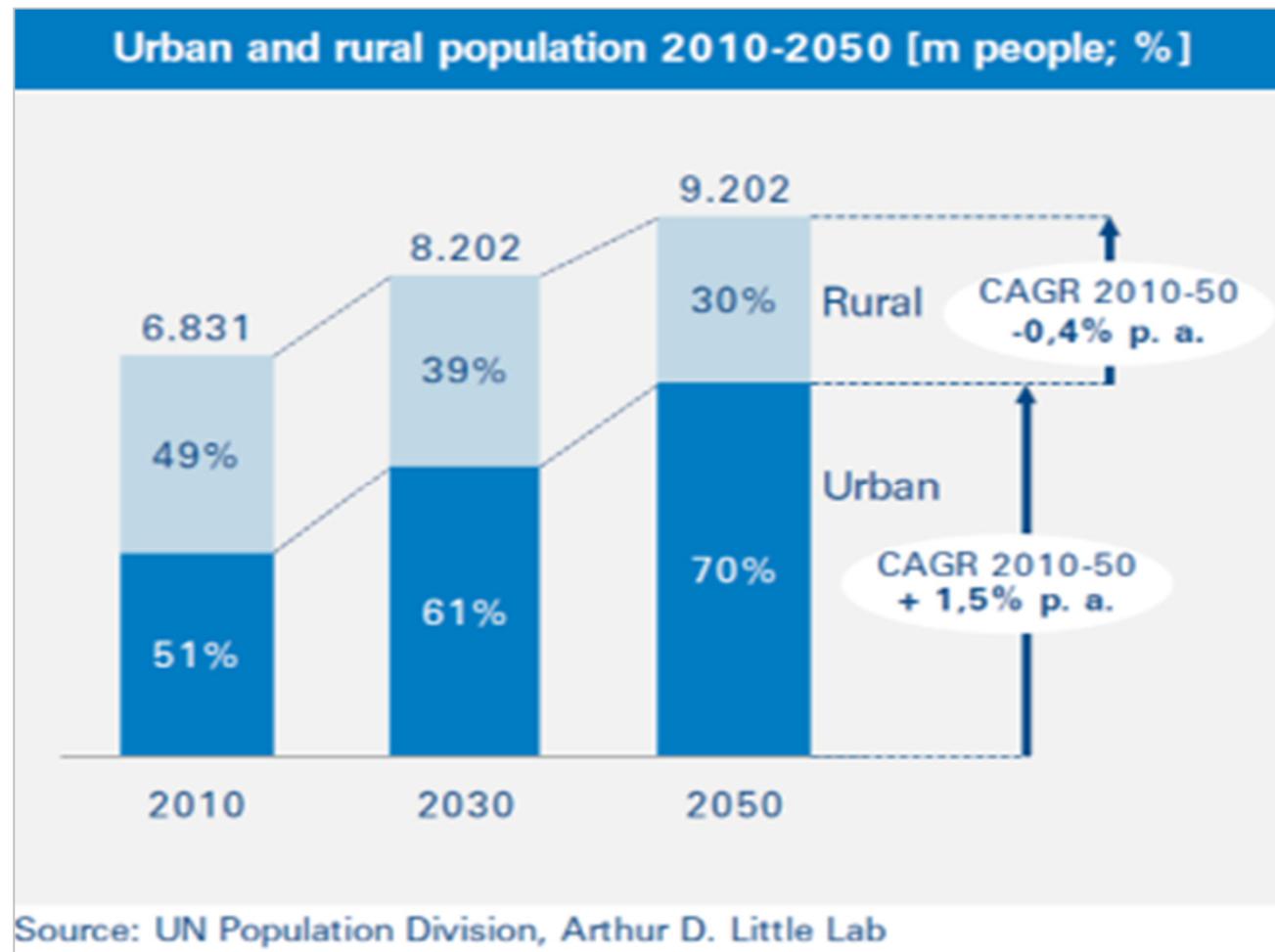




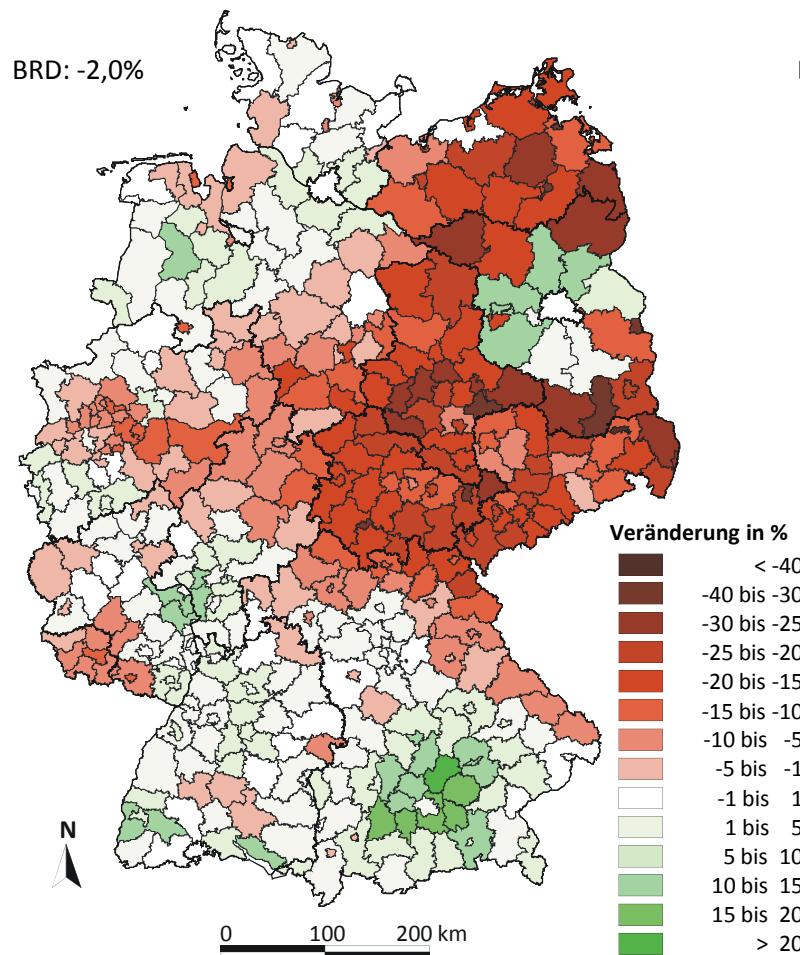
# Was bewegt uns?



