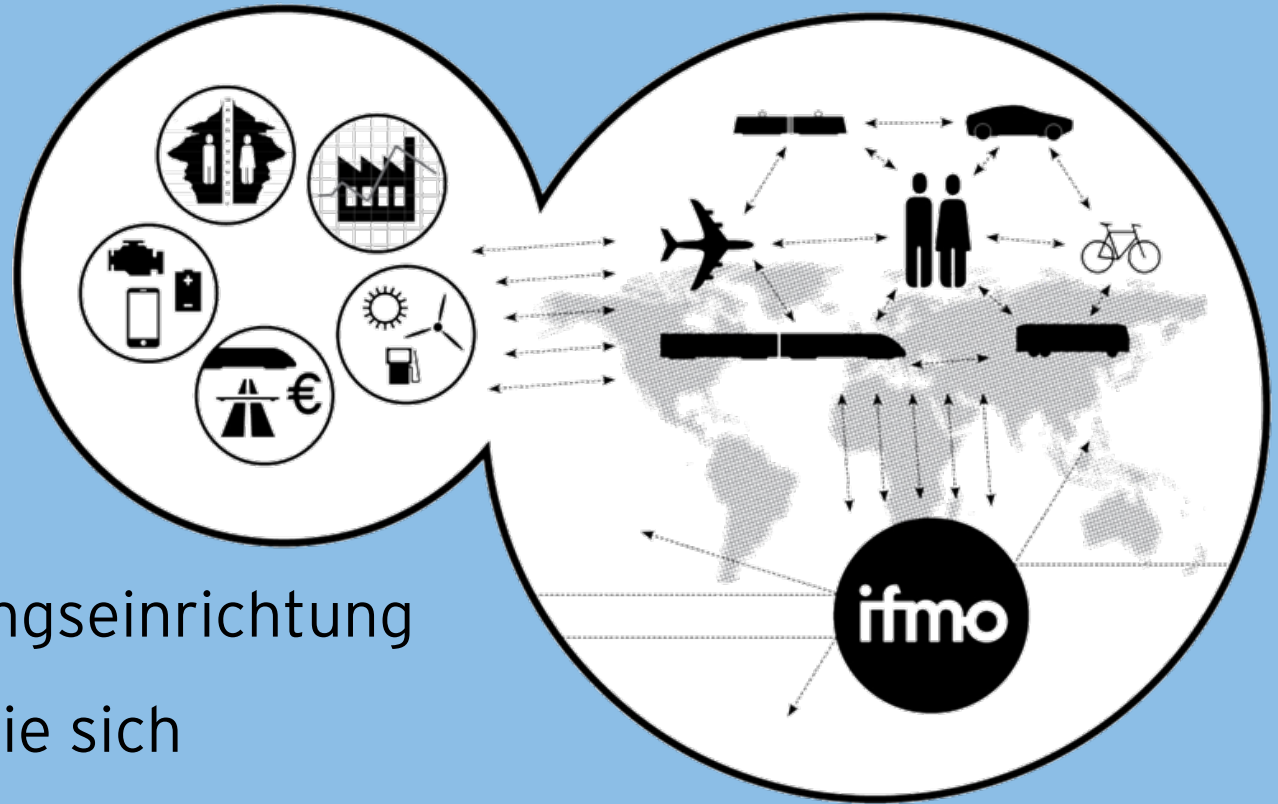


Die Zukunft der Mobilität

Was bewegt uns?

04.09.2013, Dr. Peter Phleps, ZAP 30x30, Arbeitnehmerkammer Bremen



...ist eine Forschungseinrichtung
der BMW Group, die sich
verkehrsträgerübergreifend
mit **Mobilität der Zukunft** beschäftigt.

...Alltagsmobilität vs. Langstreckenmobilität

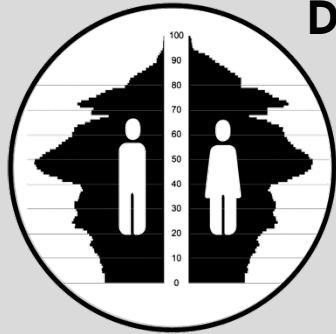
...Industriestaaten vs. Schwellenländer

...urbane Regionen vs. ländliche Regionen

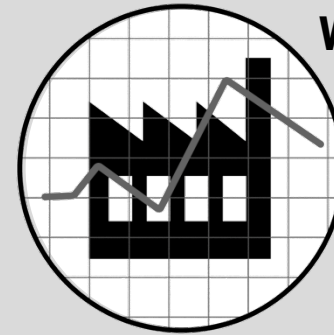
...junge Generation vs. ältere Generation

Welche Bereiche beeinflussen die Mobilität?

