

Mobilität 2025 – eine Studie der BMW Mobilitätsforschung Der Verkehr wird zukünftig teurer werden

2025: Der Umgang mit Mobilität ist pragmatischer und das Verkehrsmittelwahl-Verhalten weniger routinisiert als in der Vergangenheit. So sieht es zumindest eine Studie des BMW-Instituts für Mobilitätsforschung ifmo. Demnach treffen wir immer häufiger multioptionale NutzerInnen, die sich je nach Bedarf zwischen Bahn, Auto oder Flugzeug entscheiden. Dieser grundsätzlichen Flexibilität steht aber eine Einschränkung gegenüber, die sich für viele Menschen aus ihrem geringen Haushaltsbudget ergibt: Der Preis. Hier entsteht ein großer Markt für Low-Cost-Angebote. (Sprache: de)

Weitere Informationen:

Institut für Mobilitätsforschung ifmo

<http://www.ifmo.de>

Mobilité 2025 – une étude de l'unité de recherche de BMW Les coûts de la circulation sont condamnés à augmenter

2025 : le rapport à la mobilité sera plus pragmatique et le choix du mode de déplacement moins machinal que par le passé. C'est en tout cas ce que prévoit une étude conduite par l'unité de recherche en mobilité de BMW. En conséquence, l'utilisateur sera un usager multimodal qui choisira, en fonction des circonstances, de se déplacer en train, en voiture ou en avion. Dans ce contexte, le coût constitue toutefois un argument de poids qui sera déterminant, ce qui laisse entrevoir qu'un marché important s'offre aux prestations « low-cost ». (langue: allemand)

Pour plus d'informations:

Institut für Mobilitätsforschung ifmo

<http://www.ifmo.de>

01.12.2005

Unterstützt von:



Mobilservice
c/o Büro für Mobilität AG
Hirschengraben 2
3011 Bern
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Julian Baker
redaktion@mobilservice.ch
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek
info@mobilservice.ch
<http://www.mobilservice.ch>

Zukunft der Mobilität

Szenarien für das Jahr 2025

Erste Fortschreibung



Impressum

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme
Zukunft der Mobilität – Szenarien für das Jahr 2025
Institut für Mobilitätsforschung, 2005
(ifmo-Studien)
ISBN 3-932169-26-3

Herausgeber:
Institut für Mobilitätsforschung
Eine Forschungseinrichtung der BMW Group
Charlottenstraße 43
10117 Berlin
Tel: +49 (0) 30 - 20 30 04-0
Fax: +49 (0) 30 - 20 30 04-29
www.ifmo.de
Verlag: BMW AG
1. Auflage 2005, 4.000 Exemplare
Gestaltung: Hillert und Co. Werbeagentur GmbH
Druck: Alfred Aumaier GmbH, München
München 2005

