

Stadtentwicklungsprojekt Mitte Altona: „Thementag Mobilität“

22. September 2012

**Die Zukunft der städtischen Mobilität
Grundlagen, Rahmenbedingungen, Zusammenhänge,
Entwicklungstendenzen**

Prof. Dr. Barbara Lenz
DLR Institut für Verkehrsforschung
Berlin-Adlershof



Knowledge for Tomorrow

Herausforderungen an die Stadt von morgen

- **Lebenswerte Umwelt**
- **Gesellschaftliche Innovation**
- **Wirtschaftliche Dynamik**

und an das Verkehrssystem von morgen

- **Mobilität und Erreichbarkeit**
- **Schonung von Ressourcen und Umwelt**
- **„Intelligente“ Konzepte und Technologien**

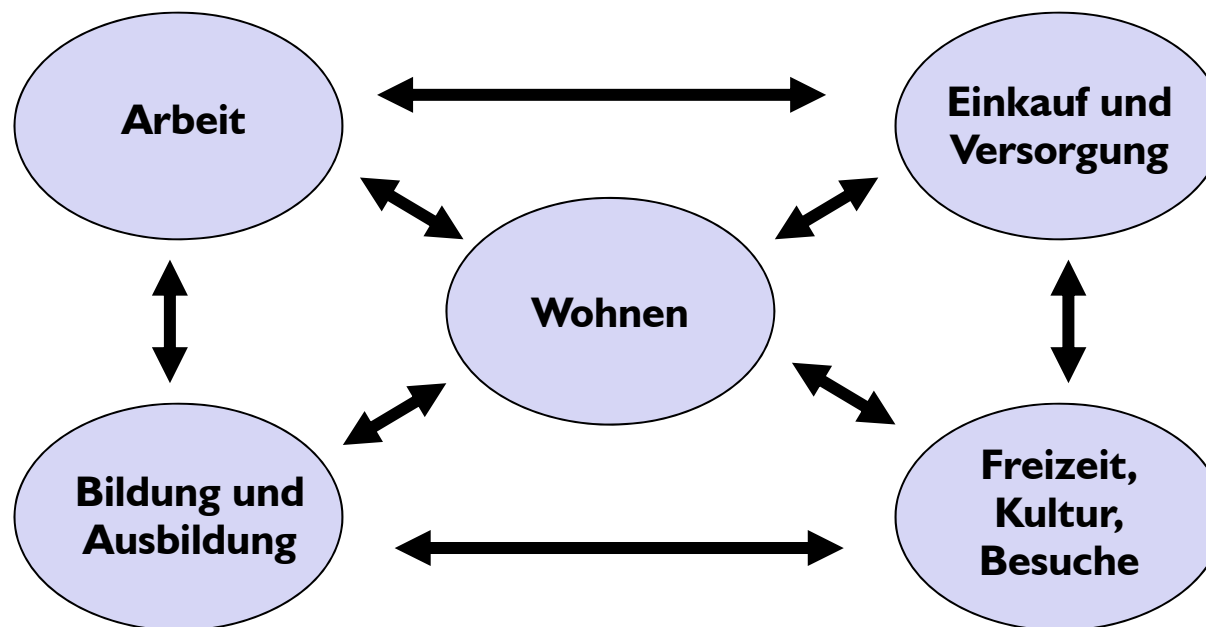


Welche Faktoren beeinflussen die Mobilität von Menschen?



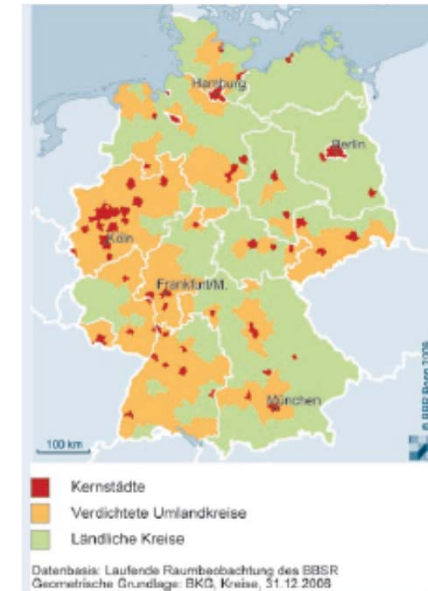
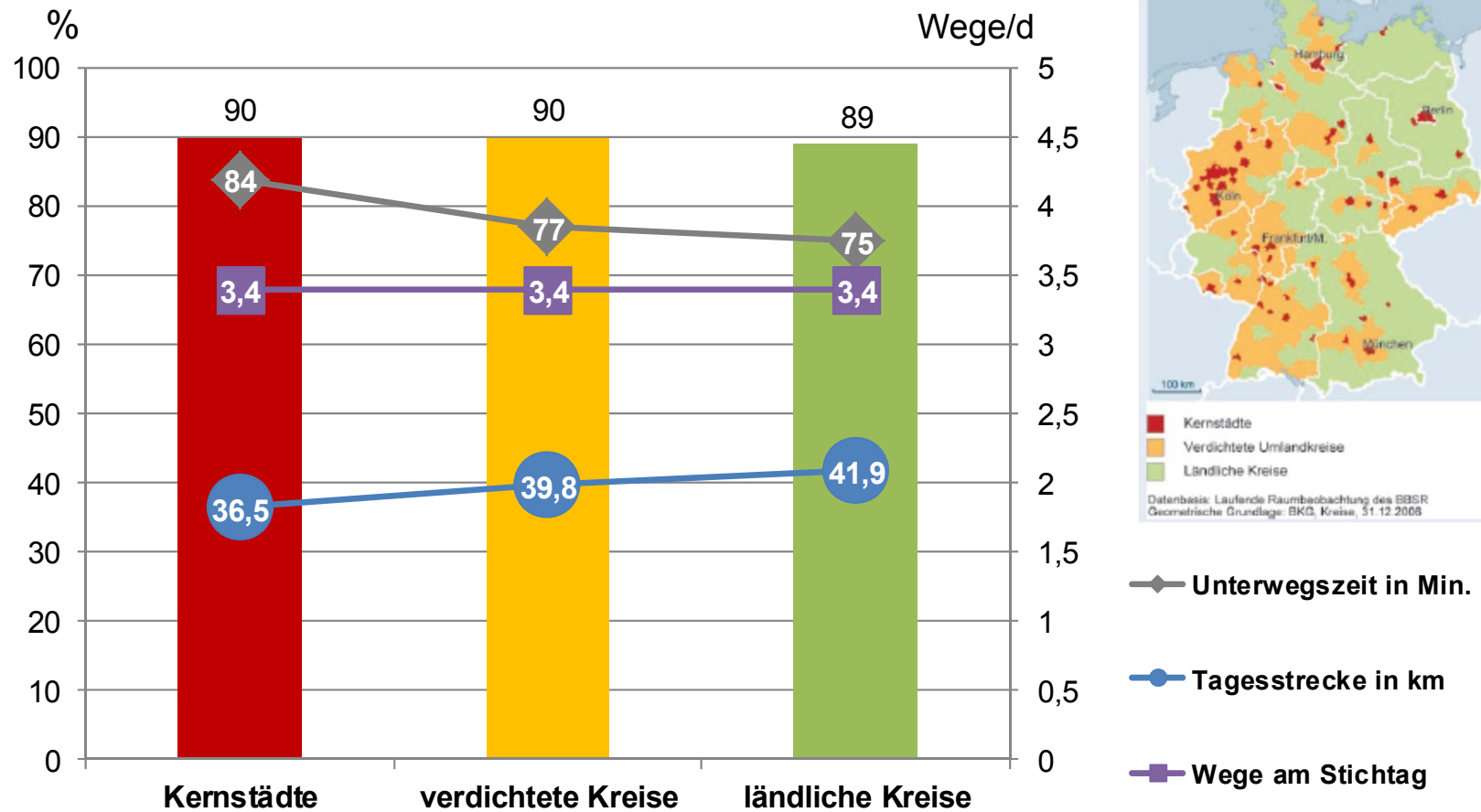
Warum entsteht Verkehr?

