

Gehen, radeln, öffentlich fahren, sharen oder fliegen? Neue Denkanstöße für die Mobilität der Zukunft

Beitrag von Robert Follmer

zu den Freiburger Zukunftsforen 2040 – Wie wir uns übermorgen fortbewegen, 6. Mai 2019



- ① Freiburger Verkehr – in der Gegenwart bereits alles in Ordnung?
- ② Die Sache mit den Emissionen - auf den zweiten Blick doch nicht alles grün?
- ③ Freiburg ist nicht nur Freiburg - was ist mit den Einpendlern?
- ④ Freiburger ÖPNV - Licht und Schatten?
- ⑤ Ein Blick nach vorne – Trends, Ziele und Möglichkeiten

Man darf träumen!

Befragte und ihre Wünsche zur Mobilität von morgen

infas

Wie sollte Ihrer Meinung nach die "Mobilität von morgen" sein? Hier können Sie bis zu drei Eigenschaften offen angeben.

weniger
Staus

flexibler ÖPNV

Carsharing

preisgünstige
Mobilität

pünktlicher,
zuverlässiger,
schneller ÖPNV

Fahrradnutzung

einfach,
unkompliziert

allgemein
ökologischer

bessere Angebots-
kombinationen

Fahrgemeinschaften

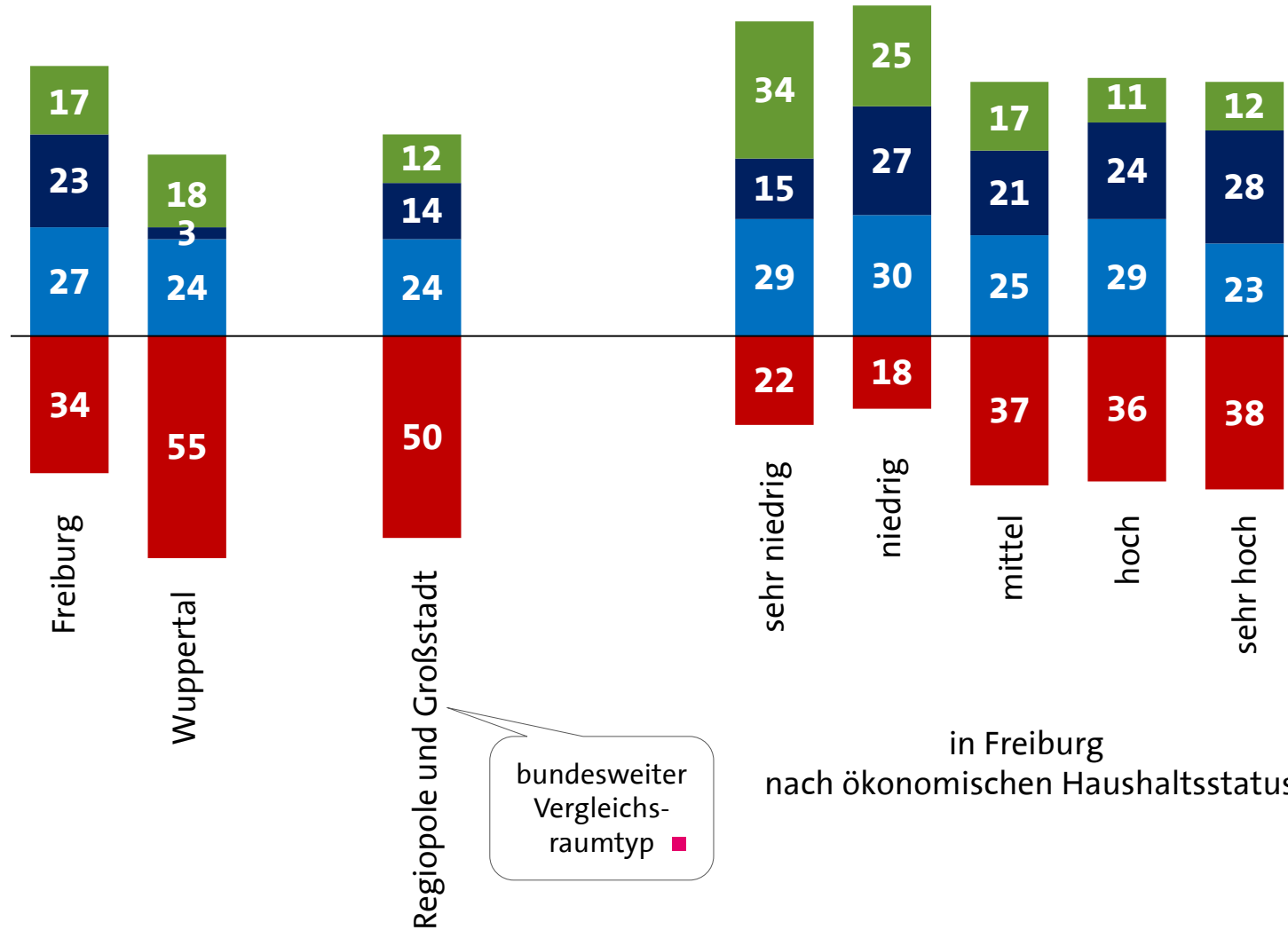
bessere Infos
per Handy oder
Internet

Elektro-
fahrzeuge

Quelle: Mobil und informiert?
1.018 telefonische Interviews,
Dual-Frame-Stichprobe, im Auftrag
des Deutschen Verkehrsforums e.V.
Oktober 2012

① Freiburger Verkehr – in der Gegenwart bereits alles in Ordnung?