Zukunft der Mobilität

Szenarien für das Jahr 2025

Erste Fortschreibung

BMW Group

Die Bahn 

 **Lufthansa**



 Bundesministerium
für Bildung
und Forschung



Inhaltsverzeichnis

Geleitwort	8
Zusammenfassung	9
1. Szenarien für den Verkehr 2025 – ein Vorwort	12
2. Das Vorgehen bei der Erarbeitung der Szenarien	13
2.1 Die gewählte Methode – Szenariotechnik	13
2.2 Die Fortschreibung der Personenverkehrsszenarien	14
2.3 Die Güterverkehrsszenarien	15
2.4 Die Zusammenführung zu Gesamtverkehrsszenarien	16
2.5 Trendbruchereignisse	17
2.6 Innovations-Roadmaps	18
3. Der Szenarioprozess – Rückblick und Ausblick	19
3.1 Die Vorhersage der Zukunft – eine Gratwanderung?	19
3.2 Die wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen bei der Erstellung der Basisszenarien und bei der ersten Fortschreibung	20
3.3 Die ifmo Szenario Dialoge mit Politik und Wirtschaft	21
3.4 Erste Erfahrungen aus dem Dialog-Prozess	22
4. Was passiert, wenn nichts passiert – ein kritischer Blick in die Zukunft ...	24
4.1 Vorbemerkung	24
4.2 Wie es sich auch entwickeln kann	25
Das verfügbare Haushaltseinkommen sinkt	25
Viele Menschen müssen sich in ihrer Mobilität einschränken	26
Der Stellenwert der individuellen Mobilität nimmt zu	27
Der Güterverkehr in Deutschland nimmt auch ohne Wirtschaftswachstum zu	27
Mangelhafte Straßeninfrastruktur behindert Mobilität und Verkehr	28
Die Schiene profitiert vom Zuwachs auf der Straße, kann sie aber nicht wesentlich entlasten	28
Die Umweltbelastungen steigen weiter	28
Immer mehr Unternehmen wandern ab	28
5. Szenario „Mobilität braucht Aktion“	31
5.1 Der Personenverkehr im Jahr 2025	31
5.1.1 Moderates Wirtschaftswachstum bei alternder Bevölkerung	31
Die deutsche Wirtschaft ist im Durchschnitt um 1,8 Prozent jährlich gewachsen	31
Die Einkommensschere hat sich weiter geöffnet	31
Die Menschen haben ihr Ausgabeverhalten verändert	32
Die Ausgaben für Mobilität sind deutlich gestiegen	32
Die Bedeutung des Dienstleistungssektors hat weiter zugenommen	32
Der Bedarf an Erwerbspersonen kann noch gedeckt werden	32
Die Bevölkerungszahl blieb nur aufgrund von Zuwanderern konstant	34
In Deutschland sterben weiterhin mehr Menschen als geboren werden	34
Die Deutschen werden immer älter	34
Die Verkehrsnachfrage hat sich quantitativ und qualitativ verändert	35

5.1.2 Die Deutschen sind mobiler und flexibler	37
Einzelne Regionen Deutschlands entleeren sich	37
Soziale Beziehungsnetze werden weiträumiger	37
Erwerbsorientierung und aktive Freizeitgestaltung halten sich die Waage	39
Der Tagesablauf wird komplizierter	39
Das Verkehrsverhalten wird flexibler – bei weiterhin hoher Bedeutung des Autos	39
5.1.3 Eine aktive Verkehrspolitik gestaltet wichtige Rahmenbedingungen	41
Verkehrspolitik hat national an Bedeutung gewonnen	41
Harmonisierung und Liberalisierung in der EU wurden abgeschlossen	41
Investitionen in Infrastruktur wurden gesteigert	42
Die Umweltpolitik rückte wieder stärker in den Mittelpunkt öffentlichen Interesses	42
5.1.4 Autofahren wurde teurer – dafür fließt der Verkehr noch	43
Nutzerfinanzierung und Privatisierung im Straßenverkehr wurden umgesetzt	43
Die Pkw-Maut wurde eingeführt	43
Technische Innovationen verbessern den Verkehrsfluss	43
Die Menschen gehen pragmatischer mit dem Auto um	44
Für Anbieter von Automobilität ergaben sich neue Marktchancen	44
Alternative Kraftstoffe haben einen Marktanteil von 20 Prozent erreicht	44
Der durchschnittliche Flottenverbrauch konnte deutlich gesenkt werden	45
Die Geräuschemissionen wurden reduziert	45
Der Kraftstoffbasispreis hat sich verdoppelt	45
Autofahren ist umweltfreundlicher, aber insgesamt deutlich teurer geworden	46
Die Verkehrsleistung im motorisierten Individualverkehr ist nur langsam gestiegen	46
5.1.5 Hohe Investitionen und Wettbewerb stärken die Schiene	47
Schienenverkehr wird nach wie vor politisch gefördert	47
Die Schiene steigert ihre Kapazitäten	47
EU-weit sind ein diskriminierungsfreier Netzzugang und freie Fahrt über Staatsgrenzen hinweg gewährleistet	49
Der Schienenverkehr konzentriert sich verstärkt auf Magistralen	49
Linienbusse machen der Schiene Konkurrenz	49
Der Kunde ist Gewinner	50
Auch im Regionalverkehr herrscht echter Wettbewerb	50
Der Schienenverkehr wurde deutlich leiser	50
Die Verkehrsleistung auf den Magistralen stieg an	50
5.1.6 Vom Billigflug bis zur First Class	51
Liberalisierung im Luftverkehr wurde schnell erreicht	51
EU-weite Harmonisierung der Flugsicherung abgeschlossen	51
Die Kapazitäten im Luftverkehr wurden erweitert	51
No-Frill-Carrier konnten sich fest etablieren	51
Fliegen ist effizienter geworden	52
Keine Erhöhung der Geräuschbelastung	52
Die Flugverkehrsleistung steigt überproportional zur Gesamtverkehrsleistung	52