Verkehr entsteht aufgrund **außerhäusiger Aktivitäten** von Menschen:
Arbeit, Bildung und Ausbildung, Einkauf und Versorgung, Freizeit, Kultur und Besuche bei Freunden und Verwandten



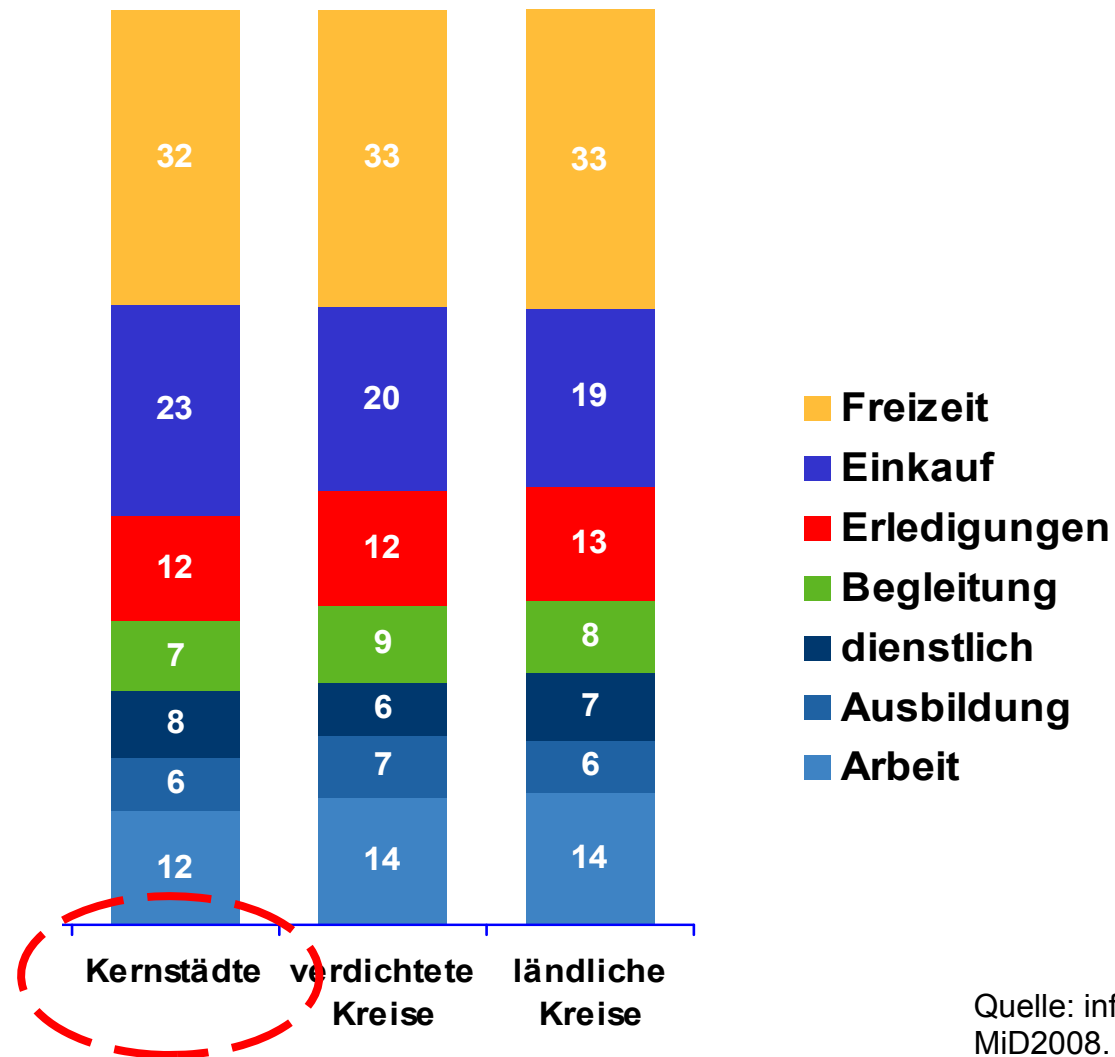
Mobilität ist überall in Deutschland ein Basisbedürfnis

