



Verkehrt gewendet? Wie es vorher war, wie Corona unsere Alltagsmobilität verändert hat und was wir im Verkehr brauchen

Robert Follmer

22. Juni 2022

Session „Mobilitätswende“ auf der Jahrestagung des Öko-Instituts

Was Sie erwartet

- Wie wir erheben.
- Was sich für Wege zu Fuß, mit dem Auto, Rad und dem öffentlichen Verkehr zeigt.
- Was wir in Sachen Mobilität während der Pandemie beobachtet haben.
- Wie es um Bewusstsein und Verhalten steht.
- Was das alles für die CO₂-Bilanz im Verkehr bedeutet.
- Was zu diskutieren ist.



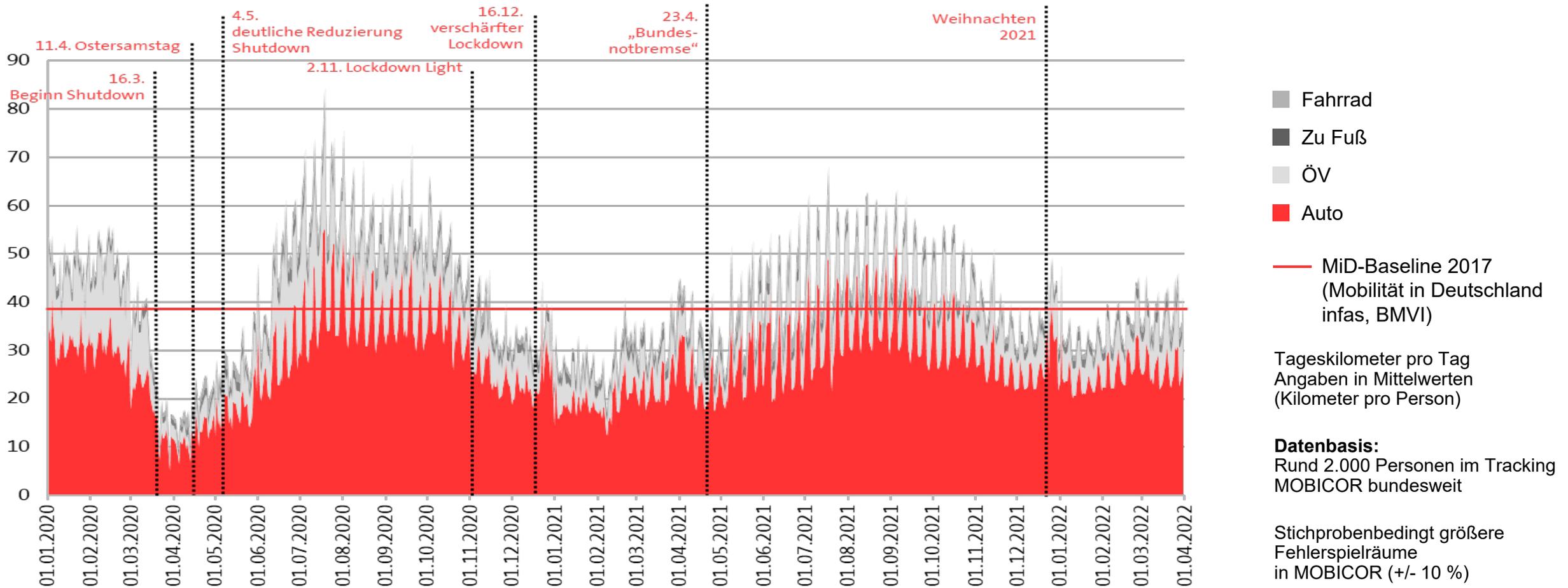
Datengrundlagen - MiD, MOBICOR und mehr

- Mobilität in Deutschland (MiD) fand 2002, 2008 und 2017 statt - angelegt als „Stichtagsbefragung“ mit Antworten zu einem zufällig ausgewählten einzelnen Tag. 2023 steht vor dem Start, Durchführung durch infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des BMDV und weiteren regional Beteiligten.
- Aktuell haben wir im Projekt MOBICOR eine Längsschnittuntersuchung durchgeführt - im Frühsommer und im Herbst 2020 sowie im Mai/Juni 2021. Pro Welle wurden hier bundesweit rund 1.500 Personen im Alter ab 16 Jahren befragt. Förderer ist das BMBF, Forschungspartner das WZB.
- Zur Beobachtung der Dynamik der Mobilität im Zeitverlauf wird in MOBICOR zusätzlich eine Smartphone-App genutzt.
- Doch auch die Umweltbewusstseinsstudie, die infas 2020 zusammen mit dem ISOE und mit einem Beitrag des Öko-Instituts für das Umweltbundesamt durchgeführt hat, bietet Ansatzpunkte für Diskussionen zur intendierten Mobilitätswende.