Source: Stockholm Environment Institute, US Census Bureau, UN Population Division, Schäfer/ Victor 2000, Siemens, Bureau of Transport Statistics, Arthur D. Little

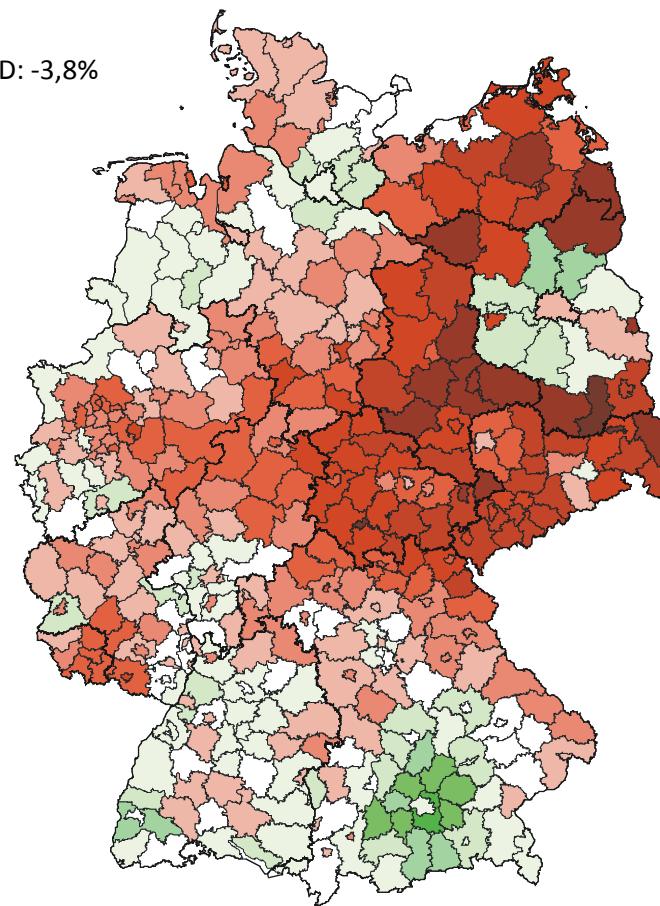
### InnoZ 2010 auf Basis BBSR 2008; 2008-2030

Nettozuwanderung von durchschnittlich 200.000 Pers. p.a.



### BBSR 2011, 2009-2030

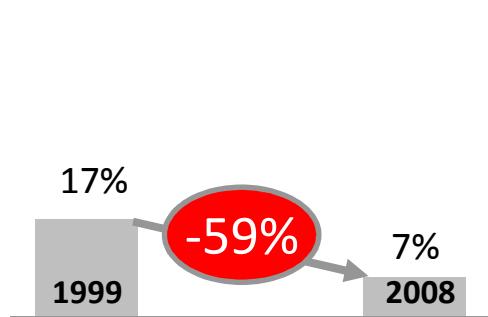
Nettozuwanderung von 150.000 Pers. p.a. ab 2014



Quelle: InnoZ auf Basis BBSR 2008/2011

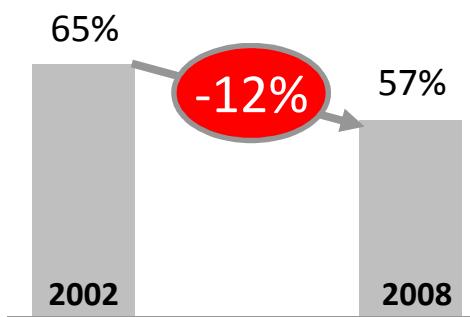
## Trends: Kauf und Besitz Pkw, Mobilitätsverhalten

Anteil 18-29-Jähriger  
beim Neuwagenkauf (in %)



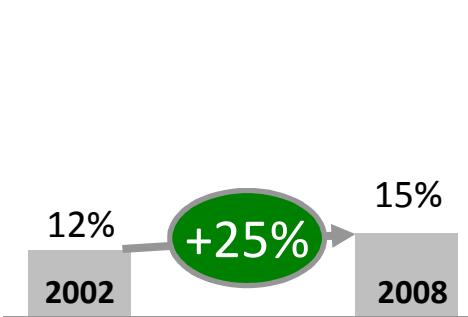
Quelle: Arthur d'Little

Modal Split-Anteil MIV  
18-24-Jährige (Wege, in %)



Quelle: MID 2008

Modal Split-Anteil ÖPNV  
18- 24-Jährigen (Wege, in %)



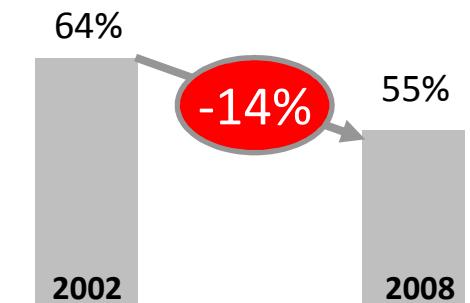
Quelle: MID 2008

Autobesitz 18-29-Jähriger



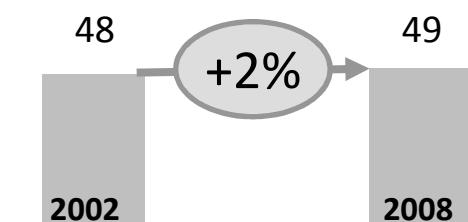
Quelle: KBA

Tägliche Pkw-Nutzung  
18-24-Jährige (in %)



