



Verkannte Bedürfnisse?

Was bei der Verkehrswende nicht klappt und was wir dagegen tun können

Robert Follmer

KOMPASS-Zukunftslabor am 24. November 2023

Was Sie erwartet: 13+1 Punkte zur Mobilität

- Mobilitätsniveau nach Corona
- Das Auto und der Rest
- Autoverfügbarkeit und Generationen
- Verkehr ist mehr als Beruf und Wirtschaft
- Arm oder reich: auch in der Mobilität ein Unterschied
- Die Sache mit dem Antrieb
- Das Fahrrad - nicht nur elektrisch erneuert
- Verkannte Bedürfnisse im öffentlichen Verkehr
- Geteilt bedeutet gelöst?
- Rebounds beachten - mehr als Technologie
- Wen wir wo abholen müssen
- Maßnahmen im Verkehr: mehr Akzeptanz als gedacht?
- Gute Angebote statt anstrengender Belehrungen
- Und die neuen Tickets?

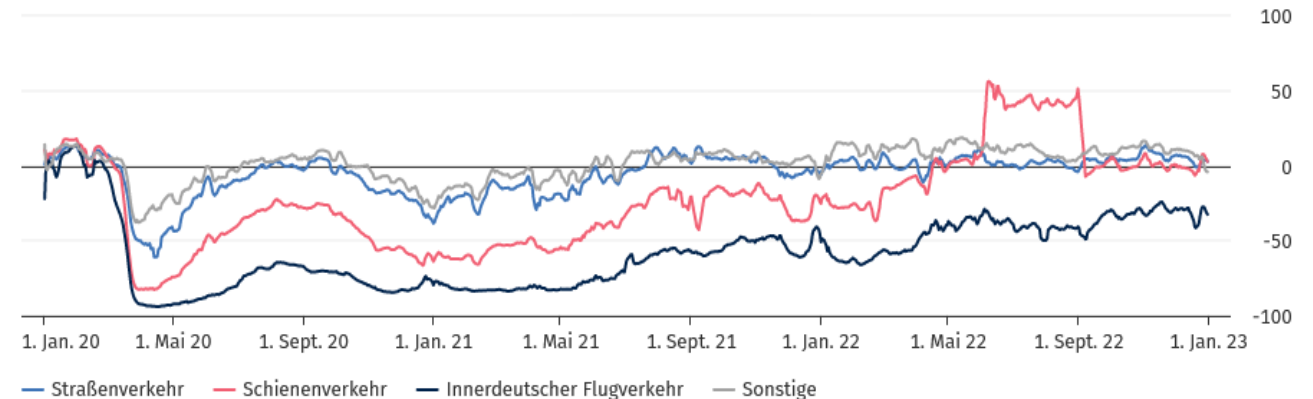


Corona überwunden - Mobilität verändert?

- In der Corona-Phase haben alle Verkehrsträger verloren.
- Dieses Tal wurde überwunden - am schnellsten im Güterverkehr. Auf der Straße werden inzwischen bundesweit sogar wieder eher mehr Kilometer zurückgelegt als 2019.
- Dies gilt jedoch nicht überall. In einigen großen Städten zeichnet sich ein Plus vor allem für das Zufußgehen und den Radverkehr ab. Die städtische Automobilität beginnt, sich zu verändern.
- Der öffentliche Verkehr hat das Tal auch durchschritten. Aber insbesondere im Nahverkehr hat er das Vor-Corona-Niveau noch nicht überall wieder erreicht.
- Die von infas im Auftrag des BMDV durchgeführte Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) wird hierzu mit über 180.000 befragten Haushalten Ende 2024 umfassende aktuelle Daten vorlegen.

Veränderung der Mobilität nach Verkehrsträgern gegenüber 2019

Ab 30 Kilometern Distanz, in %, 7-Tage-Durchschnitt

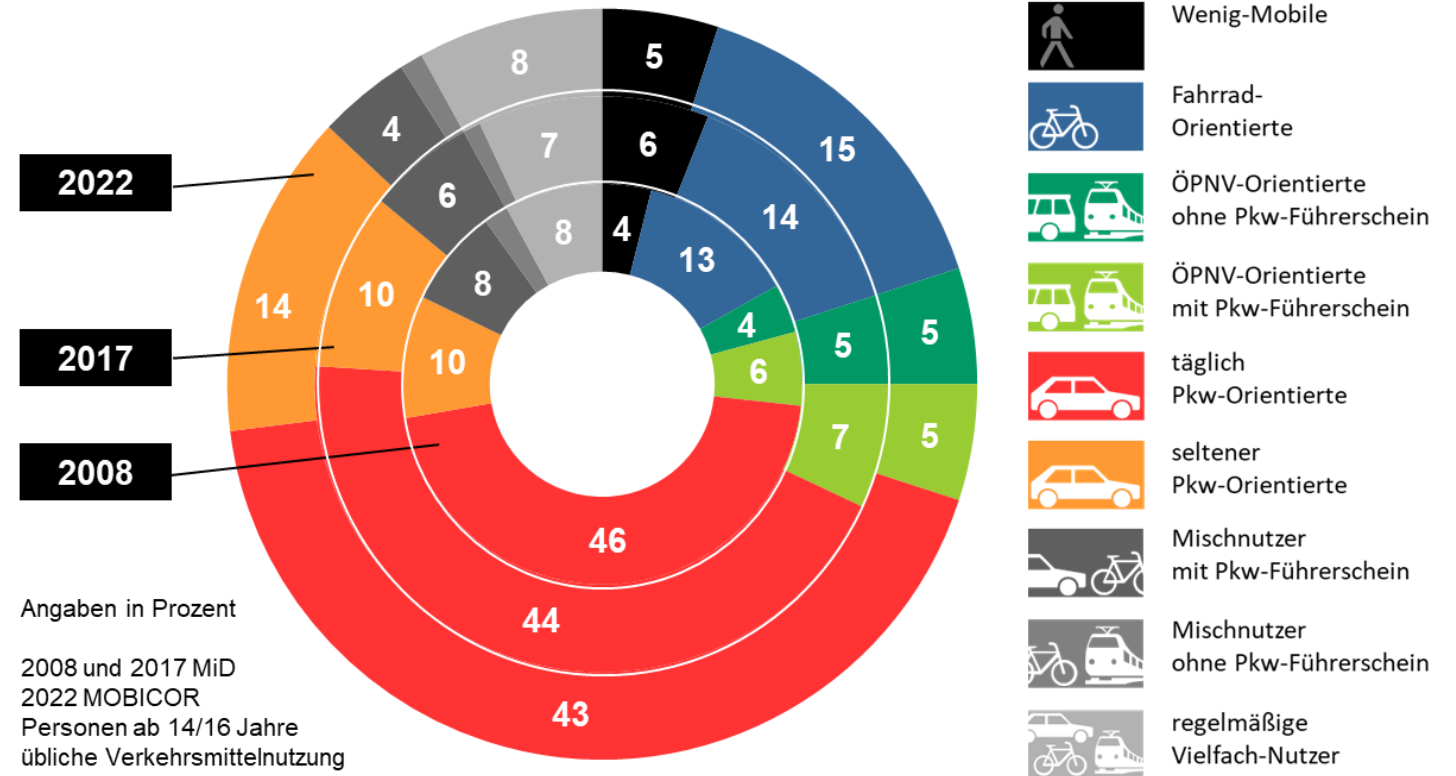


Hinweis: Für den 7-Tage-Durchschnitt werden nur die im 7-Tage-Fenster vorhandenen Daten zur Durchschnittsbildung berücksichtigt. Datenlücken entstehen i.d.R. aufgrund von technischen Problemen beim Mobilfunkanbieter. Quellen: eigene Berechnung | © Teralytics