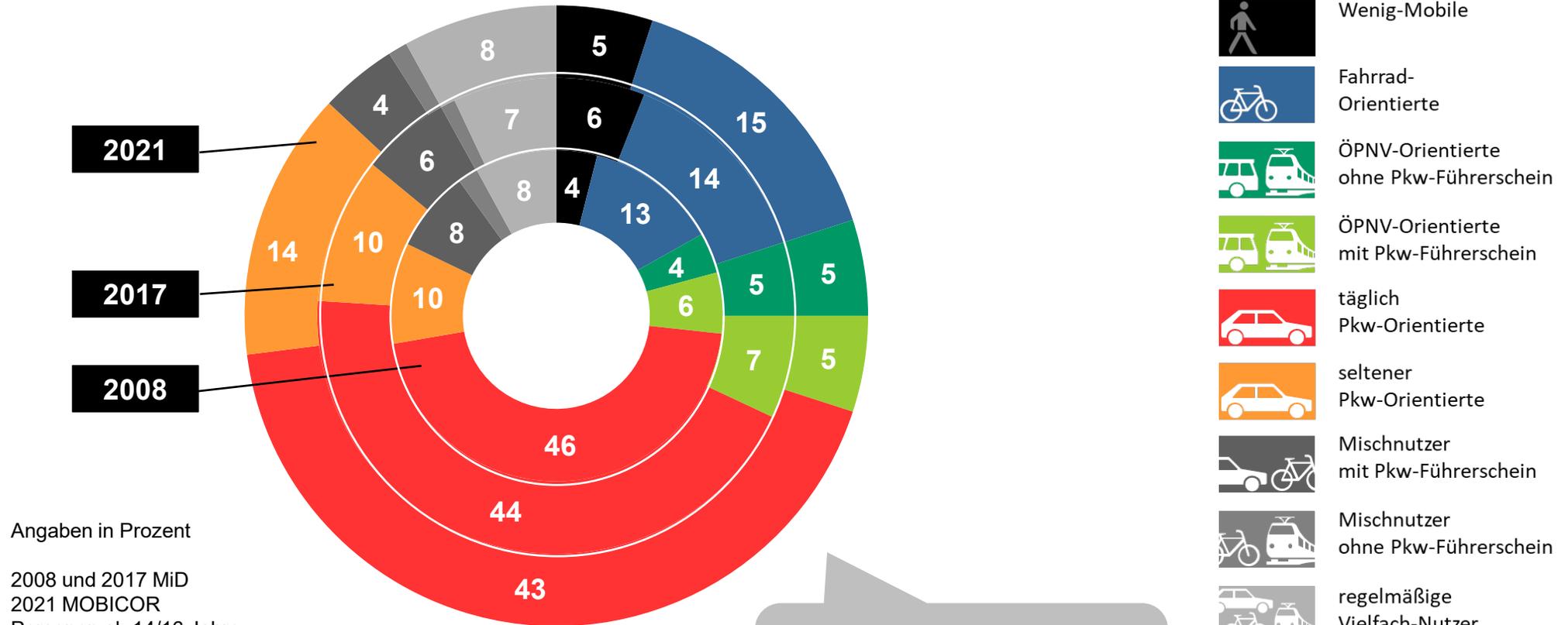
Auf und Ab mit viel rot - Mobilität während der Pandemie

Tageskilometer und Verkehrsmittelwahl Januar 2020 bis April 2022 gemessen per App



Fahrrad, Auto und ÖPNV-Nutzung gemeinsam betrachtet

Zeitreihe Verkehrsmittel-Nutzertypen - weiterhin mehr als die Hälfte üblicherweise im Auto



