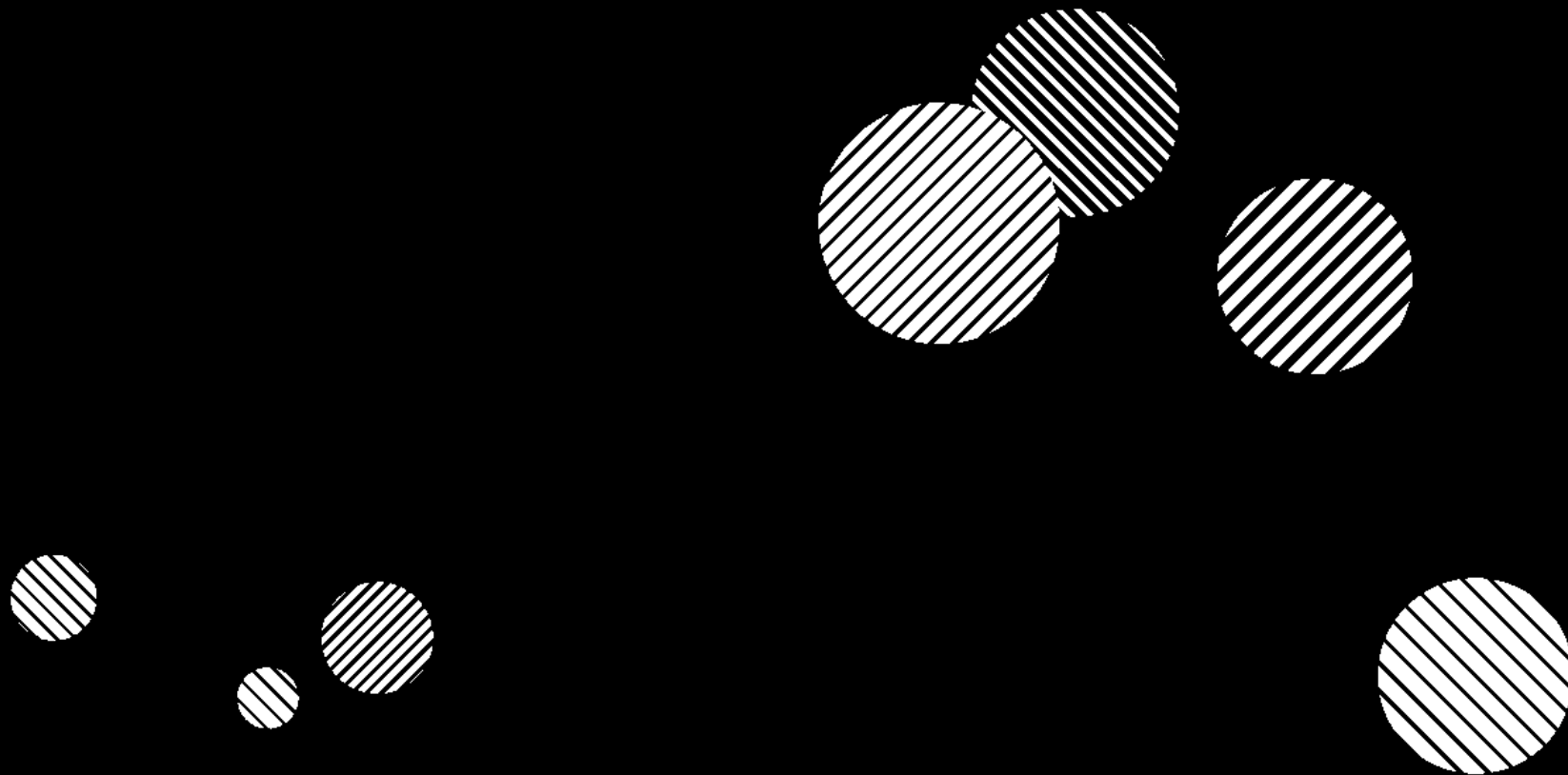




Mobil bleiben, Klima schonen?

Ergebnisse der repräsentativen Befragung „Mobilität in Deutschland 2008“
 BAGSO Fachtagung „Nach uns die Sintflut?“ am 27. Oktober 2010



Was erwartet Sie?

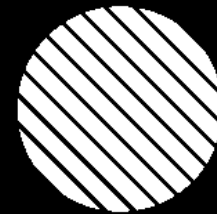
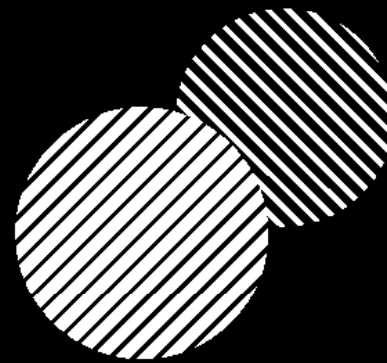
Fünf Blickwinkel

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?

Wie sieht die Entwicklung bis heute aus?

infas



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

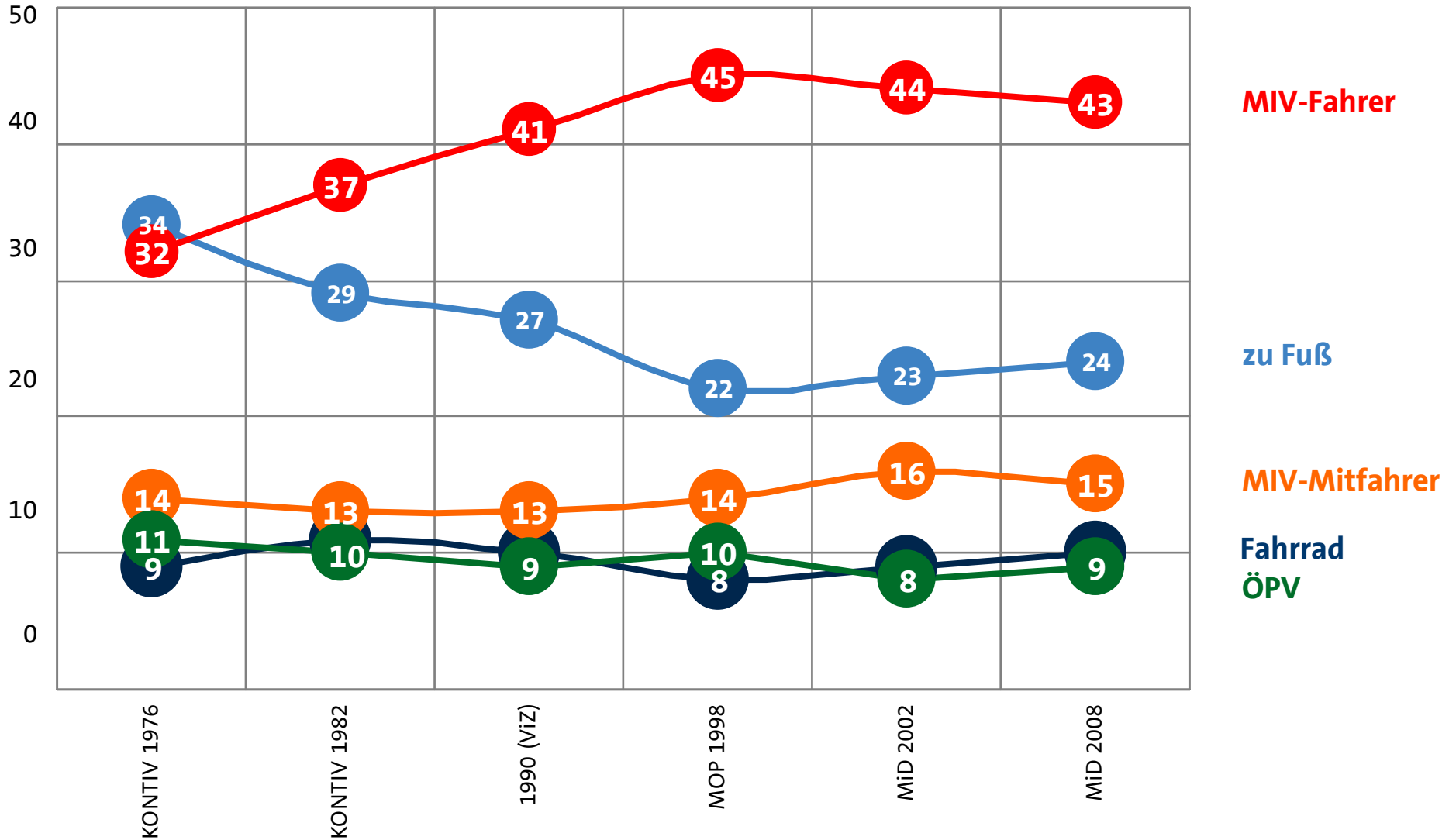
infas

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

Modal Split in Deutschland - Zeitreihe 1976 bis 2008:

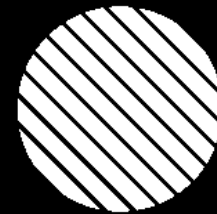
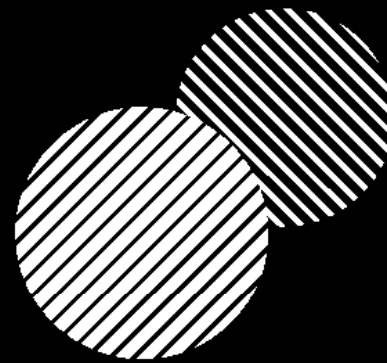
weniger zu Fuß, mehr mit dem Auto - aber Trendumkehr in Sicht?

