

Trends im Verkehrsmarkt

Detailergebnisse der Studie Mobilität in Deutschland

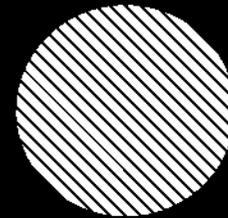
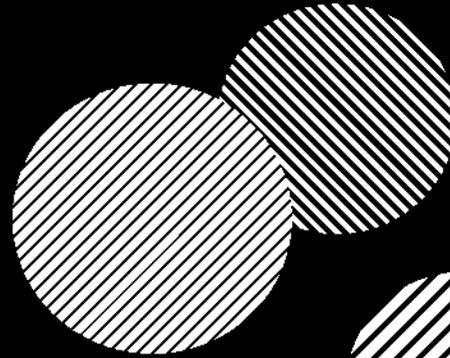
MiD 2008
Mobilität in Deutschland



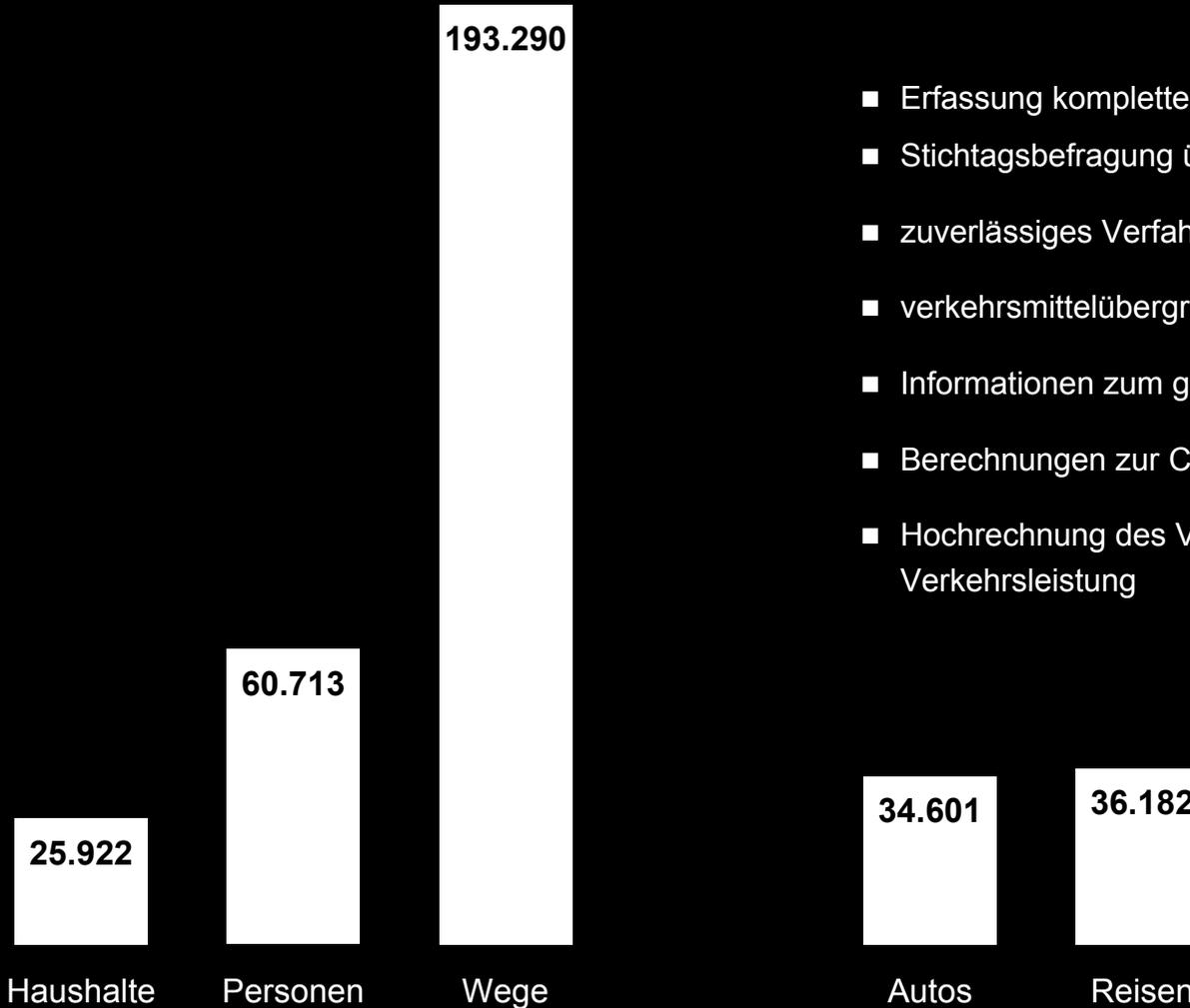
4. VDV-Marketing-Kongress in Erfurt am 15. und 16. April 2010



- Mobilität in Deutschland: Studiensteckbrief
- Erster Trend: alles bleibt, wie es war?
- Zweiter Trend: Autos, die auch gefahren werden!
- Dritter Trend: städtische Mobilität verändert sich!
- Vierter Trend: Rückenwind für das Fahrrad!
- Ausblick: Gegenwind für den ÖPNV?



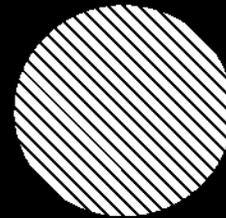
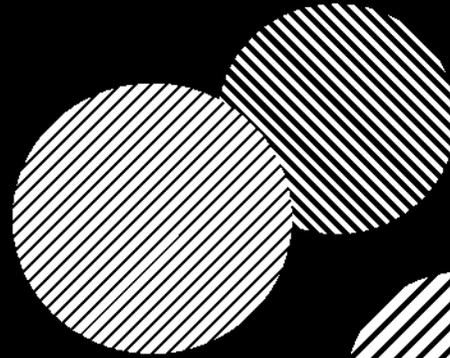
absolut, nur Basisstichprobe ohne regionale Aufstockungen



- Erfassung kompletter Haushalte
- Stichtagsbefragung über 12 Monate
- zuverlässiges Verfahren zur Wegeerfassung
- verkehrsmittelübergreifend einschließlich der Fußwege
- Informationen zum generellen Mobilitätsverhalten
- Berechnungen zur CO₂-Bilanz des Verkehrs
- Hochrechnung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung

Erster Trend:
alles bleibt, wie es war?