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2023

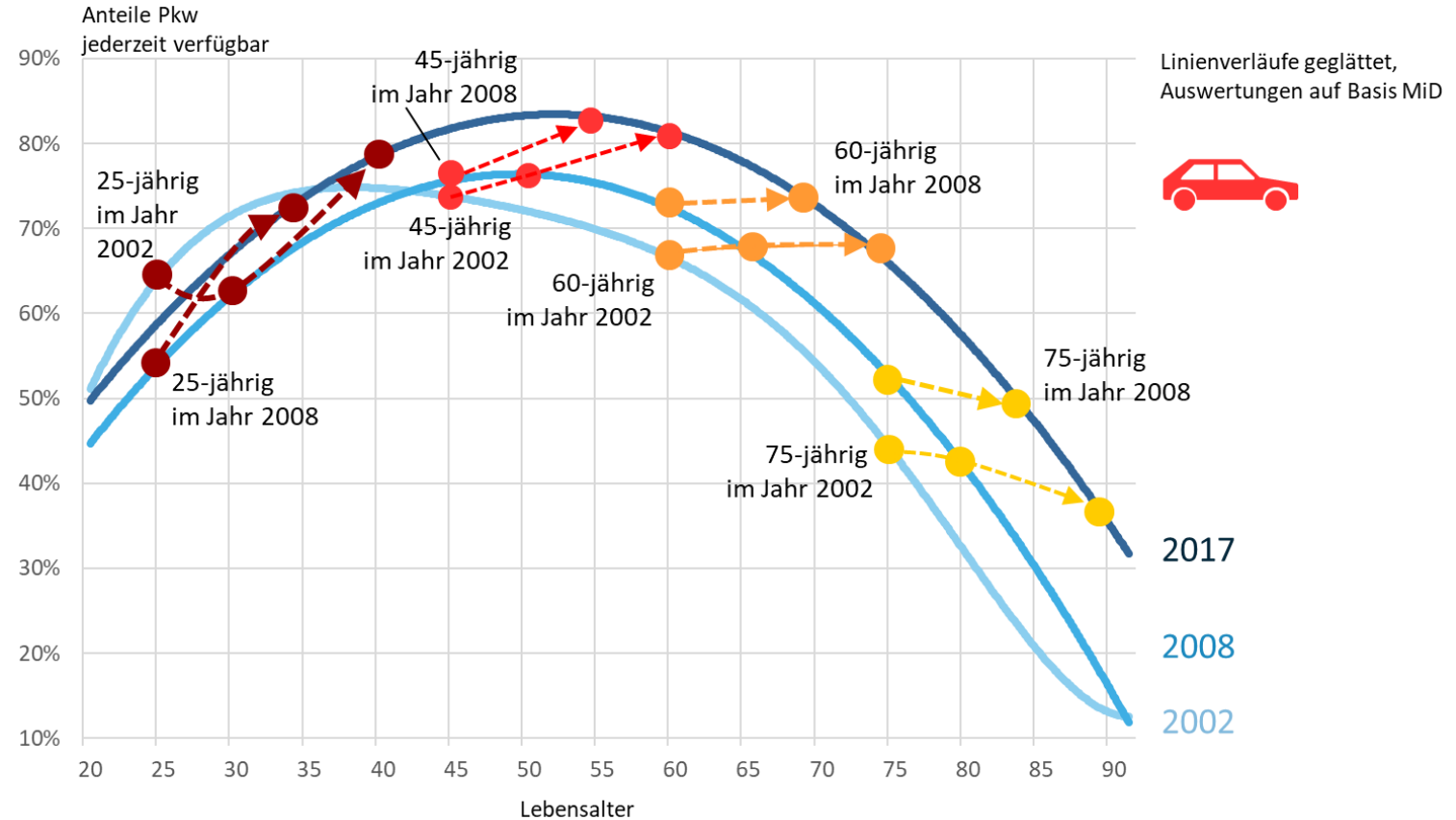
Zwei Welten: Fahrrad, ÖPNV und zu Fuß contra Auto?

- Selbst bei einem Plus von Fuß- und Radverkehr verändern sich die Nutzungsanteile beim Auto nur langsam.
- Weiterhin nutzt rund die Hälfte der Bevölkerung in der Alltagsmobilität fast ausschließlich das Auto.
- Dies hat mit Komfort, Routinen und Investitionen zu tun.
- Und die deutsche Pkw-Flotte wächst weiterhin. Geringfügig langsamer als bis 2019, aber inzwischen nahe an der Schwelle zu 50 Mio. Fahrzeugen - bei gut 40 Mio. privaten Haushalten.
- Auch hier wirken Wohlstand und Komfortbedürfnis. Die steigenden Anteile der SUVs an der Flotte belegen dies.