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



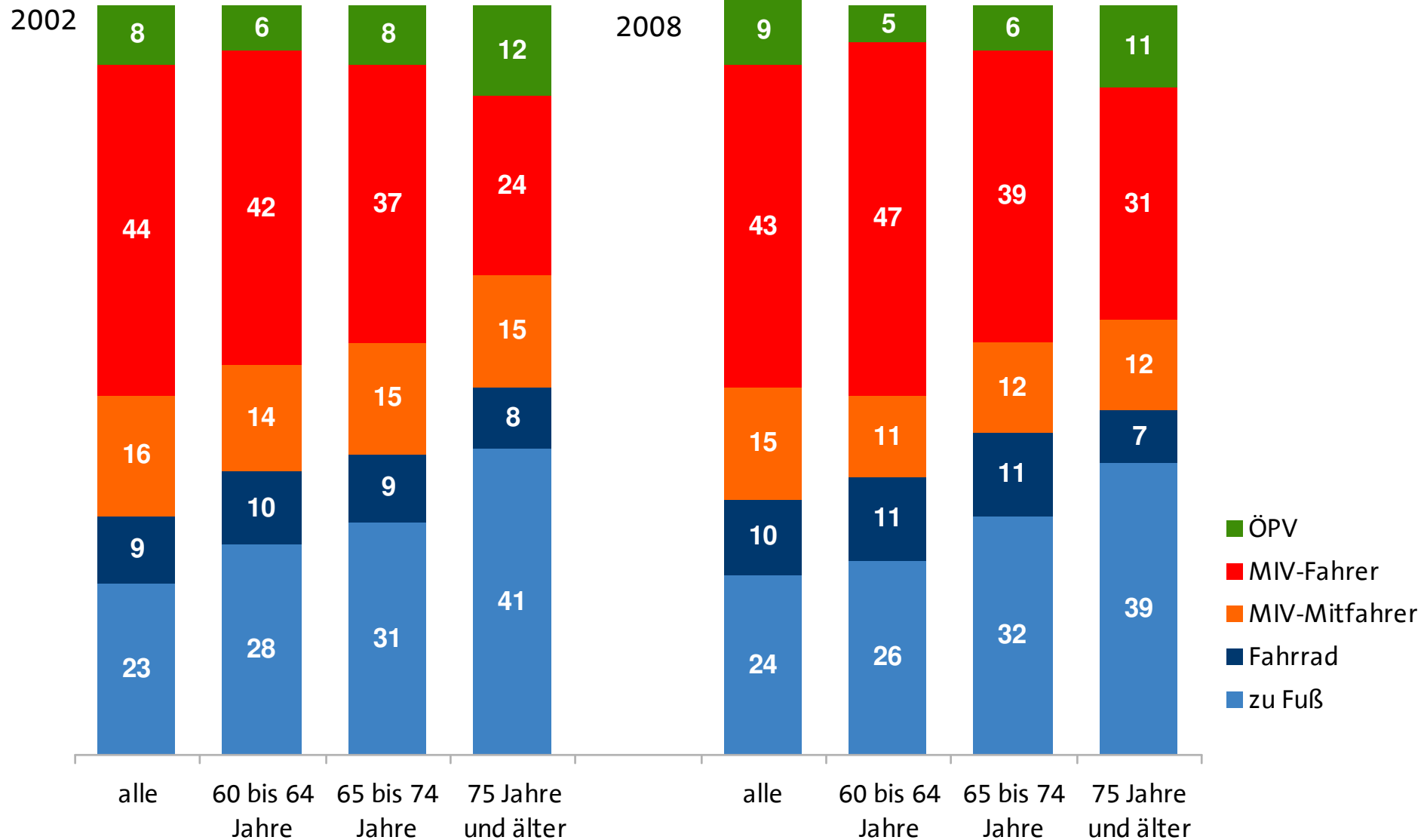
Wie, warum und womit sind wir unterwegs?

infas



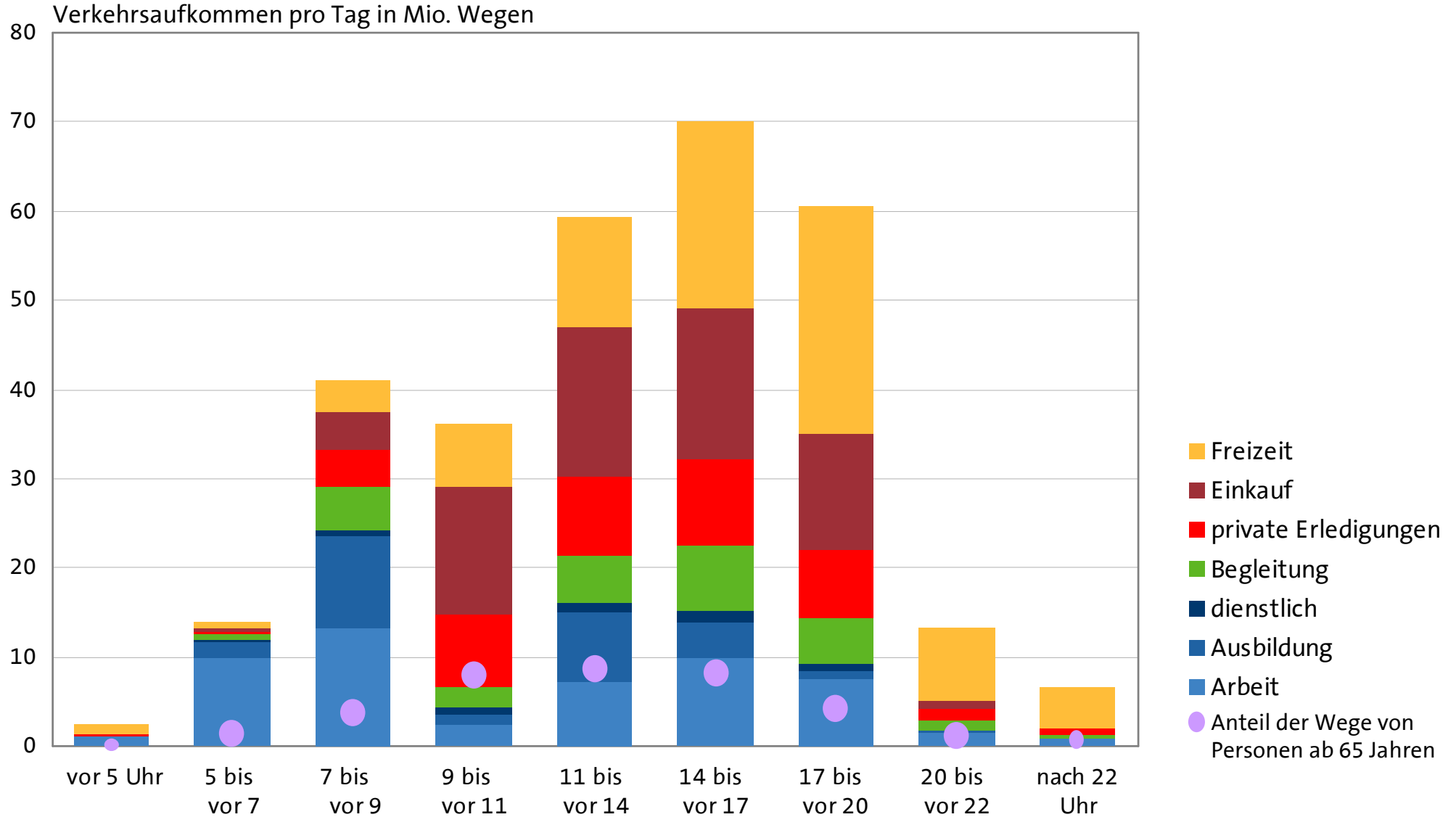
Modal Split – Senioren gegenüber der Gesamtbevölkerung: weniger mit dem Auto, aber der Abstand schmilzt