Quelle: MID 2008

Mittlere Tagesstrecke in km  
18-24-Jährige



Quelle: MID 2008

● Rückgang  
Nieuwagen-  
kauf und  
Autobesitz

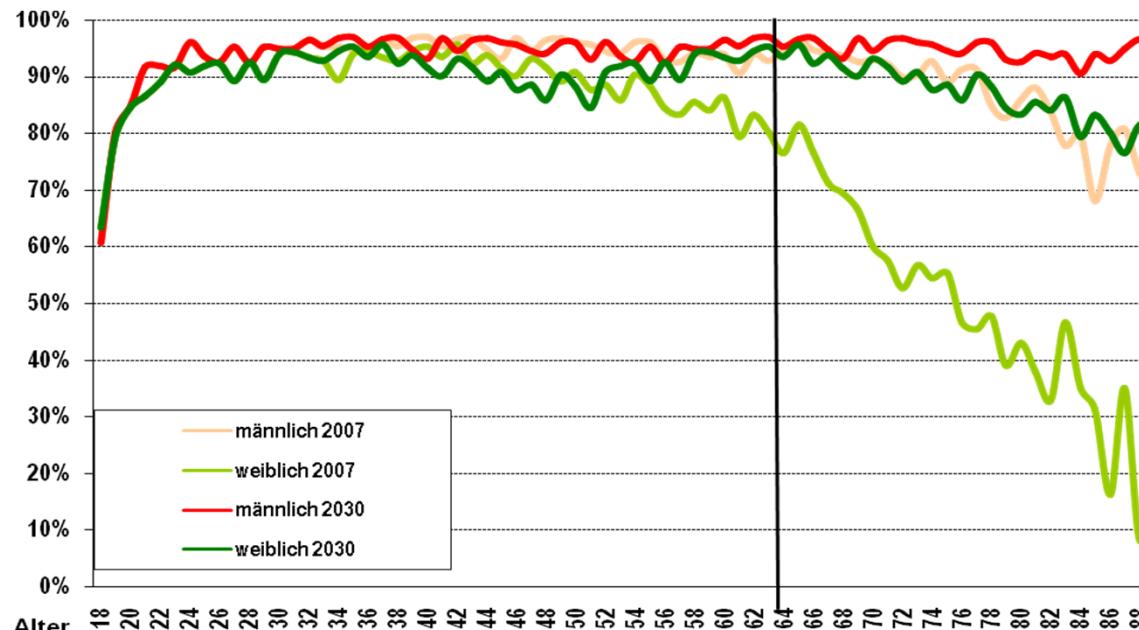
● Rückgang  
tägliche Pkw-  
Nutzung

● Rückgang  
MIV-Anteil

● Zunahme  
ÖPNV-Anteil

● Stabile Mobi-  
litätsnach-  
frage

### Fortschreibung des heutigen Führerscheinbesitzes bis 2030

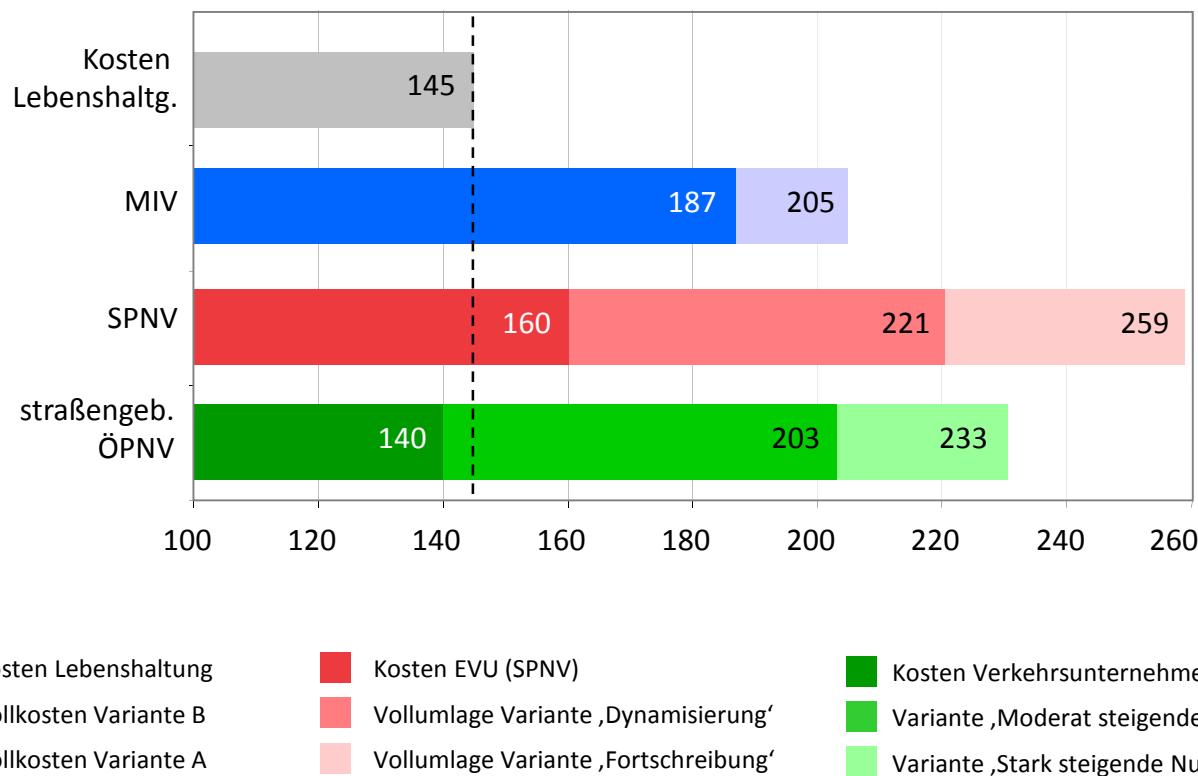


- ◆ Heute starke Diskrepanz zwischen den Geschlechtern.
- ◆ Bei Jahrgängen ab ca. 1960 ist heute annähernd konstanter Anteil von Führerscheinbesitzern auf einem Niveau von > 90 % zu verzeichnen.
- ◆ In Zukunft vermehrter Führerscheinbesitz unter den Senioren.

