

Kloas, Jutta; Kuhfeld, Hartmut

Article

Fußgänger- und Fahrradverkehr gewinnen an Bedeutung

DIW Wochenbericht

Provided in Cooperation with:

German Institute for Economic Research (DIW Berlin)

Suggested Citation: Kloas, Jutta; Kuhfeld, Hartmut (2006) : Fußgänger- und Fahrradverkehr gewinnen an Bedeutung, DIW Wochenbericht, ISSN 1860-8787, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin, Vol. 73, Iss. 44, pp. 625-631

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/151471>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Fußgänger- und Fahrradverkehr gewinnen an Bedeutung

Jutta Kloas
jkloas@diw.de

Hartmut Kuhfeld
hkuhfeld@diw.de

Im Jahr 2004 legte jeder Einwohner in Deutschland – ohne Flugreisen – durchschnittlich 12 740 km zurück, davon 10 800 km im Auto, 1 100 km in Bus und Bahn, 370 km auf dem Fahrrad und 470 km zu Fuß. An der Wegstrecke gemessen dominiert also das Auto den Personenverkehr. Auf die Zahl der Wege bezogen, ändern sich die Relationen.

Fast jeder dritte Weg wird zu Fuß oder mit dem Fahrrad unternommen. Im Zuge des demographischen Wandels wird die Bedeutung des nichtmotorisierten Verkehrs eher noch steigen. Die Einrichtungen und Rahmenbedingungen für den Fußgänger- und Fahrradverkehr sollten daher insbesondere in den Städten weiter verbessert werden.

Nach den aktuellen Modellrechnungen des DIW Berlin wurden im Jahr 2004 gut 100 Mrd. Wege und 1 161 Mrd. km im Personenverkehr zurückgelegt (Tabellen 1 und 2).¹ Je Einwohner waren dies 3,3 Wege bzw. 37 km pro Tag. Mit einem Anteil von 57 % an den Wegen und 77 % an der Leistung, den im Jahr zurückgelegten Kilometern, hat der motorisierte Individualverkehr (MIV)² als Verkehrsträger das größte Gewicht. Beim Verkehrsaufkommen, der Zahl der Wege, liegen die nichtmotorisierten Verkehrsarten mit 32 % auf dem zweiten Platz. Der öffentliche Verkehr mit Bus und Bahn hat einen Anteil von 11 %. Weil überwiegend kürzere Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, beträgt der Anteil des nichtmotorisierten Verkehrs an der Verkehrsleistung nur 6 %.

Wege, die zu Fuß erledigt werden

Im Jahr 2004 lag der Anteil der Fußwege an allen Wegen bei 23 %, also knapp einem Viertel.³ Der durchschnittliche Fußweg hatte eine Länge von 1,7 km und

¹ Amtliche Statistiken zum Personenverkehr liegen nur für den öffentlichen Verkehr mit Bus, Bahn und Flugzeug vor. Der gesamte Personenverkehr wird jährlich vom DIW Berlin in einer Modellrechnung geschätzt. Diese bildet das jährliche Verkehrsaufkommen (alle zurückgelegten Wege einschließlich des nichtmotorisierten Verkehrs), die Verkehrsleistung (die zurückgelegten Personenkilometer) und die Mobilitätsdauer ab. Dabei wird nach dem für die längste Wegstrecke benutzten Verkehrsmittel (Hauptverkehrsmittel, Verkehrsart) unterschieden. Der Fußweg zur Haltestelle oder zum Parkplatz ist also beim öffentlichen Verkehr bzw. beim Pkw-Verkehr enthalten, die ausgewiesenen Wege zu Fuß sind somit reine Fußwege ohne Nutzung anderer Verkehrsarten. Im Individualverkehr sind die einwohnerbezogenen Werte (Inländerverkehr) ausgewiesen, für den öffentlichen Verkehr die in der amtlichen Statistik erfassten Fahrgastzahlen (Inlandsabgrenzung), die von den Verkehrsunternehmen berichtet werden und auch Fahrten ausländischer Besucher enthalten. Wesentliche Datenbasis der Modellrechnung ist die Verkehrserhebung „Mobilität in Deutschland 2002“; es wurden 25 000 Haushalte befragt. Insbesondere die Angaben zur Wegelänge und Wegedauer im nichtmotorisierten Verkehr beruhen auf den Angaben der Befragten. Zur Methodik der jährlichen Fortschreibung vgl.: Kloas, J. und Kuhfeld, H.: Bedeutung des Pkw im Personenverkehr weiter gestiegen. Wochenbericht des DIW Berlin, Nr. 48/2005, Kasten.

² Verkehr mit Pkw und motorisiertem Zweirad.

³ Ein Weg wird definiert durch die Bewegung einer Person auf öffentlicher Fläche vom Ausgangspunkt zum Zielort. Enthalten sind somit auch schnelle Fuß- und Fahrradfahrten (z. B. Inline-Skating, Joggen, sportliches Radfahren).