Zentrale Mobilitätskenngrößen nach Raumtypen 2008



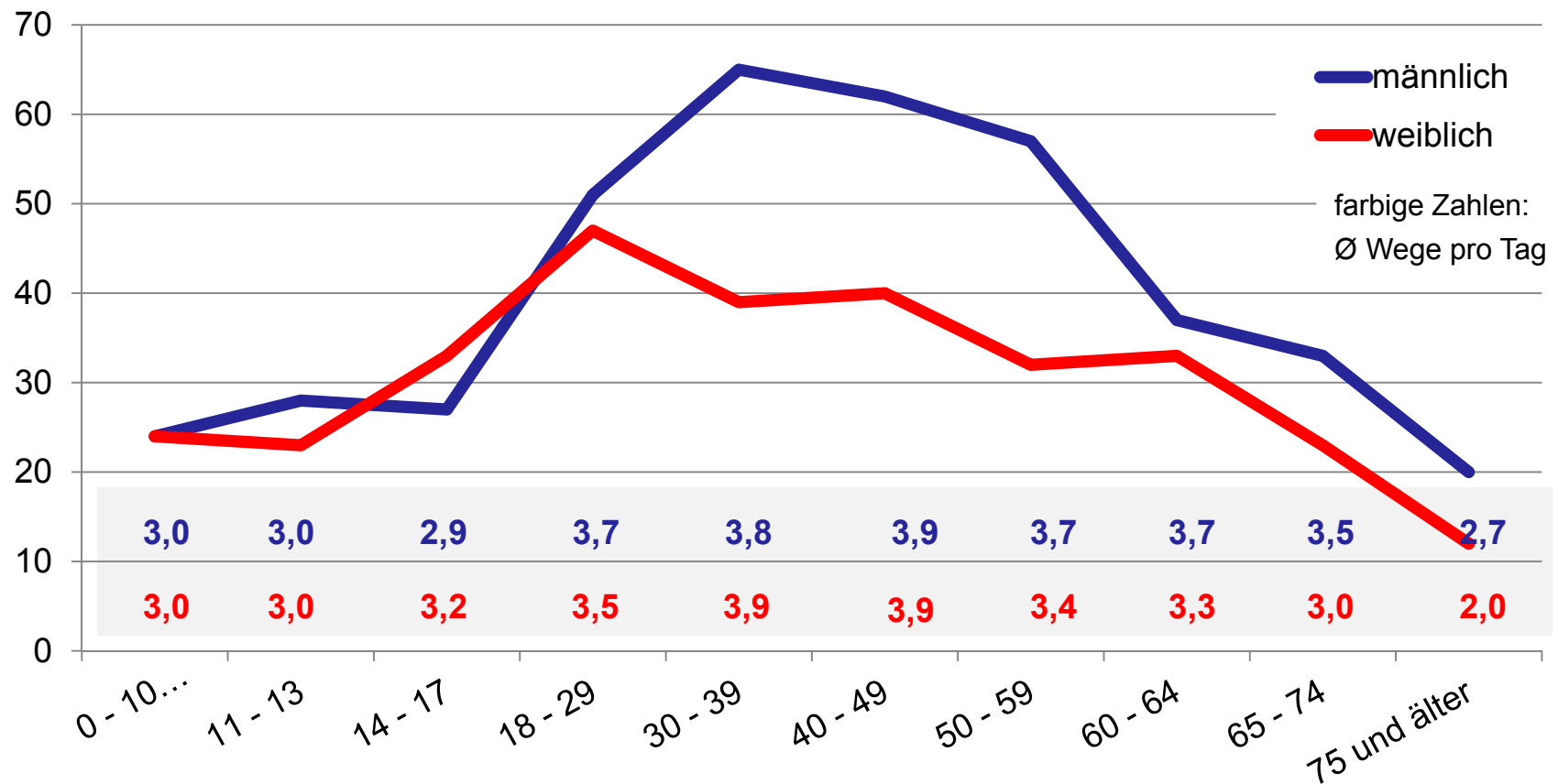
-Quelle: infas, DLR 2010

Hohe Ähnlichkeit der Wegezweck-Anteile im Stadt-Land-Vergleich



Einflussfaktoren auf die Mobilität von Personen: Alter und Geschlecht

Durchschnittliche Tagesstrecke nach Alter und Geschlecht

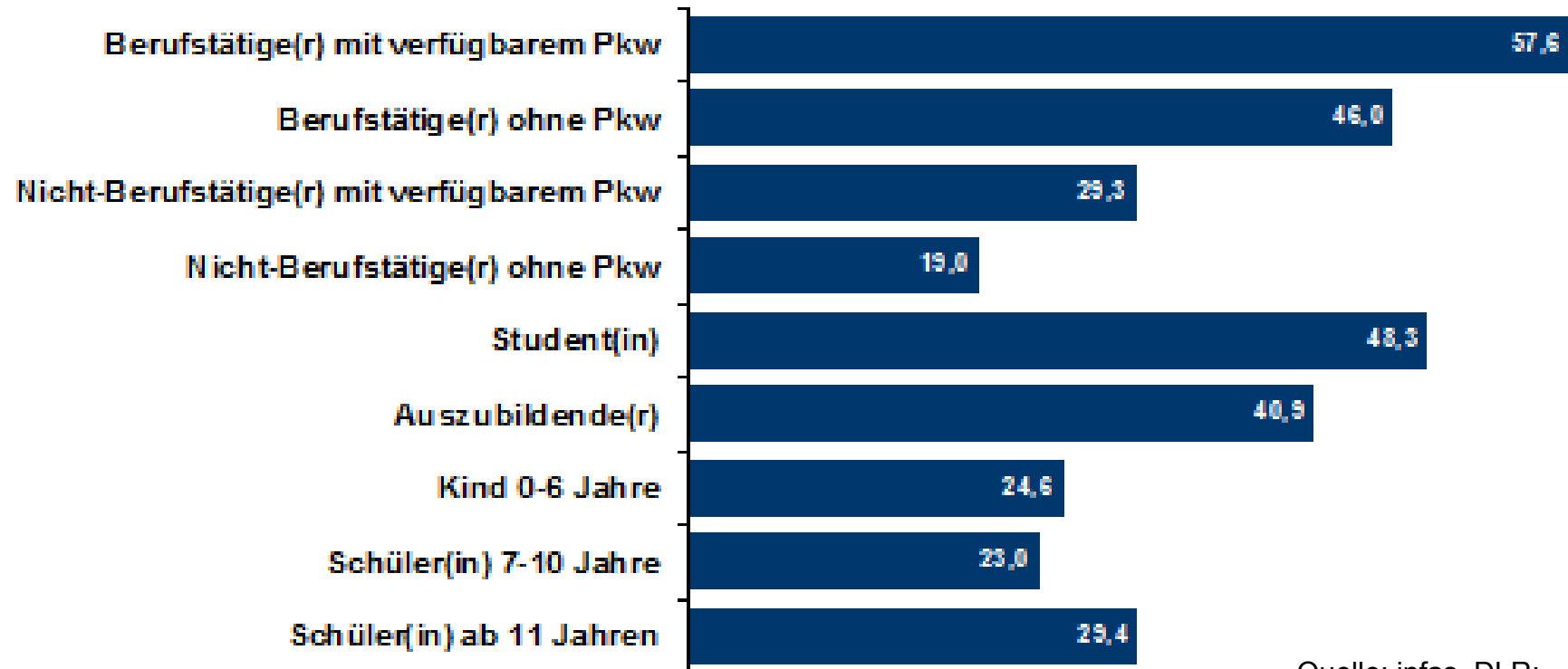


Quelle: MiD2008



Lebenslagen bestimmen die Mobilitätsbedürfnisse

Tagesstrecken in Abhängigkeit von der Lebenslage (Ø 39,4)



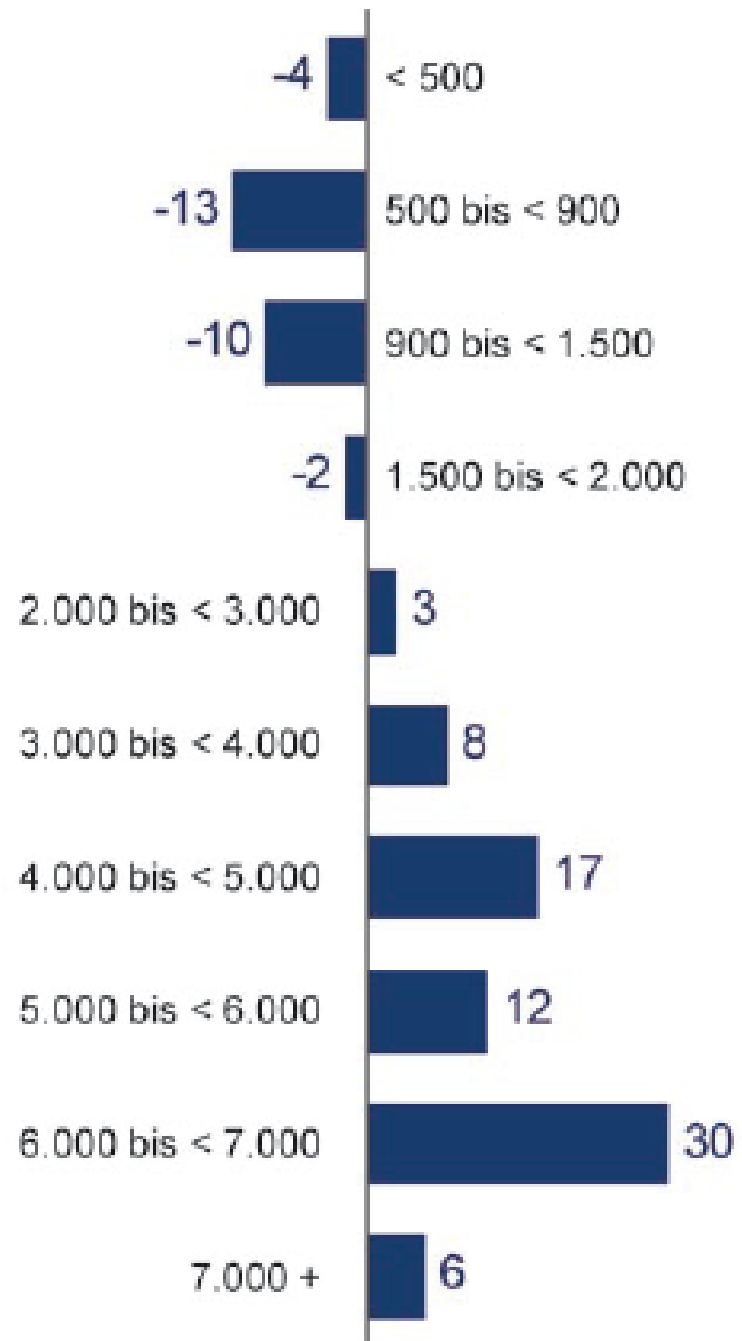
Quelle: infas, DLR:
MiD2008. Endbericht.