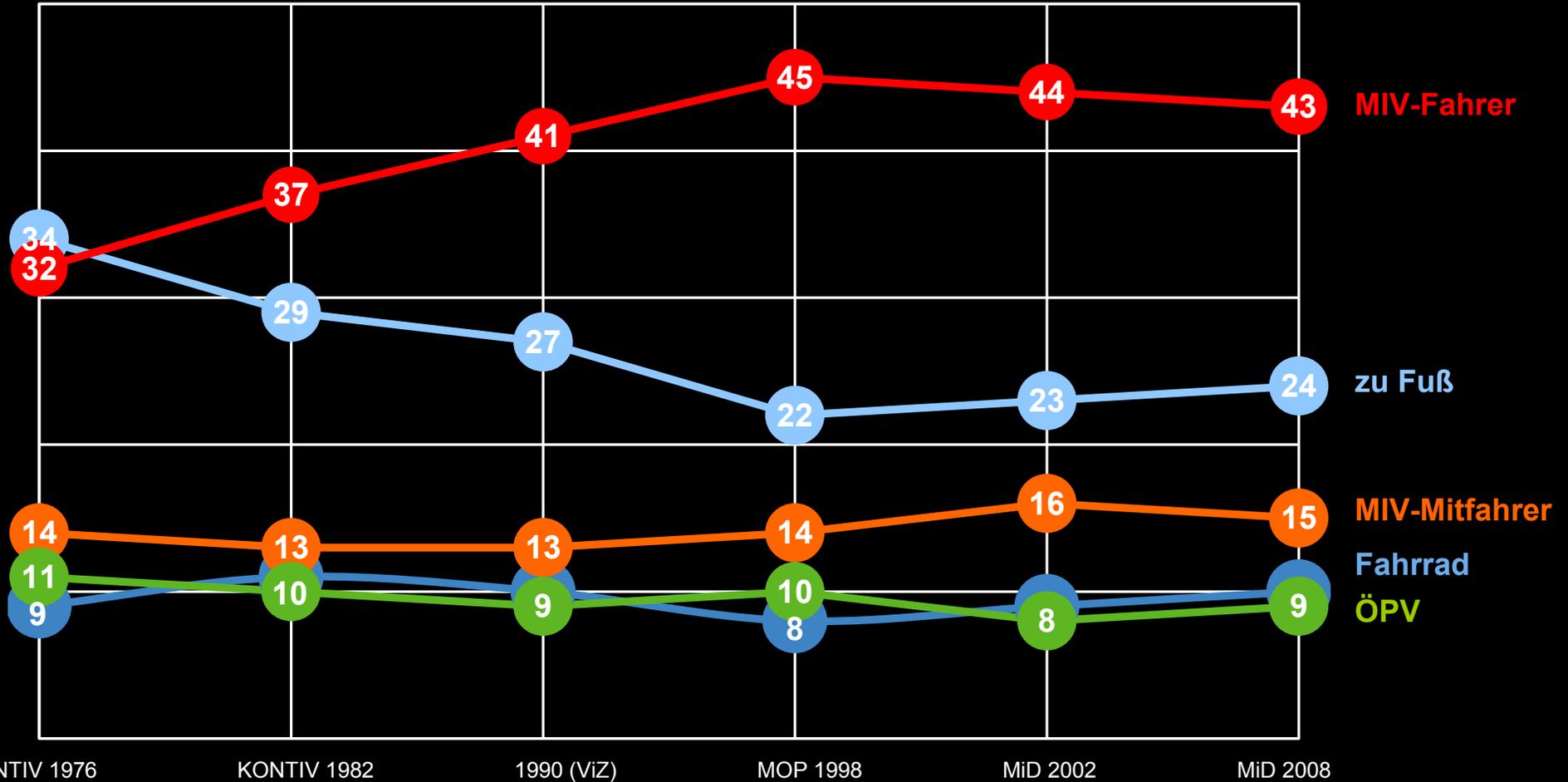
infas



Modal Split in Deutschland - Zeitreihe 1976 bis 2008: weniger zu Fuß, mehr mit dem Auto

infas

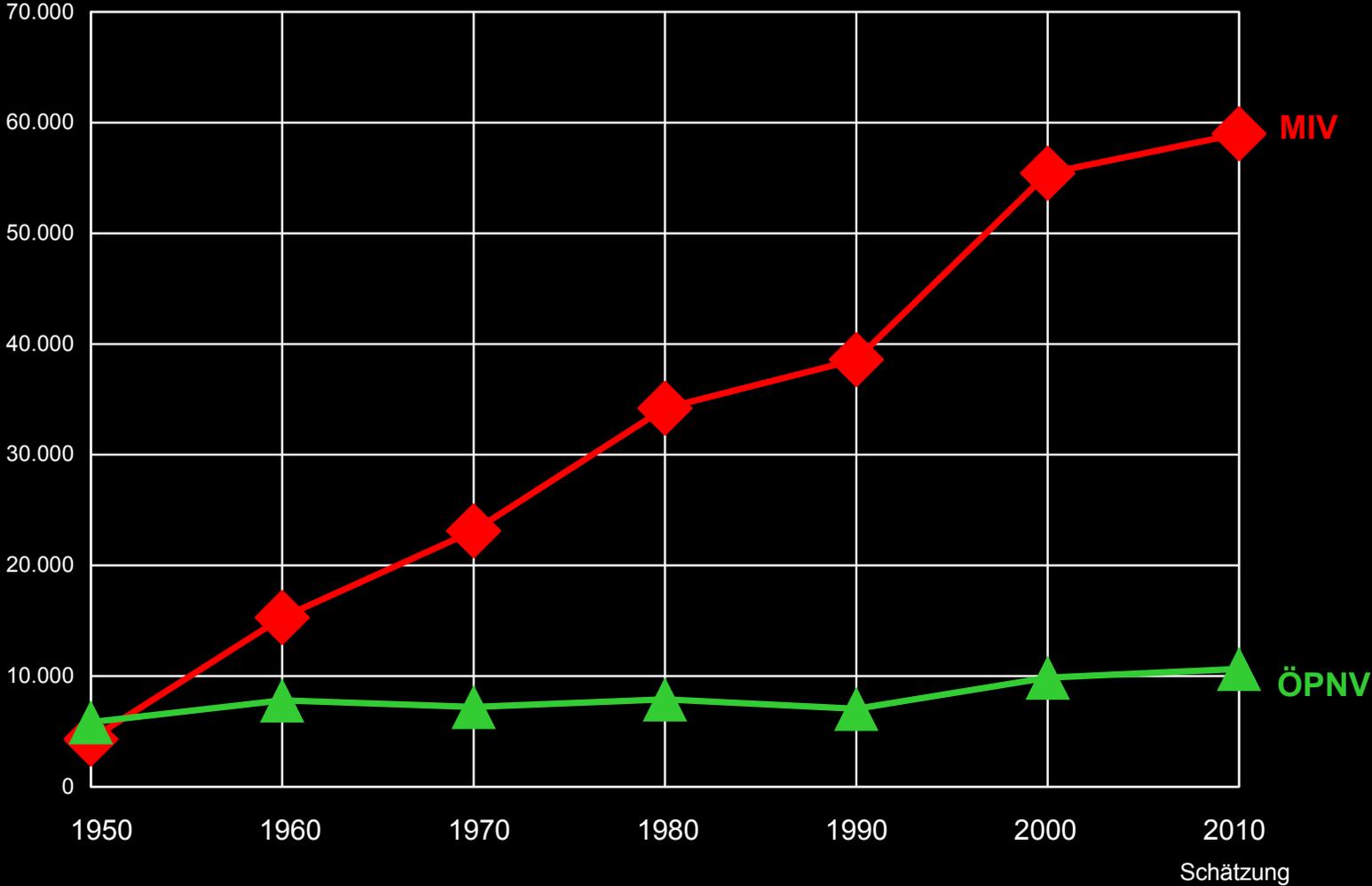
•Wege, Modal Split-Anteile in Prozent, Personen ab 10 Jahren
•(Quelle: DIW – Verkehr in Zahlen, eigene Berechnungen, bis 1990 nur Westdeutschland)