Nr. 44/2006

73. Jahrgang/1. November 2006

2. Bericht

Fußgänger- und Fahrradverkehr gewinnen an Bedeutung
Seite **625**

Tabelle 1

Verkehrsaufkommen in Deutschland im Jahr 2004

Verkehrszweck Verkehrsart	Beruf	Ausbildung	Wirtschaft	Begleitung	Einkauf, Erledigung	Freizeit	Urlaub	Insgesamt
Wege (beförderte Personen) in Mill.								
Zu Fuß	1 274	1 685	319	1 684	8 782	9 317	–	23 060
Fahrrad	1 318	814	141	397	2 827	3 256	–	8 752
Motorisierter Individualverkehr (MIV) ¹	10 141	1 760	5 048	5 729	18 288	16 228	82	57 277
MIV – Fahrer	9 329	597	4 290	3 519	13 369	9 717	34	40 855
MIV – Mitfahrer	812	1 163	758	2 211	4 919	6 512	48	16 422
ÖSPV ²	1 487	2 468	164	220	2 542	2 156	19	9 055
Eisenbahn ³	703	311	135	36	318	555	12	2 071
Flugzeug ⁴	–	–	38	–	–	10	58	107
Insgesamt	14 923	7 037	5 845	8 067	32 757	31 522	171	100 322
Anteile der Verkehrsarten in %								
Zu Fuß	8,5	23,9	5,5	20,9	26,8	29,6	–	23,0
Fahrrad	8,8	11,6	2,4	4,9	8,6	10,3	–	8,7
Motorisierter Individualverkehr (MIV) ¹	68,0	25,0	86,4	71,0	55,8	51,5	48,0	57,1
MIV – Fahrer	62,5	8,5	73,4	43,6	40,8	30,8	19,9	40,7
MIV – Mitfahrer	5,4	16,5	13,0	27,4	15,0	20,7	28,1	16,4
ÖSPV ²	10,0	35,1	2,8	2,7	7,8	6,8	11,1	9,0
Eisenbahn ³	4,7	4,4	2,3	0,4	1,0	1,8	7,0	2,1
Flugzeug ⁴	–	–	0,7	–	–	0,0	33,9	0,1
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100
Anteile der Verkehrszwecke in %								
Zu Fuß	5,5	7,3	1,4	7,3	38,1	40,4	–	100
Fahrrad	15,1	9,3	1,6	4,5	32,3	37,2	–	100
Motorisierter Individualverkehr (MIV) ¹	17,7	3,1	8,8	10,0	31,9	28,3	0,1	100
MIV – Fahrer	22,8	1,5	10,5	8,6	32,7	23,8	0,1	100
MIV – Mitfahrer	4,9	7,1	4,6	13,5	30,0	39,7	0,3	100
ÖSPV ²	16,4	27,3	1,8	2,4	28,1	23,8	0,2	100
Eisenbahn ³	33,9	15,0	6,5	1,7	15,4	26,8	0,6	100
Flugzeug ⁴	–	–	35,5	–	–	9,3	54,2	100
Insgesamt	14,9	7,0	5,8	8,0	32,7	31,4	0,2	100

¹ Verkehr mit Personenkraftwagen und motorisierten Zweirädern.² Öffentlicher Straßenpersonenverkehr: U-Bahn, Straßenbahn, O-Bus und Kraftomnibus.³ Einschließlich S-Bahn.⁴ Im innerdeutschen Verkehr ohne Umsteiger, im grenzüberschreitenden Verkehr einschließlich Ausland-/Ausland-Umsteiger und Transit.

Quellen: MiD 2002; Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2006

dauerte 22 Minuten. Daraus ergibt sich je Einwohner eine jährliche Gesamtstrecke von 470 km,⁴ die in 104 Stunden⁵ zurückgelegt wurden.

Der Anteil und die Zahl der Wege zu Fuß variieren deutlich mit der Siedlungsstruktur. In den Ballungsräumen wird gut ein Viertel der Wege zu Fuß zurückgelegt, in ländlichen Gemeinden nur jeder fünfte Weg. Dieser Unterschied erklärt sich nur zum geringen Teil daraus, dass in ländlichen Regionen die großen Entfernungen zur Nutzung motorisierter Verkehrsmittel zwingen. Maßgeblich ist vielmehr, dass in den städtischen Gemeinden die Bevölkerungsstruktur anders und die Zahl von attraktiven Zielen (Geschäfte, Restaurants, Kinos und Theater), die fußläufig gut erreichbar sind, höher ist als auf dem Land. Großstadtbewohner steuern durchschnittlich 330 Mal im Jahr zu Fuß ein Ziel an, Bewohner der ländlichen Gemeinden, des anderen Endes des Siedlungsspektrums, nur 242 Mal.