Angaben in Prozent

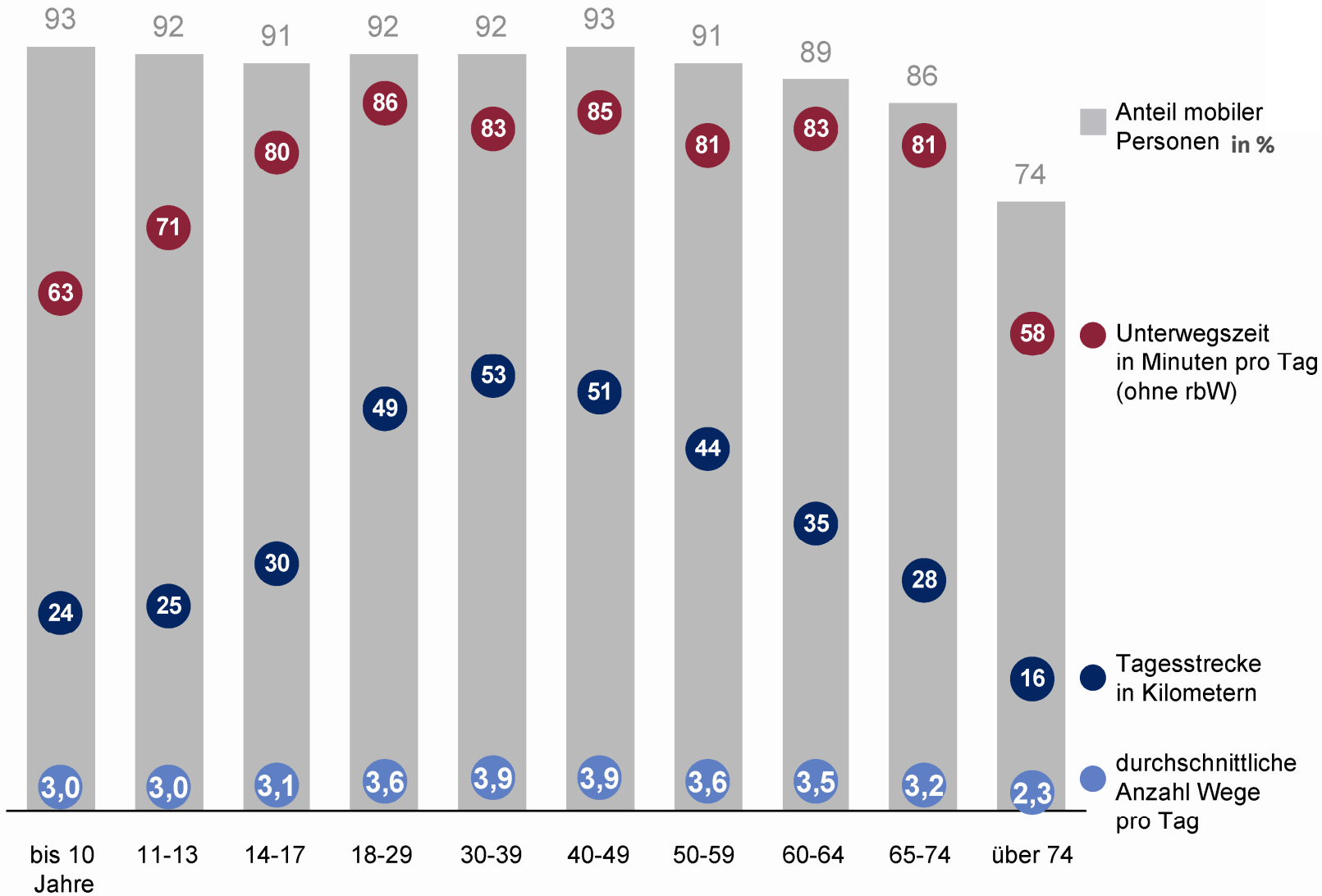


Wege

Wegeziecke nach Zeitfenstern – werktags Gesamtbevölkerung: Einkauf, Erledigung und Freizeit überwiegen fast durchweg

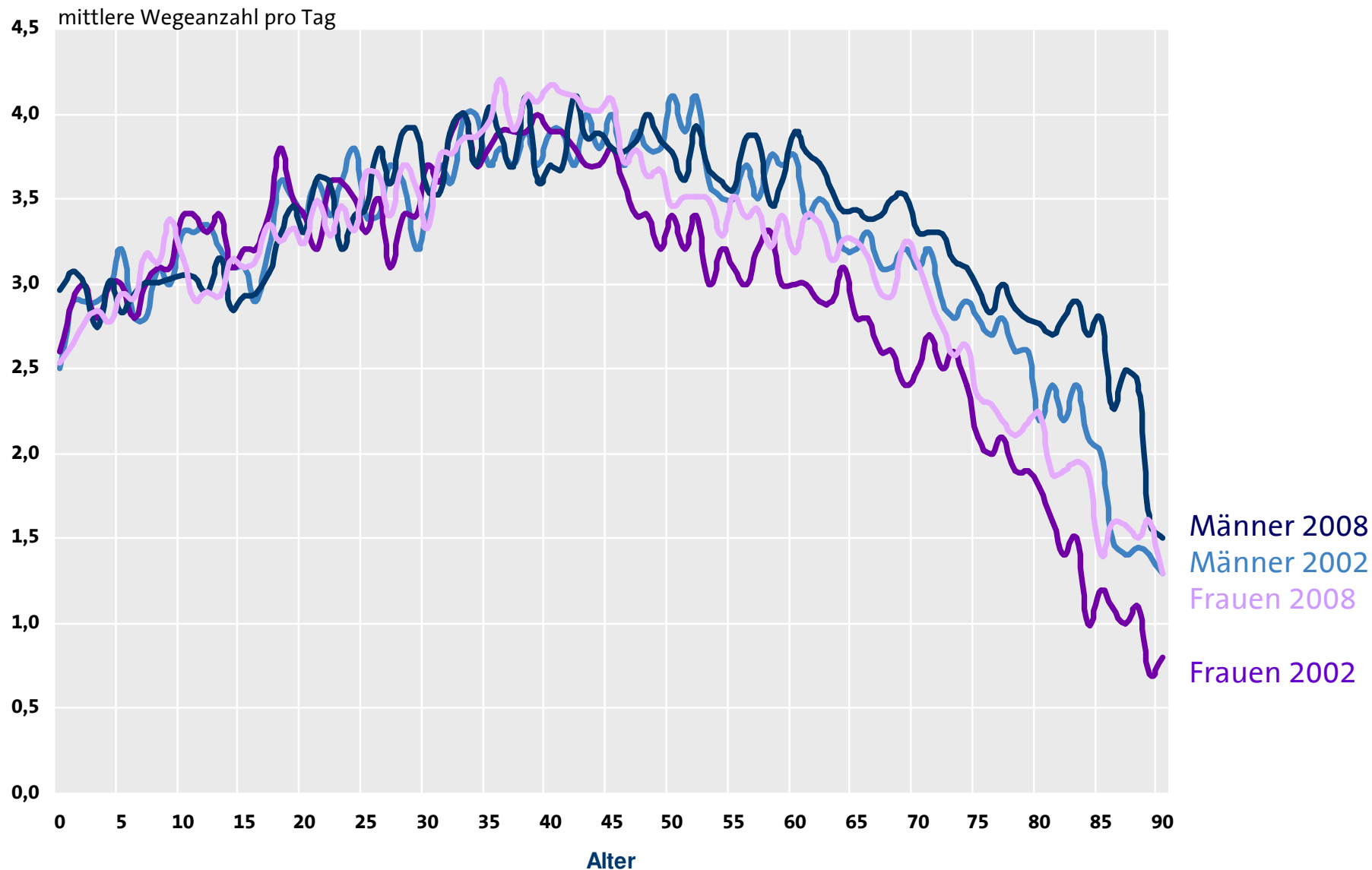


Tägliche Wegezahl, Unterwegszeiten und Tagesstrecken pro Person: Unterschiede abhängig von der Lebensphase



