



Was kommt in den Tank?

Die Mobilitäts-
und Antriebswende
im Alltagsverkehr
in ausgewählten
Nutzungszahlen

Robert Follmer

24. Februar 2023
ADAC-Symposium in Freiburg

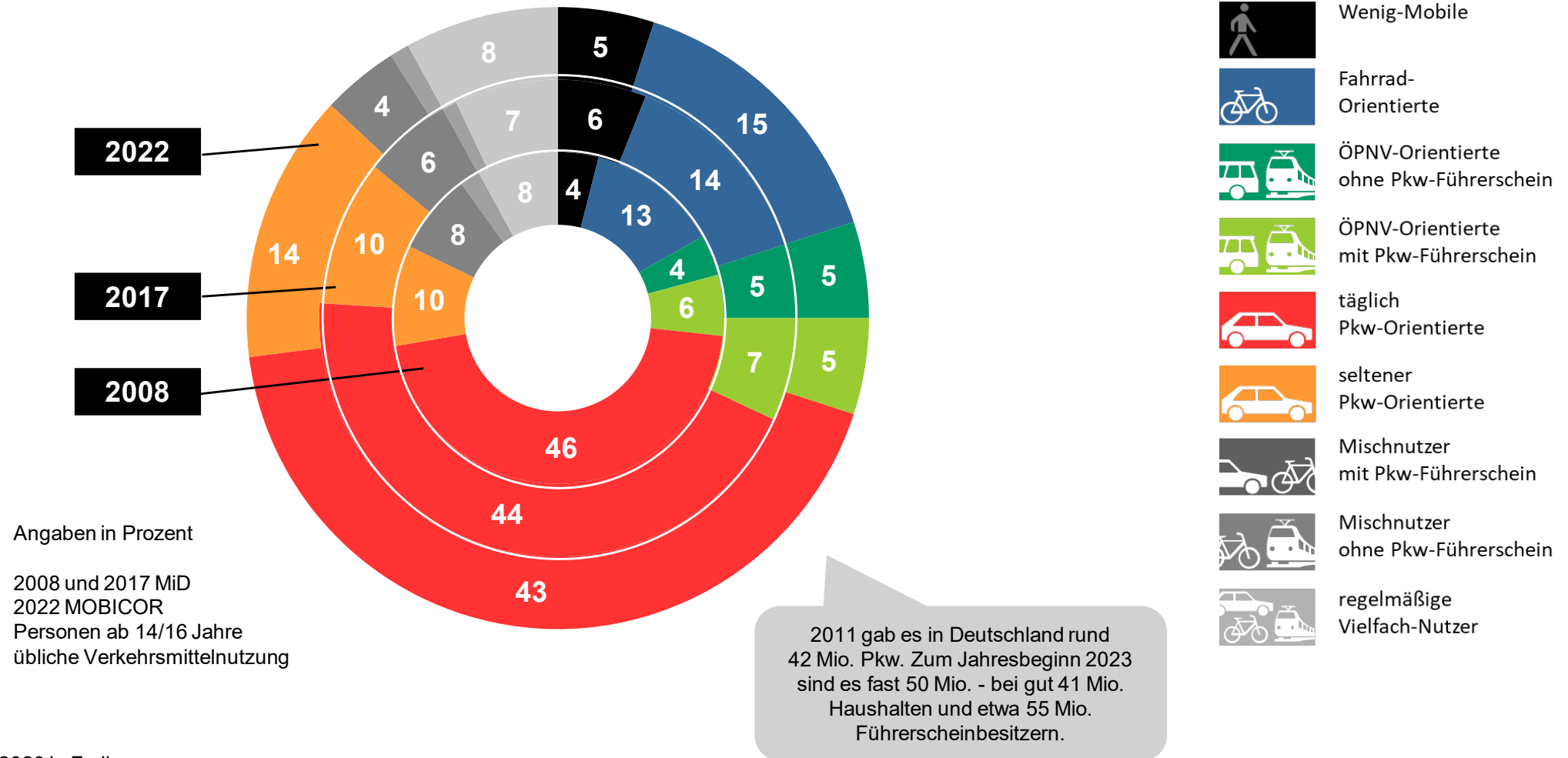
Was Sie erwartet

- Aktuelle Zahlen und Trends in der Alltagsmobilität
- Die wachsende Pkw-Flotte – bald 50 Mio. Pkw in Deutschland
- Technologie, Vertrauen und Verunsicherung der Verbraucherinnen und Verbraucher
- Was tun? Einige Hinweise



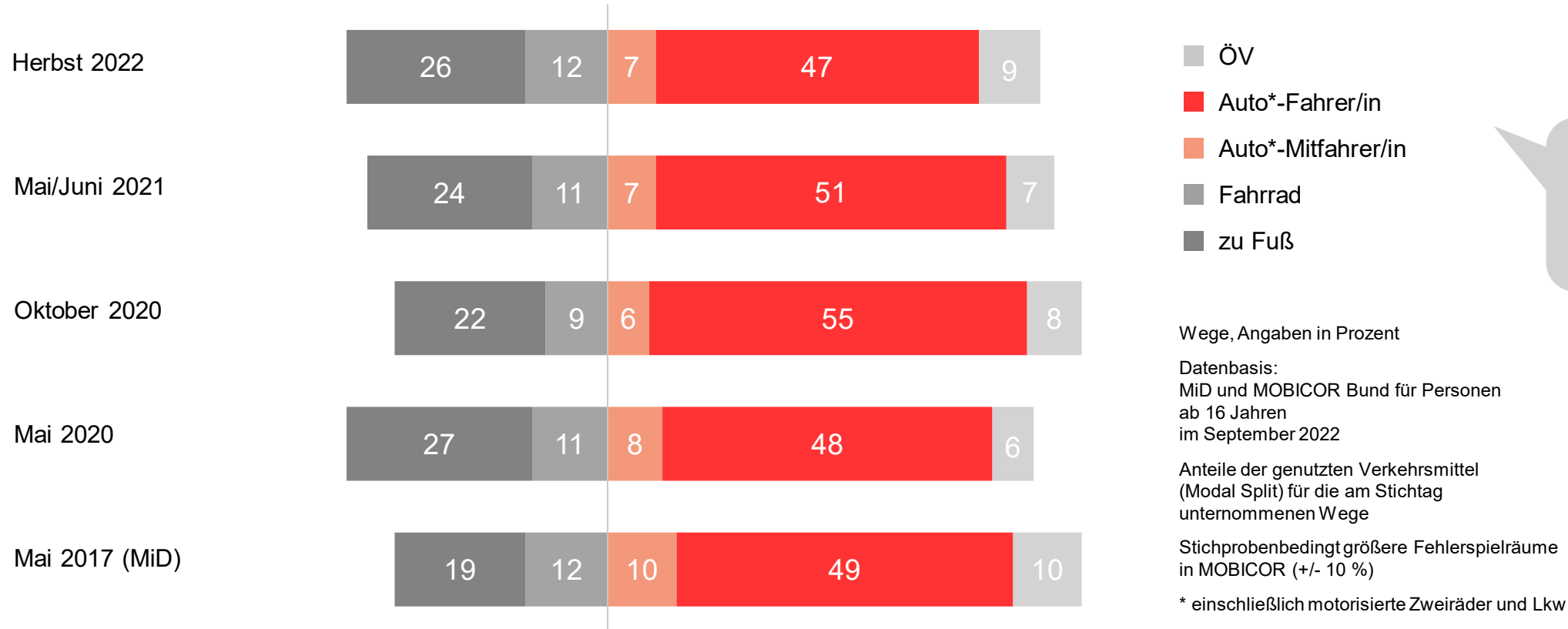
Kleine Zeitreihe Verkehrsmittel-Nutzertypen:

weiterhin mehr als die Hälfte der Bürgerinnen und Bürger üblicherweise im Auto



Der oft betrachtete Modal Split seit 2017:

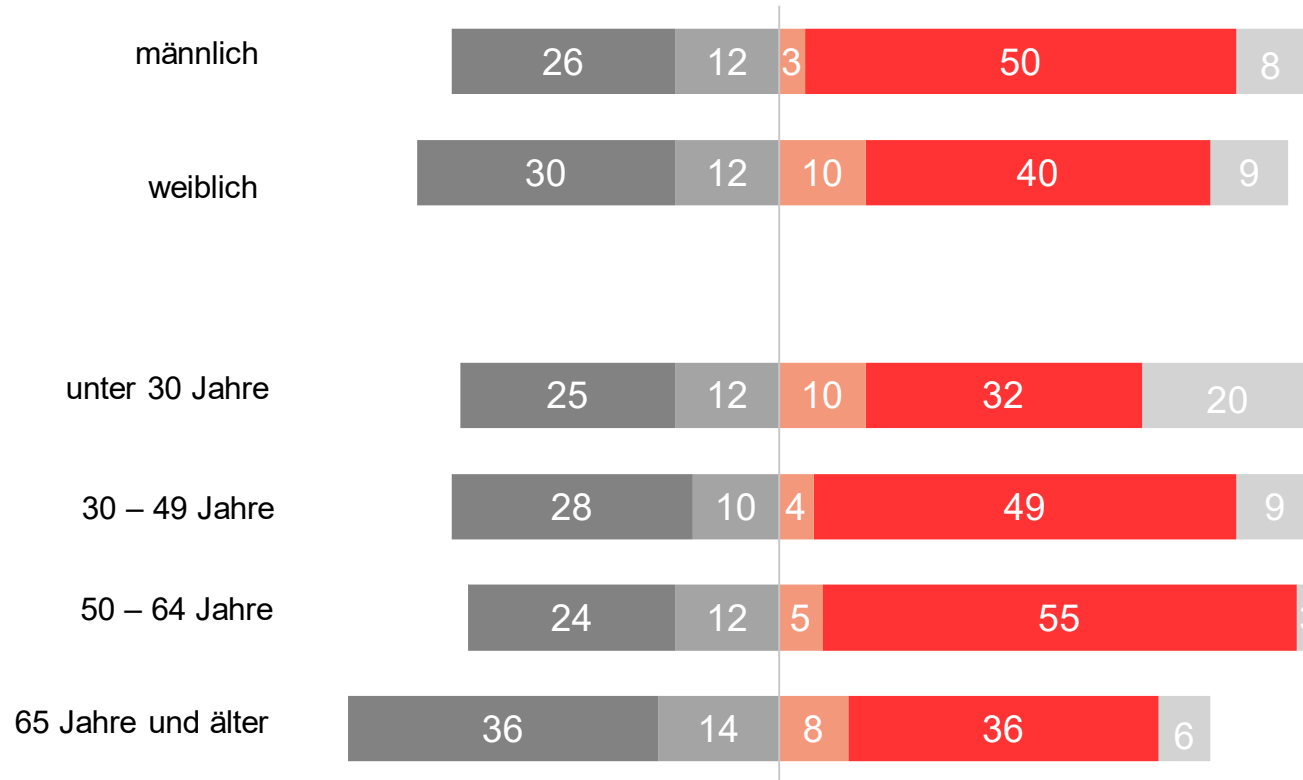
Anteile der Verkehrsmittel auf unseren Wegen kaum verändert



Auch wenn die Anteile des Autos auf Weeebene stagnieren, steigt die Anzahl der per Auto zurückgelegten Kilometer.

Modal Split nach Geschlecht und Alter:

in den Autos noch immer häufiger die Männer und die mittleren Altersgruppen



- ÖV
- Auto*-Fahrer/in
- Auto*-Mitfahrer/in
- Fahrrad
- zu Fuß

Wege, Angaben in Prozent

Datenbasis:
MOBICOR Bund für Personen ab 16 Jahren
im September 2022

Anteile der genutzten Verkehrsmittel
(Modal Split) für die am Stichtag
unternommenen Wege