Quelle: Berechnung InnoZ nach Daten MID 2002

## Bandbreiten Entwicklung Mobilitätskosten 2005-2030

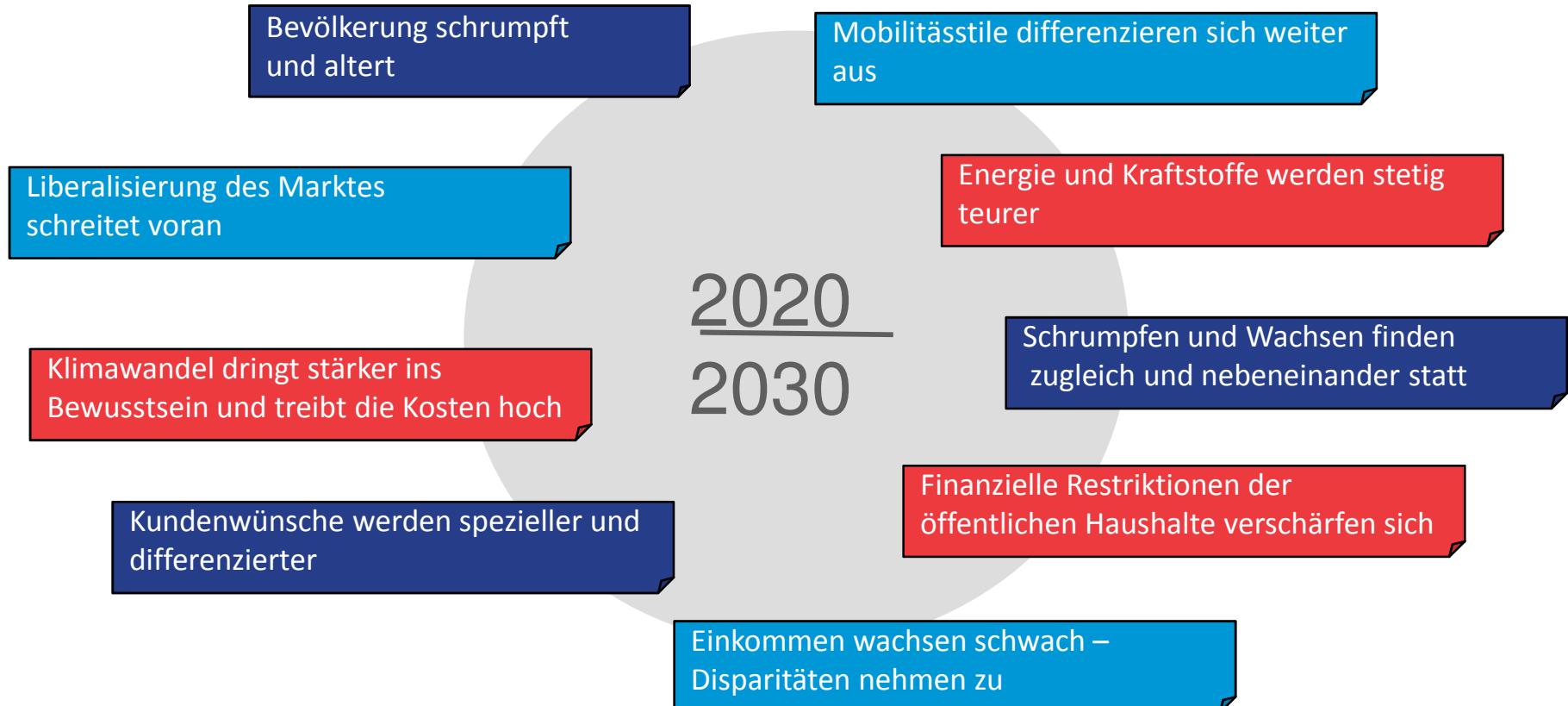
Index: 2005 = 100



(Quelle: InnoZ/ WVI 2009)

City	Share public transp. + walking/ cycl. in modal split [%]	Mobility strategy/ vision [points]	Car sharing performance [points]	Number of shared bikes per million citizens	Penetration of smart cards / capita]	Transport related fatalities per million citizens	Transport related CO <sub>2</sub> emissions [kg per capita]	Vehicles registered per citizen	Average travel speed [km/h]	Satisfaction with transport [points]	Mean travel time to work [minutes]
1 Hong Kong	84%	10	1	0.0	2.9	23.0	378	0.08	25,1	12	39,0
2 Amsterdam	56%	10	5	305.1	1.0	27.0	1100	0.40	34,0	13	22,0
3 London	62%	10	5	695.1	2.3	39.0	1050	0.40	17,7	14	44,1
4 Stockholm	54%	10	4	1944.9	0.2	21.0	1430	0.40	28,6	13	29,1
5 Goteborg	48%	9	5	1220.4	0.6	48.0	1800	0.41	24,0	13	18,7
6 Singapore	55%	9	5	0.0	2.0	47.0	900	0.10	26,9	8	36,0
7 Vienna	69%	9	3	703.6	0.0	16.0	1250	0.39	26,7	13	27,6
8 Paris	56%	10	5	1964.7	0.2	91.0	950	0.39	31,0	14	35,0
9 Munich	63%	8	5	926.4	0.0	22.2	1390	0.42	32,0	14	30,2
10 Boston	55%	8	4	132.8	1.4	23.0	1028	0.63	29,0	12	30,4

