

LANGSTRECKENMOBILITÄT – AKTUELLE TRENDS UND PERSPEKTIVEN GRUNDLAGENSTUDIE

im Auftrag des ifmo Institut für Mobilitätsforschung

Bern / Kiel, 28. Februar 2014



INFRAS



NIT - INSTITUT FÜR TOURISMUS
UND BÄDERFORSCHUNG IN
NORDEUROPA GMBH

FLEETHÖRN 23
D-24103 KIEL
t +49 (0)431 - 666 567 0
f +49 (0)431 - 666 567 10
WWW.NIT-KIEL.DE

INFRAS

MÜHLEMATTSTRASSE 45
CH-3007 BERN
t +41 31 370 19 19
f +41 31 370 19 10
BERN@INFRAS.CH

BINZSTRASSE 23
CH-8045 ZÜRICH

WWW.INFRAS.CH

LANGSTRECKENMOBILITÄT – AKTUELLE TRENDS UND PERSPEKTIVEN

GRUNDLAGENSTUDIE

Schlussbericht, Bern / Kiel, 28. Februar 2014

Im Auftrag von (Herausgeber)

ifmo Institut für Mobilitätsforschung

Autoren

Roman Frick (INFRAS)

Benjamin Belart (INFRAS)

Martin Schmied (INFRAS)

Bente Grimm (NIT)

Dirk Schmücker (NIT)

Mitarbeit:

Janne Käckenmeister (NIT)

Imke Meinken (NIT)

René Nagel (NIT)

7248a_ifmo_Schlussbericht_140228.docx

INHALT

Management Summary	6
1. Einleitung	7
1.1. Ausgangslage und Ziele	7
1.2. Methodisches Vorgehen	8
1.3. Definitionen und Segmentierung Langstreckenmobilität	9
2. Entwicklungen und Trends	11
2.1. Allgemeine Entwicklungen	11
2.2. Urlaubsreisen	17
2.3. Kurzurlaubsreisen	32
2.4. Sonstige private Übernachtungsreisen	35
2.5. Private Tagesreisen	37
2.6. Geschäftsreisen	40
2.7. Alltagsmobilität	43
2.8. Vergleiche zwischen Alltagsmobilitäts- und Reiseverhalten	48
2.9. Synopsis	52
3. Treiber und Hemmnisse	56
3.1. Überblick Einflussfaktoren und Wirkungsmodell	56
3.2. Bevölkerungs- und Raumentwicklung	60
3.3. Wirtschaft, Beschäftigung, Konsum	62
3.4. Vernetzte Gesellschaft – Informations- und Kommunikationstechnologie	66
3.5. Energiepreisentwicklung und Regulierung	69
4. Perspektiven der Langstreckenmobilität	72
5. Weiterer Forschungsbedarf	78
Literatur	80
Annex	84
Annex 1: Zentrale Datenquellen	84
Annex 2: Grundlagen zur Verkehrsleistungsberechnung	88
Annex 3: Teilnehmerliste Expertenworkshop	89

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Segmentierung Langstreckenmobilität nach Verkehrszwecken sowie ohne/mit Übernachtung, Fahrten ab 100 km einfache Wegedistanz (eigene Darstellung)	10
Abbildung 2: Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Verkehrskennziffern 1999 bis 2011 für EU27 (Verkehrliche Kennziffern infolge Datenlücken tlw. nur ab 2003; indexiert auf das Jahr 2003).....	11
Abbildung 3: Entwicklung der Flugpassagiere von/nach Europa (inkl. Europ. Interkontinentalflüge)	12
Abbildung 4: Entwicklung von Flugpassagierzahlen im Vergleich zu Ankünften von Touristen aus dem Ausland 1994 bis 2012.	13
Abbildung 5: Entwicklung von Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im europäischen Bahnverkehr.....	14
Abbildung 6: Entwicklung des Bahn-Verkehrsaufkommens (Passagiere) nach Ländern	15
Abbildung 7: Entwicklung der PKW-Fahrleistungen (FzKm) in ausgewählten europäischen Ländern	16
Abbildung 8: Entwicklung der Urlaubsreiseintensität und des Urlaubsreisevolumens der Deutschen	18
Abbildung 9: Urlaubsreiseregionen nach EU-Quellregionen	19
Abbildung 10: Urlaubsreisedistanzen nach EU-Quellregionen	20
Abbildung 11: Urlaubsreiseziele der Deutschen 1954-2012	20
Abbildung 12: Entwicklung der Urlaubsreisedistanzen der Deutschen 2002-2011 (inkl. Inlandsreisen)	21
Abbildung 13: Entwicklung der Verkehrsleistung bei Urlaubsreisen der Deutschen (inkl. Inlandsreisen)	22
Abbildung 14: Entwicklung der Urlaubsreisedistanzen der Deutschen nach Verkehrsmittelwahl.....	24
Abbildung 15: Urlaubsreisedistanzen der Deutschen 2011 nach SINUS-Milieus (inkl. Inlandsreisen)	25
Abbildung 16: Verkehrsmittelnutzung auf Urlaubsreisen nach EU-Quellregionen	26
Abbildung 17: Entwicklung der Verkehrsmittelnutzung bei Urlaubsreisen der Deutschen 1954-2011 (inkl. Inlandsreisen).....	27
Abbildung 18: Entwicklung der Verkehrsmittelnutzung auf Urlaubsreisen der Deutschen nach Reisedistanz	29
Abbildung 19: Internationaler Tourismus nach Herkunftsregion (Volumen).....	30
Abbildung 20: Volumen und Marktanteil internationaler Ankünfte von Europäern (1990 – 2030).....	31
Abbildung 21: Entwicklung der Großregionen als Urlaubsziele	31
Abbildung 22: Sonstige Übernachtungsreisen – Entwicklung der Reiseintensität und Reishäufigkeit 2003-2011	35
Abbildung 23: Sonstige private Übernachtungsreisen der Deutschen – Entwicklung des Volumens 2003-2011	36
Abbildung 24: Distanzverteilung im privaten Tagesreiseverkehr 2006	38
Abbildung 25: Anteile der europäischen Auslandsgeschäftsreisen (oben) sowie Quellmärkte (unten).	40
Abbildung 26: Entwicklung und Segmentierung der Anzahl Geschäftsreisen Deutscher Firmen	41
Abbildung 27: Anzahl, Verkehrsmittel- und Zielwahl von Geschäftsreisen und Langstreckenreisen total (ab 100 km) in Deutschland.	42
Abbildung 28: Länderübergreifender Vergleich der Alltagsmobilitätsdynamik nach Distanzklassen .	44
Abbildung 29: Vergleich der Verkehrsmittelwahl auf langen Wegen (≥ 100 km)	45
Abbildung 30: Verkehrszweckanteile an den Wegen ≥ 100 km	46
Abbildung 31: Fahrleistungen von Tagesreisen und Reisen mit Übernachtung nach Altersklassen .	48
Abbildung 32: Fahrleistungen von Tagesreisen und Reisen mit Übernachtung nach Wohnortgröße	49
Abbildung 33: Fahrleistungen von Tagesreisen und Reisen mit Übernachtung nach Haushaltseinkommen	50
Abbildung 34: Fahrleistungen von Tagesreisen und Reisen m.Ü. nach Autoverfügbarkeit	51
Abbildung 35: Anzahl Reisen und durchschnittliche Wegedistanz pro Person im Jahr 2011 in den Segmenten der Langstreckenmobilität ab 100 km (fokussiert auf die Bevölkerung 14 Jahre+ in Deutschland).....	52

Abbildung 36: Verkehrsleistung im Jahr 2011 in Kilometer pro Person und Jahr, differenziert nach Kurz- und Langstreckenmobilität sowie nach Verkehrszwecken (eigene Hochrechnung, fokussiert auf Deutschland).	53
Abbildung 37: Aufteilung der Verkehrsleistung im Jahr 2011 (Pkm pro Person) der Langstreckenmobilität (Einfachwege ab 100 km) nach Segmenten (eigene Hochrechnung, fokussiert auf Deutschland).	54
Abbildung 38: Aktuelle Situation und Dynamik in den einzelnen Segmenten der Langstreckenmobilität (eigene Schätzung; Fokus Deutschland).	54
Abbildung 39: Überblick und Relevanzeinschätzung von Treibern und Hemmnissen der Langstreckenmobilität.	58
Abbildung 40: Vereinfachtes Modell zu den Zusammenhängen der Langstreckenmobilität (eigene Darstellung).....	59
Abbildung 41: Veränderung der Altersstruktur in der EU-27 (EUROPOP2010).....	60
Abbildung 42: Typologie multilokaler Lebensweisen (eigene Darstellung in Anlehnung an Schneider und Collet 2010).....	65
Abbildung 43: Erdölpreisentwicklung 1980-2010 und Prognosen bis 2035, International Energy Agency	70
Abbildung 44: Zukünftige Dynamik in den einzelnen Segmenten der Langstreckenmobilität (eigene Schätzung; Fokus Deutschland; für heutige Anteile siehe auch Anhang 2)	72
Abbildung 45: Zentrale Datenquellen zu Urlaubsreisen	84
Abbildung 46: Zuordnung der Länder zu Regionen	85
Abbildung 47: Zentrale Datenquellen zu Kurzurlaubsreisen und sonstigen Übernachtungsreisen....	85
Abbildung 48: Die Sinus-Milieus in Deutschland – Soziale Lage und Grundorientierung	86
Abbildung 49: Erhebung der Alltagsmobilität in den analysierten Verkehrsbefragungen.....	87
Abbildung 50: Empirische Kennziffern und ergänzende eigene Annahmen zur Herleitung von Gesamtfahrleistungen der Langstreckenmobilität in Kapitel 2.9.....	88

MANAGEMENT SUMMARY

Während die Alltagsmobilität in Mitteleuropa seit einigen Jahren nahezu stagniert, wuchs und wächst die Langstreckenmobilität kontinuierlich und deutlich. Mit der vorliegenden Studie wird daher eine Bestandsaufnahme zu den aktuellen Trends und mittelfristigen Zukunftsperspektiven der Langstreckenmobilität in Mitteleuropa vorgelegt, wobei der Fokus auf Deutschland liegt. Unter Langstreckenmobilität werden hier Wege und Reisen ab 100 km einfacher Distanz verstanden.

Die Nachfrage nach Langstreckenmobilität dürfte auch in mittelfristiger Zukunft weiter wachsen. Damit nimmt die anteilige Bedeutung des Personenfernverkehrs bezüglich der Gesamtpersonenverkehrsleistung in Deutschland weiter zu. Allerdings wächst gerade die Langstreckenmobilität mit einer Reichweite von nur einigen hundert Kilometern deutlich, während es bei den sehr weiten und langen Reisen heute schon erste Tendenzen der Sättigung gibt.

Die Segmente der Langstreckenmobilität, die derzeit und auf mittlere Sicht am stärksten wachsen, sind Geschäftsreisen und lange Alltagswege, wie etwa das Langdistanzpendeln. Wichtige Treiber für diese Entwicklung sind demographische und raumstrukturelle Prozesse, die unter anderem auch multilokale Lebensweisen fördern. Da sich darüber hinaus die Arbeitswelt weiter spezialisiert und globalisiert, wächst vor allem der Geschäftsreiseverkehr, der heute etwa ein Fünftel der Langstreckenmobilität ausmacht. Auch private Tagesreisen haben in den letzten Jahren zugenommen und machen aktuell rund ein Viertel der Langstreckenverkehrsleistung aus. Diese wachsenden Mobilitätssegmente sind eher affin für landgebundene Verkehrsmittel. Davon können vor allem die Bahn und neue Busangebote profitieren. Aber auch die Nutzung des Pkw verschiebt sich tendenziell etwas vom Alltagsverkehr hin zu längeren Fahrten.

Bei den weiten und langen Reisen dominieren die Urlaubsreisen, die ein Drittel der Langstreckenverkehrsleistung ausmachen und damit das bedeutendste Segment der Langstreckenmobilität überhaupt sind. Allerdings verändern sich in diesem Segment die Anzahl an Reisen, die mittlere Reisedistanz und auch die Nutzung der Verkehrsmittel seit rund zehn Jahren nur wenig. Vor dem Hintergrund der insgesamt wenig dynamischen strukturellen Entwicklung in Mitteleuropa wird der Urlaubsreisemarkt wohl auch in den nächsten Jahren kaum wachsen. Auch der Anteil der langen Urlaubsreisen mit dem Flugzeug nimmt seit einigen Jahren kaum weiter zu. Zwar wächst der Flugverkehr in Deutschland weiter, das ist aber zunehmend auf Reisende aus anderen Weltregionen zurückzuführen.

1. EINLEITUNG

1.1. AUSGANGSLAGE UND ZIELE

Statistiken der Welttourismusorganisation (UNWTO) und anderen international tätigen Organisationen zeigen, dass private und geschäftliche Reisen in den letzten 20 bis 30 Jahren weltweit stark zugenommen haben. Am deutlichsten manifestiert sich dies in den hohen Wachstumsraten des internationalen Flugverkehrs (abgesehen von den Einbrüchen infolge der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/09). In der Alltagsmobilität zeigen sich dagegen in vielen Ländern Europas Stagnationserscheinungen. Es sieht also so aus als würde es eine zunehmende Anzahl langer Wege bei in etwa gleichbleibender Anzahl kurzer und mittlerer Wege geben.

Die Forschung zur Verkehrsentwicklung und zur Verkehrsmittelwahl hat in der Alltagsmobilität eine lange Tradition mit entsprechend guten Datengrundlagen. Demgegenüber ist die Datenlage zur sogenannten Langstreckenmobilität sehr lückenhaft. Dies liegt sicherlich auch daran, dass die touristische Forschung das Thema Mobilität nur selten in den Fokus rückt, in der Regel stehen hier Destinationen oder Produkte im Vordergrund. Eine umfassende Darlegung von Relevanz und Dynamik der verschiedenen Segmente innerhalb der Langstreckenmobilität ist bislang nicht vorhanden.

Vor diesem Hintergrund hat das Institut für Mobilitätsforschung (ifmo) die Grundlagenstudie „Zukunftsperspektiven der Langstreckenmobilität“ in Auftrag gegeben.

Die übergeordneten **Fragestellungen** dieser Studie lauten:

- A. Struktur und Entwicklung:** Wie ist die Langstreckenmobilität strukturiert (Segmentierung), wie groß ist die Verkehrsnachfrage in den verschiedenen Segmenten, wie verteilt sich die Nachfrage auf die Verkehrsmittel und wie dynamisch entwickeln sich die Segmente?
- B. Treiber und Hemmnisse, Perspektiven:** Welche Entwicklungen lässt die Zukunft der nächsten zehn bis 20 Jahre für die Segmente der Langstreckenmobilität erwarten? Welches sind die wichtigsten Treiber und Hemmnisse?

Einerseits geht es somit um eine synthetisierende Analyse vorhandener Grundlagen, andererseits um die Herleitung eines qualitativen Treibermodells zur Einschätzung zukünftiger Perspektiven der Langstreckenmobilität. Qualitativ bedeutet in diesem Fall, dass zwar dargestellt wird, welche Treiber und Hemmnisse relevant sind, die Stärke der Wirkung wird jedoch nicht quantifiziert. Die Grundlagenstudie umfasst keine eigenen empirischen Erhebungen, sondern stützt sich auf bestehende Grundlagen. Schwerpunkt der Studie ist eine **Metaanalyse** zu folgenden Teilaspekten:

1. Segmentierung der Langstreckenmobilität (Verkehrszwecke, Verkehrsmittel, etc.)
2. Aufzeigen von Relevanz und Dynamik der verschiedenen Segmente
3. Herleitung von Treibern und Hemmnissen, welche die verschiedenen Segmente beeinflussen
4. Aufzeigen von Interaktionen zwischen den verschiedenen Segmenten der Langstreckenmobilität, insbesondere zwischen Reisemobilität und Alltagsmobilität.
5. Aufzeigen des weiteren Forschungsbedarfs im Bereich der Langstreckenmobilität

1.2. METHODISCHES VORGEHEN

Forschungsgegenstand

Unter Langstreckenmobilität werden alle Fahrten ab 100 km (einfache Wegedistanz) verstanden. Dies ist die analytische Größe, die in der europäischen Verkehrsforschung am häufigsten anzutreffen ist. Eine sinnvolle weitere Segmentierung der Langstreckenmobilität nach Verkehrszwecken ist Bestandteil der Forschungsarbeit (siehe Kapitel 1.3). Die Studie umfasst grundsätzlich den gesamten Personenverkehr. Der Güterverkehr wird nicht betrachtet. Räumlich konzentriert sich die Studie auf Mitteleuropa mit einem speziellen Fokus auf Deutschland. Zeitlich werden retrospektiv die Entwicklungen der letzten zehn bis 20 Jahre untersucht und prospektiv ebenfalls ein Zeitraum von rund zehn bis 20 Jahren.

Forschungsmethodik

Methodisch ist ebenfalls zwischen dem Analyseteil und der Entwicklung des Treibermodells zu unterscheiden:

- › **Analyse:** Auf der Basis einer umfassenden Literatur- und Datenanalyse wurden die wichtigsten Entwicklungen und Trends sowie Treiber und Hemmnisse der Langstreckenmobilität herausgearbeitet. Die Analyse umfasst sowohl das touristische Reiseverhalten als auch die Alltagsmobilität (Definitionen siehe weiter unten). Für die Auswertungen wurden verschiedene Datenquellen genutzt. Keine dieser Quellen ist in der Lage, alle Informationen zu liefern, die im Rahmen dieser Studie benötigt werden. In der Summe zeichnen sie aber ein übersichtliches und informatives Bild der Langstreckenmobilität. Informationen zu den verwendeten Datenquellen und zum Umgang mit methodischen Unterschieden befinden sich im Anhang.
- › **Treibermodell:** Die Ergebnisse aus dem Analyseteil (Literatur- und Datenanalyse) und erste Inputs für die Treiberdiskussion wurden anlässlich eines Expertenworkshops¹ diskutiert und anschließend weiterentwickelt respektive vertieft. Die Treiber wurden kategorisiert und in Beziehung zueinander gesetzt (Wirkungsmodell). Die Gewichtung der Treiber erfolgte qualitativ auf Basis von Experteneinschätzungen. In der Folge wurden für die wichtigsten Treiber die Zusammenhänge vertieft und mögliche zukünftige Entwicklungen diskutiert, ohne jedoch quantitative Perspektiven zu erstellen.

¹ An dieser Stelle danken wir den Teilnehmerinnen und Teilnehmern herzlich für die engagierte und fruchtbare Diskussion. Eine Teilnehmerliste befindet sich im Anhang.

1.3. DEFINITIONEN UND SEGMENTIERUNG LANGSTRECKEN-MOBILITÄT

Es gibt in der Verkehrswissenschaft keine etablierte Systematik der Langstreckenmobilität. Für den vorliegenden Grundlagenbericht wurde eine entsprechende Segmentierung vorgenommen, entlang den folgenden Kriterien: Zunächst gilt es zu unterscheiden zwischen der touristischen Mobilität (außerhalb des gewohnten Umfelds) und der Alltagsmobilität (innerhalb des gewohnten Umfelds). Beide Grobsegmente lassen sich weiter unterteilen, namentlich in private und geschäftliche Mobilität sowie in Reisen mit und ohne Übernachtung. In allen Segmenten legen wir die analytische Grenze der Langstreckenmobilität ab 100 km einfacher Wegedistanz:

A) Touristische Mobilität

Laut der Welttourismusorganisation UNWTO (2013) beinhaltet der Tourismus alle Reisen, unabhängig von ihren Zielen und Zwecken, die den zeitweisen Aufenthalt an einem anderen als dem Wohnort einschließen und bei denen die Rückfahrt Bestandteil der Reise ist. Dabei wird einerseits zwischen privaten und geschäftlichen Reisen und andererseits zwischen Reisen mit und ohne Übernachtung unterschieden (UN 2010). In der Auswertung betrachten wir die folgenden touristischen Mobilitätssegmente:

- › **Urlaubsreisen:** Privat veranlasste Reisen mit mindestens einer Übernachtung die primär zu Urlaubszwecken durchgeführt werden. Innerhalb der Urlaubsreisen unterscheiden wir zwischen (längeren) Urlaubsreisen mit einer Dauer von mindestens fünf Tagen (bzw. mit mindestens vier Übernachtungen) und Kurzurlaubsreisen mit einer Dauer von mindestens zwei, maximal jedoch vier Tagen (bzw. mit ein bis drei Übernachtungen). Die UNWTO macht diese Unterscheidung nicht. Sie ist jedoch für die Analyse der Einflussfaktoren wichtig und Bestandteil der für die Auswertung verwendeten Daten der Reiseanalyse (RA) der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (FUR).
- › **Sonstige private Übernachtungsreisen:** Mehrtägige Reisen, die weder Urlaubsreise, Kurzurlaubsreise noch Geschäftsreise sind (z.B. Reisen in Verbindung mit ehrenamtlichen Tätigkeiten, Teilnahme an Sport oder Musikveranstaltungen, Pflege/Betreuung von Angehörigen, Au-Pair-Aufenthalte, Kuren).
- › **Private Tagesreisen:** Als private Tagesreise gilt jedes Verlassen des Wohnumfeldes, mit dem keine Übernachtung verbunden ist und die nicht als Fahrt von oder zur Schule, zum Arbeitsplatz, zur Berufsausübung vorgenommen wird, nicht als Einkaufsfahrt zur Deckung des täglichen Bedarfs dient und nicht (wie z.B. Arztbesuche oder Behördengänge) einer gewissen Routine oder Regelmäßigkeit unterliegt (Maschke 2005).
- › **Geschäftsreisen:** Dies sind Reisen innerhalb der touristischen Mobilität, die zu geschäftlichen Zwecken durchgeführt werden. Geschäftsreisen gehören gemäß UNWTO-Definition also auch zum „Tourismus“. Die Geschäftsreisen werden häufig weiter unterteilt in traditionelle oder klassische Geschäftsreisen und sog. MICE-Geschäftsreisen (Meetings, Incentives, Conferences, Exhibitions). Darüber hinaus kann zwischen Geschäftstagesreisen und Geschäftsreisen mit Übernachtung unterschieden werden.

B) Alltagsmobilität

Darunter verstehen wir Wege ab 100 km (Einfachdistanz), welche dem routinisierten Verkehrsverhalten, d.h. innerhalb des gewohnten Umfelds zuzuordnen sind. Bei den langen Wegen der Alltagsmobilität gibt es fließende Übergänge zur touristischen Mobilität, insbesondere zu den Tagesreisen (privat oder geschäftlich). Die Abgrenzung erfolgt anhand des Routinecharakters der Fahrten. Die Alltagsmobilität kann weiter unterteilt werden. Lange Wege innerhalb der Alltagsmobilität unterscheiden wir anhand des Zweckes in folgende drei Segmente:

- › **Langdistanzpendeln:** Regelmäßige (lange) Fahrten vom Wohn- zum Arbeitsort. Das Langdistanzpendeln hat verschiedene Unterformen bzw. Ausprägungen (Wochenend- vs. Tagespendler, multi-lokale Pendler, etc.).
- › **Lange private Alltagswege:** Regelmäßige (lange) Fahrten für private Zwecke, die nicht der touristischen Mobilität zuzuordnen sind. Z.B. regelmäßige Verwandtenbesuche, Einkaufsfahrten, Behördengänge etc.
- › **Lange Geschäftsalltagswege:** Alle regelmäßigen (langen) Fahrten zur Ausübung einer beruflichen Tätigkeit (Lieferverkehr, Taxifahrten, Handwerker Verkehr, etc.).

Die folgende Darstellung zeigt die im Rahmen des Projektes entwickelte Segmentierung des Forschungsgegenstandes „Langstreckenmobilität“. Sie basiert auf umfangreichen Literaturanalysen, liefert den strukturellen Rahmen für die Analysearbeiten und wurde im Verlaufe der weiteren Arbeiten zum Treibermodell konsolidiert und weiterentwickelt.

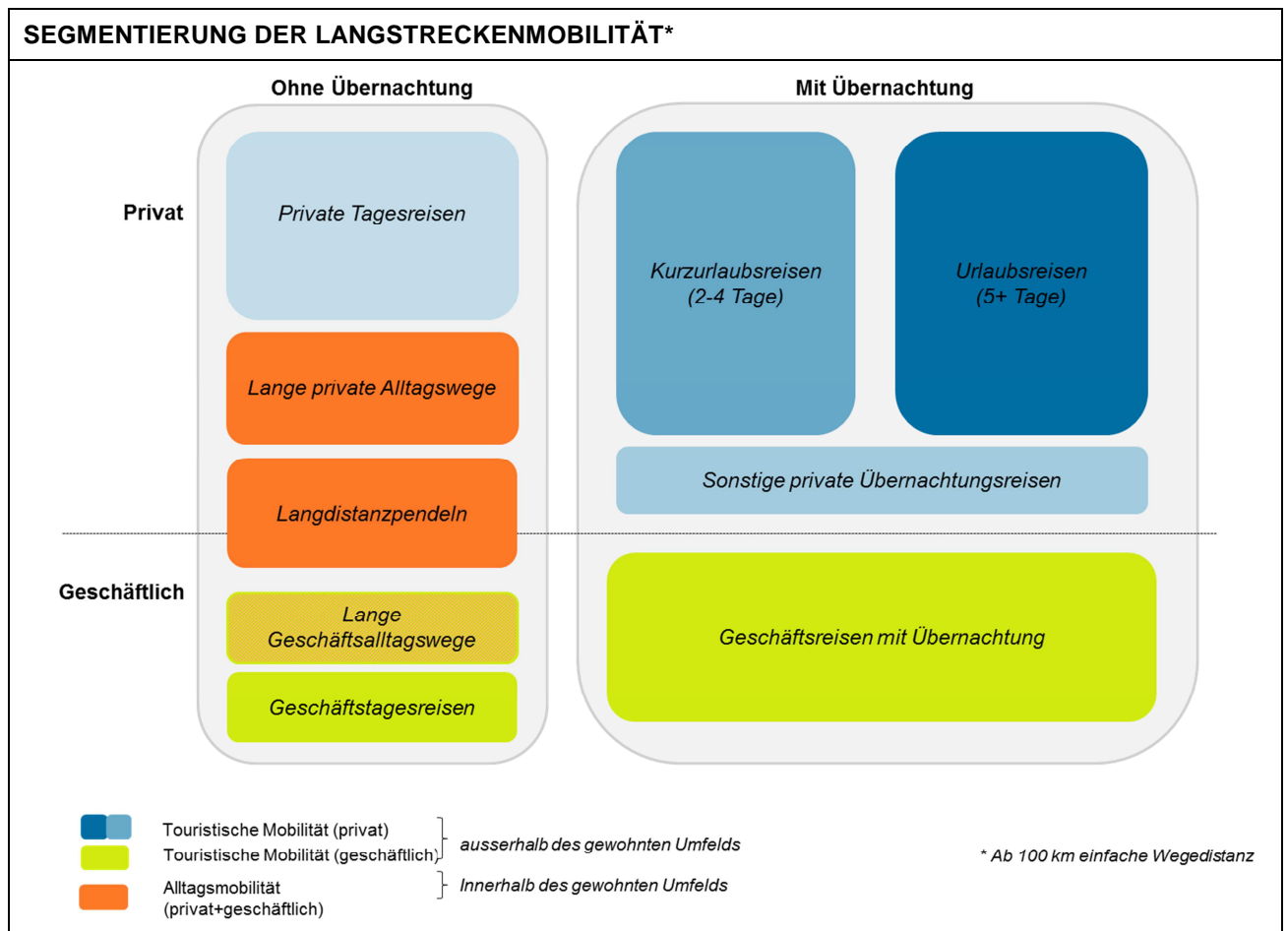


Abbildung 1: Segmentierung Langstreckenmobilität nach Verkehrszwecken sowie ohne/mit Übernachtung, Fahrten ab 100 km einfache Wegedistanz (eigene Darstellung)

2. ENTWICKLUNGEN UND TRENDS

In diesem Kapitel wird beschrieben,

- › wie sich die Langstreckenmobilität, d.h. vor allem die zurückgelegten Entfernungen und die Verkehrsmittelnutzung, in den letzten zehn Jahren (teilweise auch darüber hinaus) entwickelt hat,
- › welche Faktoren die Entwicklung beeinflusst haben (Treiber und Hemmnisse) und
- › welche zukünftigen Entwicklungen verschiedene Autoren für die Langstreckenmobilität der nächsten zehn Jahre sehen.

Einleitend werden zunächst einige allgemeine sozioökonomische und verkehrliche Entwicklungen dargestellt. Im Anschluss werden die Entwicklungen in den einzelnen weiter oben dargestellten Segmenten der Langstreckenmobilität betrachtet.

2.1. ALLGEMEINE ENTWICKLUNGEN

Sozioökonomie

Abbildung 2 zeigt einige übergeordnete sozioökonomische und verkehrliche Indikatoren zur europäischen Entwicklung (EU27). Nach einer wirtschaftlichen Hochkonjunkturphase Ende der 90er Jahre, wuchs die Wirtschaft zu Anfang des Jahrtausends nur schwach. Nach einer abermaligen Hochkonjunktur von 2004 bis 2007, folgte 2008 und vor allem 2009 die Finanzkrise. Die gesamteuropäische Bevölkerung zeigt über den gesamten Zeitraum ein schwaches Wachstum von 4 %.

Deutlich erkennbar ist die Parallelität von Flugpassagieren und Wirtschaftsentwicklung (inklusive Einbußen im Krisenjahr 2009). Die Verkehrsleistungen im Eisenbahnverkehr liegen leicht unterhalb der BIP-Entwicklung, aber ebenfalls über der Bevölkerungsentwicklung. Auch die Motorisierungsrate liegt leicht über der Gesamtbevölkerungsentwicklung, aber tiefer als die demografische Entwicklung der über 65-Jährigen.

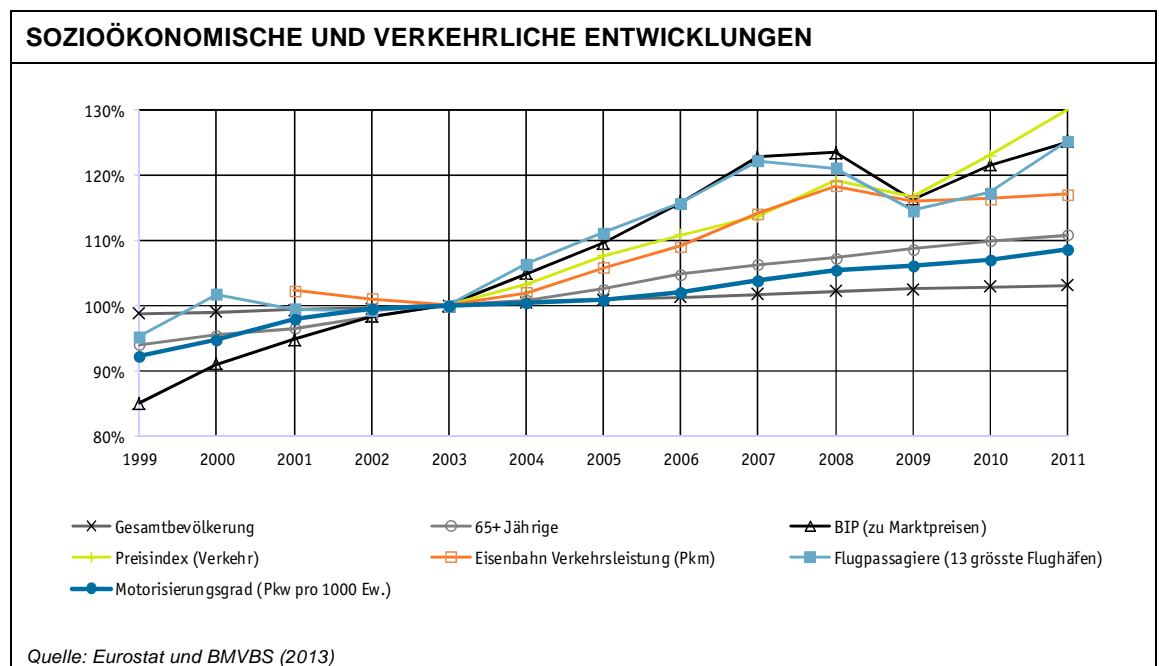


Abbildung 2: Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Verkehrskennziffern 1999 bis 2011 für EU27 (Verkehrliche Kennziffern infolge Datenlücken tlw. nur ab 2003; indiziert auf das Jahr 2003).

In den einzelnen Ländern sind die Entwicklungen teilweise sehr unterschiedlich. Bei der Bevölkerungsentwicklung ist die Stagnation bis leichte Reduktion in Deutschland und Osteuropa auffallend. Nord-, Süd- und übriges Mitteleuropa haben insgesamt deutlich höhere Gesamtwachstumsraten, wobei sich auch hier weitere länderspezifische Unterschiede ergeben.

Flugverkehr

Abbildung 3 zeigt die Entwicklung des Luft-Passagieraufkommens der Jahre 2005 und 2010 nach Distanzklassen. Dargestellt sind alle Flüge und Passagierzahlen von/nach jedem europäischen Flugplatz von/nach ausserhalb Europas. Die hier dargestellten aggregierten Auswertungen geben ein Bild über die Größenordnung der Entwicklungen. Gewisse Verzerrungen sind jedoch zu berücksichtigen, insbesondere bei den mittleren Distanzen².

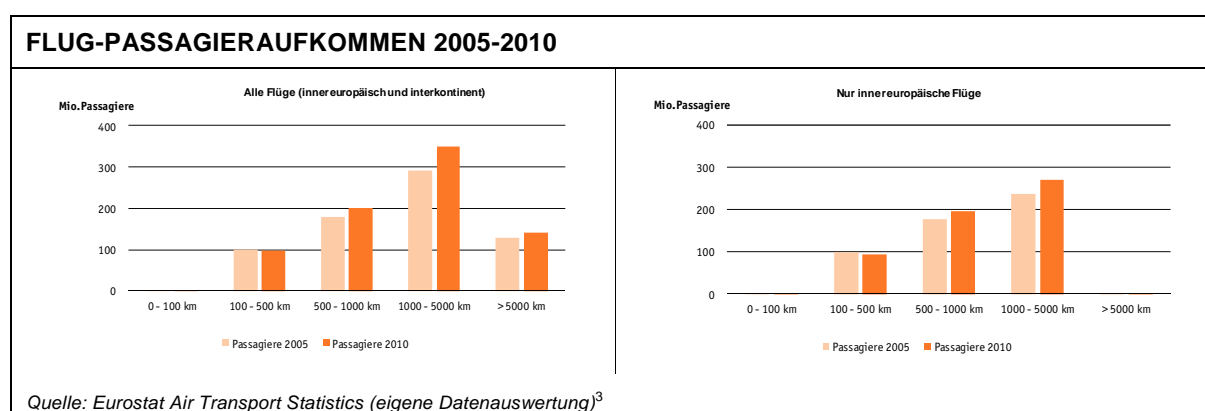


Abbildung 3: Entwicklung der Flugpassagiere von/nach Europa (inkl. Europ. Interkontinentalflüge)

Das Gesamtwachstum des Passagieraufkommens zwischen 2005 und 2010 betrug 12.7% oder 2.5% pro Jahr. Deutlich erkennbar ist der Trend zu längeren Distanzen. Die größten prozentualen Steigerungen verzeichnen die Flüge zwischen 1000 und 5000 km. Diese machen auch den größten mengenmäßigen Anteil aus. Interkontinentale Flüge zeigen insgesamt eine höhere Dynamik als innereuropäische Flüge. Die grössten Wachstumsraten sind von/nach Afrika zu verzeichnen, gefolgt von Asien. Flüge von/nach Amerika verzeichnen unterdurchschnittliche Wachstumsraten.

Mit weltweiten Wachstumsraten zwischen 4% und 5% jährlich wird dem Flugverkehr nach wie vor eine sehr dynamische Zukunft vorhergesagt (ITP 2012). Die europäischen Prognosen liegen mit 3.5% bis 4.5% nur leicht tiefer. Die Prognosen der Luftfahrtgesellschaften resp. -organisationen haben jedoch in der Regel keine Kapazitätsrestriktionen bei den einzelnen Flugplätzen (z.B. durch Nachtflugverbote) und keine andauernden Wirtschaftskrisen unterstellt und sind somit als optimistisch zu interpretieren.

Wie wir weiter hinten sehen, zeichnete sich das Segment der Urlaubsreisen bei Deutschen in den letzten Jahren durch eine verhaltene Wachstumsdynamik bei der Verkehrsleistung und eine relativ stabile Verkehrsmittelwahl aus. Dies scheint zunächst nicht in Einklang zu stehen mit dem starken Wachstum der Flugpassagierzahlen in Deutschland, die sich zwischen 1994 und 2012 etwa verdoppelten (Destatis 2013a, Destatis 2013b). Eine erste Erklärung für das zusätzliche Wachstum der Flugverkehrsleistung in Deutsch-

² Verzerrungen ergeben sich bei veränderten Anteilen von Direktflügen vs. Zubringerflüge auf einzelnen Relationen infolge veränderter Flugpläne (siehe Eurostat 2012; chapter 1.5 „flight stage data vs. flight origin/destination data“).

³ Eigene Datenauswertungen zum EU-Forschungsprojekt TRACCS „Transport data collection supporting the quantitative analysis of measures relating to transport and climate change“, EU-Commission, DG Klima.

land liefert die zunehmende Bedeutung Deutschlands als Hub für Umsteiger im Flugverkehr (Abbildung 3). Einerseits sind die Einsteiger mit Ziel ins Ausland zwischen 1994 und 2012 stärker gestiegen als die Inlandsziele (braune und orange Flächen), andererseits haben die Touristen aus dem Ausland stärker zugelegt als die Nicht-Transit-Reisenden (grüne und gelbe Linien). Mit anderen Worten: Die Entwicklungsdynamik im Flugverkehr in Deutschland ist immer weniger von der Nachfrageentwicklung auf Seiten der Deutschen bestimmt; statt dessen nimmt die Bedeutung von Umsteigern und Gästen aus dem Ausland zu.

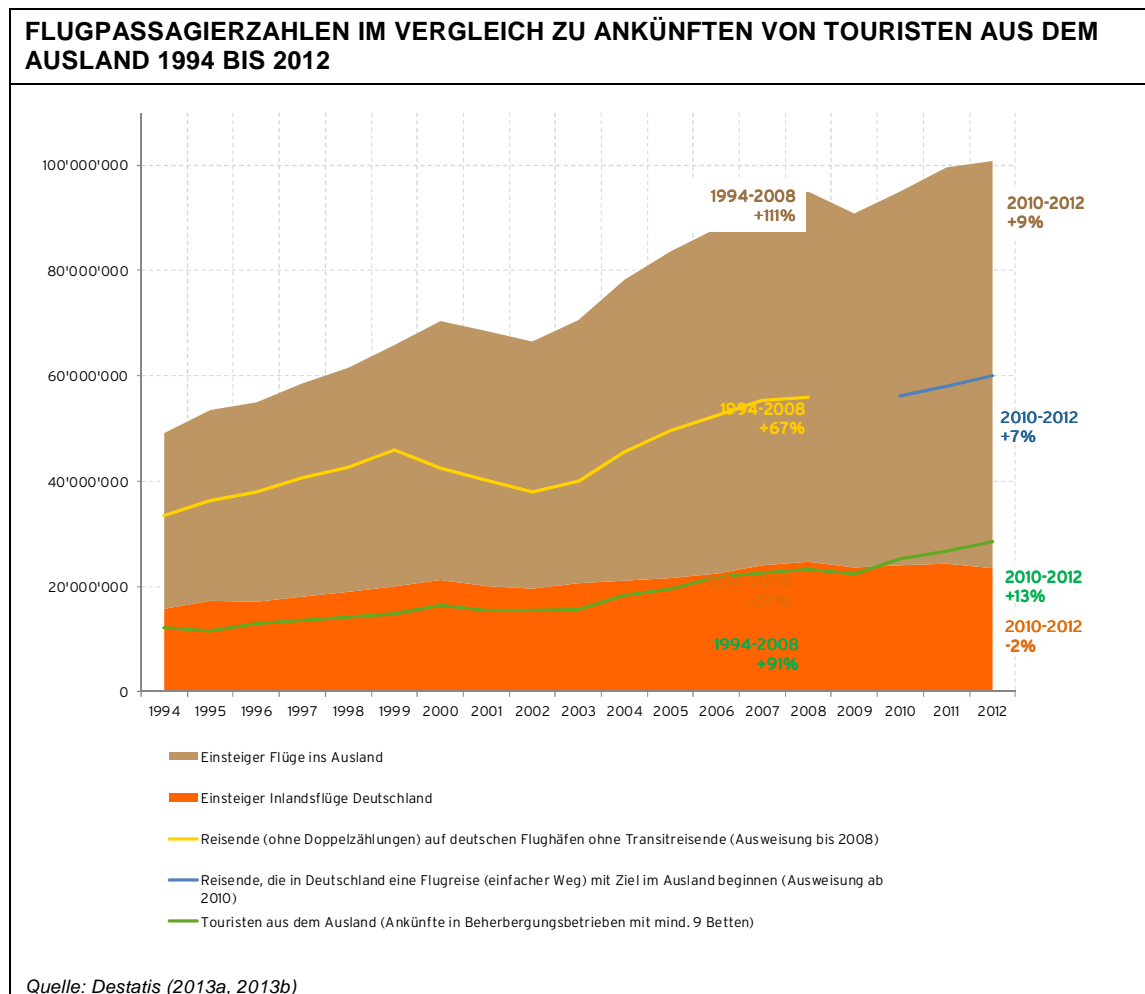


Abbildung 4: Entwicklung von Flugpassagierzahlen im Vergleich zu Ankünften von Touristen aus dem Ausland 1994 bis 2012.

Bahnverkehr

Länderübergreifend harmonisierte Zeitreihen zum Bahnverkehr mit einer Differenzierung nach Distanzklassen liegen nicht vor. Amadeus Rail (2013) stellt in ihrem „Rail Journey to 2020“ eine umfassende Analyse für Europa auf Basis nationaler Datenquellen und eigenen synthetisierenden Modellierungen dar. Die folgenden Ausführungen basieren auf dieser Grundlage.