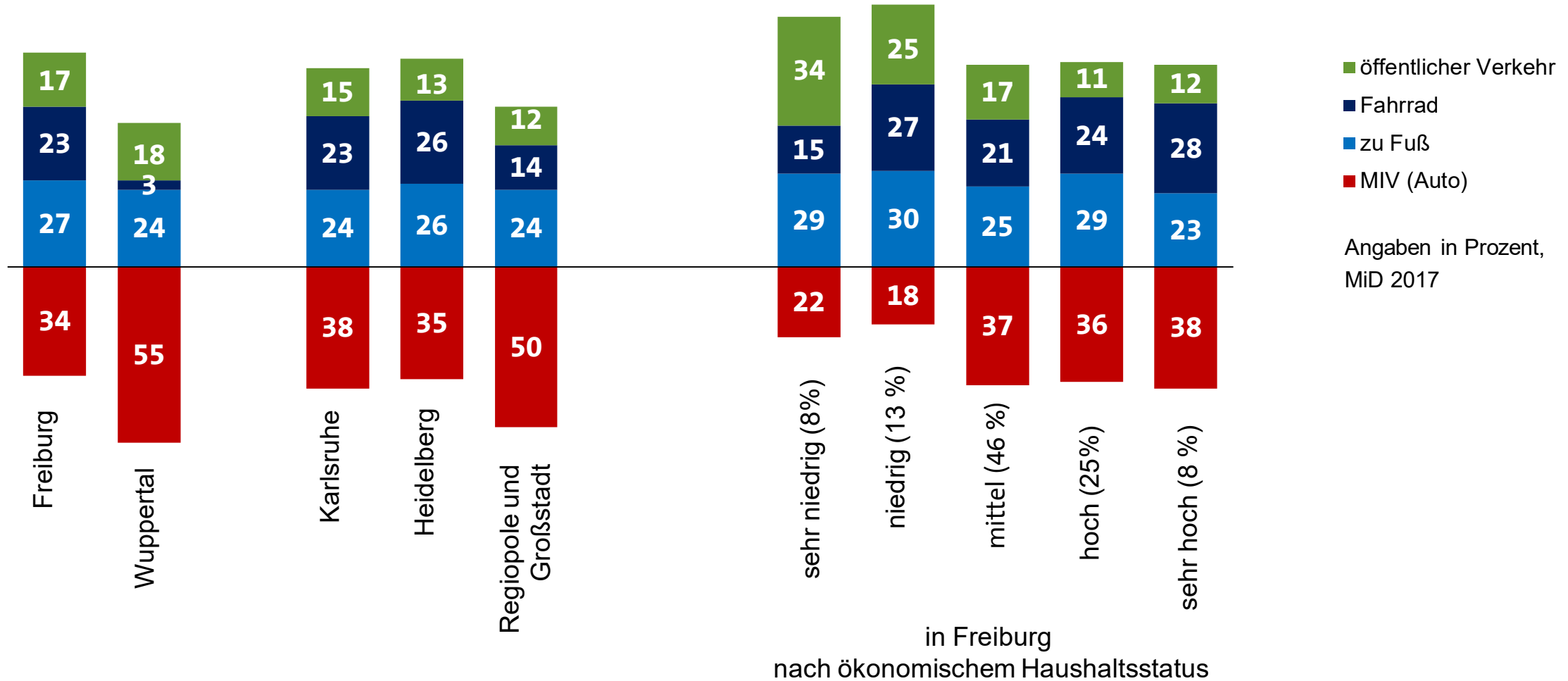
Stichprobenbedingt größere Fehlerspielräume
in MOBICOR (+/- 10 %)

* einschließlich motorisierte Zweiräder und Lkw

Die Betrachtung nach diesen beiden Einzelmerkmalen ist etwas vereinfacht, trotzdem zeigen sie wichtige Unterschiede, auch im Hinblick auf die mögliche Technologieakzeptanz und die Kaufkraft.

Und der Modal Split in Freiburg?

Weniger autogeprägt als anderswo, aber mit sozialen Unterschieden

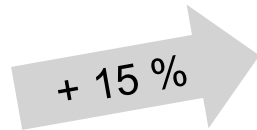


Der wachsende Pkw-Bestand in Deutschland:

bald ein Auto pro Führerscheinbesitzerin oder -besitzer?

Mitte 2011

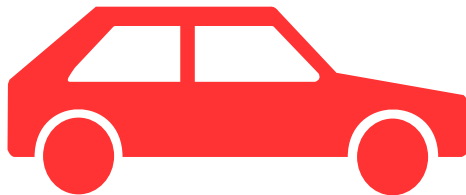
42,5 Mio.



Mitte 2022

48,7 Mio.

bei rund 55 Mio.
Führerscheininhabern und
41,5 Mio. Haushalten



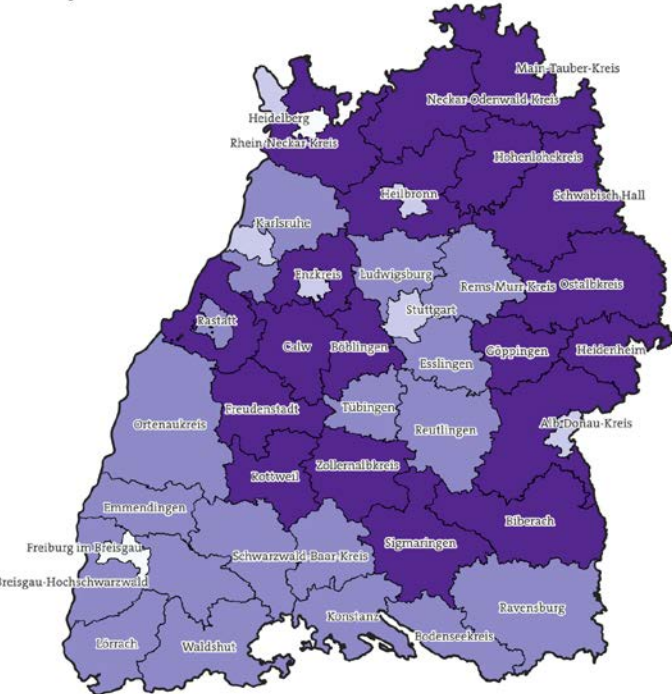
Auch während der Pandemie wuchs die Flotte:
2020 um über 0,5 Mio. und auch 2021 und
2022 etwas abgeschwächt.

Quellen: KBA
und MiD 2017

Die Entwicklung der Pkw-Zahlen in Baden-Württemberg:

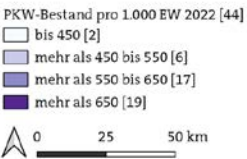
weiterhin Zuwachs, auch in den Städten

Pkw-Bestand in Baden-Württemberg 2022
Darstellung auf Ebene der Städte und Kreise

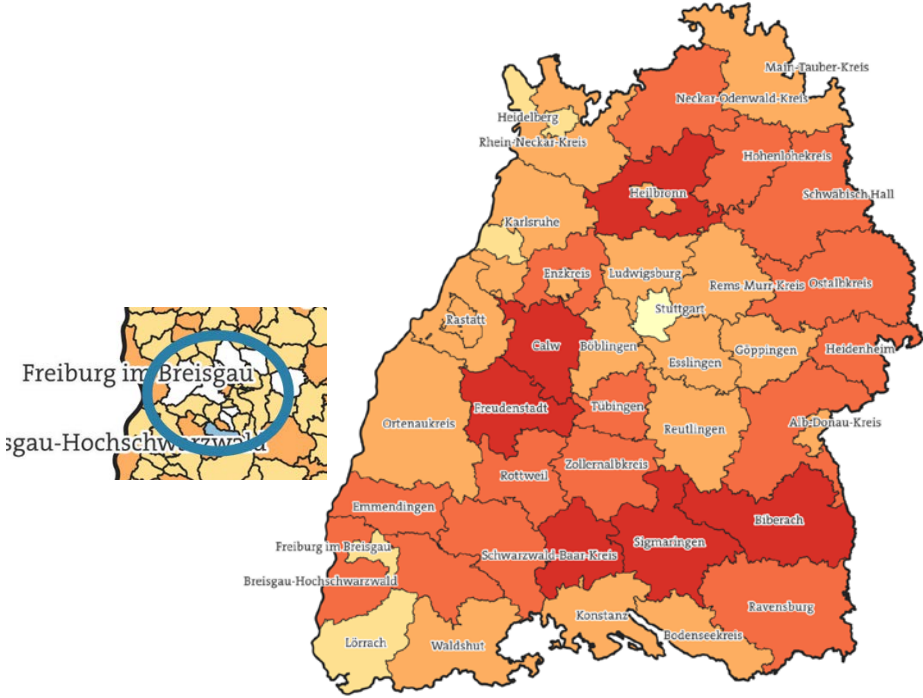


Die regionale Auswertung des Pkw-Bestands kann durch besondere Effekte wie große Bestände bei einzelnen Pkw-Händlern, Autovermietern oder Firmenflotten in der Vergleichbarkeit eingeschränkt sein.