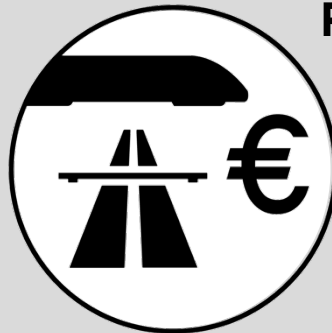
4



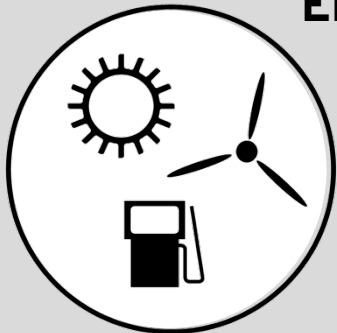
Demographie & Gesellschaft



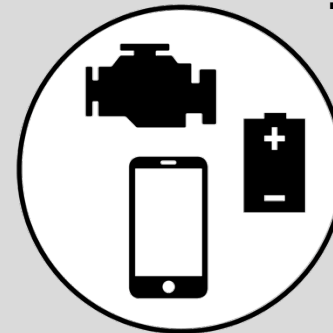
Wirtschaft



Politik & Gesetzgebung



Energie



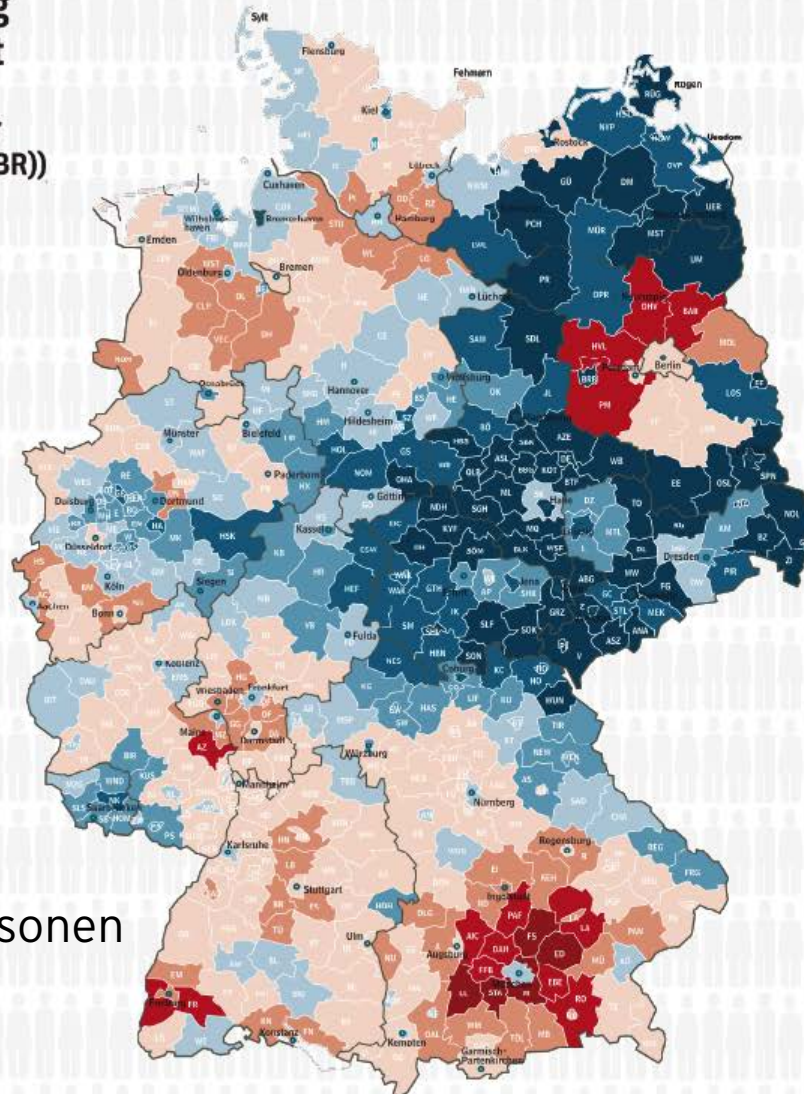
Technologie

Wachsende regionale Disparitäten führen zu zunehmender Abwanderung in prosperierende Ballungsräume

5

Bevölkerungsentwicklung 2007 bis 2025 in Prozent

(Datengrundlage: Bundesamt für
Bauwesen und Raumordnung (BBR))



- > Schrumpfung der Bevölkerung
- > Ansteigender Anteil älterer Personen
- > Mehr Singlehaushalte

Neben Suburbanisierung findet in Deutschland auch teilweise eine Re-Urbanisierung der Kernstädte statt

6



- › Steigende Ansprüche an Versorgungsqualität
- › Hohe und differenzierte Nachfrage nach Freizeit- und Dienstleistungsangeboten
- › Wunsch nach Integration von Wohnen, Arbeiten und Freizeit

Das Erwerbstätigenpotenzial wird besser ausgeschöpft u.a.
durch Erhöhung der Zahl von Teilarbeitsverhältnissen

7

Bessere **Vereinbarkeit** von Familie und Berufsleben...



...aber Erhöhung der **Komplexität** von Tagesabläufen und Wegeketten

Konsum- und Mobilitätsentscheidungen werden stärker von ökologischen Überlegungen beeinflusst



Neue Technologien und Mobilitätsdienstleistungen werden die Transporteffizienz erhöhen