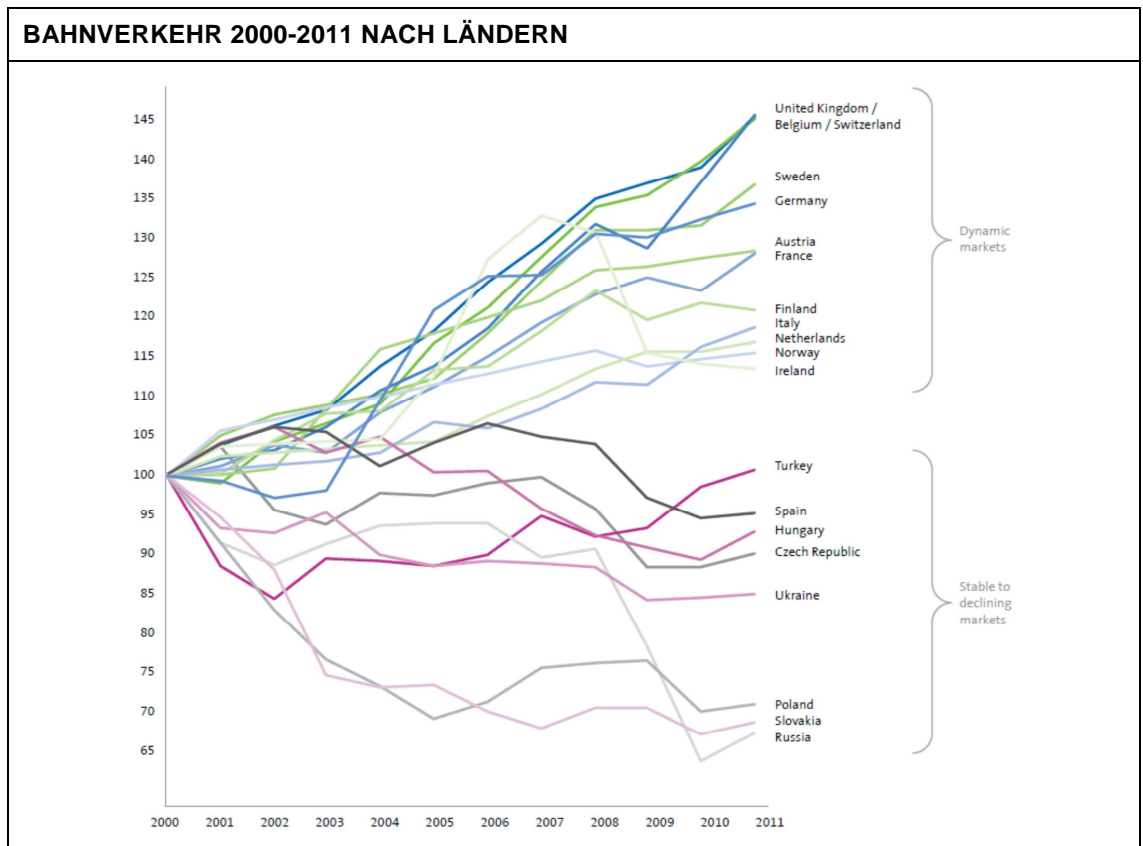
ENTWICKLUNG BAHNVERKEHR EUROPA 2000-2011			
Segment	2000-08	2008-11	Total 2000-11
Anzahl Passagiere total	+1.9%/a	+0.1%/a	+1.4%/a
Personenkilometer total	+1.2%/a	-1.7%/a	+0.4%/a
Anzahl Passagiere (Fahrten ab 100 km)	+1.4%/a	+1.1%/a	+1.3%/a
Personenkilometer (Fahrten ab 100 km)	+1.4%/a	-1.4%/a	+0.6%/a
<i>Quelle: Amadeus Rail 2013 (Datenbasis von 20 europäischen Staaten; nur Intercity- und HGV-Verkehr ohne städtischen Nahverkehr)</i>			

Abbildung 5: Entwicklung von Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im europäischen Bahnverkehr

Der europäische Intercity und Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) wuchs im Durchschnitt der letzten 12 Jahre 1.4% pro Jahr (Anzahl Passagiere) resp. 0.4% pro Jahr (Personenkilometer). Das Gesamtwachstum liegt somit tiefer als im Flugverkehr.

Rund 10% aller Bahnfahrten sind 100 km weit oder länger. Auf diese Fahrten entfallen etwa 40% aller mit der Bahn gefahrenen Personenkilometer. Im Zeitraum nach der Finanzkrise 2008 haben die langen Fahrten überdurchschnittlich rasch zugelegt. Innerhalb des Bahn-Langstreckenbereichs fällt auf, dass gesamteuropäisch nur 6% grenzüberschreitender Verkehr zu verzeichnen ist, d.h. der überwiegende Anteil Binnenverkehr findet innerhalb der einzelnen Länder statt.

Die Entwicklungen sind je nach Land sehr unterschiedlich. Am dynamischsten entwickelt sich der Bahnverkehr in Großbritannien, Belgien und in der Schweiz.



Quelle: Amadeus Rail 2013 (nur Intercity- und HGV-Verkehr ohne städtischen Nahverkehr)

Abbildung 6: Entwicklung des Bahn-Verkehrsaufkommens (Passagiere) nach Ländern

Auch die Langstreckenanteile sind von Land zu Land sehr verschiedenen. Vor allem geografisch-siedlungsbedingt haben Länder wie Russland, Finnland oder Norwegen deutlich höhere Langstreckenanteile als Länder in Mitteleuropa.

Bei den Prognosen bis 2020 wird davon ausgegangen, dass die HGV-Anteile als Folge des Ausbaus der Transeuropäischen Netze (TEN) auf rund 34% zunehmen. Amadeus Rail (2013) prognostizieren zwischen 2011 und 2020 ein sich verstärkendes Wachstum auf durchschnittlich 2.2% pro Jahr im Langstreckenbereich.

Busverkehr

Bis Ende 2012 war der Fernlinienbusverkehr in Deutschland stark reglementiert. Zum Schutz der Eisenbahn vor Konkurrenz sah das Personenbeförderungsgesetz eine strenge Genehmigungspflicht für nationale Buslinien vor. Gemäß Statistischem Bundesamt (DESTATIS 2013) hat der Fernbus innerhalb des Deutschen Linienfernverkehrs nur einen Anteil von 2% (Personen) resp. 3% (Pkm). Dies entsprach im Jahr 2012 rund 2.5 Mio. beförderter Personen. Das Verkehrsaufkommen war zu Beginn des Jahrtausends rückläufig und ist seit 2006 recht stabil.

Seit der Liberalisierung des Marktes zum 1. Januar 2013 hat sich die Zahl der Deutschen Fernbusstrecken jedoch von 86 Linien Ende 2012 im ersten Halbjahr mehr als verdoppelt (exo 2013). Die durchschnittlichen Kilometerpreise für Städteverbindungen mit dem Fernbus sind im ersten Halbjahr 2013 von 13 auf 10 Cent gesunken. Verschiedene Studien und Umfragen gehen vor diesem Hintergrund von einer deutlich steigenden Nachfrage aus, zumindest kurzfristig und fokussiert auf den interurbanen Verkehr. Die längerfristige Entwicklung ist von verschiedenen Faktoren abhängig (Preis- und Angebotsentwicklung Schienenfernverkehr, Energiepreise, Straßenkapazitäten, Komfort, etc.).

Pkw-Verkehr

Beim motorisierten Individualverkehr zeigen sich in den meisten europäischen Ländern Stagnationerscheinungen. Nach ungebremssten Wachstumsraten in den 80er und 90er Jahren flachen die Fahrleistungen seit rund 10 Jahren zusehends ab (Abbildung 7). Diese Entwicklung ist pro Kopf deutlicher als in der Gesamtentwicklung, weil die Bevölkerung und die Motorfahrzeugbestände immer noch zunehmen. Aber auch hier flachen die Wachstumsraten ab (Kapitel 2.1).

Nach Fahrdistanzen differenzierte Statistiken zur Pkw-Fahrleistungsentwicklung sind nicht verfügbar. Das heißt, die Entwicklung des Pkw-Fernverkehrs kann hier nicht dargestellt werden. Dazu sind die Analysen zur Reisemobilität in den verschiedenen Segmenten zu konsultieren, was Gegenstand des nächsten Kapitels ist.

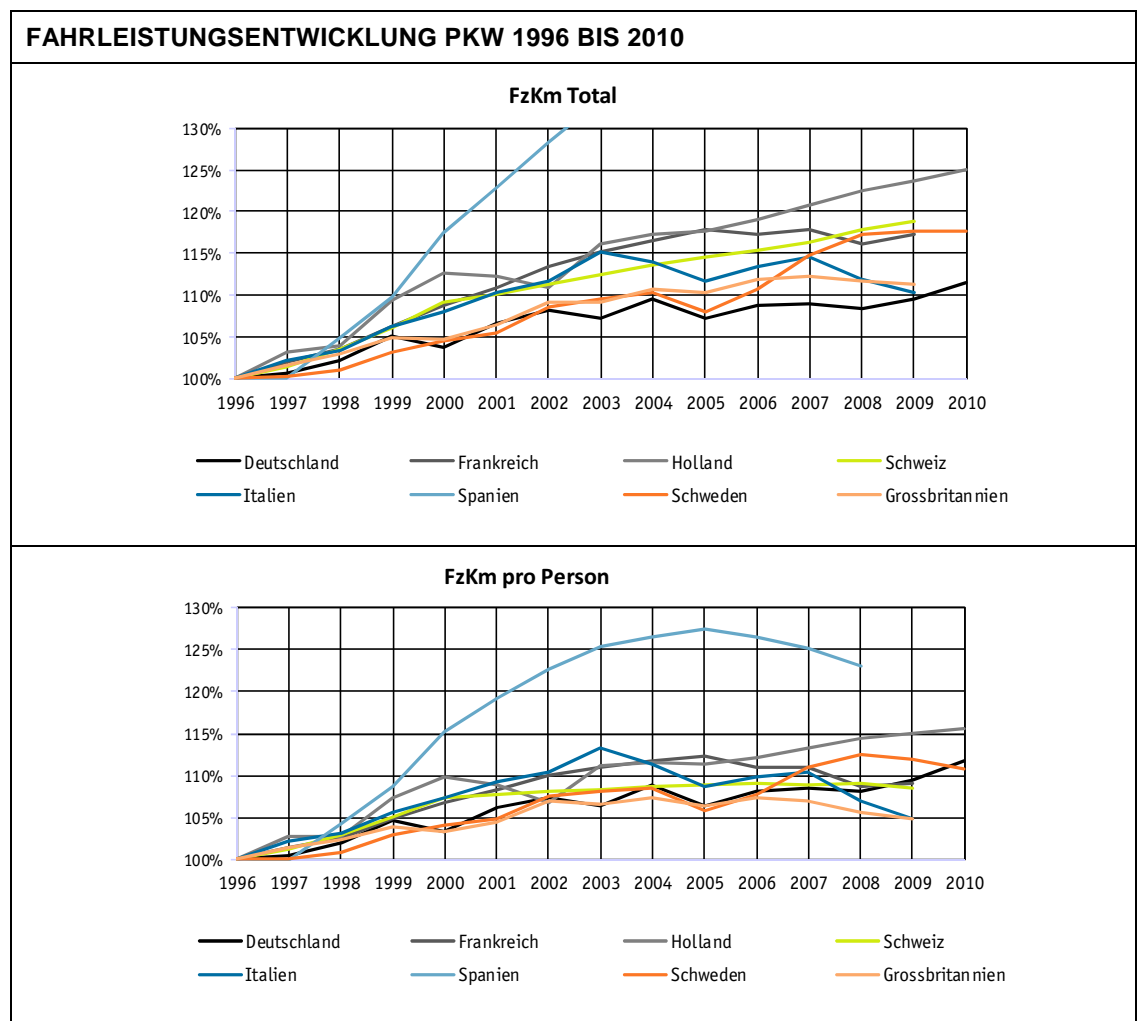


Abbildung 7: Entwicklung der PKW-Fahrleistungen (FzKm) in ausgewählten europäischen Ländern

2.2. URLAUBSREISEN

Urlaubsreisen⁴ sind, wie oben definiert, private Übernachtungsreisen (außerhalb des gewöhnlichen Umfeldes, nicht routinisiert), die zu Urlaubszwecken durchgeführt werden. Auf der Basis von Literatur- und Datenanalysen wird nun dargestellt, wie die Urlaubsreisenden ihre Mobilität gestalten und welche Entwicklungstrends aus heutiger Sicht erkennbar sind. Dabei gehen wir auf folgende Themen ein: Reisevolumen, Reiseziele (Regionen) bzw. Reisedistanzen und genutzte Verkehrsmittel. Soweit die Datenlage dies zulässt, werden die Auswertungen für verschiedene Zielgruppen und Segmente (differenziert nach Alter, Wohnortgröße, Haushaltsgröße, Pkw-Verfügbarkeit, Reiseart) weiter vertieft.

Urlaubsreisevolumen

Weltweite Entwicklung des Urlaubsreisevolumens

Weltweit konnten im Jahr 1980 insgesamt 277 Mio. internationale Ankünfte bzw. Reisen (mit mindestens einer Übernachtung) gezählt werden, bis zum Jahr 1995 stieg die Zahl auf 528 Mio. und bis 2010 sogar auf 913 Mio. Reisen. Ende 2012 begrüßten Vertreter der UNWTO in Madrid symbolisch den einmilliarden Touristen. In etwa jede zweite Auslandsreise beginnt in Europa, im Jahr 2010 machten die Europäer 509 Mio. internationale Reisen, darunter mehr als 80% (ca. 428 Mio. Reisen) mit dem Reisezweck „Freizeit, Erholung oder Urlaub“ oder „Besuchsreise, Gesundheitsreise oder religiös motivierte Reise“ (vgl. UNWTO 2011). Auch wenn die UNWTO dabei nicht zwischen Urlaubs- und Kurzurlaubsreisen unterscheidet und zudem keine Reisen zu inländischen Zielen berücksichtigt werden, wird deutlich, dass Urlaubsreisen - gerade von Europäern - eines der wichtigsten Segmente im globalen Markt der Langstreckenmobilität darstellt. Deutschland wiederum ist der größte europäische Urlaubsreisemarkt. Eine Analyse der Strukturen und Trends der Urlaubsreisenachfrage der Deutschen verrät daher viel über die Entwicklungen im Bereich der Langstreckenmobilität in Europa.

Im Quellmarkt Deutschland werden jährlich knapp 70 Mio. Urlaubsreisen mit einer Dauer von 5 Tagen und länger generiert (darin 48 Mio. Auslandsreisen), die von über 54 Mio. Urlaubsreisenden (14 Jahre+) unternommen werden. Die Urlaubsreiseintensität (= Anteil der Bevölkerung, der innerhalb eines Jahres mindestens eine Urlaubsreise unternommen hat) beträgt aktuell 76% und hat sich in den letzten 15 Jahren nicht verändert (vgl. FUR 2013). Die durchschnittliche Urlaubsreisehäufigkeit der Deutschen liegt seit einiger Zeit konstant bei 1.3 Urlaubsreisen pro Urlaubsreisendem bzw. 1.0 Urlaubsreisen pro in Deutschland lebender Person. Im Gegensatz zum weltweit ansteigenden Reisevolumen ist bei den längeren Urlaubsreisen der Deutschen im Betrachtungszeitraum eine Sättigung auf hohem Niveau festzustellen. Die von der UNWTO dokumentierten hohen Wachstumsraten kommen also aus anderen Ländern.

⁴ Im Folgenden verwenden wir den Begriff Urlaubsreisen als Synonym für längere Urlaubsreisen (also 5 Tage+). Im folgenden Kapitel betrachten wir dann die Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage).

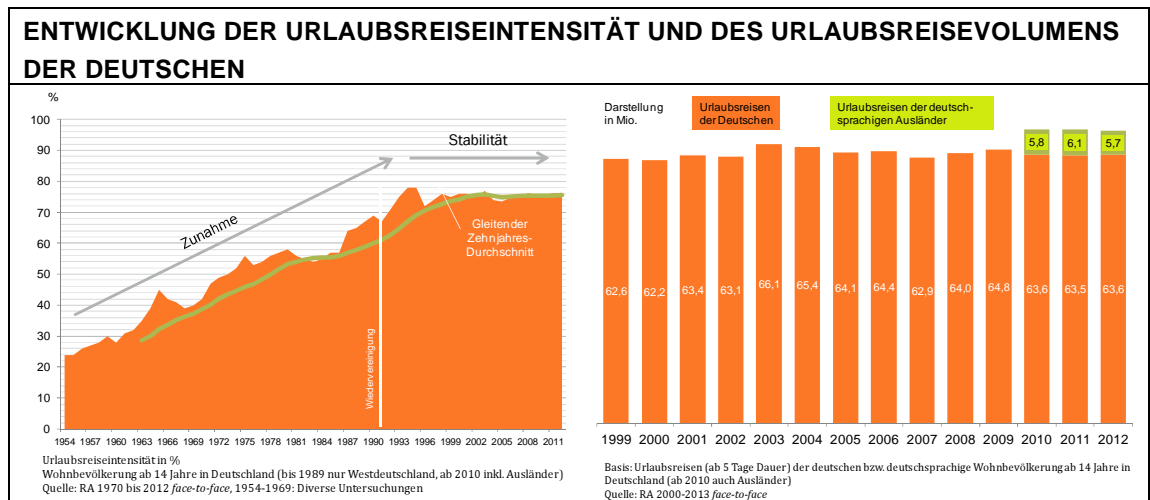


Abbildung 8: Entwicklung der Urlaubsreiseintensität und des Urlaubsreisevolumens der Deutschen

Urlaubsreiseziele und -distanzen

Neben der Anzahl der Urlaubsreisen 5 Tage+ ist auch von Interesse, welche Entfernungen im Rahmen von Urlaubsreisen zurückgelegt wurden. In Abhängigkeit von der Verfügbarkeit der Daten stellen wir deshalb die Urlaubsreiseziele bzw. -distanzen dar.

Eine speziell für dieses Projekt vorgenommene Auswertung von **Eurostat**-Daten der Jahre 2000-2011 beschäftigt sich mit der Entwicklung der Auslandsreiseziele der EU-Bevölkerung. Aufgrund von Datenlücken und starken Abweichungen zwischen den Datenerhebungen in den einzelnen Ländern sind die Repräsentativität und die Vergleichbarkeit dieser Daten jedoch stark eingeschränkt. Dennoch geben die von Eurostat gesammelten Daten durchaus interessante Hinweise zur Verteilung der Urlaubsreisen auf die im Rahmen des Projektes definierten Reiseregionen (vgl. Abbildung 9):

- Nordeuropäer reisen vor allem nach Südeuropa (Anteil aber abnehmend), in den letzten Jahren aber auch verstärkt nach Asien und innerhalb Nordeuropas.
- Mitteleuropäer steuern vor allem Ziele in Süd- und Mitteleuropa an.
- Jeweils ca. ein Drittel der Urlaubsreisen der Osteuropäer führen nach Mittel- oder Südeuropa, das restliche Drittel geht vor allem nach Ost- und Nordeuropa.
- Südeuropäer unternehmen vor allem Urlaubsreisen innerhalb Südeuropas und nach Mitteleuropa, machen aber auch verhältnismäßig viele Urlaubsreisen nach Amerika.

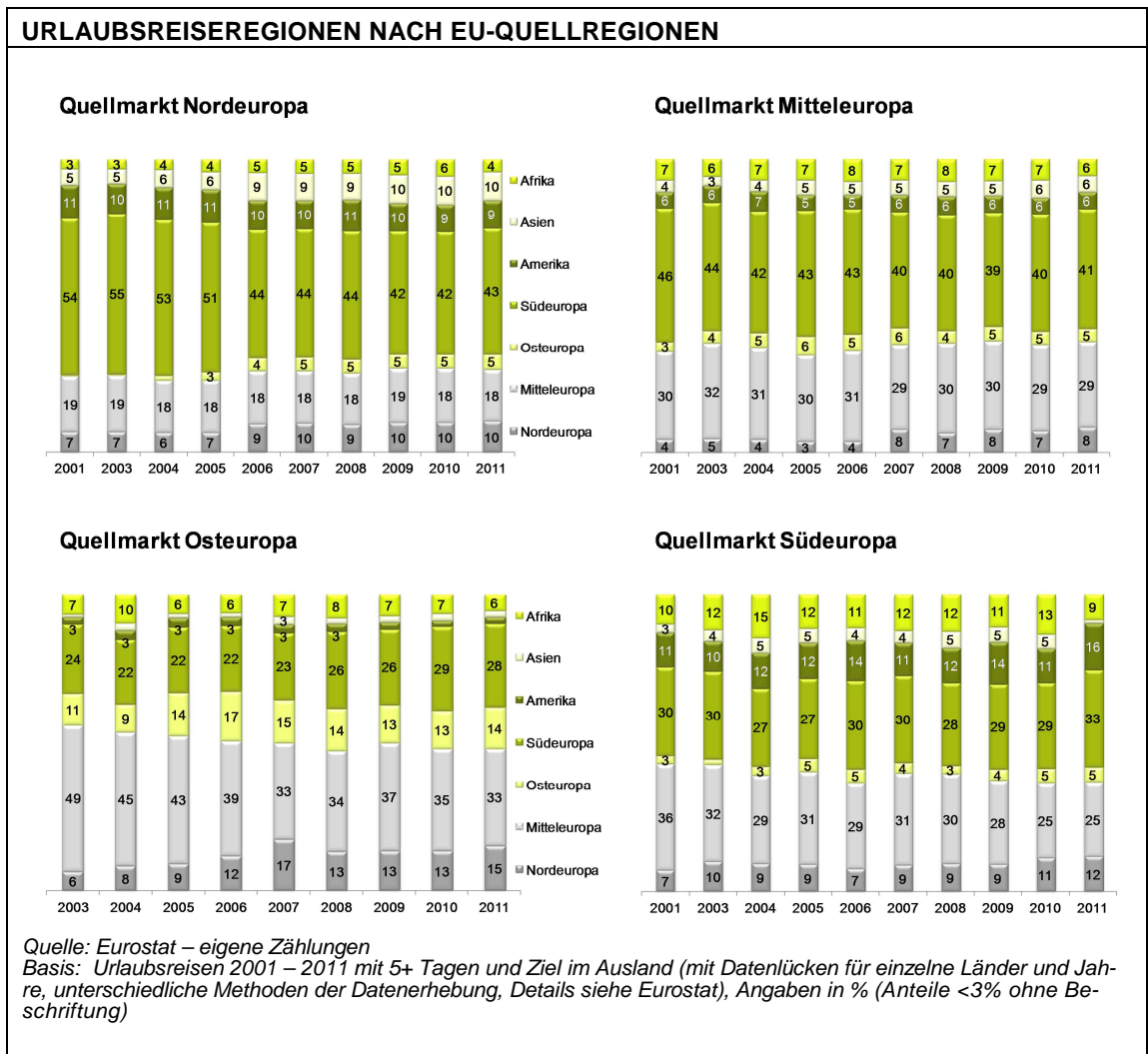


Abbildung 9: Urlaubsreiseregionen nach EU-Quellregionen

Die detaillierte Auswertung der personenbezogenen Daten des **Flash Eurobarometers** 334 (European Commission 2012) zeigt, dass die EU-Europäer (409 Mio. Personen 15 Jahre+), aus allen vier betrachteten Herkunftsregionen am häufigsten Ziele in der eigenen Region ansteuern; am deutlichsten wird dies jedoch bei den Südeuropäern. Dabei wird die Wahl der Reiseregion auch von den Reisemotiven beeinflusst: Wer sich im Urlaub für Städte, Natur, Sport oder Kultur interessiert, reist beispielweise besonders häufig in/nach Mitteleuropa.

Die Distanzberechnung auf Basis der Flash Eurobarometer-Daten ergibt folgende Ergebnisse für Urlaubsreisen im Jahr 2011 mit 5 und mehr Tagen innerhalb der EU 27 (inkl. Inlandsreisen): Bei 40 % der 281 Mio. betrachteten Urlaubsreisen wurde eine Entfernung von unter 500 km (einfache Strecke) zurückgelegt, jeweils etwa ein Viertel der Urlaubsreisen fallen in die Kategorien 500-999 km bzw. 1'000 – 1'999 km. Bei 8 % der Urlaubsreisen wurde eine Distanz von 2'000 km und mehr zurückgelegt. Nordeuropäer legen im Urlaub die weitesten Strecken innerhalb der EU 27 zurück, Osteuropäer die kürzesten (Abbildung 10). Überraschenderweise zeigen die Auswertungen keinen erkennbaren Einfluss der Faktoren Alter, Haushalts- und Wohnortgröße auf die zurückgelegte Entfernung. Aussagen für außereuropäische Urlaubsreiseziele können auf Basis der vorhandenen Daten leider nicht gemacht werden.

URLAUBSREISEDISTANZEN NACH EU-QUELLREGIONEN (INKL. INLANDSREISEN)						
Distanz Heimatland - Reiseziel		Quellregion				
		Gesamt n=18.225 280,89 Mio.	Südeuropa n=7.330 112,97 Mio.	Mitteleuropa n=4.337 66,84 Mio.	Nordeuropa n=5.152 79,41 Mio.	Osteuropa n=1.495 23,04 Mio.
Distanz Heimatland - Reiseziel	bis 499 km	40%	40%	32%	33%	62%
	500 - 999 km	24%	22%	35%	20%	12%
	1.000 - 1.999 km	28%	29%	31%	29%	21%
	2.000 km +	8%	8%	2%	19%	4%

Quelle: Flash Eurobarometer 334 (eigene Zählung)
Basis: Urlaubsreisen 5 Tage + 2011 aus EU-27-Ländern in EU-27-Länder (inkl. Inlandsreisen)

Abbildung 10: Urlaubsreisedistanzen nach EU-Quellregionen

Der **deutsche Urlaubsreisemarkt** zeichnet sich in den letzten zehn Jahren durch einen stabilen Anteil an In- und Auslandsreisen aus. Jahr für Jahr findet etwa ein Drittel der Urlaubsreisen innerhalb Deutschlands statt, die restlichen zwei Drittel führen ins Ausland.

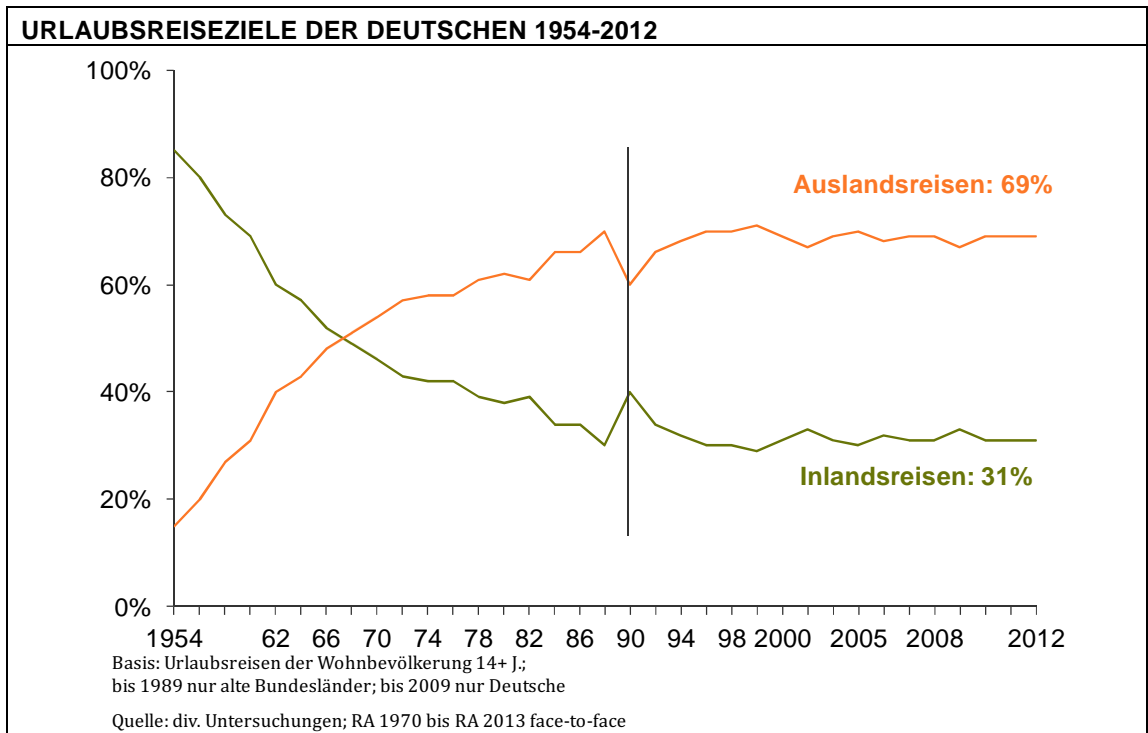


Abbildung 11: Urlaubsreiseziele der Deutschen 1954-2012

Auch in Bezug auf die Wahl einzelner **Reiseregionen** ist die Situation insgesamt sehr stabil. 44 % der knapp 70 Mio. Urlaubsreisen des Jahres 2011 führten zu einem Ziel in Mitteleuropa (insbesondere Inlandsreisen, aber z. B. auch Urlaubsreisen nach Österreich), 36 % nach Südeuropa (insbesondere nach Spanien, Italien und in die Türkei), Nordeuropa kommt auf einen Marktanteil von 6 %, Osteuropa auf 5 %, Amerika, Asien/Australien und Afrika auf jeweils 3 %.

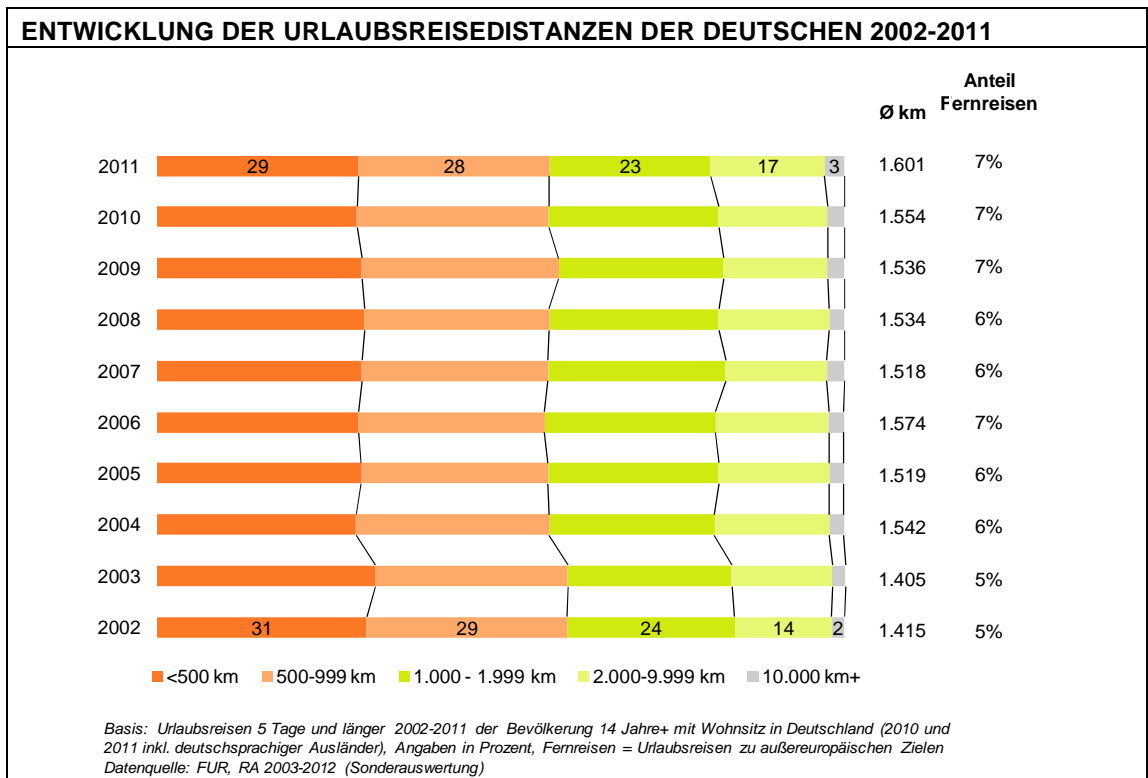


Abbildung 12: Entwicklung der Urlaubsreisedistanzen der Deutschen 2002-2011 (inkl. Inlandsreisen)

Ein leichter Aufwärtstrend ist bei den Fernreisen (Urlaubsreisen nach Mittel-/Südafrika, Nordamerika, Süd-/Mittelamerika, Asien (ohne die Türkei) und Australien) festzustellen, die 2002 einen Marktanteil von 5 % innehaben und 2011 auf 7 % gestiegen sind. Parallel dazu haben sich auch die zurückgelegten **Distancen** vergrößert (von durchschnittlich 1'415 km auf 1'601 km) (Abbildung 12).

Teilt man die Urlaubsreisedistanzen in Kategorien ein, so fällt auf, dass der Anteil der Urlaubsreisen, bei denen die Anreise kürzer als 500 km war, im Zeitraum 2002-2011 etwas zurückgegangen ist, während der Anteil der Urlaubsreisen, bei denen bei der Anreise 2'000 km und mehr zurückgelegt wurden, gestiegen ist. Insgesamt sind die Veränderungen hier aber weniger stark zu sehen als bei Betrachtung der sich verändernden Durchschnittswerte pro Urlaubsreise angenommen werden könnte.

Deutlichere Auswirkungen zeigen sich bei der Berechnung der **Verkehrsleistung**, also der Kilometer, die im Rahmen von Urlaubsreisen insgesamt zurückgelegt wurden. Im Jahr 2002 führten die Urlaubsreisen der Deutschen zu einer Verkehrsleistung von insgesamt 179 Mrd. km, in den Jahren 2004 und 2006 lag die Verkehrsleistung bei über 200 Mrd. km und 2011 waren es sogar 223 Mrd. km (inkl. Urlaubsreisen der ausländischen Bevölkerung, vgl. Abbildung 13). In den Jahren 2007/08 ist wirtschaftlich bedingt ein kleiner Einbruch zu beobachten, aber bei weitem nicht so deutlich wie bei den Geschäftsreisen (Kapitel 2.2).

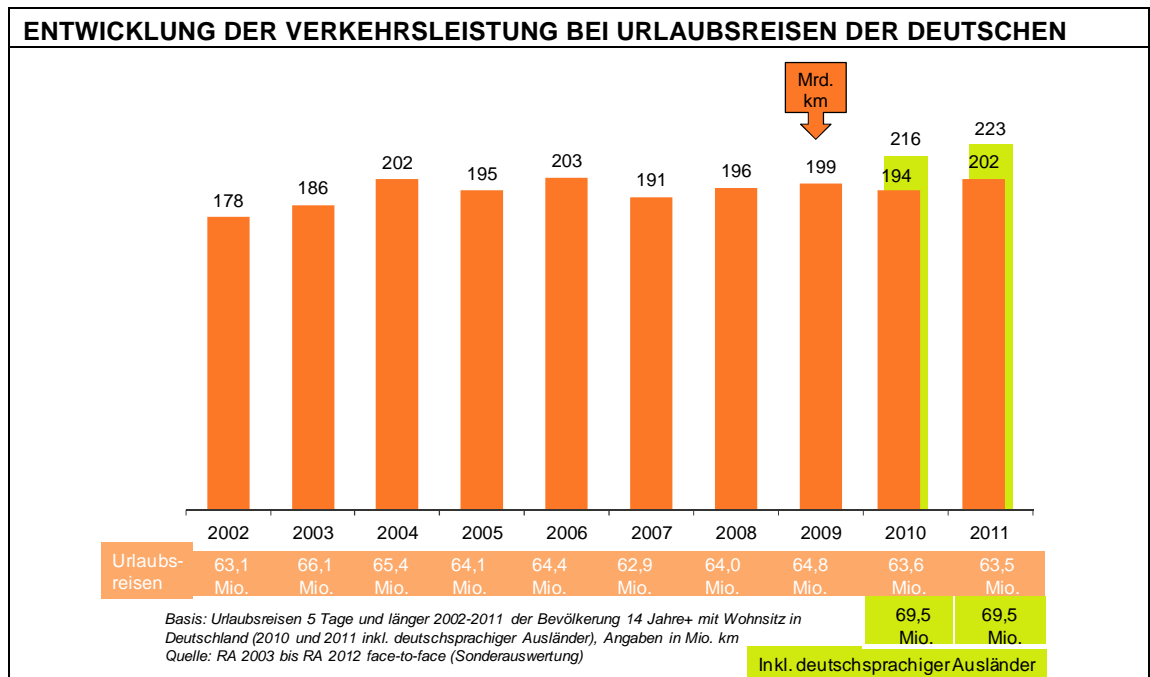


Abbildung 13: Entwicklung der Verkehrsleistung bei Urlaubsreisen der Deutschen (inkl. Inlandsreisen)

Interessant ist, welchen Einfluss ausgewählte soziodemographische Faktoren und Reiserkmale auf die Wahl der Reiseregion und damit auch auf die zurückgelegte Distanz haben, und welche Veränderungen es hierbei in den letzten Jahren gab. Die für diese Identifikation von Treibern und Hemmnissen notwendigen Zeitreihen für ausgewählte Zielgruppen und Segmente des deutschen Quellmarktes liefert die Reiseanalyse:

- **Alter:** Während bei den 14-24-Jährigen und den 25-64-Jährigen Urlaubsreisen nach Mitteleuropa und Südeuropa ungefähr den gleichen Stellenwert haben, fällt auf, dass 65+-Jährige häufiger Ziele in Mitteleuropa und seltener Ziele in Südeuropa ansteuern. Dies führt dazu, dass von den älteren Reisenden im Durchschnitt kürzere Distanzen zurückgelegt wurden. Alle drei betrachteten Altersgruppen haben 2011 längere Distanzen zurückgelegt als 2002, bei den Senioren fallen die Unterschiede jedoch geringer aus.
- **Wohnortgröße:** Vor zehn Jahren gab es kaum Unterschiede zwischen den Reiseregionen von Personen aus unterschiedlich großen Orten. Inzwischen hat sich die Situation geändert: Je kleiner der Ort, in dem jemand lebt, desto höher die Wahrscheinlichkeit, dass derjenige in Mitteleuropa Urlaub macht und dabei eine unterdurchschnittliche Distanz überwindet. Großstädter bevorzugen hingegen Ziele in Südeuropa und nehmen häufiger eine Anreise von 2'000 km und mehr in Kauf. Die Unterschiede bewegen sich aber auf einem niedrigeren Niveau als bei den oben dargestellten Altersgruppen. Dennoch ist dies ein Hinweis darauf, dass die Infrastruktur des Wohnortes eine relevante Rolle bei der Wahl des Urlaubsreiseziels und der zurückgelegten Distanzen spielt (wer nahe am Flughafen lebt, wird auch mit einer höheren Wahrscheinlichkeit ein weit entfernt gelegenes Reiseziel besuchen als jemand, der 100 Kilometer und mehr bis zum Flughafen zurücklegen muss).
- **Haushaltsgröße:** Ob jemand allein, in einem Haushalt mit Kindern bis 17 Jahre oder in einem kinderlosen Haushalt mit mehreren Erwachsenen lebt, hat nur einen geringen Einfluss auf die Wahl der Reiseregion. Einziger bemerkenswerter Unterschied: Personen aus Haushalten mit Kindern reisen etwas häufiger nach Südeuropa und machen dafür weniger Fernreisen als Personen aus Haushalten ohne Kinder. In den letzten zehn Jahren gab es bei allen drei betrachteten Zielgruppen bezüglich der bereisten Regionen nur geringfügige Veränderungen. Unterschiede gibt es jedoch hinsichtlich der zu-

rückgelegten Distanz: Wer Kinder hat, legt im Urlaub kürzere Strecken zurück als Personen aus Haushalten ohne Kinder.

- **Pkw-Verfügbarkeit:** Auch die Pkw-Verfügbarkeit hat einen Einfluss auf die Wahl des Reiseziels und damit auch auf die zurückgelegte Entfernung. Wer in einem Haushalt mit Pkw lebt, legt im Urlaub weitere Distanzen zurück als derjenige, der in einem autofreien Haushalt lebt (unabhängig davon, welches Verkehrsmittel bei der Urlaubsreise tatsächlich benutzt wird). Bei beiden Gruppen ist jedoch in den letzten zehn Jahren ein Anstieg der zurückgelegten Distanzen zu beobachten, insbesondere bei Urlaubsreisen zu Zielen, die 2'000 km und mehr entfernt liegen. Da die Pkw-Verfügbarkeit mit der Höhe des Haushaltsnettoeinkommens steigt, ist davon auszugehen, dass hier auch das Haushaltsnettoeinkommen ein treibender Faktor ist.
- **Reiseart:** Je nach Reiseart werden unterschiedliche Regionen bereist. Jeweils etwa zwei Drittel der Natururlaube, Gesundheitsurlaube und Aktivurlaube werden in Mitteleuropa verbracht. Auch bei den Familien- und Ausruhurlaube überwiegen Reisen innerhalb Mitteleuropas, d. h. bei diesen Reisearten ist der Anteil der Urlaubsreisen, bei denen weniger als 500 km zurückgelegt wurden, um zum Reiseziel zu gelangen, verhältnismäßig groß. Strand-/Badeurlaube und Spaß-/ Partyurlaube führen vorrangig nach Südeuropa, entsprechend hoch ist der Anteil der Urlaubsreisen mit Reisedistanzen zwischen 1'000 und 2'000 km. Kultur-, Sightseeing-, Erlebnis- und Studienreisen verteilen sich am gleichmäßigsten auf alle betrachteten Reiseregionen, haben ihren Schwerpunkt aber in Mittel- und Südeuropa (mit steigender Relevanz Mitteleuropas). Der Anteil der Urlaubsreisen mit Reisedistanzen von über 10'000 Kilometern liegt hier jedoch in einigen Jahren bei über 10 %. Bei den Besuchsreisen hängt die Wahl der Reiseregion vom Wohnort der Verwandten und Freunde ab. Durch den zunehmenden Anteil der in Deutschland lebenden Personen mit Migrationshintergrund führen Besuchsreisen deshalb in den letzten Jahren immer häufiger ins Ausland (vor allem nach Süd- und Osteuropa), die Reisedistanzen sind dadurch bei dieser Reiseart stark angestiegen. Die weitesten Distanzen werden im Rahmen von Rundreisen, Studienreisen und Erlebnisurlaube zurückgelegt, während bei Gesundheitsurlaube, Natururlaube sowie Ausruh- und Familienferien das Ziel häufig nicht ganz so weit entfernt liegt.
- **Verkehrsmittel:** Die zurückgelegte Distanz hängt stark vom genutzten Verkehrsmittel ab (und umgekehrt). Dass mit dem Flugzeug die längsten Reisedistanzen zurückgelegt werden, ist wenig überraschend. Interessanter ist, dass mit dem Bus längere Distanzen zurückgelegt werden als mit dem Auto oder mit der Bahn, die das Schlusslicht in Sachen zurückgelegter Entfernung darstellt. Innerhalb der Pkw-Urlaube haben Urlaubsreisen mit dem Reise-/Wohnmobil die weitesten Distanzen zu verzeichnen; ein Wohnwagen hat hingegen keinen sichtbaren Einfluss auf die zurückgelegte Distanz. Interessant ist auch, dass es bei Bus, Bahn- und Pkw-Urlaube eine Entwicklung hin zu kürzeren Reisedistanzen gibt. Den stärksten Anstieg hat ein bislang noch unerwähntes Verkehrsmittel zu verzeichnen, nämlich das (Kreuzfahrt-)Schiff.