Kartengrundlage: Landesgrenze und Kreise (VG250) am 31.12.2020
GeoBasis-DE / BKG 2022.
Datengrundlage: Pkw-Bestand (Kraftfahrzeugbundesamt und infas 360, Stand jeweils 01.01.), Einwohner (infas 360, Stand jeweils 31.12).

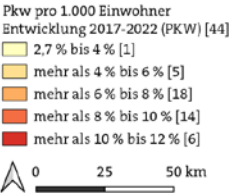


Entwicklung des Pkw-Bestands in Baden-Württemberg (2017-2022)
Darstellung auf Ebene der Städte und Kreise



Die regionale Auswertung des Pkw-Bestands kann durch besondere Effekte wie große Bestände bei einzelnen Pkw-Händlern, Autovermietern oder Firmenflotten in der Vergleichbarkeit eingeschränkt sein.

Kartengrundlage: Landesgrenze und Kreise (VG250) am 31.12.2020
GeoBasis-DE / BKG 2022.
Datengrundlage: Pkw-Bestand (Kraftfahrzeugbundesamt und infas 360, Stand jeweils 01.01.), Einwohner (infas 360, Stand jeweils 31.12).



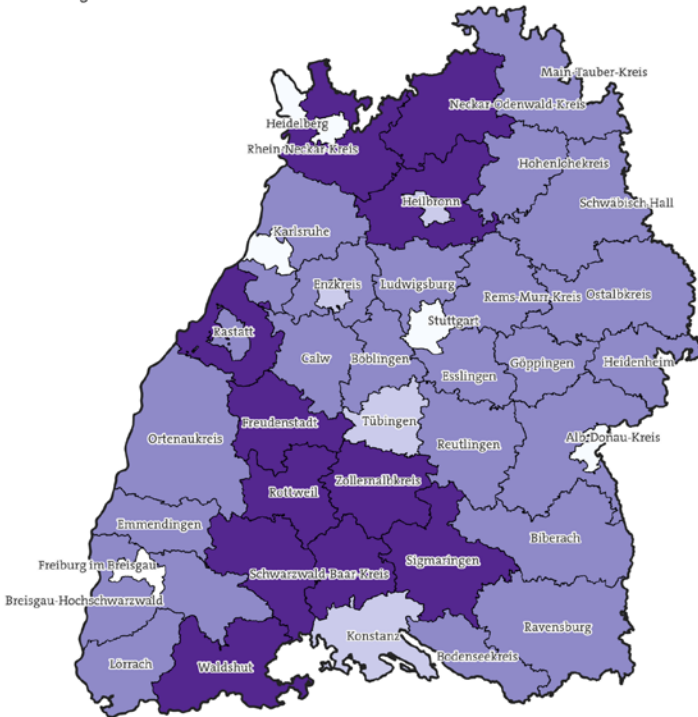
- Flottenwachstum auf bereits hohem Niveau
- ebenfalls Wachstum in den städtischen Räumen, wenn auch nicht im gleichen Ausmaß
- in Freiburg Anstieg von rund 89.000 Pkw im Jahr 2017 auf rund 95.000 in 2022, bei geringerem Einwohner-Plus: von 390 auf 413 Pkw pro 1.000 EW
- natürlich Besonderheiten in den Autoregionen, die vorsichtig zu interpretieren sind

Quellen: KBA
und infas 360

Und der spezielle Blick auf die SUVs:

Träger der Zuwachsraten und Bindung unterschiedlicher Ressourcen

SUV-Bestand in Baden-Württemberg 2022
Darstellung auf Ebene der Städte und Kreise



Die regionale Auswertung des Pkw-Bestands kann durch besondere Effekte wie große Bestände bei einzelnen Pkw-Händlern, Autovermietern oder Firmenflotten in der Vergleichbarkeit eingeschränkt sein.

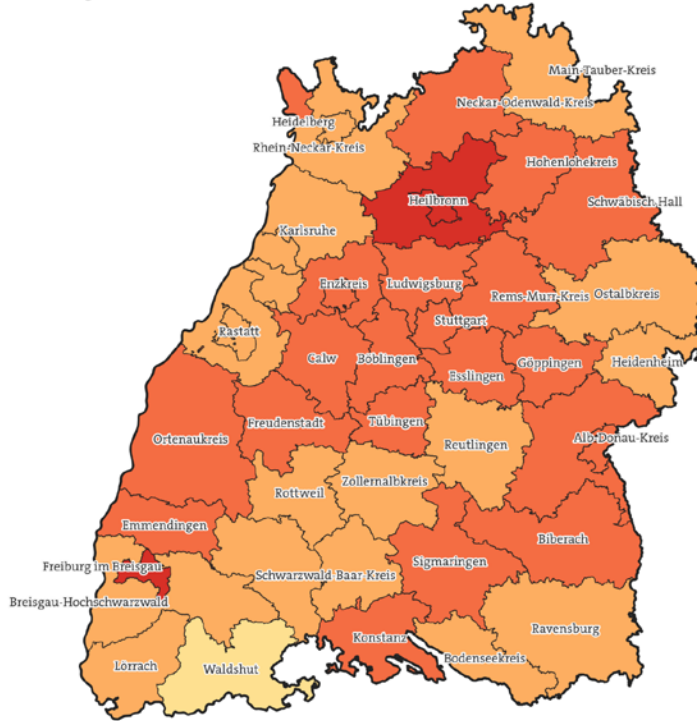
Kartengrundlage: Landesgrenze und Kreise (VG250) am 31.12.2020
GeoBasis-DE / BKG 2022.
Datengrundlage: Pkw-Bestand (Kraftfahrtbundesamt und infas 360, Stand jeweils 01.01.); Einwohner (infas 360, Stand jeweils 31.12.)

infas

SUV-Bestand pro 1.000 EW 2022 [44]
 ■ bis 45 [5]
 ■ mehr als 45 bis 55 [4]
 ■ mehr als 55 bis 65 [23]
 ■ mehr als 65 [11]

0 25 50 km

Entwicklung des SUV-Bestands in Baden-Württemberg (2017-2022)
Darstellung auf Ebene der Städte und Kreise



Die regionale Auswertung des Pkw-Bestands kann durch besondere Effekte wie große Bestände bei einzelnen Pkw-Händlern, Autovermietern oder Firmenflotten in der Vergleichbarkeit eingeschränkt sein.