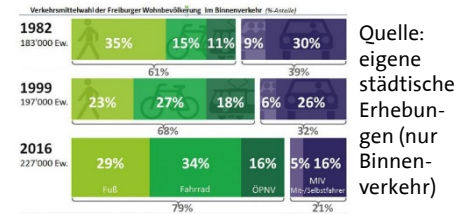
Immer zuerst im Blick – der nicht ganz unproblematische Modal Split: in Freiburg schon im grünen Bereich – andere wären gerne soweit



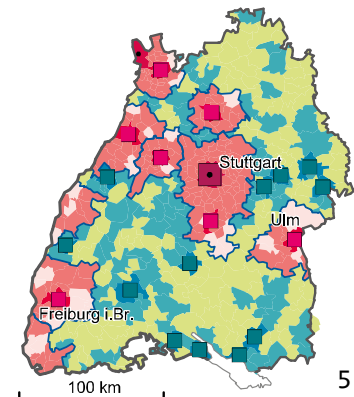
alle Bewohner-Wege
(nicht nur Binnenverkehr)
Angaben in Prozent

- öffentlicher Verkehr
- Fahrrad
- zu Fuß
- MIV (Auto)

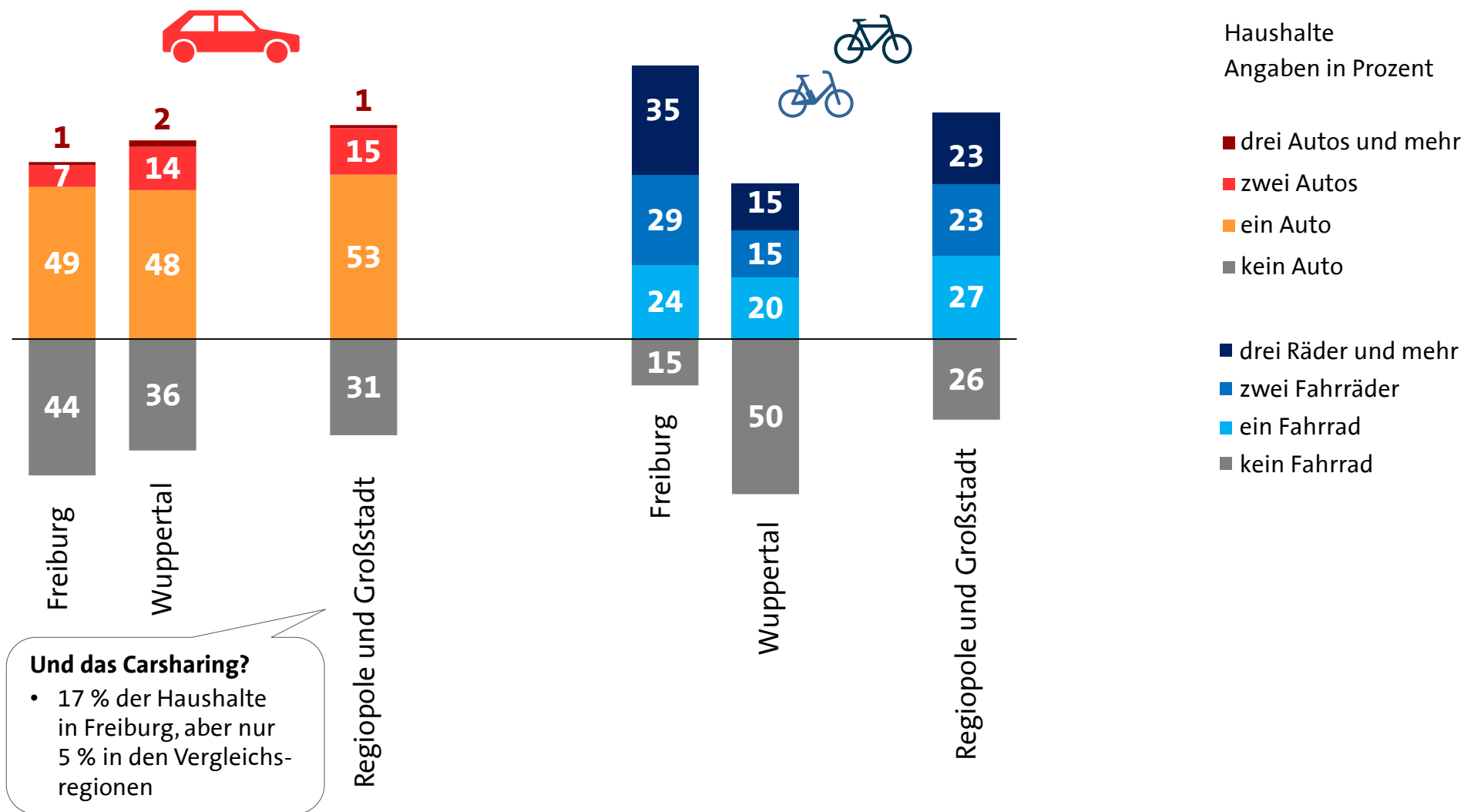
Die Werte im Vergleich mit den vorherigen Untersuchungen:



Regionalstatistischer
Raumtyp des BMVI

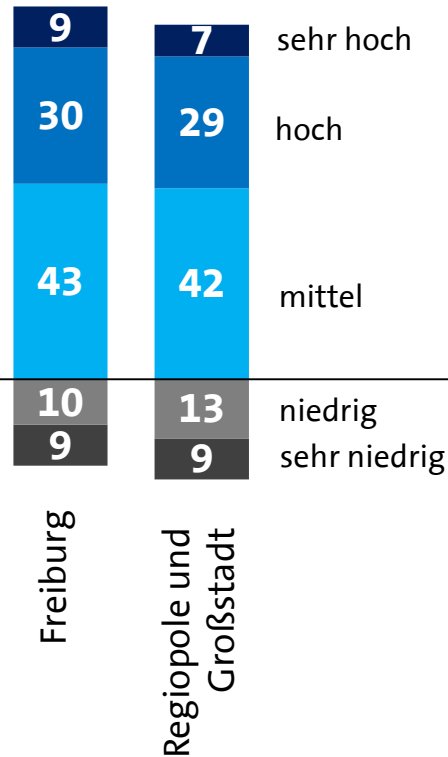


Auto- und Fahrradbesitz in den Haushalten im Vergleich: in Freiburg weniger Autos, aber deutlich mehr Fahrräder

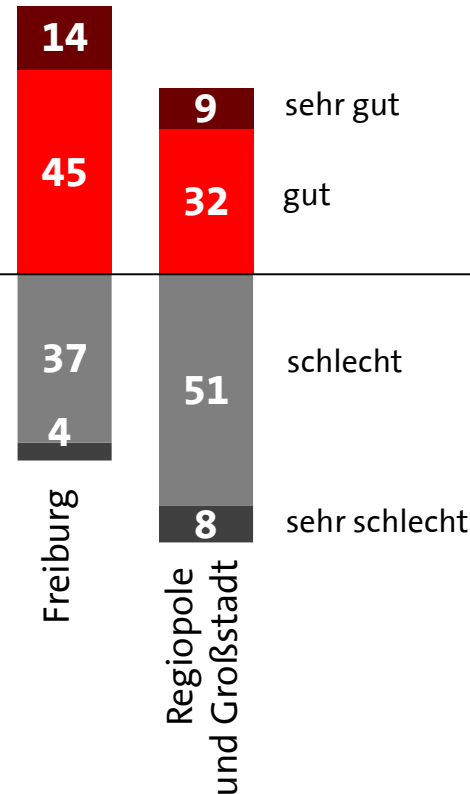


Hintergründe – Wohlstand, Nahversorgung, ÖPNV: Freiburg überall mit überdurchschnittlicher Ist-Situation

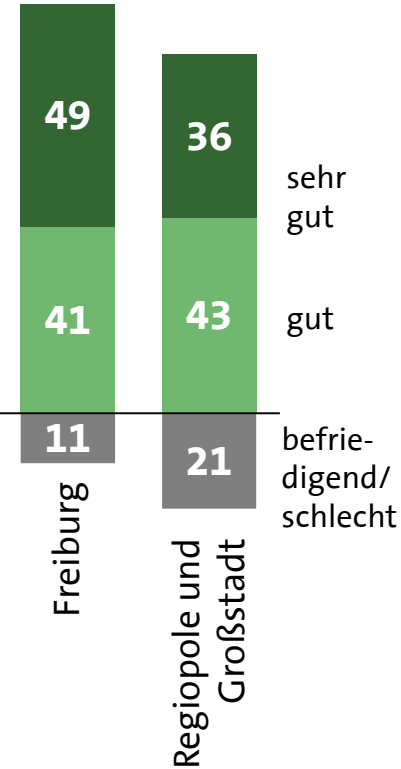
ökonomischer Haushaltsstatus



Nahversorgungs- Index (zugespielt)



ÖPNV- Versorgung (zugespielt)



Personen
Angaben in Prozent,
zugespielte Merkmale
über Wohnadresse

Und die Zukunft?

- gute Ausgangssituation erhalten und ausbauen
- autofreie Zonen erweitern
- auf Qualität für den Fußverkehr achten
- ökonomisch schwache Haushalte mitnehmen

② Die Sache mit den Emissionen - auf den zweiten Blick doch nicht alles grün?

Individuelle CO₂-Verkehrsfußabdrücke im Vergleich: überraschende Ergebnisse?

CO₂-Emissionen im Verkehr pro Tag und mobiler Person



Verfahren:

individuell pro befragter Person ermittelt auf Basis der für einen Tag berichteten Wege, der genutzten Verkehrsmittel, deren Auslastung und der zurückgelegten Strecke

verwendete Emissionsfaktoren nach Angaben des UBA

Freiburg in Sachen Pro-Kopf-Emission gar nicht so vorteilhaft: woran das liegt und was es für die Zukunft bedeutet

	Freiburg	Wuppertal	Regiopole und Großstadt
Anteil der Personen, die an einem mittleren Tag außer Haus sind	90 %	85 %	86 %
Personen ohne längere Reisen mit Bahn, Bus oder Flugzeug	8 %	13 %	12 %
mittlere Wegezahl pro Person und Tag	3,5	3,0	3,2
mittlere Kilometerzahl pro Person und Tag	44	26	39

Und die Zukunft?