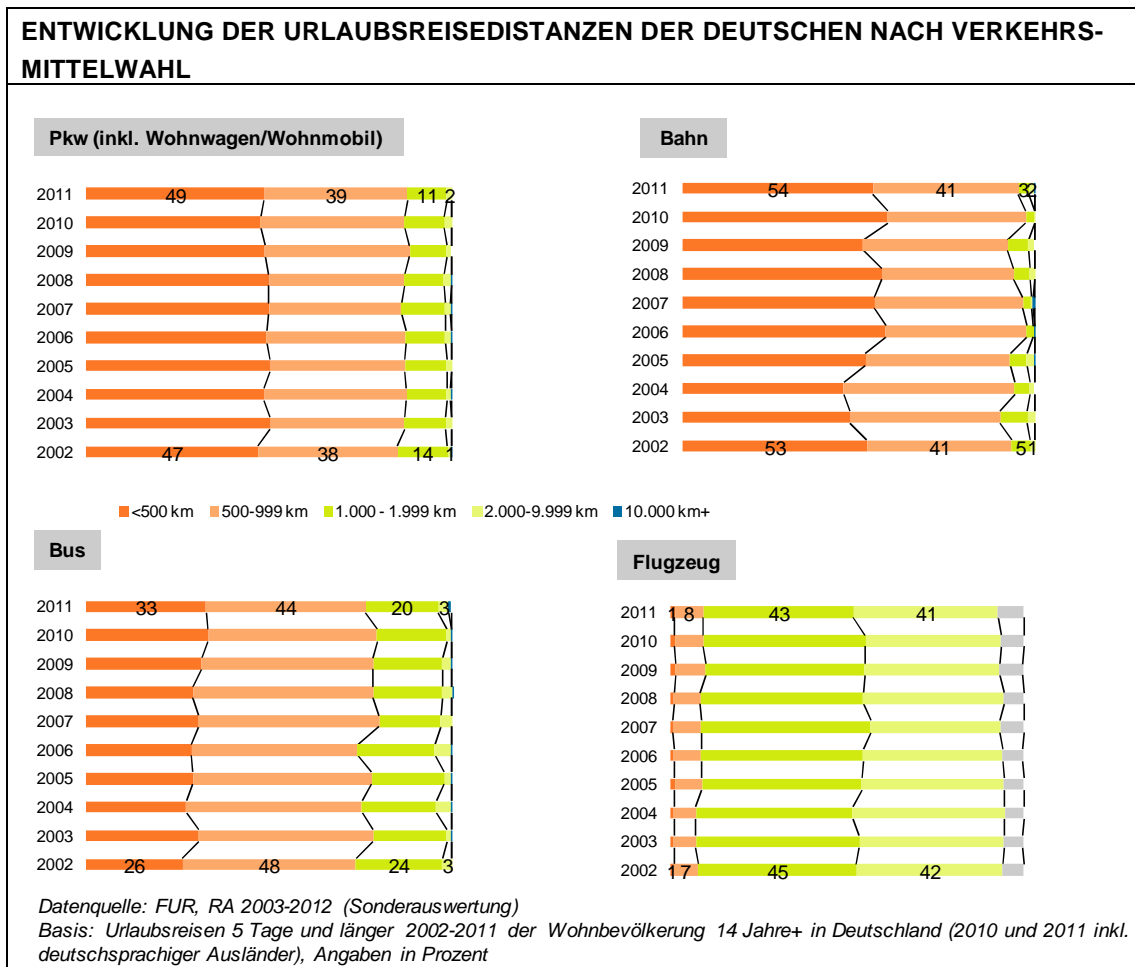


Abbildung 14: Entwicklung der Urlaubsreisedistanzen der Deutschen nach Verkehrsmittelwahl

- Sinus-Milieus:** Auch die Betrachtung der Sinus-Milieus (zur Kurzbeschreibung der Milieus siehe Annex) zeigt Unterschiede bei der Wahl der Reiseregionen, ist aber nur für das Jahr 2011 darstellbar. Das Traditionelle Milieu reist besonders gerne innerhalb Mitteleuropas, das Hedonistische Milieu und das Milieu der Performer sind verhältnismäßig selten in Mitteleuropa zu Gast. Das Prekäre Milieu macht überdurchschnittlich häufig in Osteuropa Urlaub, das Konservative Milieu hingegen besonders selten. Südeuropa wird überdurchschnittlich häufig von Hedonisten und Performern bereist, Personen aus dem Traditionellen und Sozialökologischen Milieu sind hier seltener als andere zu Gast. Eine hohe Fernreiseaffinität haben vor allem das Expeditive Milieu (Amerika und Afrika) und das Milieu der Performer (Asien/Australien und Amerika) (vgl. Arnold et al. 2013). Dies schlägt sich auch in den mittleren Urlaubsreisedistanzen nieder. Das Traditionelle Milieu legte 2011 im Mittel nicht einmal halb so viele Kilometer zurück wie die Performer (vgl. Abbildung 15). Unterhalb des Durchschnitts für alle Urlaubsreisen liegen auch die Prekären, das Sozialökologische Milieu und die Bürgerliche Mitte.

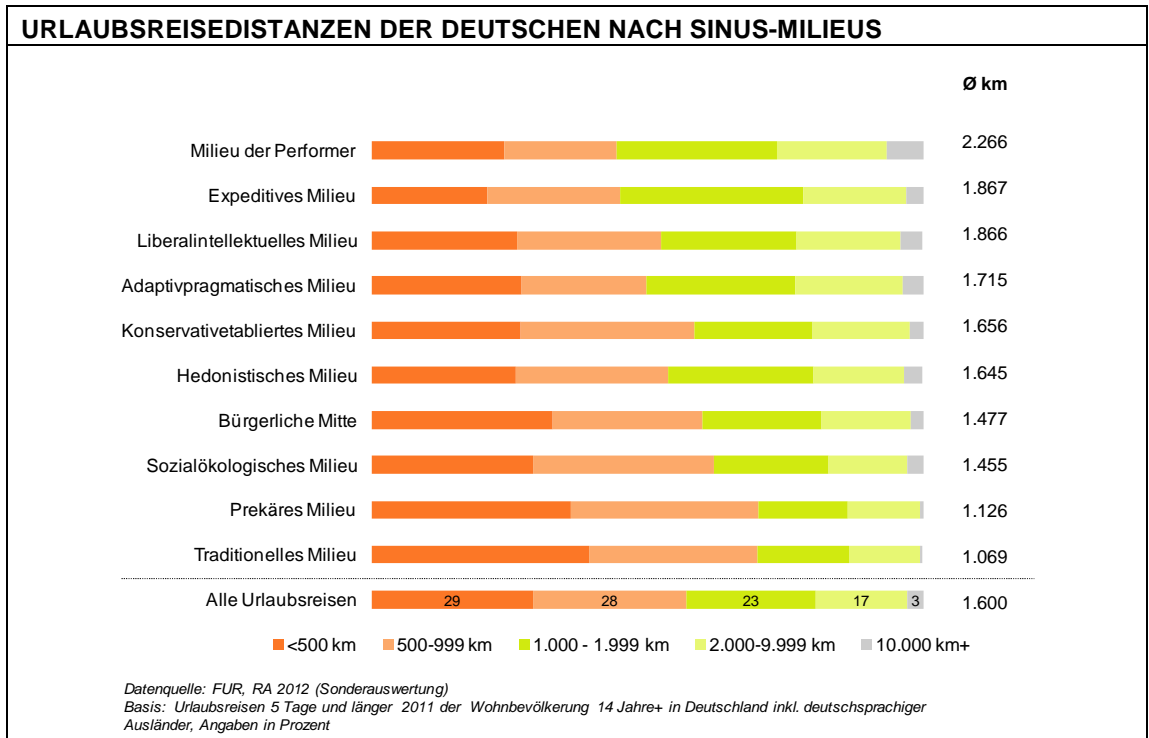


Abbildung 15: Urlaubsreisedistanzen der Deutschen 2011 nach SINUS-Milieus (inkl. Inlandsreisen)

Verkehrsmittelwahl auf Urlaubsreisen

Weltweite Entwicklung der Verkehrsmittelwahl auf Reisen

Der „Global Overview“ der UNWTO zeigt, dass die meisten Auslandsreisen inzwischen mit dem Flugzeug bestritten werden. Im Jahr 2010 gab es 481 Mio. internationale Flugreisen, denen 459 Mio. bodengebundene Reisen gegenüberstehen (Verhältnis 51:49). Im Jahr 2000 betrug das Verhältnis 47:53 und 1990 „nur“ 43:57. Der Luftverkehr hatte in den letzten 30 Jahren also erhebliche Zuwächse zu vermelden (UNWTO 2011). Allerdings beziehen sich diese Aussagen jedoch auf alle internationalen Reisen mit Übernachtung (also inkl. Geschäftsreisen, Kurzurlaubsreisen und sonstige private Übernachtungsreisen) und nicht auf das Teilssegment der (längeren) Urlaubsreisen.

Verkehrsmittelwahl auf Urlaubsreisen der Europäer

Für Europa verdeutlichen die Eurostat-Daten der Jahre 2001-2011 folgende Entwicklung im Bereich der Verkehrsmittelnutzung auf Urlaubsreisen ins Ausland mit 5+ Tagen Dauer (Abbildung 16):

- Die Verkehrsmittelnutzung ist über die Jahre hinweg relativ konstant, unterscheidet sich aber in den betrachteten EU-Regionen.
- Nordeuropäer nutzen am häufigsten das Flugzeug (bei etwa jeder zweiten Urlaubsreise).
- In Mittel-, Ost- und Südeuropa dominiert der Pkw mit Anteilen von jeweils knapp 60 %.
- Der Anteil der Bahnreisen ist in Mittel- und Osteuropa mit jeweils ca. 10 % am größten.
- Der Bus wird vor allem von Urlaubsreisenden aus Osteuropa rege genutzt, kommt aber auch in Südeuropa auf einen höheren Marktanteil als die Bahn.

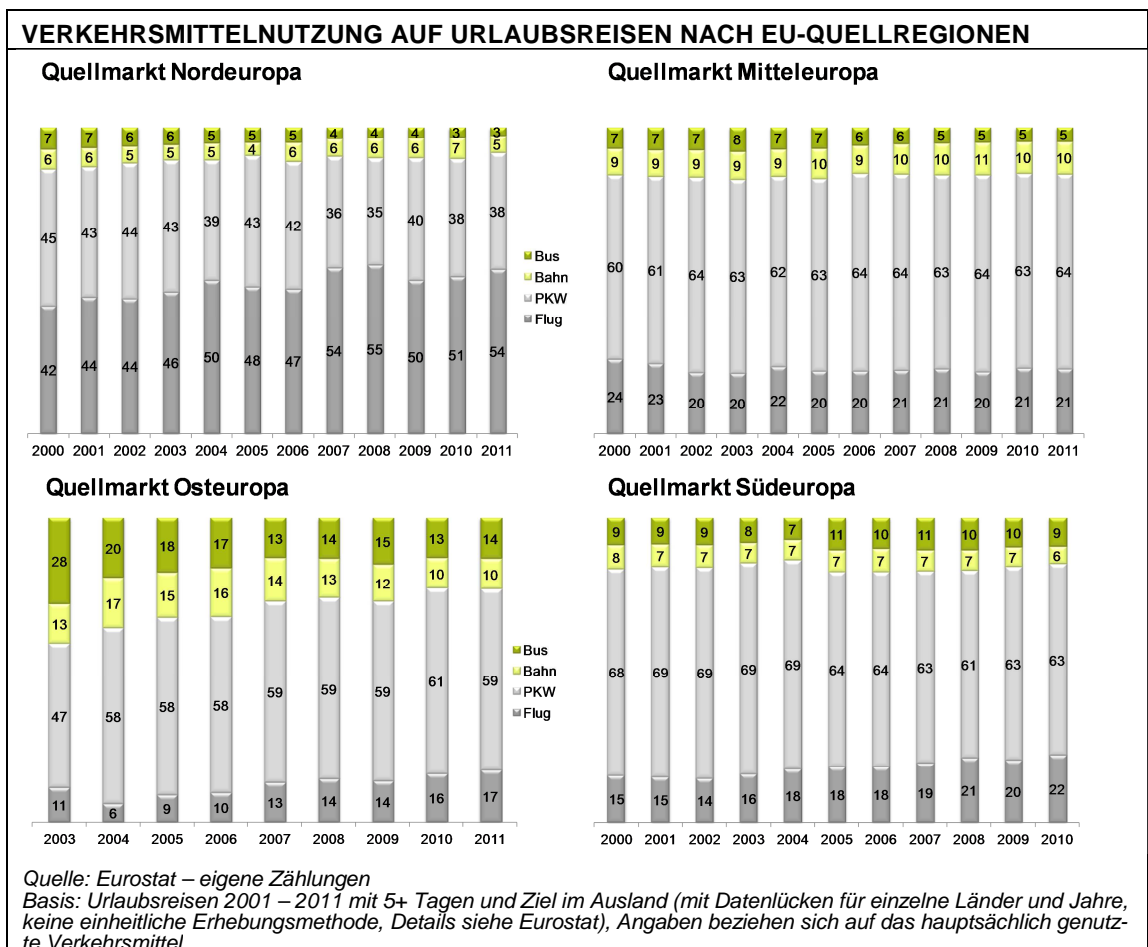


Abbildung 16: Verkehrsmittelnutzung auf Urlaubsreisen nach EU-Quellregionen

Eine Sonderauswertung des Flash-Eurobarometers zeigt, dass über drei Viertel der 245 Mio. Urlaubsreisenden (15 Jahre+) der EU 27 im Jahr 2011 mindestens einmal mit dem Auto oder Motorrad verreist sind, während etwas weniger als die Hälfte in den Urlaub geflogen sind. Etwa jeder dritte ist mindestens einmal mit der Bahn verreist, jeder fünfte hat auf dem Weg zum Urlaubsziel den Bus genutzt (European Commission 2012).

Mit dem Flieger geht es besonders häufig nach Südeuropa, mit der Bahn nach Mitteleuropa, mit dem Bus nach Osteuropa und mit dem Schiff nach Nordeuropa. Die detaillierte Analyse der Flash Eurobarometer-Daten zeigt außerdem, dass es zwischen den europäischen Quellregionen (insbesondere zwischen Nord- und Südeuropa) große Unterschiede bezüglich der Verkehrsmittelnutzung gibt. Auffällig sind dabei vor allem die Multimodalität der Nordeuropäer, die im Schnitt 2.8 unterschiedliche Verkehrsmittel nutzen, und die konsequente Beschränkung der Südeuropäer auf ein Verkehrsmittel (\bar{x} 1.1). Ein Grund hierfür könnte sein, dass viele Nordeuropäer im Laufe eines Jahres sehr unterschiedliche Ziele ansteuern und dafür unterschiedliche Verkehrsmittel nutzen (z.B. mit dem Pkw ins Ferienhaus und mit dem Flieger auf die Kanaren). Osteuropäer sind am seltensten mit dem Flugzeug und vergleichsweise häufig mit dem Bus unterwegs (ohne Abbildung).

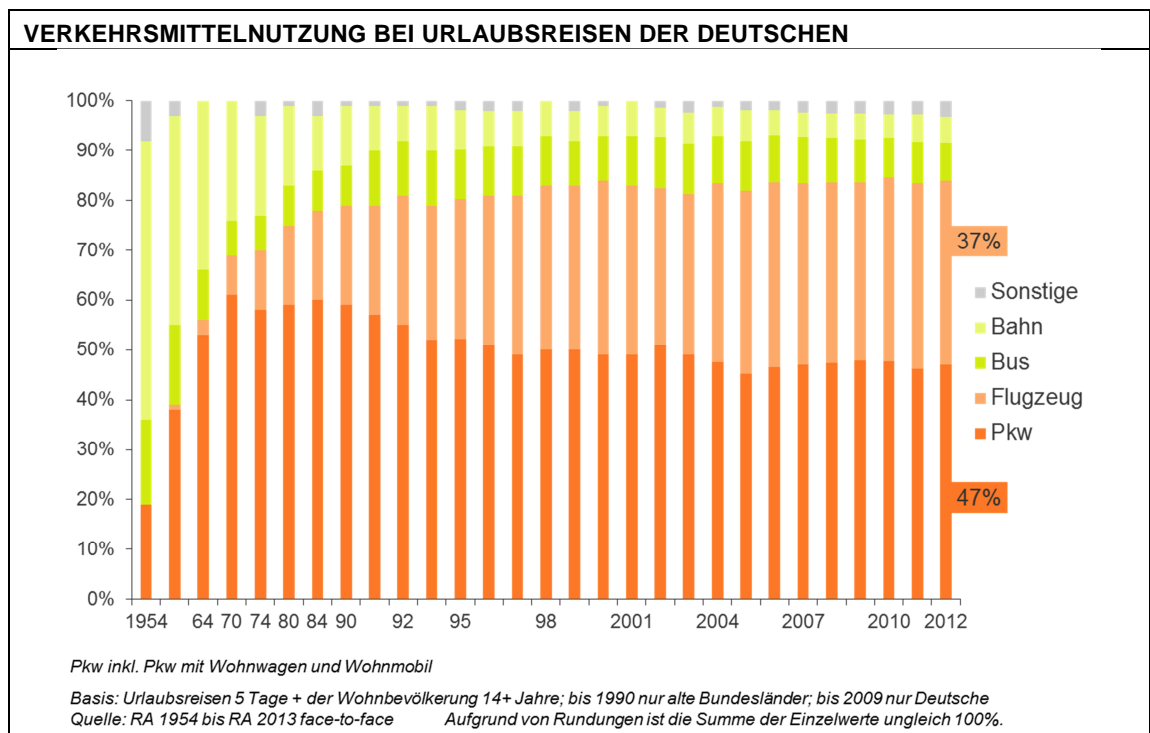


Abbildung 17: Entwicklung der Verkehrsmittelnutzung bei Urlaubsreisen der Deutschen 1954-2012 (inkl. Inlandsreisen)

Verkehrsmittelwahl der auf Urlaubsreisen der Deutschen

Die Hochblüte der Pkw-Urlaube lag in den 1970er Jahren, doch auch heute werden die meisten Urlaubsreisen mit dem Auto unternommen. Mit der wachsenden Bedeutung von Urlaubszielen im Ausland hatte das Flugzeug auf dem deutschen Reisemarkt in den 1980er und Anfang der 1990er Jahre hohe Marktanteile zu verzeichnen. In den letzten Jahrzehnten waren die Anteile der einzelnen Verkehrsmittel aber relativ stabil (vgl. Lohmann/Aderhold 2009, S. 137 und Abbildung 17). Für das Reisejahr 2011 zeigen die Daten der Reiseanalyse der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen folgendes Bild: 32 Mio. Urlaubsreisen wurde mit dem Pkw durchgeführt (davon 2 Mio. Urlaubsreisen mit Wohnwagen oder Wohnmobil), 26 Mio. mit dem Flugzeug, Bus und Bahn kommen auf 6 bzw. 4 Mio. Im Folgenden wird

mit Hilfe von Zeitreihen der Reiseanalyse analysiert, ob und ggf. welche Entwicklungen es bezüglich der zielgruppen- und/oder segmentspezifischen Verkehrsmittelnutzung gegeben hat (Identifikation von Treibern und Hemmnissen).

- **Alter:** Es gibt deutliche Unterschiede zwischen der Verkehrsmittelnutzung der betrachteten Altersgruppen. Junge Menschen (bis 24 Jahre) nutzen den Pkw vergleichsweise selten und sind dafür etwas häufiger mit dem Flugzeug unterwegs. In den letzten zehn Jahren gab es in dieser Altersgruppe einen Anstieg bei den Flugreisen, bei gleichzeitigem Rückgang der Pkw- und der Busreisen. Bei den 25-49-Jährigen spielen eigentlich nur der Pkw und das Flugzeug eine Rolle, mit langfristig zunehmenden Anteilen der Flugreisen und „Verlusten“ bei den Pkw-Reisen. Die 65+-Jährigen nutzen vorwiegend das Auto, zeichnen sich aber insgesamt durch eine relativ ausgewogene Verteilung der Marktanteile auf die Verkehrsmittel aus. In den letzten Jahren ist auch hier der Anteil der Flugreisen gestiegen, während der Anteil der Bus- und Bahnreisen gesunken ist.
- **Wohnortgröße:** Auch die Wohnortgröße hat einen deutlichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl bei Urlaubsreisen. Personen, die in Orten mit weniger als 5'000 Einwohnern leben (= Dorfbewohner) nutzen häufiger als alle anderen Gruppen den Pkw für ihre Urlaubsreisen, Flugreisen sind in dieser Gruppe deutlich seltener als bei Urlaubsreisen anderer Personen. Der Anteil der Busreisen ist in den Dörfern übrigens gleich groß geblieben. Personen aus mittelgroßen Städten (5'000-49'999 Einwohner) und sehr großen Städten (500'000 und mehr Einwohner) haben in den letzten zehn Jahren immer häufiger das Flugzeug und seltener den Pkw genutzt, bei Bewohnern von großen Städten (50'000-499'999 Einwohner) ging hingegen der Anteil der Busreisen zurück.
- **Haushaltsgröße:** Die Haushaltsgröße (Anzahl der Personen und der im Haushalt lebenden Kinder bis 17 Jahre) hat ebenfalls einen großen Einfluss auf die Wahl des Urlaubsverkehrsmittels: Personen, die allein leben, verreisen deutlich seltener mit dem Pkw und dafür häufiger als andere mit dem Flugzeug, dem Bus oder der Bahn. Wer in einem Haushalt mit Kindern lebt, nimmt besonders häufig den Pkw. Bus und Bahn haben in dieser Zielgruppe hingegen nur eine geringe Bedeutung. Für alle drei betrachteten Gruppen gilt jedoch: Der Anteil der Flugreisen ist in den letzten zehn Jahren gestiegen, der Anteil der Pkw-Reisen ist gesunken.
- **Pkw-Verfügbarkeit:** Die Verkehrsmittelwahl wird erwartungsgemäß davon beeinflusst, ob ein Pkw im Haushalt vorhanden ist oder nicht. Jede zweite Urlaubsreise von Autobesitzern wird auch mit dem Auto unternommen, bei Personen aus autofreien Haushalten wird etwa jede fünfte Urlaubsreise mit dem Pkw gemacht (als Mitfahrer oder auch als Selbstfahrer mit geliehenem/gemietetem Fahrzeug). Flugreisen haben bei Urlaubsreisen von Personen aus Haushalten ohne Auto noch stärker an Bedeutung gewonnen als bei Personen aus Haushalten mit mindestens einem Auto.
- **Reisearten:** Interessante Unterschiede liefert auch die Betrachtung verschiedener Reisearten. Bei Natururlauben, Familienurlauben, Aktiv- und Ausruhrurlauben dominiert der Pkw mit Anteilen von jeweils ca. zwei Dritteln. Für Strand-/Badeurlaube und Partyurlaube wird besonders häufig das Flugzeug genutzt (Tendenz jeweils steigend), aber auch bei den Studienreisen ist in den letzten zehn Jahren ein deutlicher Anstieg der Flugreisen zu erkennen. Einen überdurchschnittlich großen Anteil an Busreisen gibt es bei den Gesundheitsurlauben, aber auch bei den Kultururlauben, Sightseeing-Urlauben sowie bei den Studien- und Erlebnisreisen. Die Bahn kann insbesondere bei Besuchsreisen, aber auch bei den Kultururlauben und Studienreisen punkten. In den letzten zehn Jahren verlief die Entwicklung der Verkehrsmittelnutzung bei den untersuchten Reisearten unterschiedlich, bei fast allen Reisearten ist aber der Anteil der Flugreisen gestiegen. Ausnahmen sind Aktivurlaube, Erlebnisurlaube und Kultururlaube, bei letzteren ging der Anteil der Flugreisen im Betrachtungszeitraum sogar zurück.
- **Reisedistanz:** Liegt das Urlaubsreiseziel in einer Entfernung von unter 1'000 Kilometern, wird vor allem der Pkw für die Anreise genutzt. Bei Reisedistanzen zwischen 500 und 1'000 Kilometern ist der Bus mit einem Marktanteil von ca. 15 % vergleichsweise gut aufgestellt, hat aber in den letzten

Jahren Anteile an den Flieger abgeben müssen. In der Distanzkategorie 1'000-1'999 Kilometer sieht die Verteilung auf die Verkehrsmittel anders aus. Hier liegt der Anteil der Flugreisen inzwischen bei 68 % (2002: 58 %), während der Pkw nur für jede fünfte Urlaubsreise genutzt wird. Urlaubsreisen, die zu Zielen führten, welche 2'000 Kilometer und mehr entfernt liegen, wurden und werden beinahe ausschließlich mit dem Flugzeug unternommen.

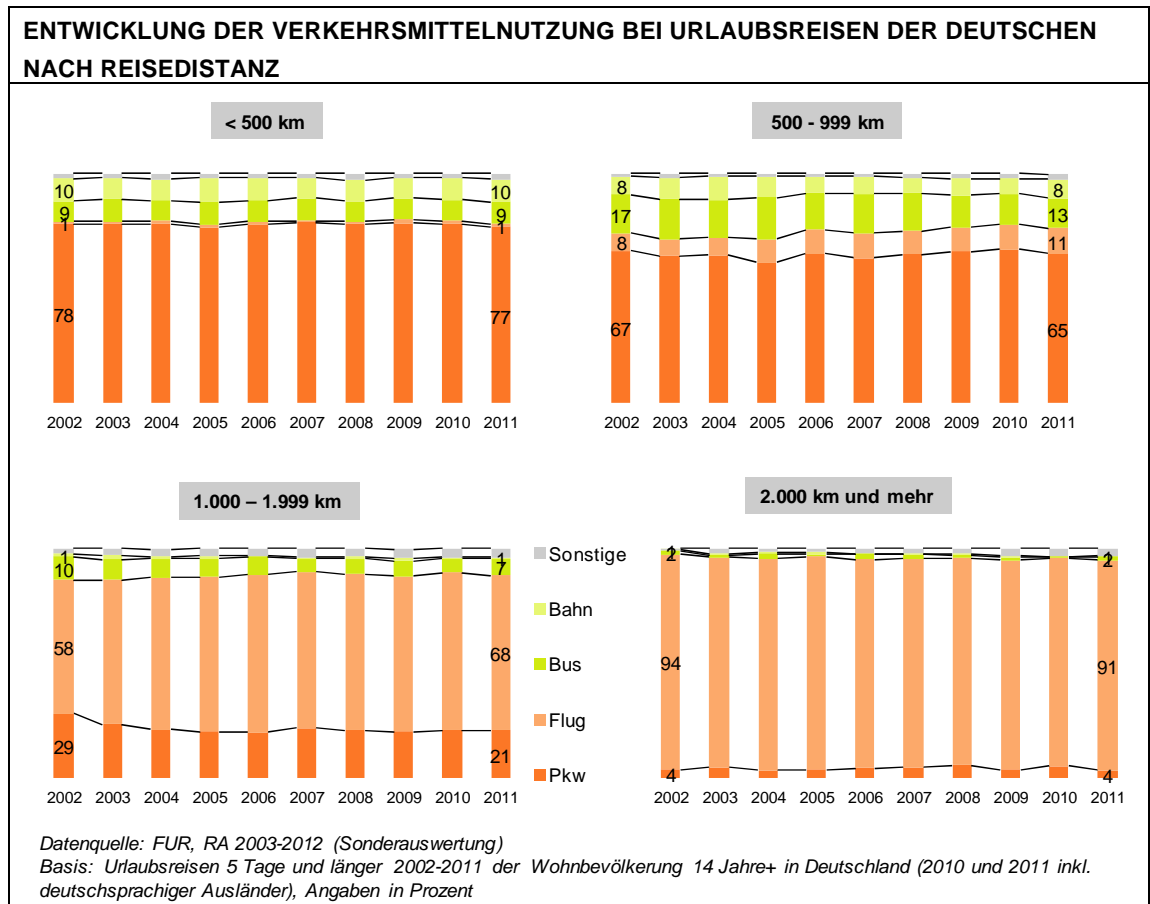


Abbildung 18. Entwicklung der Verkehrsmittelnutzung auf Urlaubsreisen der Deutschen nach Reisedistanz

Zukünftige Entwicklung der Urlaubsreisen

Weltweite Reisetrends

Die UNWTO prognostiziert bis 2030 einen weiteren, aber sich abschwächenden Anstieg der internationalen Reisen (Abbildung 19). Für das Jahr 2030 wird mit 1.8 Milliarden internationalen Ankünften gerechnet (inkl. Geschäftsreisen, Kurzurlaubsreisen und sonstigen privaten Übernachtungsreisen). Der Vergleich der Kontinente untereinander zeigt, dass der Anteil der Reisen aus Europa zunehmend kleiner wird, dafür steigt der Marktanteil Asiens, aber auch des Mittleren Ostens und Afrikas. Dennoch werden auch im Jahr 2030 die meisten internationalen Touristen aus europäischen Ländern stammen.

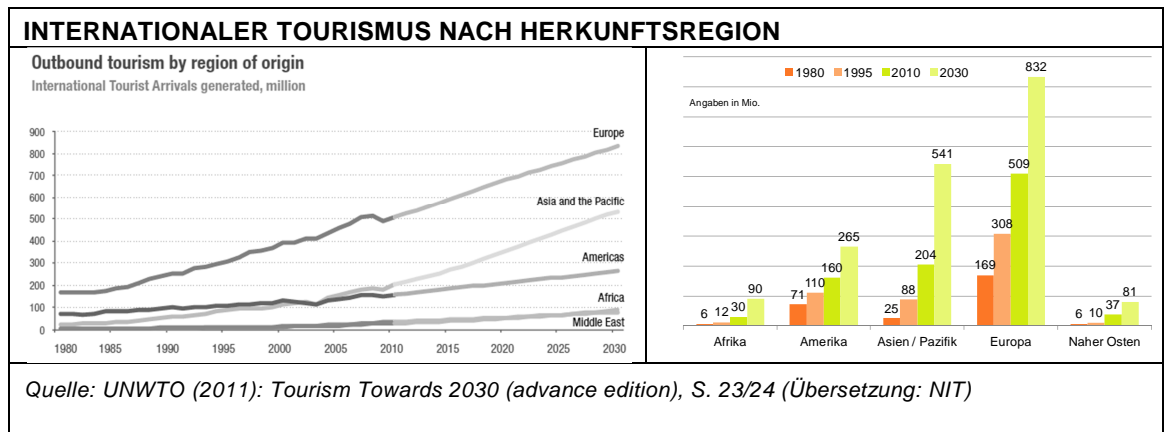


Abbildung 19: Internationaler Tourismus nach Herkunftsregion (Volumen)

Der World Travel Trends Report (IPK 2012) geht noch einen Schritt weiter und weist darauf hin, dass es die Europäer schon heute zunehmend in ferne Länder zieht: Fernreisen stiegen in der jüngeren Vergangenheit um etwa vier Prozent⁵. Profitieren konnten insbesondere Nord- und Südamerika sowie die Region Asien/Pazifik mit einem Plus von zwei bzw. sogar rund acht Prozent. Reisen in Nahziele innerhalb Europas und in den Mittelmeerraum stiegen um zwei Prozent. Für die Zukunft ist gemäß IPK zu erwarten, dass verstärkt solche Ziele angesteuert werden, die individuelle und authentische Erlebnisse bieten und technisch auf dem allerneuesten Stand sind.

Die Welttourismusorganisation rechnet damit, dass die Anzahl der Flugreisen bis zum Jahr 2030 jährlich um 3.4 % und damit geringfügig stärker ansteigen wird als der bodengebundene Verkehr (also Straße, Schiene, Wasser). Daten für einzelne Verkehrsmittel werden leider nicht ausgewiesen. Im Quellmarkt Europa wird der Flugverkehr weniger stark ansteigen als im internationalen Durchschnitt. Dennoch ist mit einem Anstieg um 2.8 % zu rechnen, für den bodengebundenen Verkehr wird ein jährlicher Anstieg von 2.2 % erwartet (UNWTO 2011, S. 28).

Auch das Projekt TRANSvisions (Petersen et al. 2009) macht Aussagen zur zukünftigen Verkehrsmittelnutzung: Die Bearbeiter gehen davon aus, dass die Touristen (u.a. zwar insbesondere die aus Asien) zukünftig noch häufiger mit dem Flieger von einer europäischen Destination zur nächsten unterwegs sein werden. Auch für die touristische Nutzung von Hochgeschwindigkeitsstrecken im europäischen Zugverkehr wird ein Wachstum vorausgesagt.

Europäische Urlaubsreisetrends

Für die Quellregion Europa ist ein Anstieg von 509 auf 832 Mio. internationale Reisende zu erwarten - das entspricht einem Anstieg von 57 Reisen pro 100 Einwohner auf 89 in 2030 (Abbildung 20). Die zu erwartenden Trends werden laut UNWTO u. a. durch das Bruttonationaleinkommen und durch die Mobilitätskosten (bisher sinkend, zukünftig steigend) beeinflusst.

⁵ Im deutschen Urlaubsreisemarkt machen Fernreisen gerade einmal 7% der Nachfrage aus (FUR 2013). Ein Anstieg von 4% wäre hier nur von geringer Bedeutung.

VOLUMEN UND MARKTANTEIL INTERNATIONALER ANKÜNFTEN VON EUROPÄERN					
International generierte touristische Ankünfte (in Mio.)					
	Aktuelle Daten			Projektionen	
	1990	2000	2010	2020	2030
Aus Europa	255,2	395,3	508,7	681	832
... nach Europa	226,7	337,9	415,6	540	643
... in andere Regionen	28,4	57,3	93,1	140	188
Marktanteil (%)					
	Aktuelle Daten		Projektionen		
	2010	2020	2030		
Aus Europa	100	100	100		
... nach Europa	87	85	82		
... in andere Regionen	13	15	18		

Quelle: Eigene Darstellung nach UNWTO (2011): Tourism Towards 2030 (advance edition) (Übersetzung: NIT)

Abbildung 20: Volumen und Marktanteil internationaler Ankünfte von Europäern (1990 – 2030)

Die Ergebnisse des Projektes TRANSvisions deuten darauf hin, dass der Anteil der Menschen, die aus den nördlichen EU-Ländern in südliche EU-Länder reisen, in Zukunft voraussichtlich noch größer sein wird als bisher. Grund dafür ist laut Petersen et al. – neben den günstigen Flugtickets – vor allem das milde Klima des Südens, das dazu führt, dass zahlreiche Nordeuropäer sich Zweitwohnsitze in Spanien, in der Türkei oder Kroatien zulegen bzw. dort ihren Langzeiturlaub verbringen. Verstärkt wird dieser Trend zum einen durch den zunehmenden Wohlstand der nordeuropäischen Bevölkerung und den steigenden Anteil der Rentner, aber auch durch flexible Arbeitsbedingungen, die es vor allem Freiberuflern erlauben, ihrer Tätigkeit an irgendeinem Ort der Welt nachzugehen (Petersen et al. 2009).

Hinsichtlich des deutschen Urlaubsreisemarktes wird hingegen davon ausgegangen, dass sich bezüglich des Urlaubsreisevolumens und der Verteilung der Urlaubsreiseziele der Deutschen aller Voraussicht nach auch in den nächsten Jahren nur wenig ändern wird. Für das Jahr 2020 wird angenommen, dass 32 % der Urlaubsreisen zu einem Ziel in Deutschland, 34 % ans Mittelmeer und ebenso viele in den Rest der Welt führen (vgl. Lohmann/Aderhold 2009:101).

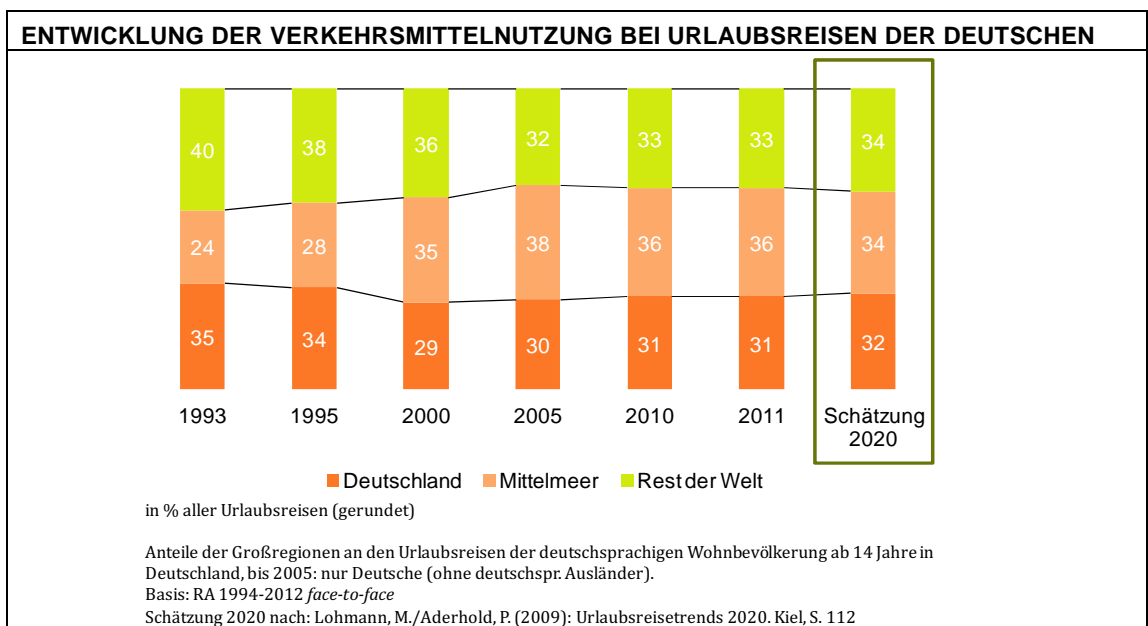


Abbildung 21: Entwicklung der Großregionen als Urlaubsziele

Aus anderen Studien des NIT (vgl. Grimm et al. 2009; Lohmann/Danielsson 2001; Lohmann/Merzbach 1997) ist bekannt, dass die zukünftigen Senioren anders reisen werden als die heutigen. Dies liegt insbesondere daran, dass die sog. Alterskohorten dazu tendieren, ihr Reiseverhalten aus der Lebensmitte mitzunehmen. Das bedeutet: Zukünftig werden immer mehr Urlaubsreisen von Senioren unternommen, und ihr Anteil an allen Urlaubsreisen wird steigen. Ferner ist davon auszugehen, dass durch die Reisezielwahl der zukünftigen Senioren der Anteil der Urlaubsreisen innerhalb Mitteleuropas sinken und dafür insbesondere der Anteil der Urlaubsreisen zu südeuropäischen Zielen, und damit auch die Reisedistanz, steigen wird.

Lohmann und Aderhold gehen in ihrer Urlaubsreisetrendstudie davon aus, dass Pkw und Flug auch in Zukunft eine hohe Akzeptanz bei den deutschen Urlaubern aufweisen können. Wichtig werden die Kosten sein, u. a. auch bedingt durch die Energiepreise. Die Nutzung von Bus und Bahn hängt davon ab, inwieweit es gelingt, deren Relevanz für Urlaubsreisen zu halten (Bus) bzw. wieder zu erreichen (Bahn) (Lohmann/Aderhold 2009).

2.3. KURZURLAUBSREISEN

Kurzurlaubsreisevolumen der Deutschen⁶

Im Jahr 2012 haben 33.4 Mio. deutschsprachige Kurzurlaubsreisende im Alter von 14 bis 70 Jahren insgesamt 80 Mio. Kurzurlaubsreisen mit zwei bis vier Tagen Dauer unternommen und damit etwas mehr als im Jahr zuvor (2011: 78 Mio. Kurzurlaubsreisen,). Hinzu kommen geschätzte 7.0 Mio. Kurzurlaubsreisen von Über-70-Jährigen (vgl. FUR 2013a). Die Kurzurlaubsreiseintensität der 14-70-Jährigen lag im Jahr 2012 bei 56%, die Kurzurlaubsreishäufigkeit bei 2.4 Kurzurlaubsreisen je Kurzurlaubsreisendem bzw. 1.3 Kurzurlaubsreisen pro Person. Mindestens vier von fünf Kurzurlaubsreisenden haben im vergangenen Jahr auch Urlaubsreisen mit einer Dauer von fünf Tagen und länger unternommen, nur jeder fünfte unternahm ausschließlich Kurzurlaubsreisen. Kurzurlaubsreisen sind also in der Regel kein Ersatz für längere Urlaubsreisen, sondern werden ergänzend durchgeführt, auch in wirtschaftlich schwierigeren Jahren wie z. B. im Jahr 2009 (vgl. Grimm/Winkler 2011).

Kurzurlaubsreiseziele und -distanzen der Deutschen

Mehr als drei Viertel (76 %) der Kurzurlaubsreisen der deutschsprachigen Bevölkerung führten im Jahr 2011 zu einem Ziel im Inland. Das entspricht 56 Mio. der 74 Mio. detailliert berichteten Kurzurlaubsreisen der 14- bis 70-Jährigen. Rund ein Drittel der Kurzurlaubsreisen (34 %, 25 Mio.) geht in deutsche Städte, weitere 9 % (7 Mio.) in ausländische Städte. Auch wenn die Städte nicht den größten Anteil der Kurzurlaubsreiseziele stellen, so ist ihre Bedeutung im Kurzurlaubsreisemarkt zweifellos höher als bei den Urlaubsreisen.

Unter den deutschen Bundesländern erreicht Bayern mit Abstand die meisten Kurzurlaube (9 Mio. inklusive der Städteziele). Das städtische geprägte NRW steht an zweiter Stelle (6 Mio.). Im Ausland führen Österreich und die Niederlande (je 3 Mio.) das Ranking an. Auf den weiteren Plätzen folgen Italien, Frankreich, Spanien, Großbritannien und die Tschechische Republik.

Eine Sonderauswertung der RA-Daten zeigt folgende Besonderheiten der im Projekt relevanten Segmente, die für die Identifikation von Treibern relevant sind:

- **Alter:** Jüngere Reisende haben eine besonders hohe Affinität zu Kurzurlaubsreisen in deutsche Städte (insbesondere nach Berlin), aber auch Senioren machen überdurchschnittlich häufig Städte-Kurztrips.

⁶ Zu Kurzurlaubsreisen der Europäer liegen keine Daten vor.

Ältere Reisende (65+) bleiben bei ihren Kurzurlaubsreisen häufiger als andere Altersgruppen im Inland, mit überdurchschnittlichen Werten vor allem für Bayern und Nordrhein-Westfalen.

- **Haushaltsgröße:** Die Größe und Zusammensetzung des Haushalts hat nur einen geringen Einfluss auf die Wahl der Reiseregion bzw. auf die zurückgelegte Distanz.
- **Wohnortgröße:** Je kleiner der Ort, in dem der Reisende lebt, desto eher verbringt er seine Kurzurlaubsreise in Deutschland. Dies könnte mit der Erreichbarkeit des nächsten Flughafens oder Fernbahnhofs in Zusammenhang stehen.
- **Reisearten:** Besuchs-, Event- und Gesundheits- bzw. Wellnessreisen finden noch häufiger als andere Kurzurlaubsreisen innerhalb Deutschlands statt (jeweils über 80 % Inlandsreisen). Der Anteil der Auslandskurzurlaube ist hingegen bei den Strand-/Badeurlauben, bei den Städtereisen und bei den Kultururlauben besonders hoch (jeweils über 30 % Auslandsreisen).