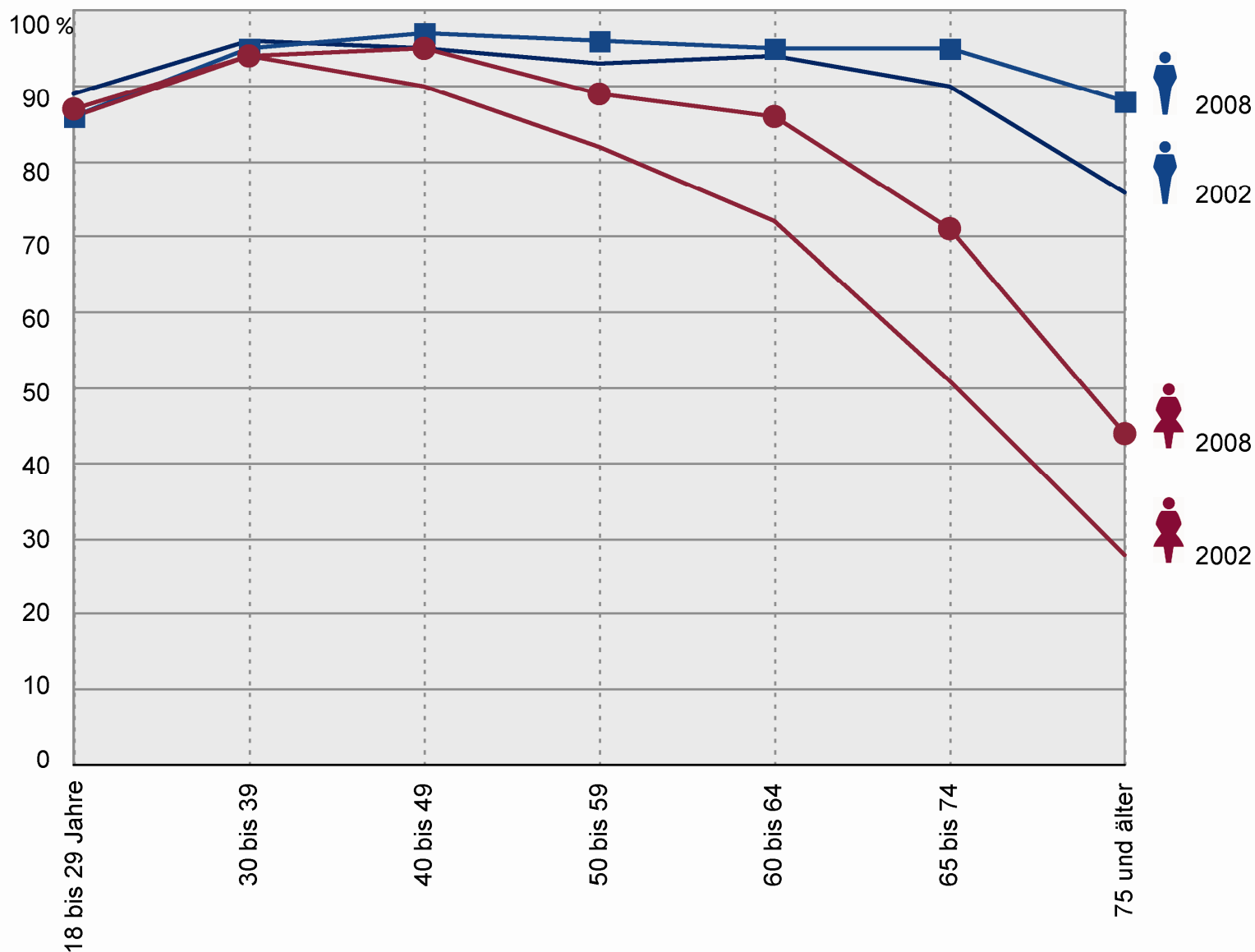
Personen

Wege pro Tag nach Altersjahren – Männer 2002 und 2008: bei Älteren deutlich mehr Aktivität



Führerscheinbesitz in Deutschland 2002 und 2008: unter dem Strich im Plus, vor allem bei älteren Frauen

