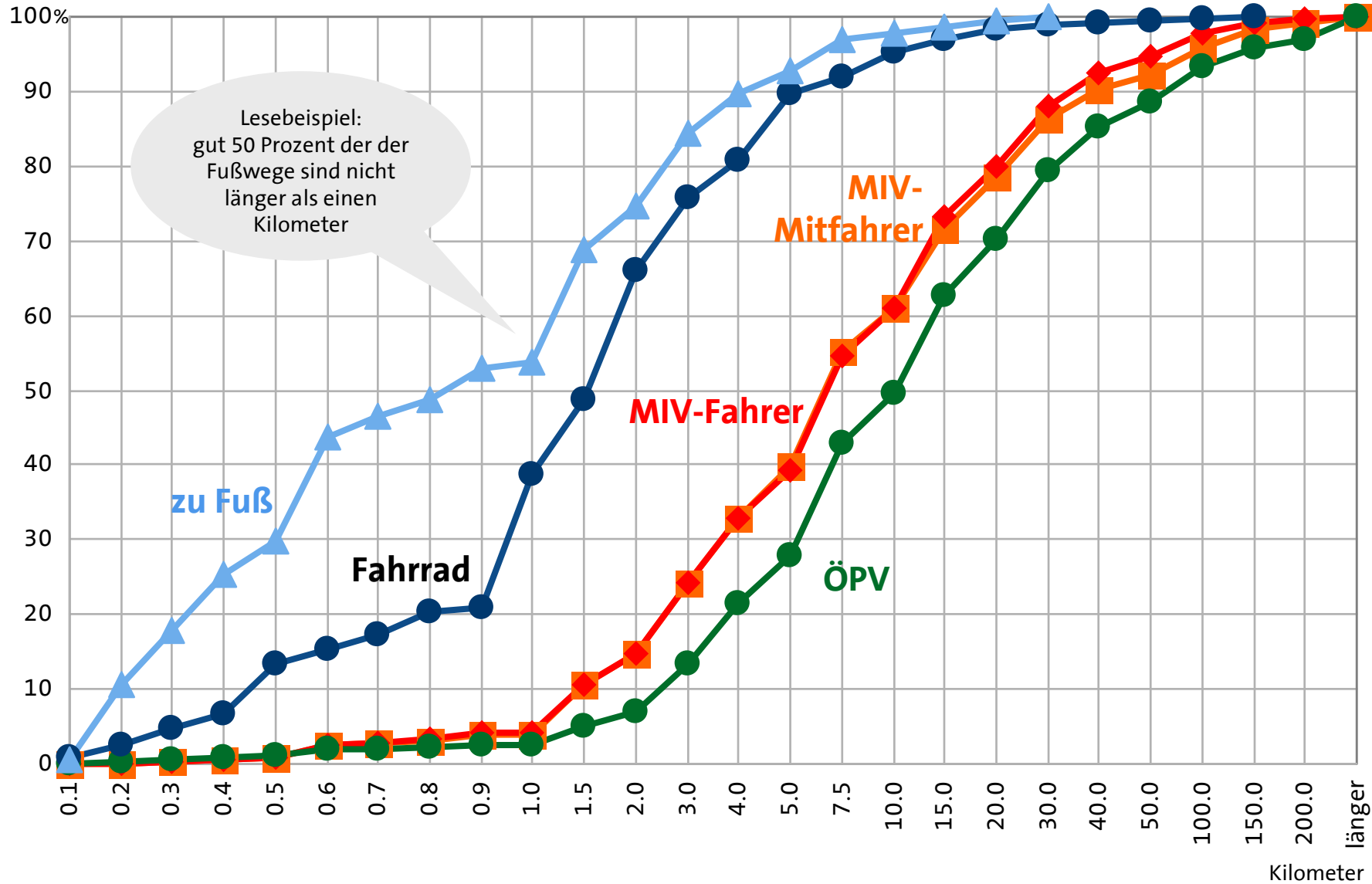


Tägliche Wegezahl, Unterwegszeiten und Tagesstrecken pro Person: Unterschiede abhängig von der Lebensphase



Personen

Wegelängen nach Hauptverkehrsmittel - kumuliert: im Nahbereich Potential für Fußgänger und das Fahrrad