9



Alternative Antriebstechnologien



Car Sharing & Mobile Parksysteme



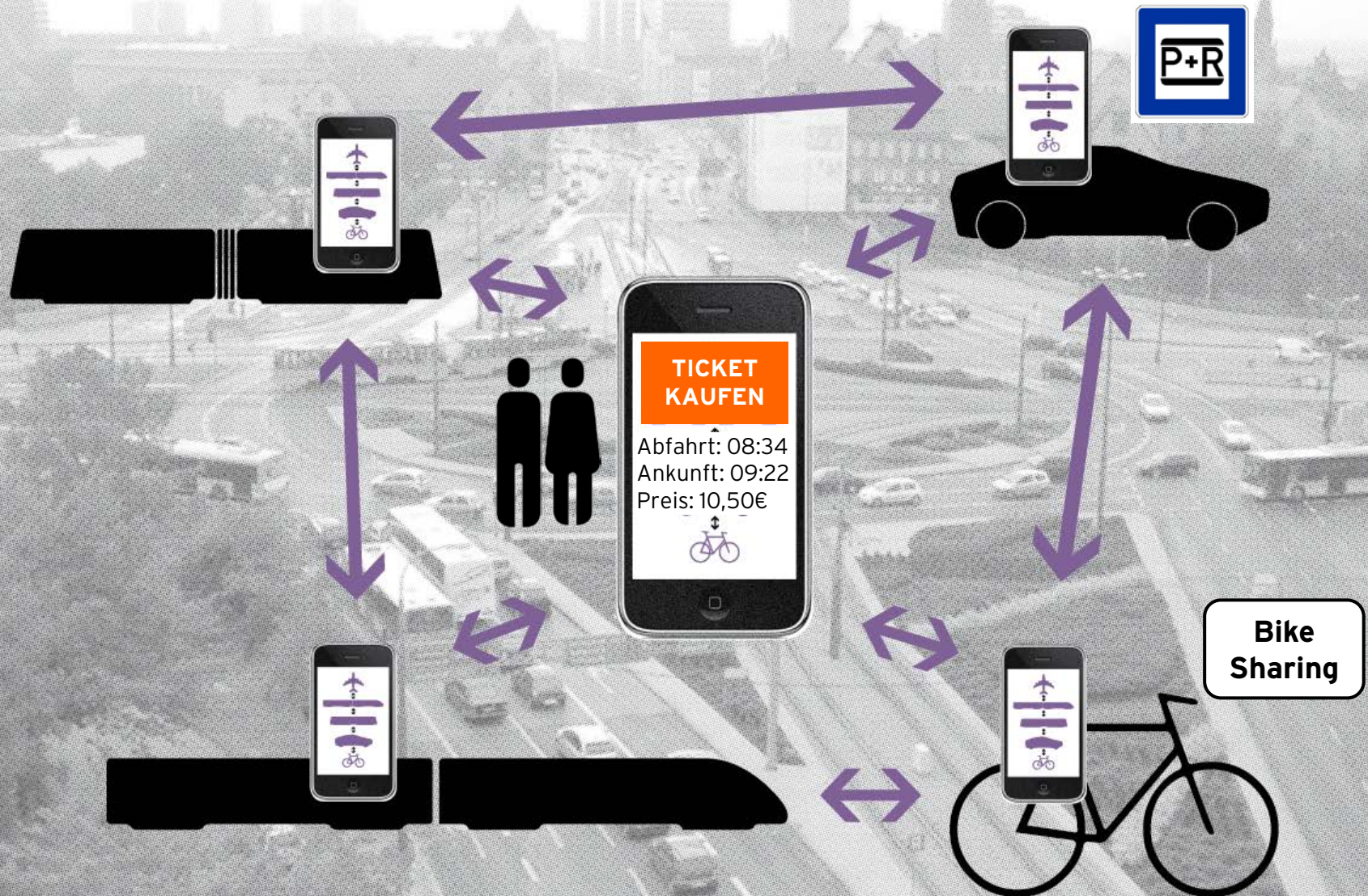
Automatisiertes Fahren



Vernetzung von Verkehrsträgern

Erhöhung der intermodalen Effizienz durch selbstorganisierte, individuelle und transparente Verkehrssteuerung

10



Die virtuelle Mobilität wächst weiter, die Effekte auf die physische Mobilität sind jedoch nach wie vor ungewiss

11

“Online activity (is) positively-associated with driving license holding by young people - after correcting for confounding effects”
(Latinopoulos, 2012)

amazon

twitter

“The results of the analysis are consistent with the hypothesis that access to virtual contact reduces the need for actual contact among young people”
(Sivak & Schoettle, 2011)