5.1.7 Der ÖPNV wurde durch Wettbewerb attraktiver	53
Der ÖPNV wurde liberalisiert und privatisiert	53
Statt Sozialtarife anzubieten wird ein Mobilitätsgeld bezahlt	53
Die Kapazität beim ÖPNV wurde erweitert	53
Attraktive Angebote haben Nutzungsbarrieren beim ÖPNV verringert	53
Unterschiedlichste verkehrsregulierende Maßnahmen sind im Einsatz	55
Die Verkehrsleistung des ÖPNV in Ballungsräumen ist gestiegen	55
5.1.8 Die Vernetzung hat Fortschritte gemacht	56
Intermodalität – ein viel beschworenes Schlagwort wurde langsam Realität	56
5.2 Der Güterverkehr im Jahr 2025	57
5.2.1 Der Güterverkehr ist die Basis einer globalisierten Wirtschaft	58
Großkonzerne haben Produktionsstandorte verlagert	58
Die Arbeitsteilung hat weiter zugenommen	58
Die Wertschöpfungsketten sind zunehmend unternehmensübergreifend	59
Die Logistikbranche boomt	59
Die Entfernungen sind gestiegen	59
5.2.2 Deutschland ist die Güterdrehscheibe in Europa	60
Das Güteraufkommen im Außenhandel hat sich fast verdoppelt	61
Die Ost-West-Güterströme sind stark gewachsen	61
Das Transitaufkommen hat sich mehr als verdoppelt	64
Die Fahrleistung in Deutschland ist stark gestiegen	64
5.2.3 Die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen in Deutschland führen zu weniger, aber differenzierterem Konsum	67
Das Konsumverhalten spiegelt die Individualisierung und Globalisierung wider	67
Die Zeitersparnis ist ein wichtiges Kaufkriterium	67
Für die „letzte Meile“ sind neue Verteilkonzepte entstanden	68
5.2.4 Massiver Zuwachs im Straßengüterverkehr	69
Hohe Flexibilität und geringe Fixkosten prägen den Straßengüterverkehr	69
Der Verkehrskollaps ist aufgeschoben	69
Der Straßenverkehr wird durch individuelle Verkehrssteuerung optimiert	69
Die Maut wird zur Verkehrssteuerung eingesetzt	70
Es gibt keine deutschen Frachtführer mehr	70
Die Lkw sind größer und schwerer	70
Die Emissionen sind gesunken, aber CO ₂ bleibt ein Problem	71
5.2.5 Konzentrationsprozess bringt den Schienengüterverkehr voran	72
Die wachsenden Entfernungen und der Containerverkehr sprechen für die Schiene	72
Die Bahngesellschaften setzen auf Ganzzugverkehre	72
Die kleinteiligen Verteilerverkehre in der Fläche sind weiter zurückgegangen	73
5.2.6 Eine ungebrochene Containerisierung der Überseeverkehre prägt die Seeschifffahrt	74
Der Jade-Weser-Port ist ein europäischer Containerhub	74
5.2.7 Die Binnenschifffahrt behauptet sich	76
Die Hauptbinnenwasserstraßen sind ausgebaut	76
Der Konzentrationsprozess in der Binnenschifffahrt hat sich fortgesetzt	77
Die Binnenschifffahrt partizipiert am Gesamtwachstum	77
5.2.8 Die Luftfracht befindet sich im Steilflug	78
5.2.9 Der kombinierte Verkehr funktioniert besser	79