Angaben in Prozent

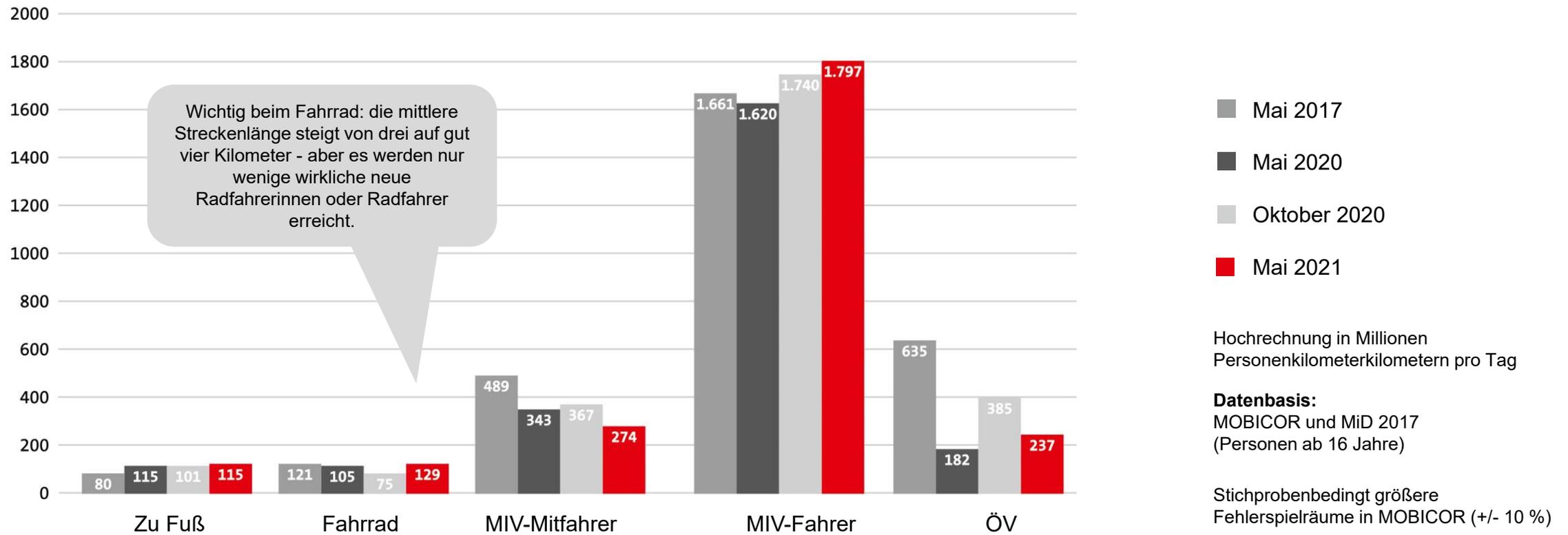
2008 und 2017 MiD
2021 MOBICOR
Personen ab 14/16 Jahre
übliche Verkehrsmittelnutzung

2011 gab es in Deutschland rund 42 Mio. Pkw. 2022 sind es fast 50 Mio. Bei gut 41 Mio. Haushalten und etwa 55 Mio. Führerscheinbesitzern.

Modal Split für die Klimabilanz - zurückgelegte Kilometer

Krise im öffentlichen Verkehr, mehr per Rad und zu Fuß, aber auch ein Aufschwung des Autos