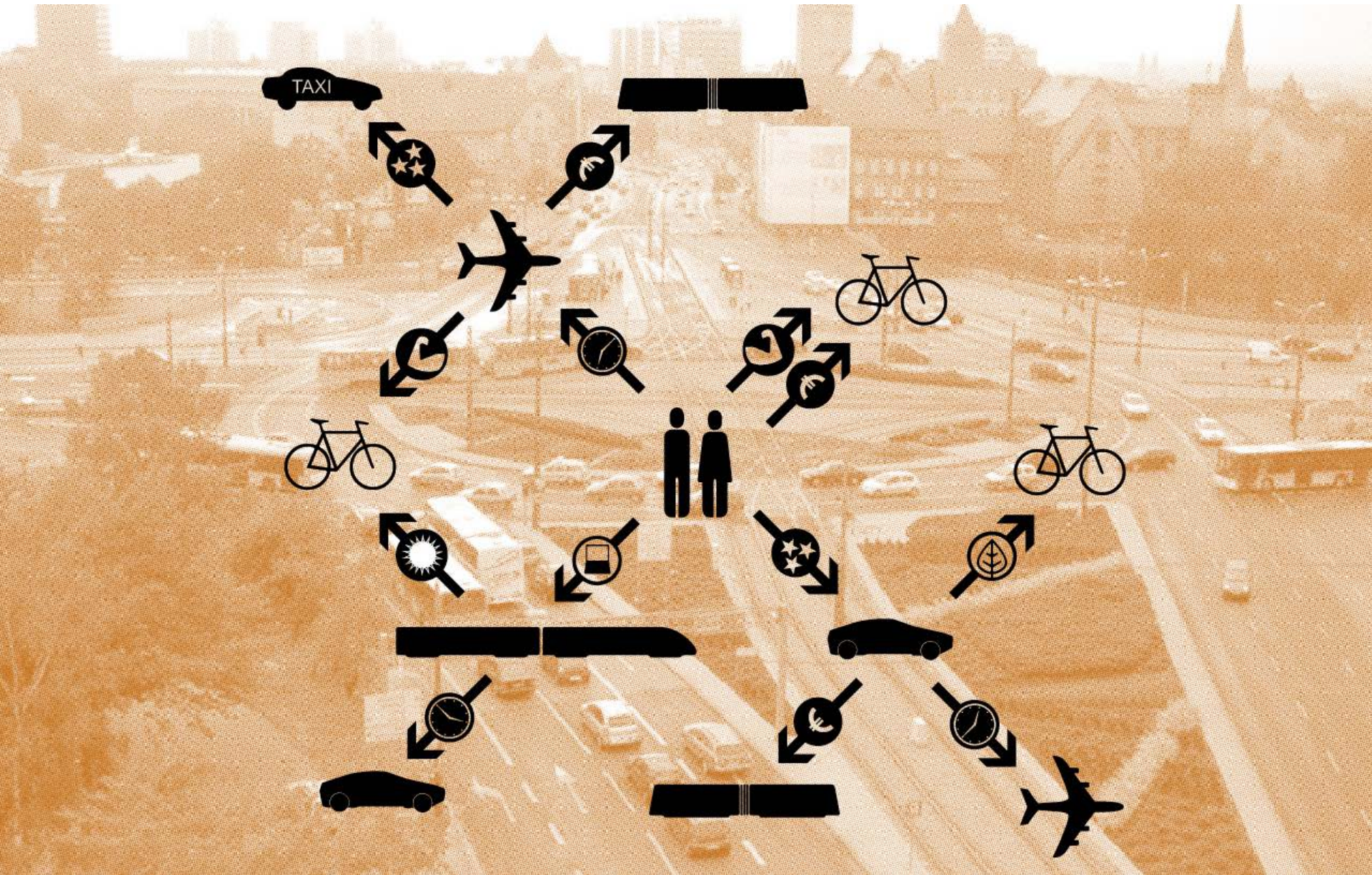
facebook

XING

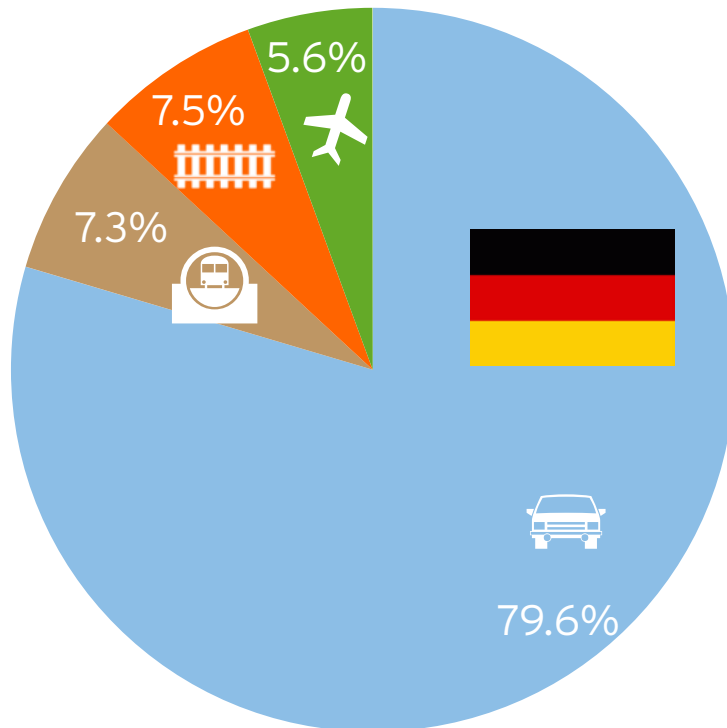
“A large body of research on the interactions of telecommunications and transportation has emerged in recent years (...). Three types of interactions are noted: substitution, complementarity and enhancement”
(Salomon, 1986)

Wie mobil sind wir und womit bewegen wir uns fort?

12

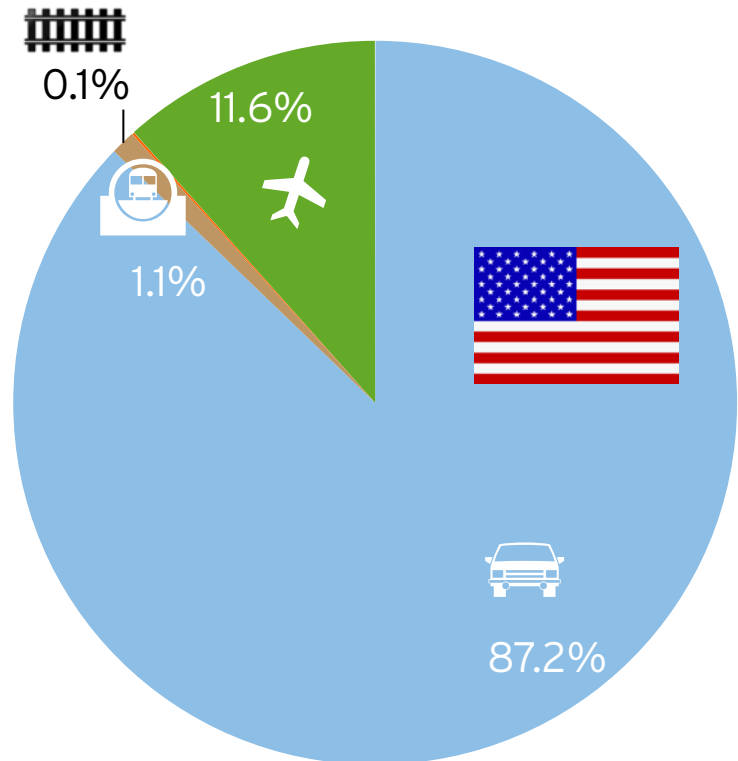


Deutschland 2008



Modalsplit basierend auf Passagier-Kilometer, ohne nicht-motorisierten Verkehr; Quelle: DIW, 2009