Quelle: Arthur D. Little, Future of urban Mobility, 2011



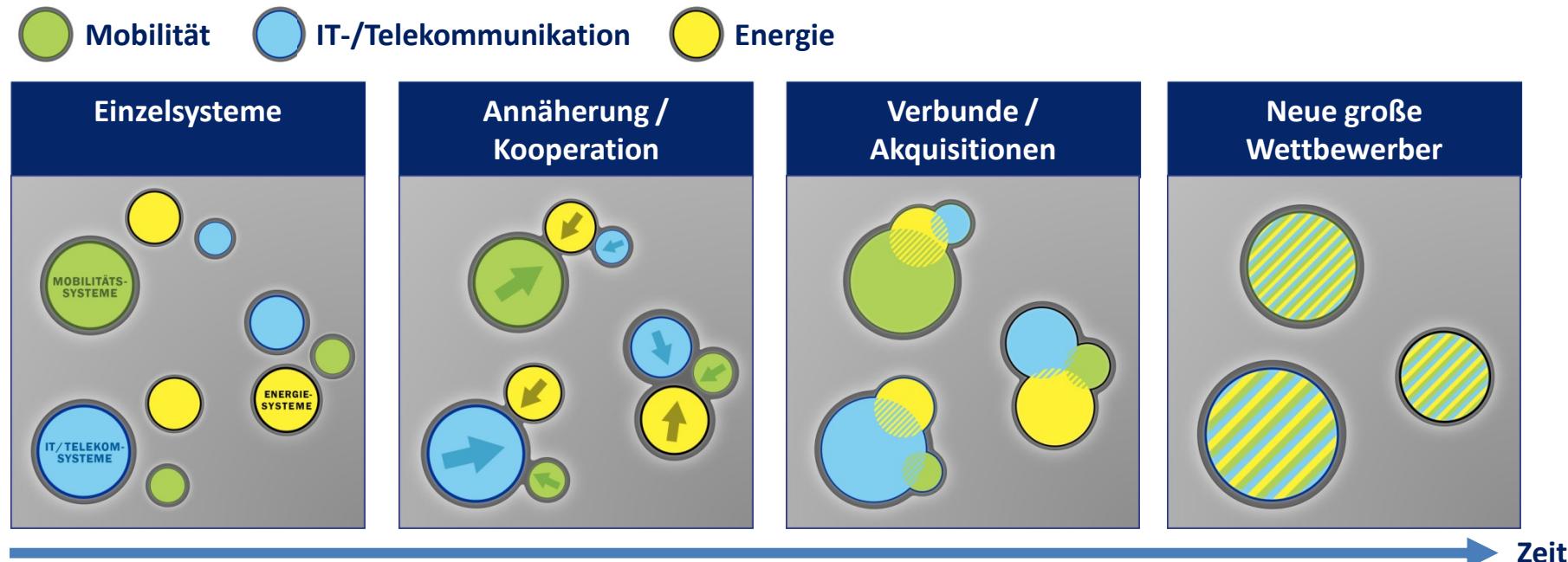
## Nutzen ohne Nachzudenken



- „One Touch Mobility“: Alle Verkehrsmittel werden zu einer Dienstleistung verbunden
- Einsteigen, Fahren, Abstellen
- Kein Eigentum der Verkehrsträger, sondern Nutzen

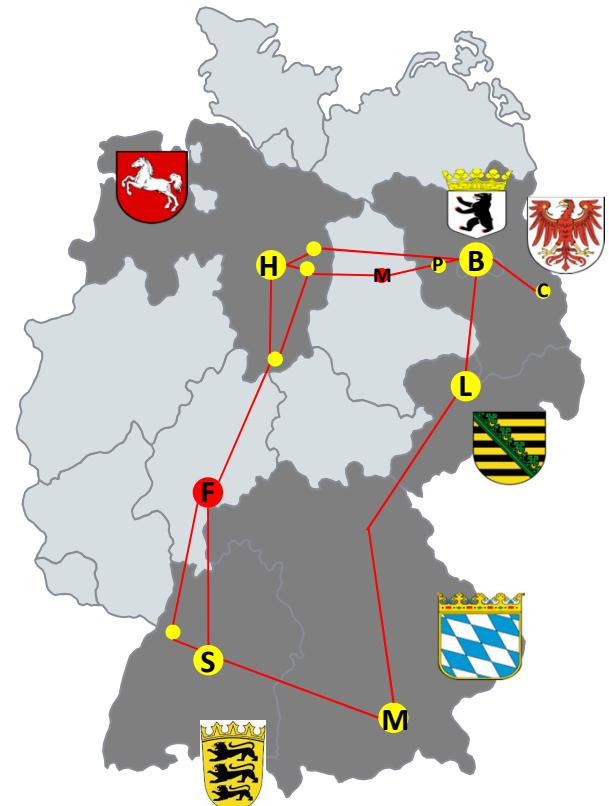


## Entwicklung der Vernetzung von Systemen mit Auswirkungen auf den Mobilitätsmarkt



- Relativ unverbundene Einzelsysteme und Marktabgrenzung – Verkehr anstatt Mobilität
- Bekannte Player mit eigenen Märkten
- Intermodalität, Elektromobilität und Energiewandel führen zu neuen Mobilitätsdienstleistungen
- Neue Geschäftschancen für Branchenfremde
- Branchenfremde bieten neue Mobilitätsdienste und weitere Serviceleistungen an
- Neue Segmente entstehen, Märkte vermischen sich
- Neue große Player im Markt - Angebot von Gesamtleistungen
- Mobilität weiter gefasst als heute - Wettbewerb um Kundendaten und Servicetiefe