Mit jeweils rund 40% sind Freizeitaktivitäten sowie Einkäufe und Erledigungen die Hauptanlässe

für einen Fußweg. Von den durchschnittlich 112 Freizeitwegen zu Fuß je Person und Jahr sind viele Spaziergänge (41), darunter sind über ein Drittel mit dem Ausführen von Hunden verknüpft. Knapp ein Viertel der Freizeitwege zu Fuß dienen dem Besuch von Freunden, weitere 5% einem Restaurantbesuch. Bei den Wegen zu Fuß für Einkaufs- und Erledigungsaktivitäten überwiegen die Einkäufe des täglichen Bedarfs; der Rest dieser Wege verteilt sich gleichmäßig auf viele Aktivitäten, wie Arztbesuche, Behördengänge und Bankbesuche.

Der Ausbildungs- und der Berufsverkehr haben mit 7% bzw. 6% nur geringe Anteile an den Fußwegen. Dies liegt an der Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsplatz, die nur selten fußläufig ist. Nur bei 12% der Fälle beträgt die Entfernung zum Arbeitsplatz bis zu einem Kilometer; diese Berufswege

⁴ Ohne Zubringerwege zu Haltestellen, Taxi- oder Parkplätzen (ca. 100 km je Einwohner im Jahr) und ohne die außerhalb von Verkehrsflächen zurückgelegten Strecken (z. B. im Haus, im Park, auf dem Spielplatz).

⁵ Die Zahl der hinter dem Lenkrad verbrachten Zeit je Einwohner liegt inzwischen bei 169 Stunden im Jahr.

Tabelle 2

Verkehrsleistung in Deutschland im Jahr 2004

Verkehrszweck	Beruf	Ausbildung	Wirtschaft	Begleitung	Einkauf, Erledigung	Freizeit	Urlaub	Insgesamt
Verkehrsart								
Personenkilometer in Mrd.								
Zu Fuß	1,6	2,3	0,8	2,1	11,1	20,9	–	38,8
Fahrrad	4,6	2,1	0,4	0,8	5,8	16,8	–	30,4
Motorisierter Individualverkehr (MIV) ¹	171,8	17,7	114,6	55,7	166,1	310,7	50,9	887,4
MIV – Fahrer	160,3	10,5	96,2	32,7	111,8	174,7	21,2	607,4
MIV – Mitfahrer	11,5	7,2	18,3	22,9	54,4	136,1	29,7	280,0
ÖSPV ²	12,3	16,6	3,9	1,2	12,2	27,3	9,3	82,7
Eisenbahn ³	17,3	5,0	11,1	0,8	5,1	27,3	6,1	72,6
Flugzeug ⁴	–	–	17,2	–	–	4,7	26,8	48,7
Insgesamt	207,5	43,6	148,0	60,5	200,3	407,6	93,1	1 160,5
Anteile der Verkehrsarten in %								
Zu Fuß	0,8	5,2	0,6	3,4	5,5	5,1	–	3,3
Fahrrad	2,2	4,9	0,2	1,2	2,9	4,1	–	2,6
Motorisierter Individualverkehr (MIV) ¹	82,8	40,5	77,4	92,0	82,9	76,2	54,7	76,5
MIV – Fahrer	77,3	24,0	65,0	54,1	55,8	42,8	22,8	52,3
MIV – Mitfahrer	5,5	16,5	12,4	37,9	27,1	33,4	31,9	24,1
ÖSPV ²	5,9	38,0	2,6	2,0	6,1	6,7	10,0	7,1
Eisenbahn ³	8,3	11,4	7,5	1,3	2,6	6,7	6,5	6,3
Flugzeug ⁴	–	–	11,7	–	–	1,2	28,8	4,2
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100
Anteile der Verkehrszwecke in %								
Zu Fuß	4,2	5,8	2,2	5,3	28,5	54,0	–	100
Fahrrad	15,0	7,0	1,2	2,5	19,1	55,1	–	100
Motorisierter Individualverkehr (MIV) ¹	19,4	2,0	12,9	6,3	18,7	35,0	5,7	100
MIV – Fahrer	26,4	1,7	15,8	5,4	18,4	28,8	3,5	100
MIV – Mitfahrer	4,1	2,6	6,5	8,2	19,4	48,6	10,6	100
ÖSPV ²	14,8	20,1	4,7	1,5	14,8	33,0	11,3	100
Eisenbahn ³	23,8	6,8	15,3	1,1	7,0	37,6	8,4	100
Flugzeug ⁴	–	–	35,4	–	–	9,7	54,9	100
Insgesamt	17,9	3,8	12,8	5,2	17,3	35,1	8,0	100

¹ Verkehr mit Personenkraftwagen und motorisierten Zweirädern.² Öffentlicher Straßenpersonenverkehr: U-Bahn, Straßenbahn, O-Bus und Kraftomnibus.³ Einschließlich S-Bahn.⁴ Im innerdeutschen Verkehr ohne Umsteiger, im grenzüberschreitenden Verkehr einschließlich Ausland-/Ausland-Umsteiger und Transit. Leistung über dem Gebiet Deutschlands.