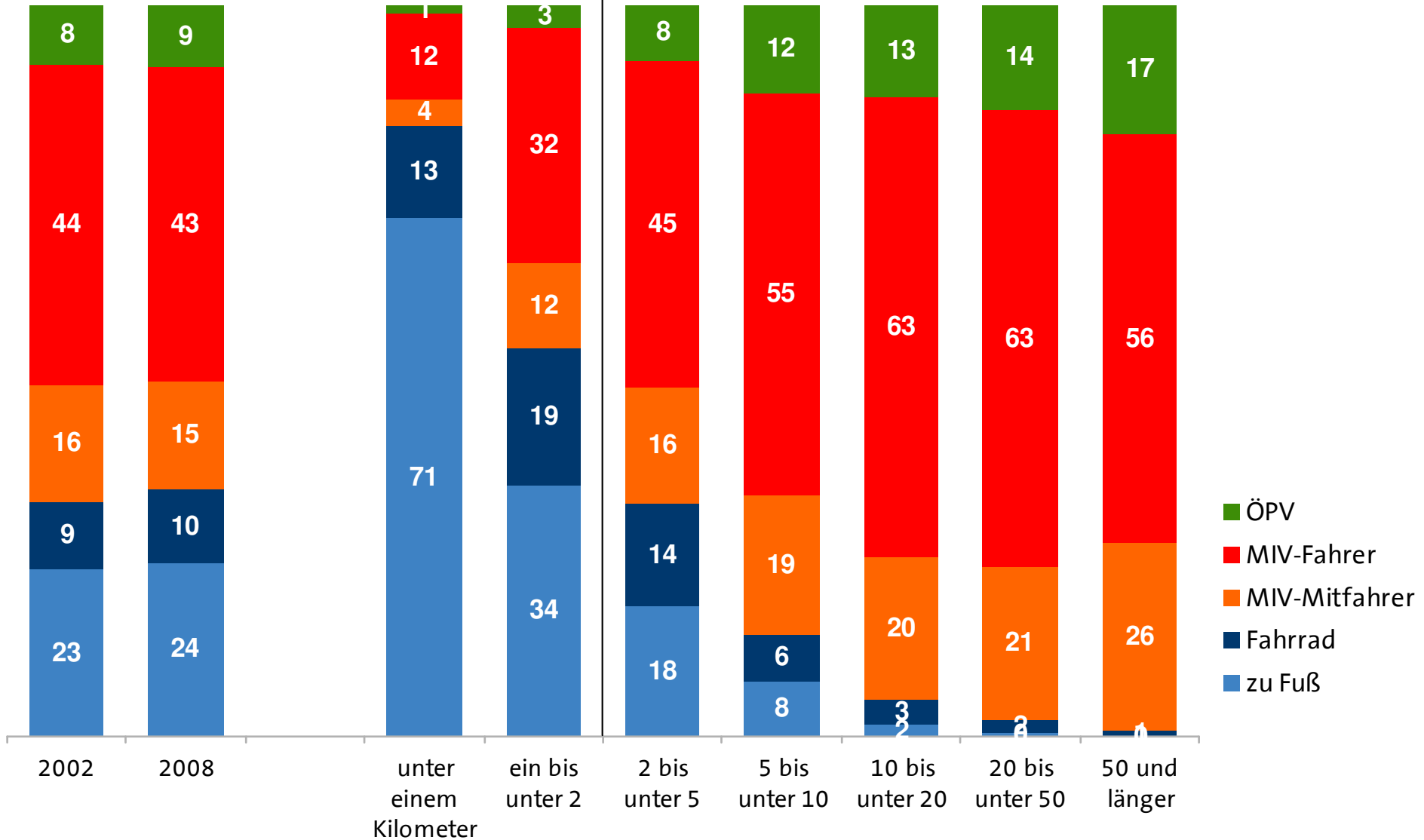


Wege

Hauptverkehrsmittel nach Wegelänge: im Nahbereich dominieren Gehen und Radfahren

Angaben in Prozent

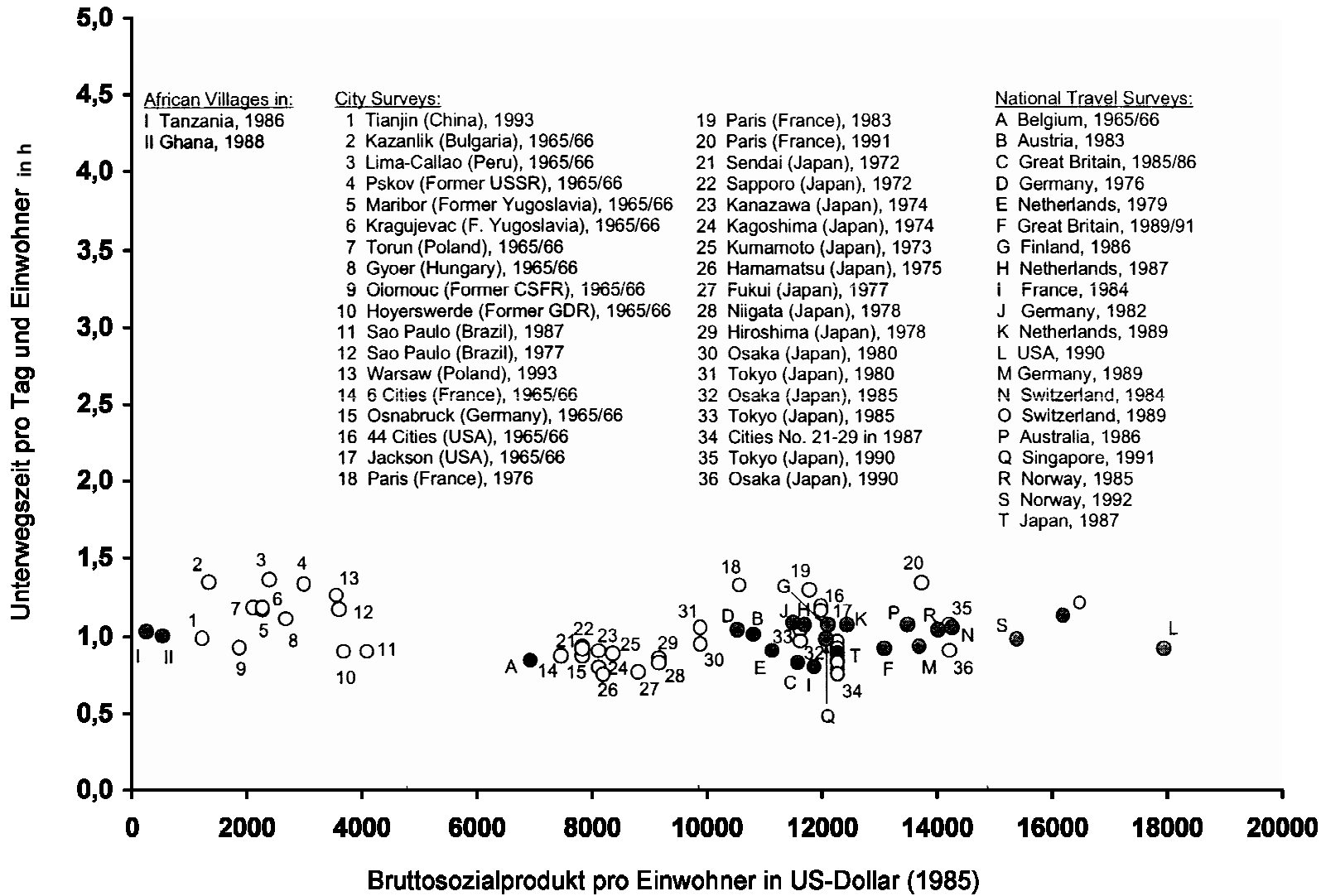
Nahbereich
Anteil 40%



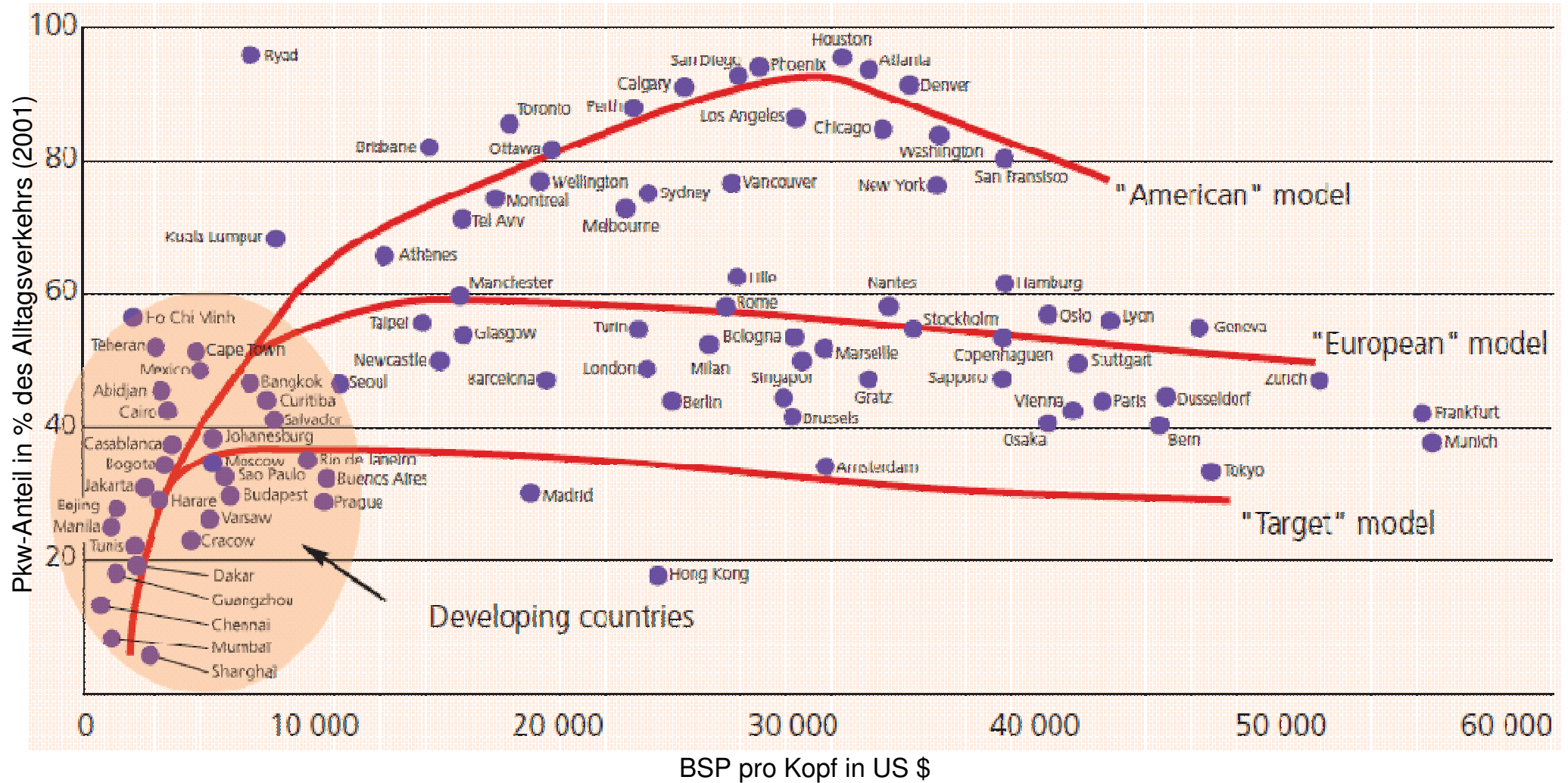
Wege

Blick über den nationalen Tellerrand - Tageswerte:

konstant bei Wegezähl und Zeiten, Strecken abhängig vom Umfeld



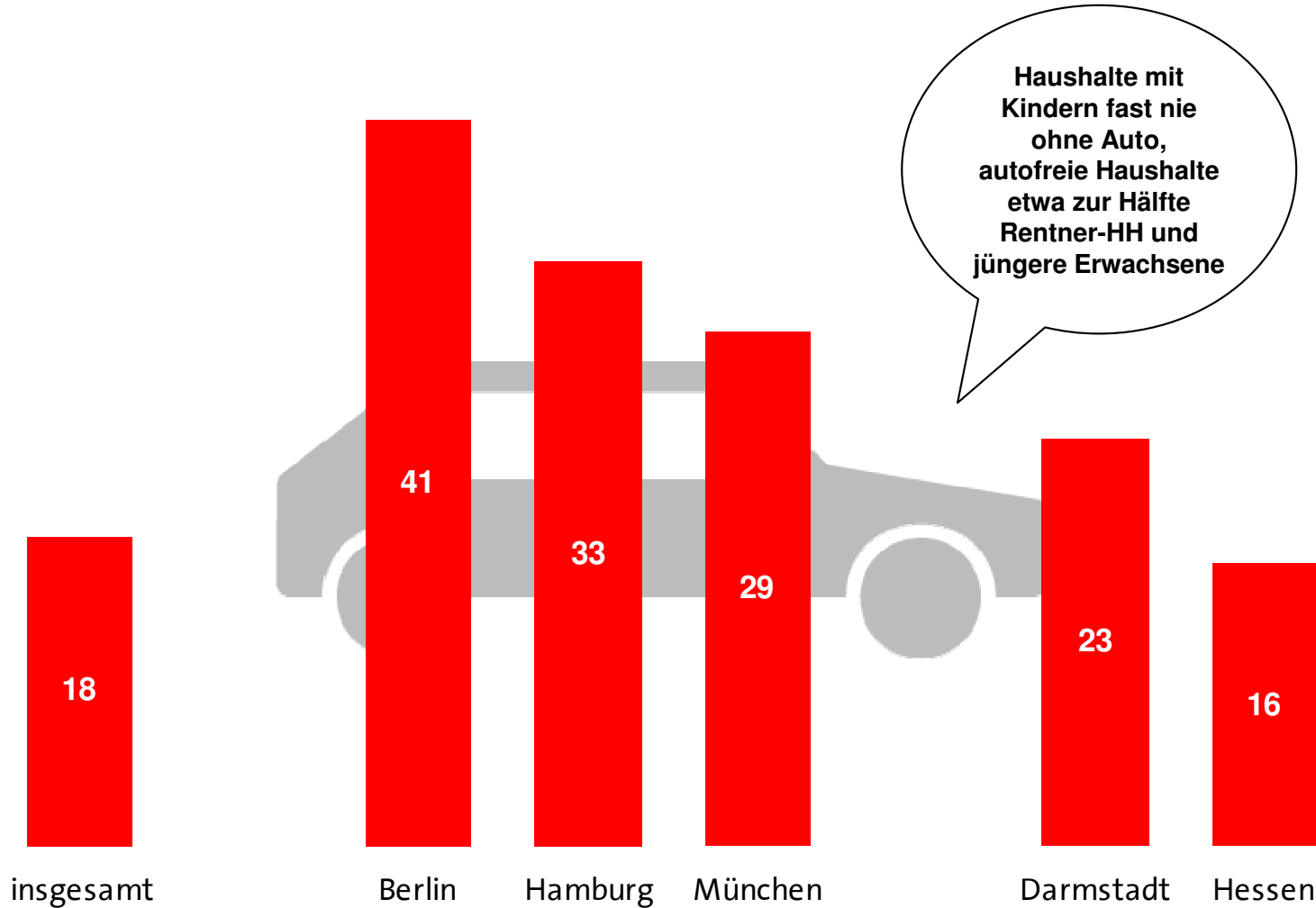
Blick über den nationalen Tellerrand - Anteil des Pkw-Verkehrs: Westeuropa und Nordamerika und über dem Soll



UITP Millenium Cities Database
Grafik: Certu, Frankreich

Autobesitz - Beispiele für Anteile autofreier Haushalte: abhängig von Urbanität und ökonomischem Status

Angaben in Prozent



Autoverzicht:

Kosten- und Gesundheitsgründe, aber auch andere Überlegungen

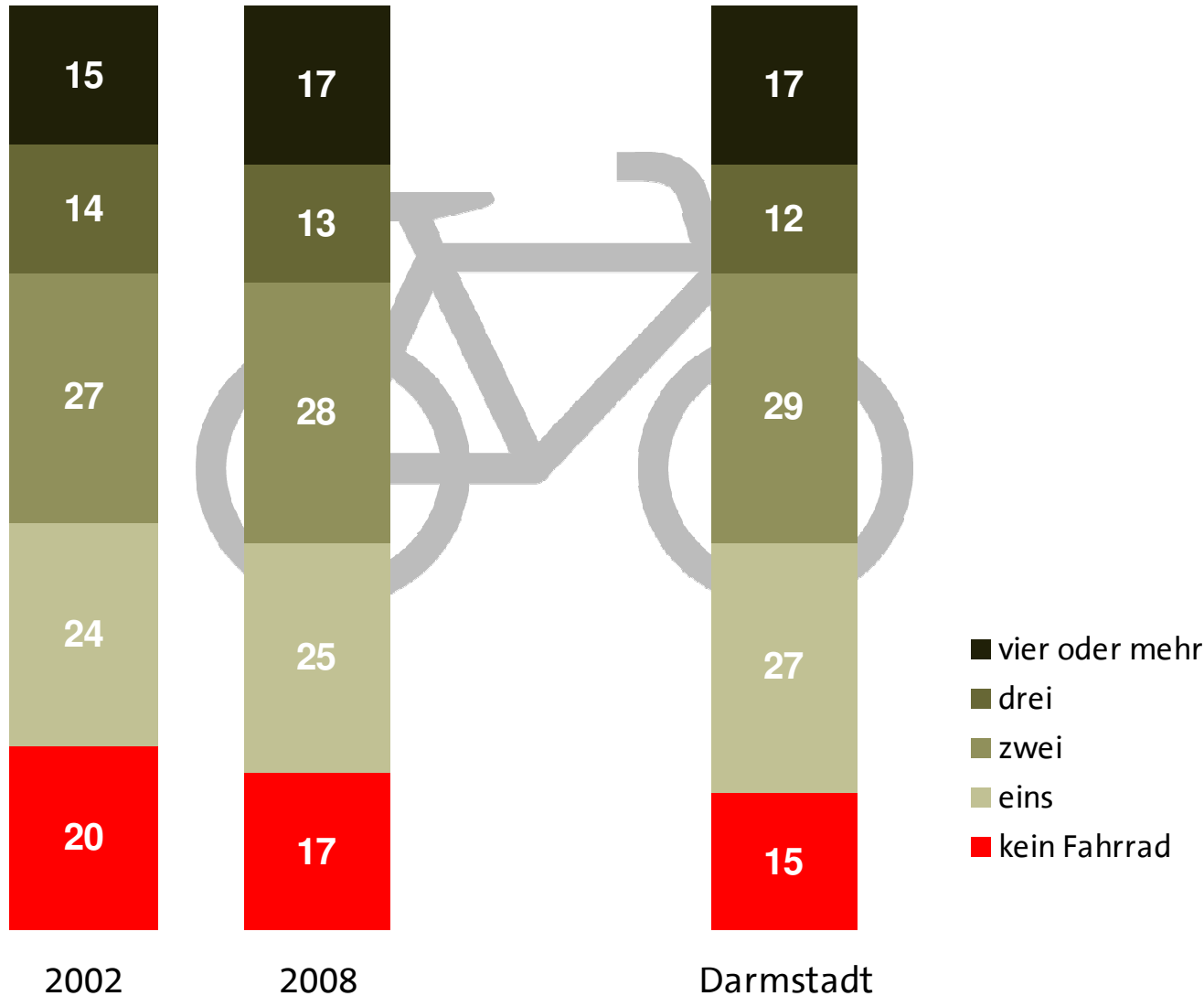
nur Haushalte ohne Auto, Angaben in Prozent,
Priorisierung der Mehrfachnennungen (absteigend ab „zu teuer“, Fehlende: sonstige Gründe)