Kartengrundlage: Landesgrenze und Kreise (VG250) am 31.12.2020
GeoBasis-DE / BKG 2022.
Datengrundlage: Pkw-Bestand (Kraftfahrtbundesamt und infas 360, Stand jeweils 01.01.); Einwohner (infas 360, Stand jeweils 31.12.)

infas

SUV pro 1.000 Einwohner
Entwicklung 2017-2022 (SUV) [44]
 ■ 119,8 % bis 125 % [1]
 ■ mehr als 125 % bis 150 % [18]
 ■ mehr als 150 % bis 175 % [22]
 ■ mehr als 175 % bis 194,7 % [3]

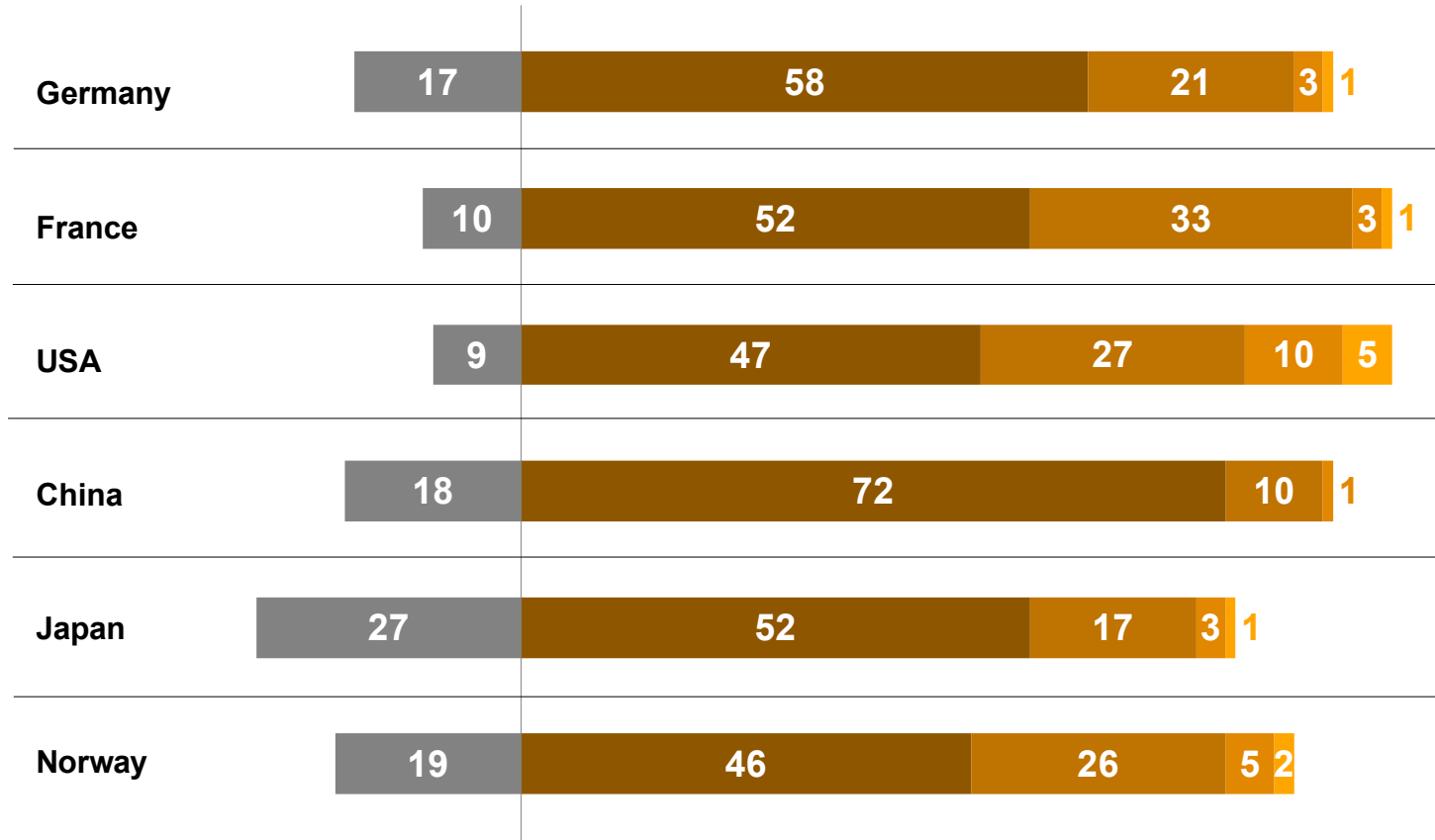
0 25 50 km

- mittlerweile ein hoher Anteil für dieses Segment am Bestand
- ein erheblicher Träger des Flottenwachstums
- in Freiburg von rund 2.400 SUVs im Jahr 2017 auf etwa 6.800 in 2022
- ein „SUV-Bashing“ ist schwierig und nicht unbedingt angemessen, aber der Trend schafft Probleme und der damit verbundene Ressourcenverbrauch ist nicht akzeptabel, auch bei E-Antrieben

Quellen: KBA und infas 360

Pkw-Verfügbarkeit in den Haushalten - international:

in Deutschland mehr als vier von fünf Haushalten automobil



Question: How many cars does your household have?