Quellen: MiD 2002; Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2006

werden zur Hälfte zu Fuß zurückgelegt (Fahrradanteil 21 %, Pkw-Fahrer 23 %). Weitere 9 % der Berufswege fallen in die Entfernungskategorie 1 bis 2 km, hier beträgt der Fußwegeanteil noch 13 % (Fahrrad 25 %, Pkw-Fahrer 51 %). Bei den übrigen rund 80 % der Berufswege ist die Entfernung zum Arbeitsplatz größer als 2 km und der Fußwegeanteil vernachlässigbar klein.

Auch im Alter zu Fuß mobil

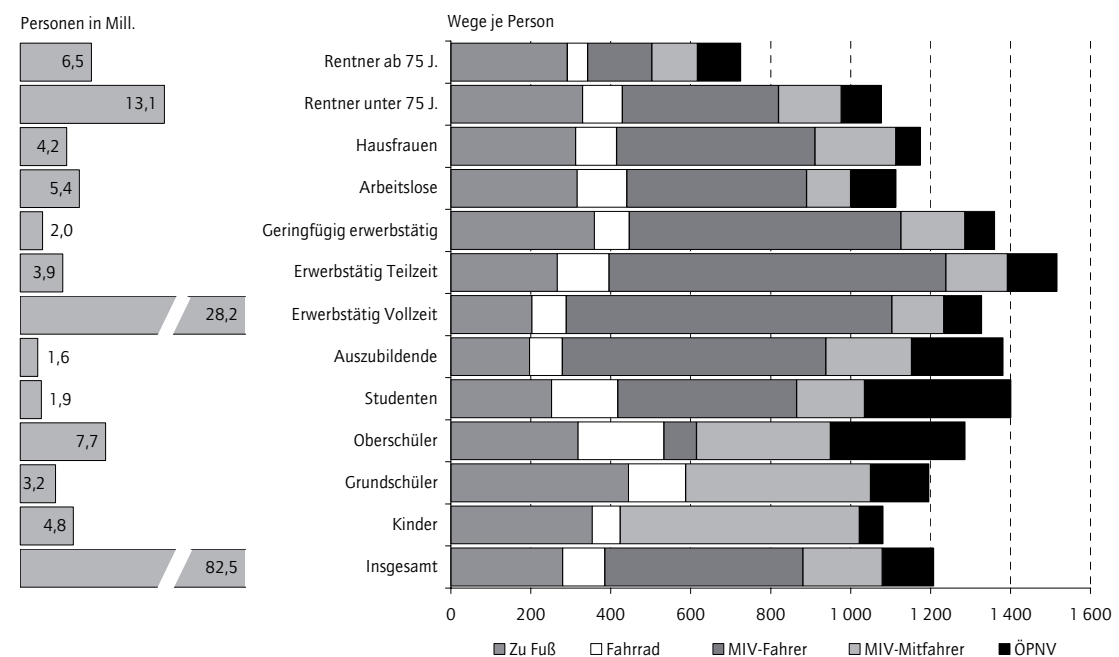
Für alle Verkehrsarten mit Ausnahme der Wege zu Fuß schwankt die Intensität der Nutzung im Lebenszyklus erheblich (Abbildung 1). So gehen die Nutzung von Fahrrad sowie von Bus und Bahn nach dem 18. Lebensjahr deutlich zurück; beim Pkw steigt die Nutzung mit der Möglichkeit selbst zu fahren. Dagegen variiert die Zahl der Wege zu Fuß über alle Lebensphasen vergleichsweise wenig. Die meisten Wege zu Fuß, 444 im Jahr, legen Kinder im Grundschulalter zurück. Aber auch Vollzeit-Erwerbstätige, die mehr als die Hälfte ihrer Ziele als

Autofahrer ansteuern, haben durchschnittlich noch rund 200 Wege als Fußgänger. Mit den Wegen zu Fuß wird offensichtlich in allen Altersstufen der Grundbedarf an Mobilität gedeckt.

Bei den Rentnern ist die Zahl der Aktivitäten außer Haus in höheren Altersklassen geringer. Dies ist überwiegend ein Effekt der sinkenden Pkw-Nutzung mit steigendem Alter. Im Jahr 2004 legten Rentner unter 75 Jahren durchschnittlich 390 Wege als Fahrer eines Pkw zurück, Rentner ab 75 Jahren aber nur 160 Pkw-Fahrten. Die Fußwegemobilität ist davon weitgehend unabhängig: Sie geht mit dem Alter nur leicht zurück, von 329 Wegen bei den jüngeren Rentnern auf 291 bei Rentnern ab 75 Jahren, und liegt damit bei dieser Bevölkerungsgruppe immer noch über dem Durchschnittswert aller Einwohner (280 Wege zu Fuß im Jahr 2004).