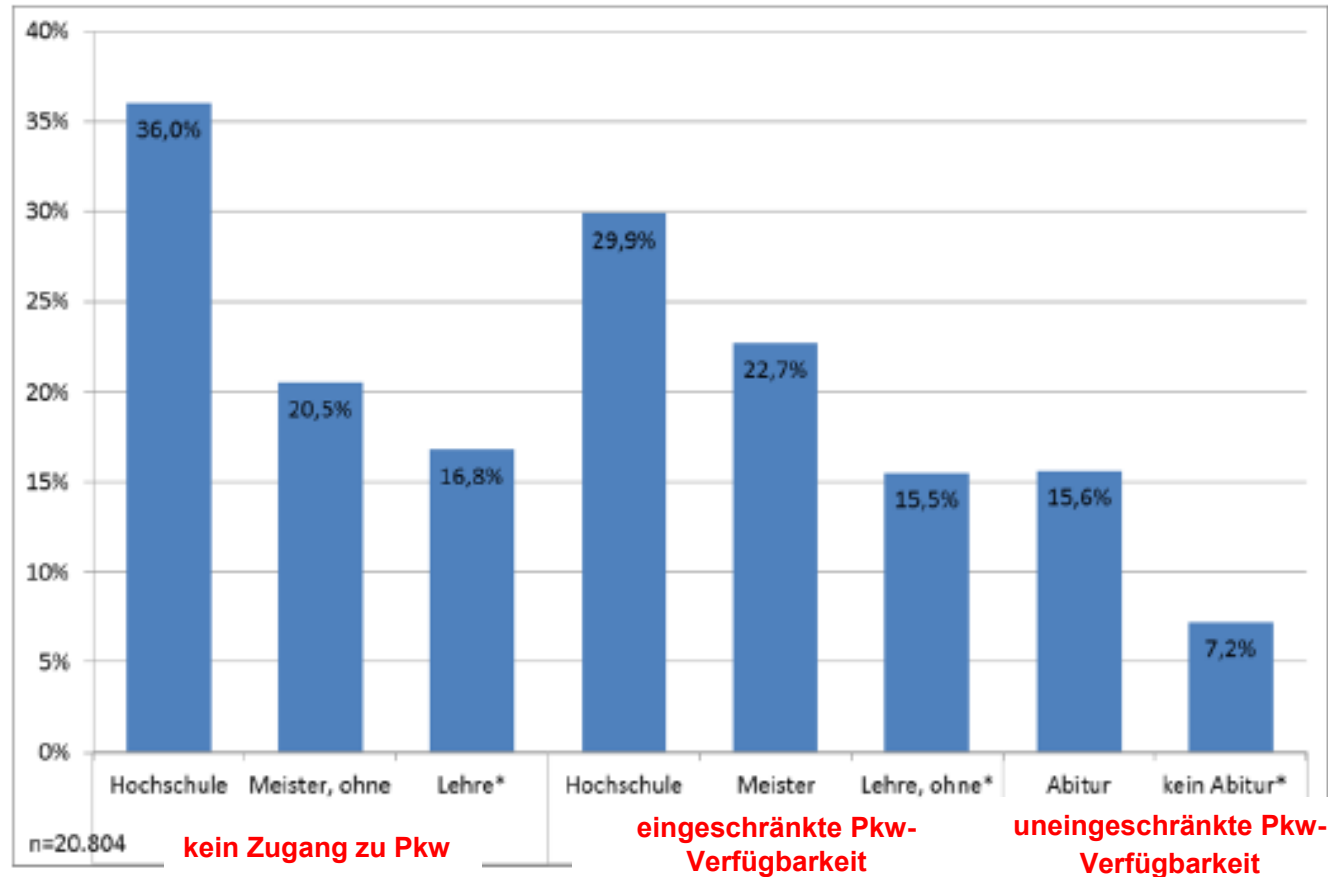
Einflussfaktoren auf die Mobilität von Personen: Einkommen