6. Fazit – Die Welt des Szenarios „Mobilität braucht Aktion“ aus dem Blickwinkel der unterschiedlichen Akteure	80
Die Welt des Szenarios aus dem Blickwinkel der politischen Entscheidungsträger	80
Die Welt des Szenarios aus dem Blickwinkel der Unternehmen	81
Die Welt des Szenarios aus dem Blickwinkel der Verkehrsteilnehmer	81
7. Ausblick	82
Anhang A: Trendbruchereignisse – wenn das Unerwartete eintritt	83
1. Unerwartete Ereignisse treten immer wieder auf	83
2. Erfahrungen aus der Analyse der Trendbruchereignisse in der Basisstudie	84
3. Auswahl von zwei weiteren Trendbruchereignissen	85
4. Dramatische Zunahme klimatischer Extremsituationen	86
4.1 Die Ausgangssituation: Klimabedingte Naturkatastrophen nehmen zu	86
4.2 Der Trendbruch: Extreme Hitze und Überschwemmungen treten regelmäßig auf	86
4.3 Allgemeine Auswirkungen: Maßnahmen zur Schadensminderung und zur Senkung der CO₂-Emissionen wurden getroffen	87
Vorkehrungen zur Minderung der Schäden	87
Wandel in der Einstellung zum Klimaschutz	87
4.4 Auswirkungen auf den Verkehr: Wiederkehrende Beschädigungen der Verkehrsinfrastruktur	88
Verkehr auf der Straße durch Wetter beeinträchtigt	88
Auch der Schienenverkehr litt unter den Wetterkatastrophen	88
Hoch- und Niedrigwasser drückten die Transportleistung der Binnenschifffahrt	88
Die Flieger waren recht schnell wieder in der Luft	88
Verschiebungen im Modal Split	88
5. Eskalation des internationalen Terrorismus	89
5.1 Die Ausgangssituation: Der internationale Terrorismus hat sich gewandelt	89
Islamistische Terroristen sind weltweit aktiv	89
Für die Eskalation des Terrorismus gibt es mehrere Gründe	89
5.2 Der Trendbruch: Verheerende terroristische Anschläge in kurzer Folge	90
5.3 Allgemeine Auswirkungen: Breite Verunsicherungen und Belastungen – Bekämpfungsmaßnahmen greifen nach einigen Jahren	90
Die Weltwirtschaft wurde schwer belastet	90
Durchführung drastischer politischer Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheitslage	90
5.4 Auswirkungen auf den Verkehr: Transport- und Mobilitätskosten stiegen; der Straßenverkehr erwies sich am flexibelsten	91
Güter- und Personenverkehr gingen zurück	91
Der Straßenverkehr blieb flexibler und attraktiver	91
Die Schiene wurde gemieden	91
Ein Wettbewerb um sichere Häfen setzte ein	92
Der Luftverkehr wurde besonders stark getroffen	92
Es kam zu Verschiebungen im Modal Split	92
6. Fazit: Langfristig verändert sich das Verkehrsgeschehen nicht grundsätzlich	93
Anhang B: Die Mitwirkenden an der Studie	94

Geleitwort

Mobilität ist zeitlos: Sie ist für das Zusammenleben von Menschen ebenso unverzichtbar wie für das Funktionieren von Volkswirtschaften. Während es anfangs für Menschen und Güter noch darum ging, überhaupt erst einmal Entfernungen zu überwinden, steigerten sich schnell die Anforderungen an die Mobilität: weiter, schneller, sicherer, flexibler, kostengünstiger, umweltfreundlicher. Und für diese Anforderungen wurden immer wieder Lösungen entwickelt, die es dann erlaubten, die Ansprüche weiter zu erhöhen.

Heute bewegen wir uns zu Lande, in der Luft und auf dem Wasser auf einem nie da gewesenen Niveau von Schnelligkeit, Sicherheit und Komfort. Die Welt ist durch diese Fortschritte kleiner geworden. Viele Annehmlichkeiten und Vorteile sind für den Menschen damit verbunden, aber mancherorts auch Belästigungen.

Wie sieht die Zukunft der Mobilität und damit eine der wichtigsten Säulen unserer Gesellschaft in zwanzig Jahren aus? Mit dem Fokus auf Deutschland hat das Institut für Mobilitätsforschung die erste Fortschreibung der in 2002 erstmals vorgestellten Szenarien zum Personenverkehr erarbeiten lassen – zwischenzeitlich ergänzt um eine eigene Studie zum Güterverkehr. Das Ergebnis liegt vor Ihnen.