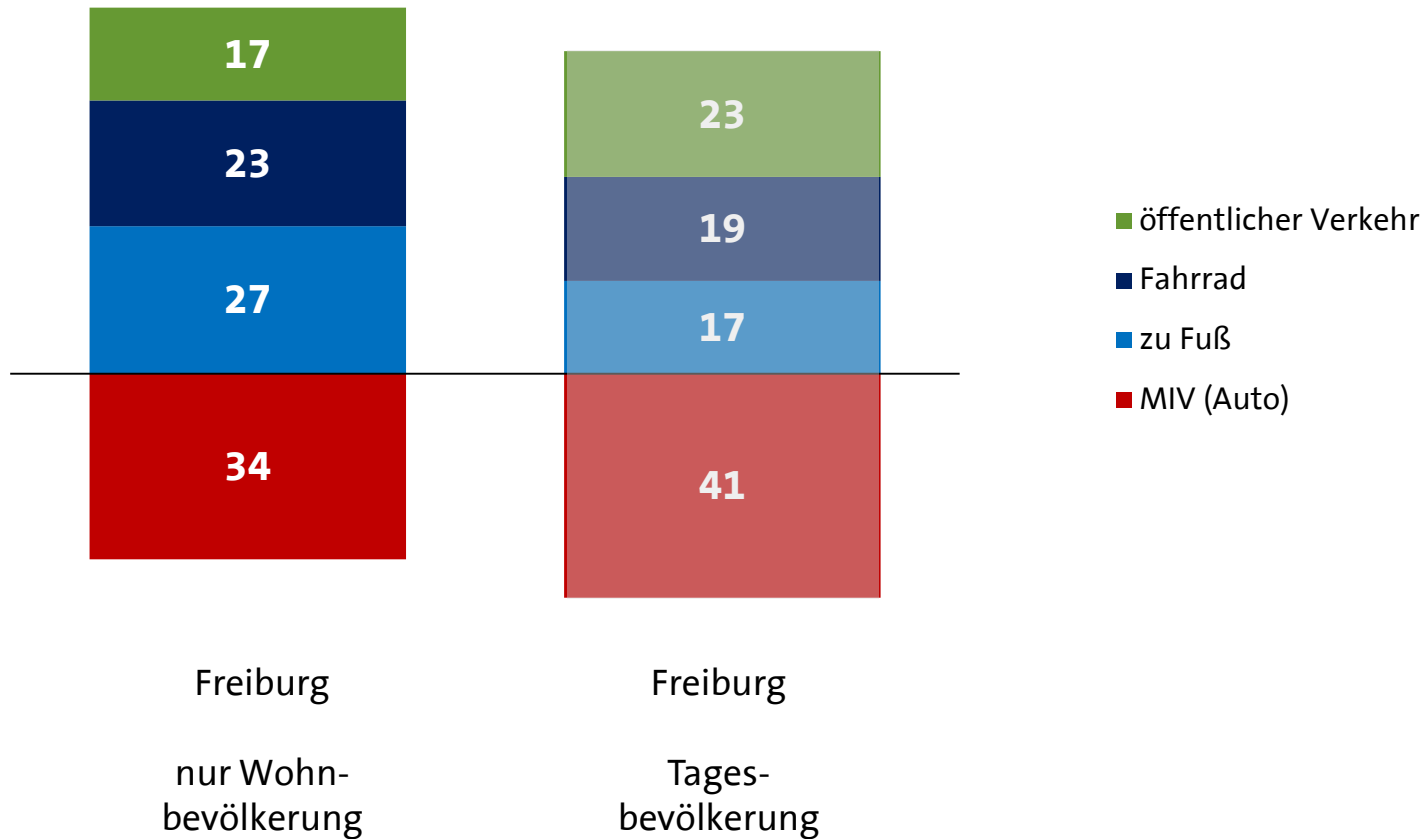
- Wohlstand bedeutet Verkehr und Konsum
- realistischerweise eher Zunahme zu erwarten
- aber mehr Effizienz erforderlich
- Verknappung durch Kosten denkbar
- Verantwortung der Wohlhabenden gefordert (gegenwärtig verbrauchen die oberen 30 % etwa 40 % der Mobilitätsressourcen)

③ Freiburg ist nicht nur Freiburg - was ist mit den Einpendlern?

Ein ehrlicherer Modal Split – die Tagesbevölkerung:

EinpendlerInnen, BesucherInnen, EinkäuferInnen mit berücksichtigt

Schätzung auf
Basis ähnlicher
Städte in der MiD



Was haben wir gemacht?