**Abweichung von der
durchschnittlichen
Tagesstrecke pro
Haushaltsmitglied
(37,3 km)
nach
Haushaltsnettoeinkommen**

Quelle: infas, DLR, S.68



Einflussfaktoren auf die Mobilität von Personen: Bildung

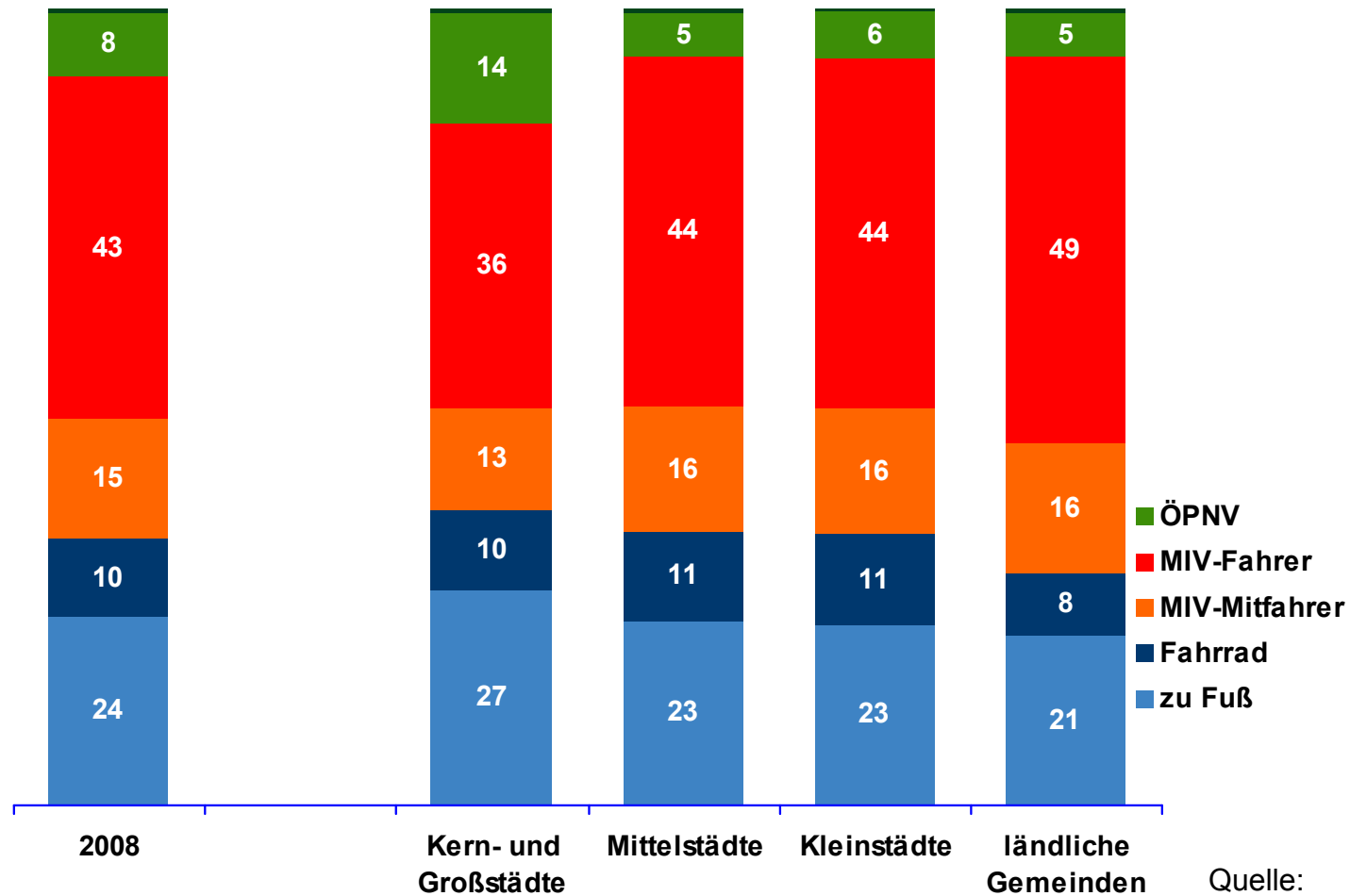


Fahrradaffinität der Berliner Bevölkerung, differenziert nach Bildungsabschluss

(Fahrradaffinität = Nutzung des Fahrrads am Stichtag) Quelle: Hardinghaus 2012, basierend auf SrV 2008



Einflussfaktor Raum- und Siedlungsstrukturen: Großstadttypischer Modal Split



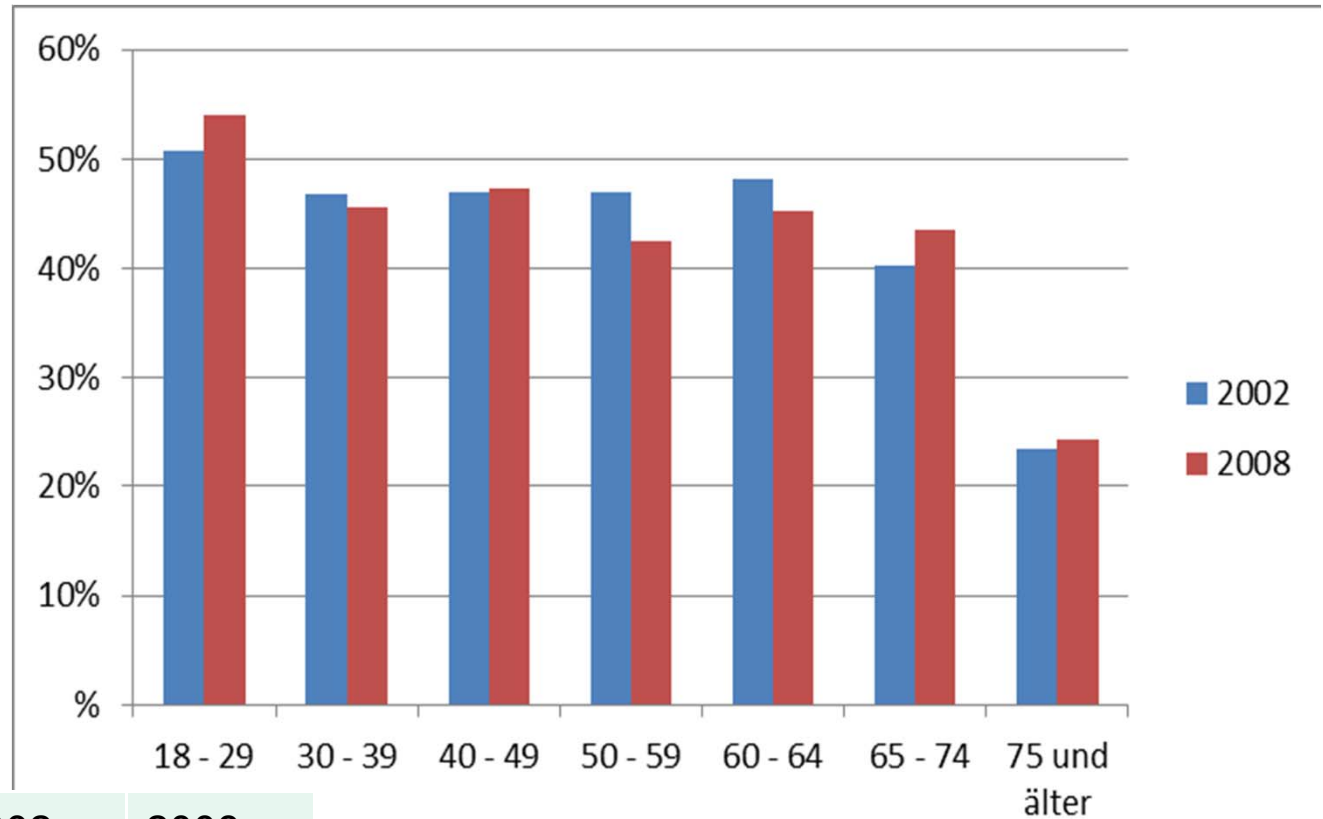
Quelle:
infas, DLR: MiD2008.



Wie wird sich städtische Mobilität verändern?