Auch für die Kurzurlaubsreisen wurden mit Hilfe der Angaben zur Quell- und Zielregion Distanzen errechnet. Bei 69 % der untersuchten Kurzurlaubsreisen wurden weniger als 500 km zurückgelegt, 27 % führten zu einem Ziel, das zwischen 500 und 1'000 km entfernt lag, bei 5 % der Kurzurlaubsreisen wurden 1'000 km oder mehr zurückgelegt (einfache Entfernung). Die durchschnittliche Reisedistanz bei Kurzurlaubsreisen der 14-70-Jährigen beträgt 411 km. Bezieht man diese Zahl auf alle 85 Mio. Kurzurlaubsreisen, so ergibt sich eine Verkehrsleistung von 70 Mrd. km (Hin- und Rückreise), also knapp ein Drittel dessen, was durch Urlaubsreisen erreicht wird. Einfluss auf die Reisedistanz haben:

- **Verkehrsmittel:** Die Reisedistanz unterscheidet sich in Abhängigkeit vom gewählten Verkehrsmittel. Bei Kurzurlaubsreisen, die mit dem Pkw zurückgelegt wurden, liegt die durchschnittliche Entfernung bei 354 km (mit Wohnwagen bei 331 km, mit Wohnmobil bei 408 km), mit der Bahn wurden im Durchschnitt 387 km zurückgelegt, mit dem Bus 598 km und mit dem Flugzeug 818 km.
- **Reisedauer:** Je länger die Kurzurlaubsreise dauert, desto weiter ist die durchschnittliche Reisedistanz, die bei der Anreise zurückgelegt wurde. Bei 2-tägigen Kurzurlaubsreisen beträgt die Entfernung im Durchschnitt 339 km, bei 3-tägigen 372 km und bei 4-tägigen Kurzurlaubsreisen wurden Ziele angesteuert, die im Schnitt 474 km entfernt liegen.

Verkehrsmittelwahl auf Kurzurlaubsreisen der Deutschen

Im Vergleich zu Urlaubsreisen (5 Tage+) spielt bei den Kurzurlaubsreisen die Bahn mit einem Marktanteil von 19 % eine wichtigere Rolle. Meistgenutztes Verkehrsmittel ist aber auch bei den Kurzurlaubsreisen mit 68 % das Auto. Darin sind gut 3 % Kurzurlaubsreisen mit Wohnwagen oder Wohnmobil enthalten, das entspricht dem Anteil bei Urlaubsreisen. 9 % der Kurzurlaubsreisen werden mit dem Flugzeug, 4 % mit dem Bus unternommen.

Auch hier haben wir eine Sonderauswertung für verschiedene Segmente vorgenommen, um relevante Treiber zu identifizieren:

- **Alter:** Die mittleren Altersgruppen (25-64 Jahre) verreisen bei ihren Kurzurlaubsreisen häufiger mit dem Flugzeug oder mit dem Pkw als jüngere oder ältere Reisende. Senioren haben hingegen eine deutlich höhere Affinität zu Busreisen. Jugendliche und junge Erwachsene findet man überdurchschnittlich häufig unter den Bahnreisenden.
- **Haushaltsgröße:** Personen aus Haushalten mit Kindern nutzen deutlich häufiger den Pkw für ihre Kurzurlaubsreisen als Personen aus Haushalten ohne Kinder. Eine besonders geringe Autonutzung weisen diejenigen auf, die allein leben. Jede dritte Kurzurlaubsreise von Alleinlebenden wird mit der Bahn unternommen, auch der Anteil der Flugreisen ist bei dieser Gruppe verhältnismäßig hoch.
- **Wohnortgröße:** Genau wie bei den Urlaubsreisen gilt auch hier: Je kleiner der Wohnort, desto eher wird mit dem Pkw verreist (73 % der Kurzurlaubsreisen aus Orten mit weniger als 5'000 Einwohnern vs. 55 % der Kurzurlaubsreisen aus Großstädten mit mindestens 500'000 Einwohnern). Im Gegenzug

steigt der Anteil der Bahn- und auch der Flugreisen mit der Größe des Wohnortes (Bahn: 8 % vs. 15 %, Flug: 14 % vs. 26 %).

- **Reisearten:** Gesundheits-, Natur- und Ausruhurlaube, aber auch Strandurlaube werden überdurchschnittlich häufig mit dem Pkw unternommen. Kultur- und Städtereisen sowie Einkaufsreisen haben den geringsten Pkw-Anteil. Dafür wird für diese Kurzurlaube, genau wie auch bei Eventreisen und Shoppingtrips häufiger das Flugzeug oder die Bahn genutzt. Den höchsten Anteil an Bahnreisen haben jedoch die Besuchsreisen. Der Bus kann vor allem bei den Kultur- und Städtekurzurlauben punkten.
- **Reiseziel:** Knapp drei Viertel der Inlandskurzurlaube, aber nur etwa jeder zweite Auslandskurzurlaub wird mit dem Pkw unternommen. Innerhalb Deutschlands spielt die Bahn eine wichtige Rolle, insbesondere bei Kurzurlauben, deren Ziel eine Stadt ist. Unter den Kurzurlaubsreisen zu ausländischen Zielen sind aber auch überdurchschnittlich viele Busreisen, ausländische Städte werden häufig auch mit dem Flieger erreicht.

Zukünftige Entwicklung der Kurzurlaubsreisen

Laut Lohmann und Aderhold (2009) sprechen mehrere Faktoren (wie z. B. das zunehmende Angebot von zielgruppengerechten Kurzurlaubsangeboten und deren professionelle Vermarktung) dafür, dass das Kurzurlaubsreisevolumen in Deutschland in Zukunft noch weiter steigen könnte, allerdings trafen diese Faktoren auch schon in der Vergangenheit zu, ohne dass die Kurzurlaubsreisetätigkeit einen nachhaltigen Aufschwung erlebt hätte.

Gerade wegen der Anfälligkeit des Segments für kurzfristige Einflüsse (z. B. spezielle Feiertagskonstellationen in den jeweiligen Jahren, das Wetter oder die aktuelle wirtschaftliche Situation) ist im deutschen Quellmarkt auch weiterhin mit relativ starken Schwankungen in der Kurzurlaubsreisenachfrage zu rechnen (vgl. Grimm/Winkler 2011). Aussagen zur zukünftigen Reisezielwahl oder Verkehrsmittelwahl liegen leider nicht vor.

2.4. SONSTIGE PRIVATE ÜBERNACHTUNGSREISEN

Zu den sonstigen privaten Übernachtungsreisen zählen alle privaten Reisen mit Übernachtung, die weder Urlaubs- noch Kurzurlaubsreise sind. Welche Arten von Reisen zu den sonstigen Reisen gezählt wurden, ist von Person zu Person unterschiedlich. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass zu dieser Gruppe zum Beispiel die Teilnahme an Familienfeiern, die Pflege und/oder Betreuung von Angehörigen (sowohl älterer Personen als auch von Kindern), aber z. B. auch die Teilnahme an Sport- oder Musikveranstaltungen (Fortbildungen, Wettkämpfe, Trainingslager) gehören.

Volumen sonstiger privater Übernachtungsreisen

Weltweite Entwicklung des sonstigen Reisevolumens

Die UNWTO (2011) verzeichnet für das Jahr 2010 weltweit insgesamt 279 Mio. internationale Besuchsreisen, Gesundheitsreisen, religiös motivierte und sonstige Reisen. Diese Übernachtungsreisen machen einen Anteil von 30 % an allen internationalen Reisen des Jahres 2010 aus; 1980 und 1995 waren es 75 Mio. bzw. 141 Mio. (jeweils 27 % aller Reisen).

Für den deutschen Quellmarkt liefert die Reiseanalyse Daten zur Entwicklung des Volumens und des Anteils der Bevölkerung 14 Jahre+, die sonstige Übernachtungsreisen unternommen haben. Jahr für Jahr unternehmen zwischen 12 und 14 % der deutschen Bevölkerung sonstige private Übernachtungsreisen, und zwar in der Regel nicht nur eine, sondern mehrere. Die Durchschnittswerte schwanken zwischen durchschnittlich 2.6 sonstigen privaten Übernachtungsreisen im Jahr 2003 und durchschnittlich 2.2 sonstigen privaten Übernachtungsreisen im Jahr 2010.

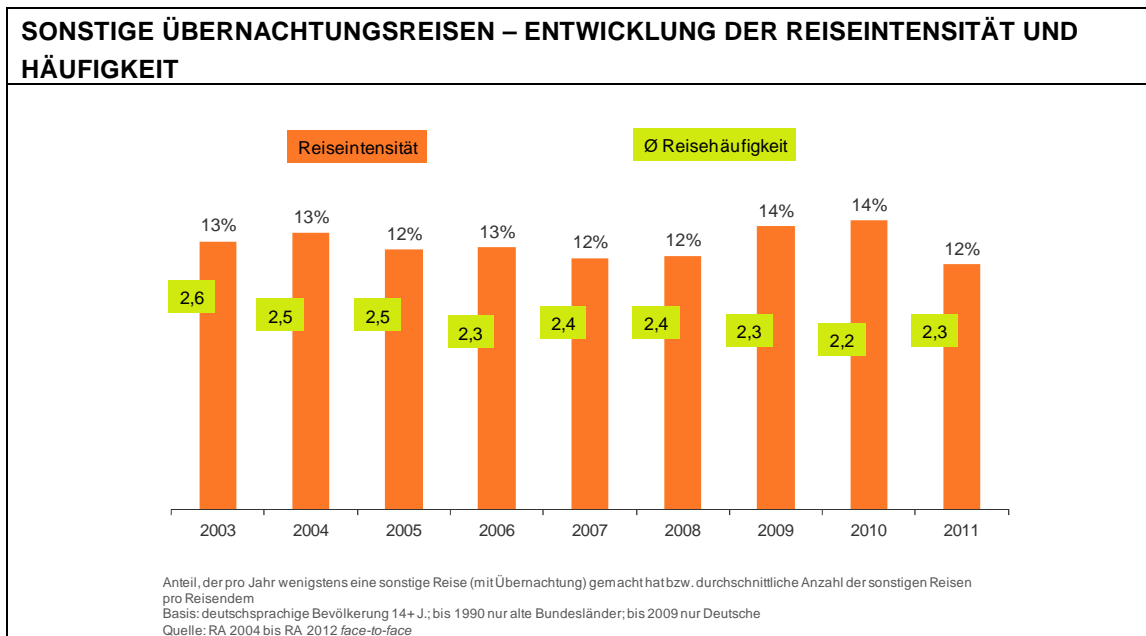


Abbildung 22: Sonstige Übernachtungsreisen – Entwicklung der Reiseintensität und Reishäufigkeit 2003-2011

Die Sonderauswertung der Reiseanalyse liefert folgende Ergebnisse zu den sonstigen Reisen verschiedener Gruppen:

- **Alter:** Besonders häufig werden sonstige private Übernachtungsreisen von 14-24-Jährigen unternommen (in einzelnen Jahren konnte eine sonstige Reiseintensität von bis zu 17 % gemessen werden). Unter den Senioren 65+ ist der Anteil derjenigen, die sonstige private Übernachtungsreisen un-

ternehmen, und auch die durchschnittliche Reishäufigkeit etwas geringer als bei Personen mittleren und jüngeren Alters.

- **Haushaltsgröße:** Hinsichtlich verschiedener Haushaltsgrößen gibt es bezüglich der Teilnahme am sonstigen privaten Reisegeschehen keine nennenswerten Unterschiede: Sowohl bei Alleinlebenden als auch bei Personen in Mehrpersonenhaushalten mit bzw. ohne Kinder schwankt die sonstige private Reiseintensität im Betrachtungszeitraum zwischen 11 % und 14 %.
- **Wohnortgröße:** Die Auswertung für unterschiedliche Wohnortgrößen lässt keine eindeutigen Schlussfolgerungen zum sonstigen privaten Reiseverhalten zu.
- **Pkw-Verfügbarkeit:** Wer einen Pkw zur Verfügung hat, unternimmt mit höherer Wahrscheinlichkeit eine sonstige private Übernachtungsreise als jemand, dem kein Pkw zur Verfügung steht.

Das Volumen der sonstigen privaten Übernachtungsreisen der Deutschen ist in der Zeit von 2003 bis 2011 von 21 Mio. auf 17,2 Mio. gesunken. Insgesamt ist also ein Rückgang des Volumens zu sehen, der insbesondere darauf beruht, dass die durchschnittliche Zahl der sonstigen Reisen pro Reisendem ein wenig zurückgegangen ist. Informationen zu den Reisezielen, zurückgelegten Entfernungen und zur Verkehrsmittelwahl auf sonstigen privaten Übernachtungsreisen liegen nicht vor.

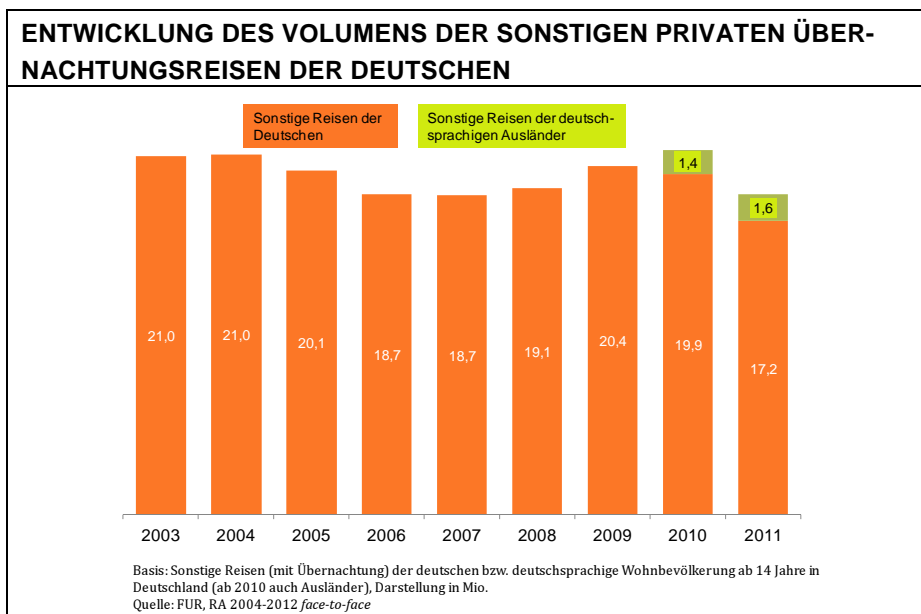


Abbildung 23: Sonstige private Übernachtungsreisen der Deutschen – Entwicklung des Volumens 2003-2011

Zukünftige Entwicklung der sonstigen privaten Übernachtungsreisen

Ein wachsendes Subsegment innerhalb des sonstigen privaten Reisemarktes sind migrationsbedingte Reisen aufgrund multikultureller bzw. internationaler Gesellschaften mit höheren Ausländeranteilen. Die UNWTO geht davon aus, dass sich die Zahl der internationalen Besuchsreisen, Gesundheitsreisen, religiös motivierten und sonstigen Reisen bis zum Jahr 2020 auf 412 Mio. und bis 2030 sogar auf 554 Mio. erhöhen wird, der Anteil an allen Reisen bleibt aber aller Voraussicht nach in etwa gleich (UNWTO 2011). Ob dieser Anstieg sich vor allem auf Besuchs- und Gesundheitsreisen bezieht (die in vielen Fällen keine sonstigen Reisen, sondern Urlaubs- und Kurzurlaubsreisen sind) oder ob dies auch eine erhöhte Anzahl sonstiger Reisen beinhaltet, bleibt unklar.

Für Europa oder einzelne europäische Länder liegen keine Aussagen zur zukünftigen Entwicklung der sonstigen privaten Übernachtungsreisen vor.

2.5. PRIVATE TAGESREISEN

Zum weltweiten bzw. europäischen Tagesreisemarkt liegen keine Daten vor, zum deutschen Tagesreisemarkt stehen jedoch mehrere Veröffentlichungen zur Verfügung (Maschke J. 2007/2006/2005 und Harrer et al. 1995), auf die wir uns im Folgenden primär beziehen⁷. Der GfK Mobilitätsmonitor, eine weitere Datengrundlage zum Mobilitätsverhalten der Deutschen, erfasst neben Tagesreisen auch andere Verkehrsegmente. Für die vorliegende Studie lag dazu lediglich eine Kurzauswertung vor, zwecks Plausibilisierung der Segmentanteile der gesamten Langstreckenmobilität (siehe Kapitel 2.9).

Die Aussagen in diesem Kapitel beziehen sich ausschließlich auf private Tagesreisen⁸, die am Wohnort beginnen und enden – unabhängig davon, ob dabei mindestens 100 km zurückgelegt wurden oder nicht (weil die zugänglichen Datenquellen die Ergebnisse nicht anders ausweisen). Die Ausflüge von Urlaubern von ihrem Urlaubsort aus werden zwar aus methodischen Gründen nicht berücksichtigt, wären für die Ermittlung der gesamten Verkehrsleistung aber durchaus relevant.⁹

Tagesreisevolumen

Allein 2006 unternahm die bundesdeutsche Bevölkerung ab 14 Jahre insgesamt knapp 3 Mrd. private Tagesreisen (vgl. Maschke, 2007)⁷. Pro Kopf sind das durchschnittlich 36 private Tagesreisen jährlich¹⁰, pro Reisendem sogar 42. Die Auswertungen Maschkes zeigen, dass es zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen teilweise erhebliche Unterschiede gibt.

- **Alter:** Mit zunehmendem Alter nimmt die Häufigkeit von privaten Tagesreisen ab. Jugendliche unter 20 Jahren unternehmen die meisten privaten Tagesreisen, Über-80-Jährige die wenigsten.
- **Schulbildung:** Je höher die Schulbildung, desto höher ist auch die private Tagesreisehäufigkeit.
- **Einkommen:** Je höher das Einkommen, desto mehr private Tagesreisen werden unternommen.
- **Haushaltsgröße:** Mehrpersonenhaushalte bzw. Familien mit Kindern sind ausflugsfreudiger als Singles und Paare ohne Kind.
- **Berufstätigkeit:** Berufstätige machen mehr private Tagesreisen als Rentner oder Arbeitslose. Die höchste private Tagesreisehäufigkeit haben jedoch Auszubildende vorzuweisen. Hausfrauen/-männer liegen hinsichtlich der Häufigkeit ihrer privaten Tagesreisen nur knapp hinter den Berufstätigen.
- **Wohnortgröße:** Die Wohnortgröße hat nur geringen Einfluss auf die private Tagesreisehäufigkeit.

Jede dritte private Tagesreise ist ein Verwandten-/Bekanntesbesuch, jede fünfte wird durch die Ausübung einer speziellen Aktivität motiviert. Veranstaltungsbesuche und Einkaufsfahrten haben Anteile von jeweils ca. 10 %, Spazierfahrten und der Besuch von Sehenswürdigkeiten/Attraktionen folgen mit Marktanteilen von jeweils 8 %. Bei 5 % der privaten Tagesreisen dient ein Lokalbesuch als Motiv, die Teilnahme an organisierten Fahrten hat nur einen äußerst geringen Stellenwert (3 %) (vgl. dwif 2008, S. 103).

⁷ Die neueste Publikation zu den „Tagesreisen der Deutschen“ des dwif (2013) erschien nach Redaktionsschluss des vorliegenden Berichts. Das Tagesreisevolumen hat gegenüber der 2007er Erhebung um rund 10% abgenommen. Bezüglich Ursachen werden in dwif (2013; Kap. 5.4) aber nur Teilargumente dargelegt.

⁸ Zur Erinnerung: Als private Tagesreise gilt jedes Verlassen des Wohnumfeldes, mit dem keine Übernachtung verbunden ist und die nicht als Fahrt von oder zur Schule, zum Arbeitsplatz, zur Berufsausübung vorgenommen wird, nicht als Einkaufsfahrt zur Deckung des täglichen Bedarfs dient und nicht (wie z.B. Arztbesuche oder Behördengänge) einer gewissen Routine oder Regelmäßigkeit unterliegt (Maschke 2005).

⁹ Die meisten Urlauber unternehmen während ihrer Reise einen Tagesausflug (= Urlaubsortausflug), in der Regel sogar nicht nur einen, sondern mehrere. Für das Reiseziel Schleswig-Holstein wurde im Rahmen der Gästebefragung Schleswig-Holstein für 2011 beispielsweise eine Urlaubsortausflugintensität von 65 % sowie ein Durchschnittswert von 3.9 Ausflügen ermittelt (NIT 2011).

¹⁰ Rund ein Viertel davon (oder 9 Reisen pro Jahr) sind Reisen ab 100 km Einfachdistanz. Der GfK MobilitätsMonitor weist hier eine deutlich geringere Anzahl Tagesreisen aus (ca. 3-4 Reisen ab 100 km). Die zwei Surveys sind aber methodisch nur bedingt vergleichbar (Definition von Tagesreisen „ausserhalb gewohnter Umgebung“, kürzeres Erhebungszeitfenster des GfK-Panels).

Ziele und -distanzen privater Tagesreisen

Die mittlere Entfernung zwischen Ausgangs- und Zielort bei privaten Tagesreisen der bundesdeutschen Bevölkerung betrug 1993 70 km, 2004 78 km, im Jahr 2006 schon 84 km (vgl. Maschke 1995, 2005 und 2007). Insgesamt wurde von der Bevölkerung im Jahr 2006 im Rahmen von knapp 3 Mrd. privaten Tagesreisen eine Verkehrsleistung von 497 Mrd. km erbracht (Hin- und Rückfahrt).

Die Bandbreite der zurückgelegten Entfernungen ist groß und reicht von Wanderungen und Fahrradausflügen zu nahe gelegenen Zielen bis zu Tagesreisen, bei denen mehr als 500 km (einfache Strecke) zurückgelegt wurden (Abbildung 24). Jede zehnte private Tagesreise spielt sich im Umkreis von 5 km um das eigene Zuhause ab, jede dritte private Tagesreise führt zu einem Ziel in maximal 25 km Entfernung. Private Tagesreisen von über 100 km (Einfachweg) machen nur 25 % aus. Diese 25 % langen Tagesreisen entsprechen aber knapp drei Viertel der Verkehrsleistung.

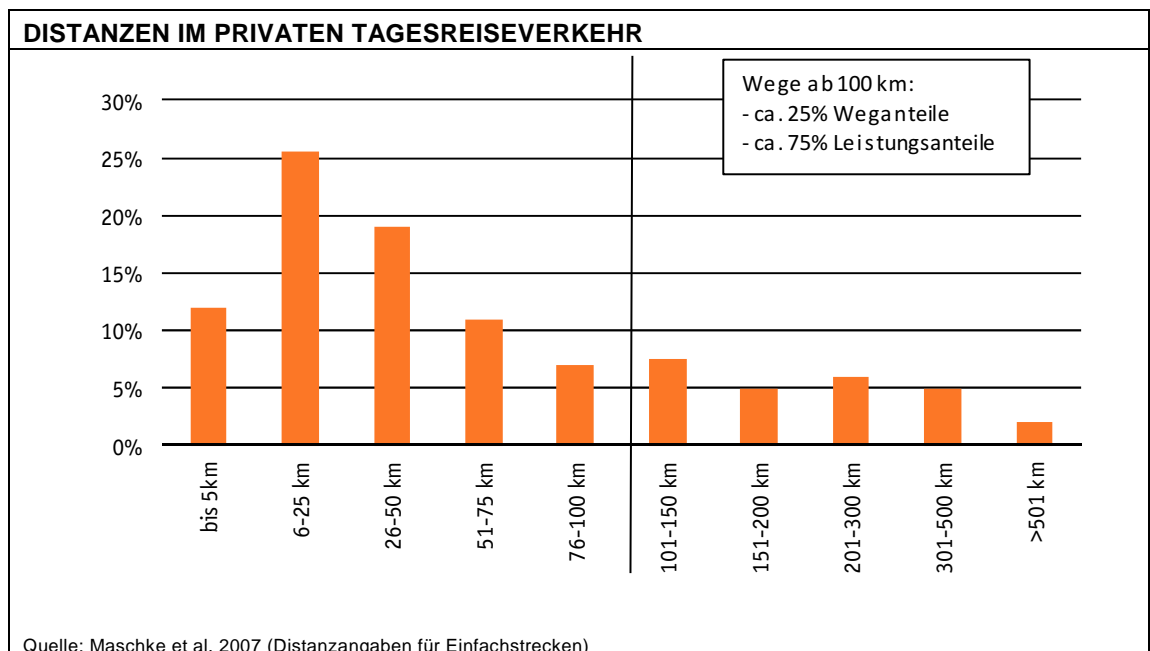


Abbildung 24: Distanzverteilung im privaten Tagesreiseverkehr 2006

Im Jahr 2006 führten ca. 4 % bzw. 130 Mio. private Tagesreisen zu einem Ziel im Ausland. Dabei handelt es sich häufig (aber nicht nur) um die angrenzenden Nachbarländer. Am häufigsten werden die Niederlande (23 % aller privaten Tagesreisen zu Auslandszielen) und Österreich (20 %) angesteuert; Frankreich (11 %), Tschechien, die Schweiz und Polen (je 8 %) kommen aber ebenfalls auf nennenswerte Marktanteile.

Genau wie bei den Urlaubs- und Kurzurlaubsreisen ist auch bei den privaten Tagesreisen ein deutlicher Zusammenhang zwischen dem genutzten Verkehrsmittel und der zurückgelegten Strecke festzustellen. Mit dem Reisebus werden die größten Distanzen zurückgelegt (Ø 115 km einfache Wegstrecke, dieser und alle folgenden Werte gelten für 1993), mit der Bahn im Durchschnitt 81 km, Tagesreisen mit dem Motorrad kommen auf durchschnittlich 75 km und Pkw-Ausflüge auf 73 km. Unterdurchschnittliche Distanzen weisen private Tagesreisen mit dem ÖPNV (Ø 24 km) und Fahrradtouren (Ø 22 km) auf (vgl. Harter et al. 1995).

Verkehrsmittelwahl auf privaten Tagesreisen

Private Tagesreisen wurden im Jahr 1993 überwiegend mit dem Pkw durchgeführt, Busse und Bahnen haben Marktanteile von jeweils maximal 6 %. Weitere 5 % der privaten Tagesreisen waren Radtouren, bei 4 % wurden für den Weg vom Quell- zum Zielgebiet ausschließlich die eigenen Füße genutzt. Sonstige Verkehrsmittel (z. B. Motorrad, Flugzeug, Schiff) spielen nur eine untergeordnete Rolle (Mehrfachnennungen möglich, vgl. Harrer et.al. 1995). Aktuellere Daten liegen nicht vor oder differenzieren nur zwischen kostenpflichtigen und sonstigen Verkehrsmitteln (z. B. Maschke 2005).

Ein wichtiger Einflussfaktor für die Wahl des Verkehrsmittels ist die Anzahl der teilnehmenden Personen aus dem Haushalt. Je mehr Haushaltsmitglieder teilnehmen, desto höher die Wahrscheinlichkeit, dass der Pkw genutzt wird. Alleinreisende nutzen deutlich häufiger den Reisebus, den ÖPNV oder die Bahn und fahren auch häufiger mit dem Rad als Personen, die gemeinsam mit anderen unterwegs sind.

Zukünftige Entwicklung der privaten Tagesreisen

Im Rahmen eines vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie geförderten Projektes zu den touristischen Auswirkungen des demographischen Wandels wird angenommen, dass die Tagesreisehäufigkeit in Deutschland bis 2020, u. a. durch die weiterhin steigende Mobilität der Gesellschaft, voraussichtlich in allen Altersklassen stark ansteigen wird. Aussagen zur zukünftigen Verkehrsmittelwahl und/oder zur Entwicklung der zurückgelegten Distanzen bei privaten Tagesreisen liegen leider nicht vor.

Es wird davon ausgegangen, dass auch das Volumen der privaten Tagesreisen zunehmen wird: 3.1 Mrd. private Tagesreisen im Jahr 2020 bedeuten einen Anstieg von mehr als 11 % im Vergleich zu 2006. Ein Blick auf die Altersklassen weist eine deutlich stärkere Gleichverteilung in der Fortschreibung nach, wobei alle Altersklassen eine Volumensteigerung registrieren. Die Analyse der Marktanteile belegt weiterhin, dass bereits im Jahr 2020 die Über-65-Jährigen zur wichtigsten Zielgruppe im privaten Tagesreiseverkehr werden können. Dagegen verzeichnen die 15- bis 44-Jährigen teilweise deutliche Marktanteilsverluste (vgl. Grimm et al. 2009).

2.6. GESCHÄFTSREISEN

Geschäftsreisevolumen

Die Entwicklung der langen Geschäftsreisen wird in den länderspezifischen Umfragen zum Verkehrsverhalten in der Regel unbefriedigend erfasst (Befragungskonzept der zuhause erreichbaren Wohnbevölkerung). Hier ist auf ergänzende, auf die Erfassung von Geschäftsreisen spezialisierte Erhebungen abzustellen (direkte Befragung von Unternehmen). Wir konzentrieren uns an dieser Stelle auf einige aggregierte Darstellungen aus der Literaturanalyse mit Fokus Deutschland.

Gemäß DZT (2012) sind 14 % aller *weltweiten* Auslandsreisen der Europäer Geschäftsreisen. Davon entfallen rund 8 % auf traditionelle Geschäftsreisen und 6 % auf Messen, Tagungen, o. ä. Deutschland ist für europäische Auslands Geschäftsreisen sowohl der größte Quellmarkt (9.3 Mio. Auslandsgeschäftsreisen) als auch der größte Zielmarkt (10.7 Mio.). Die größten Quellmärkte für interkontinentale Geschäftsreisen nach Europa sind Kanada und USA.

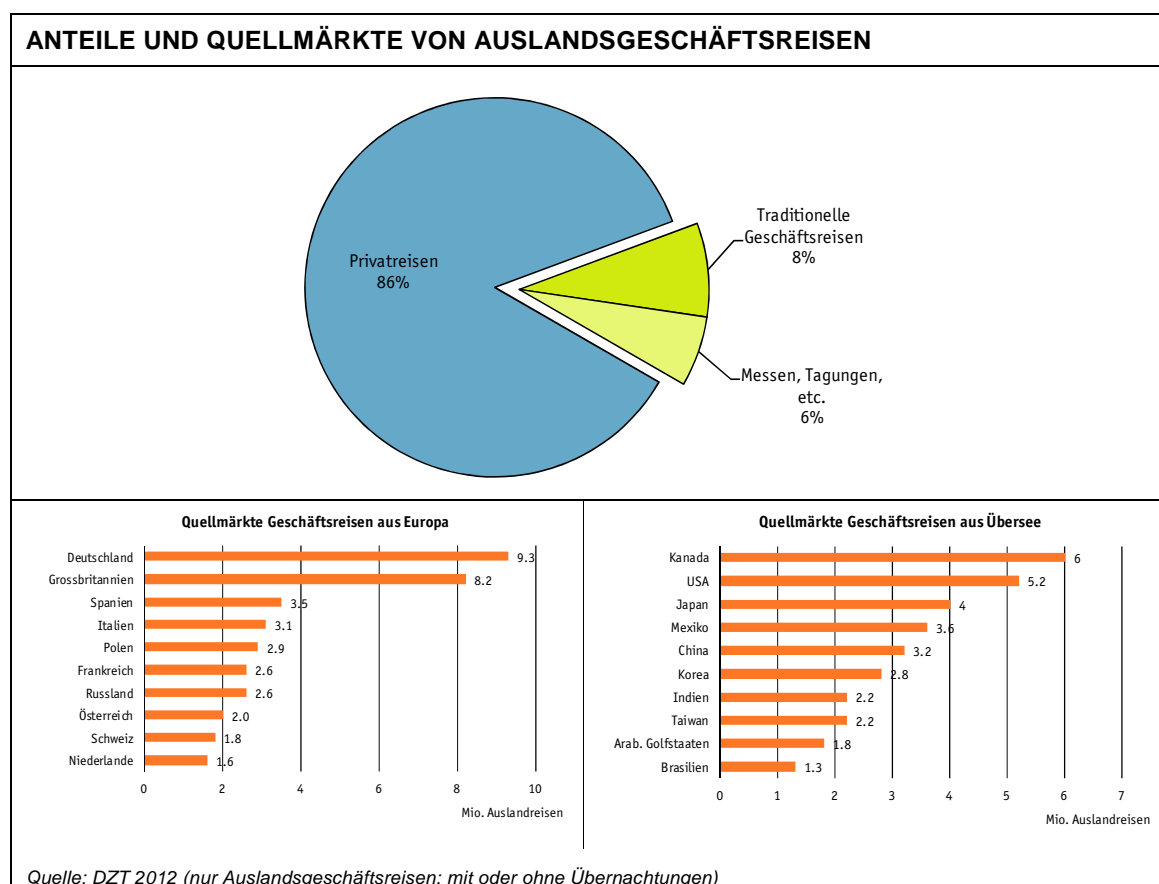


Abbildung 25: Anteile der europäischen Auslandsgeschäftsreisen (oben) sowie Quellmärkte (unten).

Gemäß einer Studie des Verbandes Deutscher Reiseveranstalter VDR (2012) gab es im Jahr 2011 in Deutschland 164 Mio. Geschäftsreisen. Davon waren etwas mehr als die Hälfte Tagesreisen ohne Übernachtung (Abbildung 26). Die Entwicklung zeigt die große konjunkturelle Abhängigkeit der Geschäftsreisen. Nach Einbrüchen in den Krisenjahren 2008/09 konnte bis 2011 das Niveau von vorher wieder knapp erreicht werden. Die Tagesreisen zeigten 2011 steigende Anteilsgewinne gegenüber den Geschäftsreisen mit Übernachtungen. Dies wird in VDR (2012) vor allem auf den steigenden Kostendruck zurückgeführt. Ob dieser Trend anhalten wird, ist aber nicht klar. Rund 70 % aller Geschäftsreisen sind Inlandsreisen,

rund 30 % sind Auslandsreisen¹¹. Bei letzteren ist der Anteil Reisen mit Übernachtungen naturgemäß deutlich höher.

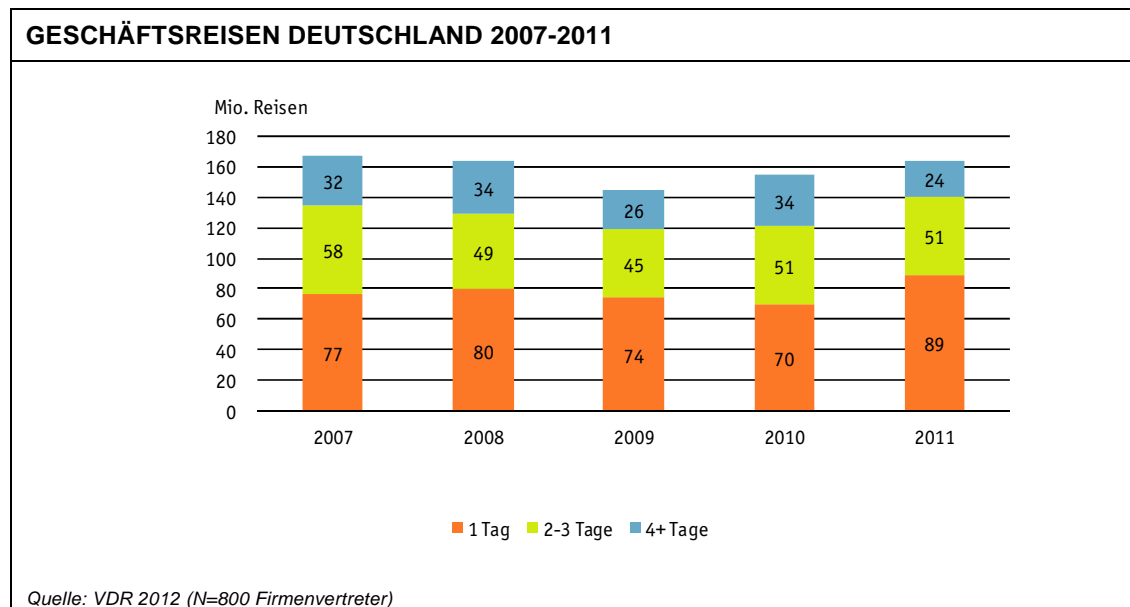


Abbildung 26: Entwicklung und Segmentierung der Anzahl Geschäftsreisen Deutscher Firmen

Geschäftsreiseziele und -verkehrsmittelwahl

Betrachtet man nur die langen Reisen (ab 100 km Einfachweg), wie es das Forschungsprojekt INVERMO (Zumkeller et al. 2005) untersucht hat, resultieren in Deutschland 1.3 Geschäftsreisen pro Jahr und Person, was 17 % aller Reisen entspricht (Abbildung 27).

Auffallend ist der hohe Pkw-Anteil von 76 %, gefolgt von Bahn/Bus (13 %) und Flugreisen (9 %). Der Fluganteil steigt erst ab der Distanzklasse von 1'000-1'500 km auf 20 % und danach auf gegen 70 %. Leider sind bei dieser Grundlage keine Zeitreihen verfügbar.

¹¹ Daraus ergäben sich gemäss der VDR-Datenquelle knapp 50 Mio. Auslandsgeschäftsreisen der Deutschen, was deutlich mehr ist als die knapp 9.3 Mio. in Abbildung 25 (mit Daten der DZT). Es zeigt sich hier deutlich, dass die Methodiken (und Stichproben) zur Erhebung von „Geschäftsreisen“ stark divergieren (VDR = Firmenbefragung; DZT / IPK International = Bevölkerungsbefragung).

ANTEIL GESCHÄFTSREISEN AN LANGSTRECKENMOBILITÄT		
	Geschäftsreisen	Alle Reisen
Anz. Reisen (ab 100 km) [pro Person und Jahr]	1.3 17%	7.5 100%
Verkehrsmittelanteile		
Pkw	76%	74%
Bahn/Bus	13%	16%
Flug	9%	8%
Sonstige	2%	1%
<i>Total</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>
nach Zielen		
Inland (D)	91%	84%
Europa	8%	14%
Welt	1%	2%
<i>Total</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>

Quelle: Zumkeller et al. 2005 (N=17'000 Personen)

Abbildung 27: Anzahl, Verkehrsmittel- und Zielwahl von Geschäftsreisen und Langstreckenreisen total (ab 100 km) in Deutschland.

Die Geschäftsreisen konzentrieren sich in Deutschland auf eine vergleichsweise kleine Bevölkerungsgruppe von rund 12 %. Zudem findet gemäß VDR (2012) auch eine Konzentration innerhalb der (großen) Unternehmen statt, wonach immer mehr Geschäftsreisen auf immer weniger Reisende verteilt werden. In kleineren Unternehmen hingegen nimmt der Anteil der Reisenden stetig zu.

Zukünftige Entwicklung der Geschäftsreisen

Das Segment des geschäftlichen Verkehrs ist stark konjunkturabhängig. Prognostische Aussagen in der Literatur leiten sich demnach stark aus Szenarioüberlegungen zur wirtschaftlichen Entwicklung ab. Typische zukünftige Treiber sind das allgemeine Wirtschaftswachstum, weitere globale Arbeitsteilung (vor allem mit überdurchschnittlich wachsenden Ländern im asiatischen Raum), Internationalisierung von Forschung und Entwicklung sowie verbesserte Verkehrsangebote. Dem stehen aber auch hemmende Faktoren gegenüber: Technologische Faktoren wie zunehmende Video- und Telefonkonferenzen, allgemeiner Kostendruck (gekoppelt mit steigenden Energie- und Mobilitätskosten) oder vermehrte Regionalisierungstendenzen im Produktionsprozess als Folge abnehmender internationaler Lohngefälle.

Entscheidende Faktoren bei der Verkehrsmittelwahl innerhalb des Geschäftsreisemarktes sind gemäß Zumkeller et al. (2005) die Reisezeiten, die Zuverlässigkeit und die Sicherheit. Die Kosten werden eher als untergeordnet beurteilt. Andere Grundlagen betonen die Kosten etwas stärker (z. B. VDR 2012).

Vor dem Hintergrund der wieder erstarkten Wirtschaftslage geht der VDR (2012) für das Jahr 2013 (gegenüber 2012) von einer leicht steigenden Tendenz der Geschäftsreisen aus. Dabei werden etwas stärkere Wachstumsraten im Flugverkehr gegenüber Bahn und Pkw prognostiziert.

Nationale Perspektivarbeiten wie in Deutschland (BMVBS 2006) oder der Schweiz (ARE 2006) postulieren bei den Geschäftsfahrten im Vergleich zu den anderen Verkehrszwecken überdurchschnittliche Dynamiken. Dies vor dem Hintergrund eines anhaltenden Wirtschaftswachstums bei gleichzeitig stagnierenden Pendlerwegen und (infolge der demografischen Entwicklung) abnehmenden Wachstumsraten im Freizeitverkehr. Jüngere Perspektivarbeiten (z.B. ifmo 2010) sind zwar insgesamt etwas zurückhaltender, im Vergleich zur privaten Alltagsmobilität postulieren aber auch diese überdurchschnittliche Wachstumsraten bei den Geschäftsreisen.

2.7. ALLTAGSMOBILITÄT

Die nachfolgenden Analysen konzentrieren sich auf retrospektive Zeitreihen ausgewählter nationaler Mobilitätshebungen (sogenannte Mikrozensen oder National Travel Surveys NTS). Dabei diskutieren wir insbesondere die Verhältnisse zwischen der gesamten Alltagsmobilität und der hier interessierenden langen Wege (ab 100 km). Bei letzteren kann weiter unterschieden werden zwischen:

- › Langdistanzpendeln: Regelmäßige (lange) Fahrten vom Wohn- zum Arbeitsort. Das Langdistanzpendeln hat verschieden Unterformen bzw. Ausprägungen (Wochenend- vs. Tagespendler, multikale Pendler, etc.).
- › Lange private Alltagswege: Regelmäßige (lange) Fahrten für private Zwecke, die nicht der touristischen Mobilität zuzuordnen sind. Z.B. regelmäßige Verwandtenbesuche, Einkaufsfahrten, etc.
- › Lange Geschäftsalltagswege: Alle regelmäßigen (langen) Fahrten zur Ausübung einer beruflichen Tätigkeit (Lieferverkehr, Taxifahrten, Handwerker Verkehr, etc.).

Für die nachfolgenden Analysen wurden aus vier Ländern NTS-Daten ausgewertet: Deutschland, Schweiz, Großbritannien und Frankreich. Weitere Hinweise zu den verwendeten Daten sind im Anhang. Ergänzend werden aus der Literaturanalyse Experteneinschätzungen zur zukünftigen Entwicklung dargelegt. Insgesamt enthalten europäische Perspektivstudien zur Alltagsmobilität (im Gegensatz zu Erhebungen des Reiseverhaltens) aber nur spärliche auf die Distanzklassen bezogene Aussagen.

Alltagsmobilitätswolumen und -distanzen

Die durchschnittlich zurückgelegten Tagesdistanzen in der Alltagsgesamtmobilität (pro Kopf und Tag) stiegen in den letzten zehn bis 20 Jahren in Deutschland und der Schweiz leicht aber kontinuierlich an. Sie liegt in Deutschland bei 41 km, in der Schweiz bei 37 km pro Person und Tag. Das Wachstum hat sich jedoch in jüngster Zeit deutlich abgeschwächt. In Großbritannien ist dieser Trend nicht vorhanden. Hier haben die durchschnittlichen Tagesdistanzen in den letzten 10 Jahren sogar leicht abgenommen.