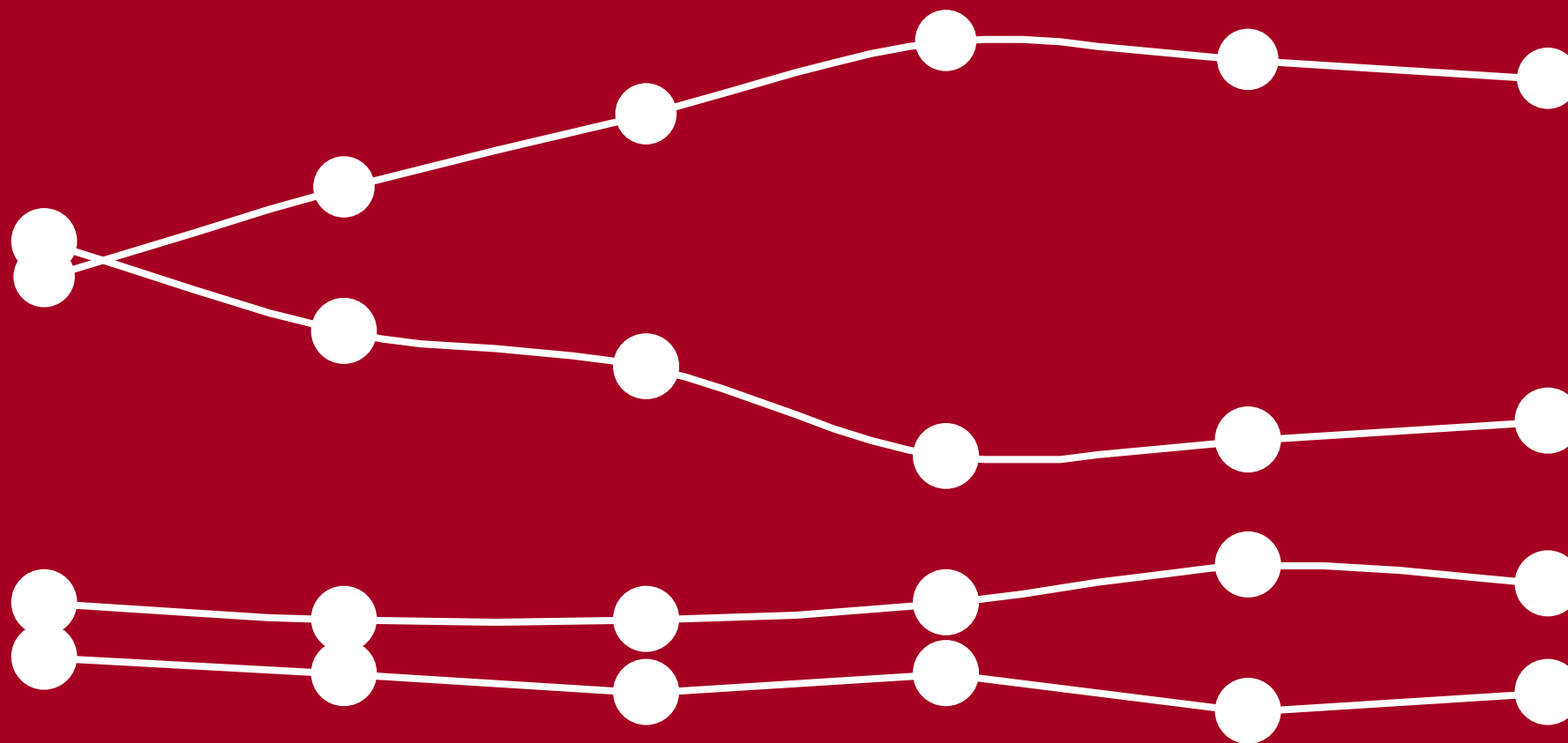
Fahrradausstattung der Haushalte - 2002 und 2008:

Zuwachs auf über 70 Mio. Fahrräder in deutschen Haushalten

Angaben in Prozent



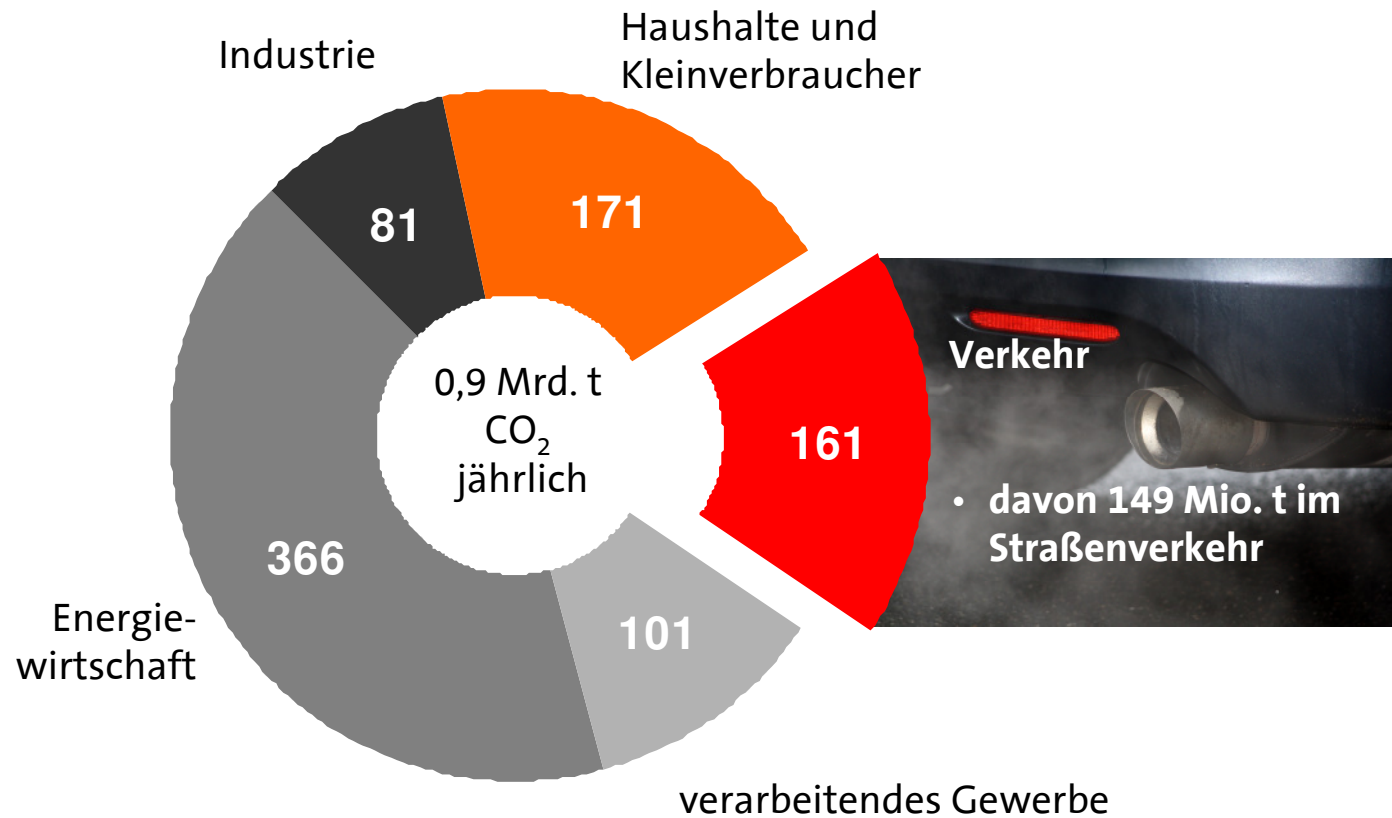
- weniger Haushalte ohne Fahrrad
- 30 Prozent der Ein- und 15 Prozent der Zwei-Personen-Haushalte haben kein Fahrrad
- höhere Anteile ohne Fahrrad in Haushalten mit älteren Personen
- 78 Prozent der Personen besitzen ein Fahrrad
- Steigerung der pro Kopf-Zahl (alle)
0,8 Fahrräder 2002
0,9 Fahrräder 2008