- Adressangaben für alle Wege ermöglichen die Zuordnung von Wegen der Umlandbevölkerung einer Stadt am Berichtstag.
- Diese werden zu Wegen der „Tagesbevölkerung“ mit denen der Stadtbevölkerung zusammengefasst.
- Dies umfasst alle Wege in die Stadt, also nicht nur beruflich bedingtes Einpendeln, sondern auch alle übrigen Anlässe.
- Außerdem werden Binnenwege von Auswärtigen in der jeweiligen Stadt mit berücksichtigt.
- Eine Plausibilitätsprüfung ist anhand der jeweiligen Zahlen von Berufstätigen und Pendlern erfolgt, zu denen externe Daten vorliegen.

Wie geht es mit der Tagesbevölkerung weiter und was ist zu tun?

Gar nicht so einfach

infas

gegenwärtig knapp **70.000** BerufseinpenderInnen in Freiburg,
zusätzlich eine ähnliche Zahl an Einkaufs-, Kultur- und
weiteren BesucherInnen aus dem Umland

innerhalb von zehn Jahren **25%** Zuwachs, vermutlich auch weiterhin

außerdem weiteres **Bevölkerungswachstum in der Stadt**

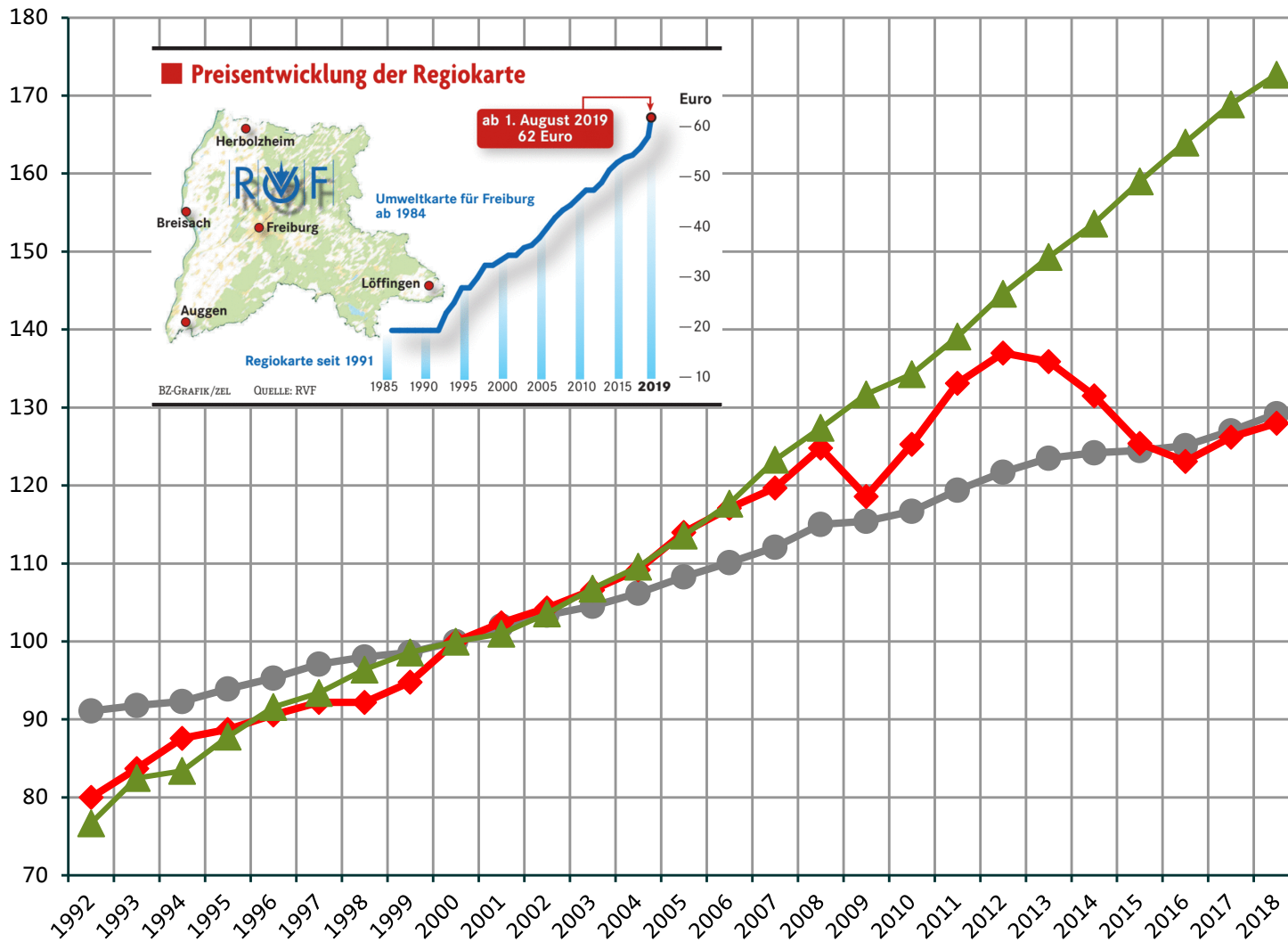
Aber wann setzen Gegentrends ein und was passiert,
wenn die Stadt ökonomisch schwächere Haushalte und Familien
stärker an das Umland verliert?

Und die Zukunft?