Trends der städtischen Mobilität: Multimodalität



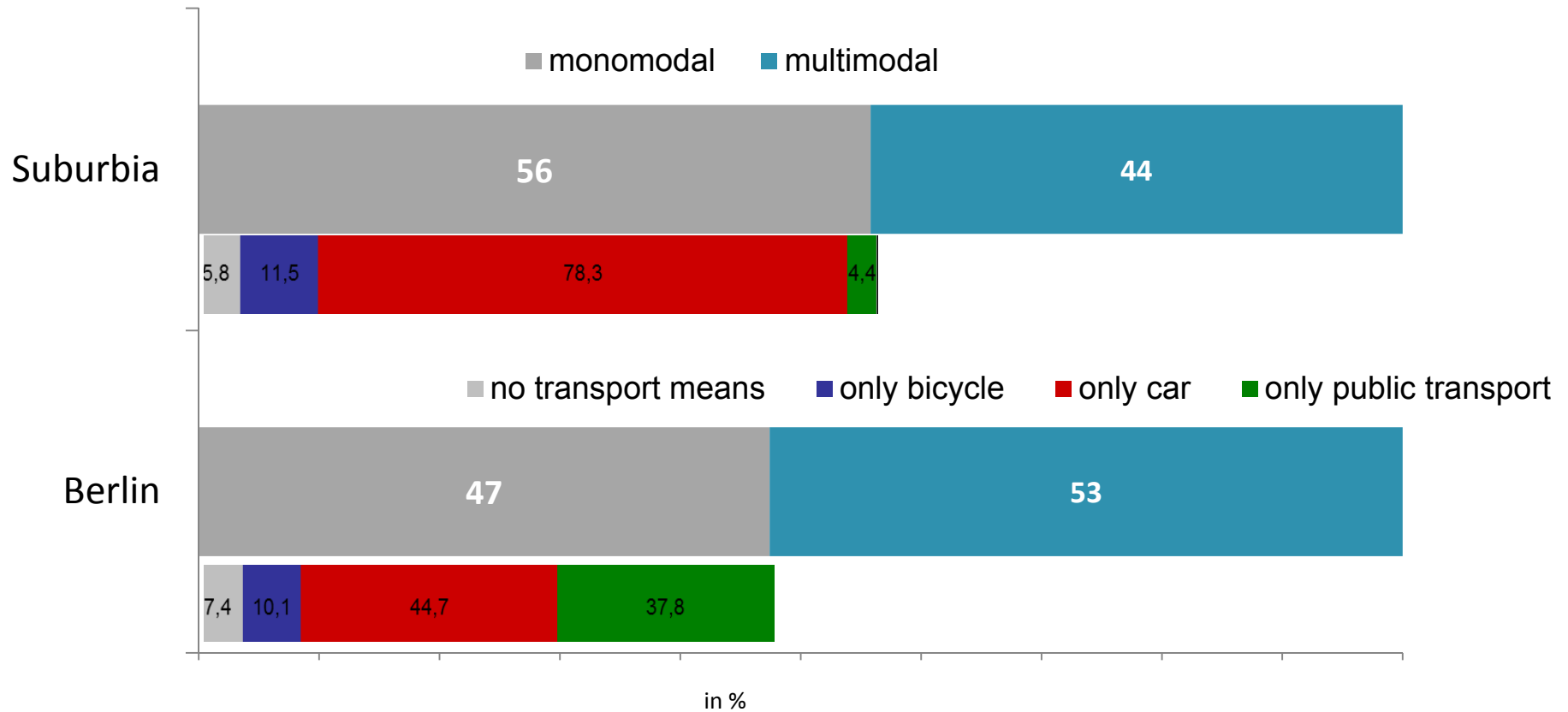
	2002	2008
Kernstädte	51 %	50 %
Verdichtete Kreise	44 %	43 %
Ländliche Kreise	46 %	44 %

Anteil „multimodaler“ Personen nach Altersgruppen 2002 und 2008

multimodal = Nutzung von mindestens 2 verschiedenen Verkehrsmitteln pro Woche (ohne „zu Fuß“)



Trends der städtischen Mobilität: Multimodalität



Quelle: Rahn 2012;
Datenquelle: MID2008.

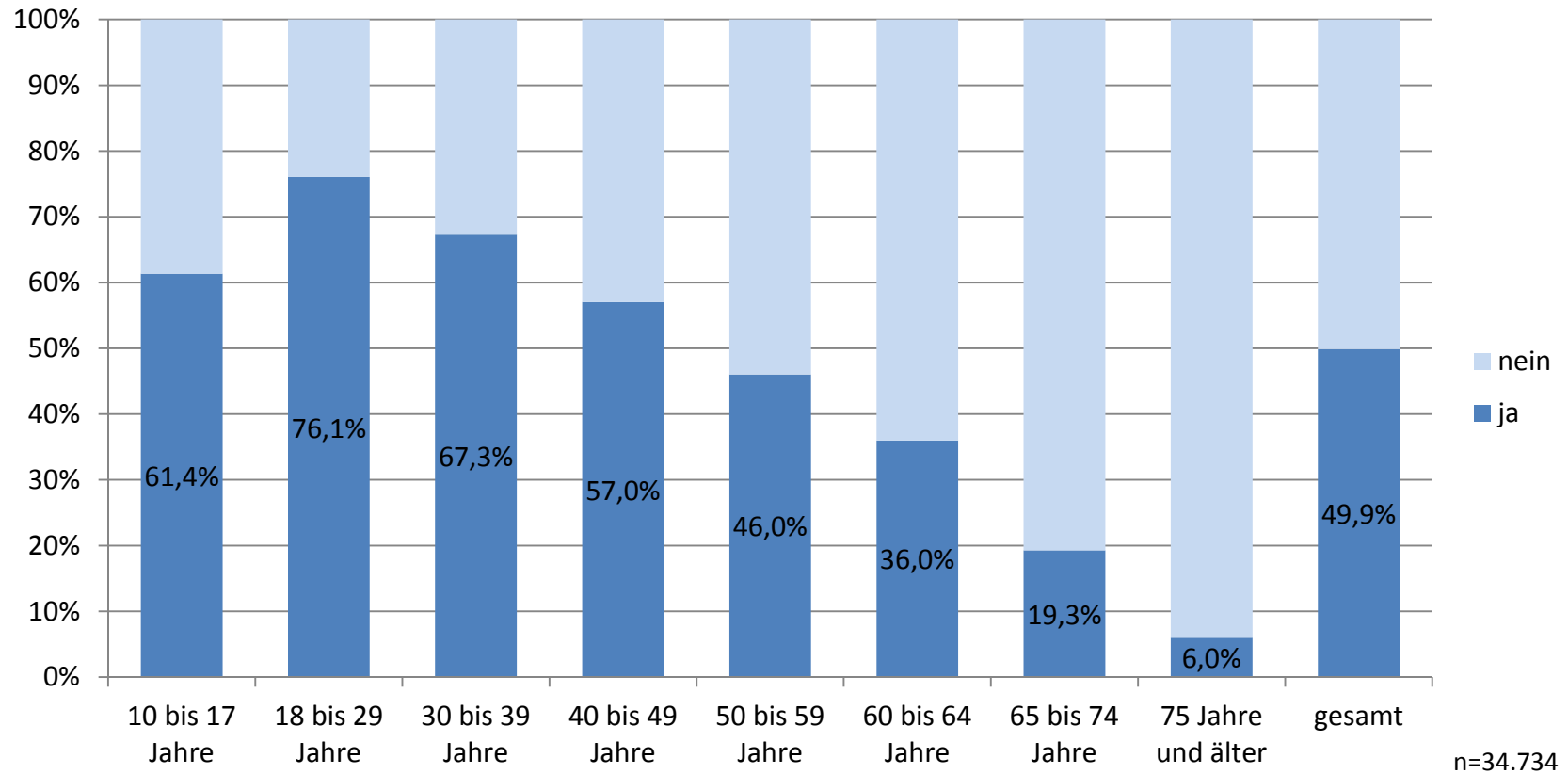


Trends der städtischen Mobilität: Pkw und ÖPNV sind nicht “entweder – oder”

	Anzahl der Pkw im Haushalt			
	kein Pkw	einer	zwei	drei oder mehr
	%			
Einzelfahrschein, Tageskarte, Kurzstrecke	38	61	68	67
Mehrfachkarte, Streifenkarte	15	16	12	11
Wochenkarte, Monatskarte ohne Abonnement	7	3	3	3
Monatskarte im Abonnement, Jahreskarte	22	10	8	6
Jobticket, Semesterticket	11	5	4	8
anderes	7	5	5	5
gesamt	100	100	100	100



Neue Technologien: Abbau von Zugangsbarrieren durch Verkehrsinformation – Wer wird damit erreicht?