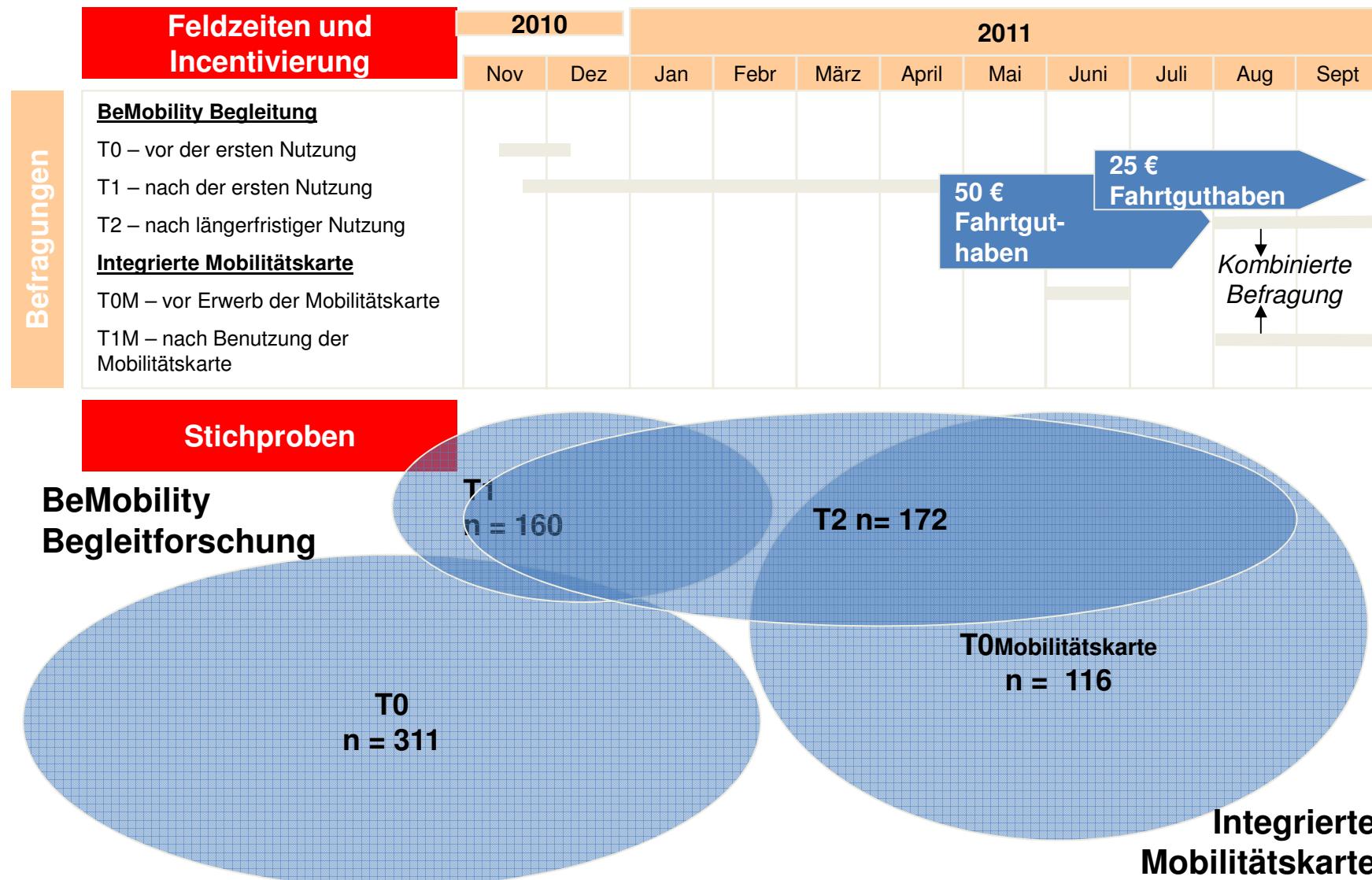
## Schaufenster Elektromobilität...



- Städte in den Schaufensterregionen
- Wichtige Stadt außerhalb Schaufenster / Modellregion

## ... für vernetzte Mobilität nutzen

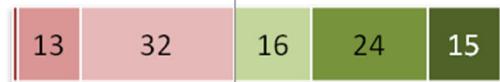
- **Vier Schaufenster ausgewählt**
  - Unsere Pferdestärken werden elektrisch (Niedersachsen)
  - Internationales Schaufenster der Elektromobilität (Berlin/Brandenburg)
  - Living Lab BW E-Mobil (BaWü)
  - Elektromobilität verbindet (Bayern/Sachsen)
- **Vernetzung innerhalb und zwischen den Städten der Modellregionen wichtig**
  - Bisher besteht keine „verbindende“ Mobilität zwischen den „Hauptstädten“ der Schaufenster
  - Intermodalität bleibt hierdurch regional beschränkt



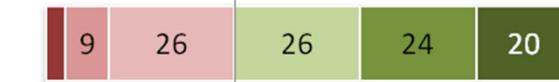
Mit den e-Fahrzeugen kann ich auch meine nicht alltäglichen Ziele erreichen.

-60 -40 -20 0 20 40 60 80

T1 [n=95]



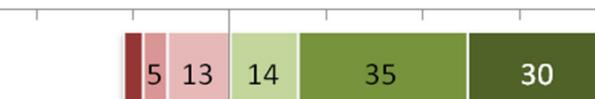
T2 [n=98]



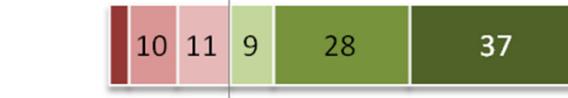
Es ist mir wichtig, dass ich bei Flinkster im Bedarfsfall auch Pkw mit Benzinantrieb mieten kann.

-60 -40 -20 0 20 40 60 80

T1 [n=95]



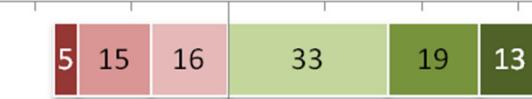
T2 [n=97]



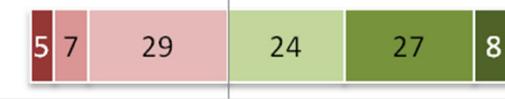
Die Reichweite der e-Fahrzeuge ist für mich vollkommen ausreichend.