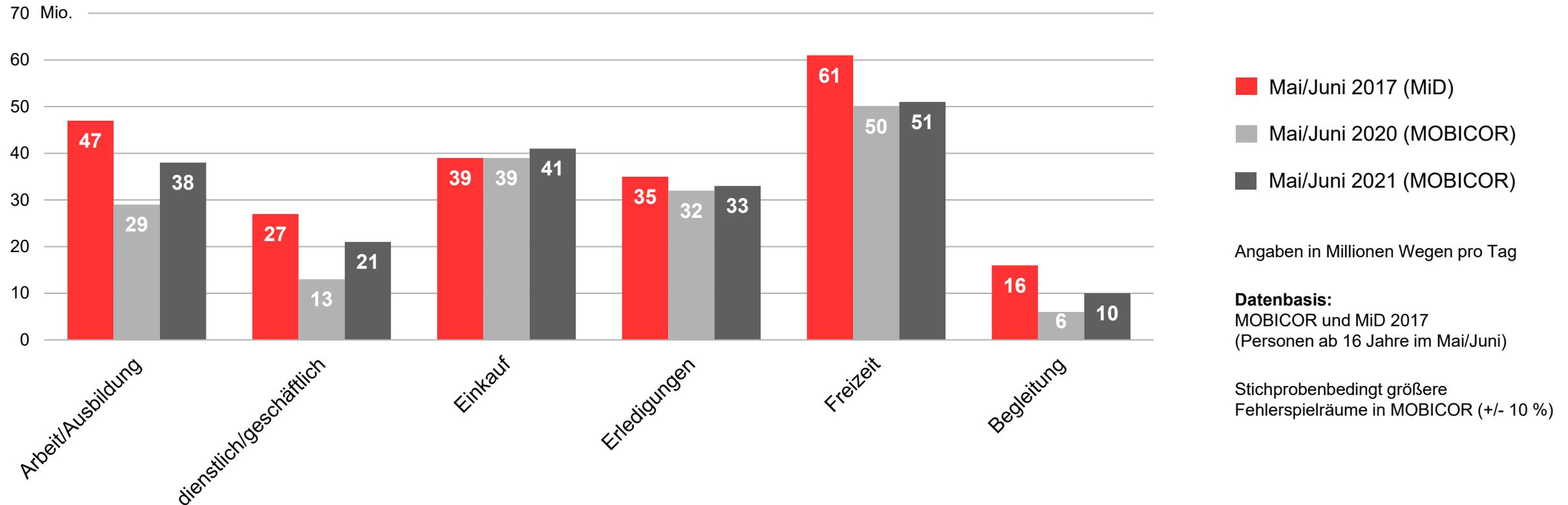
Verkehrsleistung (in Mio. pkm) pro Tag nach Verkehrsmittel



Nicht nur Verkehrsmittel, auch Verkehrsanlässe betrachten

Struktur und Veränderungen bei den Zwecken 2017, 2020 und 2021, mehr als Berufsverkehr!