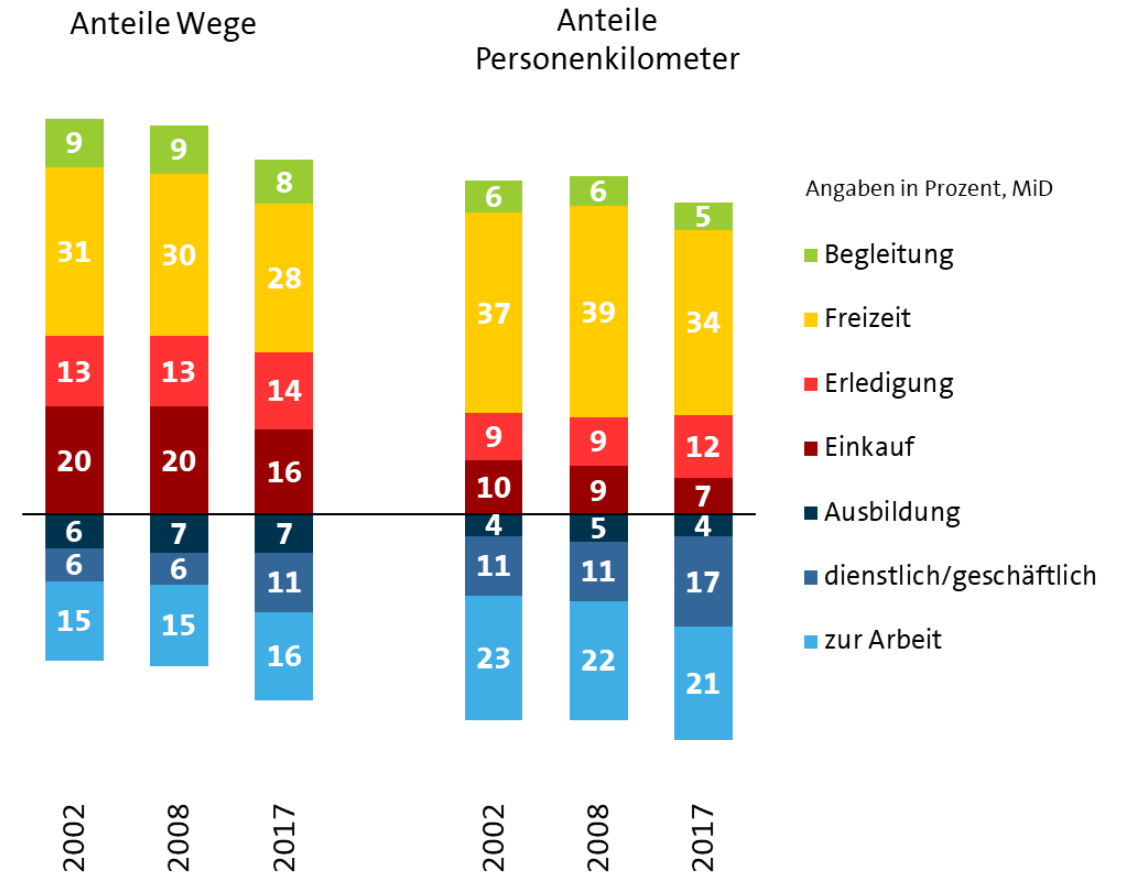
Die Autoverfügbarkeit und die Generationen: noch kein Land in Sicht?

- Zumindest bis 2017 war der oft beschworene Rückgang der Autoverfügbarkeit in den jüngeren Kohorten klein - und ab Mitte 35 gar nicht sichtbar.
- Es sieht bisher eher so aus, dass jede neue Generation irgendwann den Autobesitz der Generation vor ihr übertrifft.
- Ob sich dies seit 2017 geändert hat und die Kurve von 2023 in den unteren Altersgruppen unter der von 2017 liegt, muss noch abgewartet werden. Die neue MiD-Erhebung läuft.
- Doch selbst wenn dem so sein sollte, wird das Plus bei den Gruppen ab 40 vermutlich bleiben oder sogar größer werden.



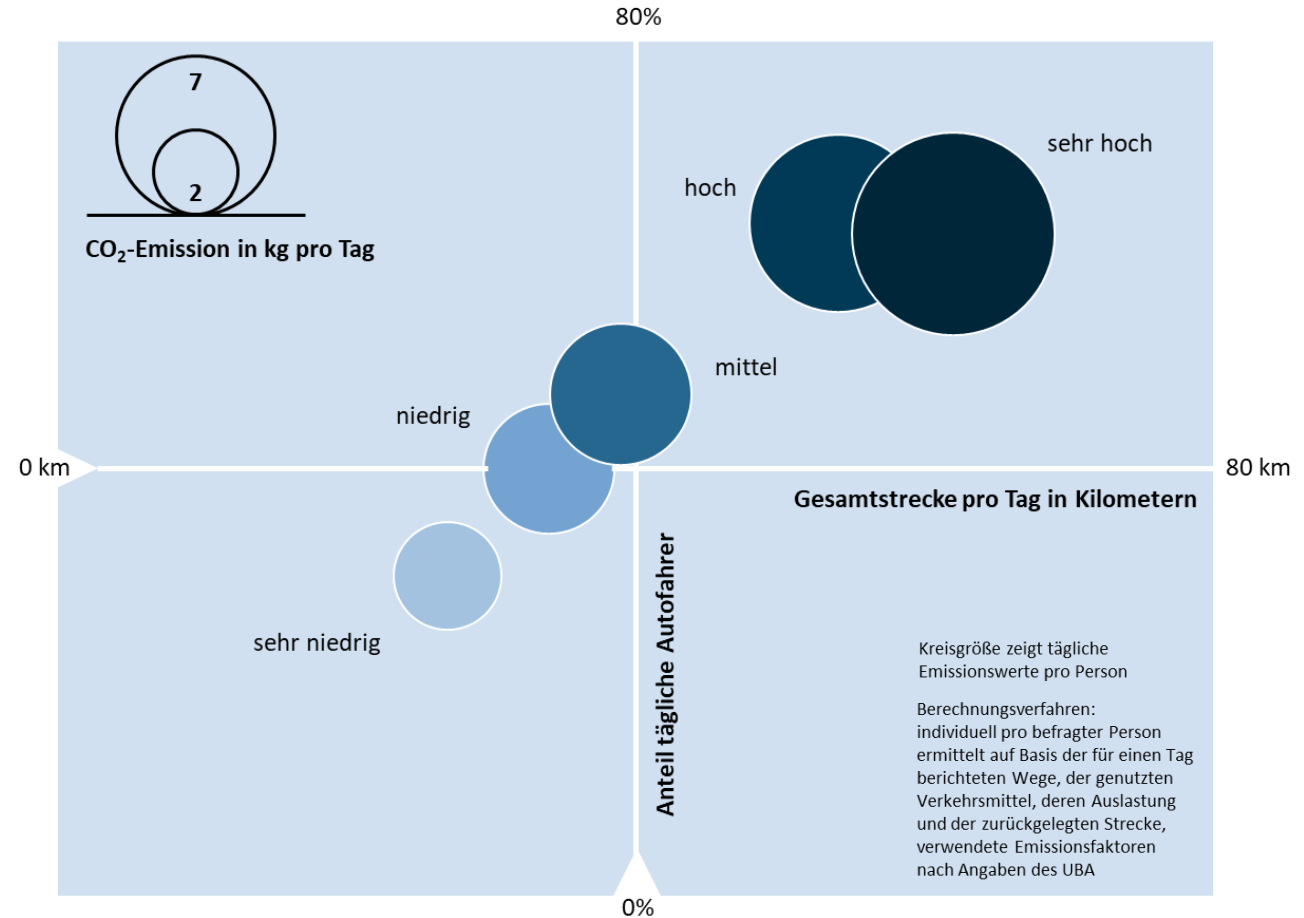
Stachel im Auge: mehr als Berufs- und Wirtschaftsverkehr

- Oft wird zu sehr an den Berufs- und Wirtschaftsverkehr gedacht.
- Dieser hat sowohl bei den Wegen als auch den Kilometern einen geringeren Anteil als mitunter erwartet.
- Verkehr ist vielfältiger und schließt Einkauf, Freizeit und mehr ein.
- Das ist vor allem für den ÖPNV anspruchsvoll - nicht zuletzt vor dem Hintergrund einer sich verändernden Siedlungsstruktur mit immer dezentraleren Zielen.
- Auch zu erkennen: der geschäftliche Verkehr nimmt (auch in Zukunft) zu.
- Der Berufsverkehr wird nicht zuletzt aufgrund von Homeoffice zumindest mittelfristig abnehmen oder zumindest stagnieren. Allerdings wächst damit der Verkehr bei anderen Anlässen. Für den ÖPNV wird es damit eher schwieriger als leichter.