- zunächst der Blick zurück: wenn der vergangene Zuwachs berücksichtigt wird, hat sich der Freiburger Modal Split bezogen auf die Tagesbevölkerung nicht so positiv entwickelt wie der Binnenverkehr, unter Umständen ist der MIV „nur“ nicht weiter gewachsen
- und nach vorne: nur ein noch besserer ÖPNV kann hier wirklich Entlastung bringen, auch mit Blick auf die innerstädtischen Zuwächse, denn diese liegen eher am Stadtrand und sind mehr an den ÖV und das Auto als an Rad und Fuß gebunden

④ Freiburger ÖPNV - Licht und Schatten?

Objektive Kostenentwicklung – und die Situation in Freiburg: wie lange geht es im öffentlichen Verkehr so weiter?



Preisindex für den Bereich Verkehr,
2000=100

Quelle: Destatis

- ▲ öffentlicher Verkehr
- ◆ Auto
- Lebenshaltungskosten insgesamt

Wegeanlässe der Freiburger Wohnbevölkerung:

nicht nur zur Arbeit – und an eine gute ÖPNV-Infrastruktur geknüpft

infas



**Arbeit, geschäftlich
und Ausbildung**

35 %

Freizeit

34 %

**Holen, Bringen oder
Begleitung**

7 %

**Einkauf und
Erledigung**

24 %

Wie ist das mit dem Carsharing – bundesweite Ergebnisse?

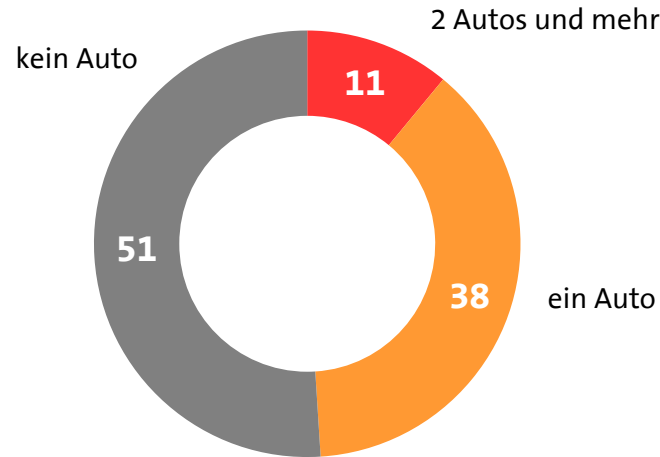
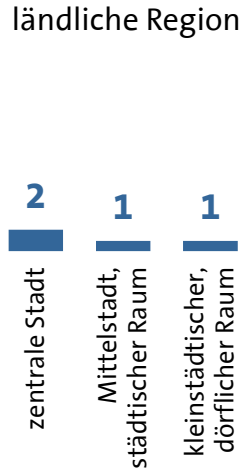
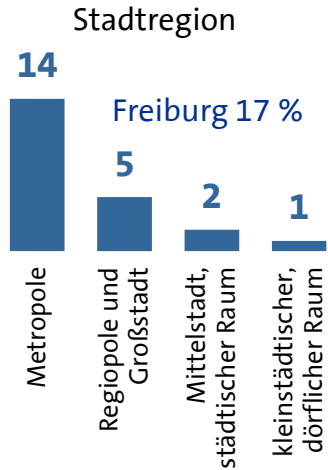
Viele Mitglieder, geringe Nutzung – doch ein Einstieg in den Ausstieg?

Mitgliedschaft bei einem oder mehreren Anbietern



Autobesitz in Carsharing-Haushalten

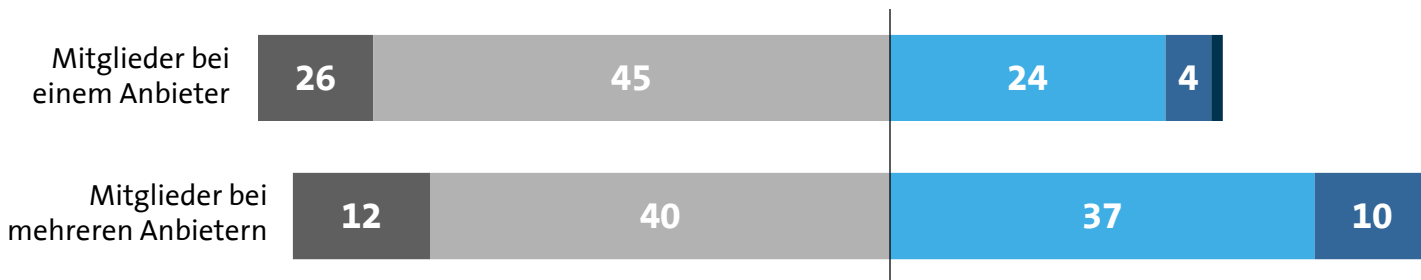
Haushalte Deutschland
Angaben in Prozent