Tägliches Verkehrsaufkommen absolut

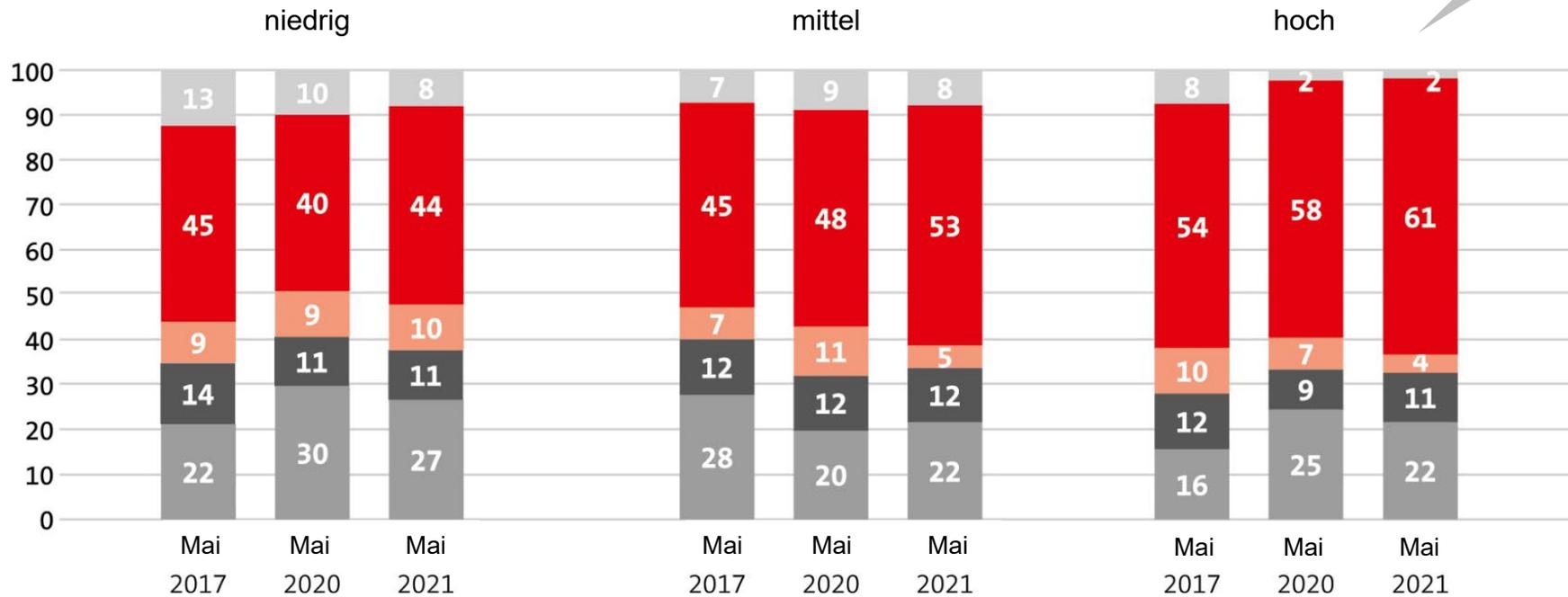


Verkehrsmittelnutzung und Wohlstand

Autonutzung steigt mit ökonomischem Status

Dies sind 29 Prozent der Bevölkerung. Sie legen jedoch rund 45 Prozent aller Auto-Kilometer zurück. Zudem sind sie deutlich mobiler als andere Gruppen – ein zu großes Stück des Kuchens?