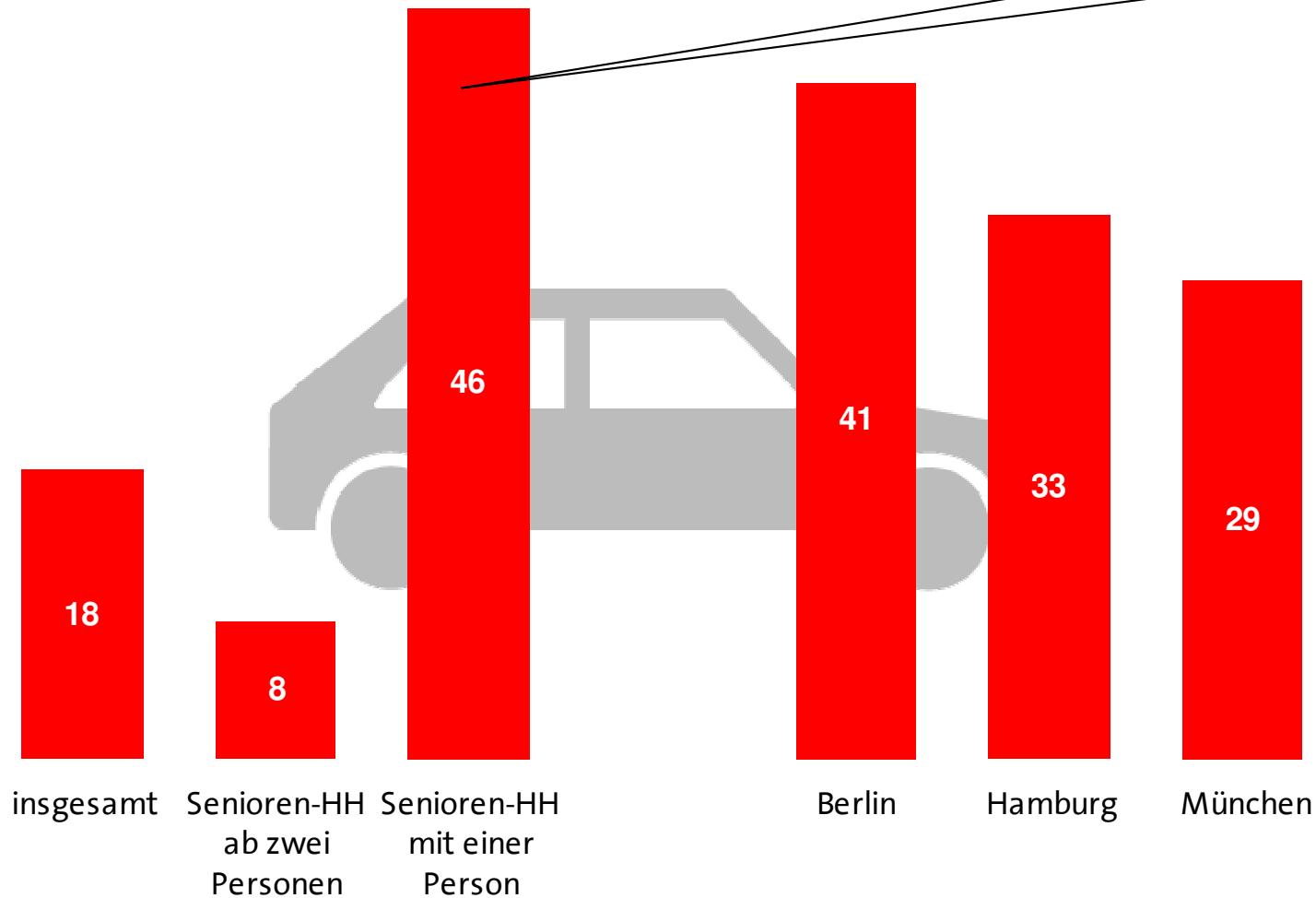
infas



Personen

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

Angaben in Prozent

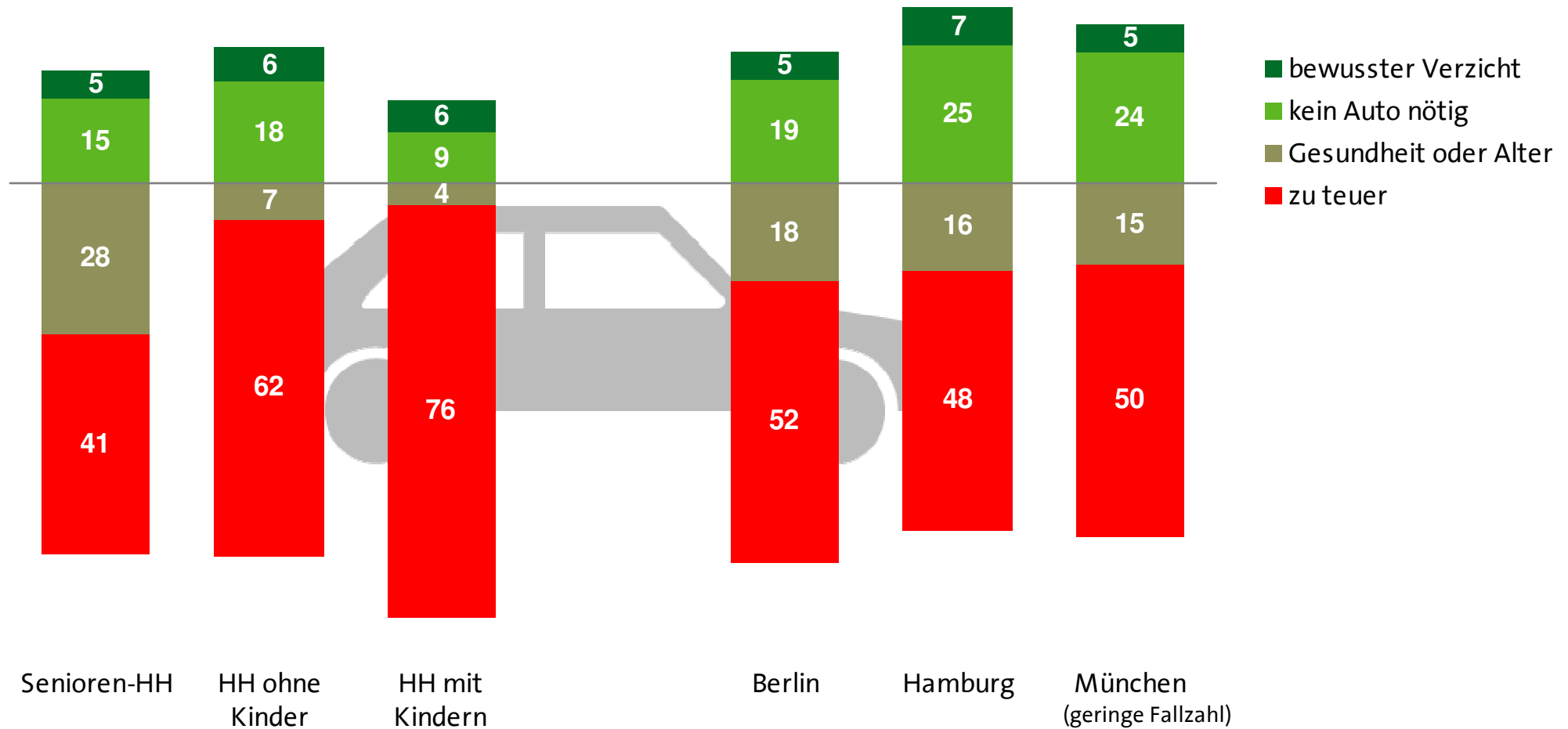


vor allem
alleinlebende
Seniorinnen

Autoverzicht:

Kosten- und Gesundheitsgründe, aber auch andere Überlegungen

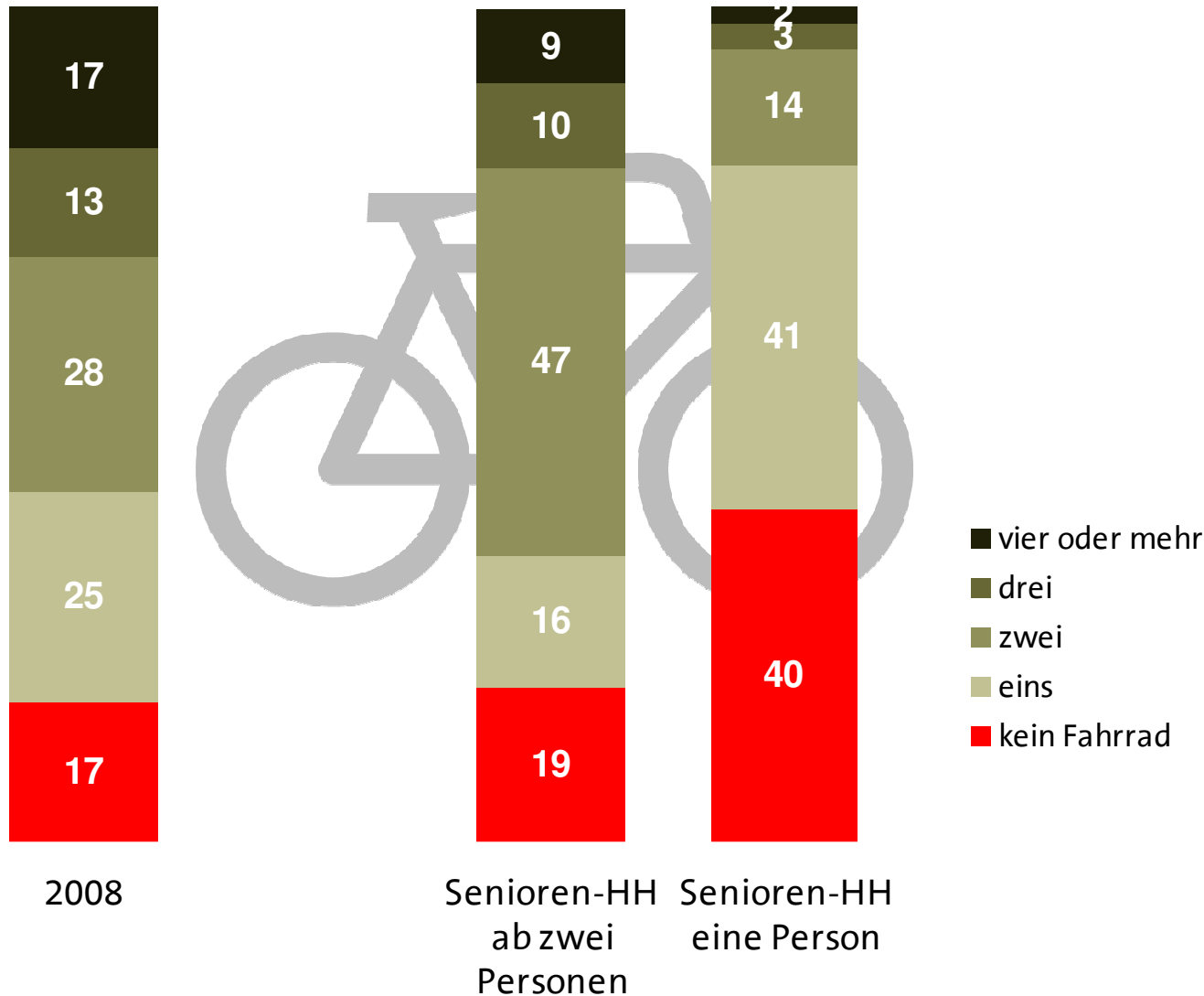
nur Haushalte ohne Auto, Angaben in Prozent,
Priorisierung der Mehrfachnennungen (absteigend ab „zu teuer“, Fehlende: sonstige Gründe)



Fahrradausstattung der Haushalte - 2002 und 2008:

über 70 Mio. Fahrräder, bei Älteren aber (noch?) niedrigere Anteile

Angaben in Prozent

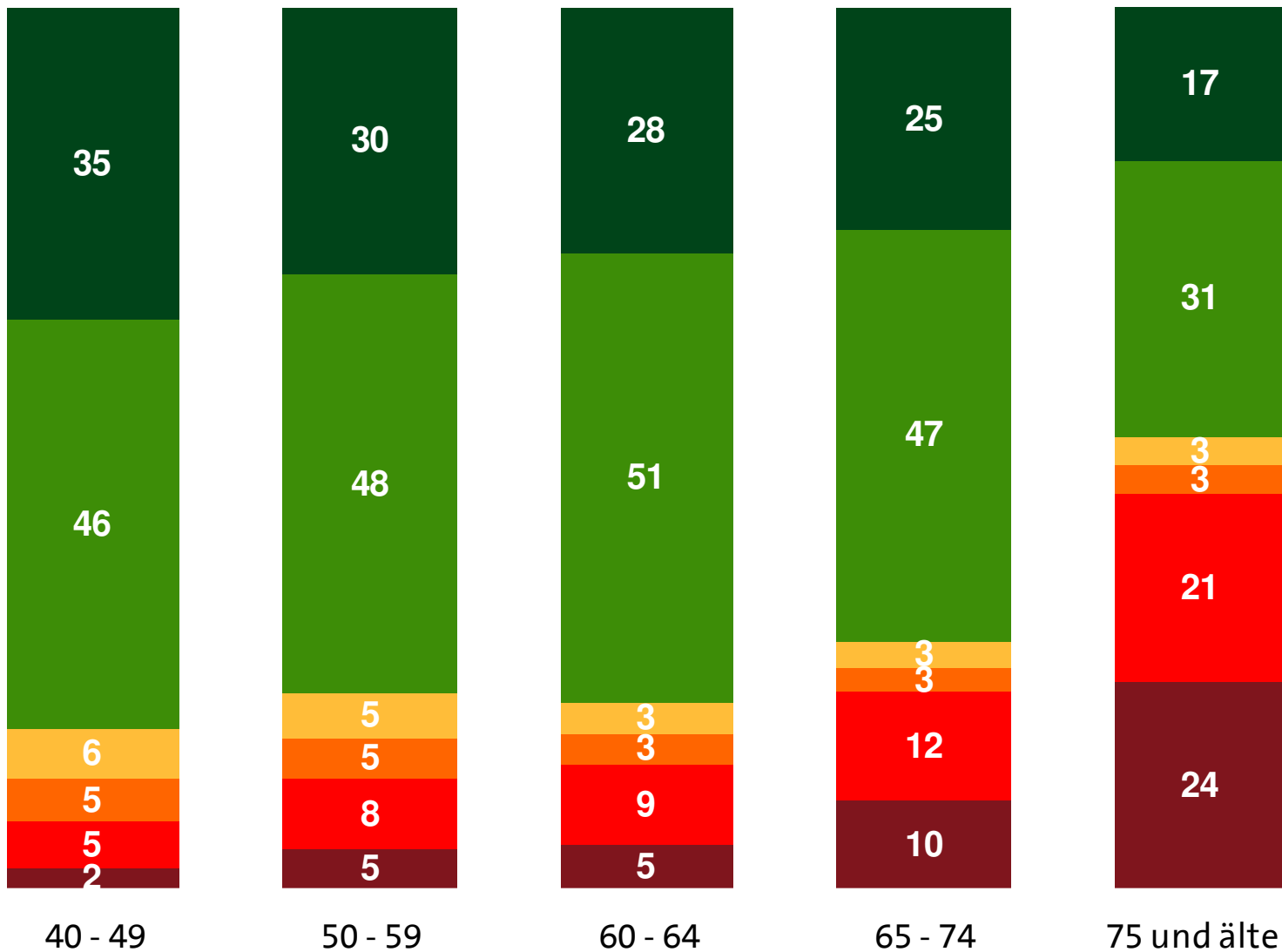


- 30 Prozent der Ein- und 15 Prozent der Zwei-Personen-Haushalte haben kein Fahrrad
- höhere Anteile ohne Fahrrad in Haushalten mit älteren Personen
- 78 Prozent der Personen besitzen ein Fahrrad
- ähnliches Niveau bis zum Alter von 65 Jahren, aber nur etwa 60 Prozent der über 65 Jährigen und 45 Prozent der ab 75 Jährigen