- household does not own any cars
- 1 car
- 2 cars
- 3 cars
- 4 cars or more

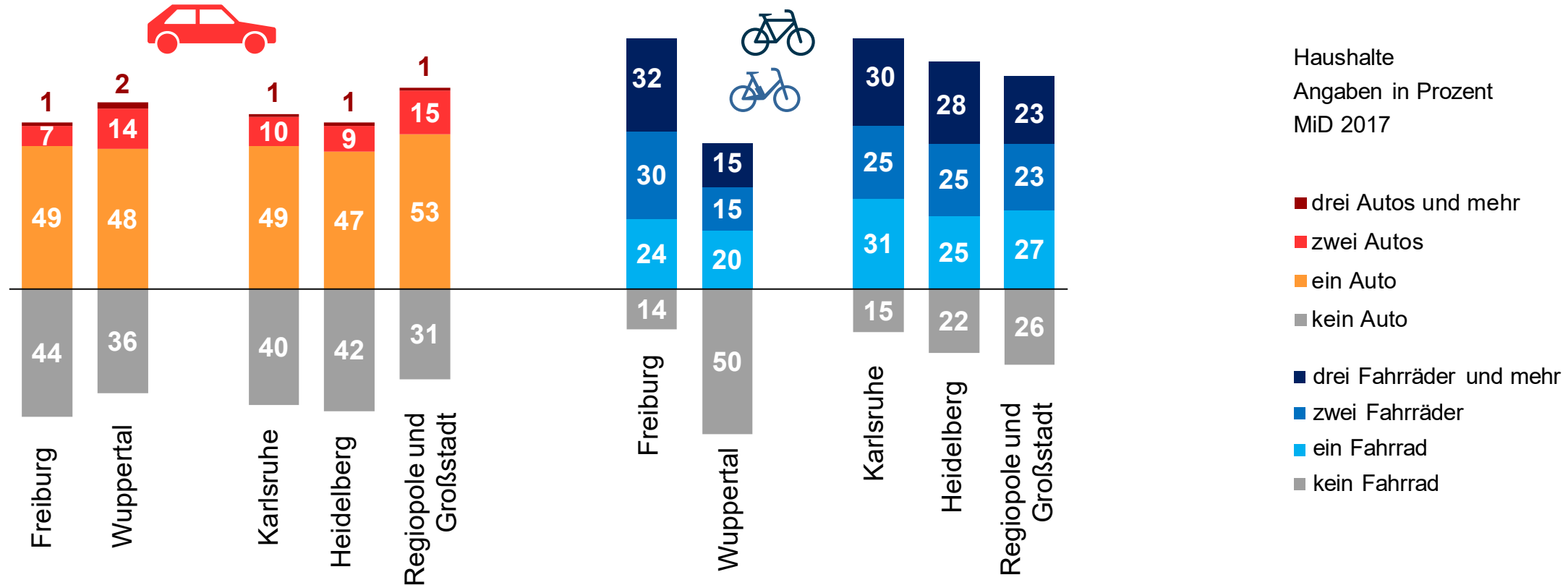
figures in percent, 0 to 3 % per country
"prefer not to answer"

Continental Mobility Study 2022, infas



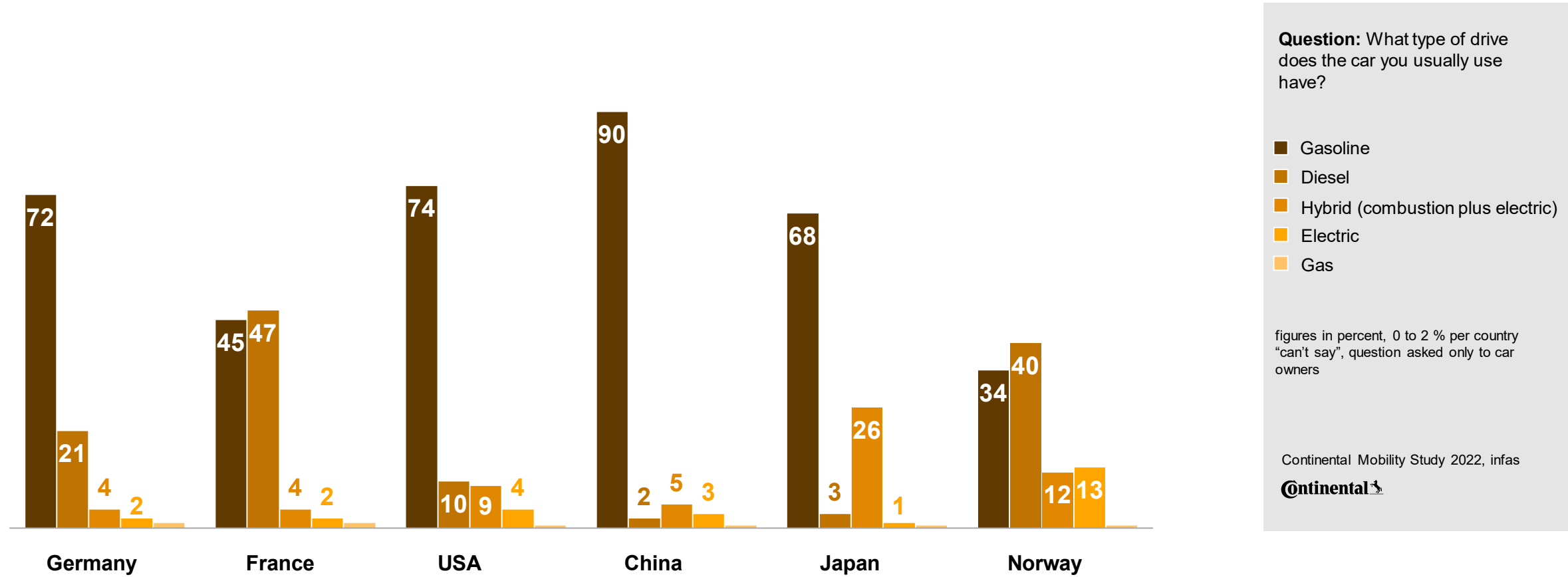
Auch hier der Blick in die Region und auf eine Vergleichsstadt:

Auto- und Fahrradbesitz in den Haushalten unterschiedlich



Aktuelle Pkw-Antriebe in der Nutzung 2022 - international:

Benziner dominieren weiterhin, Hybrid und E-Antriebe aber im Kommen



Antriebs(un)sicherheit - Meinungen zur Technologie:

Verbraucherskepsis in den angestammten Autonationen

	Germany	France	USA	China	Japan	Norway
I am unsure which type of drive is actually environmentally friendly.	62	71	50	47	67	58
Without sufficient renewable energies being available, an electric car is not really any more environmentally friendly than a car with an internal combustion engine.	75	72	60	60	66	63
The future of mobility is electric.	44	45	54	76	56	60

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



Meinungen und Einschätzungen zu Elektroautos:

Unsicherheit, Informationsbedarf und Befürchtungen aufgrund hoher (Mobilitäts-)Kosten

	Germany	France	USA	China	Japan	Norway
I feel well informed about the costs of buying an electric car.	28	37	38	41	22	49
I feel well informed about the costs of using an electric car.	30	29	37	40	20	50
I don't think I will be able to afford an electric car in the near future.	67	77	68	37	69	57
The changing electricity prices are too uncertain for me to invest in an electric car.	67	72	63	34	70	60
In view of the rising prices for energy in general, environmentally-friendly mobility is not a priority for me.	49	48	56	44	59	52
I am worried that mobility in general will become too expensive for me due to rising energy prices.	73	77	65	76	71	64
I would be willing to buy an electric car even without government subsidies.	23	20	28	52	14	34