Häufigkeit der Inanspruchnahme eines Carsharing-Fahrzeugs durch einzelne Kunden

Carsharing-Mitglieder

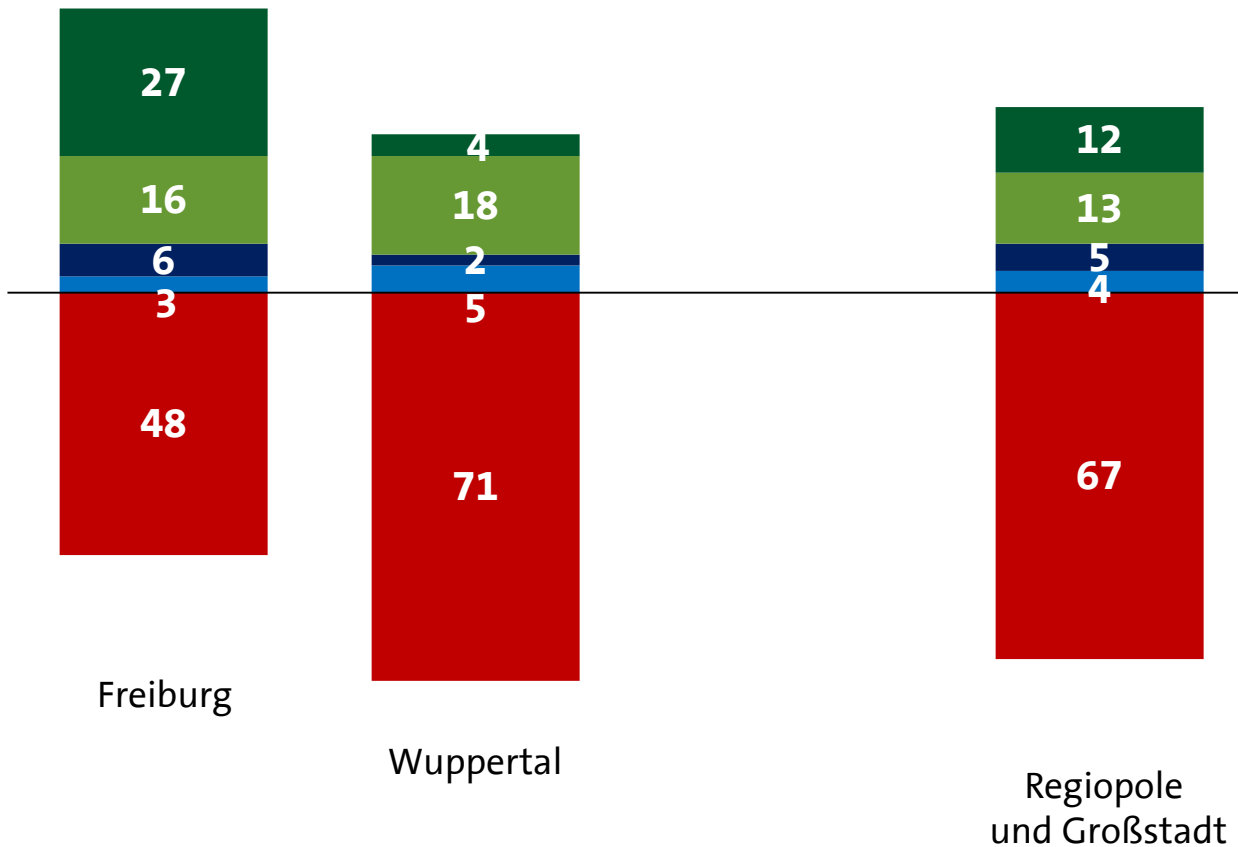
■ (fast) nie ■ seltener als monatlich ■ an 1-3 Tagen pro Monat ■ an 1-3 Tagen pro Woche ■ (fast) täglich



Modal Split der Wohnbevölkerung – noch einmal anders betrachtet: Stellenwert des öffentlichen Verkehrs bei der Kilometerbetrachtung

Modal Split Verkehrsleistung (Personenkilometer)

Personenkilometer
Angaben in Prozent



- ÖPFV
- ÖPNV
- Fahrrad
- zu Fuß
- MIV (Auto)

Und die Zukunft?