Auto- und ÖPNV-Verfügbarkeit:

Zugangsmöglichkeiten zum Verkehr im Alter eingeschränkt

Angaben in Prozent



Personen

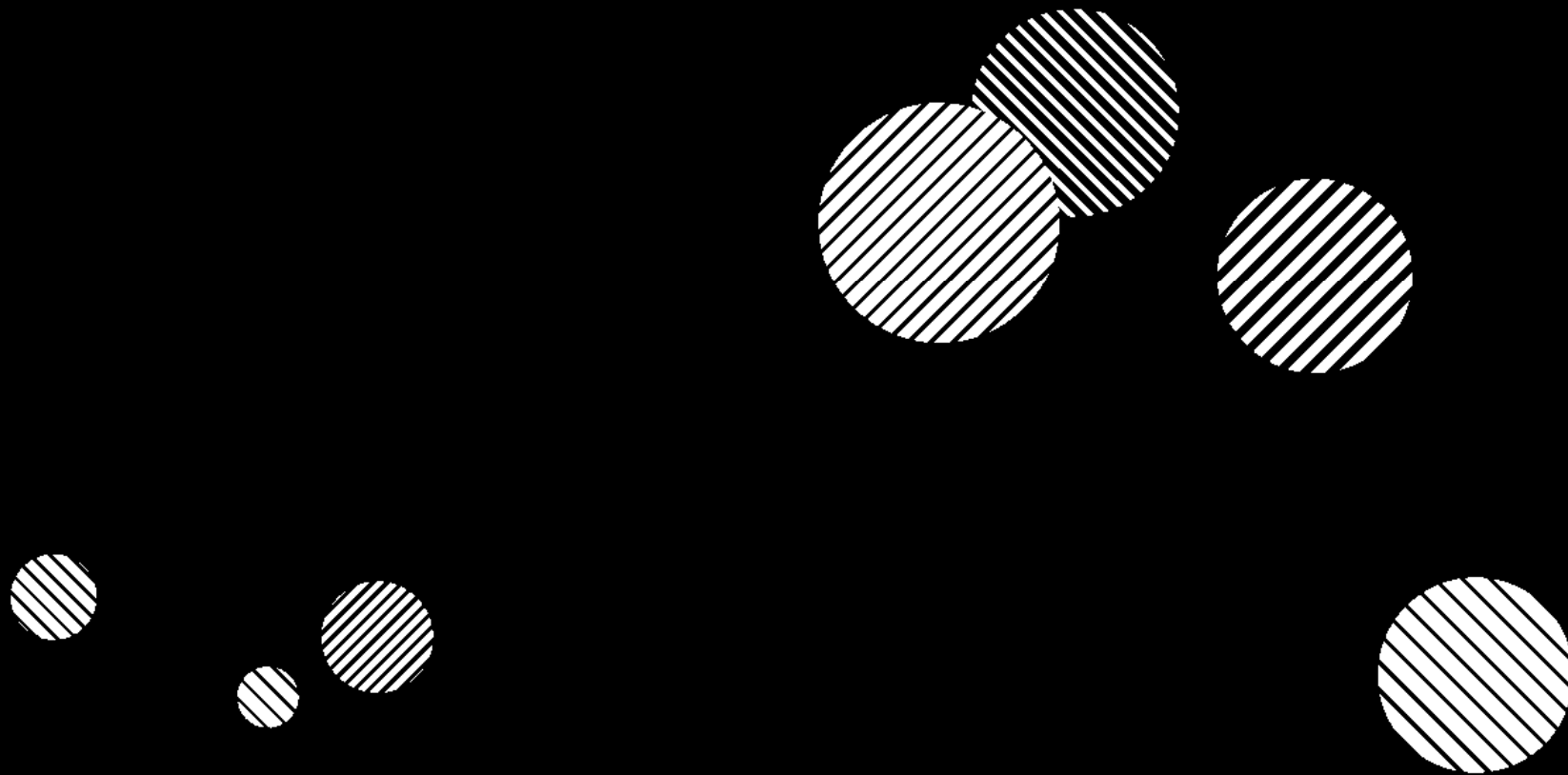
Auto jederzeit, ÖV gut

Auto jederzeit, ÖV schlecht

Auto gelegentlich, ÖV gut
Auto gelegentlich, ÖV schlecht

Auto nie, ÖV gut

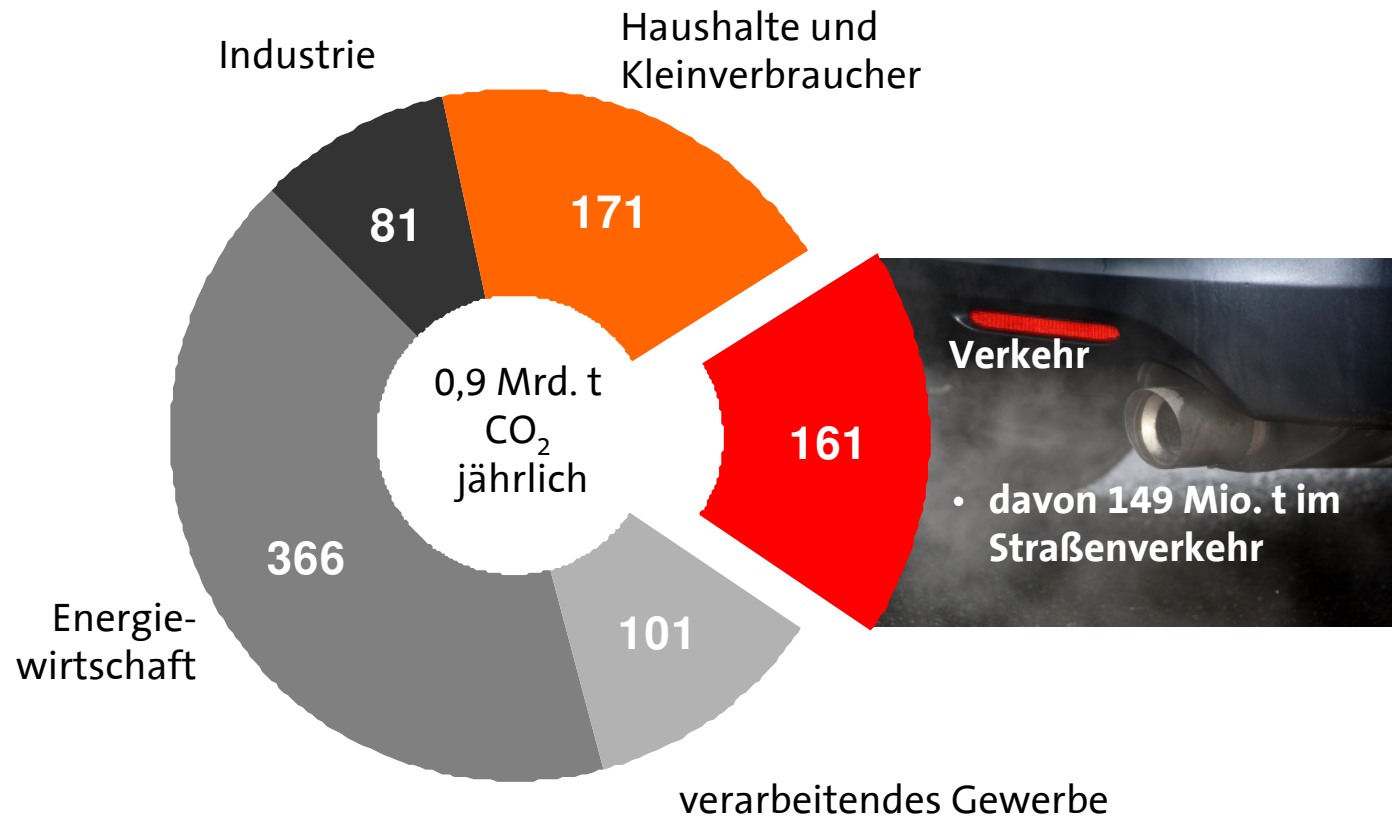
Auto nie, ÖV schlecht



CO₂-Emissionen in Deutschland:

Mobilität wesentlicher Faktor - etwa ein Fünftel entsteht im Verkehr

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



Jährliche CO₂-Emissionen im Alltagsverkehr – nach Verkehrszwecken: infas

ein knappes Drittel im Freizeitverkehr



Gesamtbevölkerung

**Arbeit, geschäftlich
und Ausbildung**

66 Mio. t

**Einkauf und
Erledigung**

29 Mio. t

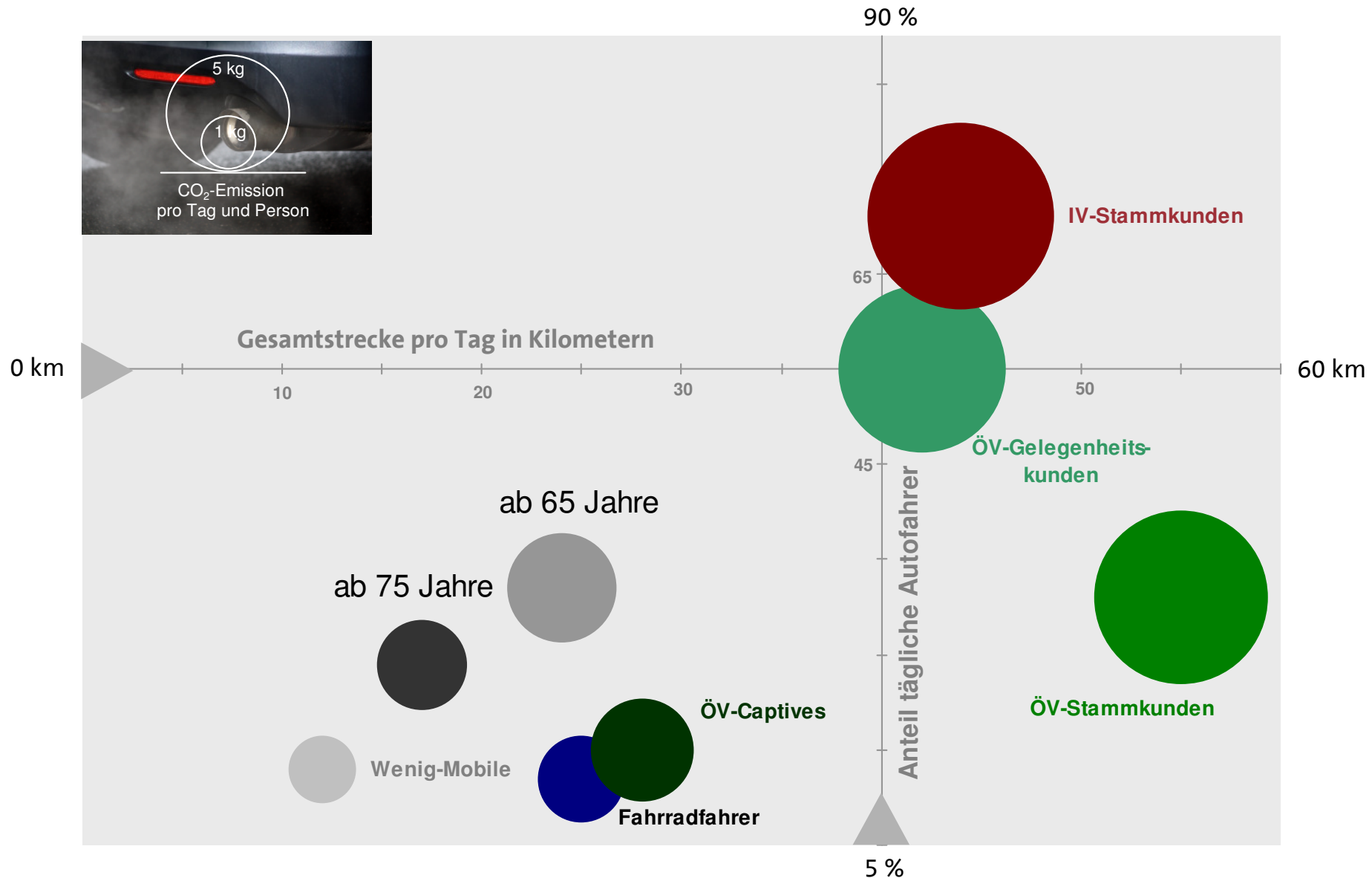
Freizeit

40 Mio. t

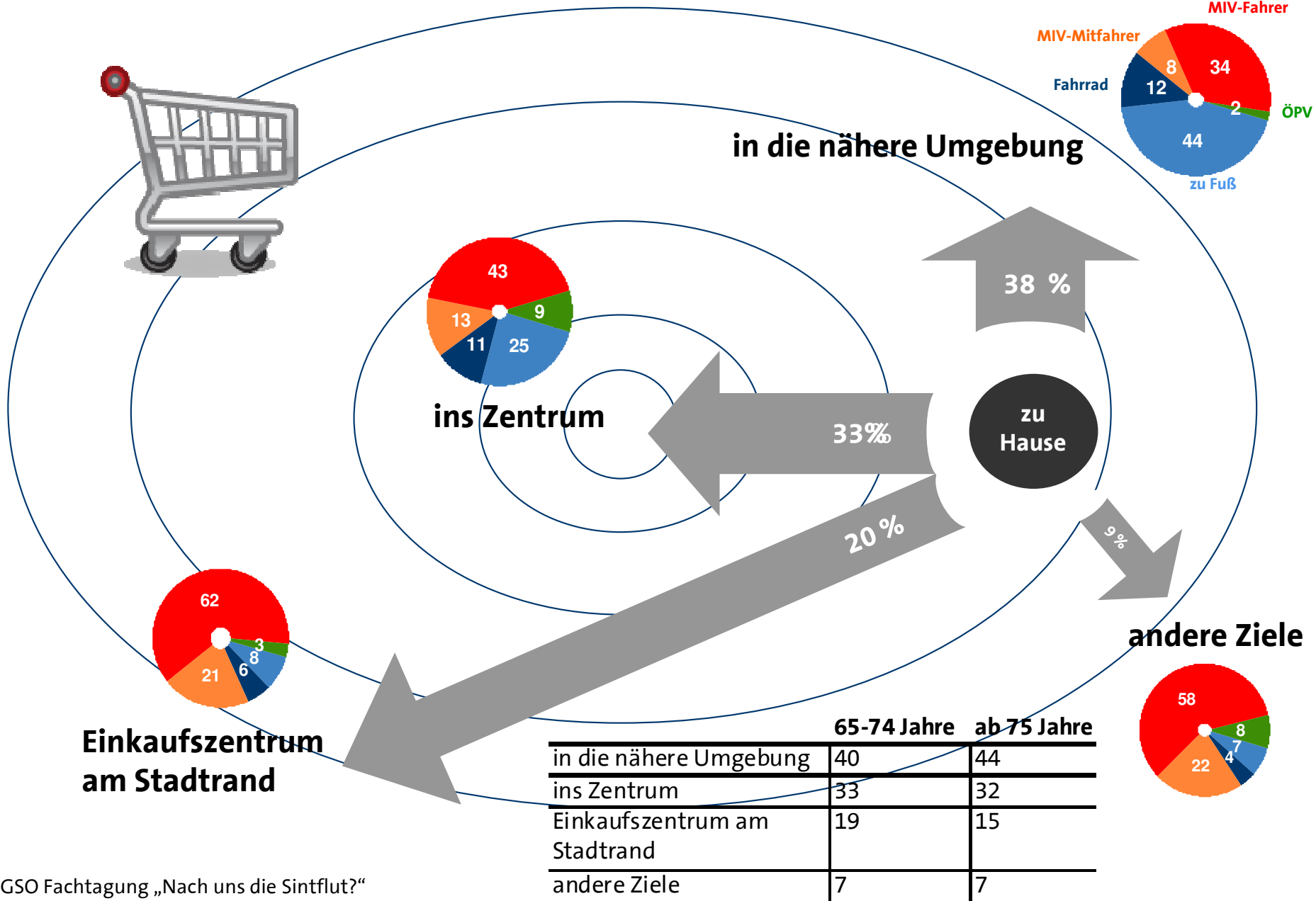
aus der Gruppe der ab
65 Jährigen insgesamt
etwa 13 Mio. t jährlich

– bezogen auf Einkauf,
Erledigung und Freizeit
nur etwas niedriger als
der Bevölkerungsanteil

Tagesstrecken, Autofahreranteile und CO₂-Fußabdruck: Senioren mit (noch?) vergleichsweise günstiger Bilanz