Arm oder reich: Auch in der Mobilität ein Unterschied

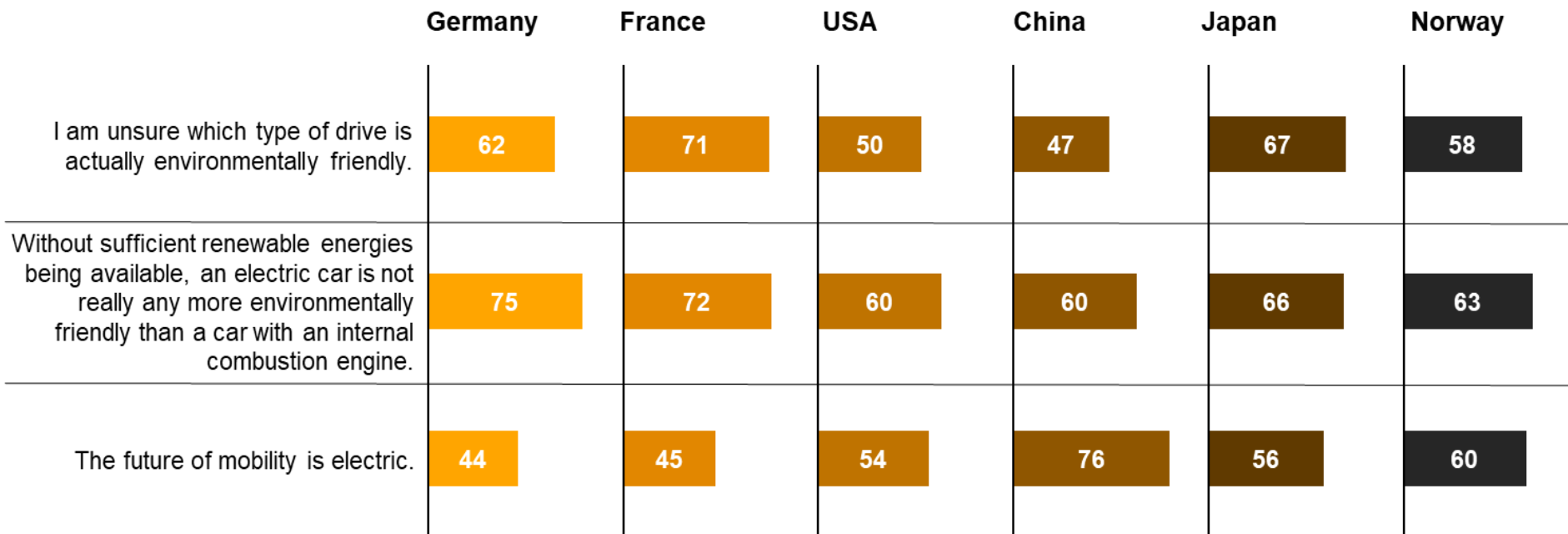
- Die Abbildung zeigt Ergebnisse des CO2-Fußabdrucks für fünf Gruppen eines ökonomischen Haushaltsstatus.
- Die Verkehrsfußabdrücke wachsen mit individuellem wie auch dem gesellschaftlichen Wohlstand: mehr Kilometer, mehr Autos, mehr und andere Mobilitätsanlässe.
- Das ist mit Kosten verbunden und nicht alle können dies gleichermaßen bewältigen.
- Darin steckt auch ein Teilhabeaspekt. Im unteren Drittel der Gesellschaft geben zehn Prozent ausdrücklich an, aus Kostengründen auf gewünschte Wege zu verzichten. Vermutlich ist der tatsächliche Anteil noch größer. Im oberen Drittel sind dies weniger als ein Prozent.
- So unterscheiden sich auch Tagesstrecken deutlich. Für einige fehlen dabei Mobilitätschancen, andere haben ein sehr großes Kuchenstück.



eigene Auswertung auf Basis der MiD 2017

Die Sache mit dem Antrieb: Unsicherheit fast allerorten

- Verbraucher sind unsicher hinsichtlich der Antriebszukunft. Die Grafik zeigt ein internationales Bild für 2022.
- Einige Jahre zuvor war die E-Zuversicht sogar etwas größer.
- Trotzdem ist der Korken aus der Flasche und der Weg vorgezeichnet.



Question: How do you rate the following statements on environmentally-friendly types of drive?