Die hier interessierende Langstrecken-Alltagsmobilität (d.h. Einfachwege ab 100 km) macht in allen untersuchten Ländern einen sehr kleinen Anteil der Alltagsmobilität aus. Die Anteile bei den Anzahl Wege pro Person liegen in der Größenordnung zwischen 1.3 % (GB) und 1.6 % (D). Bezogen auf die Verkehrsleistung sind die Anteile dieser langen Wege selbstredend höher und liegen in der Größenordnung von rund 10 %.

Bezogen auf die langen Alltagswege ab 100 km zeigt sich (auf sehr tiefem Anteilsniveau) ein überdurchschnittlicher Anstieg der Wege zwischen 100 und 200 km, zumindest in Deutschland und der Schweiz. Wege über 200 km zeigen hingegen keinen Wachstumstrend.

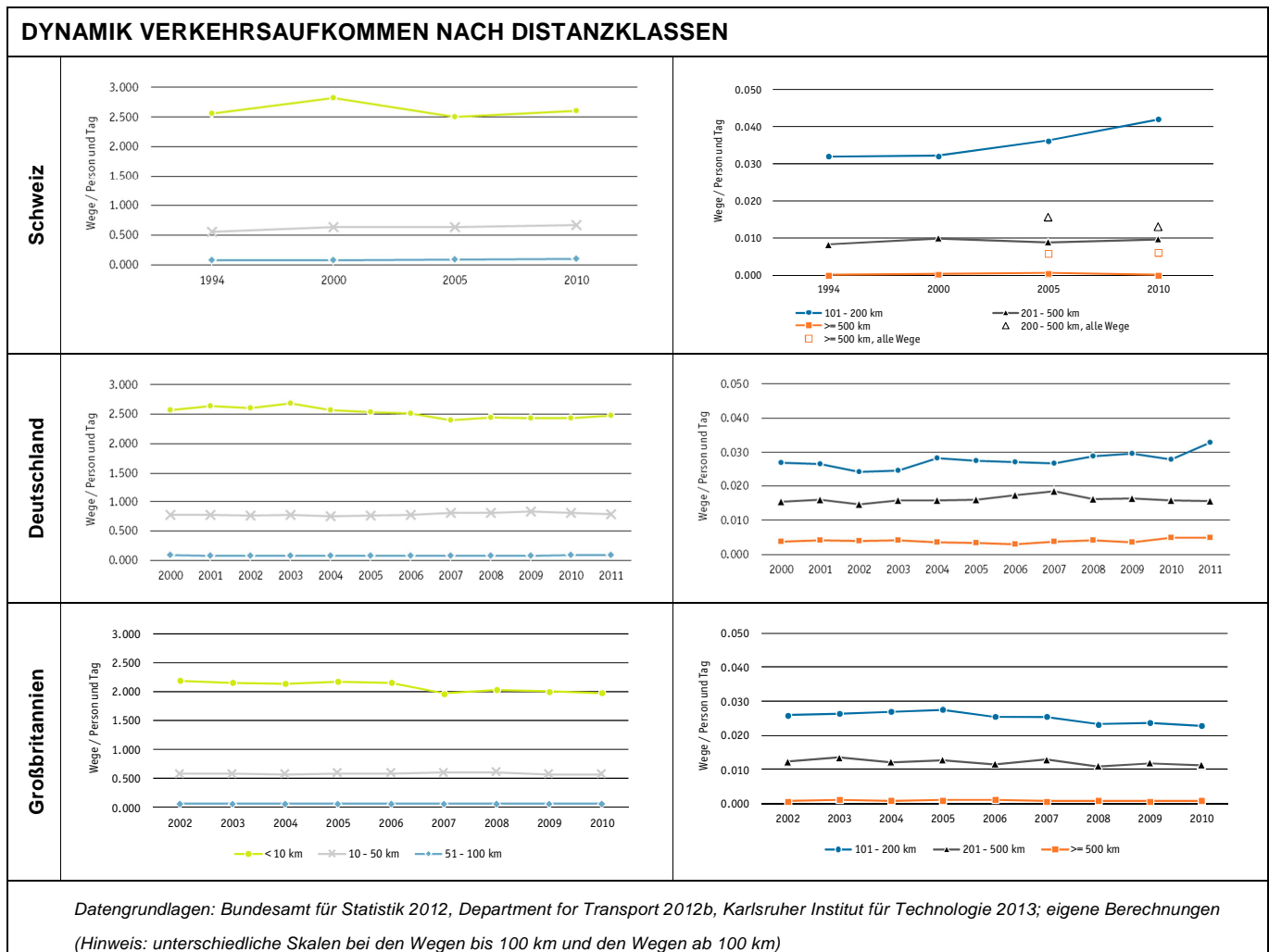


Abbildung 28: Länderübergreifender Vergleich der Alltagsmobilitätsdynamik nach Distanzklassen

Einen starken Einfluss auf das Verkehrsaufkommen im mittleren und längeren Distanzbereich haben Siedlungsstruktur und Städtesystem in einem Land (Limtanakool et al. 2005). Bei starken Gegensätzen wie in Großbritannien mit großen, dicht besiedelten Agglomerationen und einem ausgedehnten ländlichen Raum mit geringen Bevölkerungsdichten sind auch die Verhaltensunterschiede aufgrund des Wohnorts ausgeprägter. Bewohner des ländlichen Raums müssen weitere Distanzen auf sich nehmen, um gewisse Angebote in Anspruch zu nehmen. Stadtbewohner finden dagegen ein sehr breites Angebot in ihrer Nähe, dadurch sind die Distanzen im alltäglichen Verkehr kürzer.

Verkehrsmittelwahl langer Alltagswege

Für die folgenden Darstellungen zu den Verkehrsmittelanteilen wurden nur Wege mit einer Distanz von 100 km und mehr berücksichtigt. Infolge der erwähnten niedrigen Anteile der langen Wege in der Alltagsmobilität sind die Ausführungen deshalb nur als Größenordnung zu interpretieren.

Es zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den drei untersuchten Ländern bezüglich der Verkehrsmittelanteile. In der Schweiz liegt der ÖV-Anteil infolge des hohen Ausbaustandards deutlich höher als in Deutschland und da wiederum höher als in Großbritannien. Der Flugverkehr ist bei langen Alltagswegen vernachlässigbar. Es sind unterschiedliche zeitliche Trends feststellbar. In Großbritannien verlief die jüngste Entwicklung der Anteile sehr konstant. In der Schweiz und tendenziell auch in Deutschland ist

dagegen ein Anstieg des ÖV-Anteils in den letzten Jahren zu beobachten. Die Schwankungen in den deutschen MOP-Daten ist wahrscheinlich auf die vergleichsweise kleine Stichprobengröße zurückzuführen. In Frankreich ergeben sich für das Jahr 2008 (keine Zeitreihendaten verfügbar) bei den langen Wegen folgende Anteile: 18 % ÖV, 76 % Pkw, 5 % Flugzeug und 0.7 % Übrige. Die tiefen Fluganteile sind vor allem darauf zurückzuführen, dass nur Inland-Wege abgebildet werden (GB, CH) oder nur Wege bis 1'000 km (D).

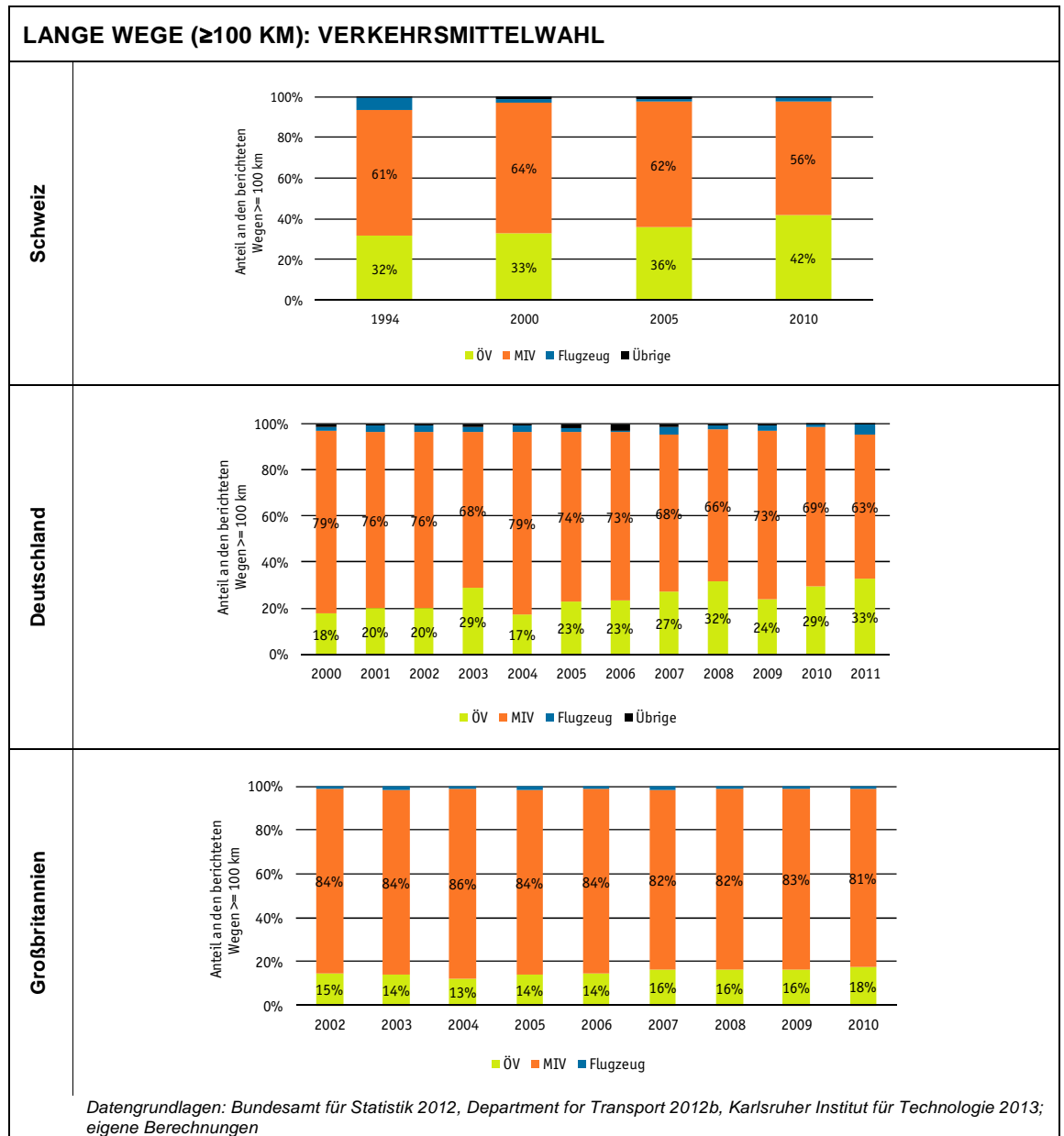


Abbildung 29: Vergleich der Verkehrsmittelwahl auf langen Wegen (≥100 km)

Verkehrszwecke langer Alltagswege

Ein länderübergreifender Vergleich der Verkehrszweckanteile an den langen Wegen (≥100 km) ist nur eingeschränkt möglich. Für die nachfolgenden Abbildungen wurden die verschiedenen nationalen Verkehrszweck-Nomenklaturen vereinheitlicht. Diesbezüglich ist vor allem zu beachten, dass die Kategorie

für Rückwege unterschiedlich gehandhabt wird. Es kann jedoch angenommen werden, dass sich die Rückwege proportional zu übrigen Zwecken zuordnen lassen.

Der Freizeitverkehr dominiert die langen Alltagswege mit Anteilen zwischen 43 % (D) bis 67 % (F). Die langen Pendlerwege machen mit 8-17 % vergleichsweise kleine Anteile aus. Mit 13-20 % dazwischen liegen die Anteile der langen Geschäftsalltagswege. Bei Freizeit- und Geschäftswegen ergibt sich bei den langen Alltagswegen eine sehr große Überschneidung mit den separat erhobenen Datengrundlagen zu den „Tagesreisen“ (siehe Hinweise weiter oben). Die Anteile routinisierte Wege sind beim Langdistanzpendeln und bei langen Geschäftsalltagswegen deutlich höher einzuschätzen als bei langen privaten Alltagswegen.

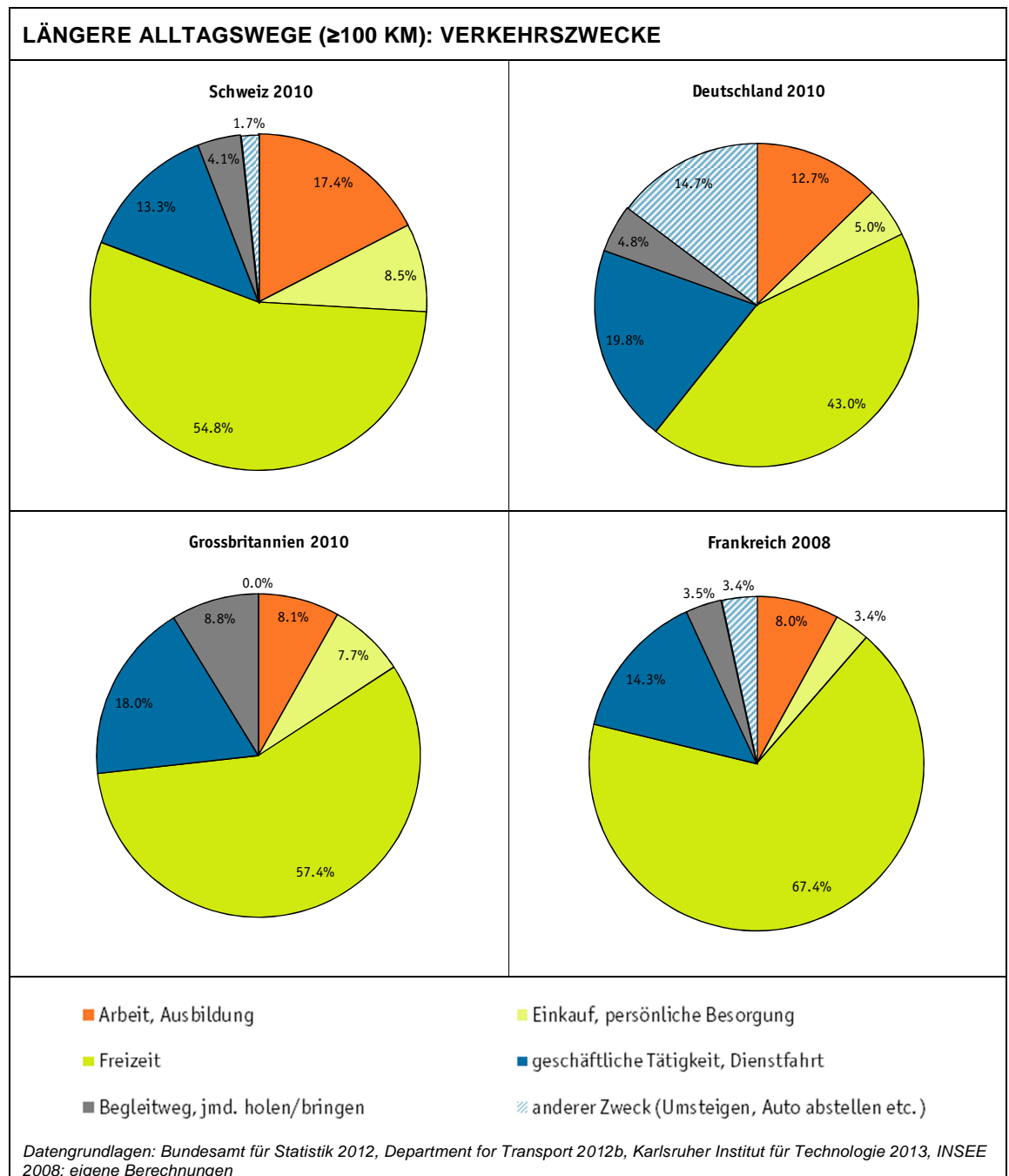


Abbildung 30: Verkehrszweckanteile an den Wegen ≥100 km

Betrachtet man die Zeitreihen von Wegen ab 100 km nach Verkehrszwecken, so zeigen sich keine einheitlichen Trends. Diese dürfen nur schon deshalb nicht überinterpretiert werden, da die Stichproben für lange Alltagswege relativ klein sind:

- › In Deutschland nehmen die Anteile der langen Pendlerwege leicht zu, die Freizeit- und Geschäftswege etwas ab. Gemäß Einig/Pütz (2007) legen in Deutschland rund 5 % der Berufspendler Wege grösser 50 km zurück.
- › In Großbritannien ist es gerade umgekehrt: Die Anteile langer Pendlerwege nehmen leicht ab, hingegen steigen die Geschäftswege-Anteile.
- › In der Schweiz nehmen die Anteile langer Geschäftsfahrten wiederum leicht ab, die übrigen Verkehrszwecke verhalten sich recht stabil.

Zukünftige Entwicklung langer Wege der Alltagsmobilität

Die nationalen Verkehrsperspektiven (z. B. ifmo 2010, BMVBS 2006, ARE 2006) machen in der Regel keine spezifischen Aussagen zum Teilsegment der langen Alltagswege. Abgeleitete Aussagen, basierend auf Gesamtverkehrsleistungen, sind heikel, weil sich Mengeneffekte (z. B. stagnierende Gesamtbevölkerung in Mitteleuropa) mit Verhaltenseffekten überlagern (z. B. zunehmende Anteile der älteren Bevölkerung mit geringeren Tagesleistungen). Folgende Trends lassen sich aus der Literaturanalyse dennoch erkennen:

Das Segment der **Langdistanzpendler** wächst weiter, aber ausgehend von sehr tiefen Anteilen. Auch die durchschnittlichen Weglängen im Pendlerverkehr werden noch weiter wachsen. Dies jedoch bei stagnierender Gesamtweegeanzahl im Pendlerverkehr (Erwerbstätigenentwicklung). Wesentliche Treiber für längere Pendlerwege sind die multilokalen Lebensweisen einer jüngeren Bevölkerung und angebotsseitig insbesondere der Bahnausbau zwischen den größeren Städten. Die Art und Weise des Langdistanzpendelns ist immer vielschichtiger (Wochenpendler, Job-Nomaden, Beziehungen auf Distanz, etc.). Lück/Schneider (2009) schätzen den Anteil der beruflich mobilen Personen in Mitteleuropa auf rund 15 %. Diese sind meist jung, familiär unabhängig, gut ausgebildet und überdurchschnittlich in international tätigen Branchen tätig.

Die Entwicklung **langer privater Alltagswege** ist analytisch schwer von den Tagesausflügen abzugrenzen. Grundsätzlich gehen die meisten Perspektivarbeiten auch in Zukunft von weiterhin überdurchschnittlichen Verkehrsleistungen im Freizeitverkehr aus. Wesentlicher Treiber ist dabei die demografische Alterung (mit hohen spezifischen Freizeitanteilen). Die zukünftigen Alten sind der Wachstumsmarkt schlechthin, vor allem bezüglich ihrer touristischen Mobilität (siehe Kapitel 2.2). Die Tagesfahrleistungen (pro Kopf) im alltäglichen Freizeitverkehr steigen auch bei der älteren Bevölkerung leicht an, sie werden aber auch in Zukunft deutlich unter derjenigen der erwerbstätigen Bevölkerung liegen.

Die Entwicklung der **langen Geschäftsalltagswegen** zeigt eine starke Konjunkturabhängigkeit (analog zu den Geschäftsreisen). Insofern gehen auch Perspektivarbeiten i. d. R. von einer zur Beschäftigtenentwicklung vergleichbaren Dynamik der Geschäftsfahrten aus. Spezifisch betrachtet gibt es kompensierende Effekte: Treibenden Impulsen infolge internationaler Arbeitsteilung stehen verkehrsreduzierende Entwicklungen infolge neuer technischer Möglichkeiten gegenüber (Videokonferenzen, etc.). Die Anzeichen mehren sich, dass die Effekte globaler Arbeitsteilung zumindest gebremst werden (abnehmendes internationales Lohngefälle, höhere Transportkosten, u. a. m.), insbesondere innerhalb Europas. Treiber sind hier vor allem überdurchschnittlich wachsende Volkswirtschaften wie z. B. China.

2.8. VERGLEICHE ZWISCHEN ALLTAGSMOBILITÄTS- UND REISEVERHALTEN

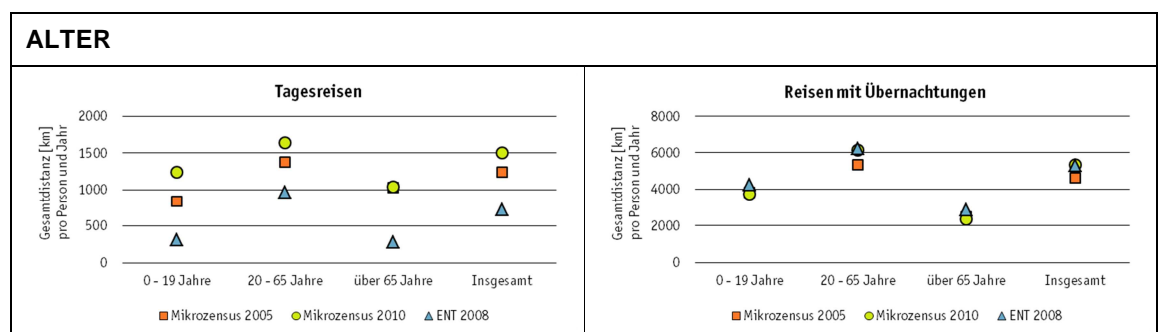
Der Zusammenhang zwischen Alltags- und Reisemobilität ist sowohl in der touristischen Forschung als auch in der Verkehrsforschung vergleichsweise wenig erforscht. Die Zusammenhänge sind komplex, und es besteht hier weiterer Forschungsbedarf (siehe Kapitel 5). An dieser Stelle können lediglich einige illustrative eigene Vergleichsanalysen präsentiert werden. Die Untersuchung konzentriert sich auf Daten aus dem Schweizer Mikrozensus und dem französischen ENT. Aus diesen zwei Befragungen sind integrierte Daten sowohl bezüglich einzelner Reisen als auch der Alltagsmobilität derselben Personen verfügbar. Die methodischen Unterschiede sind aber bedeutend, deshalb interessieren primär die Ergebnisse innerhalb eines Surveys und nicht der direkte Vergleich zwischen den zwei Surveys.

Im Folgenden werden für vier wichtige Einflussfaktoren – Alter, Wohnort, Einkommen, Pkw-Verfügbarkeit – Überlegungen zum Zusammenhang zwischen Alltags- und Reisemobilität gemacht.

Einfluss Alter

Verschiedene Untersuchungen zeigen, dass ältere Personen, insbesondere solche im Pensionsalter, eine deutlich geringere Alltagsmobilität aufweisen. Sowohl der Anteil der mobilen Personen (die an einem zufälligen Tag mind. einen Weg zurücklegen), die mittlere Anzahl Wege pro Tag als auch die mittlere Tagesdistanz von Erwachsenen sinken mit zunehmendem Alter (BFS/ARE 2012, MiD 2008, CGDD 2010, Department for Transport 2012a, Ministerio de Fomento 2006). Kinder im Schulalter und Jugendliche weisen gegenüber den Erwachsenen im erwerbsfähigen Alter eine geringere mittlere Tagesdistanz auf, die mittlere Anzahl Wege pro Tag ist ähnlich hoch. Die Alltagsmobilität von jungen Menschen ist also stärker lokal ausgerichtet. Im Bereich der Reisemobilität sind diese Muster ebenfalls zu erkennen (Abbildung 31). Die spezifische Zahl der Reisen und die mittlere jährliche Distanz sind bei älteren Menschen tiefer. Vor allem bei der jährlichen Reisedistanz für Reisen mit Übernachtungen ist die Differenz sehr deutlich.

Diese Beobachtungen decken sich mit einer Untersuchung von Dargay und Clark (2010), die mit einer Regressionsanalyse basierend auf britischen Langstrecken-Wege Daten (Wege über 50 Meilen) zeigen, dass Personen unter 60 Jahren längere Distanzen zurücklegen. Wie bereits in Kap. 3.2 muss hier jedoch auf Studien verwiesen werden (Grimm et al. 2009; Lohmann/Danielsson 2001; Lohmann/Merzbach 1997), welche eine Zunahme der Urlaubs- und Kurzurlaubsreishäufigkeit und der Reisedistanzen speziell bei älteren Personen konstatieren.



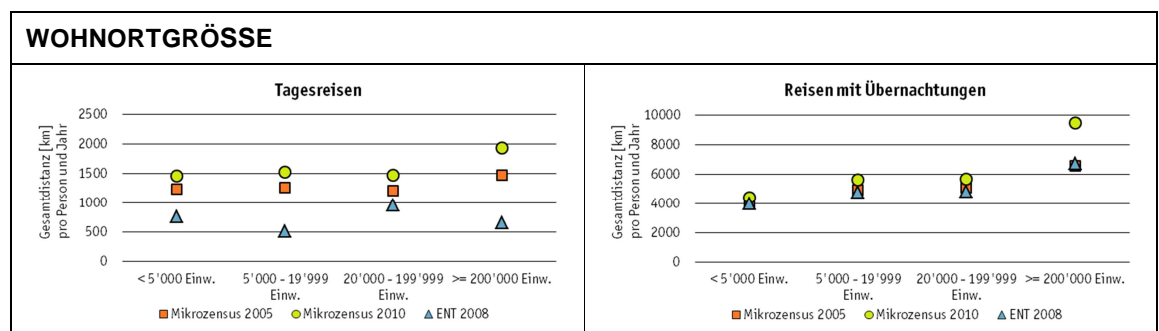
Quellen: Reisemodule innerhalb der National Travel Surveys Schweiz und Frankreich

Abbildung 31: Fahrleistungen von Tagesreisen und Reisen mit Übernachtung nach Altersklassen

Einfluss Wohnort

Die Größe des Wohnorts wird in der vorliegenden Studie aufgrund unterschiedlicher (nationaler) Raumtypologien als Indikator verwendet: Je grösser die Einwohnerzahl des Wohnortes, desto städtischer das Umfeld. Für die Schweiz zeigen die Auswertungen der Mikrozensen (BFS/ARE 2012), dass außerhalb von Städten wohnhafte Personen im alltäglichen Verkehr längere Distanzen zurücklegen. Die spezifische Anzahl der täglichen Wege ist identisch, wohingegen städtische Bewohner überdurchschnittlich verschiedene Verkehrsmittel kombinieren und deshalb mehr Etappen zurücklegen. In Deutschland lässt sich ein analoges Muster beobachten. Bewohner ländlicher Kreise legen längere Distanzen zurück als Bewohner verdichteter Kreise oder von Kernstädten (MiD 2008). In Frankreich ist dieses Muster etwas weniger stark ausgeprägt (CGDD 2010). In ländlichen Gegenden im Umkreis von großen Agglomerationen mit mehr als 100'000 Einwohnern ist ebenfalls ein Anstieg der mittleren täglichen Distanz zu beobachten. In kleineren Agglomerationen mit weniger als 100'000 Einwohnern gilt diese Regel aber nicht. Dort legen die Bewohner des Agglomerationskerns längere Distanzen zurück als die periurbane Bevölkerung. Im (nichtalltäglichen) Reiseverhalten ist tendenziell ein entgegengesetzter Zusammenhang feststellbar (Abbildung 32).

Je städtischer der Wohnort, desto grösser ist die jährlich zurückgelegte Reisedistanz. Allerdings zeigt sich dieses Muster nur für Reisen mit Übernachtungen in allen drei untersuchten Datensätzen deutlich. Im Gegensatz zur alltäglichen Mobilität ist bei den unregelmäßigen Reisen auch ein Anstieg der Reisehäufigkeit erkennbar.



Quellen: Reisemodule innerhalb der National Travel Surveys Schweiz und Frankreich

Abbildung 32: Fahrleistungen von Tagesreisen und Reisen mit Übernachtung nach Wohnortgröße

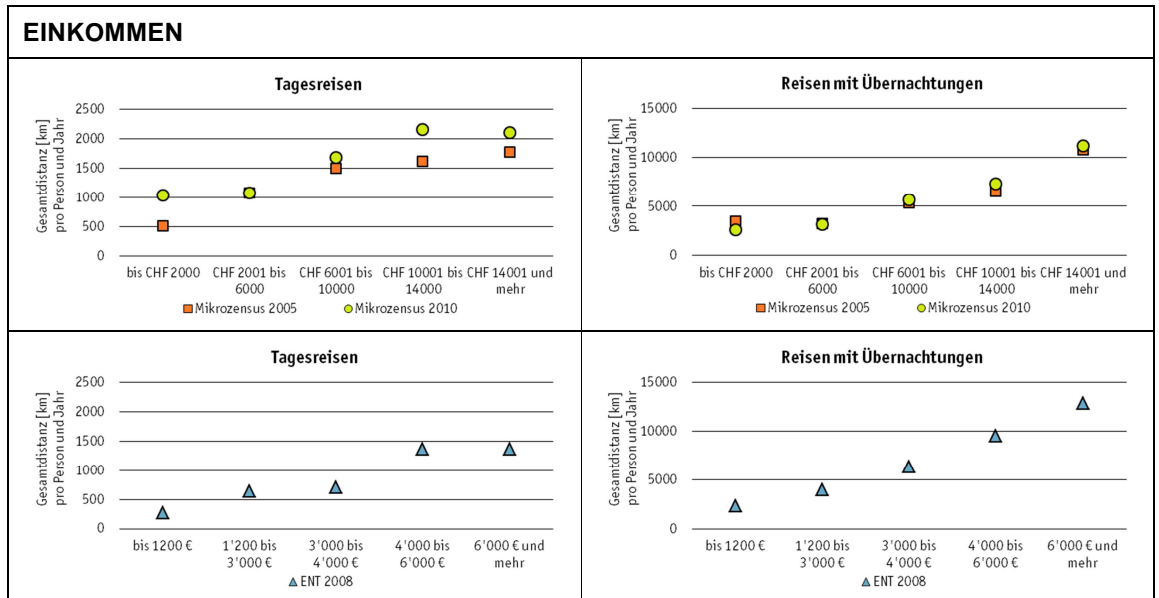
Einfluss Einkommen

Der positive Zusammenhang zwischen Einkommen und alltäglicher Mobilität ist hinlänglich bekannt. Personen mit höheren Einkommen legen mehr und sowohl räumlich wie zeitlich längere Wege zurück (BFS/ARE 2012, CGDD 2010, Department für Transport 2012a). Dieser Zusammenhang ist eng gekoppelt an den Fahrzeugbesitz und damit auch an die Verkehrsmittelwahl. Ein höheres Haushaltseinkommen geht in der Regel mit einem höheren Motorisierungsgrad einher, und je höher die Motorisierung eines Haushalts, desto länger sind die zurückgelegten Distanzen (MiD 2008).

Im Bereich der Reisemobilität ist dieser Zusammenhang ebenfalls feststellbar (Abbildung 33). Sowohl die Häufigkeit als auch die Distanzen von Reisen mit Übernachtungen und von Tagesreisen nehmen mit steigendem Haushaltseinkommen deutlich zu. Die Verhaltensunterschiede sind dabei eher stärker ausgeprägt als in der Alltagsmobilität. Bei den Reisen mit Übernachtungen liegt zwischen den einkommensstiefsten und den einkommenshöchsten Haushalten bezüglich Distanzen ein Faktor 3.2 – 5.5. Zum Vergleich: Bei der mittleren Tagesdistanz (Alltagsmobilität) liegt der Faktor im Bereich 1.9 bis 2.6.

Verschiedene Arbeiten bestätigen den wichtigen Zusammenhang zwischen Einkommen und Verkehrsleistung. Dargay und Clark (2010) identifizieren das Haushaltseinkommen in einer Analyse von

britischen Langstrecken-Wegedaten als hochsignifikante Einflussvariable auf die zurückgelegte Distanz: Die berechnete Elastizität¹² liegt über alle Verkehrszwecke und alle Verkehrsmittel betrachtet bei 0.5, wobei Flugreisen (1.44) und Bahnreisen (0.83) am elastischsten sind. Bei den Verkehrszwecken ist die Einkommenselastizität für Freizeitreisen gegenüber anderen Zwecken etwas tiefer.



Quellen: Reisemodule innerhalb der National Travel Surveys Schweiz und Frankreich

Abbildung 33: Fahrleistungen von Tagesreisen und Reisen mit Übernachtung nach Haushaltseinkommen

¹² Verhältnis zwischen Entwicklung eines Kriteriums (hier Einkommen) und Verkehrsentwicklung. Eine hohe Elastizität spricht für einen grossen Einfluss des jeweiligen Kriteriums.

Einfluss Autoverfügbarkeit

Ein internationaler Vergleich zum Einfluss der Autoverfügbarkeit ist aufgrund der unterschiedlichen Auslegung dieses Merkmals nur bedingt möglich. In den Schweizer Mikrozensus werden die Personen direkt nach ihrer Autoverfügbarkeit befragt. Im Alltagsverkehr legen Menschen, die jederzeit oder nach Absprache über ein Auto verfügen, um 40 % längere Strecken zurück als Personen ohne verfügbares Auto (BFS/ARE 2012). Auch in Deutschland zeigen die Daten einen Anstieg der zurückgelegten Tagesdistanzen mit der Anzahl der Autos in einem Haushalt (MiD 2008). Für die vorliegende Analyse zur Reisemobilität wurde die Autoverfügbarkeit lediglich über den Fahrzeugbesitz des Haushaltes operationalisiert (Abbildung 34). Die Resultate legen den Schluss nahe, dass die Verhaltensunterschiede aufgrund der Autoverfügbarkeit bei Reisen geringer sind als in der Alltagsmobilität.



Quellen: Reisemodule innerhalb der National Travel Surveys Schweiz und Frankreich

Abbildung 34: Fahrleistungen von Tagesreisen und Reisen m.Ü. nach Autoverfügbarkeit

2.9. SYNOPSIS

Die Datengrundlagen zu den einzelnen Segmenten sind sehr heterogen. Die Hauptschwierigkeit zur Herleitung eines Gesamtbildes besteht darin, die Daten der tagebuchbasierten nationalen Verkehrserhebungen (National Travel Surveys NTS) mit den spezifischen Einzelerhebungen zur touristischen Mobilität (privat oder geschäftlich) zu verknüpfen. Erstere zeichnen sich durch homogene Zeitreihen aus, unterschätzen jedoch die Verkehrsleistungen außerhalb des gewohnten Umfelds. Demgegenüber sind die Daten zur touristischen Mobilität in ihren Segmenten genauer, jedoch methodisch nicht mit den NTS-Erhebungen abgestimmt. Gleichwohl wird im Folgenden eine grobe Schätzung zu den Anteilen der verschiedenen Segmente der Langstreckenmobilität gemacht. Die wichtigsten Annahmen dazu sind im Anhang dokumentiert.

Die Herleitung der Verkehrsleistungen basiert auf den Anzahl Reisen und durchschnittlich pro Person zurückgelegter Distanz. Die folgende Tabelle fasst die Schätzungen zu diesen zwei Kennziffern pro Segment der Langstreckenmobilität beispielhaft für den deutschen Markt zusammen (siehe Anhang 3):

ANZAHL REISEN IN DEN SEGMENTEN DER LANGSTRECKENMOBILITÄT			
	Anzahl Reisen (> 100 km)	Durchschnittliche Wegdistanz (Einfachweg)	Quellen
Urlaubsreisen (5+ Tage)	1.0	1600 km	Reiseanalyse RA
Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage)	1.2	410 km	Reiseanalyse RA
Sonstige private Übernachtungsreisen	0.3	410 km ¹⁾	Reiseanalyse RA
Private Tagesreisen	6.0	200 km	dwif, GfK
Geschäftsreisen mit Übernachtung	1.2	500 km	VDR, GfK
Geschäftstagesreisen	1.2	150 km	VDR, GfK
Lange private Alltagswege, Langdistanzpendeln und lange Geschäftsalltagswege	5.0	150 km	MiD (D), MZ (CH)

Abbildung 35: Anzahl Reisen und durchschnittliche Wegdistanz pro Person im Jahr 2011 in den Segmenten der Langstreckenmobilität ab 100 km (fokussiert auf die Bevölkerung 14 Jahre+ in Deutschland).

¹⁾ Schätzung in Analogie zu den Kurzurlaubsreisen

Quellen (siehe auch Anhang 2):

- RA = Reiseanalyse der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (FUR 2013)
- dwif = Tagesreisen der Deutschen (Maschke et al. 2007; Hrsg. Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut an der Universität München)
- GfK = MobilitätsMonitor des GfK Consumer Panels (GfK 2013)
- VDR = Geschäftsreiseanalyse, Verband Deutsches Reisemanagement e.V. (VDR 2012)
- MiD = Mobilität in Deutschland; MZ = Mikrozensus Verkehrsverhalten der Schweiz (MiD 2008, BFS/ARE 2012)

Die Studie kommt zum Ergebnis, dass heute in Deutschland im Schnitt rund 21'500 km pro Person und Jahr zurückgelegt werden (Abbildung 36). Davon entfallen rund 45% auf die Langstreckenmobilität. Bedingt durch die deutlich längeren durchschnittlichen Fahrdistanzen macht diese hinsichtlich Verkehrsleistung also einen substantiellen Anteil der Gesamtmobilität aus. Rund 55% entfallen auf Wege kleiner 100 km, wobei hier die privaten Verkehrszwecke der Alltagsmobilität dominieren (regelmäßige Freizeit-, Einkaufs- und Pendlerfahrten sowie Tagesreisen außerhalb des gewohnten Umfelds).

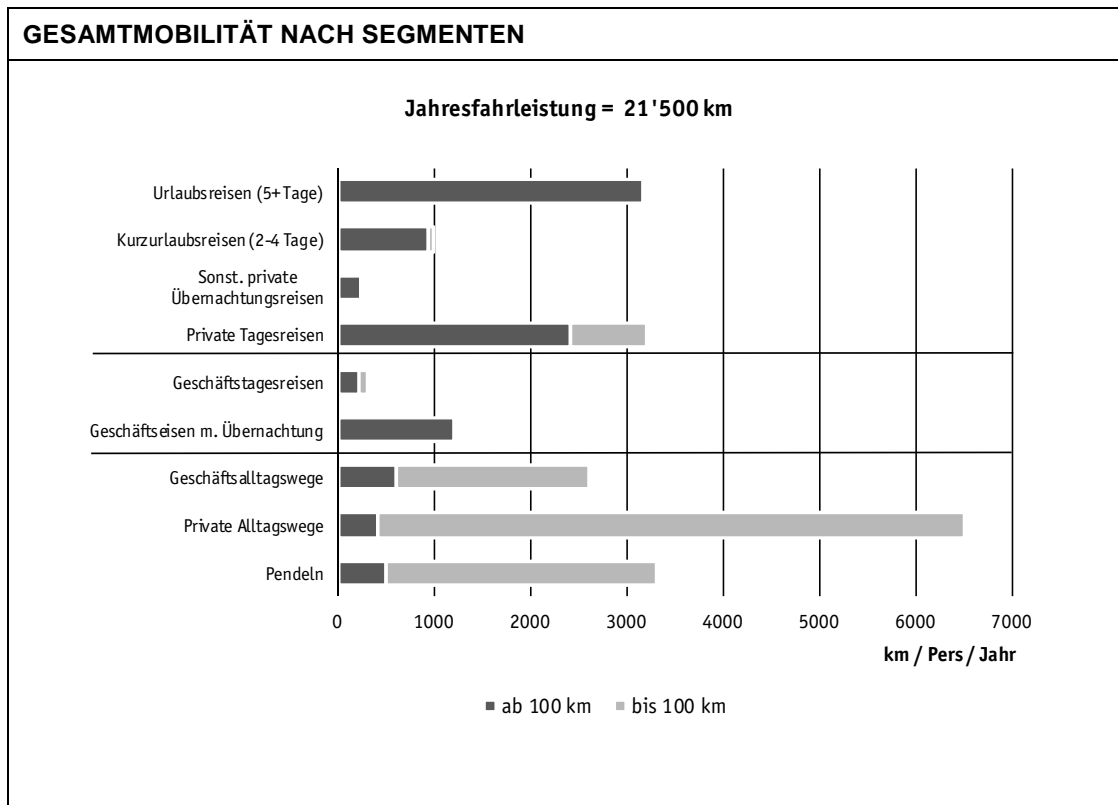


Abbildung 36: Verkehrsleistung im Jahr 2011 in Kilometer pro Person und Jahr, differenziert nach Kurz- und Langstreckenmobilität sowie nach Verkehrszwecken (Quellen: siehe Anhang 2; eigene Hochrechnung, fokussiert auf Deutschland).

Abbildung 37 zeigt die Nachfrageverteilung auf die verschiedenen Segmente innerhalb der Langstreckenmobilität. Urlaubsreisen und private Tagesreisen sind die größten Einzelsegmente und machen über die Hälfte der Langstreckenmobilität aus. Die Geschäftsreisen haben Anteile um die 15%. Die langen Wege der Alltagsmobilität (d.h. innerhalb des gewohnten Umfelds) weisen zusammen ebenfalls einen Anteil von rund 15% auf. Das Verhältnis zwischen Langstreckenmobilität mit und ohne Übernachtung beträgt rund 60:40.

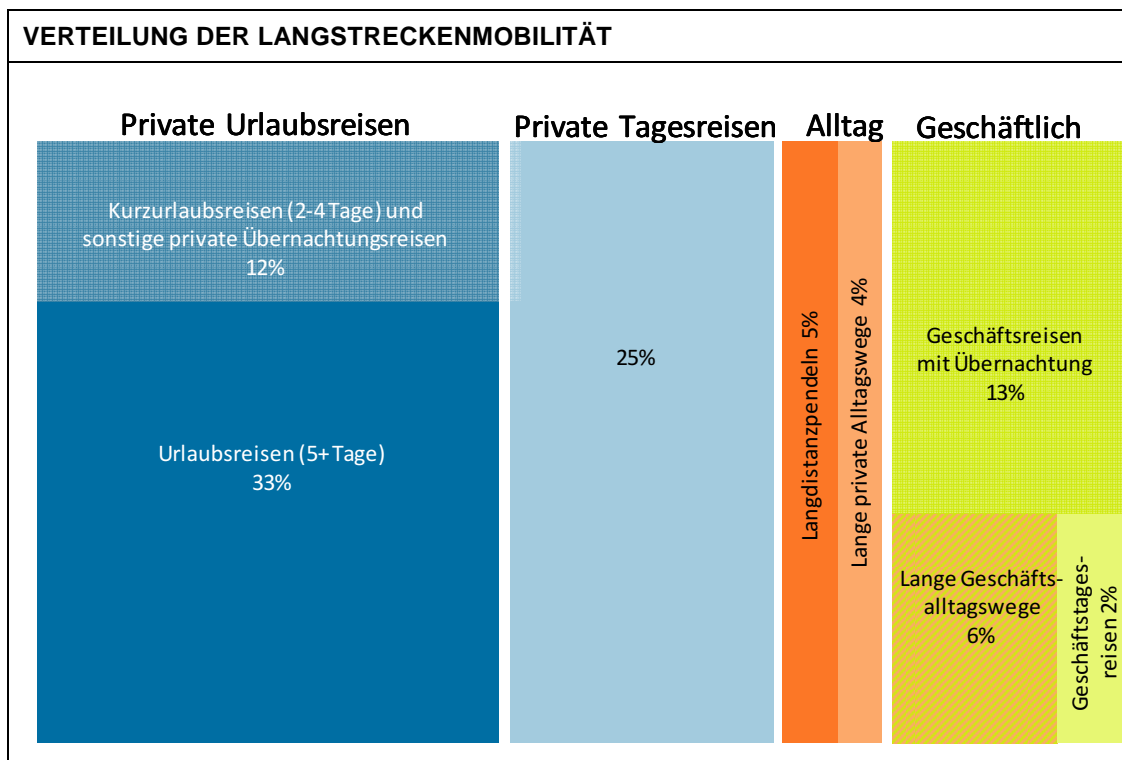


Abbildung 37: Aufteilung der Verkehrsleistung im Jahr 2011 (Pkm pro Person) der Langstreckenmobilität (Einfachwege ab 100 km) nach Segmenten (Quellen: siehe Anhang 2; eigene Hochrechnung, fokussiert auf Deutschland).