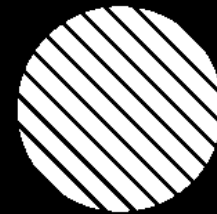
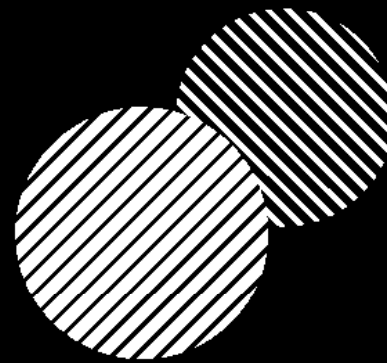


Wegeziele zum Einkaufen und bei Erledigungen: Bedeutungsverlust der Zentren – abgeschwächt bei den Senioren



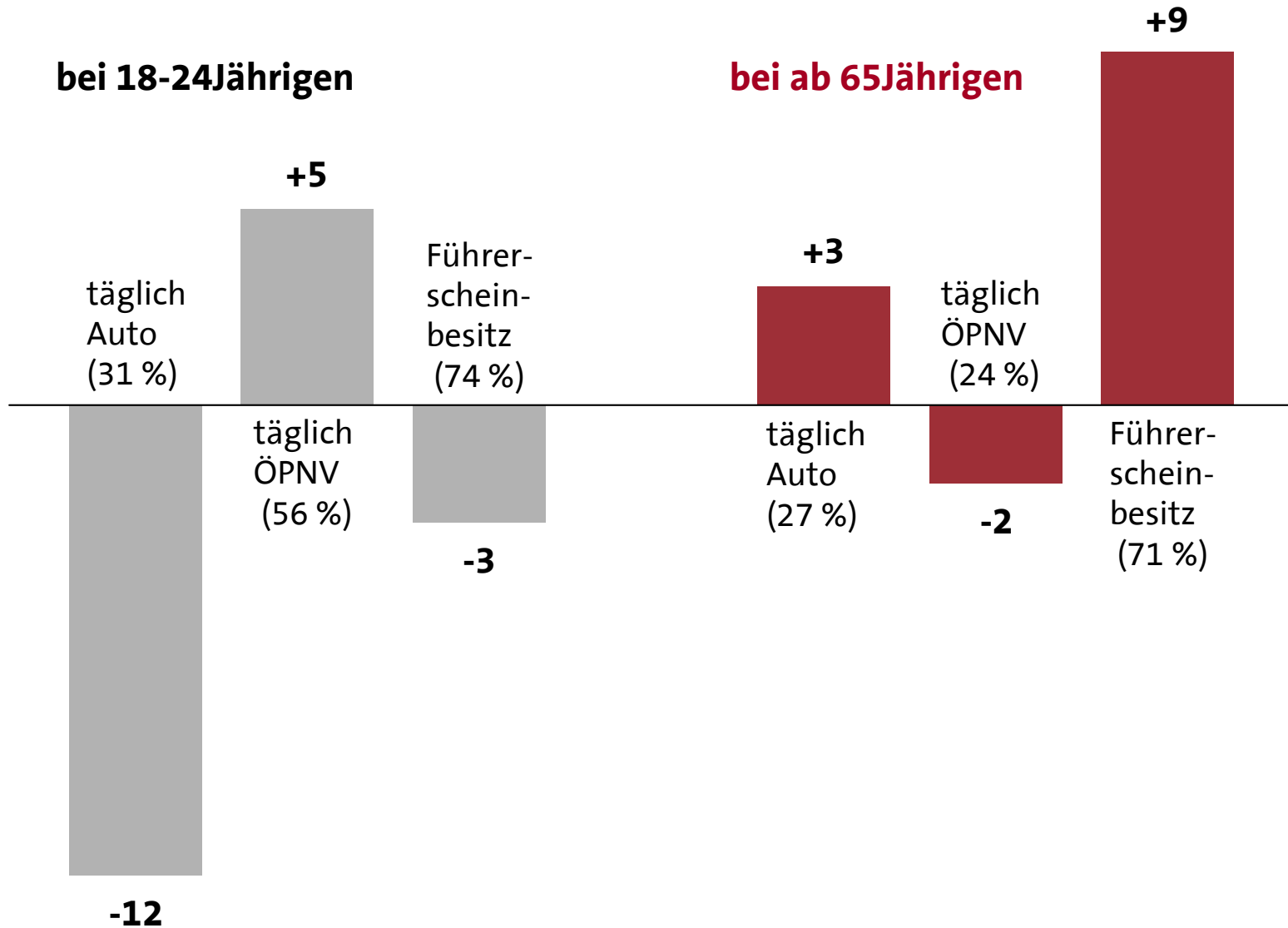
Was verändert sich?

infas



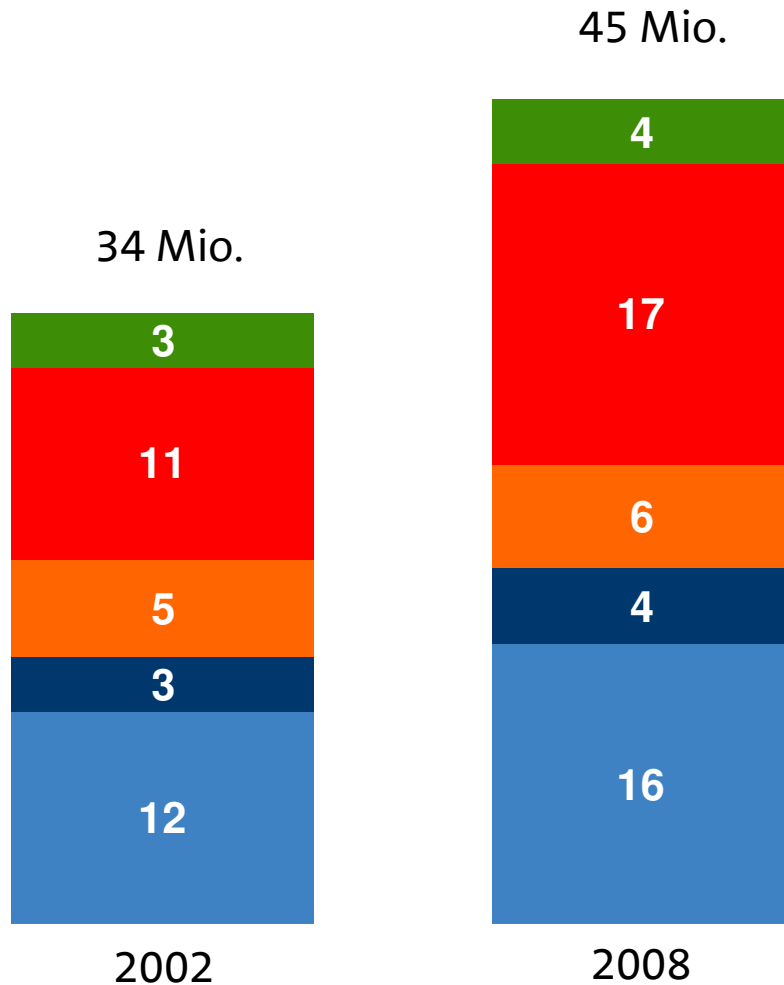
Junge vs. ältere Erwachsene in Deutschland: Mobilitätstrendwende in den großen Städten

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

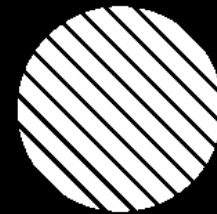
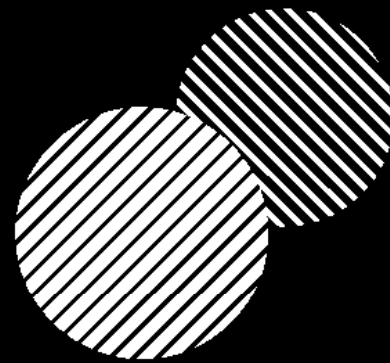


- Vergrößerung des Bevölkerungsanteils der Altersgruppe ab 65 Jahren um 16 Prozent
- gleichzeitig Anstieg der Wegezahl um über 30 Prozent
- darunter Auto-Wege um mehr als 40 Prozent

- ÖPV
- MIV (Fahrer)
- MIV (Mitfahrer)
- Fahrrad
- zu Fuß

Was tun?

infas



Und die Senioren?

noch umweltgerechter unterwegs, aber Rückenwind erforderlich

infas

- **Gute Ausgangsbedingungen, aber ...**
Senioren bisher anders unterwegs, doch immer automobiler
- **Selbstkritisch sein:**
Routinen des automobilen Lebens hinterfragen
- **Angebote anders gestalten:**
öffentlichen Verkehr verbessern – Aufenthaltsqualität und individuellere Lösungen schaffen
- **Verkehrsraum verändern:**
Gestaltung der Wohnquartiere für Fußgänger- und Fahrradfahrer optimieren
- **Autos nicht ausblenden:**
Verfügbarkeit und Nutzung berücksichtigen
- **Niemanden vergessen:**
Zugänge zu den jeweils leistungsfähigen Verkehrsmitteln schaffen
- **Vorteile bedenken:**
die geforderten Veränderungen kommen allen zugute – jung, mittel und alt!

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