-60 -40 -20 0 20 40 60 80

T1 [n=95]

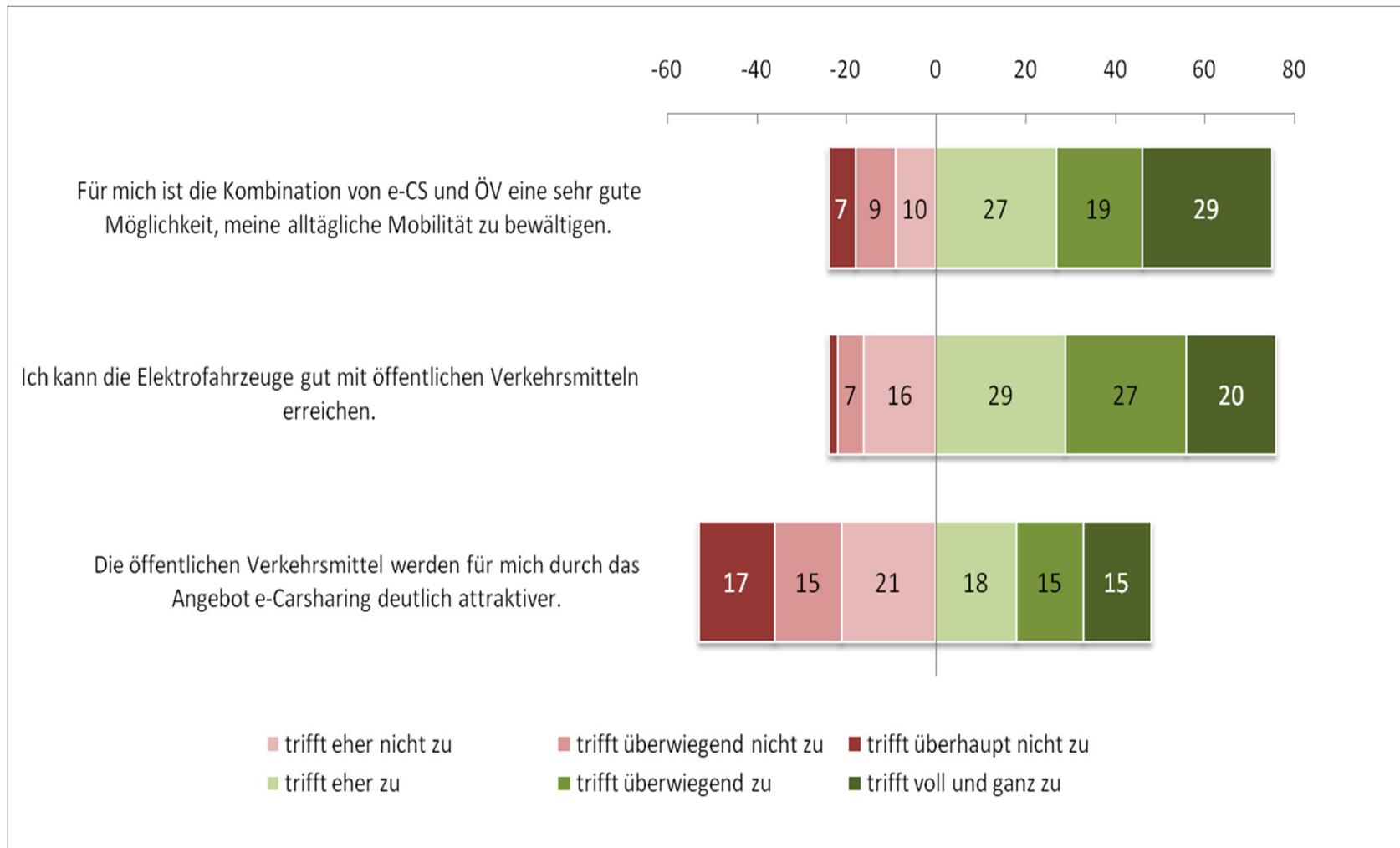


T2 [n=97]