Entwicklung des Verkehrsaufkommens: der öffentliche Verkehr hält nicht Schritt

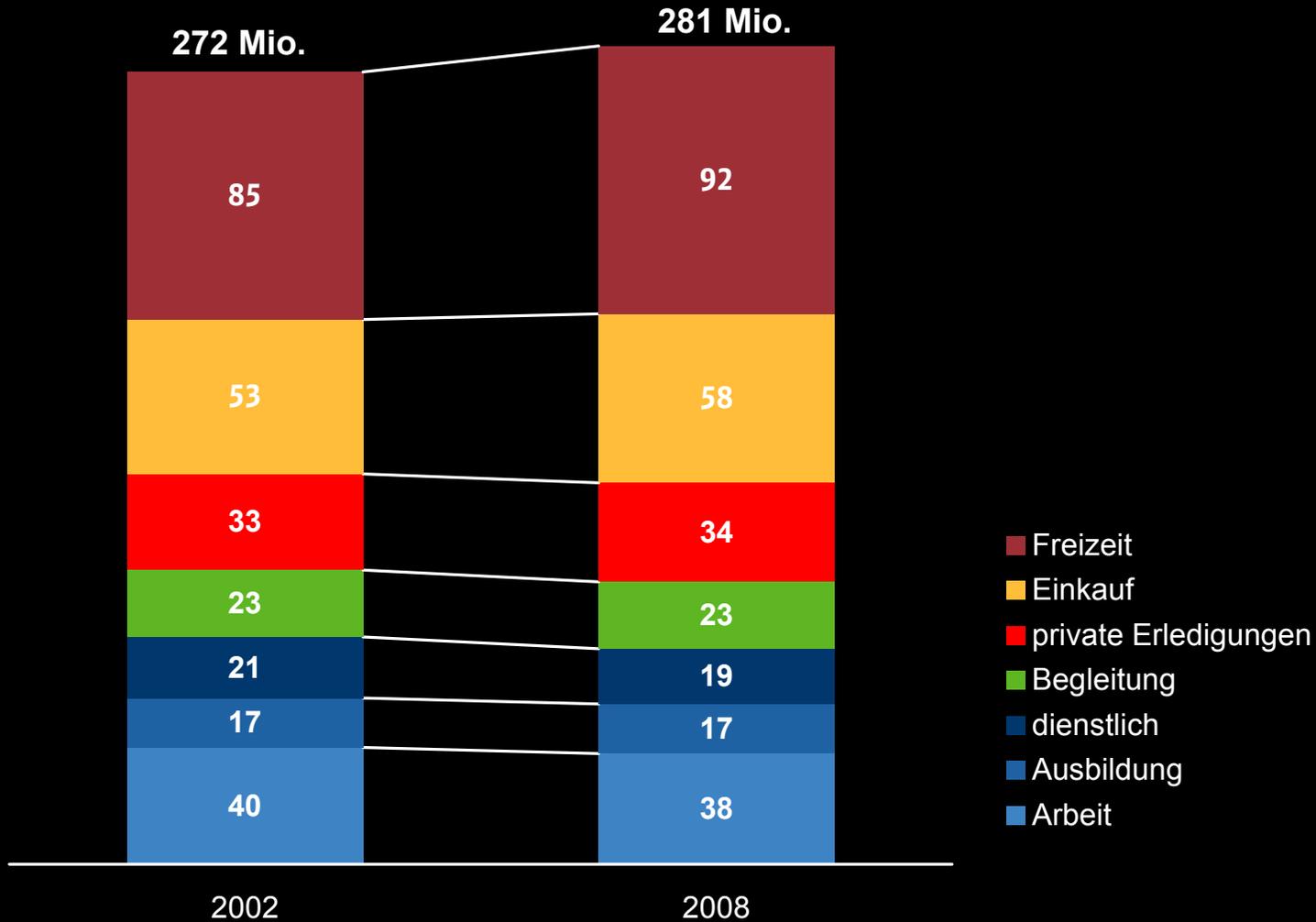
Quelle: Destatis Datenreport 2006, bis 1990 nur Westdeutschland, 2010 eigene Berechnung