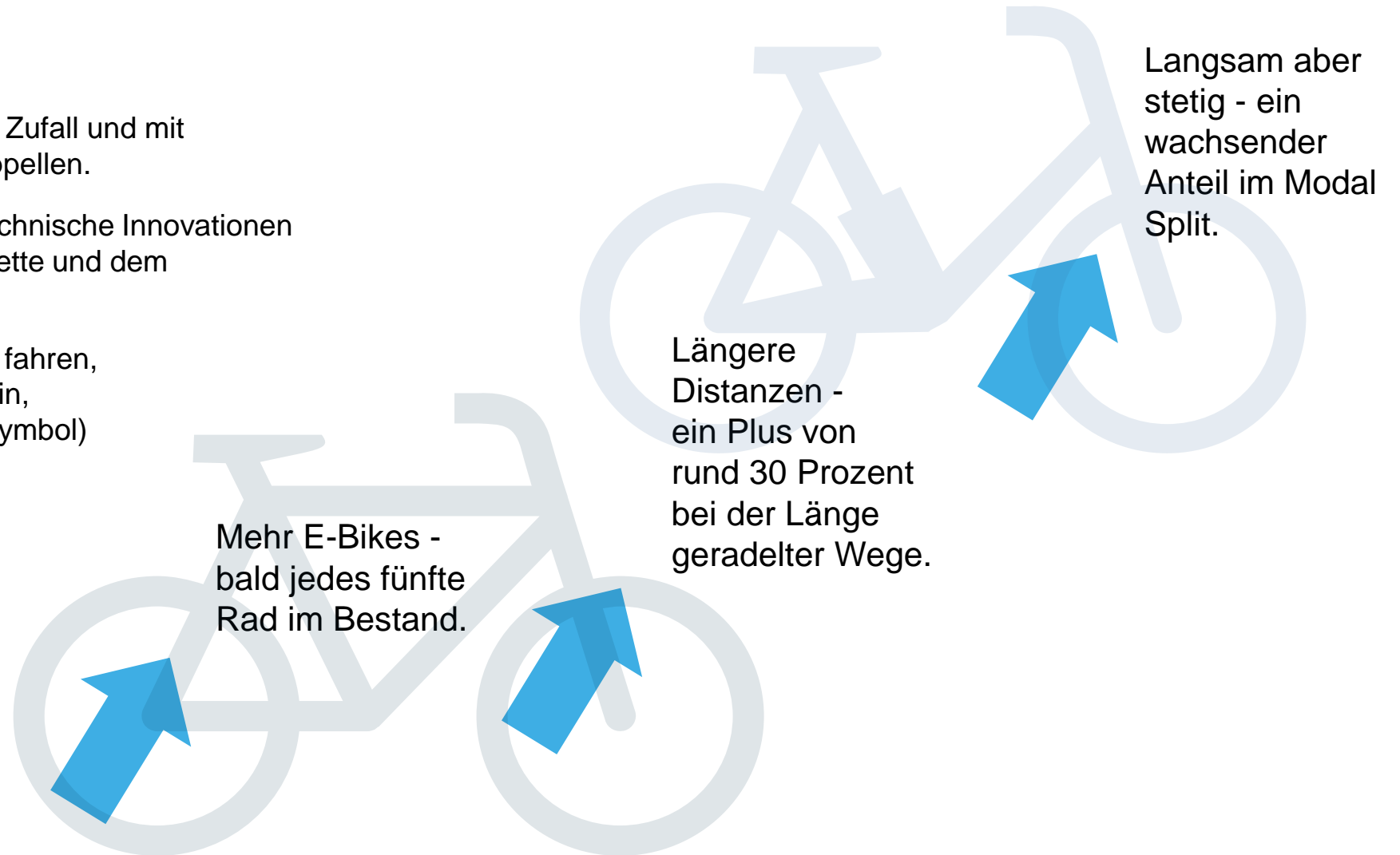
Figures in percent, share of "yes, I tend to agree" displayed

Continental Mobility Study 2022, infas



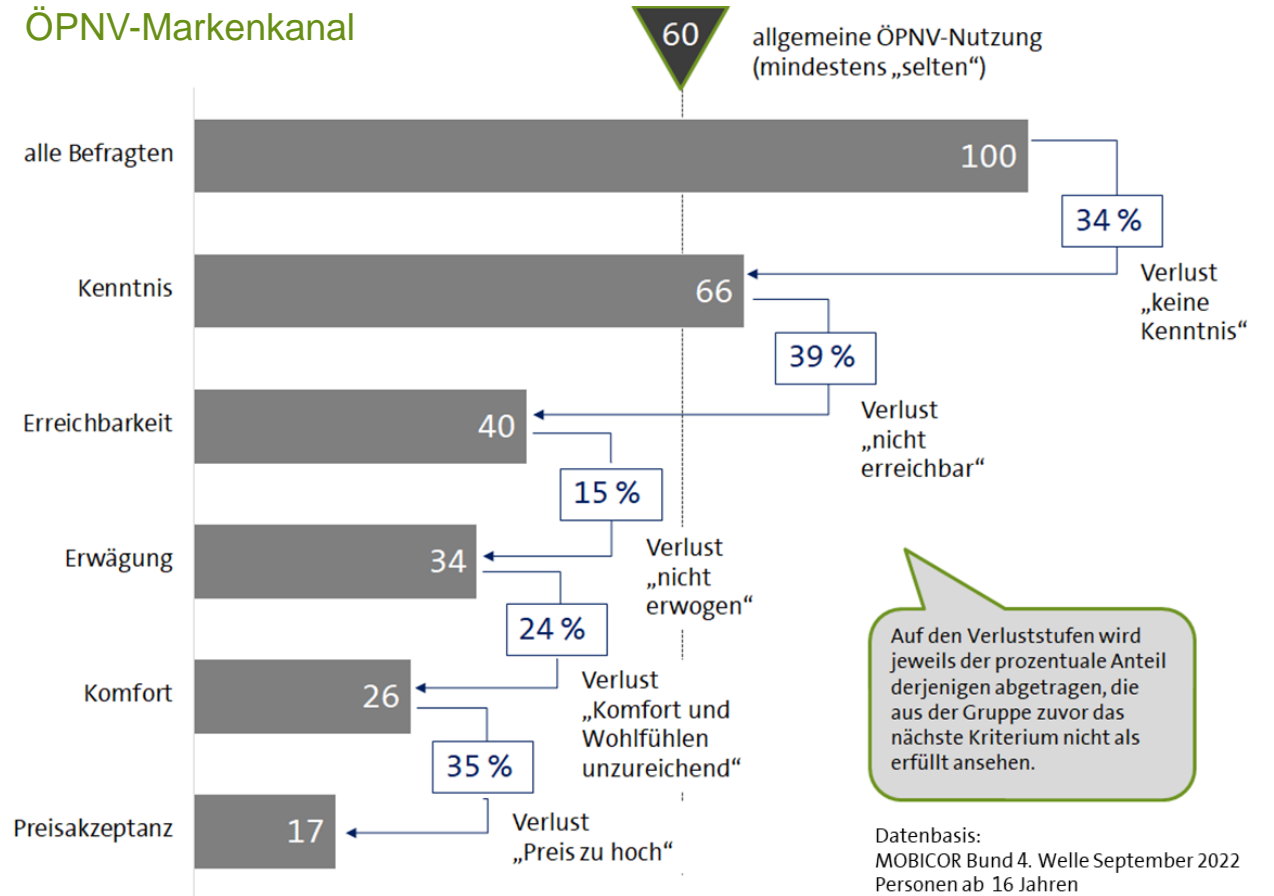
Das Fahrrad: nicht nur elektrisch erneuert

- Das erkennbare Fahrradplus ist kein Zufall und mit Sicherheit nicht das Ergebnis von Appellen.
- Ausschlaggebend sind erhebliche technische Innovationen in der Fahrradtechnik, der Modellpalette und dem Erscheinungsbild.
- Sie bedienen Bedürfnisse: einfacher fahren, schicker und schneller unterwegs sein, innovative Technik (auch als Statussymbol) nutzen. Allerdings muss man es sich leisten können.
- Doch das Radfahren kann nur ein Teil der Verkehrswende sein. Anderes sollte darüber nicht vergessen werden.