CO₂-Emissionen in Deutschland:

Mobilität wesentlicher Faktor - etwa ein Fünftel entsteht im Verkehr

Quelle: Verkehr in Zahlen und Umweltbundesamt, Werte 2006, Mio. t



CO₂-Emissionen im Alltagsverkehr – nach Verkehrsmitteln: knapp 90 Prozent durch den Autoverkehr

MIV-Fahrer

99 Mio. t

Wenn diese Wege
mit dem Auto
bewältigt werden
würden, wären es
rund 10 Mio. Tonnen
mehr.

MIV-Mitfahrer

20 Mio. t

ÖPV

16 Mio. t

CO₂-Emissionen im Alltagsverkehr – nach Verkehrszwecken: ein knappes Drittel im Freizeitverkehr

**Arbeit, geschäftlich
und Ausbildung**

66 Mio. t

**Einkauf und
Erledigung**

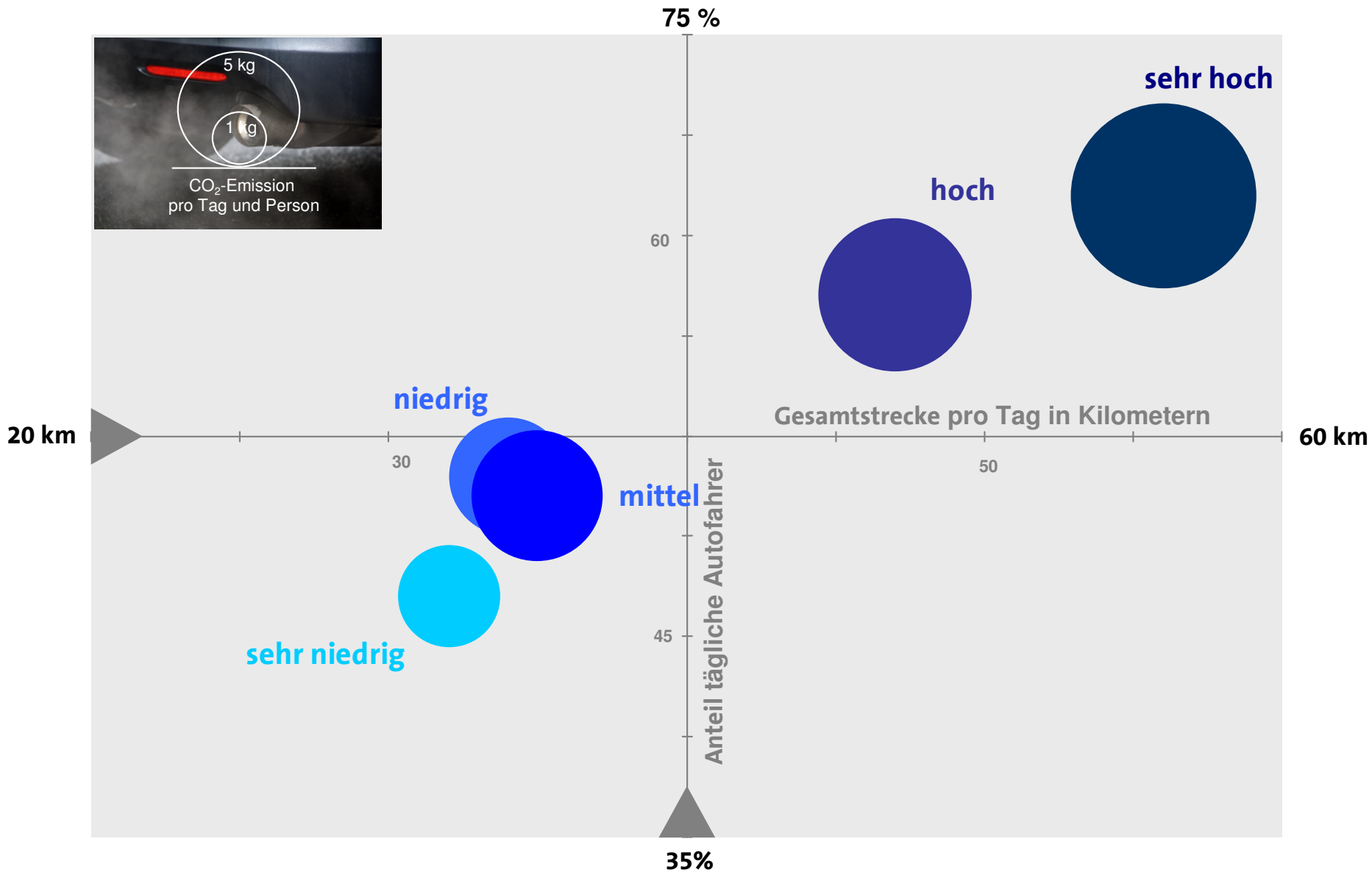
29 Mio. t

Freizeit

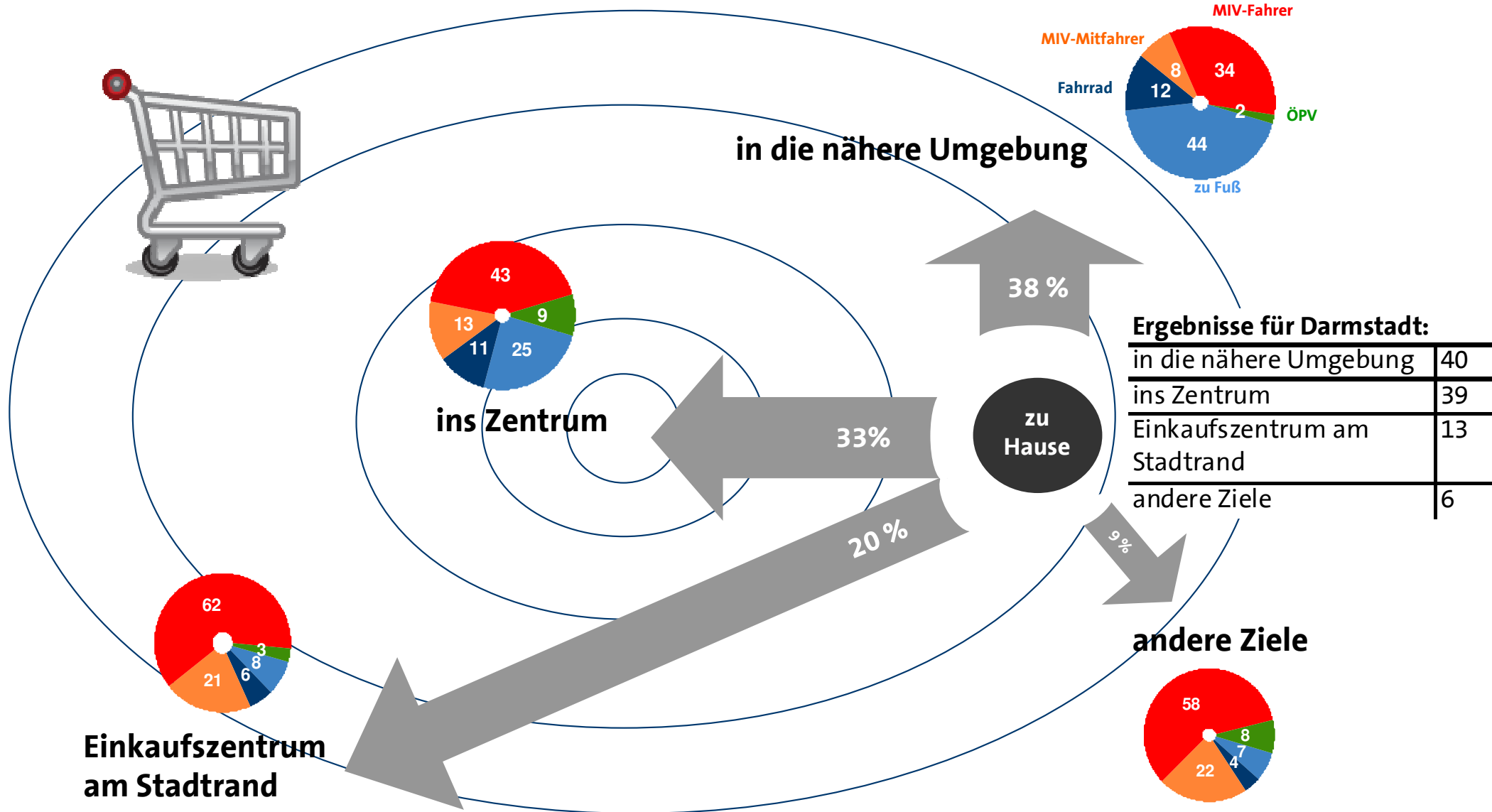
40 Mio. t

Tagesstrecken, Autofahreranteile und CO₂-Fußabdruck nach Status: statushohe Personen mehr und automobiler unterwegs

Personen ab 14 Jahren, Kreisgröße zeigt Pro-Kopf-Emissionswerte nach ökonomischem Status der Person

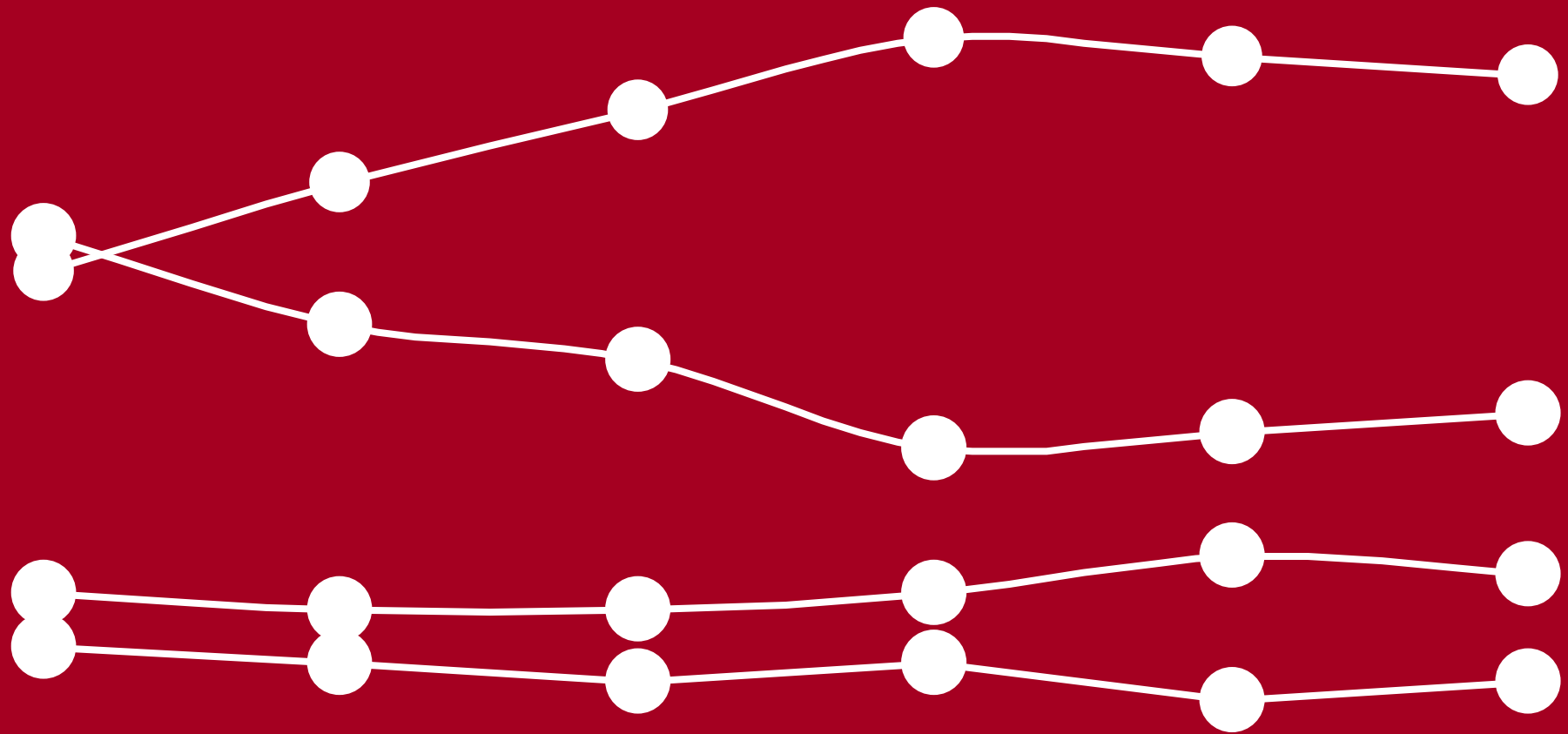


Wegeziele zum Einkaufen und bei Erledigungen: Bedeutungsverlust der Zentren – mit negativen Umwelteffekten



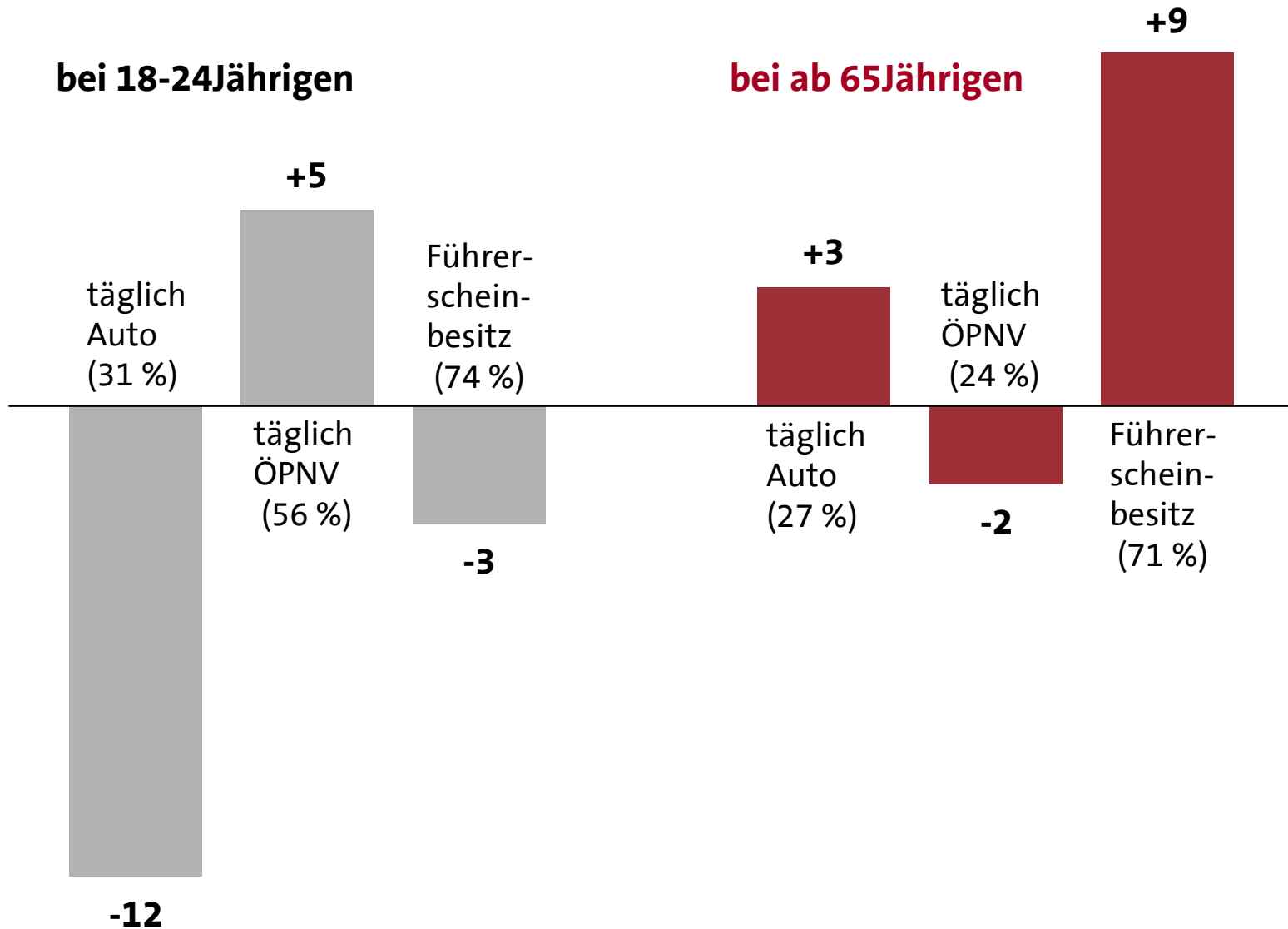
Was verändert sich?