Dass diese Szenarien so umfassend und fundiert erarbeitet werden konnten, ist in hohem Maße dem Bundesministerium für Bildung und Forschung zu verdanken, das dieses Projekt von Beginn an finanziell gefördert hat. Darüber hinaus haben neben der BMW Group auch die Deutsche Bahn AG, die Deutsche Lufthansa AG und die MAN Nutzfahrzeuge AG das Projekt sowohl finanziell als auch personell intensiv unterstützt. Dafür danken wir den vier Unternehmensvertretern, die auch dem Kuratorium des Instituts für Mobilitätsforschung angehören.

Unser Dank gilt daneben allen Experten, die mit ihren Beiträgen die Basis für die Szenarien gelegt haben, und Herrn Prof. Dr. Horst Geschka mit seinem Team für die methodische Leitung. Ebenso danken wir den Mentoren, von denen das Projektteam zahlreiche wertvolle Anregungen erhalten hat.

Ein besonderer Dank gilt dem ifmo-Team, das mit Frau Sylvia Giesel, Herrn Frank Hansen, Frau Gundi Metzner-Dinse und dem von der Deutschen Lufthansa an das ifmo entsandten Mitarbeiter, Herrn Martin Lenz, für die reibungslose Durchführung des Projekts und die Aufbereitung der Ergebnisse in der vorliegenden Form zuständig war.

Wir hoffen, diese Studie stößt auf ein ebenso hohes Interesse bei Politik, Wirtschaft und Wissenschaft wie die Basisstudie aus dem Jahr 2002.

Detlef Frank
Vorsitzender des Kuratoriums
des Instituts für Mobilitätsforschung

Dr. Walter Hell
Leiter des Instituts für Mobilitätsforschung

Zusammenfassung

Warum ein Blick in die Zukunft der Mobilität?

Mobilität ist Teil unseres Lebens – nicht nur heute, sondern auch in Zukunft. Sei es der Weg zur Arbeit, seien es Geschäfts- und Urlaubsreisen, der Freizeitverkehr oder der Güterverkehr: All diese Formen der Mobilität sind Grundlagen unserer Gesellschaft und prägende Elemente unseres Lebensstils. Mobilität eröffnet Freiräume. Sie ist aber auch mit Belastungen verbunden, für den Einzelnen wie für die Gesellschaft. Daraus ergibt sich die ständige Herausforderung, Mobilität so zu gestalten, dass wir ihre Vorteile nutzen und zugleich ihre Nachteile und Belastungen minimieren können.

Damit stellt sich die Frage: Wie können wir uns Mobilität in der Zukunft vorstellen und was ist auf dem Weg dorthin zu tun? Schwerpunkt der vorliegenden Studie sind Szenarien, die ca. 80 Experten aus Wissenschaft, Wirtschaft und Verbänden entwickelt haben. Sie beschreiben, wie Personen- und Güterverkehr im Jahr 2025 aussehen könnten. Initiatoren der Studie sind die BMW Group, die Deutsche Bahn AG, die Deutsche Lufthansa AG und die MAN Nutzfahrzeuge AG.

Die vier Unternehmen haben gemeinsam mit dem Bundesministerium für Bildung und Forschung dieses Projekt gefördert, um verkehrsträgerübergreifend und unter Einbeziehung von unabhängigen Experten eine Vorstellung von der Mobilität in der Zukunft zur Diskussion zu stellen. Die Ergebnisse des Projekts spiegeln dabei nicht die Wünsche der Projektbeteiligten wider, sondern liefern expertengestützte Erkenntnisse über eine mögliche Zukunft der Mobilität im Jahr 2025.

Auf der Basis der Ergebnisse soll ein regelmäßiger Dialog zwischen den verschiedenen Mobilitätsakteuren stattfinden, um die Auseinandersetzungen über die Gestaltung unserer Mobilität in der Zukunft zu versachlichen.

Wie sieht unsere Welt im Jahr 2025 aus?

Mobilität ist abhängig von zahlreichen Rahmenbedingungen. Sie wird beeinflusst von Faktoren wie Einkommen, Arbeitsteilung, Konsumpräferenzen oder auch Energiepreisen. Deshalb wurde im Projekt zunächst analysiert, wie sich all jene Faktoren entwickeln könnten, die einen besonders starken Einfluss auf die Mobilität haben.