Die Sache mit den Bedürfnissen: gerade im ÖPNV nicht immer im Blick

- Verkehr ist eigentlich Nebensache.
- Daher überwiegen Routinen.
- Wenn diese durchbrochen werden sollen, sind niedrighschwellige Angebote mit hohem Nutzen erforderlich.
- Die Abbildung zeigt beispielhaft für den ÖPNV, dass die Wahrnehmung auf fast allen Stufen nicht gut genug ist und Informationen fehlen.
- Netz (bei einer sich verändernden Siedlungsstruktur!), Takt und Geschwindigkeit sind natürlich wichtig, aber vor allem bei den bisherigen Nicht-Kunden geht es um mehr.
- Ebenso in den Fokus rücken müssen die oft unterschätzen oder vergessenen Komfortansprüche. Auch Wohlfühlen ist ein Bedürfnis.

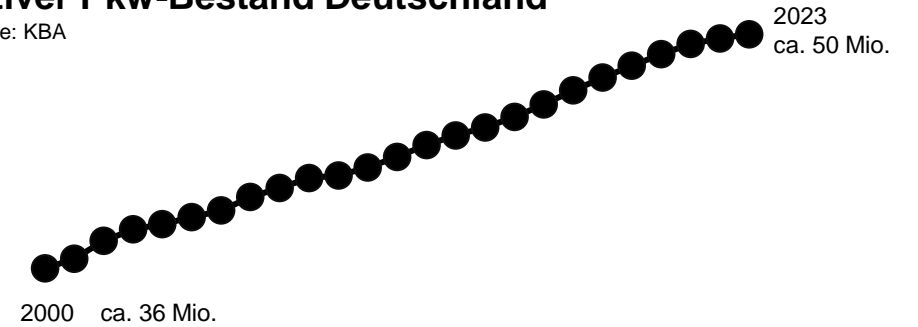


Geteilt bedeutet gelöst? So einfach ist es nicht

- Dem Sharing werden hohe Lösungspotenziale zugeschrieben. Doch stimmt das?
- Es sind (und bleiben) nur wenige Fahrzeuge ...
- Die Geschäftsmodelle haben sich oft als nicht tragfähig erwiesen ...
- Der ÖPNV hat sich der Sache noch nicht wirklich angenommen. Und es ist fraglich, ob dies überhaupt der richtige Weg wäre ...
- Der „ländliche Raum“ wurde hier bislang vergessen - auch aus den oben genannten Gründen ...
- Das Teilen ist und bleibt nicht jedermanns Sache - und verlangt mitunter mehr individuelle Organisation als für die Nebensache Verkehr als angemessen empfunden wird.
- Bleibt also der private bzw. individuelle Pkw auf absehbare Zeit No. 1?

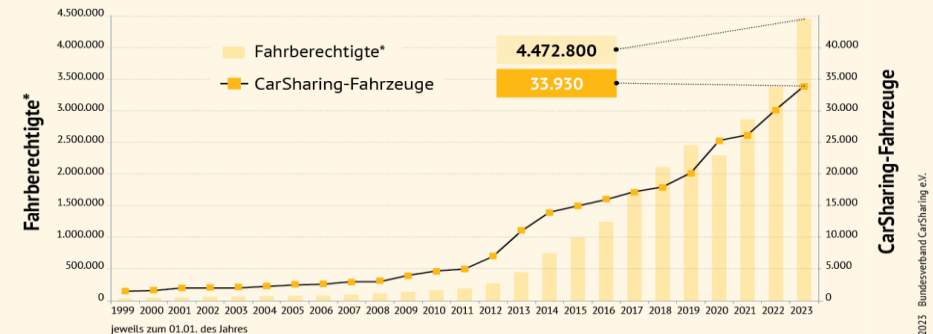
aktiver Pkw-Bestand Deutschland

Quelle: KBA



Marktentwicklung

Carsharing



* Nicht überschneidungsfrei – Fahrberechtigte, die sich bei mehreren Anbietern angemeldet haben, werden mehrfach gezählt.

Stand: 01.01.2023 Bundesverband CarSharing e.V.

Um mehrere Ecken denken: Technologie ist nicht alles

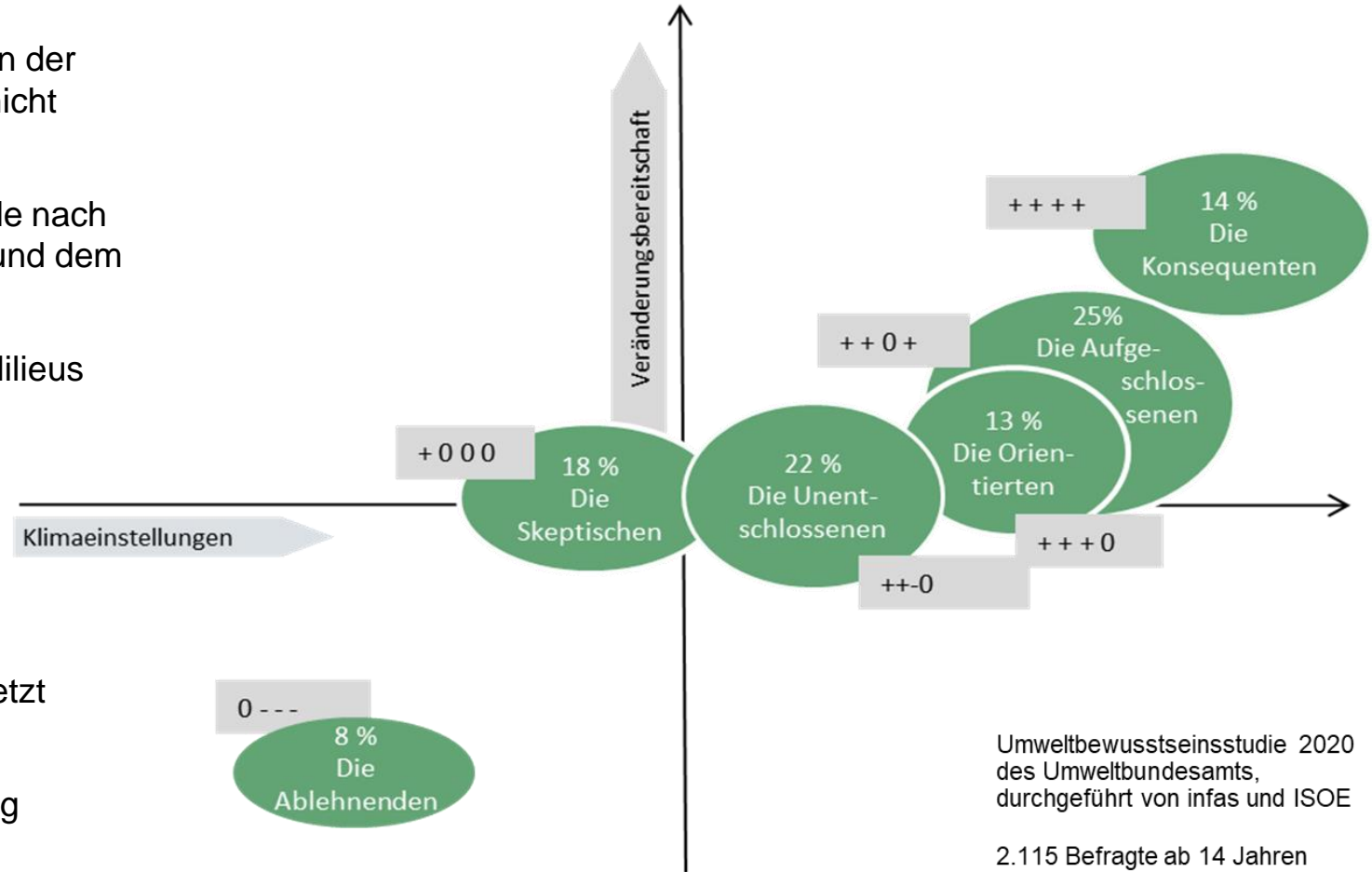
- Auch das autonome Fahren wird als Problemlöser gehandelt.
- Doch bis zu einer vollständigen Marktreife dauert es offenbar länger als zunächst gedacht.
- Wirklich sinnvoll erscheint es nur vollautonom.
- Allerdings wird sich die Technologie weiter verbessern.
- Mitgedacht werden muss auch die Infrastruktur - oft unterschätzt.
- Und es entstehen Rebound-Effekte: wird das System bei guten Lösungen eher mehr als weniger Autoverkehr nach sich ziehen?
- Wer möchte noch in einer vollen U-Bahn sitzen, wenn kostengünstige Google-Autos eine Alternative sind (vielleicht teil-bezahlt mit meinen Mobilitätsdaten)?