Allein in dem kurzen Zeitraum zwischen 2002 und 2004 ist die Zahl der Rentner ab 75 Jahren um 5,3 % gestiegen. Der Anteil der Pkw-Besitzer in dieser Gruppe hat deutlich zugenommen. Da diese etwas

Abbildung 1

Personen und Wege je Person nach Verkehrsarten im Jahr 2004

Quellen: Statistisches Bundesamt; MiD 2002; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2006

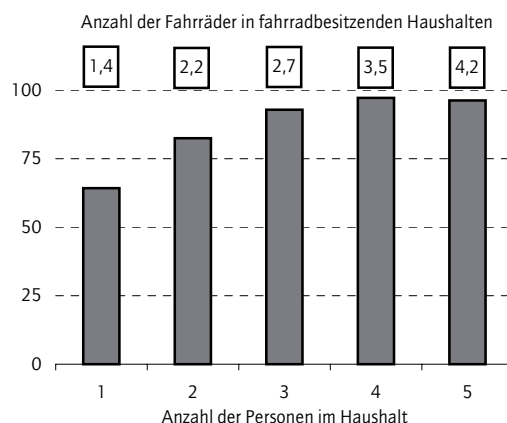
seltener zu Fuß gehen, ist die Zahl der Fußwege dieser Altersgruppe nur um 4,6% gestiegen. Gleichwohl ist dies mehr als eine Kompensation des Rückgangs der Fußwege infolge gesunkener Kinderzahlen. Unter Berücksichtigung der demographischen Entwicklung und der weiteren Einflussfaktoren (z. B. Motorisierung, Siedlungsstruktur) ergibt sich

insgesamt eine leichte Zunahme der Wege zu Fuß in dem betrachteten Zeitraum. Diese Entwicklung dürfte auch langfristig anhalten.

Abbildung 2

Fahrradbesitz nach der Haushaltsgröße im Jahr 2002

Anteil der Haushalte mit Fahrrädern in %



Quellen: MiD 2002; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2006

Das Fahrrad als Verkehrsmittel

Ergebnisse der Erhebung „Mobilität in Deutschland 2002“ zeigen, dass längst nicht jede(r) über ein Rad verfügt; nur knapp 80% der Haushalte und 75% der Einwohner besaßen im Jahr 2002 ein Fahrrad (Abbildung 2). Westdeutsche Haushalte liegen mit 81% etwas über und ostdeutsche Haushalte mit 77% unter diesem Wert.⁶ Die Fahrradverfügbarkeit im Haushalt und die Zahl der Fahrräder steigen mit der Zahl der Haushaltsmitglieder. Oft gibt es sogar mehr Fahrräder als Personen im Haushalt. Bei der Verschiedenartigkeit der Nutzungsmöglichkeiten eines Fahrrades und der damit verbundenen Typenvielfalt (z. B. Rennrad, Mountainbike, Tourenrad, Stadtrad) besitzen viele Personen mehrere, jeweils für bestimmte Nutzungen maßgeschneiderte Fahrräder.

Das Einstiegsalter zum Fahrradfahren liegt bei etwa vier Jahren. Zwei Drittel der Jungen und Mädchen

⁶ Die Ergebnisse stimmen mit denen der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe 2003 überein.

dieses Alters verfügen über ein Fahrrad. Der Fahrradbesitz nimmt mit dem Alter der Kinder zu. Bei den 6- bis unter 10-Jährigen beträgt die Ausstattung über 90 % (Abbildung 3). Jugendliche zwischen 18 und 25 Jahren verfügen zu gut 70 % über ein Fahrrad. Die Möglichkeit zur individuellen Motorisierung von einem bestimmten Alter an (ab 16 Jahren Moped, ab 18 Jahren Pkw) geht offenbar mit einem deutlich nachlassenden Interesse am Fahrrad einher. Bei den älteren Personen (ab 65 Jahren) haben Männer deutlich öfter ein Fahrrad als Frauen (66 % gegenüber 44 %).

Die jährlich vom DIW Berlin durchgeführte Bestandsschätzung⁷ für Deutschland ergab für das Jahr 2005 knapp 74 Mill. Fahrräder (Tabelle 3). Der Bestand ist in den letzten zehn Jahren etwa konstant geblieben. Rund ein Viertel der Fahrräder ist nicht älter als drei Jahre.

Wozu wird das Fahrrad genutzt?

Im Jahr 2004 wurden knapp 9 % aller Wege mit dem Fahrrad unternommen. Eine Fahrradfahrt führt im Durchschnitt über eine Entfernung von 3,5 km und dauert gut 20 Minuten. Da die zurückgelegten Entfernungen eher kurz sind, ist der auf das Fahrrad entfallende Anteil an den Personenkilometern mit unter 3 % deutlich geringer als der Fahrradanteil am Verkehrsaufkommen.

Das Fahrrad wird, insgesamt gesehen, eher selten in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln benutzt. Nur knapp 3 % des Radverkehrsaufkommens fällt unter die Rubrik Bike-and-Ride. Dieser Anteil kann jedoch bei günstigen regionalen Bedingungen auf geeigneten Verkehrsrelationen sehr viel größer sein.

37 % der Fahrradfahrten sind Freizeitverkehr, an zweiter Stelle mit fast einem Drittel steht der Einkaufsverkehr. 15 % aller Fahrradfahrten führen zum oder vom Arbeitsplatz und 9 % zur oder von der Schule/Hochschule oder Ausbildungsstätte.