Modal Split nach sozio-ökonomischem Haushaltsstatus (gruppiertes Pro-Kopf-Äquivalenzeinkommen)



- zu Fuß
- Fahrrad
- MIV-Mitfahrer
- MIV-Fahrer
- ÖV

Wege, Angaben in Prozent

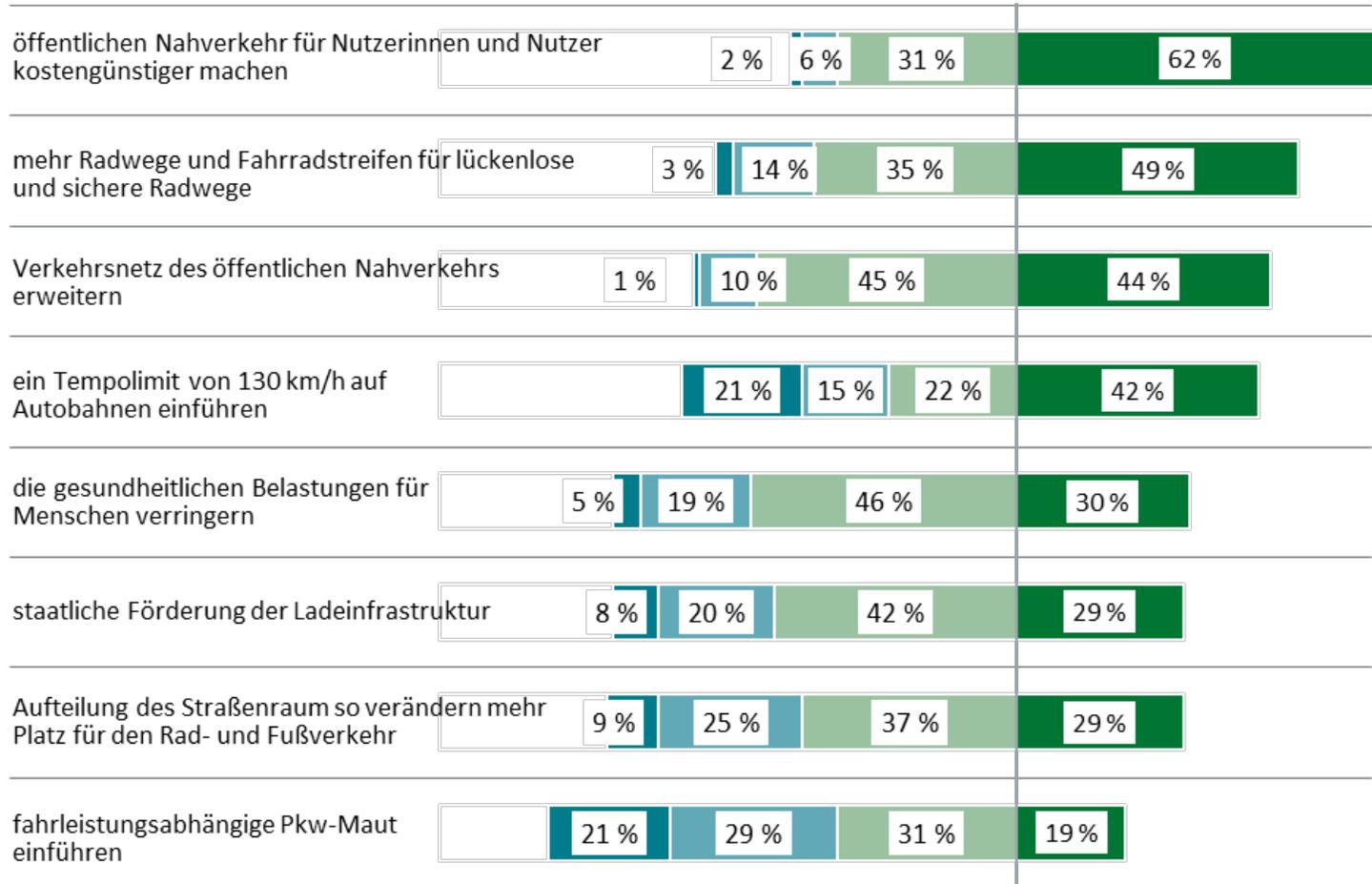
Datenbasis:
MOBICOR und MiD 2017
(Personen ab 16 Jahre)