Verkehrsträume Anfang der 60er Jahre



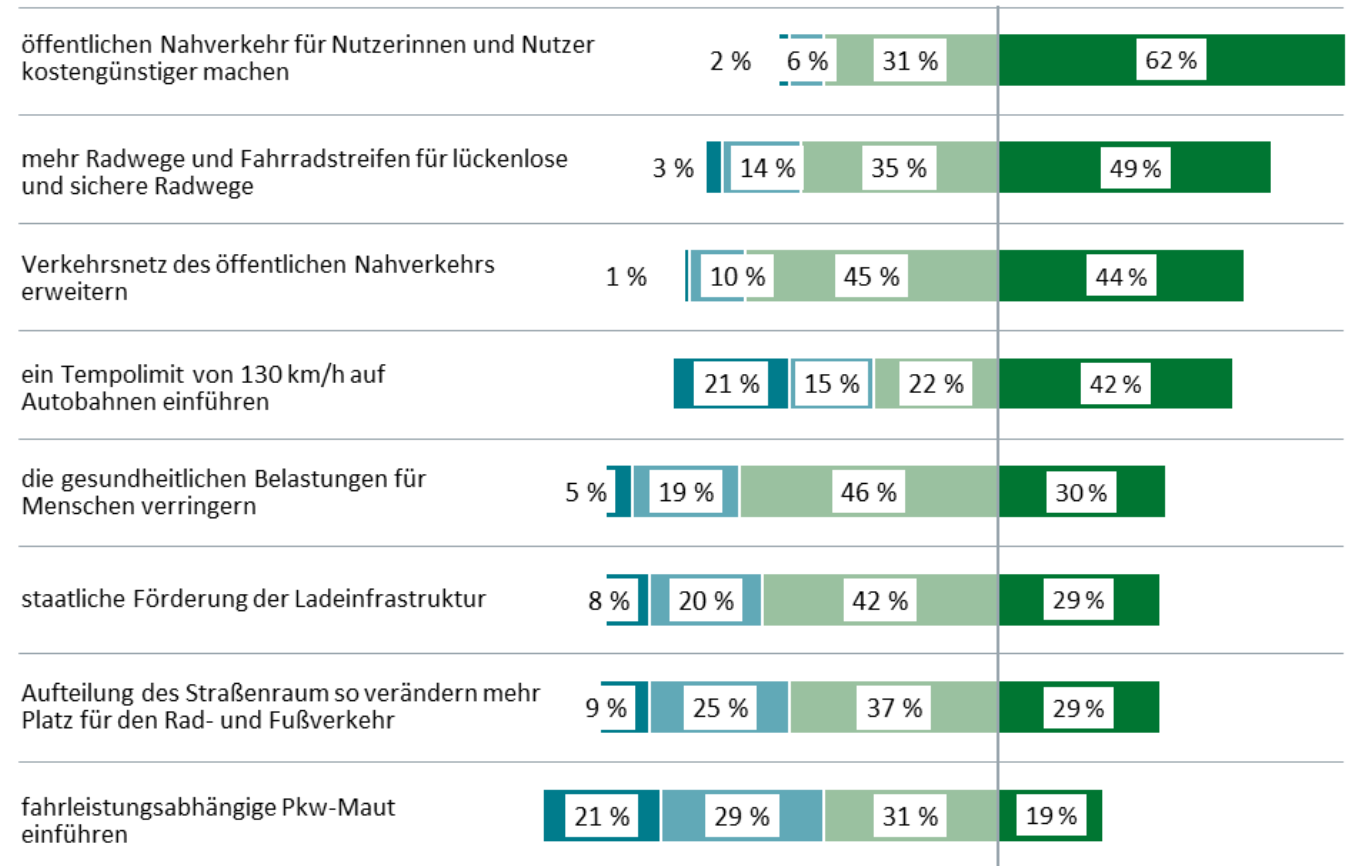
Wen wir wo abholen müssen: Einstellungen und Veränderungsbereitschaft

- Umwelt- und Klimabewusstsein sind in großen Teilen der deutschen Bevölkerung angekommen, wenn auch nicht überall.
- In den dargestellten Segmenten gibt es Unterschiede nach Alter, Geschlecht, Bildung, politischer Orientierung und dem ökonomischen Status.
- Aber unter dem Strich sind alle Segmente in allen Milieus zu finden - und bei weit nicht alle Jüngeren sind klimabewusst und transformationsbereit.
- Und mit der Praxis hapert es. Das Handeln hält Handeln hält nicht Schritt, auch mangels der Möglichkeiten, aufgrund hoher Anforderungen bei der Änderung vielfältiger Routinen und nicht zuletzt aus individuellen ökonomischen Gründen.
- Es muss also viel getan werden, um die Bevölkerung insgesamt abzuholen.



Maßnahmen im Verkehr: mehr Akzeptanz als gedacht?