Fahrten in Millionen pro Jahr



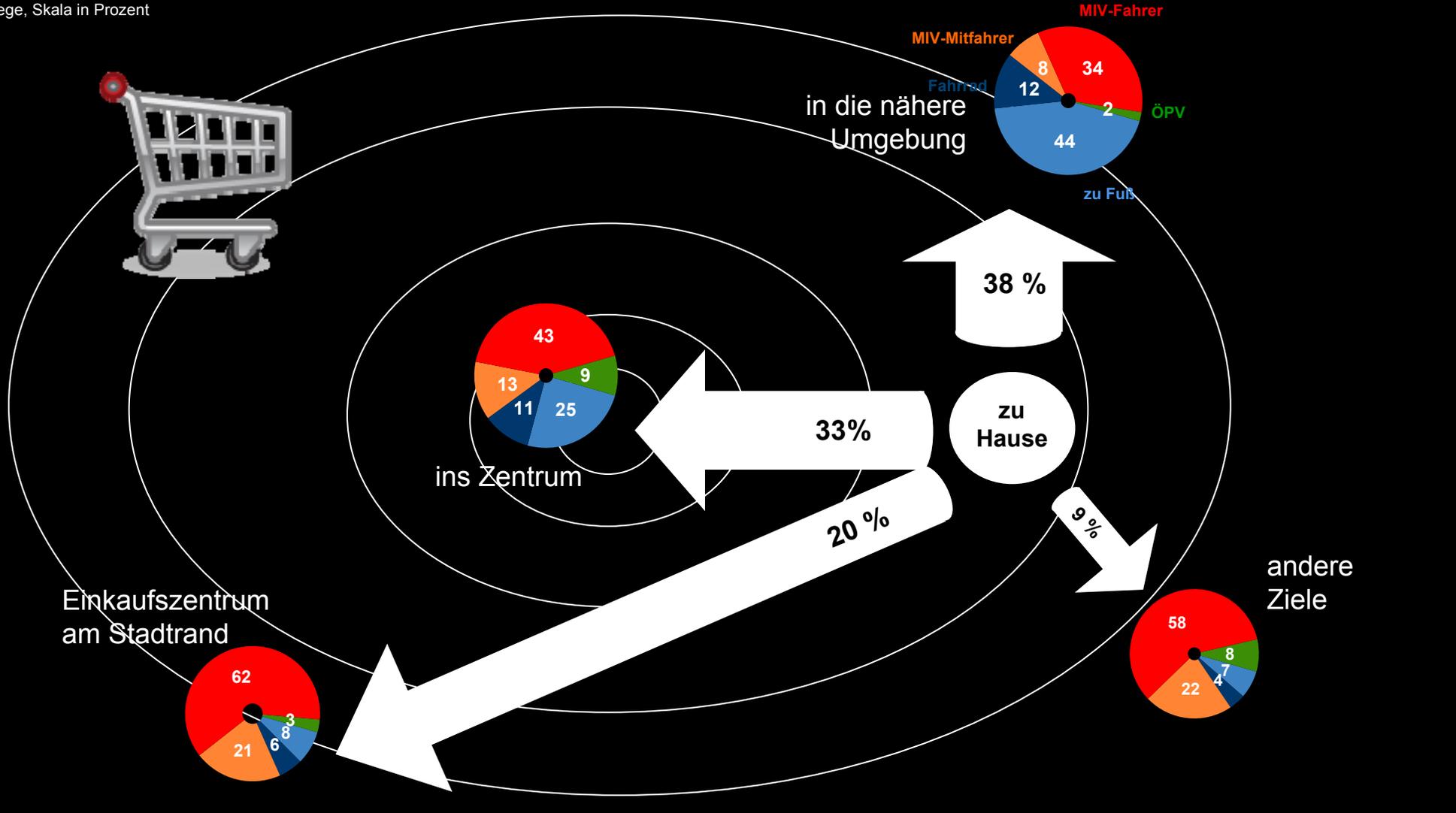
Hochrechnung der Wegezahl pro Tag nach Wegezwecken: Plus im Freizeit- und Einkaufsverkehr

Hochrechnung Verkehrsaufkommen, Mio. Wege pro Tag einschließlich Wirtschaftsverkehr



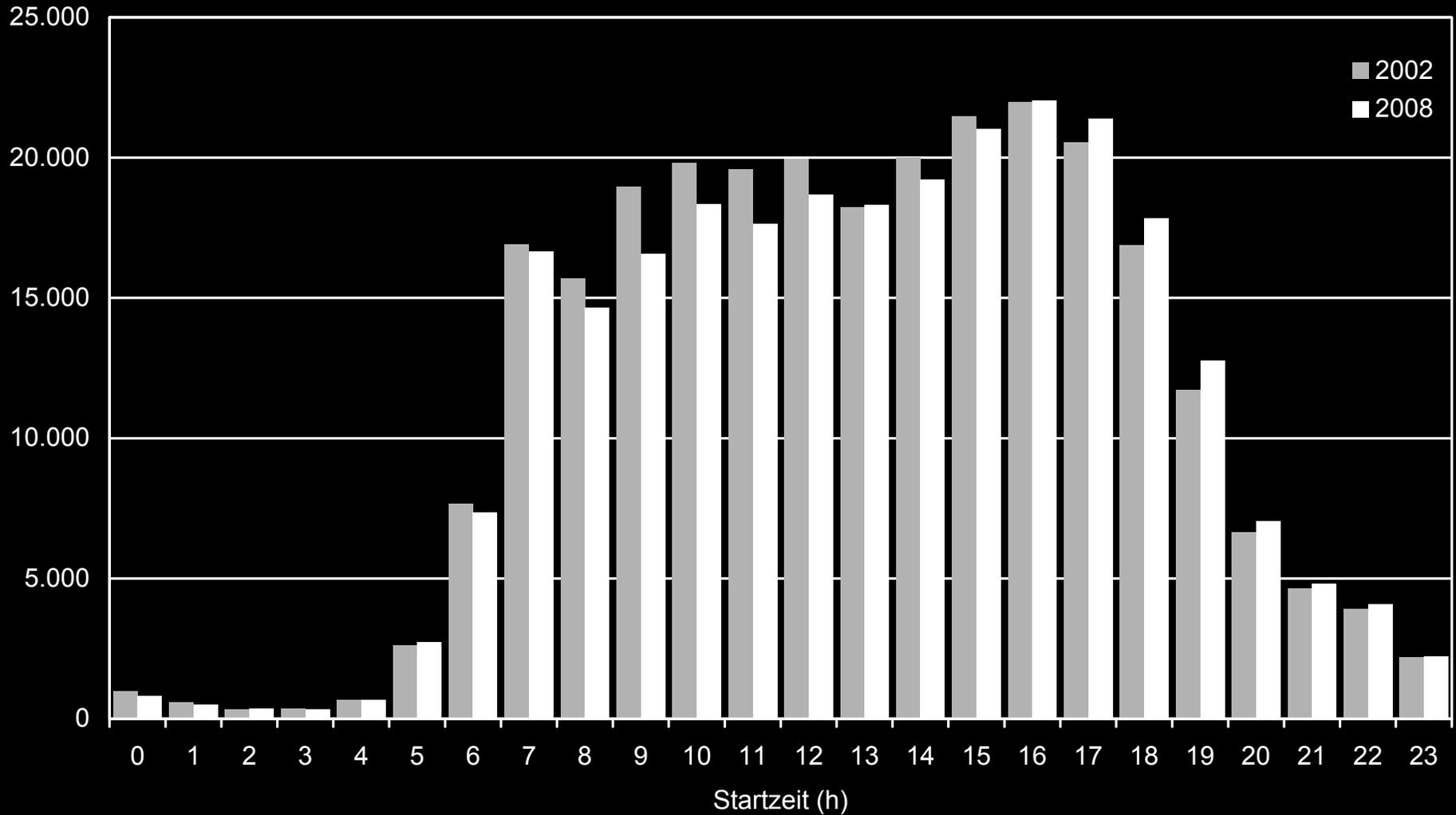
Wegeziele zum Einkaufen und bei Erledigungen: jeder fünfte Weg auf die „grüne Wiese“