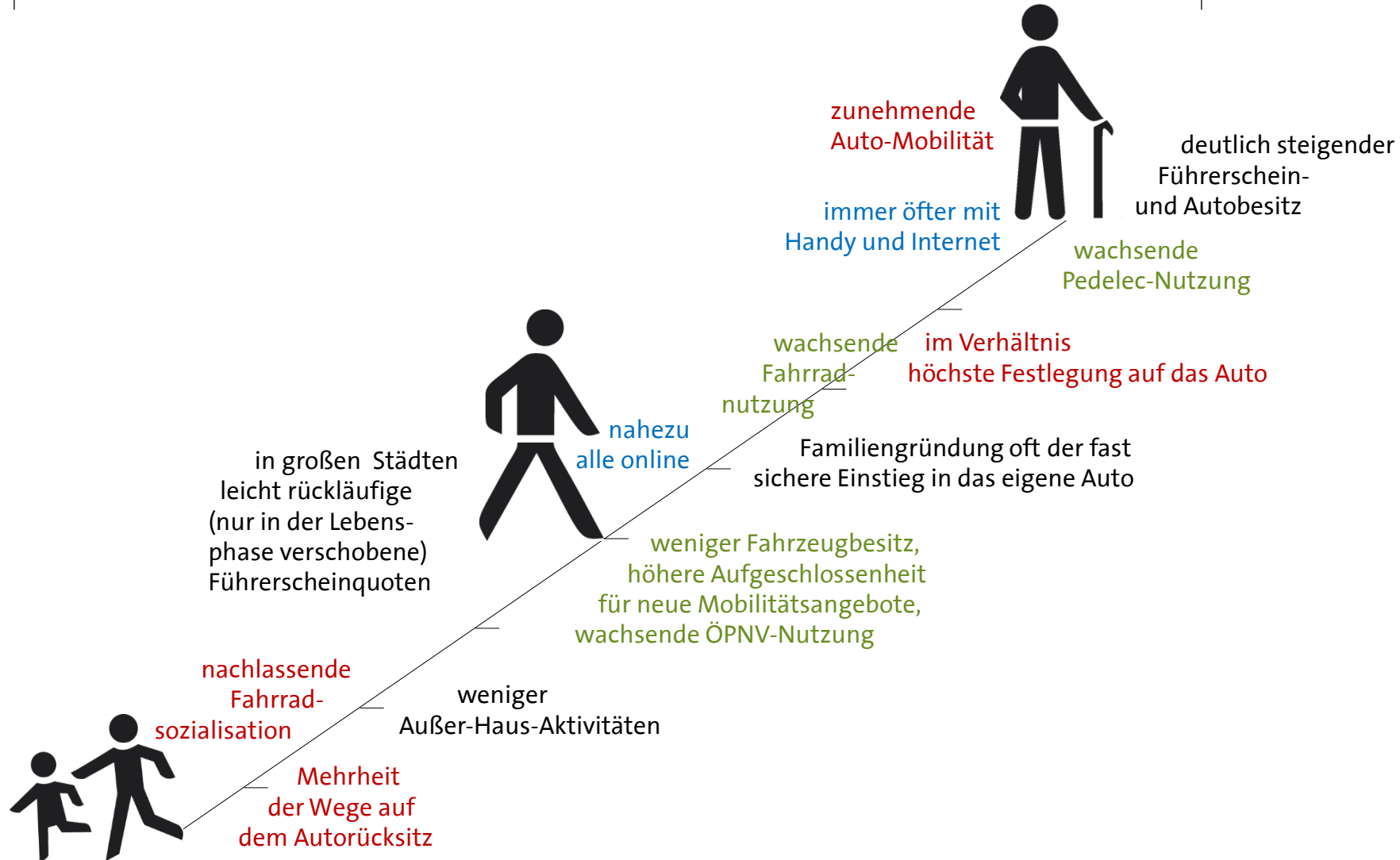
- ÖPNV als Verkehrsträger nicht unterschätzen - auch mit Blick auf die Pendler
- die gute Qualität in Freiburg ist nicht selbstverständlich und dauerhaft, stetige Verbesserungen sind wichtig
- das Portfolio muss sich erweitern, Car- und Bikesharing, Ridepooling etc. gehören dazu

⑤ Ein Blick nach vorne – Trends, Ziele und Möglichkeiten

Ist Mobilität immer gleich – bundesweit gesehen?

Ein aktueller Blick auf verschiedene Altersgruppen und Trends

infas



Freiburg der Zukunft – Schwerpunkt Verkehr:

einige Annahmen und Ratschläge zur Perspektive in 20 Jahren

infas

Wohnen?

in verschiedenen Stadtbereichen Verdichtung, Neubau mit gleichzeitiger Rad- und ÖPNV-Erschließung in einigen aktuellen Freiräumen

Neue Mobilitätsangebote und der ÖPNV?

- Carsharing oder Ridepooling ohne Subvention problematisch
- Pedelecs auch in der Stadt
- Platz für Nahmobilität
- noch mehr ÖPNV-Qualität und flachere Tarife
- Flugtaxis, Drohnen, Lieferroboter mit Fragezeichen

(Tages-)Bevölkerung?

- Zuwanderung,
- aber auch Verdrängung ins Umland, mehr Einpendler
- Gegensteuern durch Wohnungsbau dringend
- Regionalbahnverbesserungen gefordert

Das Auto?

- autofreie oder Maut-Zone
- der Tunnel?
- zumindest in der Region mehr Autos, teilweise in E-Form
- deutlich effizienter
- aber weniger Platz?

Digitalisierungseffekte?

- ja durch bessere Verkehrslenkung
- durch autonome Fahrzeuge im ÖPNV auf standardisierten Strecken
- nein für autonome Fahrzeuge im großen Stil
- eher nein für Multi- und Intermodalität (im Alltagsverkehr dominieren Routinen)

Ganz generell:

erfolgreich werden Ansätze sein, die nicht nur technisch daherkommen, sondern individuellen Nutzen bringen

Manchmal hilft der Zukunft auch der Blick zurück ...



Freiburg: Nordwestecke des Münsterplatzes, um 1910

Robert Follmer

Bereichsleiter Verkehrs-
und Regionalforschung

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

Abbildung Titelseite:

Ausschnitt ÜBERSICHTSPLAN, J. SCHLIPPE, 1949, entnommen aus HISTORISCHEORTSANALYSE - GESAMTANLAGEFREIBURG i. Br.
Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart, Juli 2017, Alexandra Baier – transform, Bamberg

Abbildung Seite 22: cityförster, Perspektivplan Freiburg