Der Fahrradverkehrsanteil schwankt mit den Jahreszeiten. Von Mai bis September wird für 10 % und mehr aller Wege das Fahrrad benutzt, in den Monaten Dezember und Januar geht dieser Anteil auf 5 bis 6 % zurück.

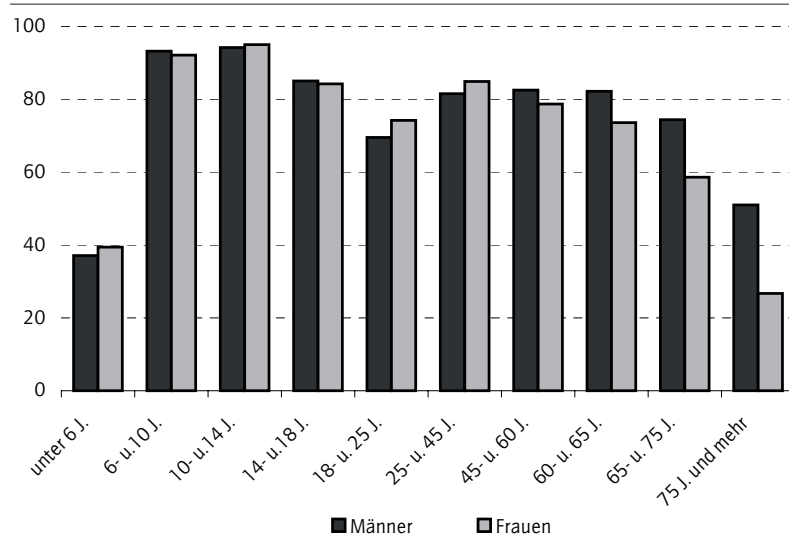
Wer benutzt das Fahrrad?

Nicht nur beim Fahrradbesitz sondern auch bei der Fahrradnutzung gibt es zwischen den Bevölkerungsgruppen große Unterschiede. Am häufigsten sind Schüler und Studenten mit dem Fahrrad un-

Abbildung 3

Fahrradbesitz nach Altersklassen und Geschlecht im Jahr 2002

In % der Personen der jeweiligen Altersklasse



Quellen: MiD 2002; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2006

Tabelle 3

Entwicklung des Fahrradbestandes in Deutschland

	Inlandsanlieferungen in 1 000	Bestand in Mill.
1995	4 570	73,5
1996	4 180	73,9
1997	4 197	74,0
1998	4 360	74,0
1999	4 799	74,1
2000	5 064	74,5
2001	4 558	74,6
2002	4 574	74,3
2003	4 943	74,1
2004	4 642	73,9
2005	4 619	73,6

Quellen: Statistisches Bundesamt;
Zweirad-Industrie-Verband;
Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2006

terwegs; sie legen 14 % bzw. 12 % ihrer Wege auf diese Weise zurück, gefolgt von Arbeitslosen mit 11 % (Abbildung 1). Rentner unter 75 Jahren sind vergleichsweise häufiger mit dem Rad unterwegs als Erwerbstätige (gut 9 % gegenüber gut 7 %), der Anteil des Radverkehrs beträgt aber auch bei den älteren Rentnern (ab 75 Jahren) noch 7 %.

⁷ Die Modellrechnung basiert auf einer Überlebensfunktion mit deren Hilfe berechnet wird, wie viele Räder eines Jahrgangs in den nachfolgenden Jahren noch vorhanden sind.

Tabelle 4

Erwerbstätige sowie Schüler und Studierende nach der Art der benutzten Verkehrsmittel¹
 In %

	Erwerbstätige					Schüler und Studierende				
	1991	1994	1996	2000	2004	1991	1994	1996	2000	2004
Fußgänger	10,1	10,9	11,0	10,1	9,8	37,6	35,9	31,6	29,3	27,1
Fahrrad	8,7	8,2	7,7	7,8	7,4	16,8	16,3	14,2	13,7	12,6
Kraftrad, Moped, Mofa	1,7	1,1	1,2	1,3	1,1	0,7	0,6	0,9	0,9	0,7
Personenkraftwagen	53,3	60,2	62,1	64,1	65,1	8,7	8,0	11,8	13,1	13,9
Selbstfahrer	49,3	55,8	58,0	60,8	62,1	5,9	4,3	8,1	9,1	9,3
Mitfahrer	4,0	4,3	4,2	3,3	3,0	2,8	3,8	3,7	4,1	4,6
Öffentliche Verkehrsmittel	16,3	14,5	13,4	12,5	12,5	34,9	38,2	40,8	42,5	45,0
Sonstige Verkehrsmittel	0,4	0,9	0,7	0,5	0,6	0,5	0,6	0,5	0,3	0,4
Kein bzw. wechselnder Arbeitsweg ²	9,6	4,3	4,0	3,8	3,5	0,7	0,3	0,3	0,2	0,3
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

¹ Für die längste Wegstrecke zwischen Wohnung und Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte benutztes Verkehrsmittel.