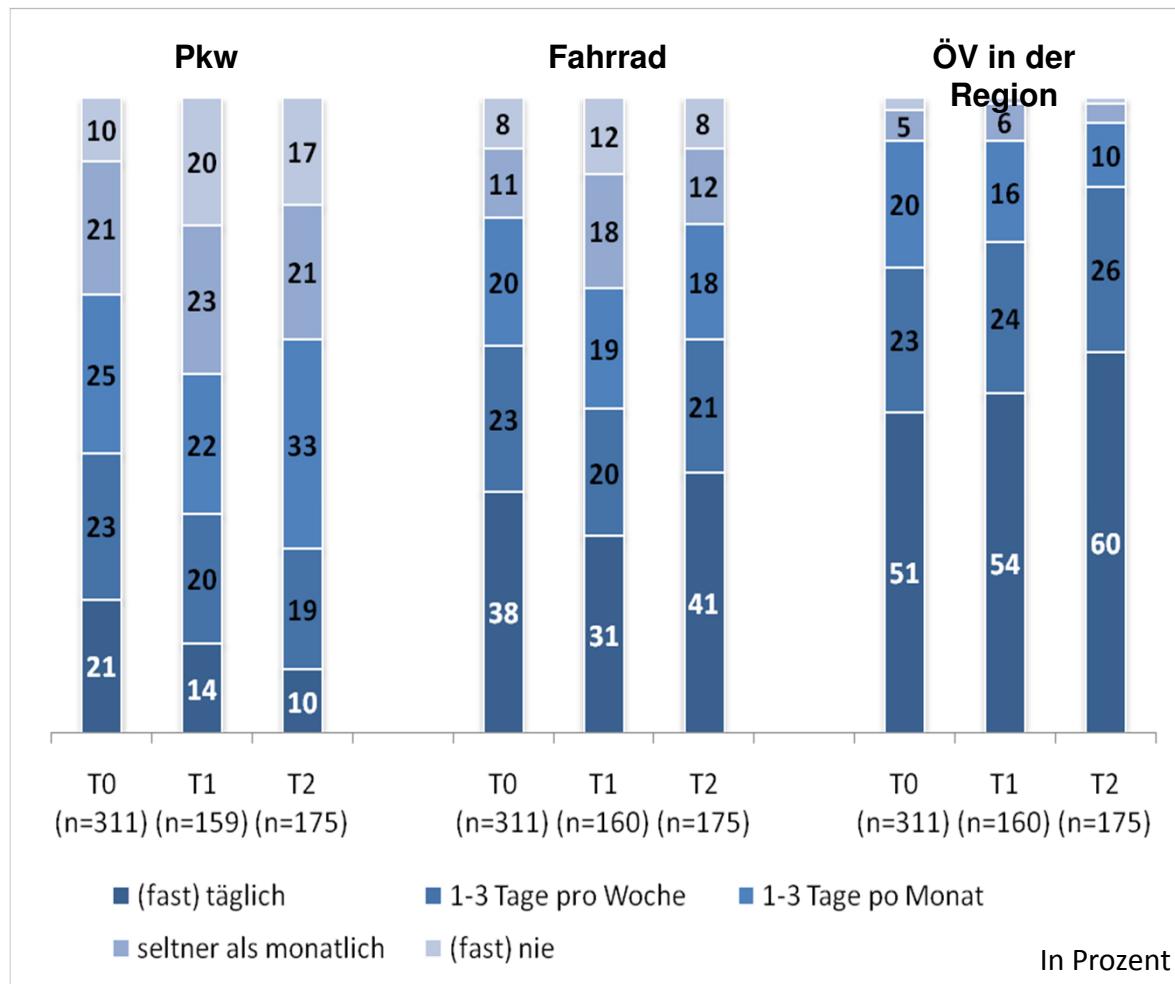


In Prozent, Schnittmenge T1 & T2

## Bewertung Kombination e Carsharing - ÖV

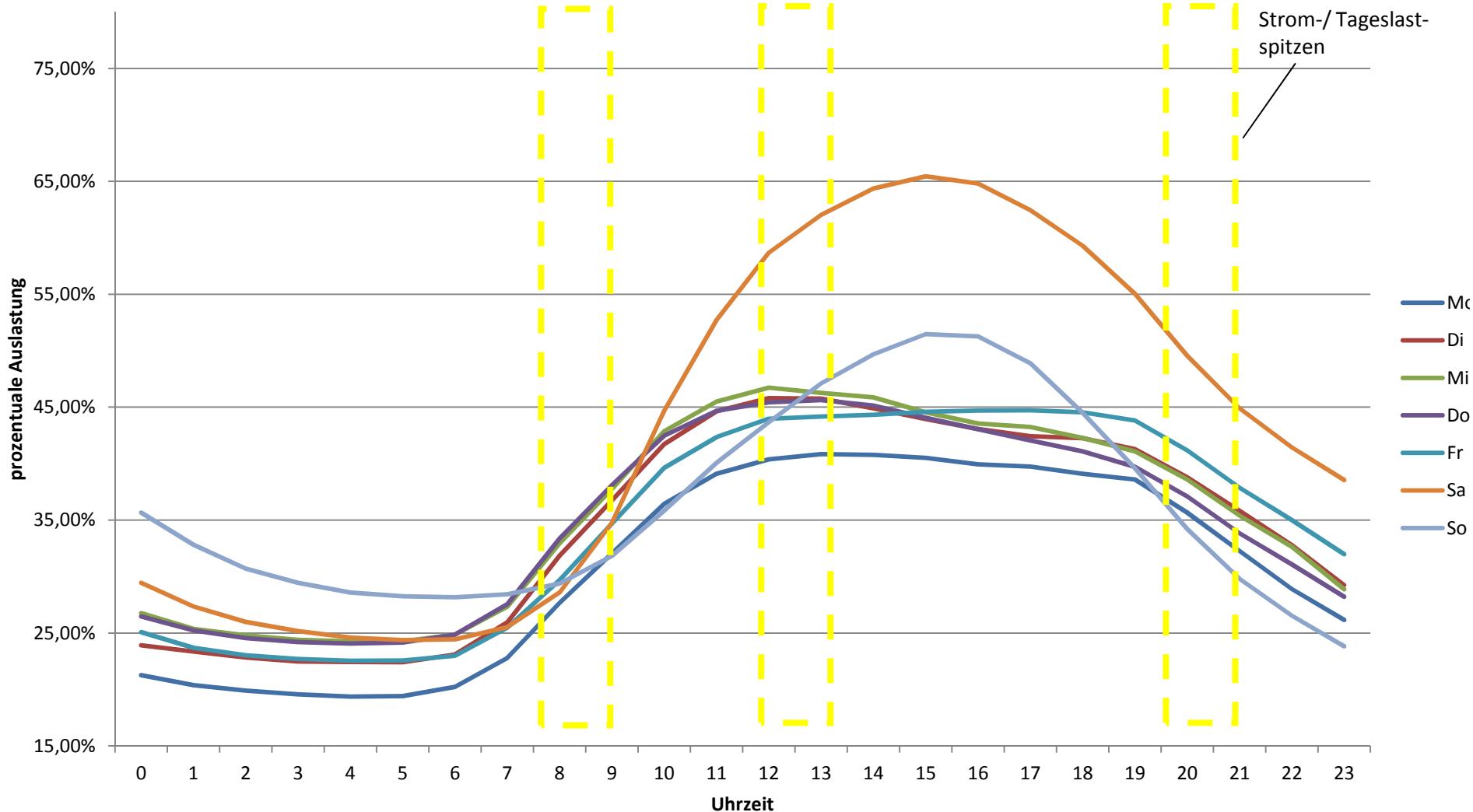


## Verkehrsmittelnutzung tägliche Wege



- Tägliche und wöchentliche Pkw-Nutzung nimmt stetig ab
- Anteil der Fahrradnutzung vergleichbar mit T0
- Tägliche und wöchentliche ÖPNV Nutzung nimmt stetig zu

**prozentuale Auslastung aller Fahrzeuge im Carsharing**  
**(ohne Firmenpoolfahrzeuge und ohne e-Fahrzeuge) [n=491]**  
 (gemittelte Werte im Zeitraum vom 01. Januar bis zum 25. August 2011)



## DAS MICRO SMART GRID AUF DEM EUREF-CAMPUS

**inn2**  
MICRO SMART GRID

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