Wege, Skala in Prozent



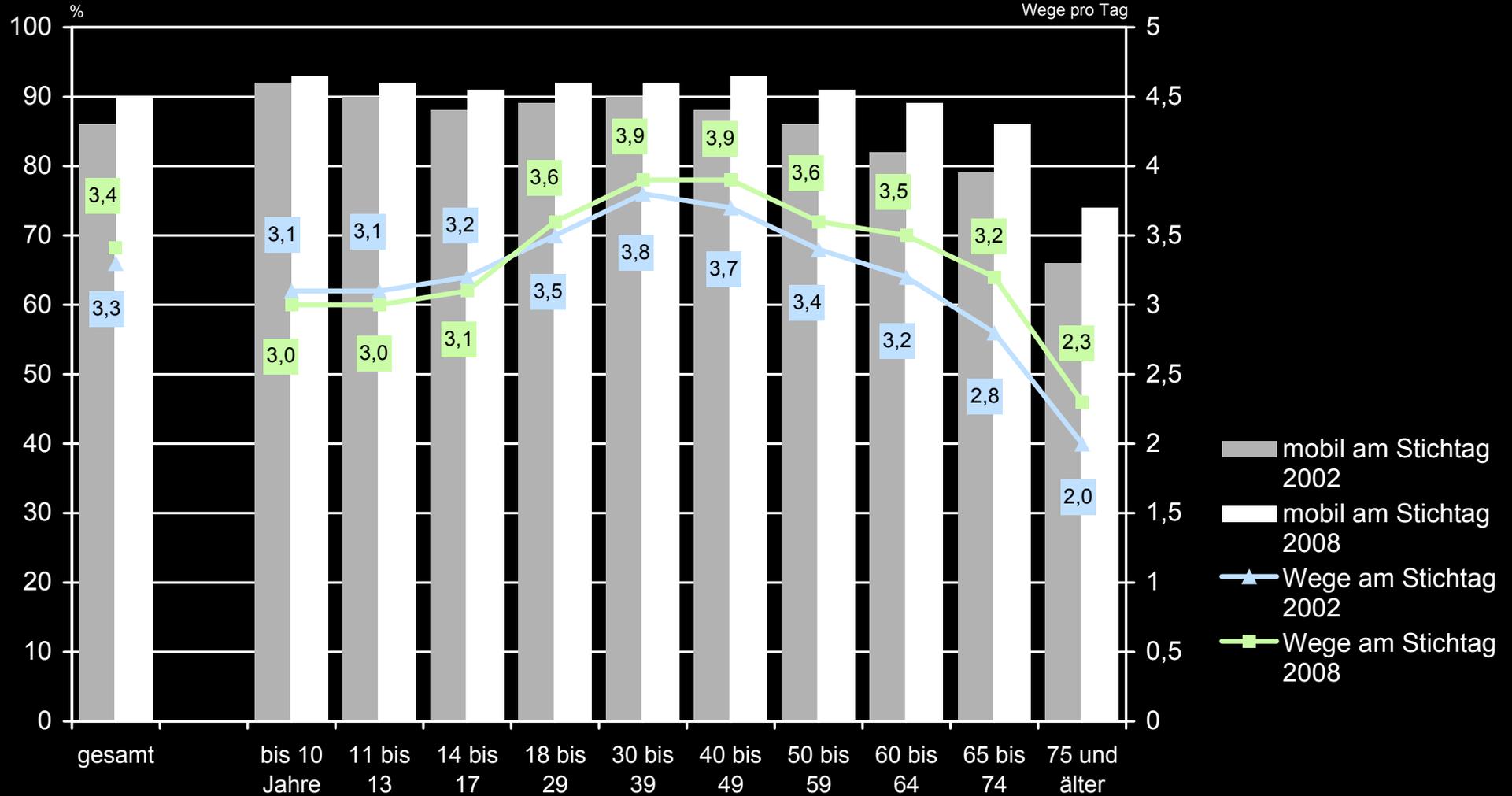
Tagesverlauf der Wegestartzeiten – 2002 und 2008: leichte Verschiebung nach hinten

•Wege einschließlich Wirtschaftsverkehr, Angaben in Tsd. pro Tag



Mobilitätsquote und Wegezahl - Altersgruppen: Zunahme vor allem bei den älteren Personen

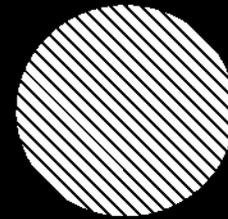
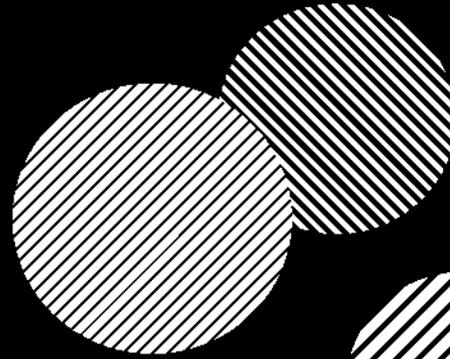
Personen, alle Wege einschließlich Wirtschaftsverkehr, Skala in Prozent oder mittlerer Wegezahl pro Tag



Zweiter Trend:

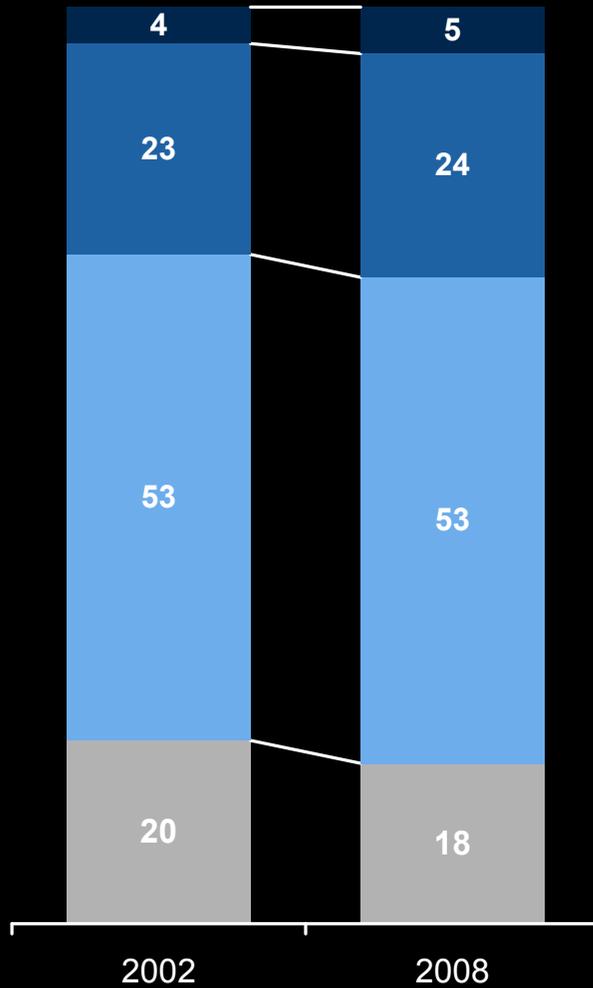
Autos, die auch gefahren werden

infas



Anzahl der Autos in den Haushalten 2002 und 2008: weniger autofreie Haushalte - höhere Zweit- und Drittwagenanteile