² Wohnung und Arbeitsplatz auf demselben Grundstück oder wechselnder Arbeitsplatz bzw. wechselnde Ausbildungsstätte.

Quellen: Mikrozensus (freiwillige Angaben); Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2006

Nach dem Mikrozensus gehen die Anteile des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs von Erwerbstätigen auf dem Weg zur Arbeit und von Schülern und Studenten auf dem Weg zur Schule/Hochschule/Ausbildungsstätte zurück (Tabelle 4). Ein Grund hierfür dürften die im Zeitablauf gestiegenen Entfernungen zwischen Wohnung und Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte sein. Sowohl für Erwerbstätige als auch für Schüler/Studenten zeigt sich eine Verschiebung hin zu den höheren Entfernungsklassen. Der Zeitaufwand für die größeren Entfernungen

wird offensichtlich durch Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl teilweise kompensiert, denn die Verteilung der Personen nach Wegedauerklassen zeigt deutlich geringere Verschiebungen in den betrachteten Jahren.

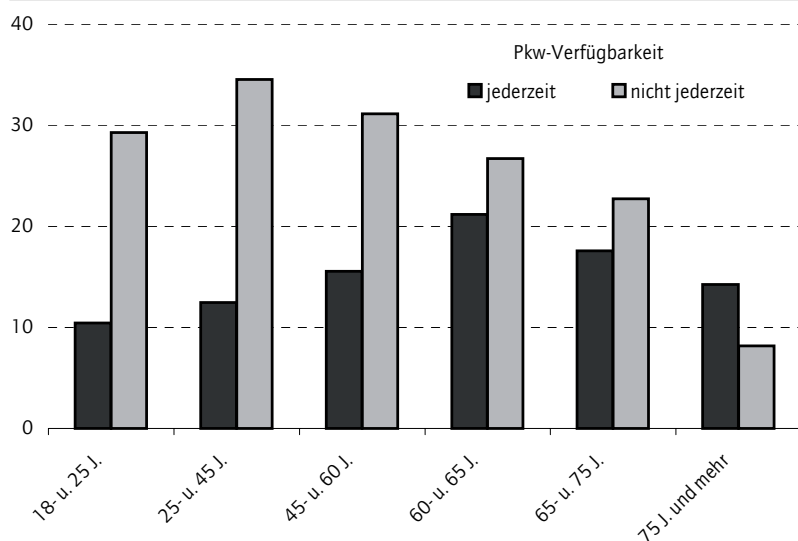
Personen, die nicht jederzeit über einen Pkw verfügen können, nutzen das Fahrrad sehr viel öfter als Personen, für die dies nicht zutrifft. Dieser Unterschied wird allerdings mit zunehmendem Alter geringer (Abbildung 4). Bei Personen im Alter von 18 bis unter 45 Jahren ohne jederzeitige Pkw-Verfügbarkeit beträgt der Fahrradanteil das Dreifache und das Doppelte bei Personen im Alter von 45 bis unter 60 Jahren im Vergleich zu denjenigen, die über ein Auto verfügen. Dieser Unterschied reduziert sich auf etwa fünf Prozentpunkte bei den 60- bis unter 75-Jährigen. Für Personen ab 75 Jahren ist dann das Fahrrad offensichtlich keine Alternative mehr für den fehlenden Pkw. In hohem Alter erschweren gesundheitliche Beeinträchtigungen das Radfahren.

Von 2002 bis 2004 hat der Radverkehr insgesamt leicht zugenommen. Rückgänge bei Grund- und Oberschülern und auch bei Erwerbstätigen wurden durch Zuwächse bei den Arbeitslosen und Rentnern mehr als ausgeglichen. Die mit dem demographischen Wandel verknüpfte Veränderung der Bevölkerungsstruktur hin zu abnehmenden Anteilen der Jüngeren und wachsenden Anteilen der älteren Bevölkerung dürften auch künftig im Saldo zu Konstanz oder sogar leichter Zunahme des Radverkehrs führen. Zwar sind Schüler und Studenten häufiger als Radfahrer unterwegs als Ältere, aber die stark wachsende Zahl der Älteren wird diesen Unterschied zumindest kompensieren.

Abbildung 4

Fahrradverkehrsanteil nach Altersklassen und Pkw-Verfügbarkeit im Jahr 2002

Anteil der Wege mit dem Fahrrad in %



Quellen: MiD 2002; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2006

Fazit

Im Zuge des demographischen Wandels wird der nichtmotorisierte Verkehr seine Bedeutung zumindest behalten, wenn nicht sogar ausweiten. Der Rückgang, der mit der geringeren Zahl von Kindern und Jugendlichen einhergehen wird, dürfte durch die Mobilität der immer zahlreicheren Älteren ausgeglichen werden.

Für eine auf Nachhaltigkeit gerichtete Verkehrspolitik⁸ gibt es gewichtige Gründe, den nichtmotorisierten Verkehr verstärkt zu fördern:

- Verminderung der umweltschädigenden Einflüsse des Verkehrs,⁹
- Verringerung des Ressourcenverbrauchs,
- Verbesserung der Zugänglichkeit und Qualität des öffentlichen Raumes,
- Erhalt der Mobilität auch für diejenigen, die kein Auto haben.