Auch zur Dynamik und Verkehrsmittelwahl existieren jeweils nur Grundlagen für einzelne Segmente. Abbildung 38 fasst die aktuellen Größenverhältnisse sowie die Dynamiken der einzelnen Segmente der Langstreckenmobilität qualitativ zusammen (wiederum fokussiert auf Deutschland):

	Heutige Anteile (Pkm)	Verkehrsentwicklung Pkm 2000-2010	Heutige Verkehrsmittelanteile (Pkm)			
			Pkw	Bahn	Bus	Flugzeug
Urlaubsreisen (5+ Tage)	33%	+	18%	2%	5%	72%
Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage)	10%	+	57%	18%	5%	19%
Sonstige private Übernachtungsreisen	2%	o	57%	18%	5%	19%
Private Tagesreisen	25%	++	66%	17%	8%	5%
Geschäftsreisen mit Übernachtung	13%	+	20%	20%	5%	53%
Geschäftstagesreisen und Alltagsgeschäftswege	8%	++	60%	20%	8%	10%
Lange private Alltagswege, Langdistanzpendeln und lange Geschäftsalltagswege	9%	+++	65%	25%	5%	3%

Legende: +++ hohes Wachstum; ++ mittleres Wachstum, + leichtes Wachstum, o kein Wachstum, – Rückgang
Pkm = Personenkilometer, k.A. = keine Angabe/Schätzung möglich

Abbildung 38: Aktuelle Situation und Dynamik in den einzelnen Segmenten der Langstreckenmobilität (Quellen: siehe Anhang 2; eigene Hochrechnung, fokussiert auf Deutschland).

- › Die längeren **Urlaubsreisen** machen als Einzelsegment den größten Anteil an den Verkehrsleistungen aus. Das Verkehrsaufkommen (Anzahl Reisen pro Person) ist zumindest für Deutschland in den letzten 10 Jahren recht stabil. Die Leistungssteigerung erfolgt über eine Ausdehnung der durchschnittlichen Reisedistanzen, vor allem zu Beginn des Jahrzehnts. Diese liegt heute bei rund 1600 km (im Vergleich zu 1400 km im Jahr 2002). Für Mitteleuropa als Quellmarkt liegen südeuropäische Ziele vorn, Mittel- und Osteuropa als Destinationen holen aber auf. Das Flugzeug ist das dominierende Verkehrsmittel.
- › **Kurzurlaubsreisen** finden überwiegend, d.h. zu drei Viertel, im Inland statt. Die Bahn hat eine größere, das Flugzeug eine deutlich geringere Bedeutung als bei langen Urlaubsreisen. Zeitreihen liegen nur für die jüngste Entwicklung vor. Zumindest hier zeigen sich ebenfalls Stagnationerscheinungen.
- › **Sonstige private Übernachtungsreisen** machen einen sehr kleinen Anteil aus. Über die Dynamik der zurückgelegten Distanzen und die Verkehrsmittelanteile gibt es keine verlässlichen Grundlagen.
- › Die **privaten Tagesreisen** sind das zweitgrößte Einzelsegment. Sie finden zu überwiegenden Anteilen im Inland statt. Sowohl Anzahl als auch durchschnittliche Distanzen haben in Deutschland zugenommen. Aussagen zur aktuellen Dynamik sind infolge lückenhafter Datengrundlagen schwierig. Der Pkw ist mit zwei Drittel das mit Abstand meist genutzte Verkehrsmittel.
- › Die **Geschäftsreisen** sind mit Anteilen von rund 15% bedeutend, liegen aber insgesamt deutlich hinter der privaten Langstreckenmobilität. Abgesehen von wirtschaftlich bedingten Einbrüchen in den Jahren 2008/09 ist bei den Geschäftsreisen ein überdurchschnittliches Wachstum zu beobachten. Bezüglich Verkehrsmittelwahl fällt für Deutschland der hohe Pkw-Anteil von rund drei Viertel auf. Die Bahnanteile bei den Geschäftsreisen sind nur geringfügig höher als bei den privaten Tagesreisen. Der Fluganteil steigt erst ab der Distanzklasse von 1'000 km markant an.
- › Lange Wege der **Alltagsmobilität** (d.h. innerhalb des gewohnten Umfelds) nehmen überdurchschnittlich zu. Die mengenmäßigen Anteile sind jedoch mit rund 9% an der gesamten Langstreckenmobilität (resp. 15% inklusive langen Geschäftsalltagswegen) klein. Lange Alltagswege und dabei vor allem das Langdistanzpendeln haben überdurchschnittlich hohe Bahnanteile (typischer interurbaner Verkehr). Aber auch hier dominiert insgesamt der Pkw.

3. TREIBER UND HEMMNISSE

3.1. ÜBERBLICK EINFLUSSFAKTOREN UND WIRKUNGSMODELL

Die Darstellung der Entwicklungen und Trends im vorangegangenen Kapitel hat bereits auf diverse Einflussfaktoren der verschiedenen Segmente der Langstreckenmobilität hingewiesen. Einflussfaktoren können treibend oder hemmend auf die zukünftige Entwicklung wirken.

Im Rahmen eines Experten-Workshops (siehe Teilnehmerliste im Annex) erfolgte eine ausführliche Diskussion der nach Themenbereichen sortierten Treiber und Hemmnisse sowie deren Wirkungszusammenhänge (Wirkungsmodell). Als Input in diesen Expertenworkshop hat das Bearbeiterteam auf Basis der Analyseergebnisse (Kapitel 2) mögliche Einflussfaktoren vorstrukturiert. Im Workshop wurden diese ergänzt und vor allem deren Relevanz diskutiert.

Die folgenden Themenfelder (bzw. einzelne Treiber oder Hemmnisse daraus) haben die Experten als besonders relevant für die zukünftige Entwicklung der Langstreckenmobilität eingestuft.

1. **Bevölkerungs- und Raumentwicklung:** Neben der Frage der generellen Bevölkerungsentwicklung (Stagnation bis negative Wachstumstendenzen in Europa) geht es um die räumliche Verteilung (insbesondere Urbanisierungstrend).
2. **Wirtschaft, Beschäftigung und Konsum:** Weiterer Einfluss von BIP- und Einkommensentwicklung unter besonderer Berücksichtigung der Sättigungsthematik (=Entkoppelung Wirtschafts- und Verkehrswachstum)
3. **IKT-Entwicklung und vernetzte Gesellschaft:** Möglichkeiten moderner Informations- und Kommunikationstechnologie und daraus hervorgehende gesellschaftliche Entwicklungen (Social Media, E-Commerce, mobile Arbeitsstätten etc.)
4. **Energiepreisentwicklung und Regulierung:** Einfluss der globalen Preisentwicklungen und Wirkungspotenzial staatlicher Interventionen resp. Regulierungen.

Andere Themenfelder stufen die Expertinnen und Experten (zumindest mit Blick auf den hier interessierenden Zeithorizont der nächsten zehn bis 20 Jahre) als weniger relevant ein. Dazu gehören:

- › **Verkehrsangebot:** Beim Verkehrs- und Reiseangebot wird erstens davon ausgegangen, dass die heutigen Systeme eine langfristige Persistenz aufweisen und im Zeithorizont der Studie nicht von grundlegend neuartigen Systemen ersetzt werden. Zweitens ist in den westlichen Volkswirtschaften nicht mehr mit sprunghaften Angebotsausbauten zu rechnen. Im Vordergrund stehen nachfragegetriebene punktuelle Kapazitätsausbauten. Einzig im Bereich des Bahn-Hochgeschwindigkeitsnetzes sowie teilweise bei den Fernbusangeboten kann auf gewissen Strecken von ganz neuen Angeboten gesprochen werden.
- › **Staatliche Regulierung:** Das Paradigma der „unbegrenzten Mobilität“ ist zwar ein an Gewicht gewinnendes gesellschaftliches Thema. Eine markant stärkere politisch gesteuerte Verteuerung bzw. Restriktionen zur Eingrenzung der Langstreckenmobilität ist aufgrund wirtschaftspolitischer Argumente nicht realistisch: Die Mobilität ist zu wichtig für das wirtschaftliche Wachstum.
- › **Wertvorstellungen, gesellschaftliche Normen:** Wertvorstellungen ändern sich, zumindest in mittelfristiger Perspektive sehen die Experten aber keine gesamtgesellschaftlich fundamentalen Veränderungen. Solche beschränken sich auf mengenmäßig abgrenzbare Teilgruppen (z. B. Rückbesinnung auf die Nähe und bewusster Verzicht auf Langstreckenmobilität, Veränderung der Mobilitätsorientierungen). Die europäische Gesellschaft wird auf absehbare Zeit weiterhin von Individualismus und Pluralisierung der Lebensstile geprägt sein mit tendenziell treibender Wirkung auf die Langstreckenmobilität.
- › **Politische Stabilität und globale Risiken:** Terrorismus und Kriege werden auch weiterhin große Schwankungen in der Reisezielwahl mit sich bringen. Dasselbe gilt für Naturgefahren. Global be-

trachtet sind aber keine Umwälzungen erkennbar, die eine grundsätzlich andere Langstreckenmobilität erwarten lassen.

Die folgende Tabelle zeigt die verschiedenen Einflussbereiche sowie deren Wirkungen und Relevanz auf die Langstreckenmobilität im Überblick. Die vier relevantesten Themenfelder werden nachfolgend vertieft diskutiert:

Trend	Auswirkung auf die Langstreckenmobilität	Relevanz für die Verkehrsentwicklung der nächsten zehn bis 20 Jahre			
		Urlaubs-/ Kurzurlaubsreisen	Private Tagesreisen	Geschäftsreisen	Lange Wege der Alltagsmobilität
Bevölkerungs- und Raumentwicklung					
Abnehmende Bevölkerungsdynamik	› Strukturell bedingte Fahrtenreduktion bei mittelfristig stagnierender und längerfristig abnehmender Bevölkerung in Mitteleuropa	–	–	–	–
Alterung der Gesellschaft	› Zunehmende Altersmobilität, insb. im Freizeitverkehr	+	+		+
Urbanisierung, Entleerung und Überalterung peripherer Räume	› Zunahme interurbaner Verkehre › Zunahme langer Pendlerwege in verschiedenen Formen	+	+	+	+
Migration, höhere Ausländeranteile	› Zunahme von migrationsbedingtem Langstreckenverkehr	+	+		+
Wirtschaft, Beschäftigung, Konsum					
Fortschreitendes wirtschaftliches Wachstum mit geringerer Intensität	› Anhaltende Nachfrage von Urlaubsreisen › Sättigungstendenzen im Alltagsverkehr	+	+	+	+
Tertiarisierung, Spezialisierung, Globalisierung	› Zunahme von Geschäftsreisen, neue Destinationen › Zunahme langer Pendlerwege in verschiedenen Formen			+	+
Flexibilisierung Erwerbsarbeit	› Höherer Mobilitätsanspruch an Erwerbstätige und mehr Akzeptanz für Arbeiten von zuhause			+/-	+/-
Digitalisierung der Erwerbsarbeit	› IKT-basierte Substitution von Pendler- und Geschäftsfahrten			–	–
Multilokale Lebensweisen	› Förderung von Wochenendpendeln u.ä. durch beruflich bedingte Wohnortwechsel sowie Erwerbstätigkeit zweier Partner				+
Informations- und Kommunikationstechnologie, vernetzte Gesellschaft					
Vernetzung und Digitalisierung des Alltags	› Kurzfristige Ad-hoc-Planung, Multioptionalität und Optimierung von Mobilität				+/-
Verstärkte Nutzung von Social Media, Sharing Community, Tele-Arbeit, E-Commerce	› Teilweise Kompensation von physischem Verkehr durch virtuelle Interaktion: weniger kurze Wege, mehr lange Wege › Breitertes Reiseziel-Set und bessere Reiseziel-Kennntnis › IKT-basierte Substitution von Pendler- und Geschäftsfahrten	+/-		+/-	+/-
Energiepreisentwicklung und Regulierung					
Global steigende Preise für fossile Brennstoffe	› Mittelfristig anhaltendes Wachstum und erst langfristige Stagnation im Flugverkehr › Stärkere Kostensensibilisierung bei der Verkehrsmittelwahl	–	–	–	–
Preisliche Regulierung im Landverkehr (Straße und Schiene)	› Optimierte zeitliche und räumliche Auslastung von Verkehrsinfrastrukturen				–
Preisliche Regulierung im Flugverkehr	› Mittelfristig anhaltendes Wachstum und erst langfristige Stagnation im Flugverkehr	–		–	
Wertvorstellungen, gesellschaftliche Normen					
Individualisierung, Pluralisierung der Lebensstile, multikulturelle Gesellschaft	› Zunahme von beruflich bedingter Mobilität und multilokalen Lebensweisen (s.o.)				+
Nachhaltiger Konsum: Ökologisierung, Klimadiskussion und Energieknappheit	› Reduktion weite Urlaubsreisen › Reduktion langer Alltagswege, Konzentration auf nahe Ziele	–			–
Verkehrs- und Reiseangebot					
Ausbau Hochgeschwindigkeits-Bahnnetz	› Zunahme langläufiger interurbaner Verkehre (s.o.) › Zunahme langer Pendlerwege in verschiedenen Formen	+	+	+	+
Punktuelle Ausbau Straßeninfrastruktur, dynamische Verkehrsmanagementsysteme	› Zeitlich-örtliche Abnahme / Verlagerung von Langstreckenverkehr durch höhere Kosten		+/-	+/-	+/-
Politische Stabilität und globale Risiken					
Politische Stabilität, Sicherheit von Reisezielen	› Starke Schwankungen bei der Reisezielwahl im Tourismus	+/-		+/-	
Naturgefahren	› Starke Schwankungen bei der Reisezielwahl im Tourismus	+/-			

Legende: **hohe**, **mittlere**, geringe Relevanz; + treibend; – hemmend

Abbildung 39: Überblick und Relevanzeinschätzung von Treibern und Hemmnissen der Langstreckenmobilität.

Wirkungsmodell

Die Wirkungszusammenhänge der Langstreckenmobilität sind sehr komplex. Die Treiber und Hemmnisse wirken einerseits unterschiedlich stark auf die Nachfragesegmente der Langstreckenmobilität, andererseits aber auch direkt oder indirekt auf die Angebote. Weitere Wirkungszusammenhänge zwischen Nachfrage und Angebot, aber auch Routinen und Sachzwänge entscheiden letztlich über die Reisezielwahl und beeinflussen damit die zurückgelegten Distanzen sowie die Verkehrsmittelwahl. Die folgende Abbildung versucht, dieses komplexe Gefüge in stark vereinfachter Form darzustellen. Die vorliegende Studie konzentriert sich auf die Treiberdiskussion zur Mobilitätsnachfrage. In der Studie nicht vertiefte Aspekte – namentlich die Angebotsqualitäten (verkehrlich, touristisch) und die sozialpsychologischen Zusammenhänge im Themenkomplex Routinen / Sachzwänge – sind in der Abbildung mit einem * markiert.

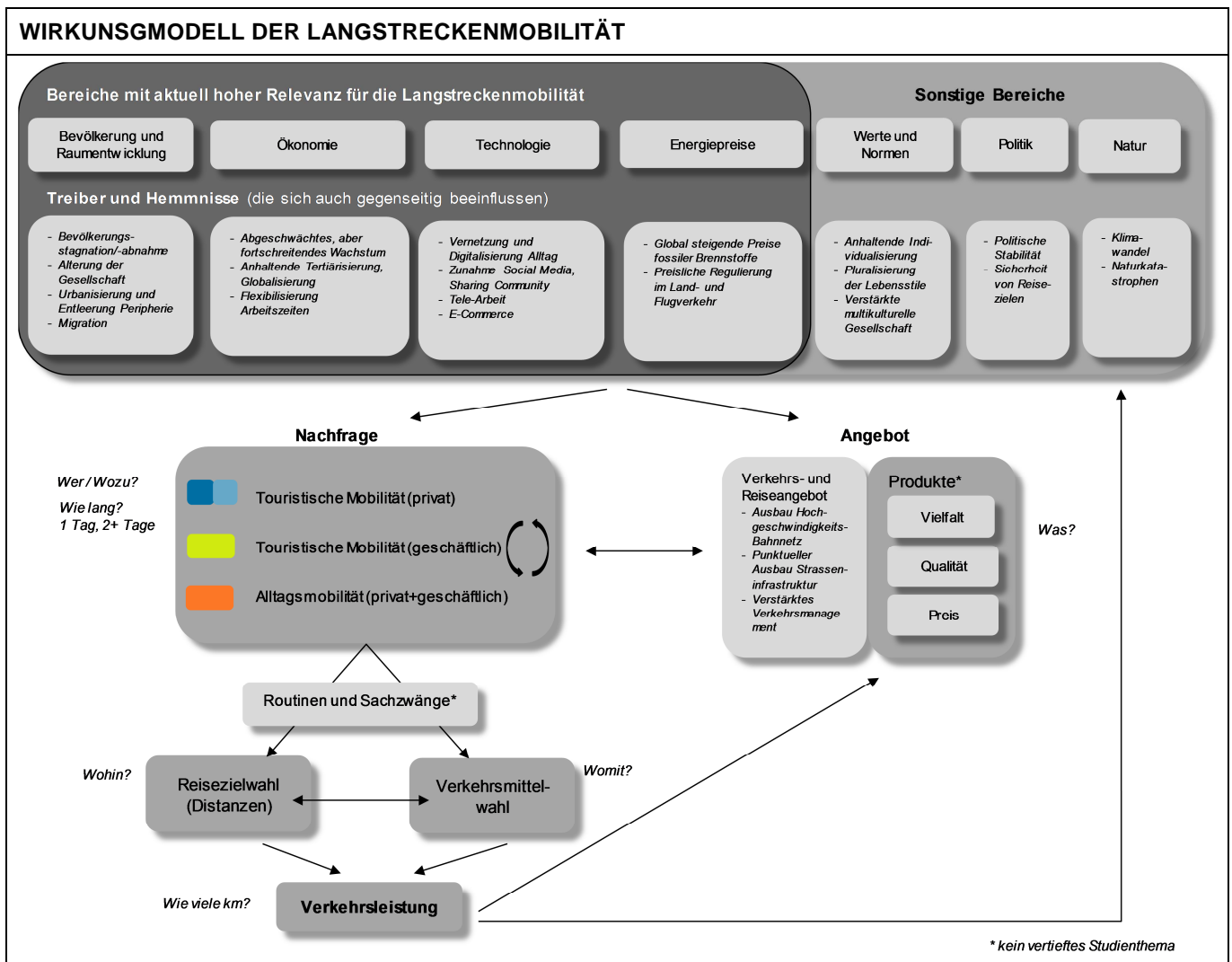


Abbildung 40: Vereinfachtes Modell zu den Zusammenhängen der Langstreckenmobilität (eigene Darstellung)

3.2. BEVÖLKERUNGS- UND RAUMENTWICKLUNG

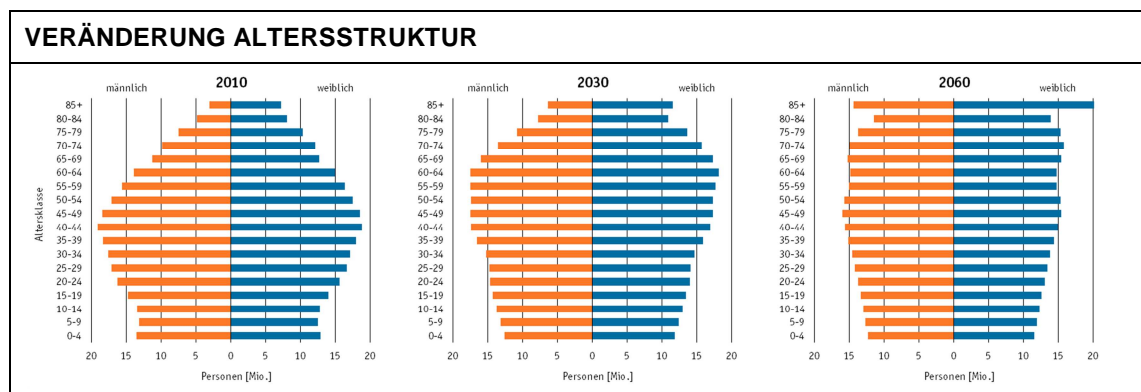
Abnehmende Bevölkerungsdynamik in Europa

Die europäischen Gesellschaften werden seit der Nachkriegszeit durch zunehmende Alterung und abnehmendes Bevölkerungswachstum geprägt. Die Gründe dafür liegen in sinkenden Geburten- und Sterberaten bei einer gestiegenen Lebenserwartung. Die Europäische Kommission geht in ihrem neuesten Ageing Report mit dem EUROPOP2010-Szenario (Europäische Kommission 2012) davon aus, dass die EU-Bevölkerung (EU-27) von 501 Mio. Personen im Jahr 2010 bis 2040 noch lediglich um 5 % auf 526 Mio. Personen anwächst. Über diesen Zeitpunkt hinaus setzt ein stetiger Rückgang ein auf 517 Mio. Personen bis 2060. Bezüglich der Annahmen zur Entwicklung der demographischen Einflussfaktoren (Geburtenrate, Sterberate, Migration) unterstellt die Prognose eine langfristige Konvergenz zwischen den europäischen Staaten.

→ Die möglichen Auswirkungen auf die Langstreckenmobilität sind eine strukturell bedingte Fahrtenreduktion bei mittelfristig stagnierender und längerfristig abnehmender Bevölkerung in Mitteleuropa

Zunehmende Alterung der Gesellschaft

Mit dem zurückhaltenden Wachstum nimmt die Alterung der europäischen Bevölkerung weiter zu. Der demografischen Alterung stehen stagnierende Bevölkerungsanteile im erwerbsfähigen Alter gegenüber. Gemäß EUROPOP2010-Szenario wird der Anteil der über 65-Jährigen von aktuell 17 % bis 2030 auf 24 % und bis 2060 auf 30 % anwachsen.



Quelle: EUROSTAT (eigene Darstellung)

Abbildung 41: Veränderung der Altersstruktur in der EU-27 (EUROPOP2010)

→ Die möglichen Auswirkungen auf die Langstreckenmobilität liegen in einer alterungsbedingten Zunahme des Freizeitverkehrs: Als Folge der Alterung der Gesellschaften ist mit einem steigenden Verkehrsvolumen und -leistungen im Freizeitverkehr zu rechnen. Da diese Gruppe gegenüber Erwerbstätigen einen größeren Teil des Zeitbudgets für Freizeitverkehr aufwenden kann, ist damit zu rechnen, dass sich die erhöhte Mobilität im Alter auch deutlich im Langstreckenbereich niederschlagen wird. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (2008) sieht dafür zwei Gründe. Erstens werden die zukünftigen Senioren die im aktuellen Generationenvergleich höhere Mobilität aus dem mittleren Lebensabschnitt in das letzte Lebensdrittel mitnehmen (wenn auch dem Alter angepasst). Zweitens werden ältere Menschen zukünftig aufgrund besserer Fitness und Gesundheit und aufgrund des durchschnittlich höheren Bildungsniveaus mobiler sein. Hinzu kommt der geschlechtsspezifische Aspekt, d.h. die zunehmenden Mobilitätsraten (aber auch Pkw-Affinität)

insbesondere von älteren Frauen. Der Treiber alternde Gesellschaft hat sowohl eine spezifische Sicht (höhere Mobilitätsraten) als auch eine mengenmäßig-demografische.

Urbanisierung mit zunehmenden regionalen Disparitäten in Wachstum und Altersstruktur

Neben Gesamtpopulation und Altersstruktur ist aus verkehrlicher Perspektive vor allem die räumliche Verteilung der Bevölkerung von Interesse. Gemäß EUROPOP-Prognosen verstärken sich in Zukunft Konzentrations- und Entleerungstendenzen weiter.

Hohe Wachstumsaussichten bestehen einerseits für wirtschaftlich dynamische Regionen, meist bestehend aus einem oder mehreren Ballungsräumen und dem Umland, wo Zuwächse vor allem durch Zuwanderung zu erwarten sind. Beispiele hierfür sind München, Prag, Luxemburg, die Po-Ebene, die spanische Mittelmeerküste (Barcelona, Valencia) oder der Raum Kopenhagen-Malmö. Andererseits ist mit Zuwächsen in größeren Regionen bzw. Ländern zu rechnen, in denen ein natürlicher Bevölkerungszuwachs (Geburtenüberschuss) mit einer Netto-Zuwanderung korrespondiert. Beispiele hierfür sind England, Irland, die Schweiz, die Regionen im Westen und Süden Frankreichs oder Südschweden.

Demgegenüber sind es bereits heute strukturell schwache und oft periphere Räume, die auch in Zukunft mit einer anhaltenden Abwanderungsproblematik zu kämpfen haben werden. Neben dem lokalen Bevölkerungsrückgang ist damit eine verstärkte Überalterung der verbleibenden Bevölkerung verbunden. Getrieben wird diese Entwicklung durch die Tertiarisierung der Wirtschaft. Gebiete mit schlechter verkehrlicher Erreichbarkeit, in Entfernung zu einem zentralörtlichen Versorgungsangebot und mit geringer Bevölkerungsdichte sind für einen Großteil der Branchen im Dienstleistungssektor unattraktive Standorte. Solche Gebiete befinden sich in Mittel- und Ostdeutschland, Nordostfrankreich, Süditalien (Mezzogiorno), Südpolen und großräumig in Südosteuropa (Südostungarn, Rumänien, Bulgarien). Die EUROPOP-Prognosen rechnen in diesen Räumen im Jahr 2030 mit Anteilen der über 65-Jährigen von bis 37 %.

→ Die möglichen Auswirkungen der Urbanisierung auf die Langstreckenmobilität liegen vor allem in einer Zunahme des interurbanen Verkehrs und in der Zunahme langer Pendlerwege: In den westlichen Staaten mit den dicht ausgebauten Hochleistungs-Straßennetzen ist der Spielraum für weitere Ausbauten, die substanzielle Reisezeitersparnisse und damit Erreichbarkeitsgewinne mit sich bringen, weitestgehend ausgeschöpft¹³. Verschiedene europäische Länder verfolgen dagegen einen Ausbau des Hochgeschwindigkeits-Bahnnetzes zur besseren Verbindung der großen städtischen Zentren. Beispiele dafür sind Neubaustrecken in Frankreich und Deutschland. Solche Infrastrukturen fördern den langläufigen interurbanen Verkehr. Durch die Reisezeitersparnis werden die Strecken attraktiver für Pendler, was eine Erhöhung der Reisedistanzen und damit der Verkehrsleistungen mit sich bringt. Sekundär und ebenfalls leistungsbezogen ist auch der Freizeitverkehr betroffen. Einerseits rücken durch die verbesserte Erreichbarkeit neue Freizeitziele in den räumlichen Fokus, andererseits zeigt sich bereits heute, dass Bewohner eines städtischen Umfelds zwar geringere Alltagsdistanzen zurücklegen, dies aber mit mehr und längeren Reisen kompensieren (Kapitel 2.8). Bei anhaltender Urbanisierung dürfte dieser Zusammenhang als Treiber für mehr langläufigen interurbanen Freizeitverkehr (v.a. für Kurzreisen) an Bedeutung gewinnen.

¹³ Metz (2010) weist darauf hin, dass durch automatisierte Steuerung der Fahrzeuge Szenarien mit deutlich höheren Geschwindigkeiten und Kapazitäten auf Autobahnen denkbar sind. Allerdings ist die breite Inbetriebnahme solcher Systeme im Zeithorizont dieser Studie unwahrscheinlich.

Migration und Zunahme von migrationsbedingtem Langstreckenverkehr

In den meisten europäischen Ländern hat der Anteil der ausländischen Bevölkerung in der letzten Dekade zugenommen. Dieser Trend dürfte durch die EU-Personenfreizügigkeit und unterschiedliche wirtschaftliche Dynamiken in den Ländern als auch durch transnationale Heiraten anhalten. Im Gegensatz zur Entwicklung von Geburten- und Sterberate ist die jährliche Netto-Migration aber unbeständiger. Seit Mitte der 1980er Jahre ist der Wanderungssaldo für die gesamte EU positiv und erreichte vor 2007 Höchstwerte im Bereich von jährlich 1.5 bis 2. Mio. Personen. Mit dem Ausbruch der Banken- und Staatsschuldenkrise gingen die Wanderungsbewegungen aber wieder zurück. Die EU-Kommission (2012) geht in ihrer Bevölkerungsprognose davon aus, dass der jährliche Wanderungssaldo von 1.043 Mio. Personen im Jahr 2010 auf 1.332 Mio. Personen im Jahr 2020 zunimmt und nachher auf 945'000 Personen im Jahr 2060 zurückgeht. Über den gesamten Prognosezeitraum bedeutet dies eine Zunahme von 60 Mio. Personen, wobei die größten Anteile auf Italien (15.9 Mio.), Spanien (11.2 Mio.) und Großbritannien (8.6 Mio.) entfallen. Für derzeitige Netto-Auswanderungsländer wie Bulgarien, Rumänien und die baltischen Staaten wird eine Umkehr oder Abschwächung dieser Bewegungen prognostiziert.

→ Die möglichen migrationsbedingten Auswirkungen auf die Langstreckenmobilität liegen einerseits in regelmäßigen Besuchen bzw. Ferien in der Heimat oder umgekehrt Besuche von Angehörigen, Verwandten und Freunden aus der Heimat, andererseits in der Organisation und der Kulturpflege der Ausländergemeinde am neuen Ort. Beispielsweise finden religiöse Feste oder regelmäßige Gottesdienste an zentralen Orten statt, wobei die Teilnehmer von weit her anreisen. Oder es werden für den Erwerb von Produkten aus der Heimat weitere Wege zu spezialisierten Händlern in Kauf genommen.

3.3. WIRTSCHAFT, BESCHÄFTIGUNG, KONSUM

Fortschreitendes wirtschaftliches Wachstum mit geringerer Intensität

In historischer Perspektive ist die wirtschaftliche Entwicklung in Europa von einer lange anhaltenden Hochkonjunkturphase in der Nachkriegszeit mit sehr hohen aber tendenziell rückläufigen Wachstumsraten bis Mitte der 1970er Jahre und einem dann einsetzenden konjunkturellen Zyklus mit Boom-Phasen Ende der 1980er, Ende der 1990er und Mitte der 2000er Jahre geprägt. Seit der Wende können die ehemaligen Ostblockstaaten mehrheitlich höhere Wachstumsraten verzeichnen und damit die Differenzen gegenüber den westeuropäischen Volkswirtschaften bezüglich Einkommen, Preisen und Kaufkraft laufend verringern.

In der jüngsten Vergangenheit bestimmten die 2007 ausgebrochene globale Finanzkrise und die folgende seit 2009 vor allem im Euroraum schwelende Staatsschuldenkrise die wirtschaftliche Entwicklung. Seit 2010 sind die jährlichen Wachstumsraten in den meisten Staaten wieder positiv, wenn auch bedeutend tiefer als vor der Krise. Allerdings bremst der anhaltende Rückgang der wirtschaftlichen Produktion in Italien, Spanien, Griechenland und Portugal die Erholung des europäischen Wirtschaftsraums. Für 2012 resultierte für die EU-27 ein Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 0.3 %.

Die OECD (2012) geht in ihrem Perspektive-Bericht zum wirtschaftlichen Wachstum bis 2060 für die europäischen Länder dennoch von einem durchschnittlichen jährlichen BIP-Wachstum von 2.2 % bis 2030 und 1.7 % bis 2060 aus. Das heißt, offizielle Langfristprognosen gehen nicht von einem markanten Trendbruch des wirtschaftlichen Wachstums aus.

→ Die möglichen Auswirkungen auf die Langstreckenmobilität liegen in einer anhaltenden, wenn auch abgeschwächten Nachfrage von Urlaubsreisen bei gleichzeitigen Sättigungstendenzen im Alltagsverkehr. Die über Jahrzehnte zu beobachtende Kopplung zwischen wirtschaftlichem Wachstum und Personenverkehrsleistung hat sich in den letzten Jahren abgeschwächt (vgl. nachfolgender Exkurs). Im Alltagsverkehr

sind deshalb nur noch geringe Zuwächse bei spezifischem Aufkommen und Verkehrsleistung zu erwarten. Hingegen ist im Urlaubsreisemarkt davon auszugehen, dass sich steigende Einkommen weiterhin in häufigeren und weiteren Reisen niederschlagen. Im Gegensatz zum Alltagsverkehr besteht hier ein starker Einkommenseffekt bei ausgeprägter Produktdifferenzierung bezüglich Preis und Qualität. Aber auch bei den Urlaubsreisen dürften abnehmende Wachstumsraten bei BIP und Einkommen zumindest zu einer Abflachung beitragen.

Exkurs: Nachlassende Kopplung zwischen Wirtschafts- und Verkehrswachstum

Die Verkehrsentwicklung in den westlichen Gesellschaften war in den letzten Dekaden geprägt durch eine an das Wirtschaftswachstum gekoppelte starke Zunahme der Pro-Kopf-Verkehrsleistung. Demgegenüber blieb die täglich für Mobilität aufgewendete Zeit (Reisezeitbudget) sehr stabil. Neben anderen Studien ist vor allem diejenige von Schäfer (2000) erwähnenswert, der basierend auf den Daten von 30 Mobilitätsbefragungen aus über zehn Ländern zeigen konnte, dass dieser Wert im Mittel bei 1.1 Stunden/Tag liegt. Er zeigt, dass mit steigenden Einkommen die Geschwindigkeiten im Verkehr zunahm. Einerseits durch steigenden Autobesitz, andererseits durch den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen. In verschiedenen Quellen finden sich anschauliche Graphen, welche den gleichgerichteten Zusammenhang zwischen Pro-Kopf-BIP, Pro-Kopf-Verkehrsleistung und Pro-Kopf-Motorisierung verdeutlichen.

Seit Ende der 1990er Jahre ist jedoch eine Abschwächung dieses Zusammenhangs zu beobachten. Millard-Ball und Schipper (2010) zeigen dies in einer Studie für acht industrialisierte Länder. Über die Gründe für das in der verkehrswissenschaftlichen Literatur als „*peak travel*“ oder etwas spezifischer als „*peak car use*“ bezeichnete Phänomen besteht kein Konsens. Eine ökonomische Erklärung liegt im abnehmenden Grenznutzen von zusätzlicher Erreichbarkeit. Während in der Vergangenheit höhere Geschwindigkeiten und zunehmende Motorisierung die Aktivitätsmöglichkeiten in der gesamten Breite markant erweiterten, ist dies bei der heutigen Raumstruktur und den gegebenen Transportmöglichkeiten nur noch eingeschränkt der Fall. Replizierbare Ziele wie beispielsweise Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf oder verbreitete Freizeiteinrichtungen sind meist in genügender Menge und Qualität vorhanden, so dass eine weitere steigende Erreichbarkeit keinen Effekt mehr bewirkt. Metz (2010) fasst dies wie folgt zusammen: „*It may be hypothesized that daily personal travel has now ceased to grow because our need for routine access and choice has largely been met.*“ Oder anders ausgedrückt: Die Autonutzung hat ein Level erreicht, das im Gleichgewicht zu Transportangebot und Raumstruktur steht (Metz 2010). Weitere vermutete Gründe für ein sich abschwächendes Verkehrswachstum relativ zur BIP-Entwicklung sind ein reduzierter Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur und sinkende Einkommenselastizitäten bei hohen Einkommen (Millard-Bell und Schipper 2010).

Anhaltende Tertiarisierung einer globalisierten Wirtschaft

In den modernen Volkswirtschaften findet seit der Nachkriegszeit eine anhaltende Verlagerung von Beschäftigungs- und Produktionsanteilen vom Industrie- in den Dienstleistungssektor statt. Ein wichtiger Grund dafür ist der technische Fortschritt bzw. die Automatisierung der industriellen Produktion. Dadurch sinkt das industrielle Beschäftigungspotenzial. Gleichzeitig fördert die breitere und komplexere Produktpalette die Nachfrage nach entsprechenden produktbezogenen Dienstleistungen. Weiter stimuliert der zunehmende Wohlstand und der demographische und soziale Wandel die Nachfrage nach Freizeitangeboten und Gesundheits-/Pflegedienstleistungen.

Die Globalisierung, in der die Produktion und der Vertrieb von Gütern und Dienstleistungen in internationalen Netzwerken erfolgen, ist neben der Tertiarisierung das zweite grundlegende Merkmal der wirtschaftlichen Entwicklung. Treiber ist dabei die Optimierung der Produktion durch globale Arbeitsteilung. Für gewisse Branchen bzw. Arbeitsplätze bringt dies einen internationalen Konkurrenzkampf mit sich, was wiederum deren Spezialisierung und die räumliche Zentralisierung in einem besonders kompetitiven Umfeld fördert. Auf der anderen Seite gibt es vor dem Hintergrund eher abflachender globaler Lohngefälle aber auch neue Regionalisierungstrends in den Produktionsprozessen.

→ Die möglichen Auswirkungen auf die Langstreckenmobilität liegen vor allem in einer weiteren Zunahme von Geschäftsreisen. Tertiarisierung und die Spezialisierung im globalen Kontext fördern weite geschäftliche Netzwerke und steigern den Koordinationsbedarf. Das Wachstum ist vor allem leistungsbezogen und weniger in Bezug auf die Anzahl Fahrten zu erwarten. Verkehrsmindernde Gegentrends (Regionalisierungen infolge abnehmender Lohngefälle sowie vermehrter Einsatz von IKT-Technologien) werden den Wachstumstrend bei den Geschäftsreisen nicht kompensieren. Die weltweite wirtschaftliche Entwicklung, insbesondere in Schwellenländern und im asiatischen Raum, wird zudem dazu beitragen, dass neue aus europäischer Sicht entferntere Reiseziele an Bedeutung gewinnen werden.

Flexibilisierung der Erwerbstätigkeit und multilokale Lebensweisen

Die Tertiarisierung und Liberalisierung der westlichen Volkswirtschaften, der durch die weibliche Emanzipation und zunehmende Individualisierung bzw. Selbstbestimmung geprägte gesellschaftliche Wandel und der technologische Fortschritt im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) sind die Ursachen eines anhaltenden Strukturwandels in der Arbeitswelt. Ausdruck findet dieser Strukturwandel vor allem in einer Flexibilisierung der Arbeitszeiten und teilweise auch des Arbeitsortes. Teilzeitarbeitsmodelle oder Job-Sharing finden zunehmend Verbreitung und moderne IKT-Geräte ermöglichen neue Arbeits- und Kommunikationsformen wie Telearbeit, Arbeiten unterwegs bzw. ortsunabhängiges Arbeiten oder Videokonferenzen.

Integrierte Lebens- und Mobilitätsformen zwischen residenzieller und wiederkehrender oder gar routinierter Mobilität werden weiter an Gewicht gewinnen. Junge, gut ausgebildete Erwerbstätige zeichnen sich durch eine hohe alltägliche und residenzielle Mobilität aus (Deffner und Götz 2010), die meist beruflich bedingt ist. Junge, gut ausgebildete und allenfalls auch karrierebewusste Erwerbstätige sind eher bereit, für die beruflichen Ziele einen Wohnortwechsel zu vollziehen bzw. eine der im Exkurs beschriebenen multilokalen Lebensweisen zu wählen (Weidenhaus, noch unveröffentlicht). Als Folge davon werden soziale Netze über weite Distanzen gepflegt. Aus der beruflichen Tätigkeit als auch aus dem weitmaschigen sozialen Netz resultiert ein mobilitätsintensiver Lebensstil, wobei ein hohes Maß an langläufiger Mobilität mit hoher Regelmäßigkeit anfällt.

Exkurs: Multilokale Lebensweisen – Mobilitätsmuster zwischen residenzieller und wiederkehrender Mobilität

Die Zunahme der täglichen Pendlerdistanzen aufgrund sinkender Reisezeiten ist Teil eines größeren Bildes. Die Tertiarisierung und Spezialisierung in der Wirtschaft, die europäische Integration und die anhaltende Individualisierung, d. h. eine durch weitgehende Selbstbestimmung, von traditionellen Rollen und Werthaltungen losgelöste Pluralisierung der Lebensstile, haben ein vielfältiges Spektrum meist beruflich bedingter Mobilitätsmuster und damit verknüpfte multilokale Lebensweisen entstehen lassen. Dabei verschwimmen die Grenzen zwischen residenzieller Mobilität und wiederkehrender oder routinierter Mobilität zunehmend. Der Ausbau der Fernverkehrsinfrastruktur, der (zwischenzeitliche) Kostenverfall im Flugverkehr und die Entwicklung der Telekommunikation sind als wichtige Voraussetzungen für diese Entwicklung zu betrachten (Hesse und Scheiner 2007).

Die wichtigsten Unterscheidungsmerkmale für eine Typologie solcher integrierter Mobilitäts- und Lebensformen sind die Häufigkeit bzw. Regelmäßigkeit der Ortsveränderung, deren Distanz und der Anlass dazu. Im Vordergrund stehen die drei Gründe Arbeit/Ausbildung, Freizeit und partnerschaftliche bzw. familiäre Verhältnisse. Basierend darauf lassen sich einzelne Gruppen abgrenzen, die ein spezifisches Mobilitätsmuster in Verbindung mit einem charakteristischen Hintergrund aufweisen (Schneider und Collet 2010, Hesse und Scheiner 2007). Umzügler und Migranten werden der Vollständigkeit halber aufgeführt, obwohl es sich da meist um einmalige Ortsveränderungen handelt.