Stichprobenbedingt größere
Fehlerräume in MOBICOR (+/- 10 %)

Diese Gruppe ist weniger mobil, was oft mit Teilhabe-Einschränkungen einher geht. Trotzdem muss sie (zu) viel Budget in ihre Mobilität investieren.

Exkurs Umweltbewusstsein

Bewertung von Aussagen zum Verkehr - die Bevölkerung erwartet mehr



Umweltbewusstseinsstudie 2020 des Umweltbundesamts, durchgeführt von infas zusammen mit dem ISOE

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/5750/publikationen/2021_hgp_umweltbewusstseinsstudie_bf.pdf

2.115 Befragte ab 14 Jahren

Angaben in Prozent, an 100%
Fehlende: „weiß nicht, keine Angabe“

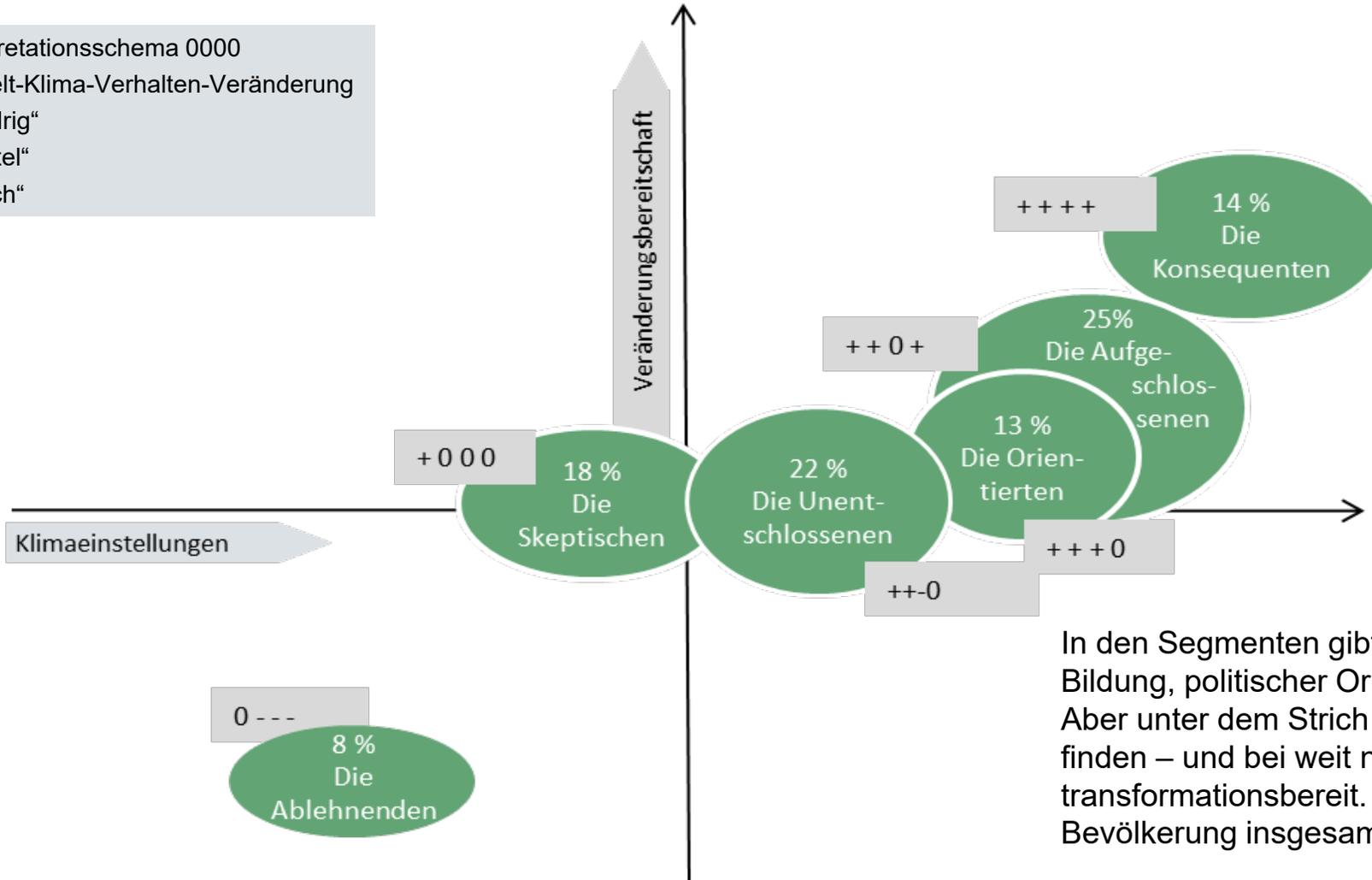
Frage: Und sind Sie der Ansicht, dass im Bereich Mobilität die folgenden Maßnahmen umgesetzt werden sollen oder nicht?