Aus Sicht der Experten könnte das Umfeld, in dem sich Mobilität in unserem Szenario „Mobilität braucht Aktion“ im Jahr 2025 abspielt, durch folgende Rahmenbedingungen bestimmt sein:

Eine Grundlage bildet die demografische Entwicklung: Die Bevölkerungszahl in Deutschland bleibt aufgrund der Zuwanderung konstant. Die Altersstruktur verschiebt sich weiter, so dass die Gesellschaft zunehmend von älteren Menschen geprägt ist. Hinsichtlich der räumlichen Bevölkerungsverteilung findet eine Konzentration statt: Einerseits wachsen wirtschaftlich starke Ballungsräume – im Gegenzug entleeren sich wirtschaftlich schwache Regionen.

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Szenario sind von Herausforderungen geprägt: Die Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts in Deutschland ist eher verhalten, im Durchschnitt beträgt die Wachstumsrate nur 1,8 Prozent p. a. Damit fällt das Wachstum der Einkommen für weite Teile der Bevölkerung nur relativ gering aus. Gleichzeitig steigen die Energiepreise. Aufgrund der anstehenden Anpassungen der Sozialversicherungssysteme haben viele Menschen weniger Geld zu ihrer freien Verfügung.

Die Globalisierung setzt sich fort und damit die Arbeitsteilung der industriellen Produktion. Dazu kommt die dynamische Entwicklung hin zu einer Dienstleistungsgesellschaft. Dieser Strukturwandel wird die Entwicklung in Deutschland weiterhin prägen. Und fordert von den Menschen, die am Erwerbsleben teilhaben, ein hohes Maß an Flexibilität. Die Entfernungen zwischen Wohn- und Arbeitsort steigen. Auf die Verkehrsinfrastruktur kommen die Auswirkungen der europäischen Integration zu. Der Güterverkehr wächst sehr stark. Gleichzeitig stehen in den öffentlichen Haushalten aber nur wenig Mittel für Investitionen im Verkehrssektor zur Verfügung.

Was bedeutet das für unsere Mobilität?

Das Szenario beschreibt eine Welt, in der wir nach wie vor mobil sein können. Allerdings zu deutlich höheren Preisen. Autofahrer müssen für die Benutzung von Autobahnen und bestimmten Bundesstraßen eine Maut zahlen. Die Einnahmen gehen an private Betreibergesellschaften, die damit die Straßen erhalten und ausbauen. Der größte Teil des Verkehrshaushalts fließt in den Schienenverkehr und macht die Bahn auf den Fernstrecken und in den Agglomerationsräumen attraktiv. Daneben können mit Hilfe privater Mittel nur ausgewählte Straßen, Flughäfen und Häfen (aus-)gebaut werden.

Besonders der Güterverkehr sorgt für ein stark gestiegenes Verkehrsaufkommen, dem mit dem Ausbau der Infrastruktur alleine nicht begegnet werden kann: Der Verkehr muss auch effizienter organisiert werden. Beispiele dafür sind die individuelle, dynamische Verkehrssteuerung auf der Straße, der Abbau von Behinderungen auf Europas Schienen durch eine zunehmende Interoperabilität der Systeme und die Harmonisierung der Flugsicherungssysteme in Europa. Effizienzsteigerung bei der Schifffahrt bedeutet, dass das stark wachsende Containeraufkommen mit immer größeren Schiffen transportiert wird. Die deutschen Seehäfen werden entsprechend ausgebaut. Auch die ebenso wichtigen Hinterlandanbindungen können rechtzeitig realisiert werden. In diesem Segment kann sich die Schiene gut im Wettbewerb behaupten.

Der Verkehr in gewachsenen Ballungsräumen wird nur durch eine weitere Stärkung des ÖPNV bewältigt. Die Ausschreibungen von Nahverkehrsleistungen treffen auf privatisierte oder neue private Anbieter in einem Umfeld, das mittlerweile von Wettbewerb geprägt ist. Das Angebot ist attraktiver geworden, aber auch teurer. Die Tarifsysteme sind transparenter und einfacher, Vergünstigungen für ausgewählte Bevölkerungsgruppen werden nicht mehr über die Verkehrsbetriebe gewährt, sondern den Betroffenen zum Teil direkt in Form eines Mobilitätsgeldes ausgezahlt.

Wie mobil sind wir im Jahr 2025?