Fußgänger- und Fahrradverkehr stellen die geringsten Ansprüche an Umwelt und Verkehrsinfrastruktur. Zu ihrer Förderung sind im Allgemeinen keine großen Investitionen erforderlich.¹⁰ Günstige Rahmenbedingungen hierfür sind Sicherheit auf den Wegen, keine Behinderungen auf den Strecken und direkte Wegführung, Komfort (ausreichende Beleuchtung, angenehme Wegeoberflächen) und Attraktivität der Strecken. Insbesondere ein positiver Erlebnischarakter der Strecke schafft Anreize zum häufigeren Zufußgehen und Radfahren.

⁸ Vgl. unter anderem virtual.vtt.fi/virtual/prompt/german.pdf, 3.

⁹ Werden durch den nichtmotorisierten Verkehr Wege beim MIV eingespart, so ist die Umweltentlastung deutlich höher als es in den Angaben zur Verkehrsleistung von Fuß- und Radwegen zum Ausdruck kommt, da bei kurzen Autofahrten der Kraftstoffverbrauch und der CO₂-Ausstoß besonders hoch sind und Katalysatoren nur zum Teil wirksam werden.

¹⁰ Zu den Möglichkeiten der Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs vgl. z. B. das Projekt PROMPT: New Means to PROMote Pedestrian Traffic in Cities, prompt.vtt.fi/, das Forschungsvorhaben „Modellvorhaben fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ des Umweltbundesamtes, www.umweltbundesamt.de sowie das Fahrradportal des Bundesverkehrsministeriums, www.nationaler-radverkehrsplan.de/.

Hinweis auf eine neue Veröffentlichungsreihe des DIW Berlin

Themenbände des DIW Berlin

Der „Themenband“ ist die neue Online-Publikation des DIW Berlin. Er vereint eine Vielzahl von Studien, die Forscher des DIW Berlin in verschiedenen Publikationsreihen des Instituts veröffentlicht haben. Das DIW Berlin startet die Reihe mit dem Thema „Einkommen privater Haushalte“. Neben konzeptionellen Fragen der multidimensionalen Festlegung von Armuts- und Reichtumsdefinitionen beinhaltet der Band viele datenbasierte Studien, die den genauen Ist-Zustand ermitteln – die Diagnose. Hintergrund dieser Studien sind breit angelegte Datenbanken des DIW Berlin und anderer Forschungsinstitutionen, die professionell erstellt und verwaltet werden. Darüber hinaus wird durch die Integration von Datenbanken verschiedener europäischer Länder auch ein komparativer Blick ermöglicht, der für sozialpolitische Fragestellungen besonders wertvoll ist. Es ist diese Mischung aus behutsamer Datenaufarbeitung, statistischer Analyse und konzeptioneller Stringenz, die diesen Themenband für jene Leser, die an einer unvoreingenommenen Bestandsaufnahme interessiert sind, zu einem unverzichtbaren Vademecum macht.

Der erste Themenband „Einkommen privater Haushalte“ (PDF, 373 S., 4,66 MB, Euro 75,-) ist ab sofort erhältlich.

Weitere Informationen erhalten Sie auf unserer Website www.diw.de.

Impressum

DIW Berlin
Königin-Luise-Str. 5
14195 Berlin

Herausgeber

Prof. Dr. Klaus F. Zimmermann (Präsident)
Prof. Dr. Georg Meran (Vizepräsident)
Dr. Tilman Brück
Dörte Höppner
Prof. Dr. Claudia Kemfert
Dr. Bernhard Seidel
Prof. Dr. Viktor Steiner
Prof. Dr. Alfred Steinherr
Prof. Dr. Gert G. Wagner
Prof. Dr. Axel Werwatz, Ph. D.
Prof. Dr. Christian Wey

Redaktion

Kurt Geppert
Dr. Elke Holst
Manfred Schmidt
Dr. Mechthild Schrooten

Pressestelle

Renate Bogdanovic
Tel. +49 – 30 – 89789-249
presse@diw.de

Vertrieb

DIW Berlin Leserservice
Postfach 7477649
Offenburg
leserservice@diw.de
Tel. 01805 – 198888, 12 Cent/min.

Reklamationen können nur innerhalb von vier Wochen nach Erscheinen des Wochenberichts angenommen werden; danach wird der Heftpreis berechnet.

Bezugspreis

Jahrgang Euro 180,-
Einzelheft Euro 7,- (jeweils inkl. Mehrwertsteuer und Versandkosten)
Abbestellungen von Abonnements spätestens 6 Wochen vor Jahresende

ISSN 0012-1304

Bestellung unter leserservice@diw.de

Konzept und Gestaltung

kognito, Berlin

Satz

eScriptum, Berlin

Druck

Walter Grützmaker GmbH & Co. KG, Berlin