Haushalte, Skala in Prozent



Steigerung der pro Kopf-Zahl (alle Personen):

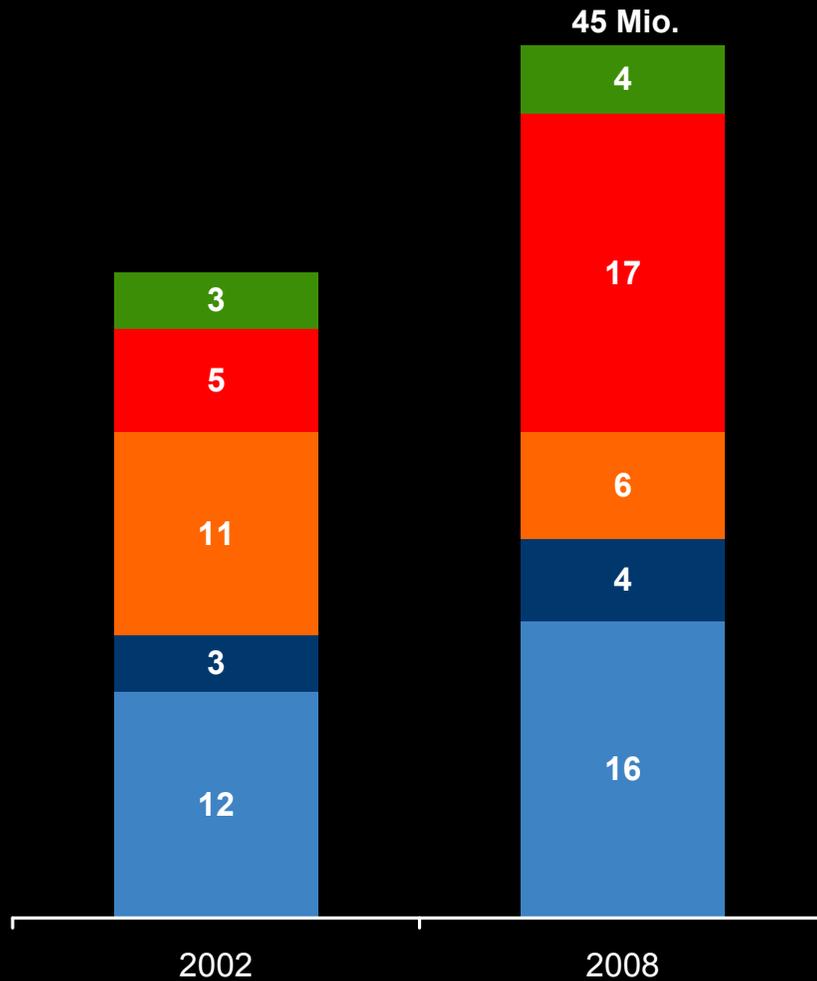
- 0,5 Autos 2002
- 0,6 Autos 2008

- drei oder mehr
- zwei
- eins
- kein Auto



Entwicklung bei den Senioren – Modal Split 2002 und 2008: Anstieg besonders beim MIV

Wege von Personen ab 65 Jahren in Mio.

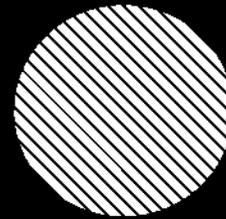
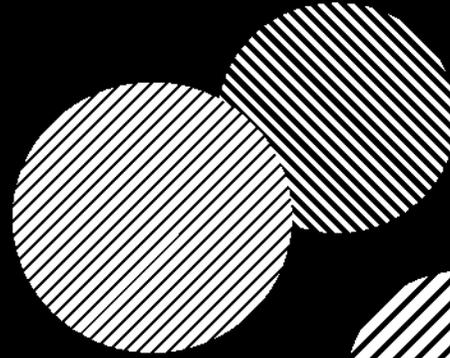


- Vergrößerung des Bevölkerungsanteils der Altersgruppe ab 65 Jahren um 16 Prozent
- gleichzeitig Anstieg der Wegezahl um 35 Prozent
- darunter Auto-Wege um 45 Prozent