Das Szenario „Mobilität braucht Aktion“ zeigt einen Weg in die mobile Zukunft 2025, der auf ganz grundsätzlichen und konsequent umgesetzten Entscheidungen beruht: Eine erhebliche Umschichtung der Haushaltsmittel, die Nutzung neuer Finanzierungsmittel und eine gegenüber heute wesentlich stärkere Beteiligung der Nutzer gehören dazu. Alle Verkehrsträger konzentrieren sich zunehmend auf ihre Stärken. All diese Maßnahmen sind erforderlich, um am Ende nur gerade so mobil zu sein wie 2005. Die stark gewachsenen Gütermengen erreichen ihre Ziele mit einer vergleichbaren Schnelligkeit und Pünktlichkeit wie heute. Der Personenverkehr fließt etwa so wie heute.

Hinzu kommt, dass der Umgang mit Mobilität pragmatischer wird. Das Verkehrsmittelwahlverhalten ist weniger routinisiert als in der Vergangenheit. Immer häufiger treffen wir den multioptionalen Nutzer, der sich je nach Bedarf zwischen Bahn, Auto oder Flugzeug entscheidet. Dieser grundsätzlichen Flexibilität steht aber eine Einschränkung gegenüber, die sich für viele Menschen aus ihrem geringen Haushaltsbudget ergibt. Hier entsteht ein großer Markt für Low-Cost-Angebote: Der bereits heute bekannte Billigflug ist erst der Anfang einer Entwicklung, die mit extrem günstigen Fernbuslinien und der steigenden Verbreitung von Billigautos ihren Lauf nimmt.

Das Szenario beschreibt ein konsistentes, mögliches Bild der Mobilität in der Zukunft. Um es Realität werden zu lassen, müssen erhebliche Herausforderungen bewältigt und von Seiten der Politik wesentliche Weichenstellungen vorgenommen werden. All diese Maßnahmen verhindern lediglich, dass die Situation auf den Straßen, auf der Schiene, in der Luft und auf dem Wasser schlechter wird. Vor dem Hintergrund des vorausgesagten Verkehrswachstums ist das eigentlich bereits ein ganz zufrieden stellender Zustand. Wie sich die Situation auch entwickeln kann, wenn die notwendigen Entscheidungen nicht oder nicht rechtzeitig gefällt werden, wird in einem alternativen Zukunftsbild kurz geschildert.

Die Studie im Überblick

Die Studie soll dazu beitragen, sich mit den langfristigen Fragestellungen der Mobilität zielgerichtet auseinander zu setzen. Dies liegt zum einen im Interesse der Projektpartner, die die Szenariostudie genau aus diesem Grunde initiiert haben. Zum anderen soll der Untersuchungsgegenstand der Studie das Interesse vieler politischer und wirtschaftlicher Entscheidungsträger sowie aller Menschen wecken, die auch in Zukunft mobil sein wollen oder müssen.

Nach einer Erläuterung der in diesem Projekt verwendeten Szenariomethode in Kapitel 2 folgt in Kapitel 3 ein Bericht über die Erfahrungen, die wir mit der ersten Szenariostudie gemacht haben, die im Dezember 2002 veröffentlicht wurde. Kapitel 4 setzt einen Kontrapunkt: „Was passiert, wenn nichts passiert“ beschreibt ein zukünftiges Bild der Mobilität für den Fall, dass den Entscheidungsnotwendigkeiten im Verkehrsbereich nicht Rechnung getragen wird. In Kapitel 5 wird dann das Hauptszenario „Mobilität braucht Aktion“ ausführlich beschrieben. Welche Entscheidungen von welchen Akteuren getroffen werden müssen, um die Welt dieses Szenarios Wirklichkeit werden zu lassen, beschreibt zusammenfassend Kapitel 6. Das weitere Vorgehen im Rahmen dieses Szenarioprojekts beschreiben wir in Kapitel 7.

Was passiert, wenn außergewöhnliche Ereignisse eintreten und die konsistente Welt des Szenarios stören? Trendbruchereignisse sind ein wichtiger Teil der Szenariotechnik. Im Anhang sind deshalb zwei mögliche Trendbrüche und ihre Auswirkungen auf die Mobilität der Zukunft beschrieben.

Die gesamte Studie können Sie unter institut@ifmo.de kostenlos bestellen. Geben Sie bei der Bestellung bitte Ihre vollständige Anschrift an.