infas



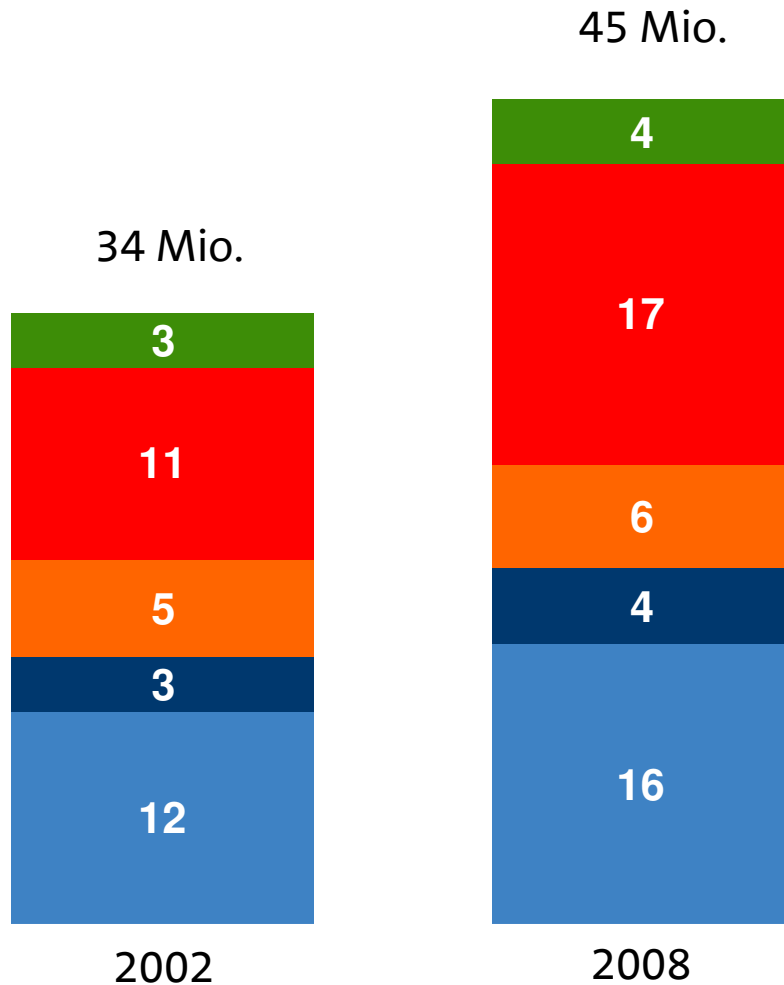
Junge vs. ältere Erwachsene in Deutschland: Mobilitätstrendwende in den großen Städten

nur Kernstädte ab 100.000 Einwohnern (jn Klammern Ist-Werte 2008)

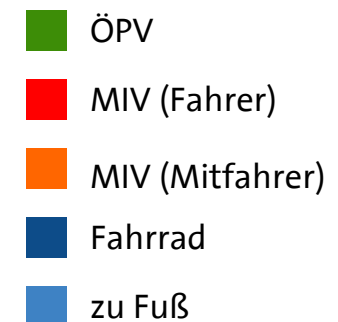


Wege der Senioren in Deutschland – 2002 und 2008: ältere Menschen auto-mobiler

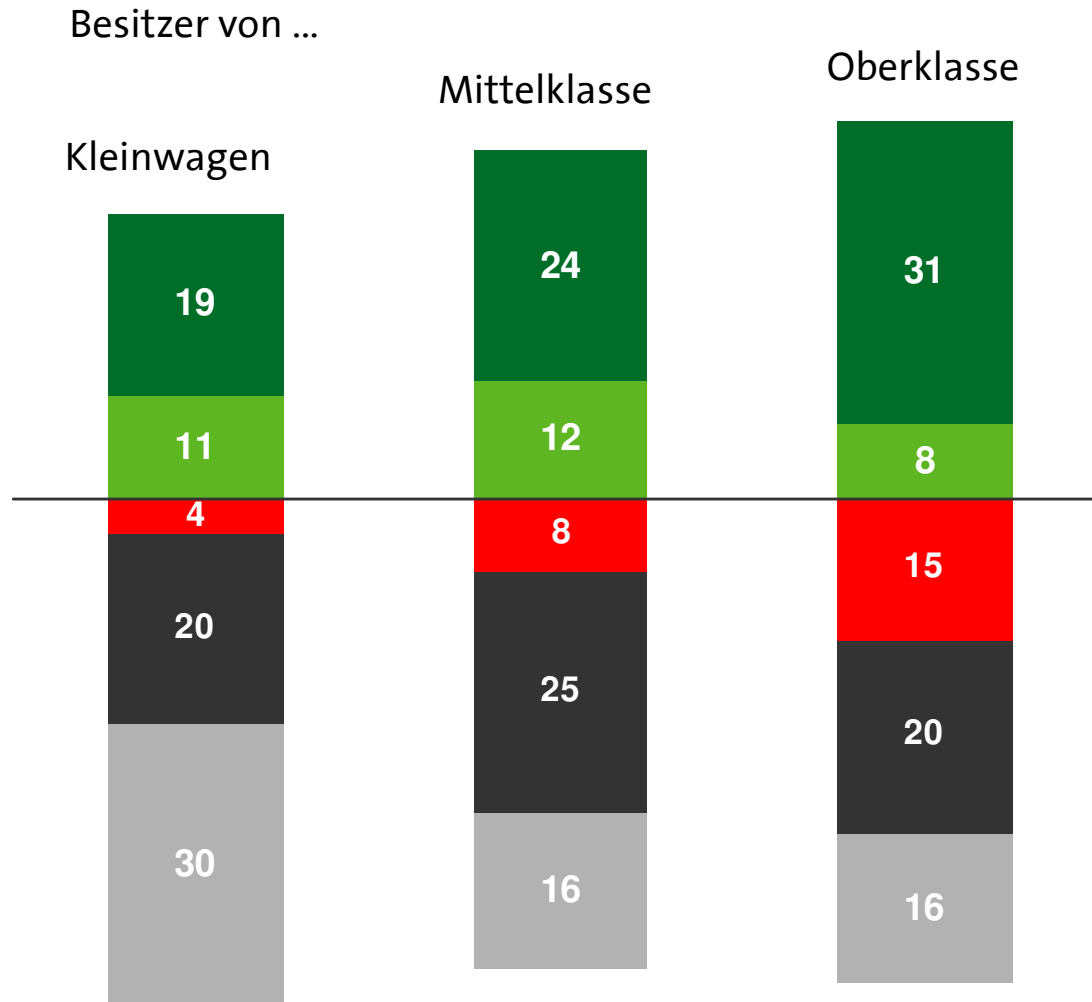
Wege von Personen ab 65 Jahren in Mio. pro Tag



- Vergrößerung des Bevölkerungsanteils der Altersgruppe ab 65 Jahren um 16 Prozent
- gleichzeitig Anstieg der Wegezahl um über 30 Prozent
- darunter Auto-Wege um mehr als 40 Prozent



Veränderte Ansprüche beim Autokauf: ein sanfter Einstieg – Bedürfnisse erkennen!