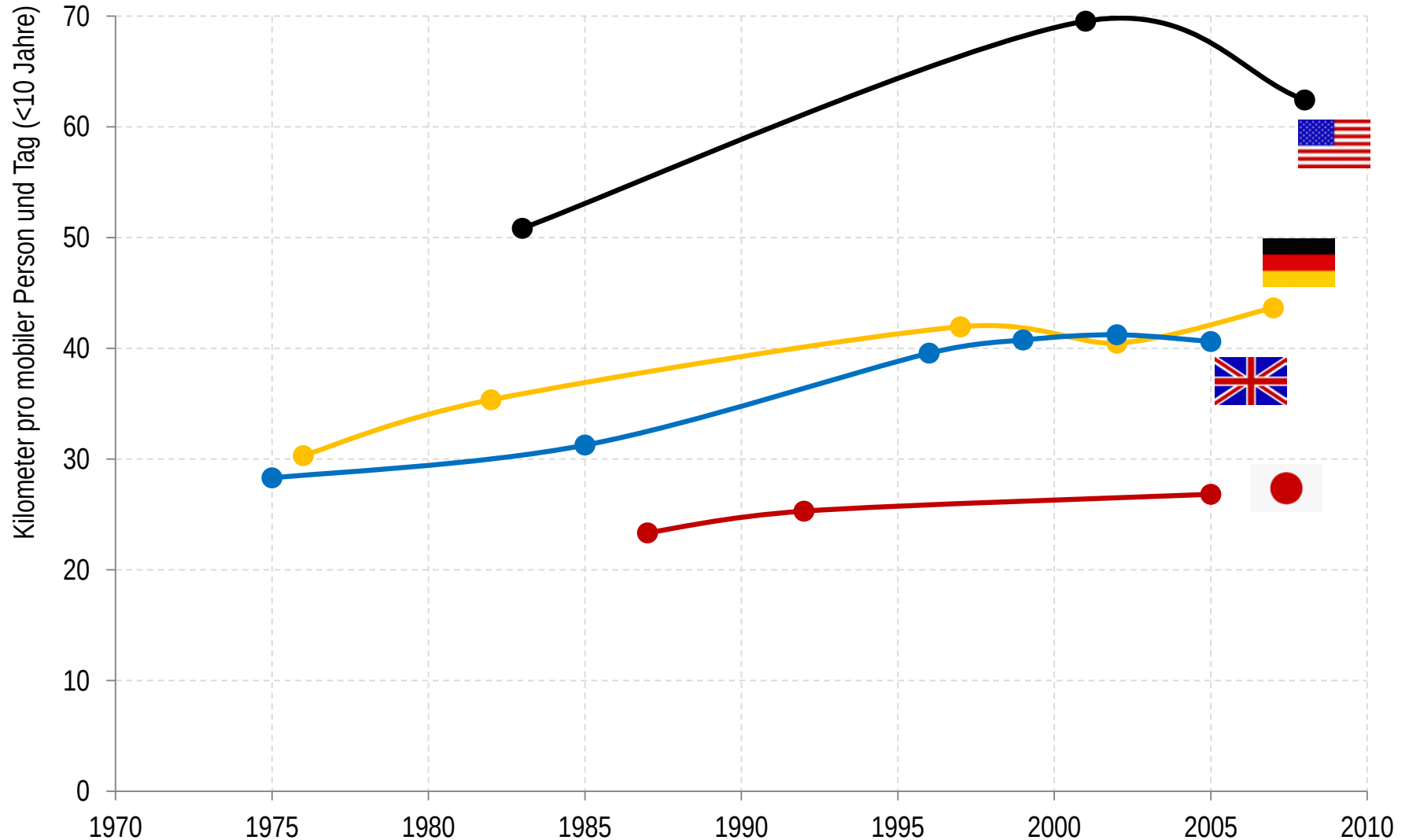
USA 2010



Modalsplit basierend auf Passagier-Kilometer, ohne nicht-motorisierten Verkehr; Quelle: Bureau of Transportation Statistics, 2012