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

Dritter Trend:
städtische Mobilität verändert sich

infas

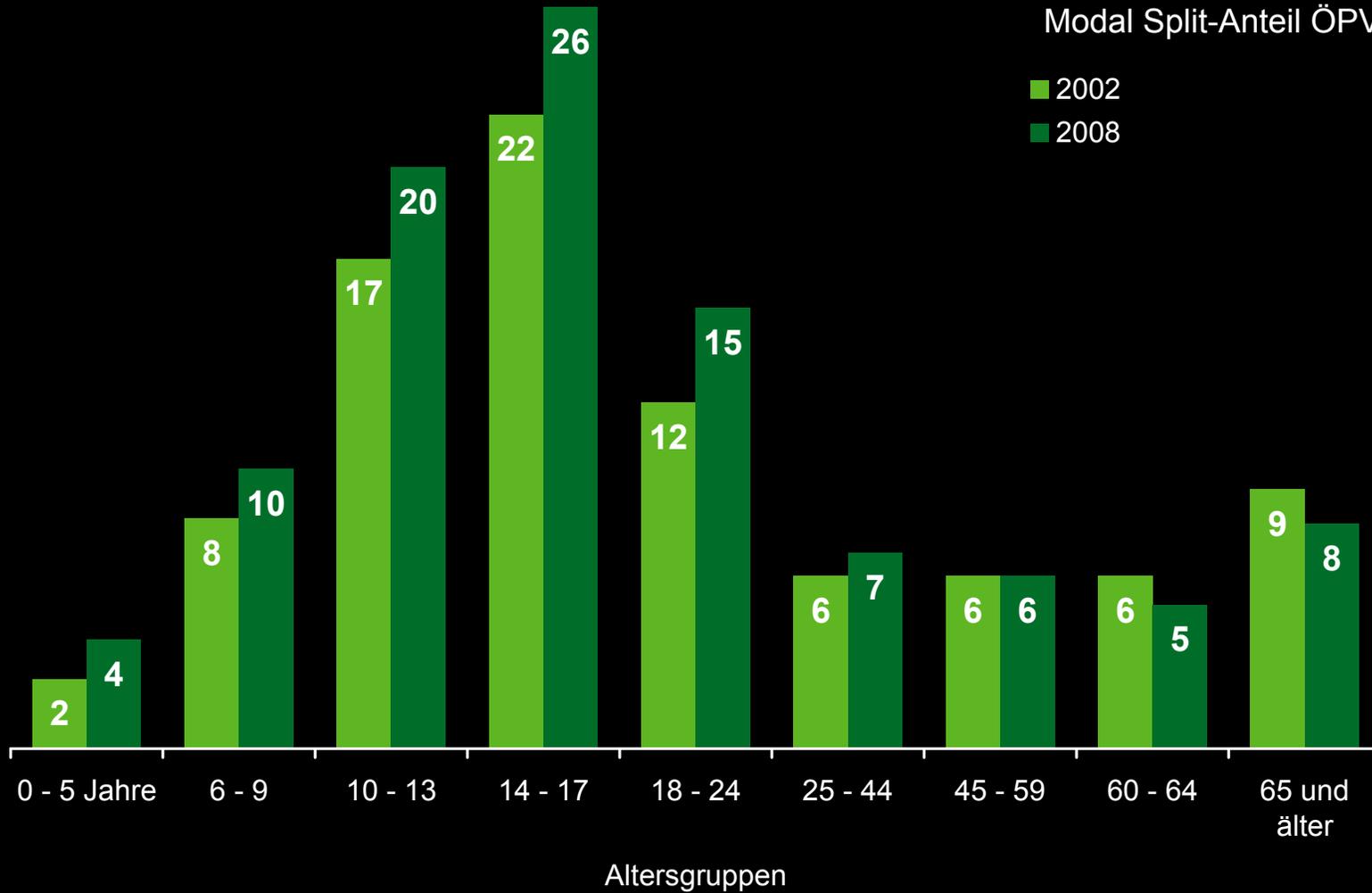


Anteile des öffentlichen Verkehrs - 2002 und 2008: bei den Jüngeren im Plus

Wege, Angaben in Prozent

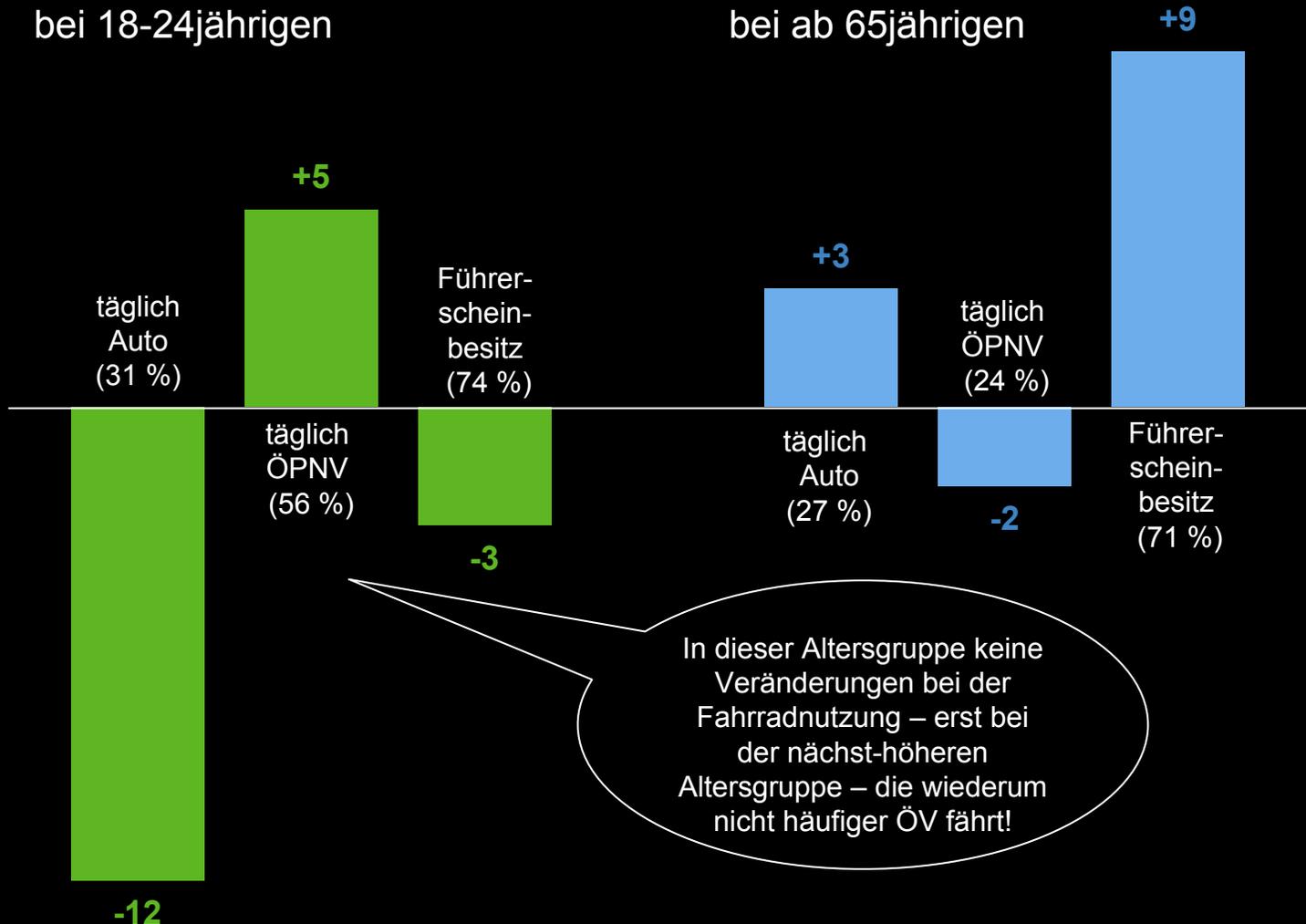
Modal Split-Anteil ÖPV

■ 2002
■ 2008



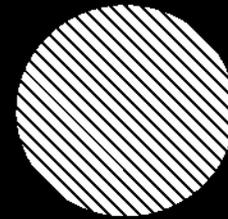
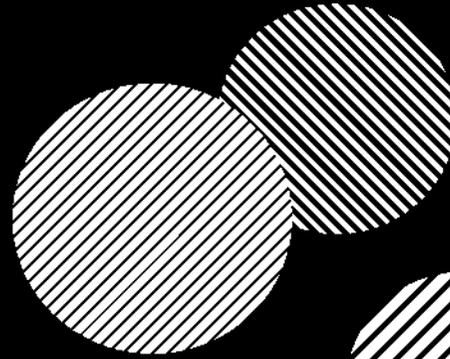
Verkehrsmittelnutzung 2002 und 2008 in größeren Kernstädten: ÖPNV im Plus bei jungen Erwachsenen

Personen ab 14 Jahren, nur Kernstädte ab 100.000 Einwohnern (jn Klammern Ist-Werte 2008)



Vierter Trend:
Rückenwind für das Fahrrad

infas



Fahrradausstattung der Haushalte 2002 und 2008: Zuwachs – über 70 Mio. Fahrräder in deutschen Haushalten