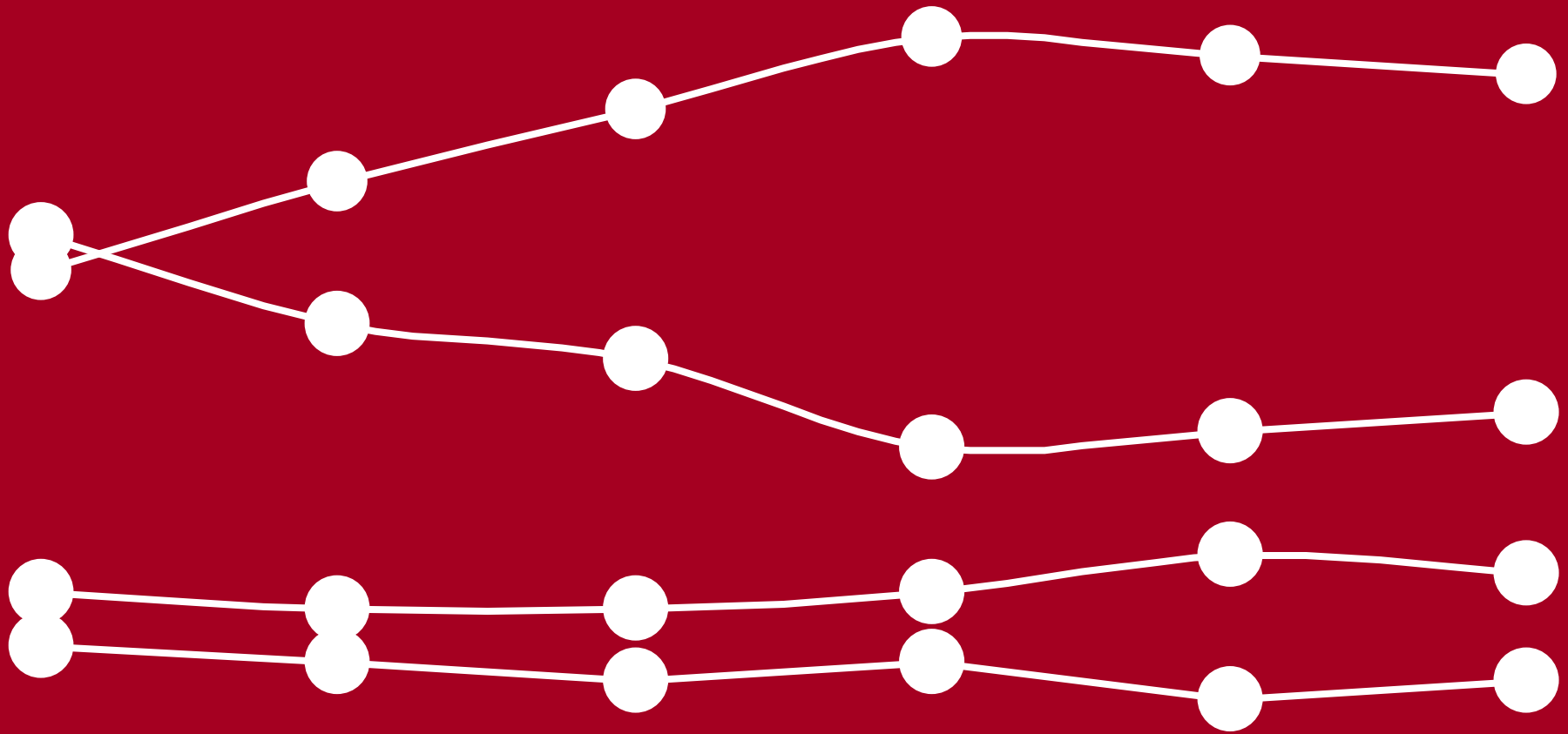
Es wollen / haben ...

- auf ein klimafreundlicheres Auto umsteigen
- sich bald ein kleineres Auto anschaffen
- nicht auf komfortableres Auto verzichten
- über klimafreundlicheres Auto nicht nachgedacht
- noch gar nicht über das Thema nachgedacht

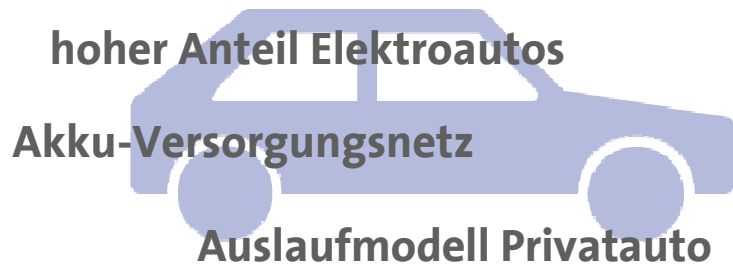
Basis:
infas-Eigenstudie 2008,
1.300 Befragte

Was tun?

infas



Paradigmenwechsel in der Autoindustrie



reduzierte Emissionen

**durch Effizienz beim MIV,
weniger durch steigende ÖV-Anteile?**

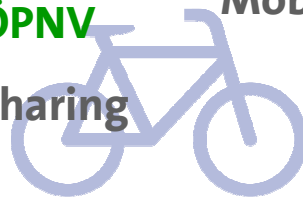
Umweltverbund erfolgreicher?

flexiblere Angebote in der Fläche



qualitativ deutlich besserer ÖPNV

Fahrräder und Carsharing
integriert



Mobilitätskarte in jeder Tasche

Fahrradrenaissance
konsequent fortgesetzt

**Gelingen einer besseren
Nahraumversorgung?**

**Flächenverbrauch und
Zersiedelung nicht gestoppt**

wachsende Vorteile für den MIV?

Aktivitätsquoten

wieder Rückgänge
bei den Senioren?

oder weiteres Anwachsen
der Mobilität?

Was tun in innerstädtischen Quartieren?

Aufenthaltsqualität und vielfältige Infrastruktur schaffen

- **Einkauf und Freizeit weniger „auslagern“:**
lange Wege reduzieren und gleichzeitig Lebensqualität schaffen
- **Verkehrsraum verändern:**
Belange der Fußgänger und Fahrradfahrer mitdenken
- **Abstellmöglichkeiten für Fahrräder verbessern:**
ins Blickfeld holen und einfache Zugänge schaffen
- **Autos nicht ausblenden:**
Abstellplätze berücksichtigen, aber bündeln und anders gestalten
- **Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr konsequent einbeziehen:**
wo möglich Anschluss an die Schiene – mit Beginn der Maßnahmen und nicht im zweiten Schritt
- **Zugänge für neue Verkehrsangebote nicht vergessen:**
individuellen ÖPNV mit Car-Sharing, Mietfahrrädern und E-Mobilität berücksichtigen

Robert Follmer

Bereichsleiter

Tel. 0228/38 22-419

E-Mail: r.follmer@infas.de

infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH

Friedrich-Wilhelm-Straße 18
53113 Bonn

Fax 0228/31 00 71

www.infas.de