Die Alltagsmobilität erreicht ein Sättigungsniveau in vielen Industrienationen

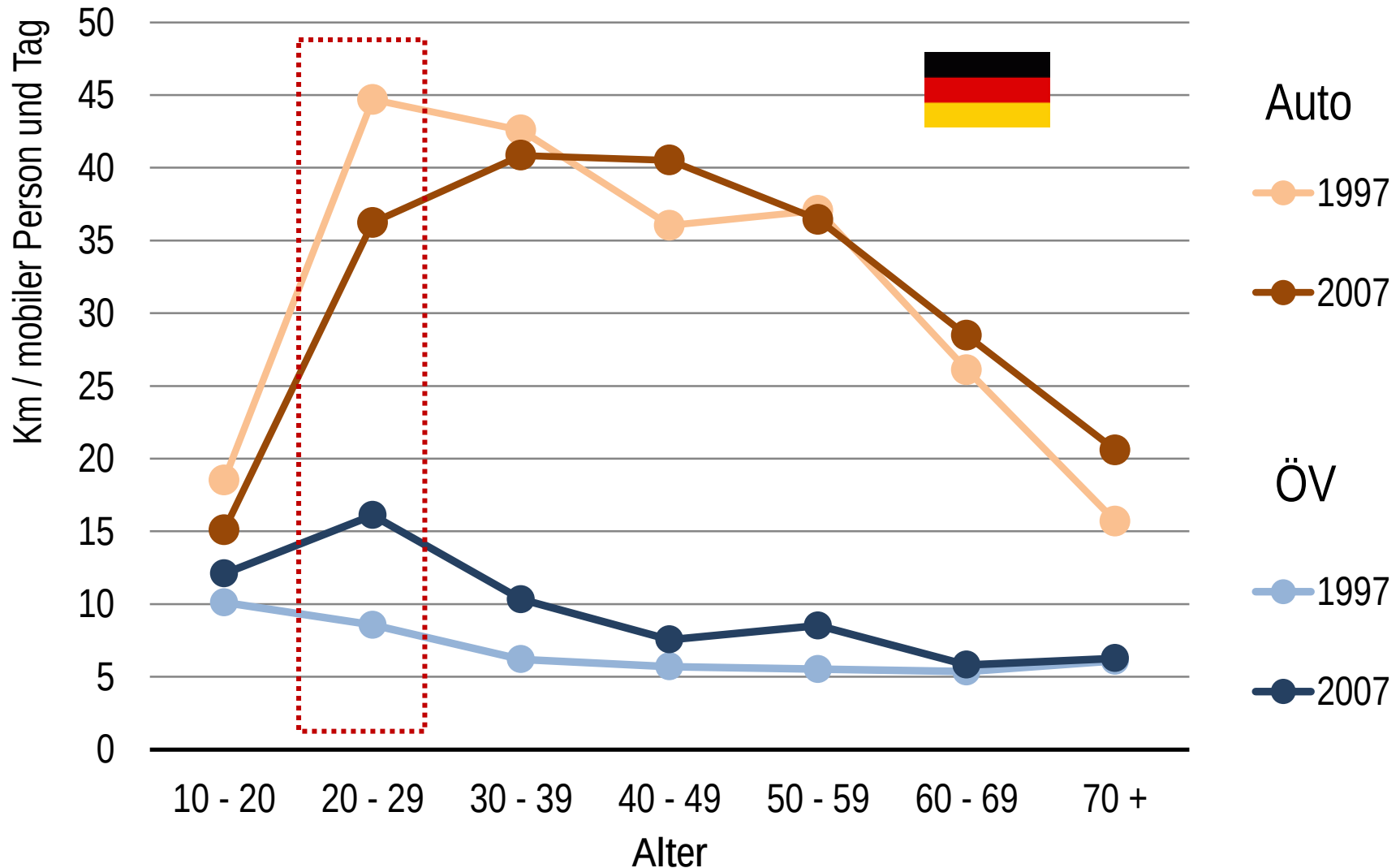
14



Quelle: ifmo Analyse basierend auf nationalen Verkehrsbefragungen

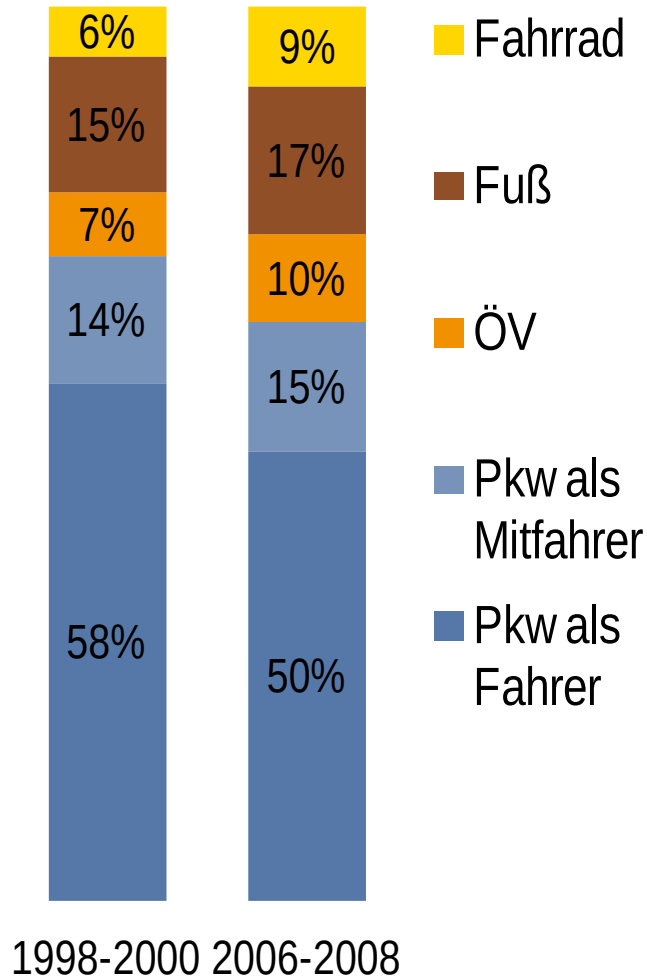
Speziell die Generation junger Erwachsener zeigt ein multi-modales Verkehrsmittelwahlverhalten

15



Junge Pkw-Besitzer sind multimodaler und erledigen einen zunehmenden Teil ihrer Wege mit anderen Verkehrsmitteln.

16



Anteil junger Autobesitzer, die...

> ...täglich Auto fahren:

1999: 65% 2008: 47%

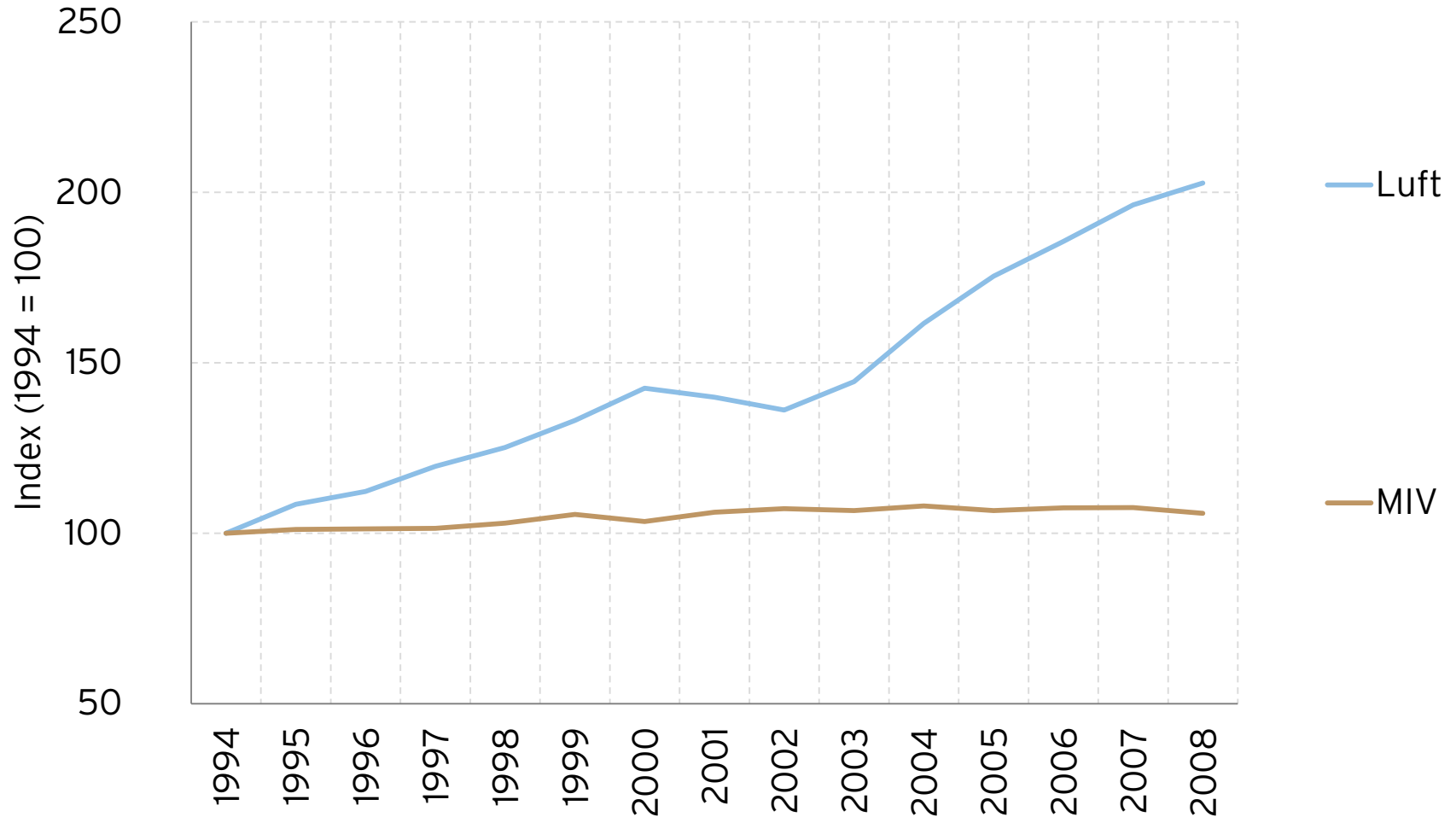
> ...einmal pro Woche ÖV fahren:

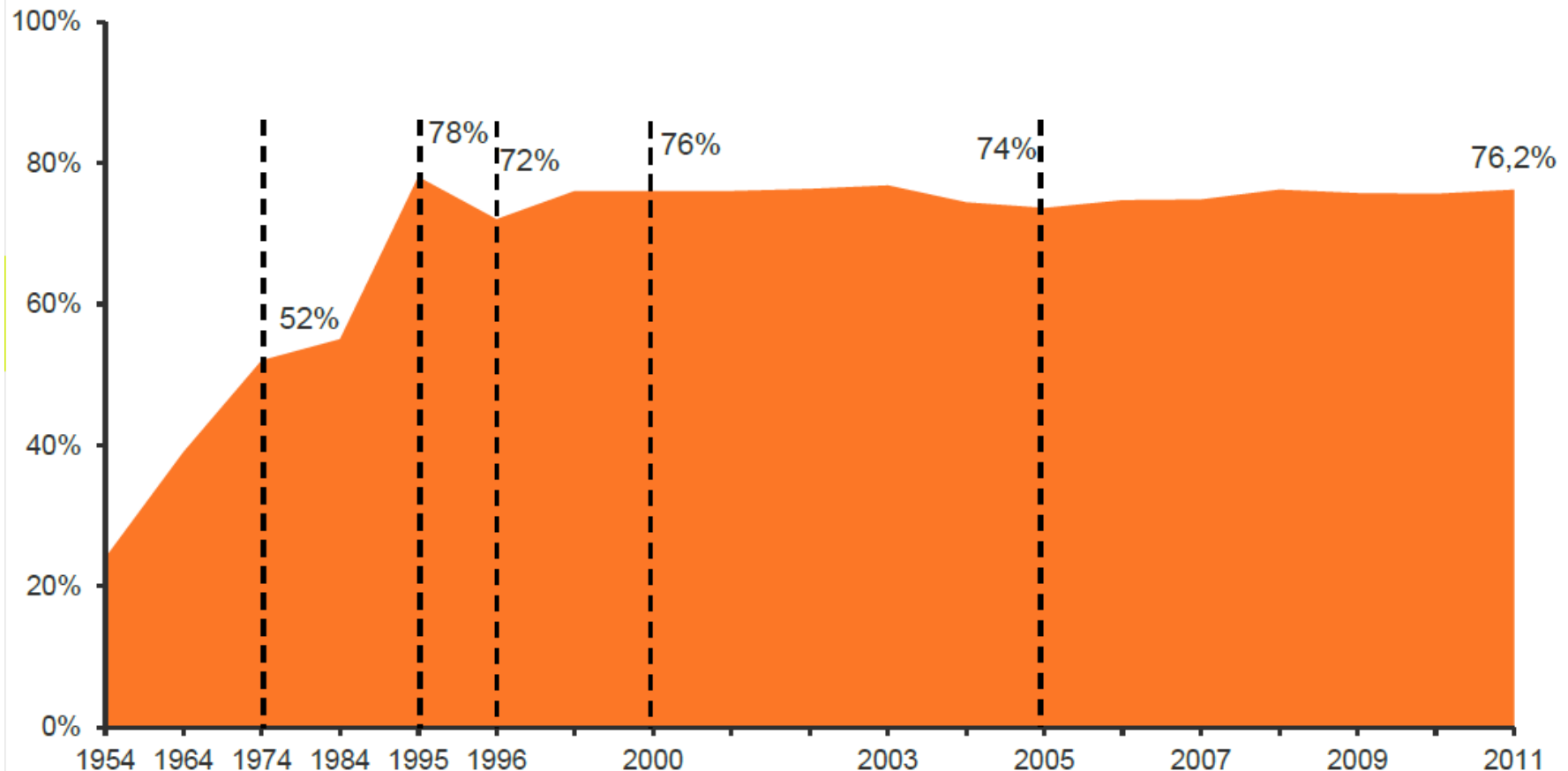
1999: 33% 2008: 40%

Große Dynamik der Langstreckenmobilität in Deutschland

Bsp.: Personenverkehrsleistung Auto und Luft im Vergleich

17





Anteil, der pro Jahr wenigstens eine Urlaubsreise (5 Tage +) gemacht hat.