Haushalte, Skala in Prozent

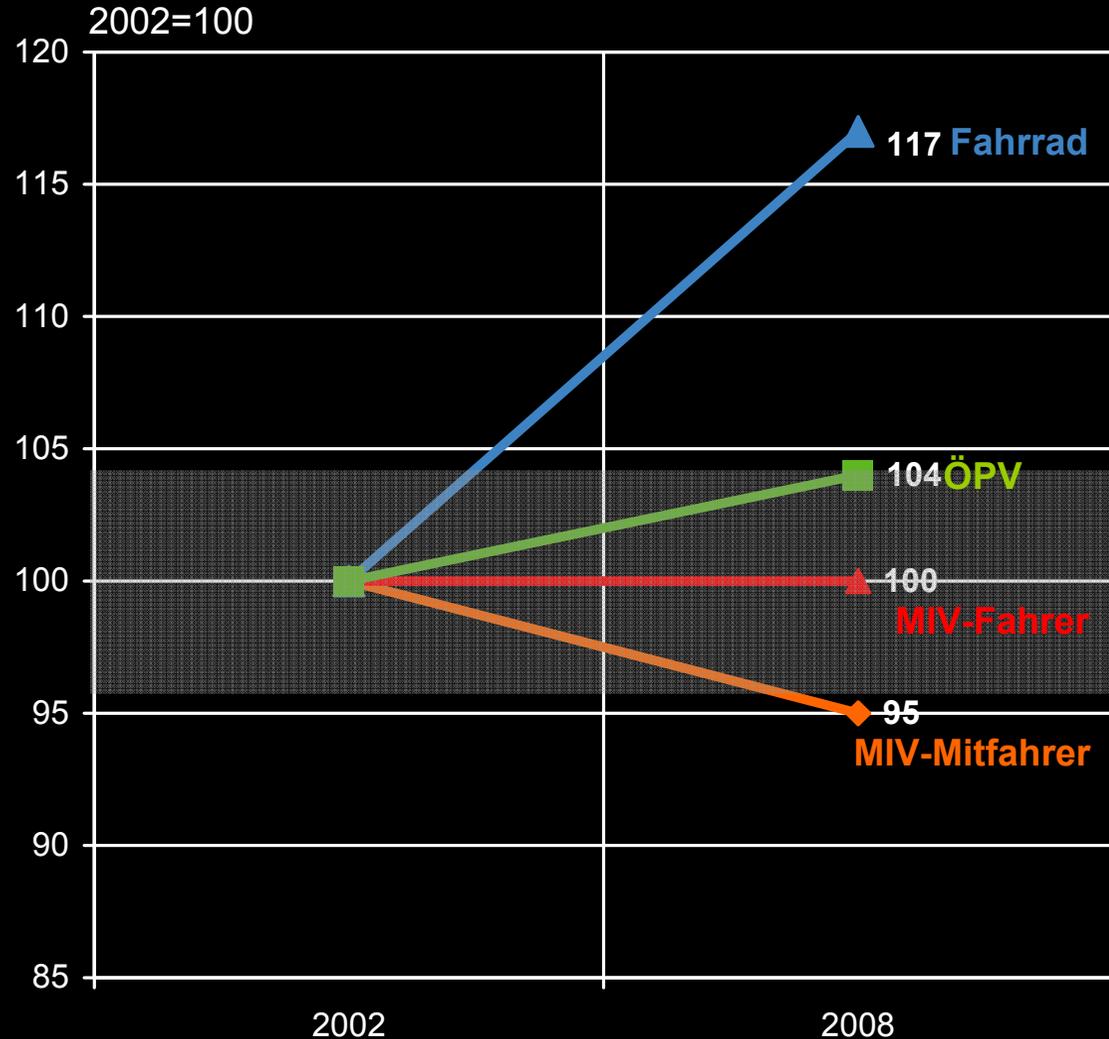


- weniger Haushalte ohne Fahrrad
- 30 Prozent der Ein- und 15 Prozent der Zwei-Personen-Haushalte haben kein Fahrrad
- höhere Anteile ohne Fahrrad in Haushalten mit älteren Personen
- 78 Prozent der Personen besitzen ein Fahrrad
- Steigerung der pro Kopf-Zahl (alle)
0,8 Fahrräder 2002
0,9 Fahrräder 2008

- vier oder mehr
- drei
- zwei
- eins
- kein Fahrrad

Entwicklung des Verkehrsaufkommens – indiziert: größte Zunahme bei Wegen mit dem Fahrrad

- Entwicklung absolute Wege pro Tag einschließlich Wirtschaftsverkehr

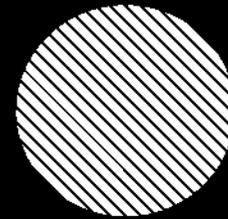
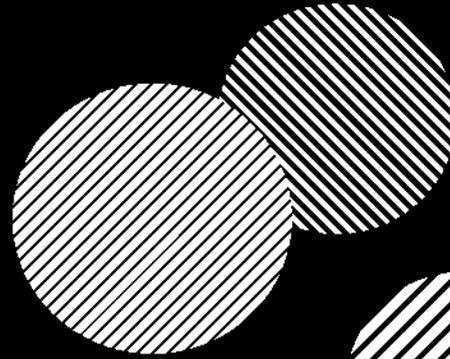


stichprobenbedingter
Schwankungsbereich

Ausblick:

Gegenwind für den ÖPNV?

infas



ändert sich die Verkehrsmittelnutzung bei künftigen Generationen?

- **Wir fahren viel Auto, aber unter dem Strich nicht häufiger:**
MIV bleibt fast unverändert auf hohem Niveau
- **Wir fahren umweltgerechter:**
Plus für das Fahrrad und den ÖPNV
- **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

Paradigmenwechsel in der Autoindustrie

**hoher Anteil Elektroautos?
kleiner, komfortabler, effizienter
Auslaufmodell Privatauto**

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

**Aktivitätsquoten
wieder Rückgänge
bei den Senioren?
oder weiteres Anwachsen
der (Auto-)Mobilität?**



**Gelingen einer besseren
Nahraumversorgung?**

**Flächenverbrauch und
Zersiedelung nicht gestoppt
wachsende Vorteile für den MIV**

**Umweltverbund erfolgreicher?
flexiblere Angebote in der Fläche
qualitativ deutlich besserer ÖPNV
Fahrräder und Carsharing integriert**

**Mobilitätskarte in jeder Tasche
Fahrradrenaissance
konsequent fortgesetzt**

Robert Follmer
Bereichsleiter

Tel. 0228/38 22-419
Fax 0228/31 00 71
E-Mail r.follmer@infas.de

infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH

Friedrich-Wilhelm-Straße 18
53113 Bonn
www.infas.de

Und die Studie im Internet:

www.mobilitaet-in-deutschland.de