- Ein umweltgerechterer Verkehr bedeutet Veränderung.
- Das ist immer anstrengend und wird nicht von allen mitgetragen.
- Aber eine Mehrheit ist prinzipiell aufgeschlossen.
- Gefragt ist also mutigeres politisches Handeln, das trotz mancher meinungsstarken Minderheiten weniger zögerlich ausfällt.
- Dies wird aber nur funktionieren, wenn langfristige Vorteile für alle Teil der Kommunikation werden.
- Auch dabei geht es um Bedürfnisse und ein Plus an Lebensqualität.

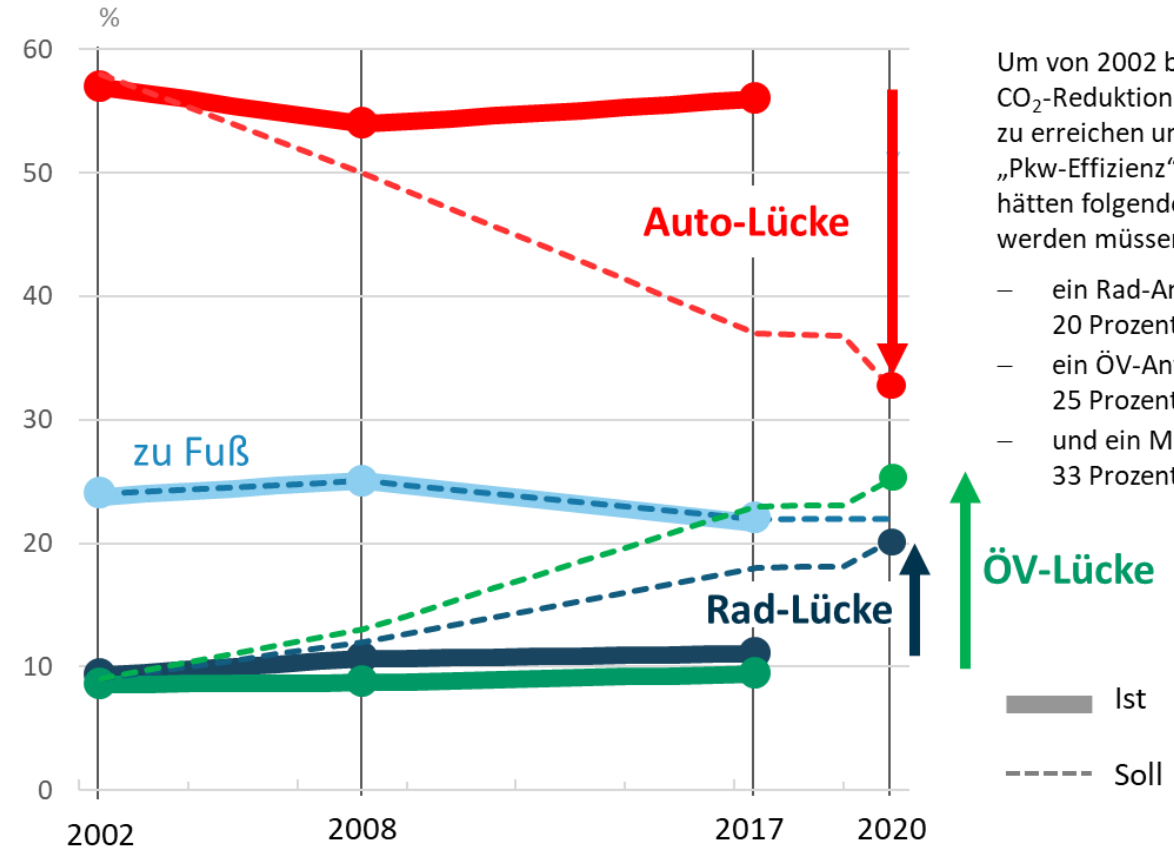


Umweltbewusstseinsstudie 2020 des Umweltbundesamts, durchgeführt von infas und ISOE, 2.115 Befragte ab 14 Jahren

Was hilft?

Gute Angebote eher als anstrengende Belehrungen

- Erkennen, dass erhebliche Änderungen notwendig sein werden. Wenig hilft nicht und dauert zu lange.
- Umweltorientierung proaktiver als bisher umsetzen, es führt kein Weg daran vorbei.
- Doch Verkehr ist auch ein Ergebnis von Wohn-, Arbeits-, Versorgungs- und Freizeitstandorten.
- Vor allem im ÖPNV noch mehr vom Nutzer her denken und Bedürfnisse deutlich besser antizipieren.
- Beim Antrieb konsequent auf das E setzen?
- Das Auto in der Stadt reduzieren und Grenzen des Autoverkehrs diskutieren.
- Kein Gegeneinander, sondern ein Mit- und auch ein Nebeneinander der Verkehrsträger akzeptieren. Gebraucht sind alle und keiner alleine. Auch das Zufußgehen.



Um von 2002 bis 2020 eine CO₂-Reduktion um 30 Prozent zu erreichen und die aktuelle „Pkw-Effizienz“ unterstellt wird, hätten folgende Werte erreicht werden müssen:

- ein Rad-Anteil von 20 Prozent
- ein ÖV-Anteil von 25 Prozent
- und ein MIV-Anteil von 33 Prozent

Ganz am Schluss ein Blick nach Österreich: das KlimaTicket bewegt (und vielleicht auch das D-Ticket...)

infas

- Rund vier Prozent der erwachsenen Bevölkerung besitzen dort das nationale Ticket, noch deutlich mehr eine der regionalen Varianten, Tendenz langsam steigend.
- infas führt seit 2021 zusammen mit Partnern die auf die Fahrtenerhebung konzentrierte Begleitforschung in Form eines echten Panels durch.
- Dort haben wir national und regional zusammen rund 10.000 Ticketkunden im digitalen Fahrtentracking, weitere in einer klassischen Berichterstattung. Diese dient in erster Linie der exakten pkm-Ermittlung, differenziert nach Strecken, Produkten und Verkehrsunternehmen.
- Es gibt nur wenige echte Neukunden, aber in der nationalen Variante nutzen vier von fünf Kunden den öffentlichen Verkehr häufiger als zuvor, nun alle im Jahresabo incl. Fernverkehr. Rund jede fünfte Klimaticket-Fahrt kommt vom Auto.
- Die Datenlage ist gut, da schon vor Beginn eine sorgfältige Messung mit einem mehrjährigen Konzept aufgesetzt wurde.



Report mit den wichtigsten, frei verfügbaren Ergebnissen 2022, gerade veröffentlicht

Kontakt

Robert Follmer

Tel. +49-228/38 22-419

E-Mail r.follmer@infas.de

infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH

Kurt-Schumacher-Straße 24
53113 Bonn

www.infas.de

infas