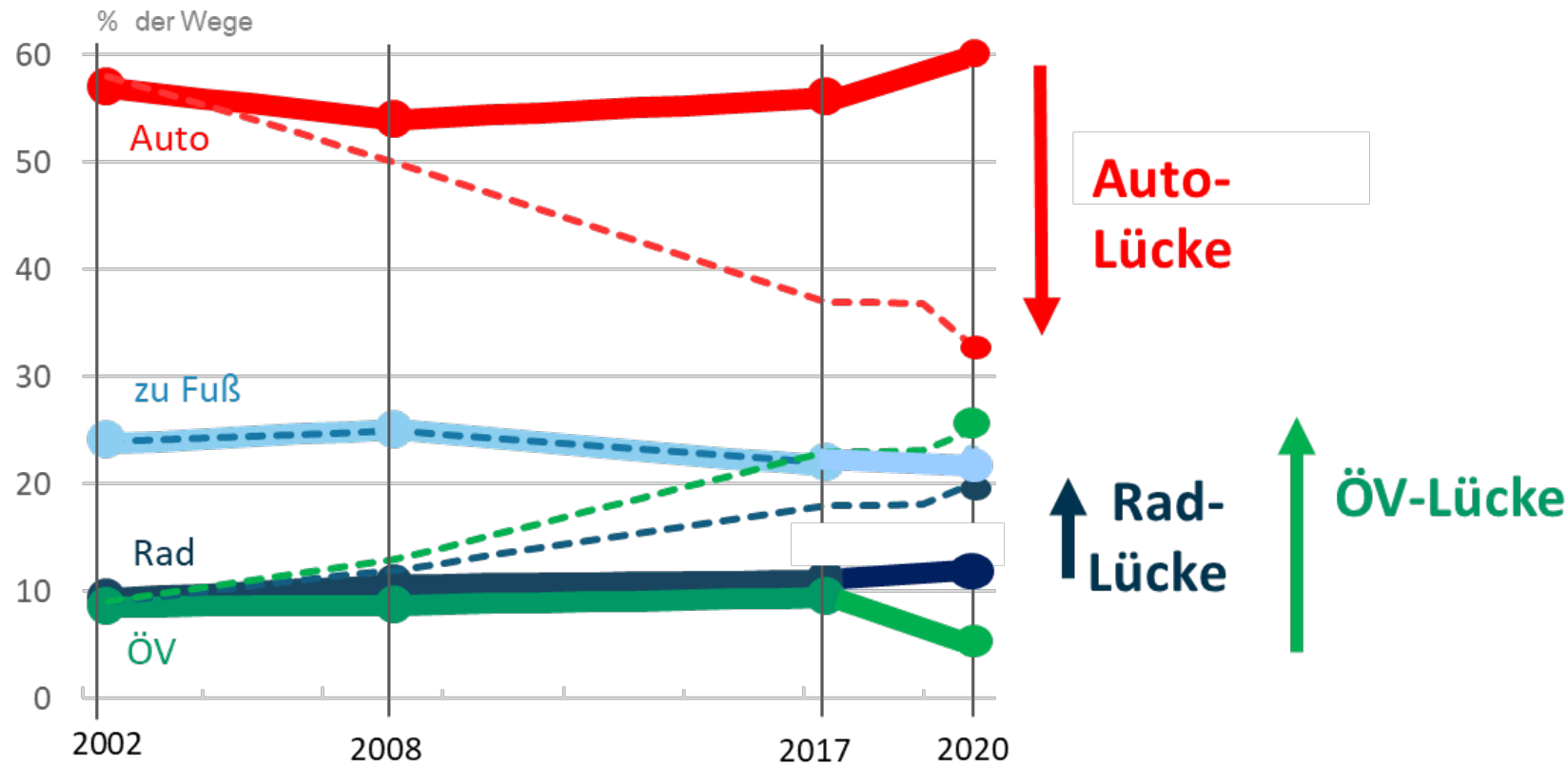
Question: And how do you rate the following statements on the affordability of environmentally-friendly mobility?

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

Continental Mobility Study 2022, infas



20 Jahre Modal Split - aber anteilig kaum Veränderung: wo wir im Verkehr stehen müssten, um in Deutschland die Klimaziele zu erreichen