Hohes Bewusstsein, aber ...?

Umweltidentitäten und Veränderungsbereitschaft

Interpretationsschema 0000
 Umwelt-Klima-Verhalten-Veränderung
 - „niedrig“
 0 „mittel“
 + „hoch“



Umweltbewusstseinsstudie 2020
 des Umweltbundesamts

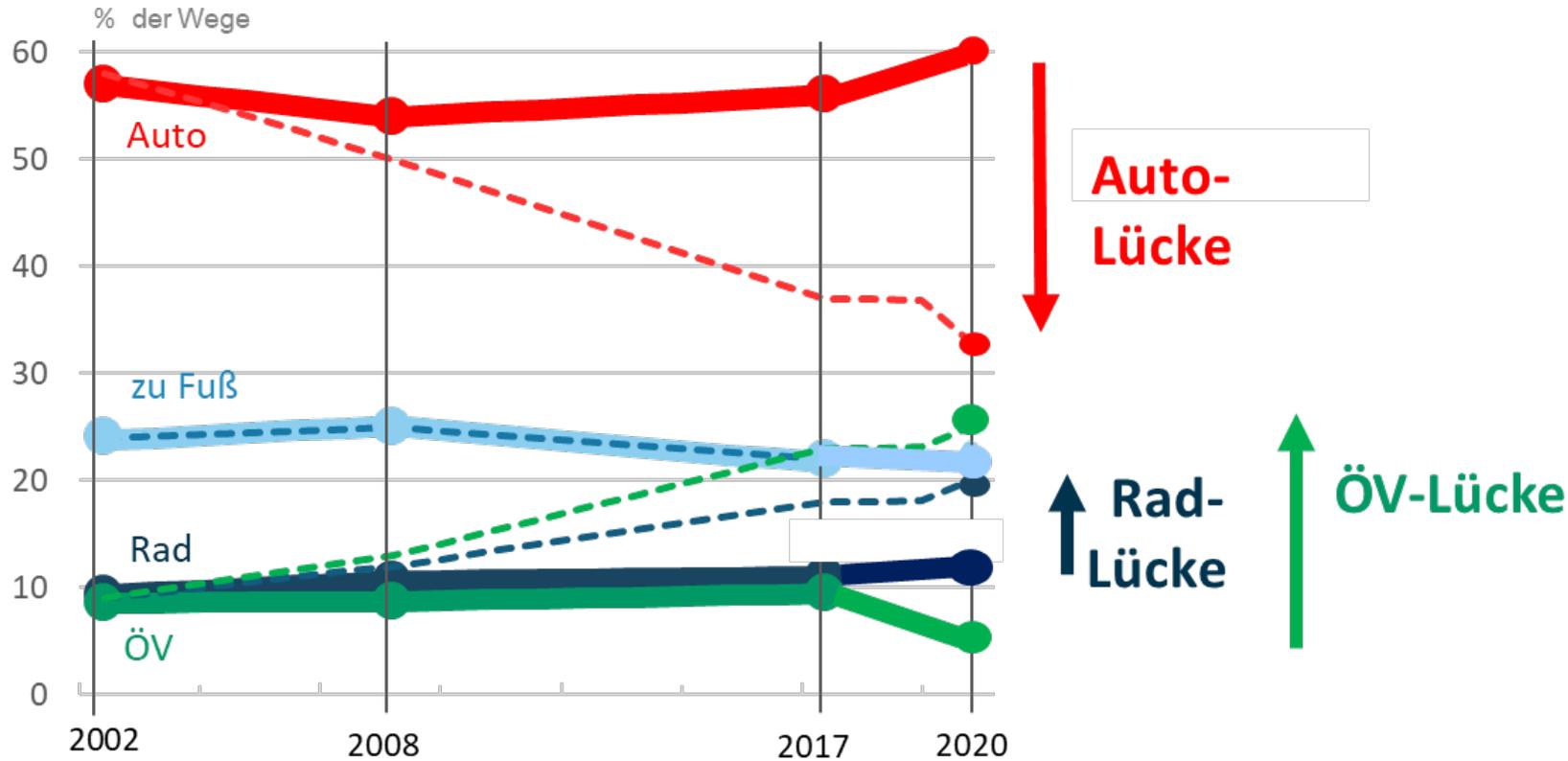
2.115 Befragte ab 14 Jahren

Analytische Merkmale

In den 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. Es muss also viel getan werden, um die Bevölkerung insgesamt abzuholen.

20 Jahre Modal Split - aber anteilig kaum Veränderung

Wo wir im Verkehr stehen müssten, um die Klimaziele zu erreichen



Um von 2002 bis 2020 (2030) eine CO₂-Reduktion um 30 Prozent zu erreichen und die aktuelle „Pkw-Effizienz“ unterstellt wird, hätten die gestrichelt dargestellten Werte erreicht werden müssen.

— Ist
- - - Soll

Rad-Lücke

ÖV-Lücke

Was zu diskutieren ist

- Die Wende steht noch aus. Appelle und Hoffnung alleine helfen nicht, nötig sind überzeugende Qualitäten für ÖPNV, Rad- und Fußverkehr (!).
- Es geht auch um das Hinterfragen unserer Siedlungsstrukturen. Mobilität ist nur das Ergebnis vieler anderen Entscheidungen.
- Es macht aktuell wenig Sinn, das Auto zu verteufeln. Es ist tief in den Routinen verankert. Das Leben hat sich daran ausgerichtet. Der Weg zur Veränderung ist lang und voraussetzungsvoll.
- Trotzdem brauchen eine Auto-Bremse. Für noch mehr Autos ist kaum Platz, elektrisch oder nicht. Und sie binden zu viel Kapital.
- Das Fahrrad punktet in manchen Städten, nicht in der Fläche – und ist leider nur ein kleiner Hebel der Verkehrswende, chancenreicher dagegen für die Lebensqualität. Ähnliches gilt für alle Sharing-Angebote.
- Mobilität ist auch (un)sozial. Zu viel für den wohlhabenden Teil, zu wenig für diejenigen, denen es wirtschaftlich weniger gut geht, und zu wenig für diejenigen mit Mobilitätshandicaps.
- Veränderung muss auch Spaß machen. Nötig ist ein Vorteils-Narrativ, weniger die Verzichts-Erzählung.



Kontakt

Robert Follmer

Tel. +49-228/38 22-419

E-Mail r.follmer@infas.de

infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH

Friedrich-Wilhelm-Straße 18
53113 Bonn

www.infas.de

infas