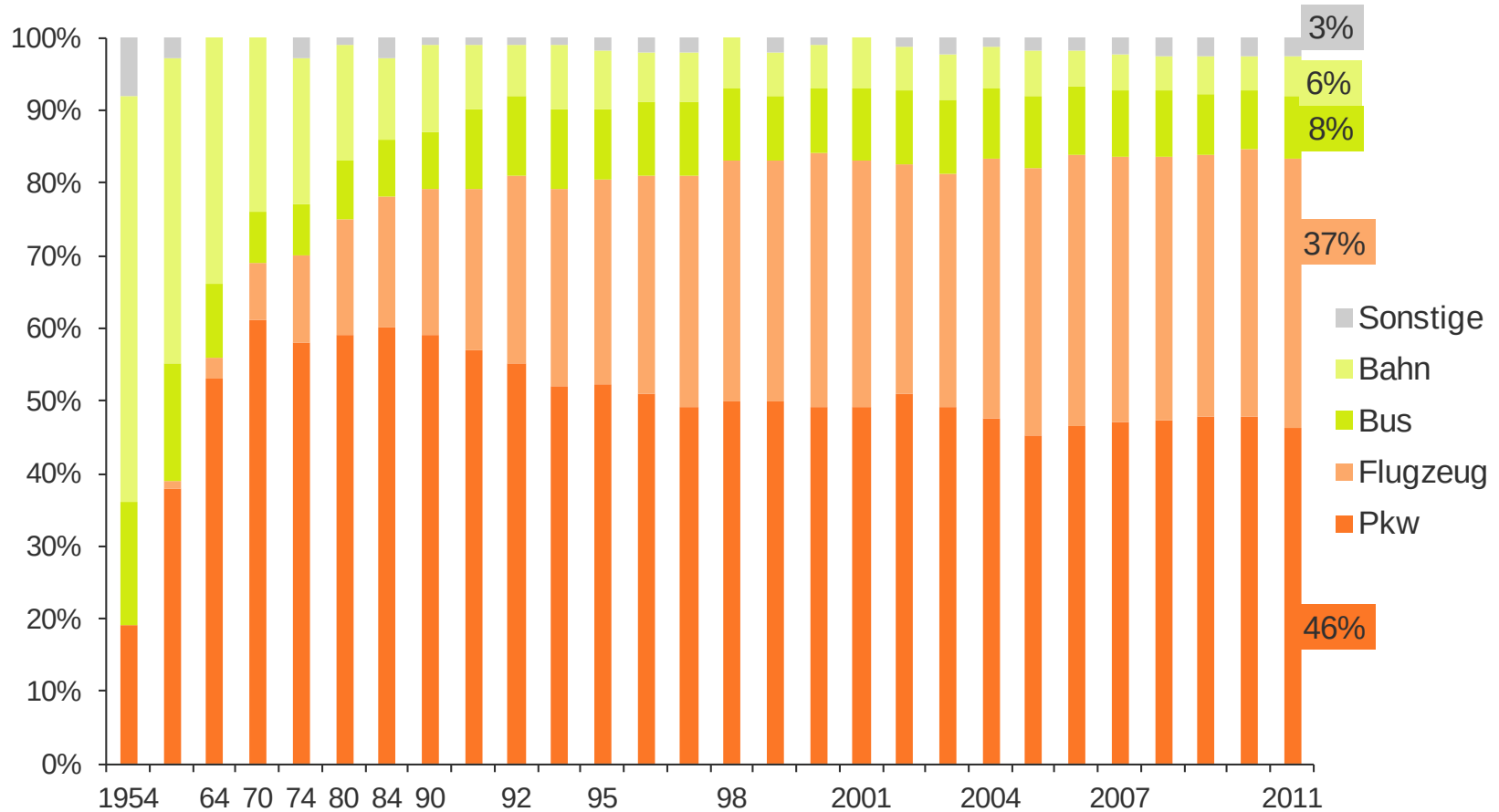
Basis: deutschsprachige Bevölkerung 14+ J.; bis 1990 nur alte Bundesländer; bis 2009 nur Deutsche

Quelle: RA 1954 bis RA 2012 face-to-face

Verkehrsmittelwahl auf der Langstrecke

Bsp. Urlaubsreisen

19



Pkw inkl. Pkw mit Wohnwagen oder Wohnmobil

Basis: Urlaubsreisen 5 Tage + der Wohnbevölkerung 14+ Jahre; bis 1990 nur alte Bundesländer; bis 2009 nur Deutsche

Quelle: RA 1954 bis RA 2012 face-to-face

- Die Mobilität wird weiterhin stark von der wirtschaftlichen und demographischen Entwicklung beeinflusst bleiben.
- Das Auto wird seine führende Rolle im Mobilitätsgeschehen behaupten.
- Unser Verkehrsmittelwahlverhalten wird aber multimodaler.
- Der öffentliche Verkehr wird daher in Ballungsräumen an Bedeutung gewinnen.
- Primäre Entscheidungskriterien für die Verkehrsmittelwahl sind Kosten, Zeit und Komfort.
- Neue Technologien (z.B. Elektromobilität) und Mobilitätsdienstleistungen (z.B. Car Sharing) werden zur Optimierung der Mobilität beitragen.
- Die virtuelle Mobilität wird unser Leben mehr und mehr beeinflussen.

ifmo

Institut für Mobilitätsforschung

Eine Forschungseinrichtung der
BMW Group



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit

Bei weiteren Fragen wenden Sie sich bitte an:

04.09.2013, Dr. Peter Phleps, peter.phleps@ifmo.de, www.ifmo.de