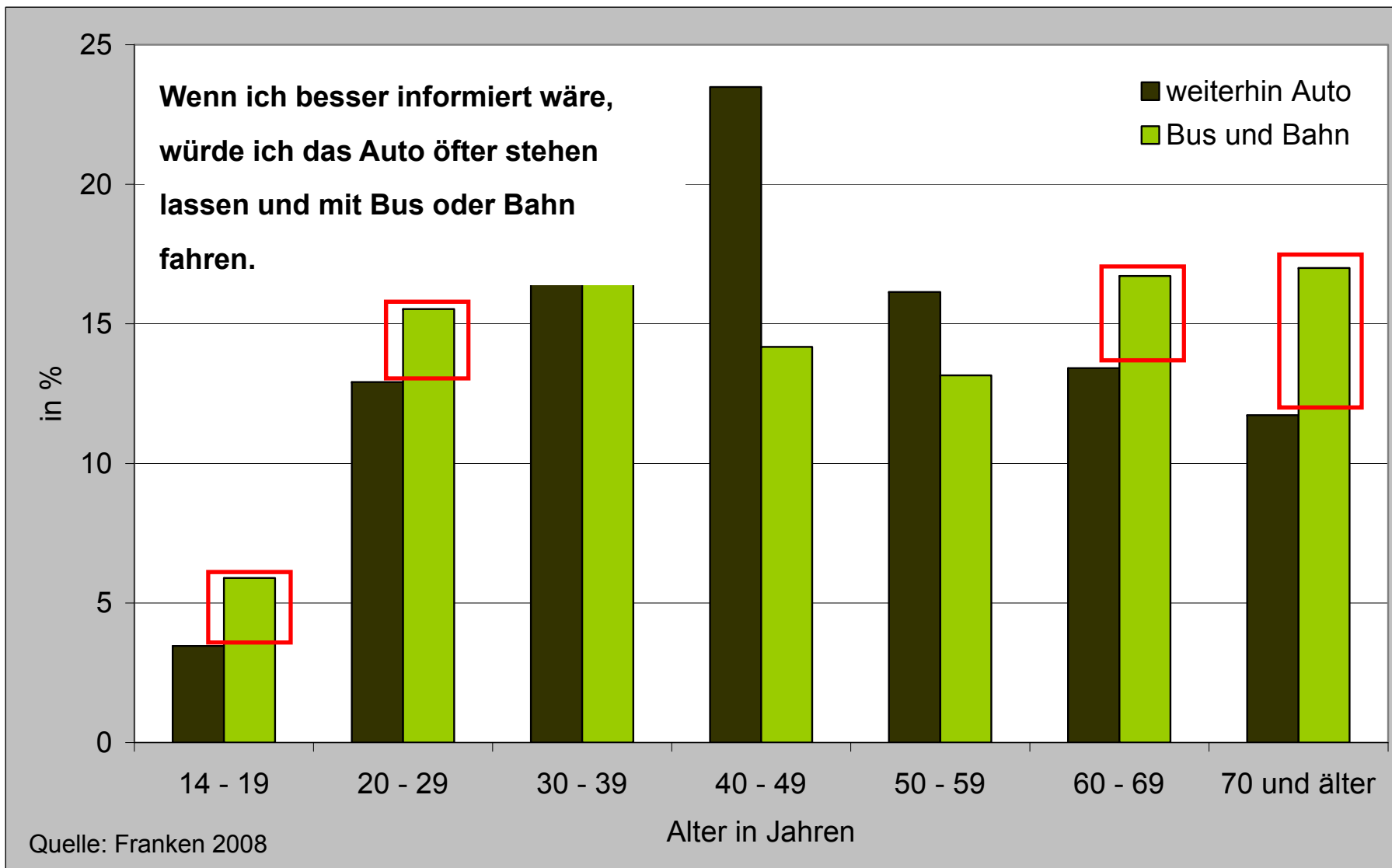
**Nutzung des Internet zum Einholen von Verkehrsinformationen
(Datenquelle: SrV Berlin 2008)**



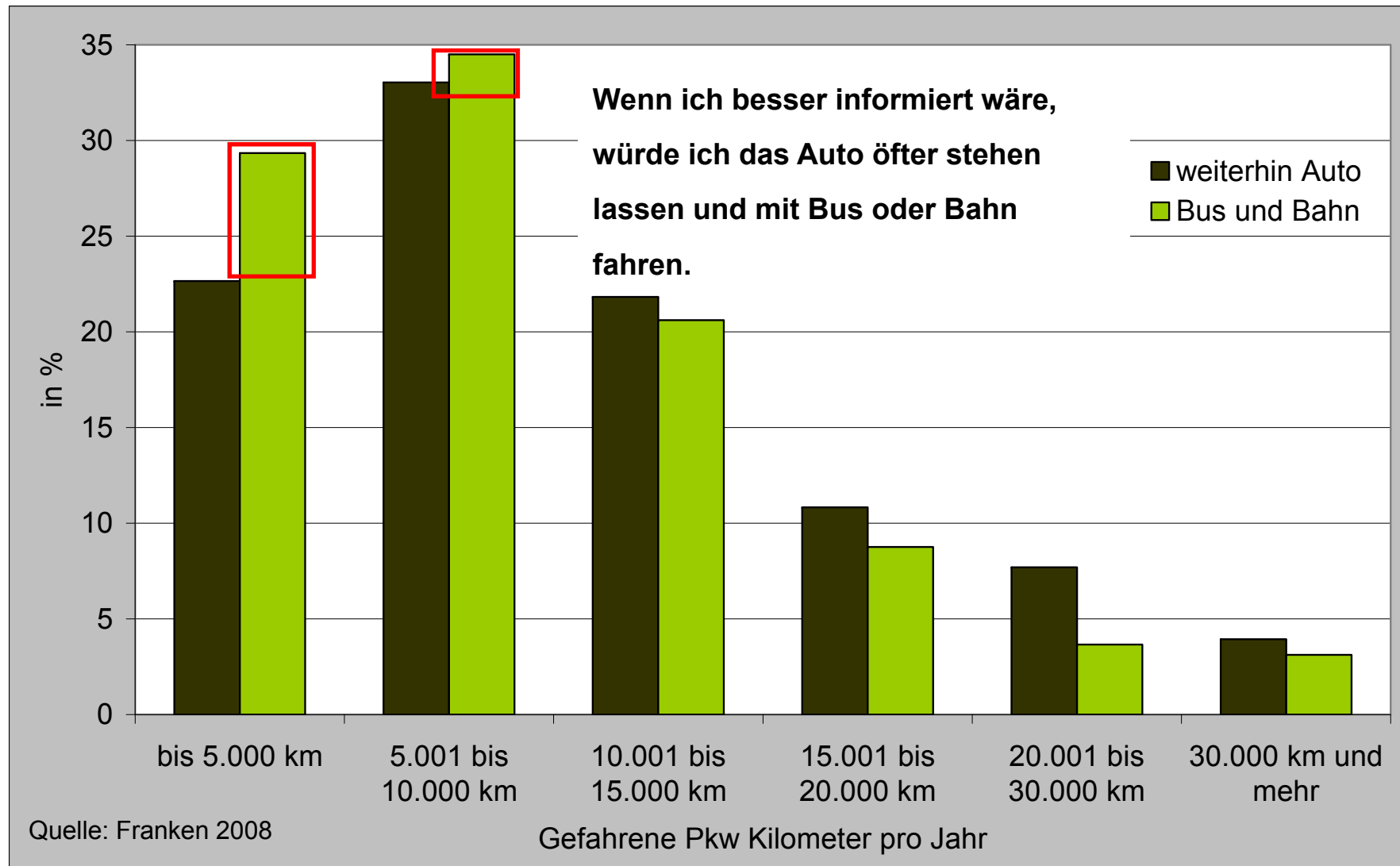
Neue Technologien: Abbau von Zugangsbarrieren durch mobiles Ticketing



Verkehrsinformation: Was wäre wenn?