- › Langdistanzpendler: Pendler mit einem täglichen Arbeits- oder Ausbildungsweg von bestimmter Mindestentfernung oder –dauer
- › Langdistanzbeziehungen: Paarbeziehung mit getrennten Haushalten an unterschiedlichen Orten, regelmäßige gegenseitige Besuche
- › Shuttlers: nicht tägliche aber regelmäßige (Wochen-)Pendler zwischen Wohn- und Arbeits-/Ausbildungsort mit einer zweiten Unterkunft am Arbeits-/Ausbildungsort
- › Vari-Mobile: unregelmäßige Übernachtungen außerhalb des Wohnortes, Reisen zwischen dem Wohn- und Arbeitsort oder zwischen den Arbeitsorten
- › Saisonniers / Semi-Migranten: berufsbedingte, oft transnationale, zeitlich befristete Migration
- › Umzügler: Wohnortwechsel, einmalig auftretendes, diskretes Ereignis
- › Migranten / Arbeitsmigranten / Transmigranten : transnationale Migration, zeitlich unbefristet
- › Job Nomaden: häufigere, episodische Wohnortwechsel, oft befristete oder projektbezogene Tätigkeit

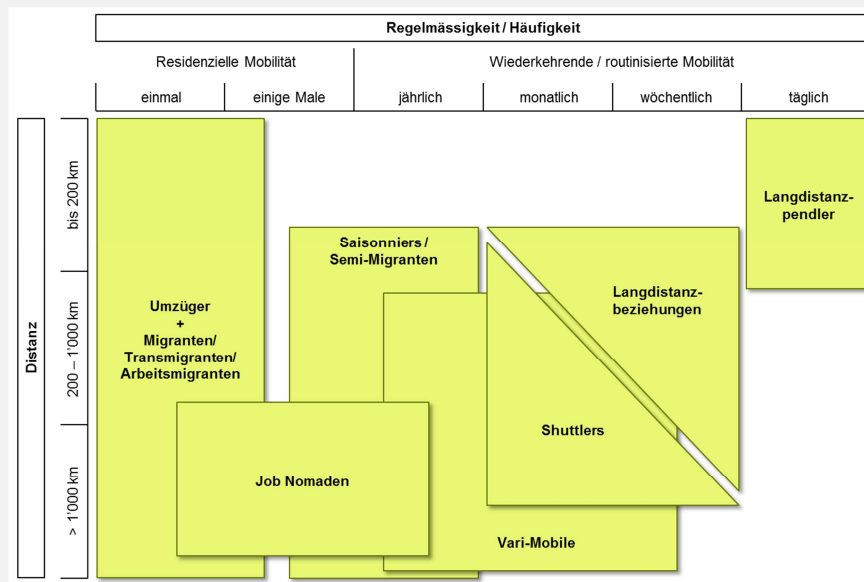


Abbildung 42: Typologie multilokaler Lebensweisen (eigene Darstellung in Anlehnung an Schneider und Collet 2010)

Die Typologie zeigt, dass für die Unterscheidung berufliche Gründe oft ausschlaggebend sind. Als zusätzliche Gruppe können allerdings Pendler zwischen einem Erst- und Zweitwohnsitz abgegrenzt werden, die dies aus Gründen der Freizeit, der Lebensqualität o. ä. tun. Bezüglich Regelmässigkeit und Distanz ist diese Gruppe mit den Shuttlers und den Saisonniers vergleichbar.

→ Die möglichen Auswirkungen auf die Langstreckenmobilität liegen einerseits in der weiteren Zunahme von Langdistanzpendlern. Wie bereits im vorangegangenen Kapitel angesprochen, ist die Tertiarisierung in Verbindung mit der steigenden Spezialisierung ein Treiber für längere Arbeitswege. Personen mit guter Ausbildung sind eher gefordert, umzuziehen oder weite Arbeitswege auf sich zu nehmen, um eine dem Profil entsprechende Stelle zu finden. Daraus resultieren vielfältige beruflich bedingte Mobilitätsformen. Langdistanzpendeln ist dabei die naheliegendste Lösung, um am bestehenden Ort und somit beim Partner, bei der Familie und/oder beim Freundeskreis wohnen zu bleiben. Dies gilt insbesondere auch für Personen mit häufig wechselnden Arbeitssituationen.

Andererseits ist aber auch eine gewisse IKT-basierte Substitution von Pendler- und Geschäftsfahrten denkbar: Neben dem steigenden Mobilitätsanspruch an die Erwerbstätigen ist es umgekehrt deren vermehrte zeitliche und örtliche Flexibilität, die auch mobilitätshemmend wirken kann. Arbeiten von zu Hause aus oder unterwegs, unpersonalisierte Arbeitsplätze, Tele-/Videoconferencing etc. sind Entwicklungen, die eine teilweise Reduktion bzw. eine Substitution von Pendlerwegen bewirken¹⁴. Sowohl die Bereitschaft der Arbeitgeber als auch das Bewusstsein der Arbeitnehmer für solche Formen hat zugenommen. Dabei ist aber ein begrenztes Potenzial festzustellen für das Pensum abseits des gewohnten Arbeitsplatzes ohne direkten Austausch mit Arbeitskollegen und geschäftlichen Kontakten. Bei Personen, die teilzeiterwerbstätig sind, reduziert sich dieses Potenzial zusätzlich (minimale erwünschte Anwesenheit am Arbeitsplatz).

3.4. VERNETZTE GESELLSCHAFT – INFORMATIONSD- UND KOMMUNIKATIONSTECHNOLOGIE

Technische Entwicklungen: Vernetzung und Digitalisierung des Alltags

Der technische Fortschritt der Informations- und Kommunikationstechnologie hat in den letzten Jahren Grenzen zwischen verschiedenen technischen Systemen verschwinden lassen. Leistungsfähige Mobilfunknetze und lokale Drahtlos-Netzwerke ermöglichen in Verbindung mit portablen Geräten dauerhaften Internetzugang. Der Zugriff auf private oder geschäftliche Daten und Dokumente ist damit praktisch ortsunabhängig möglich. Parallel dazu ist eine zunehmende Integration bisher getrennter technischer Systeme im Gange. Das Heizungs-, Lüftungs- und Kühlungssystem eines Hauses kann über einen zentralen Rechner genauso angesteuert werden wie Beleuchtung, Haushaltsgeräte oder Unterhaltungssysteme. Und mit der entsprechenden Software wird das Handy oder ein Tablet-Computer zur ortsunabhängigen Steuer- und Kontrolleinheit.

→ Die möglichen Auswirkungen auf die Langstreckenmobilität liegen im multioptionalen flexiblen Mobilitätsverhalten: Der Autobesitz als Grundlage für ein mobiles Leben entfällt in urbanen Gebieten zunehmend. Der Trend zu tieferen Führerscheinbesitzanteilen unter jungen Erwachsenen ist aktuell in mehreren Ländern zu beobachten (Goodwin 2012). An Bedeutung gewinnt dagegen die multioptionale Navigationsfähigkeit in

¹⁴ Die Schweizerische Bundesbahn und die Swisscom haben im Frühjahr 2013 einen Pilotversuch zur Wirkung von mobil-flexiblen Arbeitsformen durchgeführt (Weichbrodt et al. 2013). 264 Mitarbeitende versuchten während zwei Monaten, ihre Arbeit so einzurichten, dass Pendlerfahrten während den Hauptverkehrszeiten vermieden wurden. Die Teilnehmenden arbeiteten während des Versuchs zu 33 % von zu Hause aus (davon etwa einmal pro Woche den ganzen Tag) oder unterwegs. Dadurch war es ihnen möglich, 66 % ihrer Fahrtzeit in die Nebenverkehrszeiten zu legen. Die Studie schätzt, dass wenn alle Bahn-Pendler die flexibel arbeiten können und wollen, 20 % ihrer Fahrten auf Zeiten ausserhalb der Hauptverkehrszeiten verlagern, die Züge während den Hauptverkehrszeiten um 7 % entlastet würden.

der mobilen Gesellschaft. Die Vernetzung und internetfähigen portable Endgeräte ermöglichen dabei die kurzfristige Planung und Optimierung von Mobilität. Die Menschen werden durch routinisiertes Verhalten über alle Distanzbereiche hinweg weniger als heute an „ihr“ Fahrzeug oder „ihr“ Verkehrsmittel gebunden sein. Für den Langstreckenverkehr ist diese Entwicklung aber weniger prägend, weil die Möglichkeiten der kombinierten Mobilität geringer sind: D.h. in der Regel wird die Hauptstrecke mit einem Hauptverkehrsmittel absolviert (um sich dann vor Ort allenfalls wieder multimodal fortzubewegen).

Die Reisezeit kann produktiv genutzt werden. Viele Arbeitnehmer nutzen bereits heute einen Teil der Zeit in öffentlichen Verkehrsmitteln bei Pendler- oder Geschäftsfahrten zum Aktenstudium oder zur Arbeit mit einem Laptop. Dasselbe gilt im privaten Bereich. Die verbesserte Nutzbarkeit der Reisezeit senkt die Grenzkosten für zusätzliche Langdistanzwege. Vor diesem Hintergrund ist es durchaus denkbar, dass die bisher beobachtete große Beharrlichkeit des täglichen Mobilitäts-Zeitbudgets in Zukunft allenfalls ausgedehnt wird.

Soziale Entwicklungen: Social Media, Zunahme von Telearbeit und E-Commerce, Sharing Community

Neben den technischen Grenzen löst die Vernetzung und das konstante „Online-sein“ auch die Grenzen zwischen verschiedenen Lebensbereichen auf, beispielsweise zwischen Arbeitsplatz und zu Hause oder zwischen Öffentlichkeit und Privatsphäre. Eine wichtige Rolle in dieser Entwicklung spielen Social Media. Entscheidend ist die Art und Weise wie auf diesen Plattformen Inhalte durch die User generiert und gesellschaftlich ausgetauscht werden. Das Spektrum reicht dabei vom persönlichen Austausch mit Freunden und Bekannten via Chat oder Online-Videoanrufen, das „öffentliche“ Auftreten in der Online-Community, das Generieren von Medieninhalten oder über Online-Marktplätze (bspw. für Unterkünfte oder Fahrgelegenheiten) bis hin zu Formen der Zusammenarbeit (bspw. Wikipedia, Bewertungs-/Auskunftsportale).

Die technischen Voraussetzungen für Telearbeit, Tele Conferencing etc. sind bereits seit Längerem vorhanden. Hohe Erwartungen bezüglich Verbreitung und Reduktion von Pendler- und Geschäftsverkehr konnten jedoch nicht erfüllt werden. Wie weiter vorne bereits ausgeführt, liege die Gründe dafür im unverzichtbaren persönlichen Austausch zwischen Mitarbeitenden, Geschäftspartnern und Kunden und einer bisher zurückhaltenden Praxis in den Unternehmen. Neuerdings hat die Bereitschaft der Arbeitgeber wie auch das Bewusstsein der Arbeitnehmer für den Nutzen solcher Arbeitsformen (bspw. bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf) zugenommen. Zudem sind die technischen Systeme mittlerweile ausgereift.

Ähnlich ist die Ausgangslage im E-Commerce. Für die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs werden Online-Detailhändler mit Zustelldiensten oder Abhollagern immer stärker in Anspruch genommen. Die Detailhändler sind sich der Bedeutung des Onlinehandels bewusst und setzen deshalb auf Cross-Channeling, den parallelen Verkauf in stationären Läden und Online-Shops. Den Konsumenten ermöglicht dies einen bequemen Produktvergleich und -auswahlprozess.

Ein weiterer Trend ist das auf der verbesserten Vernetzung beruhende gemeinsame Nutzen von Ressourcen. Der damit verbundene Begriff *Sharing Community* suggeriert eine solidarischere Gesellschaft mit altruistischem Teilen. Dies greift jedoch zu kurz. David Levinson¹⁵ beschreibt den Trend mit dem Slogan „*Markets in Everything*“. Das bedeutet, dass nicht genutzte Ressourcen wie bspw. ein leeres Zimmer, freie

¹⁵ David Levinson ist Professor am Department for Civil Engineering der University of Minnesota und betreibt einen Blog zu verkehrsplanerischen Themen. In einem Beitrag thematisiert er Trends mit Bedeutung für die zukünftige Verkehrsentwicklung (<http://transportationist.org/2013/06/10/14-trends-shaping-transportation>).

Sitze im Auto, ein wenig genutzter Schrebergarten etc. besser ausgelastet werden, indem sie anderen Personen zur Verfügung gestellt werden. Dabei wird die Leistung in der Regel abgegolten. Das Spektrum reicht von eigentlichen Dienstleistungsangeboten über immaterielle Tauschgeschäfte (bspw. gegenseitiges zu Verfügung stellen einer spezialisierten Tätigkeit) bis hin zum gemeinsamen Besitz von Gütern. Entscheidend ist die Erweiterung bestehender bzw. die Schaffung neuer Märkte mit einem informellen Charakter.

→ Die möglichen Auswirkungen auf die Langstreckenmobilität sind nicht einheitlich: Zum einen findet durch virtuelle Interaktion eine gewisse Kompensation von physischem Verkehr statt. Je mehr die Bevölkerung über virtuelle Kanäle mit ihrem sozialen Netzwerk und generell mit ihrer Umwelt interagiert, desto eher kann dies kurze Alltagswege ersetzen. Neben wegfallenden sozial bedingten Fahrten sind es auch Einkaufs- und Besorgungsfahrten im Zusammenhang mit Dienstleistungen, die online abgewickelt werden können. Dem Rückgang kurzer Wege steht jedoch eine mögliche Zunahme langläufiger Wege gegenüber. Zudem erlauben Social Media die vermehrte Pflege von sozialen Kontakten über weite Distanzen. Damit dürfte das Bedürfnis für Besuche bei Verwandten, Freunden und Bekannten über weite Distanzen zunehmen. In der Summe dürfte die IKT-basierte Reduktionswirkung auf die (physische) Langstreckenmobilität kleiner sein als die treibende Wirkung durch eine generell stärker vernetzte Gesellschaft.

→ Verbreitertes Reiseziel-Set und bessere Reiseziel-Kenntnis: Im Internet finden sich Reiseberichte, touristische Websites und örtliche Informationen zu fast jedem Reiseziel. Reisewillige können sich so auf schnellem Weg Informationen zu Reisezielen beschaffen, die früher gezielt von Reiseanbietern und aus Reiseführern eingeholt werden mussten. Durch die vereinfachte Informationsverfügbarkeit sind exotische Reiseziele nicht mehr nur Ziel für eingeschworene Fans und Abenteurer, sondern gelangen eher auf die mentale Landkarte breiterer Schichten. Dadurch vergrößert sich die Anzahl der gewünschten Reiseziele und in der Folge auch die Verkehrsleistungen im Urlaubsreisemarkt. Gleichzeitig bewirken die verbesserten örtlichen Kenntnisse der Reiseziele eine differenziertere Verkehrsmittelwahl (v. a. am Zielort).

3.5. ENERGIEPREISENTWICKLUNG UND REGULIERUNG

Steigende Preise für fossile Brennstoffe bei hoher Preisvolatilität

Die Diskussion um den „peak oil“, das Überschreiten des globalen Ölfördermaximums mit einem sich in der Folge verknappenden Angebot, ist seit Jahren präsent. Von Mitte der 1980er Jahre bis Ende der 1990er Jahre hat die produzierte Menge stetig zugenommen. Durch politisch und ökonomisch bedingte Dämpfer verlief das Wachstum danach unregelmäßiger. Zwischen 2005 und 2009 war eine gewisse Stagnation zu beobachten, seither nimmt die Produktionsmenge allerdings wieder zu und befindet sich aktuell auf einem historischen Maximum. Die Menge der bekannten Erdöl- und -gasreserven ist in der jüngsten Vergangenheit sogar markant gestiegen.

Die Ausweitung der Fördermenge geht mit einer verstärkten Förderung nichtkonventionellen Erdöls (= Erdöl in den polaren Regionen, unter der Tiefsee, bituminöses Erdöl in Sanden und Erdöl in Schiefeln) einher. Dasselbe gilt für die Förderung von Erdgas. Technische Innovationen wie beispielsweise die Fracking-Methode lassen erwarten, dass der Anteil der erschließbaren Reserven weiter ansteigen wird.

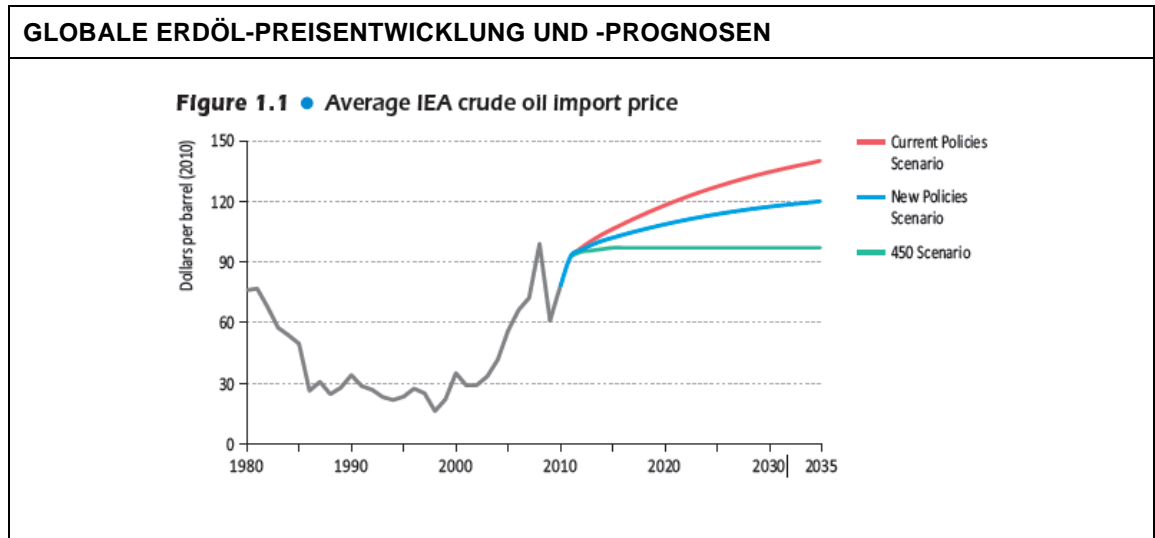
Vor diesem Hintergrund ist zu erwarten, dass die geförderte Menge mittelfristig nicht abnehmen wird. Vielmehr stellt sich die Frage, ob die Erdölförderung mit der zunehmenden Nachfrage Schritt halten kann. In der Vergangenheit war dies der Fall. Daraus resultierte ein über die gesamten 1990er Jahre hinweg stabiler realer Erdölpreis. Seit 1999 ist die Preisentwicklung volatiler und von Preissteigerungen ab 2003 und in akzentuierter Form seit 2009 gekennzeichnet. Dabei waren extreme Schwankungen zu verzeichnen. Die Beobachtung, dass sich globale konjunkturelle Dynamik und politische Ereignisse stärker als früher im Erdölpreis niederschlagen, ist ein Hinweis auf eine erwartete Verknappung bzw. die strukturelle Verschiebung zwischen Angebot und Nachfrage.

Für die mittelfristige Zukunft ist deshalb damit zu rechnen, dass die Preise für fossile Brennstoffe weiter, aber nicht markant, steigen werden. Im International Energy Outlook 2011 wird im Referenzszenario ein nur geringfügig ansteigender Rohölpreis auf 125 Dollar pro Barrel bis 2020 und ein deutlich stärkerer Anstieg auf 200 Dollar pro Barrel bis 2035 im Hochpreis-Szenario skizziert¹⁶. Etwas moderater sind die Prognosen der International Energy Agency. Vor dem Hintergrund der Rekordpreise im Jahr 2008 sind die Preissteigerungen in beiden Szenarien aber immer noch als moderat und kaum mobilitätsdämpfend einzuordnen.

Dämpfend auf den Preis werden technische Innovationen wirken, welche die Erschließung neuer, unkonventioneller Erdölreserven ermöglichen und die Förderkapazität erhöhen. Hinzu kommen Biotreibstoffe, mit denen ein Teil der Treibstoffnachfrage abgedeckt werden kann. Den längerfristigen Trend zu höheren Treibstoffpreisen aufgrund der v.a. im asiatischen Raum stark wachsenden Nachfrage können solche Innovationen aber kaum brechen.

Die Erwartung höherer Ölpreise steigert jedoch die Zahlungsbereitschaft der Konsumenten für alternative Antriebe und ist damit ein Anreiz für eine verstärkte technische Innovationstätigkeit. Es ist deshalb zu erwarten, dass Preissprünge bei den Treibstoffkosten mit technischen Neuerungen im Bereich der Energieeffizienz einhergehen.

¹⁶ Derzeit liegt der Rohölpreis je nach Sorte im Bereich von 100 Dollar pro Barrel (Stand: Juni 2013).



Quelle: IEA World Energy Outlook (2011)

Abbildung 43: Erdölpreisentwicklung 1980-2010 und Prognosen bis 2035, International Energy Agency

Im Elektrizitätsmarkt ist für die Preisentwicklung v.a. die nationale Versorgungs- und Preispolitik entscheidend. Wo weiterhin Kohle- und Atomkraftwerke für die Stromproduktion zum Einsatz kommen, sind anhaltend tiefe Strompreise realistisch, auch wenn der Druck auf sehr tiefe Preise durch restriktivere Auflagen und den Einbezug der Entsorgungskosten bei Atomkraftwerken steigt. Eine stärker auf erneuerbare Quellen ausgerichtete Stromproduktion und entsprechende fiskalische Lenkungsmaßnahmen bewirken dagegen höhere Strompreise. Grundannahme für diese Erwartung ist, dass für die Speicherung der unregelmäßig anfallenden Energie aus erneuerbaren Quellen eine Infrastruktur zur Speicherung unterhalten werden muss. Für den gesamten europäischen Raum sind in der Tendenz höhere nominale Strompreise zu erwarten. Allerdings ist weniger als bei den Treibstoffpreisen zu erwarten, dass sich diese Steigerungen auch real bemerkbar machen und das individuelle Verhalten beeinflussen.

→ Die möglichen Auswirkungen der Energiepreisentwicklung müssen zeitlich differenziert werden: mittelfristig, d.h. im vorliegenden Prognosezeitraum der nächsten zehn bis 20 Jahre, ist der Einfluss klein. Hinter dieser anhaltenden Wachstumserwartung steckt die Einschätzung, dass die Treibstoffpreise mittelfristig in einem Masse ansteigen, an das sich die Konsumenten laufend gewöhnen. Aufgrund der gegenüber allen anderen Verkehrsträgern um ein Vielfaches kürzeren Reisezeit auf Langstrecken ist der Flugverkehr in diesem Segment kaum substituierbar und die Preiselastizität deshalb gering. Die Mehrkosten werden deshalb eher im alltäglichen Konsum eingespart werden, wo die Einschränkung durch Verzicht geringer ist. Erst in einer längerfristigen Perspektive ist im Flugverkehrsmarkt jedoch mit einer durch höhere Treibstoffpreise bedingten Stagnation zu rechnen. Flugreisen dürften wie in der Vergangenheit wieder stärker ein Luxusgut sein und nur für Reisende mit einem bestimmten Mindesteinkommen in Frage kommen und/oder nur mehr sehr selektiv konsumiert werden.

Preisliche Regulierungen im Landverkehr (Straße und Schiene)

Vor allem in den Agglomerationen sind die verkehrlichen Infrastrukturen in den Hauptverkehrszeiten bis an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit ausgelastet. Einige europäische Städte haben in den letzten Jahren Road Pricing-Systeme eingeführt, mit denen für die Straßenbenutzung in zentralen Gebieten (tageszeitenab-

hängig) eine Gebühr erhoben wird. Der höhere Preis bewirkt eine Verkehrsreduktion und -verlagerung auf den öffentlichen Verkehr insbesondere in Kernstadtgebieten.

Neben örtlich differenzierten Nutzungspreisen erhält die zeitliche Komponente zunehmend Gewicht. Der Auslegung von ÖV-Systemen auf zwei tägliche Belastungsspitzen sind technisch und betriebswirtschaftlich Grenzen gesetzt. Zeitlich differenzierte Preise zur (teilweisen) Brechung der Belastungsspitzen im Alltagsverkehr werden deshalb an Bedeutung gewinnen.

Die Flexibilisierung der Preisstrukturen im Verkehr wird ermöglicht durch die Entwicklung der Informations- und Kommunikationstechnologie. Mit elektronischen Systemen kann das Mobilitätsverhalten einer Person in einem Verkehrssystem lückenlos aufgezeichnet werden. Darauf abgestützt ist eine detaillierte Abrechnung möglich („pay what you use“). All diese Entwicklungen zielen jedoch vor allem auf den Agglomerationsverkehr. Im Urlaubsreisemarkt sind aufkommensabhängige (=saisonale) Preise bereits Usus.

→ Die möglichen Auswirkungen preislicher Regulierungen liegen vor allem in einer optimierten zeitlichen und räumlichen Auslastung von Verkehrsinfrastrukturen: Dies dürfte aber für den Langstreckenverkehr deutlich weniger relevant sein, da solche Maßnahmen in erster Linie auf die Verkehrsspitzen im Agglomerationsverkehr und somit die Alltagsmobilität zielen.

Preisliche Regulierungen im Flugverkehr

Bisher ist der Flugverkehr nicht Bestandteil internationaler Klimaschutzabkommen. Als Reaktion darauf hat die EU per Januar 2012 alle in ihrem Raum startenden oder landenden Fluglinien dem EU-Emissionshandel unterstellt. Die Airlines sollten ihre Treibhausgasemissionen mit dem Kauf von Emissionszertifikaten decken. Aufgrund des starken Widerstands aus China, den USA, Indien und Russland, die ihren Gesellschaften teilweise verboten hatten, sich den Regeln zu unterwerfen, hat die EU den Emissionshandel ausgesetzt. An der ICAO-Tagung im Herbst 2013 streben die Europäer ein globales Abkommen an.

Preislich würden sich die Mehrkosten für den EU-Emissionshandel mit bis zu neun Euro pro Ticket für einen Hin- und Rückflug innerhalb der EU und mit bis zu 40 Euro bei Langstrecken-Flügen niederschlagen.

In Deutschland wird seit 2011 eine Luftverkehrssteuer beim Abflug eines Fluggastes von einem deutschen Flughafen erhoben. Die Abgabe richtet sich nach der Distanz der Flugreisestrecke. Ursprünglich war mit der Abgabe eine Lenkungswirkung vorgesehen. In der aktuellen Ausgestaltung erfüllt die Abgabe aber lediglich fiskalische Ziele.

Diese beiden jüngsten politischen Entwicklungen zeigen, dass die internationale Luftfahrt von einer restriktiven klimaschutzpolitischen Regulierung derzeit weit entfernt ist. Der Widerstand einzelner Länder und auch der Stellenwert der Fliegerei für die wirtschaftliche Entwicklung lassen eine deutliche Verteuerung des Fliegens durch die Internalisierung externer Kosten zumindest mittelfristig unrealistisch erscheinen.

→ Die möglichen Auswirkungen preislicher Regulierungen im Flugverkehr decken sich mit denjenigen der allgemeinen Energiepreisentwicklung (siehe oben): Zumindest mittelfristig, d.h. in den nächsten zehn bis 20 Jahren sind keine namhaften wachstumshemmenden Wirkungen zu erwarten.

4. PERSPEKTIVEN DER LANGSTRECKENMOBILITÄT

In diesem Kapitel fassen wir die bisherigen Überlegungen zu Entwicklungstrends, Treibern und Hemmnissen zu möglichen Perspektiven der Langstreckenmobilität zusammen. Dies erfolgt in Form von **qualitativ formulierten Thesen**, strukturiert nach einzelnen Themenfeldern. Die Aussagen fokussieren – wie der gesamte Bericht – auf die Länder Mitteleuropas und hier insbesondere Deutschland. Es werden bewusst keine Szenarien hinterlegt. Vielmehr handelt es sich um spezifische Einschätzungen der Autorenschaft in einer Trendentwicklung, basierend auf Erkenntnissen aus der Literatur- und Datenanalyse sowie dem Expertenworkshop. Die Studienergebnisse zu den Perspektiven einzelner Segmente und Verkehrsmittel fasst die folgende qualitative Darstellung zusammen:

PERSPEKTIVEN DER LANGSTRECKENMOBILITÄT BIS 2030						
	Heutiger Anteil (Pkm)	Zukünftige Verkehrsentwicklung (Pkm)	Zukünftige Verkehrsmittelanteile (Pkm)			
			Pkw	Bahn	Bus	Flugzeug
Urlaubsreisen (5+ Tage)	33%	+	→↘	→	→	↗→
Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage)	10%	+/0	→↘	↗	↗	→
Sonstige private Übernachtungsreisen	2%	+	↘	↗	→	↗→
Private Tagesreisen	25%	+	→↘	↗	→	→
Geschäftsreisen mit Übernachtung	13%	++	↘	→	→↗	↗→
Geschäftstagesreisen und lange Geschäftsalltagswege	8%	++	→↘	↗	→↗	↘
Lange Alltagswege (pendeln und private)	9%	++	↘	↗	→	→

Legende: +++ hohes Wachstum; ++ mittleres Wachstum, + leichtes Wachstum, 0 kein Wachstum, – Rückgang; ↗ steigende, → stabile, ↘ sinkende Entwicklung.

Abbildung 44: Zukünftige Dynamik in den einzelnen Segmenten der Langstreckenmobilität (eigene Schätzung; Fokus Deutschland; für heutige Anteile siehe auch Anhang 2)

Generelle Entwicklung

- › **Verkehrsaufkommen:** Insgesamt ist davon auszugehen, dass sich das Verkehrsaufkommen, also die Anzahl der zurückgelegten Langstrecken-Wege, in den nächsten zehn bis 20 Jahren weiter erhöhen wird. Eine gewisse Sättigung ist zwar zu beobachten, vor allem aufgrund der deutlich abnehmenden Bevölkerungsdynamik und den geringeren wirtschaftlichen Wachstumsraten. Insgesamt ist aber die Nachfrage nach Reisen ungebrochen; für Wachstum sorgen vor allem die älteren Altersgruppen, die über deutlich mehr frei verfügbare Zeit und eine größere Reiseerfahrung verfügen als vorherige Generationen.
- › **Verkehrsleistung:** Infolge der sich weiter ausdehnenden sozialen und wirtschaftlichen Aktionsradien, stetig verbreiterten Angebotspaletten (Erschließung neuer weit entfernter Märkte) und erst langfristig wirkenden Energiepreiserhöhungen dürften die zurückgelegten Distanzen und somit die Ver-

kehrsleistung gegenüber dem Verkehrsaufkommen auch in den nächsten zehn bis 20 Jahren weiter zunehmen. Die Verkehrsleistung wird jedoch zukünftig langsamer wachsen als bisher; unter anderem deshalb, weil die Geschwindigkeiten im Verkehrsangebot nicht mehr gleich stark erhöht werden können wie in der Vergangenheit.

Nachfragesegmente der Langstreckenmobilität

- › **Urlaubs- und Kurzurlaubsreisen:** Hier stehen die Bevölkerungs- und Einkommensentwicklung als Treiber für aufkommens- und leistungsbezogene Zunahmen im Vordergrund. Aufgrund besserer Gesundheit und durch das Beibehalten des Reiseverhaltens aus dem mittleren Alter werden die immer zahlreicher werdenden älteren Menschen zunehmend mehr Urlaubs- und Kurzurlaubsreisen durchführen und dabei vermehrt auch ausländische Ziele ansteuern. Steigende Einkommen ermöglichen es breiteren Schichten, Urlaubsreisen zu unternehmen. Die Einkommensentwicklung dürfte in Mitteleuropa¹⁷ auch in Zukunft zumindest positive Vorzeichen haben, im Vergleich zu früher aber weniger rasch wachsen. Höhere konjunkturelle Variabilitäten hemmen vor allem Kurzurlaubsreisen, weniger die längeren Urlaubsreisen. Unterstützend wirken auch im Urlaubsreisesegment die Vernetzung und Social Media, indem Informationen zu weltweiten Reisezielen und für jedes Reisesegment einfacher verfügbar sind. Gleichzeitig dämpft das stagnierende, teilweise sogar abnehmende Bevölkerungsvolumen das Urlaubsreisevolumen und damit auch die hier generierte Verkehrsleistung.
- › **Sonstige Übernachtungsreisen:** Es besteht Anlass zur Vermutung, dass die Entfernungen, die im Rahmen von sonstigen Reisen zurückgelegt werden, durch die zunehmende (häufig beruflich bedingte) Wohnortmobilität ansteigen. Denn: Wer seine Heimat verlässt, muss bei Familien- und sonstigen sozialen Anlässen in der Regel einen längeren Weg zurücklegen als derjenige, der in der Region wohnen bleibt. Auch in Verbindung mit der Betreuung/Pflege von Angehörigen werden migrationsbedingt eher mehr Übernachtungsreisen zurückgelegt. Aufgrund der zunehmenden Globalisierung wird zudem ein Anstieg der sonstigen Reisen im Zuge von Auslandsaufenthalten junger Menschen (Au Pair, Work and Travel usw.) erwartet.
- › **Private Tagesreisen:** Auch in diesem Segment ist die Alterung der westlichen Gesellschaften wichtiger Wachstumstreiber. Aufgrund besserer Gesundheit / Fitness und durch teilweises Beibehalten des Mobilitätsverhaltens aus dem mittleren Alter (Mobilitätssozialisierung) werden ältere Menschen zunehmend mehr und längere Freizeitwege zurücklegen. Bei der erwerbstätigen Bevölkerung dürfte vor allem der Urbanisierungstrend die Tagesreiseaktivität ansteigen lassen (als Kompensation zu geringerer Alltagsmobilität).
- › **Geschäftsreisen:** Hier sind sowohl die wirtschaftsstrukturelle Entwicklung (Globalisierung, Tertiärisierung, Spezialisierung) als auch die makroökonomische Entwicklung wichtigste Wachstumstreiber. Wie bei den langläufigen Pendlerverkehren ergeben sich auch im Geschäftsreisebereich ambivalente Wirkungen durch die verbesserten Kommunikationsmöglichkeiten. Nachweisbar sind sowohl Kompensationen von Geschäftsreisen durch Video-Conferencing, Online-Zusammenarbeit u.ä. als auch zusätzlich induzierte Reisen durch eine höhere Vernetzung. Grundsätzlich sind jedoch IKT eine Grundvoraussetzung der weiter steigenden Globalisierungstrends. Insofern überwiegt in einer Gesamtbetrachtung die treibende Wirkung von IKT auch auf den physischen Verkehr.

¹⁷ Hier ergeben sich große länderspezifische Unterschiede. In Südeuropa dürfte die schwache wirtschaftliche Entwicklung deutliche Spuren im zukünftigen Reiseverhalten hinterlassen.

- › **Alltagsmobilität (Langstrecken):** In diesem Segment gilt es zu differenzieren:
 - › **Langstreckenpendeln:** Die Raumentwicklung mit anhaltender Urbanisierung (resp. Suburbanisierung), die von Tertiarisierung und Spezialisierung geprägte wirtschaftliche Entwicklung sowie die resultierende (und auch durch IKT unterstützte) multilokale Lebensweisen sind zentrale treibende Einflussgrößen. Unterstützend wirkt dabei die gesellschaftliche Individualisierung. Fahrtenreduzierende IKT-Einflüsse (v.a. Homeworking) werden überkompensiert. Das Langstreckenpendeln hat aber seine Grenzen, einerseits weil die Geschwindigkeiten im Verkehrsangebot nicht beliebig weiter auszubauen sind, andererseits weil es in der Lebensbiografie in der Regel ein zeitlich begrenztes Phänomen ist.
 - › **Private Alltagsfahrten:** Hier wirkt die migrationsbedingte Zunahme sozialer Interaktionen weiterhin treibend. Insgesamt dürfte innerhalb der (Langstrecken-)Alltagsmobilität die Entwicklung von Pendler- und Geschäftsfahrten aber dynamischer sein als bei den privaten Fahrzwecken. Der Übergang langer privater Alltagsfahrten zu den Tagesreisen und sonstigen Übernachtungsreisen ist jedoch fließend.
 - › **Geschäftsfahren:** Lange alltägliche Geschäftsfahrten werden im Zuge der Tertiarisierung weiter zunehmen. Hier sind hingegen auch die IKT-basierten verkehrsreduzierenden Potenziale (Telefon-/Videokonferenzen, etc.) leicht höher einzustufen als beim Langstreckenpendeln.

Einzelne Einflussgrößen

- › In Zukunft werden **ältere Menschen** deutlich zahlreicher (Mengeneffekt) und zudem mobiler sein als heute (spezifischer Effekt, namentlich bei den älteren Frauen); dies einerseits dadurch, dass das Mobilitätsverhaltens des mittleren Leben teilweise beibehalten wird (Mobilitätssozialisierung) und andererseits durch verbesserte Fitness/Gesundheit und höhere Bildung. Die Alterung der westlichen Gesellschaften wird deshalb von einem Wachstum der Verkehrsleistungen im Freizeitverkehr begleitet sein. **Jüngere Menschen** verhalten sich immer häufiger multimodal, vor allem dann, wenn sie in Städten mit gut ausgebautem öffentlichem Nahverkehr leben. Zudem sinkt der Pkw-Besitz bei jungen Menschen. Sowohl die Nichtverfügbarkeit von Pkw als auch die zunehmende Offenheit für die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel dürfte sich auch in der Langstreckenmobilität niederschlagen.
- › Mit **anhaltender Migration** werden die westlichen Gesellschaften zunehmend internationaler. Die zugezogenen Bevölkerungsgruppen pflegen ihre Kontakte mit der Heimat (im In- und Ausland) und organisieren die Kulturpflege am neuen Ort. Beides fördert das Aufkommen von Langstreckenverkehr.
- › Die mit der **Vernetzung des Alltags** ermöglichte kurzfristige Planbarkeit und Multioptionalität im Verkehr kommt primär auf kürzeren Wegen zum Tragen, wo Aktivitäten, Ziele, Verkehrsmittel und Zeiten einfacher angepasst werden können. Im Langstreckenbereich ist kein aufkommens- oder leistungsbezogener Effekt zu erwarten. Vielmehr erhöhen sich die organisatorischen Möglichkeiten.
- › Der **Strukturwandel in der Arbeitswelt**, die steigende Bildung breiter Schichten und die anhaltende Individualisierung bzw. Pluralisierung der Gesellschaft fördern eine Zunahme beruflich bedingter Mobilität und damit verknüpfte multilokale Lebensweisen. Noch mehr als heute wird „das Unterwegssein“ zum zentralen Inhalt von Lebensentwürfen, insbesondere über längere Distanzen.
- › Die **Preisentwicklung** für fossile Brennstoffe scheint zumindest für die nächsten zehn bis 20 Jahre wenig relevant zu sein. D.h. es ist weiterhin mit einer gesicherten Versorgung und Preisen zu rechnen, die keine entscheidende Restriktion für die Nachfrage im Langstreckenverkehrsbereich darstellen (geopolitischer Ereignisse könnten zu kurz- bis mittelfristigen Preisunterschieden führen, wurden hier

aber nicht näher betrachtet). Diese Einschätzung kann allerdings in längerfristiger Perspektive, d. h. über 2030 hinaus, deutlich anders aussehen, wenn die Ressourcen effektiv knapp werden. In diesem Fall (oder sogar dann erst richtig), können technologische Fortschritte die Energiepreissteigerungen allenfalls kompensieren.

- › **Staatliche Regulierung:** Das Mobilitätswachstum respektive die Grenzen der Mobilität sind zwar zunehmender Gegenstand politischer Diskussionen. Eine deutlich stärkere politisch gesteuerte Verteuerung bzw. Restriktionen zur Eingrenzung der Langstreckenmobilität sind aufgrund wirtschaftspolitischer Argumente aber nicht realistisch. Die Mobilität ist zu wichtig für das wirtschaftliche Wachstum.
- › **Verkehrsangebot:** Angebotsseitig sind vor allem im Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsverkehr und auch im Fernbusmarkt deutliche Ausbauten zu erwarten, welche die Reisezeiten verkürzen und damit die Aktionsräume erweitern. Die Ausbauten konzentrieren sich aber auf aufkommensstarke Intercity-Relationen und führen dazu, dass die Zahl der Pendler und deren Weglängen zunehmen. Zudem ist ein stimulierender Effekt auch auf interurbanen Freizeit- und Kurzreiseverkehren zu erwarten. Die Umsetzung des aktuell im Rahmen von Fachkonferenzen¹⁸ geforderten Ausbaus intermodaler Verkehrsangebote wird die Erreichbarkeit dezentral gelegener Langstrecken-Ziele erleichtern und die Verkehrsmittelwahl, nicht aber die Verkehrsleistung beeinflussen. Im Bereich der Straßeninfrastruktur steht die Optimierung der Nutzung durch ein angebotsorientiertes Verkehrsmanagement im Vordergrund. Erreichbarkeitsrelevante Straßenausbauten sind für die Gesamtentwicklung nicht von Bedeutung.
- › **Politische Risiken und Naturgefahren** betreffen einzelne Reiseziele. Es ist jedoch kein Einfluss auf die globale Entwicklungsdynamik zu erwarten.

Einzelne Verkehrsmittel

Für die meisten Urlauber und Geschäftsreisenden ist das Verkehrsmittel ein Mittel zum Zweck (d. h. bequem, rasch und kostengünstig zum Reiseziel gelangen). Die Entscheidung für ein Verkehrsmittel hat im Rahmen der Urlaubsreiseentscheidung eine untergeordnete Relevanz (FUR 2013b): Die höchste Relevanz bei der Urlaubsreiseentscheidung hat das Reiseziel (Urlaubsland, -region oder -ort), auf Rang 2 folgt der Reisezeitpunkt, danach die Urlaubslandschaft, die Urlaubsart und dann erst das Verkehrsmittel. Auf der anderen Seite gibt es Reisen, bei welchen die Entscheidung bezüglich Verkehrsmittel ganz am Anfang steht: Insbesondere für eine Bus- oder Schiffsreise, aber auch für Reisen mit dem Wohnmobil / Wohnwagen, Motorrad oder Fahrrad. Die Studie kommt zu folgenden Einschätzungen bezüglich der zukünftigen Verkehrsmittelwahl in der Langstreckenmobilität:

- › **Pkw:** Für den Pkw erwarten wir im Bereich der Urlaubs- und Kurzurlaubsreisen kurzfristig stabile, mittelfristig aber sinkende Marktanteile. Für das weiterhin hohe Niveau spricht die auch zukünftig relativ stabile Situation, Reiseziele auch über Land zu erreichen sowie die zunehmend Auto-affinere ältere Generation. Verschiedene Faktoren wie multimodales Verkehrsverhalten von jungen Erwachsenen, zunehmende Staus in urbanen Räumen sowie mittelfristig steigende Treibstoffpreise dämpfen jedoch die Nutzung des Pkw (in allen betrachteten Segmenten).

¹⁸ Zu nennen wären hier u.a. die vom ifmo organisierte Fachkonferenz „Zukunft der Mobilität“ (25.11.2013, Berlin) oder auch der Fachkongress „Nachhaltige Mobilität im Tourismus“ (14.11.2013, Bad Wildbad).