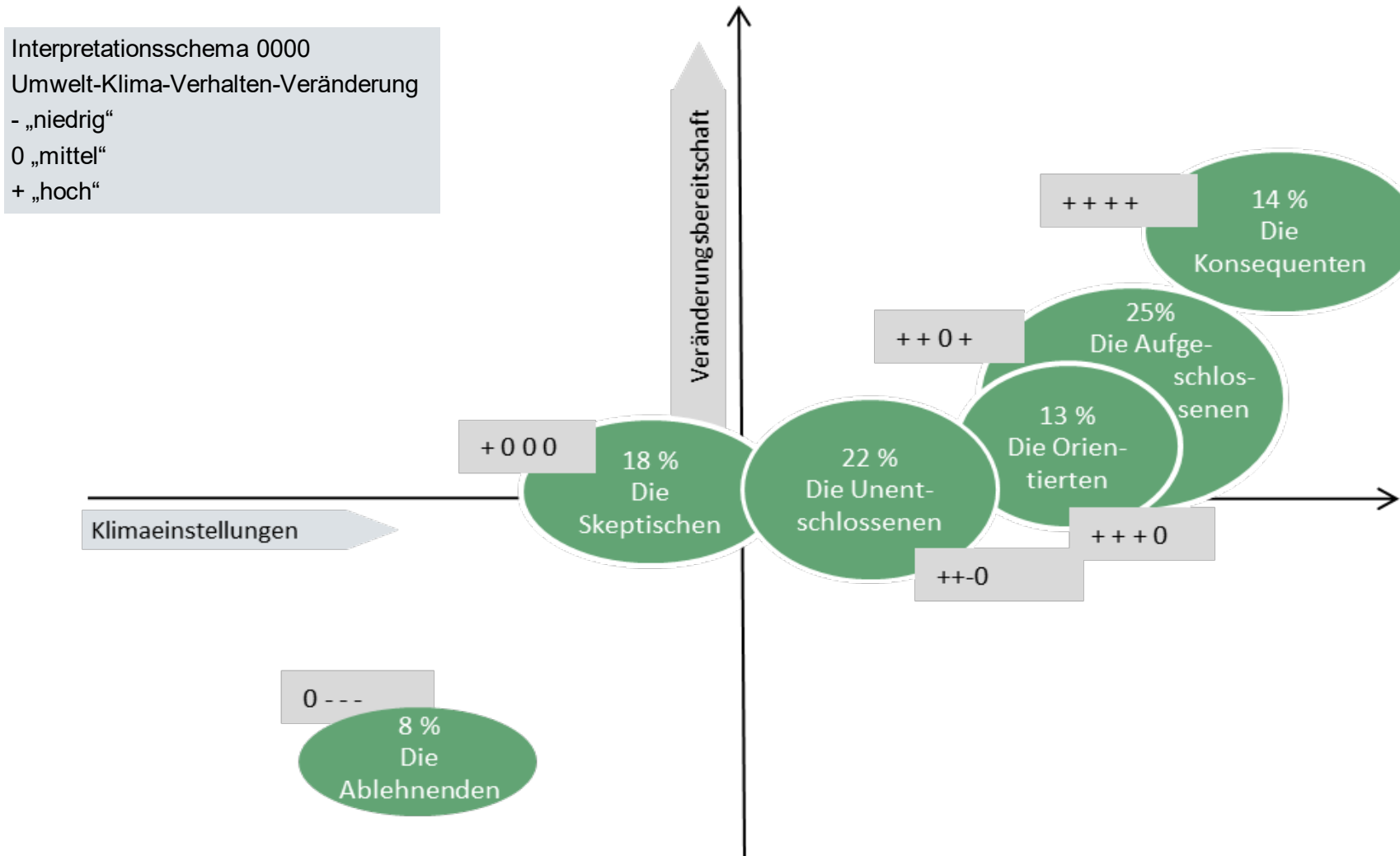


Um von 2002 bis 2020 (2030) eine CO₂-Reduktion um 30 Prozent zu erreichen und die aktuelle „Pkw-Effizienz“ unterstellt wird, hätten die gestrichelt dargestellten Werte erreicht werden müssen.

— Ist
--- Soll

Umweltidentitäten und Veränderungsbereitschaft:

Hohes Bewusstsein, aber ...?



Umweltbewusstseinsstudie 2020
des Umweltbundesamts,
durchgeführt von infas und ISOE

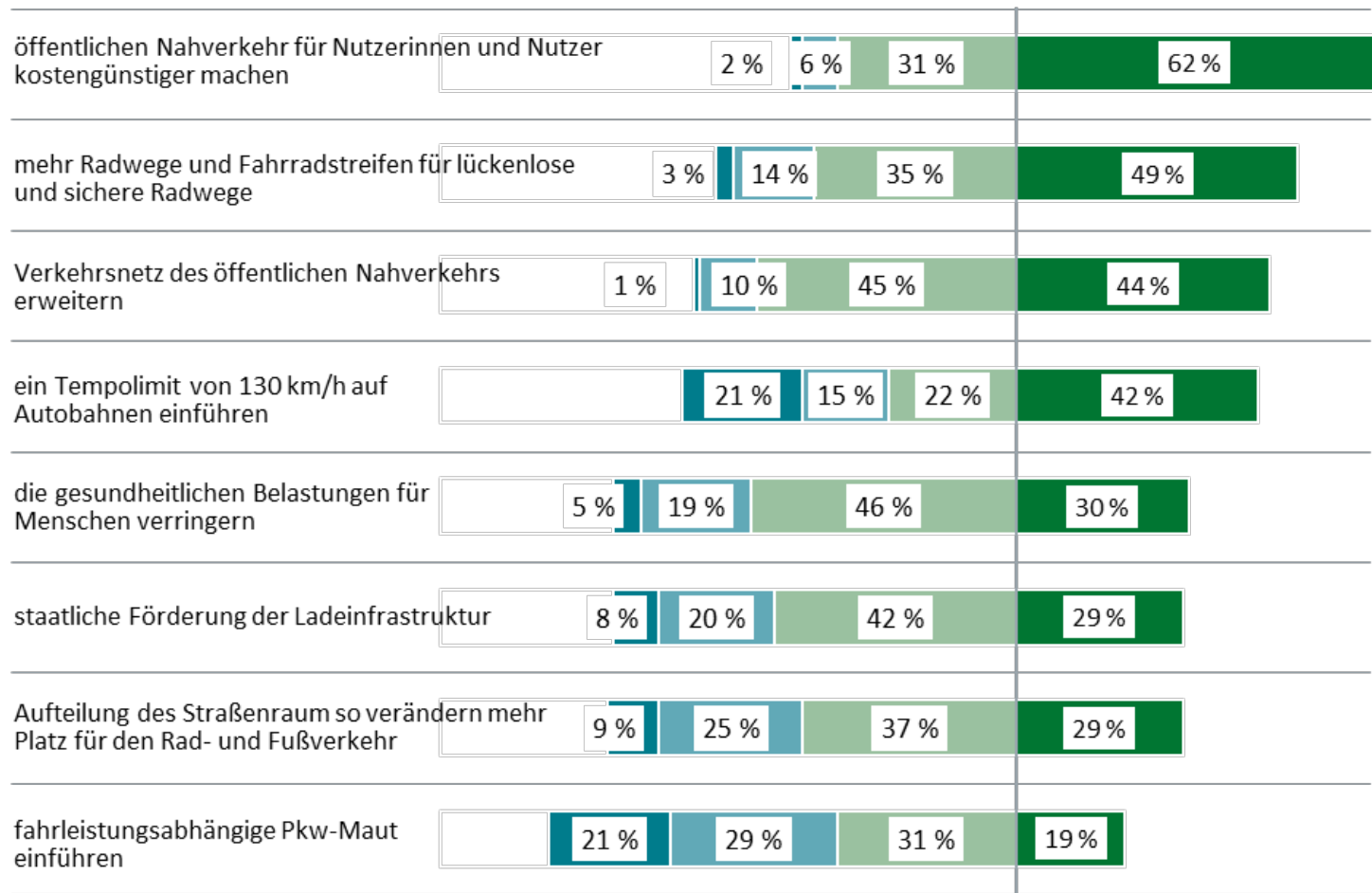
2.115 Befragte ab 14 Jahren

[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.

Akzeptanz von Maßnahmen im Verkehr:

die Bevölkerung erwartet mehr, als die Politik zurzeit umsetzt



Umweltbewusstseinsstudie 2020
des Umweltbundesamts,
durchgeführt von infas und ISOE

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?



Was tun? Einige Hinweise

- Mehr grüne Sicherheit schaffen und bessere (technologische) Informationen bieten
- Die Infrastruktur verbessern - übrigens auch für das autonome Fahren
- An die weniger Wohlhabenden denken
- Autos downsizen, auch durch politische Vorgaben
- Bei der Mobilitätswende alle Karten im Spiel behalten und weniger ideologisch vorgehen
- Den öffentlichen Verkehr ganz erheblich stärken
- Nutzen bieten statt Einschränkungen hervorheben - mehr Stadt- und Lebensqualität für alle



46

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