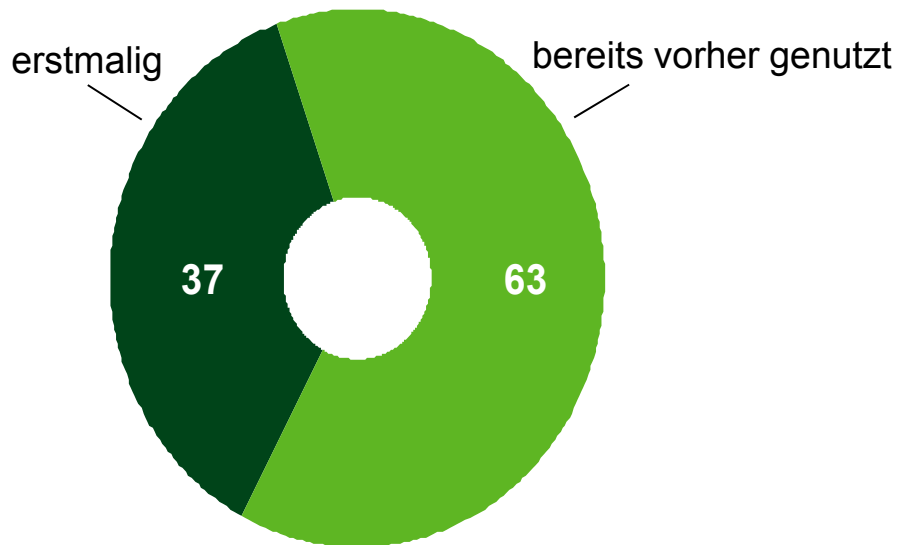


Verkehrsinformation: Was wäre wenn?

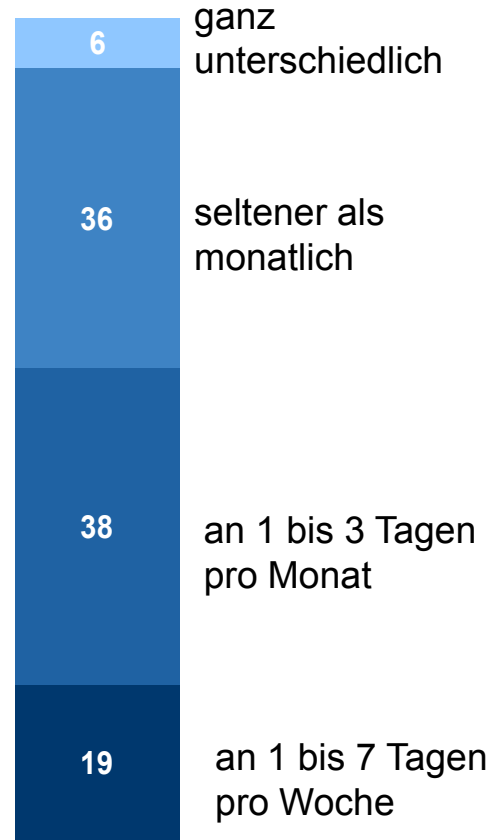


Trends der städtischen Mobilität: Neue Mobilitätskonzepte

**Nutzung von *Call a Bike*
während des Berlinaufenthalts**



**Städteunabhängige Nutzungs-
häufigkeit von *Call a Bike***



Wie oft nutzen Sie *Call a Bike* insgesamt im Durchschnitt, egal in welcher Stadt?

Quelle: DLR/infas 2011

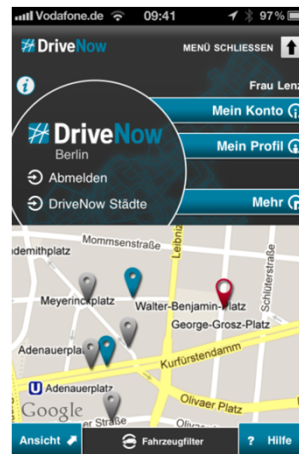


Trends der städtischen Mobilität: Neue Mobilitätskonzepte

„Verkehrliches Kontinuum“



privat



quasi-öffentlich



öffentlich



Neue Bevölkerungsstrukturen und Lebensstile

Zunahme der Einpersonenhaushalte: unterdurchschnittliche Mobilität vor allem in den älteren Haushalten

Zunahme der Seniorinnen und Senioren: mehr Mobilität bei den „jungen Alten“, hoher Anteil von Zu-Fuß-Mobilität bei den „alten Alten“

Junge Menschen der Altersgruppen bis ca. 30 Jahre: Verschiebung von Eintritt ins Erwerbsleben und Familiengründung in die Lebensjahre 30+, dadurch weniger Auto-Mobilität

Re-Urbanisierung: Zuzug von Hoch-Mobilen / Auto-Mobilen in die innenstädtischen bzw. innenstadtnahen neuen Wohngebiete?



Welche Rolle spielen privater Pkw-Besitz und private Pkw-Nutzung in innerstädtischen Gebieten?



Der Versuch einer Antwort

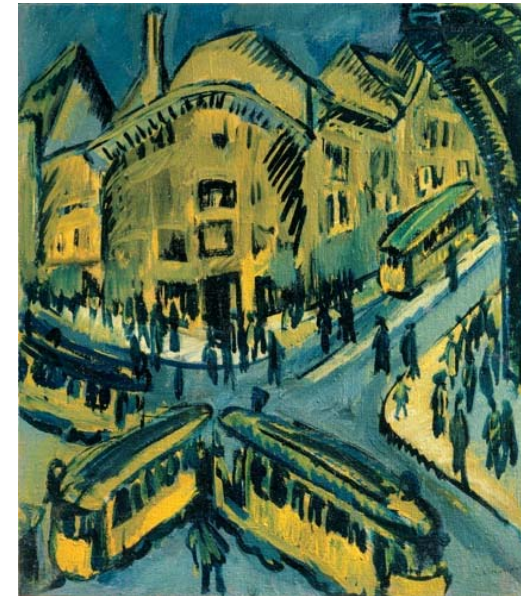
- Keine generelle Tendenz zum Rückgang des Autobesitzes
- Junge Menschen < 30 Jahre tendenziell mit geringerem Pkw-Besitz und weniger Pkw-Nutzung
 - ⇒ Verlagerung entsprechender Verhaltensweisen in den Altersabschnitt 30+
- Kernstädte grundsätzlich mit größerem Anteil an ÖPNV und NMIV
- Herausforderung einfahrender Verkehr



Danke für Ihre freundliche Aufmerksamkeit!

Prof. Dr. Barbara Lenz
German Aerospace Center (DLR)
Institute of Transport Research
Rutherfordstr. 2
12489 Berlin
Germany

e-Mail: barbara.lenz@dlr.de
Internet: <http://www.dlr.de/vf>



E. Kirchner, 1912: Nollendorfplatz