- › **Flugzeug:** Das Flugzeug wird seinen hohen Marktanteil halten können, die Wachstumsraten dürften aber abflachen und die Anteile können längerfristig kaum noch weiter ausgebaut werden. Für eine auch in Zukunft hohe Bedeutung im Urlaubstourismus sprechen die im Vergleich zu früher (z. B. Mitte der neunziger Jahre) immer noch sehr niedrigen Flugpreise, die technische Entwicklung in Richtung größere Flugzeuge mit geringeren Emissionen sowie die unbestreitbaren zeitlichen Vorteile einer Flugreise bei größeren Distanzen. Hinzu kommen zunehmende Geschäftsreiseaktivitäten, insbesondere durch die wirtschaftlichen Verflechtungen mit Asien. Langfristig dürften aber die steigenden Energiepreise (die bei Flugreisen besonders ins Gewicht fallen) und gesellschaftliche Reaktionen auf die deutlicher werdenden Folgen des Klimawandels dieser Entwicklung einen Dämpfer versetzen.
- › **Bahn:** In den letzten Jahren ist die Bahn immer mehr zum Verkehrsmittel für diejenigen geworden, die von einer Stadt in die andere reisen und die Reisezeit möglichst effektiv nutzen möchten. Als Verkehrsmittel für (längere) Urlaubsreisen hat die Bahn in den letzten Jahren aber Marktanteile verloren. Deutlich besser aufgestellt ist sie bei Kurzurlaubsreisen, mehrtägigen Geschäftsreisen und vor allem bei Fernpendlern. Die Chancen des Bahnverkehrs liegen vor allem im Zusammenhang mit dem Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes (s.o.). Der zukünftige Erfolg der Bahn im Bereich der Urlaubsreisen hängt von ihrem touristischen Image ebenso ab wie von einer an Urlaubskunden orientierten Angebotsentwicklung (durchgehende Reiseverbindungen, Anbindung der Urlaubsziele, intermodale Angebote zur Erreichung von Reisezielen abseits der Zentren).
- › **Bus:** Anders als die Bahn hat der (Reise-)Bus zumindest im Bereich der Urlaubsreisen über Jahrzehnte seinen Marktanteil halten können, für den Geschäftsreisemarkt spielt der Bus bisher keine Rolle. Neuen Schwung wird die Deregulierung des Fernbusverkehrs bringen. Auch die Alterung der Gesellschaft unterstützt den Busbereich. Die Anteile dürften insgesamt leicht ansteigen.
- › **Sonstige Verkehrsmittel** spielen heute und auch in Zukunft im Bereich der Langstreckenmobilität nur eine untergeordnete Rolle (die Entwicklung von Kreuzfahrtferien ausgenommen).

Reisemobilität vs. Alltagsmobilität

Die Zusammenhänge zwischen Alltags- und Reisemobilität sind bislang noch kaum erforscht. Die Zusammenhänge sind sehr komplex. Hier besteht weitergehender Forschungsbedarf (siehe Kapitel 5). Erste eigene Analysen zeigen die folgenden Gemeinsamkeiten und Unterschiede:

- › **Gleich wirkende Einflussfaktoren:** Beispielsweise steigen mit zunehmendem Einkommen sowohl die spezifischen Leistungskennziffern der Alltagsmobilität als auch die des Reiseverhaltens.
- › **Gleich, aber unterschiedlich stark wirkende Einflussfaktoren:** Die Pkw-Verfügbarkeit wirkt in allen Verkehren hemmend bezüglich Anteilen des öffentlichen Verkehrs. Im Alltagsverkehr ist dieser Einfluss aber stärker als im Reiseverhalten.
Ältere Menschen haben gegenüber der erwerbstätigen Bevölkerung tiefere Leistungskennziffern in der Alltagsmobilität. Beim Reiseverhalten ist dies im Durchschnitt ebenfalls so, die Wachstumsraten in der Reisemobilität von Rentnerinnen und Rentnern steigen aber überdurchschnittlich.
- › **Kompensatorisch wirkende Einflussfaktoren:** Eine urbane Bevölkerung weist im Durchschnitt kürzere Tagesdistanzen in der Alltagsmobilität und höhere ÖV-Anteile auf. Deren Reiseaktivität ist jedoch höher als bei der ländlich geprägten Bevölkerung.

Fazit

Insgesamt ist davon auszugehen, dass sich die Langstreckenmobilität auch in den nächsten zehn bis 20 Jahren dynamischer entwickeln wird als die Mobilität im Nahbereich. Die global betrachtet anhaltend hohe Dynamik im Reisemarkt (insbesondere in den asiatischen Märkten) darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass eine gewisse Sättigung in Deutschland und anderen mitteleuropäischen Ländern auch im Langstreckenbereich zu beobachten ist. Dies liegt vor allem an der abnehmenden Bevölkerungsdynamik und abflachenden wirtschaftlichen Wachstumsraten. Eine eigentliche Entkoppelung vom Wirtschafts- und Einkommenswachstum ist aber nicht zu erkennen. Insgesamt ist im Vergleich zur Alltagsmobilität die Nachfrage (respektive Lust) nach Reisen ungebrochen mit einem starken Treiber der alternden, immer mobileren Gesellschaft.

Infolge der sich weiter ausdehnenden sozialen und wirtschaftlichen Aktionsradien, stetig verbreiterten Angebotspaletten und erst langfristig wirkenden Energiepreiserhöhungen werden dabei die zurückgelegten Distanzen und somit die Verkehrsleistung gegenüber dem Verkehrsaufkommen auch in den nächsten zehn bis 20 Jahren überdurchschnittlich zunehmen. Aber auch hier dürfte die Dynamik im Vergleich zu den letzten 20 Jahren abnehmen. Unter anderem deshalb, weil die Verkehrsangebote nicht mehr gleich stark zunehmen wie in der Vergangenheit.

Modal Split respektive die Verkehrsmittelwahl dürften sich zumindest in den nächsten zehn bis 20 Jahren wenig verändern. Angebotsseitig eröffnet der Ausbau des Bahn-Hochgeschwindigkeitsnetzes zwar Chancen zur Erhöhung der Bahn-Reiseanteile. Weil aber die Kapazitätsengpässe auf der Straße zeitlich und räumlich punktuell sind, und auch der Flugverkehr seine Angebote dauernd und flexibel anpasst, sind kaum große Umwälzungen zu erwarten. Dazu müssten die Energiepreise für fossile Treibstoffen markanter steigen als dies in den nächsten zehn bis 20 Jahren zu erwarten ist.

5. WEITERER FORSCHUNGSBEDARF

Die Grundlagenstudie verdeutlicht, dass trotz der Vielzahl der existierenden Statistiken und Studien noch keine europaweite einheitliche Darstellung der Langstreckenmobilität möglich ist. Dies liegt vor allem daran, dass es nur wenige Untersuchungen gibt, die sowohl die touristische Mobilität als auch die Alltagsmobilität integral einbeziehend wenn, dann fehlen die Vergleichsmöglichkeiten zwischen verschiedenen europäischen Ländern oder homogene Zeitreihen. Zudem sind die Daten im Geschäftsreiseverkehr lückenhafter als bei der privaten Mobilität.

Vor diesem Hintergrund interessieren folgende **Fragestellungen** mit Blick auf vertiefende Forschungsprojekte:

- › Welche Wechselwirkungen gibt es zwischen touristischer Mobilität und Alltagsmobilität (z.B. kompensieren Personen mit langen Pendlerwegen dies durch geringere Reiseintensitäten)?
- › Welche Wechselwirkungen gibt es zwischen geschäftlicher und privater Mobilität?
- › Welche Unterschiede gibt es zwischen der Reisemobilität (An-/Abreise) und der Vor-Ort-Mobilität?
- › Wie lassen sich die anhaltenden Flugverkehrszunahmen erklären, wenn die Reiseintensitäten in gereiften Volkswirtschaften wie Deutschland stagnieren?
- › Welche weiteren Entwicklungen sind in der zukünftigen Verkehrsmittelwahl zu erwarten? Namentlich: Ist das in der Alltagsmobilität zunehmend beobachtete „Peak-Car“-Phänomen auch in der Reisemobilität zu erwarten?

Zur Beantwortung dieser Fragestellungen sind neue respektive ergänzende **empirische Grundlagen** notwendig. Wünschenswert wäre, dass die bestehenden quantitativen Erhebungen im Hinblick auf die vielfältigen Fragestellungen der Langstreckenmobilität ausgeweitet und zur besseren Vergleichbarkeit homogenisiert werden. Dies betrifft insbesondere die Definition und Abgrenzung der untersuchten Segmente, aber auch die Vorgehensweise (Erhebungszeitpunkt und -methode). Konkret lassen sich mit Blick auf die bestehenden Erhebungen in Deutschland vier Varianten erkennen:

1. Ergänzung der Nationalen Mobilitätssurveys (MiD und Mobilitätspanel) durch ausgewählte Zusatzfragen im Bereich der Reisemobilität
2. Ergänzung bestehender Erhebungen zur Reisemobilität durch ausgewählte Zusatzfragen zur Alltagsmobilität (z.B. zum Langdistanzpendeln) und zur Mobilität am Urlaubsort
3. Verstärkte Abstimmung bestehender Erhebungen zur Reisemobilität mit den Nationalen Mobilitätssurveys
4. Neue Gesamterhebung zur integrierten Erfassung von Alltags- und Reisemobilität

Die Grundlagenstudie kommt zum Schluss, dass Variante 1 der erfolgversprechendste Ansatz ist. Die nationalen Mobilitätssurveys erfüllen zumindest aus Sicht der Verkehrsforschung die meisten Zwecke und haben das größte Potenzial, auch länderübergreifend homogene Zeitreihen abzubilden. Ihnen mangelt es primär an Schnittstellenfragen. D.h. die jeweils erfassten Wege sind hinsichtlich solchen „außerhalb des gewohnten Umfelds“ besser abzugrenzen und zu vertiefen. Dazu sind allenfalls Zusatzmodule zu designen (analog dem Modul Reiseverhalten im Schweizer Mikrozensus).

Variante 2 könnte Variante 1 sinnvoll unterstützen. Einerseits würde Variante 2 die Möglichkeit bieten, mehr über das Reiseverhalten von Langdistanzpendlern zu erfahren. Andererseits könnten Informationen über die Wechselwirkungen zwischen dem für die Anreise genutzten Verkehrsmittel und der Mobilität am

Urlaubsziel gesammelt und zielgruppenspezifisch ausgewertet werden. Denkbar wäre, sich bei dieser Variante auf einen oder mehrere ausgewählte Quellmärkte zu konzentrieren.

Variante 3 steht deshalb nicht im Vordergrund, weil die Reisemobilitätssurveys sehr unterschiedlichen Zwecken dienen (mit entsprechend unterschiedlichen Geldgebern). Und selbst wenn man die Surveys homogenisieren könnte, fehlt eine integrale Sicht zum Verhalten einer spezifischen Person in der Alltags- *und* Reisemobilität.

Variante 4 würde zwar neue umfassende Kenntnisse liefern. Sie ist jedoch teuer und liefert (wie viele andere Untersuchungen der Vergangenheit) „nur“ eine Bestandsaufnahme und keine Zeitreihen zur Entwicklung der einzelnen Segmente.

LITERATUR

- Amadeus Rail 2013:** The Rail Journey to 2020 – Facts, figures and trends that will define the future of European passenger rail, Amadeus IT Group SA, 2013.
- Arnold, M.; Lohmann, M. und Winkler, K. 2013:** Urlaubsreiseverhalten und soziale Milieus – Zielgruppenverständnis im Reisemarkt auf Basis der Reiseanalyse (RA) und der Sinus-Milieus® (Hrsg. Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen, FUR).
- BITRE 2012:** Traffic Growth: Modelling a Global Phenomenon, Report 128, Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics (BITRE), Canberra ACT 2012.
- Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) 2006:** Perspektiven des Schweizerischen Personenverkehrs bis 2030, Bundesamt für Raumentwicklung, Bern, März 2006.
- Bundesamt für Statistik (BFS) 2012,** Zeitreihendatenbank Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994 bis 2010 [Datensatz]. Neuchâtel.
- Bundesamt für Statistik (BFS), Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) 2007:** Mobilität in der Schweiz: Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten, Neuchâtel.
- Bundesamt für Statistik (BFS), Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) 2012:** Mobilität in der Schweiz: Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, Neuchâtel.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) 2006:** Mobilitätsentwicklung bis 2050, Zusammenfassung des BMVBS Forschungsprojekt, Stand 17.09.2006.
- Burmeister, K. & K. Jannek 2010:** Die Zukunft des Tourismus
- Comissariat Général au Développement Durable (CGDD) 2010:** La mobilité des Français: panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008. Collection «La Revue» du Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS) du Comissariat Général au Développement Durable, Paris.
- Dargay J., S. Clark 2010:** The determinants of long distance travel: An analysis based on the British National Travel Survey. Paper presented at the 12th World Conference on Transportation Research, Lisbon.
- Deffner J. und Götz K. 2010:** Die Zukunft der Mobilität in der EU. Europäisches Parlament, Generaldirektion Interne Politikbereiche, Fachabteilung B, Struktur- und Kohäsionspolitik, Brüssel.
- Department for Transport 2012a:** National Travel Survey 2011, Statistical Release, 13 December 2012, London.
- Department for Transport 2012b,** National Travel Survey 2002-2010 [computer file]. 7th Edition. Colchester, Essex: UK Data Archive [distributor], April 2012. SN: 5340.
[<http://dx.doi.org/10.5255/UKDA-SN-5340-3>]
- Destatis 2013:** Verkehr aktuell 07/2013, Fachserie 8 Reihe 1.1, monatliche Verkehrsstatistik des Statistischen Bundesamts, Wiesbaden, Juli 2013.
- Destatis 2013a:** Luftverkehr, Fachserie 8, Reihe 6.
<https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Luftverkehr/Luftverkehr.html>.
Abgerufen 3.12.2013
- Destatis 2013b:** Sonderauswertungen des statistischen Bundesamtes zur Entwicklung im Flugverkehr seit 1989 im Auftrag von ifmo. Wiesbaden.
- Destatis 2013c:** Genesis-Online Datenbank. Monatserhebung im Tourismus. <https://www-genesis.destatis.de/genesis/online>. Abgerufen 3.12.2013

- Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) Berlin 2008:** Mobilität 2025: Der Einfluss von Einkommen, Mobilitätskosten und Demografie. Institut für Mobilitätsforschung (Hrsg.), Berlin.
- dwif 2008:** Sparkassen-Tourismusbarometer Schleswig-Holstein – Jahresbericht 2008
- dwif 2013.** Tagesreisen der Deutschen – Grundlagenuntersuchung, Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr e.V., Universität München.
- DZT 2012:** Geschäftsreisemarkt Deutschland 2010/2011, Deutsche Zentrale für Tourismus e.V.
[<http://www.vdr-service.de/info-center/literaturuebersicht/studien-und-diverses/>]
- Einig K., P. Pütz 2007:** Regionale Dynamik der Pendlergesellschaft. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 2/3.2007, 73 – 91.
- European Commission 2012:** Flash Eurobarometer 334 – “Attitudes of Europeans Towards Tourism”
(http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_334_en.pdf)
- European Commission 2012:** The 2012 Ageing Report: Economic and budgetary projections for the EU-27 Member States (2010-2060). Joint Report prepared by the European Commission (DG ECFIN) and the Economic Policy Committee (AWG), European Economy 2/2012, Directorate-General for Economic and Financial Affairs.
[URL: http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/european_economy/2012/pdf/ee-2012-2_en.pdf]
- Eurostat 2012:** Reference Manual on Air Transport Statistics, Version 7 Eurostat 2012.
- exeo 2013:** MobilitätSTRENDS 2013 – Teilergebnisse 1. Untersuchungswelle April / Mai 2013, exeo Strategic Consulting AG / Rogator AG, Bonn, 18.7.2013.
- Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (FUR) 2012:** Erste Ausgewählte Ergebnisse der 42. Reiseanalyse zur ITB 2012.
- Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (FUR) 2013:** Erste Ausgewählte Ergebnisse der 43. Reiseanalyse zur ITB 2013 (Download unter www.reiseanalyse.de)
- Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (FUR) 2013a:** Der deutsche Urlaubsreisemarkt 2012. Struktur und Entwicklung der Nachfrage im Quellmarkt Deutschland. Ergebnisbericht zur Reiseanalyse 2013.
- FUR 2013b:** RA 2013 - Modul Urlaubsreiseentscheidung (unveröffentlicht)
- Frick R. et al. 2004:** Auswirkungen neuer Arbeitsformen auf den Verkehr – Vorstudie, INFRAS i.A. der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI, Dezember 2004.
- GfK 2013:** GfK Mobilitätsmonitor, Consumer Insights zum Mobilitätsverhalten in Deutschland, Nürnberg 2013.
- Goodwin P. 2012:** Peak Travel, Peak Car and the Future of Mobility: Evidence, Unresolved Issues, Policy Implications and a Research Agenda. Discussion Paper No. 2012-13, International Transport Forum (Hrsg.), Paris.
(<http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201213.pdf>)
- Granato N. et al. 2009:** Arbeitskräftemobilität in Deutschland: Qualifikationsspezifische Befunde regionaler Wanderungs- und Pendlerströme. In: Raumforschung und Raumordnung, Vol. 67, No. 1, 21 – 33.
- Grimm, B.; Lohmann, M.; Heinsohn, K.; Richter, C.; Metzler, D. 2009** (Hrsg. Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie): Auswirkungen des demographischen Wandels auf den Tourismus und Schlussfolgerungen für die Tourismuspolitik, AP 2, Teil 1: Trend- und Folgenabschätzung für Deutschland (Download unter www.bmwi.de)
- Grimm, B. & Winkler, K. 2011:** Kurzurlaubsreisen (Basis: RA 2011) (Hrsg. FUR)

- Harrer, B., Zeiner, M., Maschke, J. & Scherr, S. 1995** (Hrsg.: dwif - Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut an der Universität München): Tagesreisen der Deutschen – Heft 46/1993, München.
- Hesse M. und J. Scheiner 2007**: Räumliche Mobilität im Kontext des sozialen Wandels: eine Typologie multilokalen Wohnens. Geographische Zeitschrift, 95, Heft 3, 138-154.
- Holz-Rau Ch., J. Scheiner 2005**: Siedlungsstrukturen und Verkehr: Was ist Ursache, was ist Wirkung? In: RaumPlanung 119, 67 – 72.
- IEA 2011**: World Energy Outlook 2011, International Energy Agency / OECD, Paris 2011.
- Ifmo 2010**: Zukunft der Mobilität – Szenarien für das Jahr 2030, Zweite Fortschreibung, Institut für Mobilitätsforschung (Hrsg), München 2010.
- infas / DLR 2010**: Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht zu FE-Nr. 70.801/2006. Bonn, Berlin.
- INFRAS 2005**: Pendlermobilität in der Schweiz, Auswertung Volkszählung 2000, i.A. Bundesamt für Statistik, Bern, 2005.
- Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) 2008**, enquête nationale transports et déplacements 2008 [base de données]
[http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports/r/deplacements.html?tx_ttnews\[tt_news\]=22128&cHash=161fa25e2efb157460e300ac01b70ef1](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports/r/deplacements.html?tx_ttnews[tt_news]=22128&cHash=161fa25e2efb157460e300ac01b70ef1)
- Internationale Fachhochschul[e] (IF) Bad Honnef / infas 2009**: Geschäftsreisende 2009: Strukturen, Einstellungen, Verhalten. Bonn.
- IPK International 2012**: Weltweite Reisetrends 2011/2012.
http://www.ipkinternational.com/uploads/media/IPK_PM_ITB_2012.pdf
- Johansson A., Y. Guillemette, F. Murtin, D. Turner, G. Nicoletti, C. de la Maisonnette, G. Bousquet und F. Spinelli 2012**: Looking to 2060: Long-term global growth prospects. OECD Economic Policy Papers, No. 3, Organisation for Economic Cooperation and Development.
- Karlsruher Institut für Technologie 2013**: Das Deutsche Mobilitätspanel 1994 – 2012 [Datensatz], zu beziehen bei DLR, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Clearingstelle Verkehr, Darmstadt.
- Limtanakool N., M. Dijst und T. Schwanen 2005**: On the participation in medium- and long-distance travel: A decomposition analysis for the UK and the Netherlands. Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, Vol. 97, No. 4, 389 – 404.
- Lohmann, M., Aderhold, P. 2009**: Urlaubsreisetrends 2020. Die RA-Trendstudie – Entwicklung der touristischen Nachfrage der Deutschen (Herausgeber: Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen), Kiel
- Lohmann, M., Danielsson, J. 2001**: Predicting Travel Patterns of Senior Citizens: How the Past May Provide a Key to the Future. In: Journal of vacation marketing, Vol. 7, N° 4, S. 357-366.
- Lohmann, M, Merzbach, G. 1997**: Senior Citizens' Tourism: A simple Approach to Determin their Future Travel Behaviour. In: Revue de Tourisme, Heft 3/1997, S. 4-12.
- Lück D., Schneider N.F. 2009**: Fernpendeln in Europa – Verbreitung und sozialer Kontext, Forschungsprojekt JobMobility and family lives, Dortmund 2009.
- Maschke, J. 2005** (Hrsg.: dwif): Tagesreisen der Deutschen Teil I – Heft 50/2005, München.
- Maschke, J. 2006** (Hrsg.: dwif): Tagesreisen der Deutschen Teil II – Heft 51/2006, München.
- Maschke, J. 2007** (Hrsg.: dwif): Tagesreisen der Deutschen Teil III – Heft 52/2007, München.
- Metz D. 2010**: Saturation of Demand for Daily Travel. Transport Reviews, Vol. 30, No. 5, 659 – 674.
- MiD 2008**: Mobilität in Deutschland, Infas / DLR, i.A. BMVBS.
- Millard-Ball A. und L. Schipper 2010**: Are We Reaching Peak Travel? Trends in Passenger Transport in Eight Industrialized Countries. Transport Reviews, Vol. 31, No. 3, 357 – 378.
- Ministerio de Fomento 2006**: Movilia 2006/2007: Encuesta de movilidad de las personas residentes en España. Publicación, Madrid.

[http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ESTADISTICAS_Y_PUBLICACIONES/INFORMACION_ESTADISTICA/Movilidad/Movilia2006_2007/default.htm]

- Mundt, J. 2006:** Tourismus, 3. völlig überarbeitete und ergänzte Auflage. R. Oldenbourg Verlag München/Wien
- NIT 2011:** Landesweite Gästebefragung Schleswig-Holstein 2011, im Auftrag der Tourismus Agentur Schleswig-Holstein, Institut für Tourismus und Bäderforschung in Nordeuropa (unveröffentlicht), Kiel
- OECD 2012:** Looking to 2060: Long-term global growth prospects, OECD Economic Policy Paper No. 03, November 2012, Paris
- Petersen, M. S. et al. 2009:** Report on Transport Scenarios with a 20 and 40 year Horizon, Final report, Funded by DG TREN, Copenhagen, Denmark.
- Schäfer A. 2000:** Regularities in Travel Demand: An International Perspective. Journal of Transportation and Statistics, Vol. 3, No. 3, 1 – 32.
- Schäfer A. 2006:** Long-Term Trends in Passenger Mobility. Frontiers of Engineering, Reports on Leading-Edge Engineering from the 2006 Symposium, National Academy of Engineering (Hrsg.).
[URL: <http://www.nap.edu/catalog/11827.html>]
- Schmied M., K. Götz, E. Kreilkamp, M. Buchert, T. Hellwig, S. Otten 2009:** Traumziel Nachhaltigkeit: Innovative Vermarktungskonzepte für den Massenmarkt. Physica-Verlag, Heidelberg.
- Schmied M., K. Götz. 2006:** Die Rolle der KonsumentInnen bei Nachfrage und Angebot sanft-mobiler Tourismusangebote. Konferenzbroschüre zur Europäischen Fachkonferenz "Umweltfreundlich Reisen in Europa", Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BML-FUW), Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) und Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit (BMWA) (Hrsg.), Wien, 54 – 64.
- Schneider N. F. und B. Collet 2010 (Hrsg.):** Mobile Living Across Europe II: Causes and Consequences of Job-Related Spatial Mobility in Cross-National Comparison. Babara Budrich Publishers, Opladen & Farmington Hills.
- UN 2010:** International Recommendations for Tourism Statistics 2008. Department of Economic and Social Affairs, Statistics Division; Studies in Methods: Series M No. 83/Rev.1. New York, United Nations
- UNWTO 2011:** Tourism Towards 2030 (advance edition, presented at UNWTO 19th General Assembly, 10 October 2011)
- UNWTO 2013:** Understanding Tourism: Basis Glossary. <http://media.unwto.org/en/content/understanding-tourism-basic-glossary> (eingesehen am 31.07.2013)
- VDR 2012:** VDR-Geschäftsreiseanalyse 2012, Verband Deutsches Reisemanagement e.V., Frankfurt a.M.
- Weichbrodt J., M. Sprenger, M. Steffen, A. Tanner, J.O. Meissner und H. Schulze 2013:** Work Anywhere: Mehr Produktivität und Zufriedenheit der Mitarbeitenden sowie Entlastung der Verkehrsinfrastruktur dank mobil-flexibler Arbeitsformen. SBB AG und Swisscom AG (Hrsg.), Bern.
- Weidenhaus G. (noch unveröffentlicht):** Die soziale Raumzeit: Zum Zusammenhang der Konstitutionen von Raum und Zeit in Biographien. Promotion (abgeschlossen im Januar 2013), Technische Universität Darmstadt.
- Zumkeller D. et al. 2005:** Die intermodale Vernetzung von Fernverkehrsmitteln unter Berücksichtigung der Nutzerbedürfnisse (INVERMO), Schlussbericht, 2005.

ANNEX

ANNEX 1: ZENTRALE DATENQUELLEN

Zentrale Datenquellen Urlaubsreisen (5 Tage+)			
	Eurostat	Flash Eurobarometer 334	Reiseanalysen RA 2003-RA 2012 <i>face-to-face</i>
Herausgeber	Europäische Kommission	Europäische Kommission	Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V. (FUR)
Methode	Amtliche Erhebung	Computergestützte Telefoninterviews (10.-14. Januar 2012)	Persönliche Interviews, jeweils im Januar 2003-2012
Grundgesamtheit	EU 27	Bevölkerung 15 Jahre+ der EU-27-Staaten sowie Kroatien, Türkei, Russland, Island, Norwegen, Serbien und Israel	Deutschsprachige Wohnbevölkerung 14 Jahre+ in Privathaushalten in Deutschland (seit 2011 inkl. Ausländer)
Stichprobe	Zulieferung durch die nationalen Statistikbüros*	n=30.594, repräsentativ für die o.g. Länder	n=77.112 (ca. 7.500 pro Jahr), repräsentativ für die o.g. Grundgesamtheit
Betrachtungszeitraum	2002-2011	2011	2002-2012
Reiseziele	Weltweit**	Weltweit, außereuropäische Ziele aber nur als zusammengefasste Kategorie	Weltweit
Reisedistanzen	Nein	Mit Hilfe von Geokoordinaten für EU27-Ziele berechnet	Mit Hilfe von Geokoordinaten berechnet
Verkehrsmittel	Ja	Ja, aber ohne Bezug auf konkrete Reise	Ja
Personen-bezogene Aussagen	Nein	Ja	Ja
Internetlink	http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/	http://ec.europa.eu/public_opinion/archives/flash_arch_en.htm	www.reiseanalyse.de
* Viele Datenlücken und große Unterschiede zwischen den Erhebungsmethoden der einzelnen Länder. ** Ohne Liechtenstein, Weißrussland, Ukraine und Kroatien			

Abbildung 45: Zentrale Datenquellen zu Urlaubsreisen

Beim Vergleich der Angaben unterschiedlicher Quellen ist zu berücksichtigen, dass verschiedene Abgrenzungskriterien verwendet werden. Die Eurostat-Daten weisen für Deutschland beispielsweise nur Übernachtungen in Unterkünften mit mehr als neun Betten aus. Die Reiseanalyse erfasst auch diesen sogenannten „grauen“ Beherbergungsmarkt.

AUSWERTUNG EUROSTAT-DATEN - ZUORDNUNG DER LÄNDER ZU REGIONEN	
Quellmärkte (EU-27)	
Nordeuropa	GB, IE, SE, FI, DK
Mitteuropa	BE, LU, NL, DE, FR, AT, CZ
Osteuropa	EE, LV, LT, PL, HU, SK, BG, RO
Südeuropa	IT, ES, PT, SI, GR, ML, CY
Zielmärkte (weltweit)	
Nordeuropa	GB, IE, SE, FI, DK + IS und NO
Mitteuropa	BE, LU, NL, DE, FR, AT, CZ + CH
Osteuropa	EE, LV, LT, PL, HU, SL, BG, RO + RU
Südeuropa	IT, ES, PT, SI, GR, MT, CY+ TR
Amerika	Nord- und Südamerika
Asien	Inkl. Ozeanien und Australien
Afrika	Gesamter Kontinent
<small>Beiden Zielmärkten konnte nicht berücksichtigt werden: Liechtenstein, Weißrussland, Ukraine und Kroatien</small>	

Abbildung 46: Zuordnung der Länder zu Regionen

Zentrale Datenquellen Kurzurlaubsreisen und sonstige Übernachtungsreisen		
	Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage+)	Sonstige Übernachtungsreisen (2 Tage+)
	Reiseanalyse RA online 11/2011*	Reiseanalysen RA 2003-RA 2012 face-to-face
Herausgeber	Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V. (FUR)	Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V. (FUR)
Methode	Online-Interviews, im Mai und November 2011	Persönliche Interviews, jeweils im Januar 2003-2012
Grundgesamtheit	Deutschsprachige Wohnbevölkerung 14 -70 Jahre	Deutschsprachige Wohnbevölkerung 14 Jahre+ (seit 2010 inkl. Ausländer)
Stichprobe	Jeweils n= ca. 2.500, repräsentativ für die o.g. Grundgesamtheit	n=77.112 (ca. 7.500 pro Jahr), repräsentativ für die o.g. Grundgesamtheit
Betrachtungszeitraum	November 2010 - Oktober 2011 (Angaben zum Kurzreiseverhalten beziehen sich auf die erste bis dritte Kurzurlaubsreise in den jeweils letzten sechs Monaten)	2002-2012
Reiseziele	Weltweit	Nein
Reisedistanzen	Mit Hilfe von Geokoordinaten berechnet	Nein
Verkehrsmittel	Ja	Nein
Personenbezogene Aussagen	Ja	Ja
Internetlink	www.reiseanalyse.de	
* Die Darstellung von Zeitreihen ist hier wenig sinnvoll, da die Erfassungsmethode zwischenzeitlich geändert wurde und die Ergebnisse dadurch kaum vergleichbar sind		

Abbildung 47: Zentrale Datenquellen zu Kurzurlaubsreisen und sonstigen Übernachtungsreisen

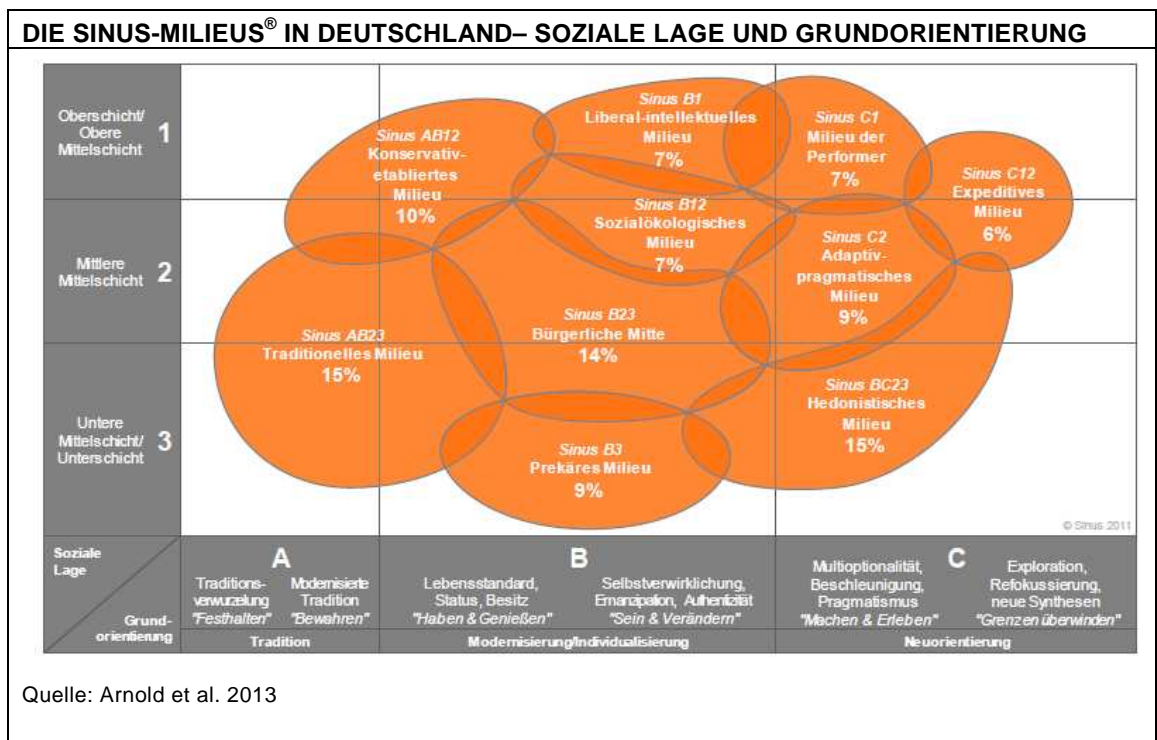


Abbildung 48: Die Sinus-Milieus in Deutschland – Soziale Lage und Grundorientierung

Datenbasis: National Travel Surveys und deren Vergleichbarkeit

Für einen europäischen Überblick zu den aktuellen Trends sowohl bei den längeren Alltagswegen als auch bei den Reisen wurden die Datensätze der folgenden National Travel Surveys analysiert:

- Schweiz: Mikrozensus (MZ) Mobilität und Verkehr Zeitreihendatenbank 1994 – 2010¹⁹ sowie Einzeldatensätze 2005 und 2010.
- Deutschland: Mobilitätspanel (MOP) 1994 – 2012
- Großbritannien: National Travel Survey (NTS) 2002 – 2010
- Frankreich: Enquête Nationale Transports et Déplacements (ENT) 2008

DATENGRUNDLAGEN ALLTAGSMOBILITÄT				
Befragung	Jahr(e)	Berücksichtigung	Berichtsperiode	Stichproben-grösse (Ziel-personen)
MOP (D)	1994 – 2012	alle Wege, max. erfasste Distanz = 1'000 km	eine Woche	1'600 – 1'800
NTS (GB)	2002 – 2010	nur Inland-Wege	eine Woche	16'700 – 19'900
ENT (F)	2008	Mobilité locale: Wege mit einer Distanz bis 100km	zwei Tage (ein Werktag und ein Wochenendtag)	49'300
MZ Zeitreihe 1994 – 2010 (CH)	1994 2000 2005 2010	nur Inland-Wege	Stichtag	18'000 29'400 33'400 62'900
MZ 2010 (CH)	2010	alle Wege	Stichtag	62'900
MZ 2005 (CH)	2005	alle Wege	Stichtag	33'400

Abbildung 49: Erhebung der Alltagsmobilität in den analysierten Verkehrsbefragungen

Die Grundlage für solche Daten bildet die Befragung von Personen, die über ihr Mobilitätsverhalten in einem bestimmten Zeitraum berichten. Alle oben aufgeführten Befragungen umfassen einen Teil zur Erhebung der alltäglichen Mobilität an einem oder mehreren Stichtagen, meist während einer Woche. Da Wege über längere Distanzen, beispielsweise Tagesausflüge, Geschäfts- oder Urlaubsreisen, meist nicht alltäglich sind, sind diese in Mikrozensen nur zufällig und nicht systematisch enthalten. Außer dem deutschen MOP umfassen die verwendeten Befragungen deshalb ergänzende Befragungsmodule, die Reisen über einen länger zurückreichenden Zeitraum erheben (für den Vergleich zwischen Alltagsmobilität und Reiseverhalten siehe Kapitel 2.8).

Bei den Datensätzen zur Alltagsmobilität sind folgende Einschränkungen zu beachten: Die Zeitreihendatenbank der Schweizer Mikrozensen 1994 – 2010 sowie des Britischen NTS enthalten nur Inland-Wege. In den deutschen MOP-Wegedaten werden maximal Distanzen bis 1'000km erfasst (längere Wege werden abgeschnitten).

¹⁹ Dabei handelt es sich um Datensätze, die in methodischer Hinsicht harmonisiert wurden. Im Mikrozensus 2010 wurden die Distanzen erstmals per Routing berechnet. Um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten, mussten die auf Schätzungen der Befragten basierenden Distanzangaben der früheren Erhebungen mittels Korrekturfaktoren angepasst werden.

ANNEX 2: GRUNDLAGEN ZUR VERKEHRSLAISTUNGSBERECHNUNG

Die Herleitung der Gesamtnachfrage der Langstreckenmobilität basiert auf empirischen Grundlagen zu einzelnen Segmenten. Die resultierende Gesamtverkehrsleistung (pro Person und Jahr für Deutschland) stellt eine Hochrechnung bzw. Schätzung dar. Sie hat den Anspruch einer überlappungsfreien Summierung der Verkehrsleistungen in den einzelnen Segmenten. Die empirischen Grundlagen zu den Urlaubsreisen und den Geschäftsreisen sind per Definition überlappungsfrei. Hier bestand das Problem unterschiedlicher Erhebungen innerhalb der Segmente. Doppelerfassungen gibt es hingegen in den empirischen Grundlagen zu den langen Wegen der Alltagsmobilität (tagebuchbasierte Erhebungen wie MiD oder MOP) und den Erhebungen zur touristischen Mobilität, d.h. bezüglich Abgrenzung zwischen Wegen innerhalb und außerhalb des gewohnten Umfelds. Zu dieser Abgrenzung mussten eigene Annahmen mit teilweise großer Unsicherheit getroffen werden. Die untenstehende Tabelle zeigt die Datenquellen und Annahmen im Überblick.

	Quellen	Erhobene Anzahl Reisen [pro Jahr]	Annahmen für Hochrechnung
Urlaubsreisen (5+ Tage)	RA Reiseanalyse (FUR, 2013a)	1,0 Reisen pro Pers. 1.600 km pro Reise (Einfache Wegedistanz)	Direkte Übernahme
Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage)	RA Reiseanalyse (FUR, 2013a)	1,2 Reisen pro Pers. 410 km pro Reise (Einfache Wegedistanz)	Direkte Übernahme
Sonstige private Übernachtungsreisen	RA Reiseanalyse (FUR, 2013a)	0,3 Reisen pro Pers.	Übernahme der Anz. Reisen; Schätzung der Reisedistanz analog zu den Kurzurlaubsreisen
Private Tagesreisen	GfK-Panel (GfK, 2013); Tagesreisen der Deutschen (dwif, 2013), (Maschke, 2007)	3 Reisen (GfK) bis 9 Reisen (dwif) pro Pers. (>100 km)	Übernahme des Mittelwertes aus GfK und dwif hinsichtlich Anzahl Reisen (6 Reisen); Schätzung der Reisedistanz (200 km einfache Wegedistanz) auf Basis von Histogrammen gemäß dwif
Geschäftsreisen mit Übernachtung	VDR (2012); GfK-Panel (GfK, 2013)	0,6 (GfK) bis 1,2 Reisen pro Pers. (VDR)	Übernahme der höheren VDR-Werte hinsichtlich Anzahl Reisen (1,2 Reisen), weil diesen direkte Unternehmensbefragungen zugrundeliegen; eigene Schätzung der Reisedistanz (500 km einfache Wegedistanz), d.h. etwas höher als bei Kurzurlaubsreisen
Geschäftstagesreisen	VDR (2012); GfK-Panel (GfK, 2013)	0,6 (GfK) bis 1,2 Reisen pro Pers. (VDR)	Übernahme der höheren VDR-Werte hinsichtlich Anzahl Reisen (1,2 Reisen), weil diesen direkte Unternehmensbefragungen zugrundeliegen; eigene Schätzung der Reisedistanz (150 km einfache Wegedistanz) analog zu den langen Alltagswegen
Alltagsmobilität (>100km): - Lange private Alltagswege - Langdistanzpendeln - Geschäftsalltagswege	MiD (infas & DLR, 2010); MZ CH (BFS & ARE, 2012)	Ca. 20 einfache Wege über 100 km pro Person und Jahr (abgeleitet von 0,05 bis 0,06 Wegen über 100 km pro Pers. und Tag) 150 km pro Weg (Einfache Wegedistanz)	Basierend auf Annahmen zur Selektivität von Erhebungen (z.B. selektive Erfassung der Rückwege von Fernreisen, wohingegen Hinwege nicht adäquat erfasst werden) leiten sich aus den 20 Wegen etwa 20 Reisen pro Person und Jahr ab. Diese sind um diejenigen zu kürzen, welche bereits in den obigen Segmenten enthalten sind (d.h. der touristischen Mobilität <i>außerhalb</i> des gewohnten Umfelds). Den überlappungsfreien Anteil langer Alltagswege <i>innerhalb</i> des gewohnten Umfelds schätzen wir insgesamt auf 5 Reisen pro Person und Jahr, zusammengesetzt aus: - Langdistanzpendeln (1,5-2 Reisen): ist nur zu einem kleinen Teil (ca. 20%) bereits in der tourist. Mobilität enthalten (private Tagesreisen oder Geschäftstagesreisen) - Lange Geschäftsalltagswege (2 Reisen): sind zu einem mittleren Teil (ca. 50%) bereits enthalten (Geschäftstagesreisen) - Lange private Alltagswege (1 Reise): sind größtenteils (ca. 80%) bereits enthalten (private Tagesreisen). Übernahme der mittleren Reisedistanz (ca. 150 km einfache Wegedistanz) aus den empirischen Grundlagen

Abbildung 50: Empirische Kennziffern und ergänzende eigene Annahmen zur Herleitung von Gesamtfahrleistungen der Langstreckenmobilität in Kapitel 2.9

ANNEX 3: TEILNEHMERLISTE EXPERTENWORKSHOP

Name	Institution
Dr. Jürg Artho	Universität Zürich, Verkehrs- / Sozialpsychologie
Nadja Assfalg	Lufthansa Group, Strategie
Axel Becker	Airbus Operations GmbH, Trend- und Zukunftsforschung
Roman Frick	INFRAS, Verkehr-Raumplanung-Umwelt
Bente Grimm	NIT, Tourismusforschung
Dr. Josef Köster	BMW Group, Marktforschung
Dr. Tobias Kuhnimhof	ifmo, Mobilitätsforschung
Benedikt Lippay	MAN SE, Zukunftsforschung
Prof. Martin Lohmann	NIT und Universität Lüneburg, Konsumpsychologie
Dr. Wilko Manz	Privater Berater, Verkehrs-Consulting
Prof. Dr. Daniel Metzler	Hochschule Heilbronn, Tourismusmanagement
Christian Neef	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Verkehrsplanung / -forschung
Dr. Peter Phleps	ifmo, Mobilitätsforschung
Alexander Quirin	Deutsche Bahn Group, Netzmanagement Fernverkehr
Kim Markus Rosenthal	Siemens AG, Siemens RAIL-IT
Werner Sülberg	REWE Group, Strategische Konzernentwicklung und Marktforschung Touristik
Robert Sykora	Siemens AG, Siemens Road and City Mobility
Dr. Martin Thust	Deutsche Bahn Group, Nachfrageanalyse und -modelle