



LANGSTRECKENMOBILITÄT

Aktuelle Trends und Zukunftsperspektiven

Roman Frick, Bente Grimm





Mit diesem Bericht werden die Ergebnisse einer Grundlagenstudie zu den Zukunftsperspektiven der Langstreckenmobilität zusammengefasst. Das Institut für Mobilitätsforschung beauftragte dieses Projekt; INFRAS, Bern, und NIT, Kiel, führten es durch.

Ein ausführlicher Hintergrundbericht steht als Download auf www.ifmo.de sowie auf Anfrage bei ifmo oder den Autoren der Studie zur Verfügung.

AUFTRAGNEHMER:

INFRAS

Mühlemattstrasse 45
CH-3007 Bern
Telefon: +41 31 370 19 19
Email: bern@infras.ch

www.infras.ch

NIT - Institut für Tourismus- und
Bäderforschung in Nordeuropa GmbH

Fleethörn 23
D-24103 Kiel
Telefon: +49 431 666 567 0
Email: info@nit-kiel.de

www.nit-kiel.de

Designer: Bernhard Moosbauer, www.exsample.org

© Copyright 2014 ifmo, INFRAS, NIT

Vorwort

Diese Studie füllt eine seit langem bestehende Lücke in unserem Wissen zur Langstreckenmobilität, einem wichtigen Teilmarkt des Personenverkehrs. ifmo und den Auftragnehmern INFRAS und NIT ist für diese Initiative sowie deren sorgfältige und inspirierende Bearbeitung zu danken.

Der Markt der Reisen zu Zielen über 100 km Entfernung wurde in der Vergangenheit immer wieder untersucht, jedoch aus jeweils unterschiedlichen Perspektiven. Diese früheren Studien erfassten Langstreckenmobilität meist nur partiell, da bestimmte Reisen entweder a priori ausgeschlossen wurden oder andere auf Grund der Anlage der Studie nur in Teilen erfasst werden konnten. Die hier vorliegende Studie hingegen bündelt die perspektivenübergreifende Expertise der Bearbeiter und nutzt eine Vielzahl sich ergänzender aber bislang isolierter Befunde. Damit liegt nun erstmals eine übergreifende Abschätzung von Nachfrage und Trends der Langstreckenmobilität vor.

Die mit dieser Untersuchung vorgelegte Hochrechnung zur Nachfrage in der Langstreckenmobilität macht auch deutlich, wie sehr sich bisherige, auf singulären Quellen beruhende Nachfragehochrechnungen verschätzt haben dürften. Gleichzeitig ist offensichtlich, dass eine synthetische und - wie in dieser Studie - auf mehreren Quellen beruhende Nachfrageabschätzung in der Zukunft verbessert werden kann und sollte.

Ich hoffe, dass die Ergebnisse der Studie die Diskussion zum Verkehrswachstum und zu Peak Travel anregen werden und dass sie die Forschung zu Gründen dieser Entwicklungen vertiefen und in die richtige Richtung lenken werden.

Prof. Kay Axhausen
ETH Zürich
Vorsitzender des ifmo Kuratoriums

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.

Hintergrund und Methodik

International haben private und geschäftliche Reisen in den letzten 20 bis 30 Jahren stark zugenommen. Am deutlichsten zeigt sich dies – abgesehen von den Einbrüchen infolge der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/09 – in den hohen Wachstumsraten des internationalen Flugverkehrs. Im Gegensatz dazu zeigte die Alltagsmobilität¹ in vielen europäischen Ländern in den letzten 5 bis 10 Jahren Stagnationserscheinungen. Die Forschung zur Verkehrsentwicklung und zur Verkehrsmittelwahl in der Alltagsmobilität hat eine lange Tradition und verfügt über fundierte Daten. Dagegen ist die Datenlage zur Langstreckenmobilität sehr lückenhaft. Vor diesem Hintergrund gab das Institut für Mobilitätsforschung (ifmo) die Grundlagenstudie „Zukunftsperspektiven der Langstreckenmobilität“ in Auftrag. Die übergeordneten Fragestellungen der Studie lauten:

1. **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? Wie dynamisch entwickelt sich die Nachfrage in den einzelnen Segmenten?
2. **Treiber, Hemmnisse und Perspektiven:** Welches sind die wichtigsten Treiber und Hemmnisse der Langstreckenmobilität? Welche Entwicklungen zeichnen sich in den Segmenten der Langstreckenmobilität für die nächsten 10 bis 20 Jahre ab?

Unter Langstreckenmobilität werden im Rahmen dieser Studie Reisen² ab 100 km (einfache Wegedistanz) verstanden. Gegenstand der Studie ist ausschließlich der Personenverkehr. Räumlich konzentriert sich die Studie auf Mitteleuropa und nimmt speziell Deutschland in den Fokus. Zeitlich werden sowohl retro- als auch prospektiv jeweils etwa 10 bis 20 Jahre untersucht.

Für die Studie wurden eigens keine empirischen Erhebungen durchgeführt, sondern bestehende Literatur- und Datenquellen als Grundlage herangezogen:

¹ In dieser Studie bezeichnet der Begriff ‚Mobilität‘ physische Mobilität, d.h. Wege und Reisen. Der Begriff ‚Alltag‘ bezieht sich auf Aktivitäten und Mobilität innerhalb des gewohnten Umfelds. Im Gegensatz dazu bezeichnet ‚Tourismus‘ Aktivitäten und Mobilität außerhalb des gewohnten Umfelds, wobei sowohl private als auch geschäftliche Reisezwecke eingeschlossen sind. Diese Definition weicht von der umgangssprachlichen Verwendung des Wortes ‚Tourismus‘ ab, welches persönliche Reisegründe und Erholung impliziert. Die Studie stützt sich jedoch auf die Tourismusdefinition der UN World Tourism Organization (UNWTO, 2014).

² Der Begriff Reise bezieht sich in dieser Studie auf die gesamte Reise bis der Reisende an seinen Ausgangspunkt zurückkehrt, d.h. eine Reise der Langstreckenmobilität besteht aus zwei (Hin- und Rückweg) oder mehr Wegen über 100 km.

- › Auf der Basis einer umfassenden Literatur- und Datenanalyse wurden die wichtigsten Entwicklungen sowie Treiber und Hemmnisse der Langstreckenmobilität herausgearbeitet. Vorliegende empirische Daten wurden zusammengetragen und ausgewertet (siehe Tabelle 1).
- › Die Ergebnisse der Literatur- und Datenanalyse wurden im Rahmen eines Expertenworkshops³ diskutiert und anschließend vertieft. Die Treiber wurden kategorisiert, zueinander in Beziehung gesetzt (Wirkungsmodell) sowie auf Basis von Experteneinschätzungen qualitativ gewichtet. Für die wichtigsten Treiber wurden die Zusammenhänge analysiert und denkbare zukünftige Entwicklungen diskutiert, ohne jedoch quantitative Perspektiven für die Mobilität zu erstellen.

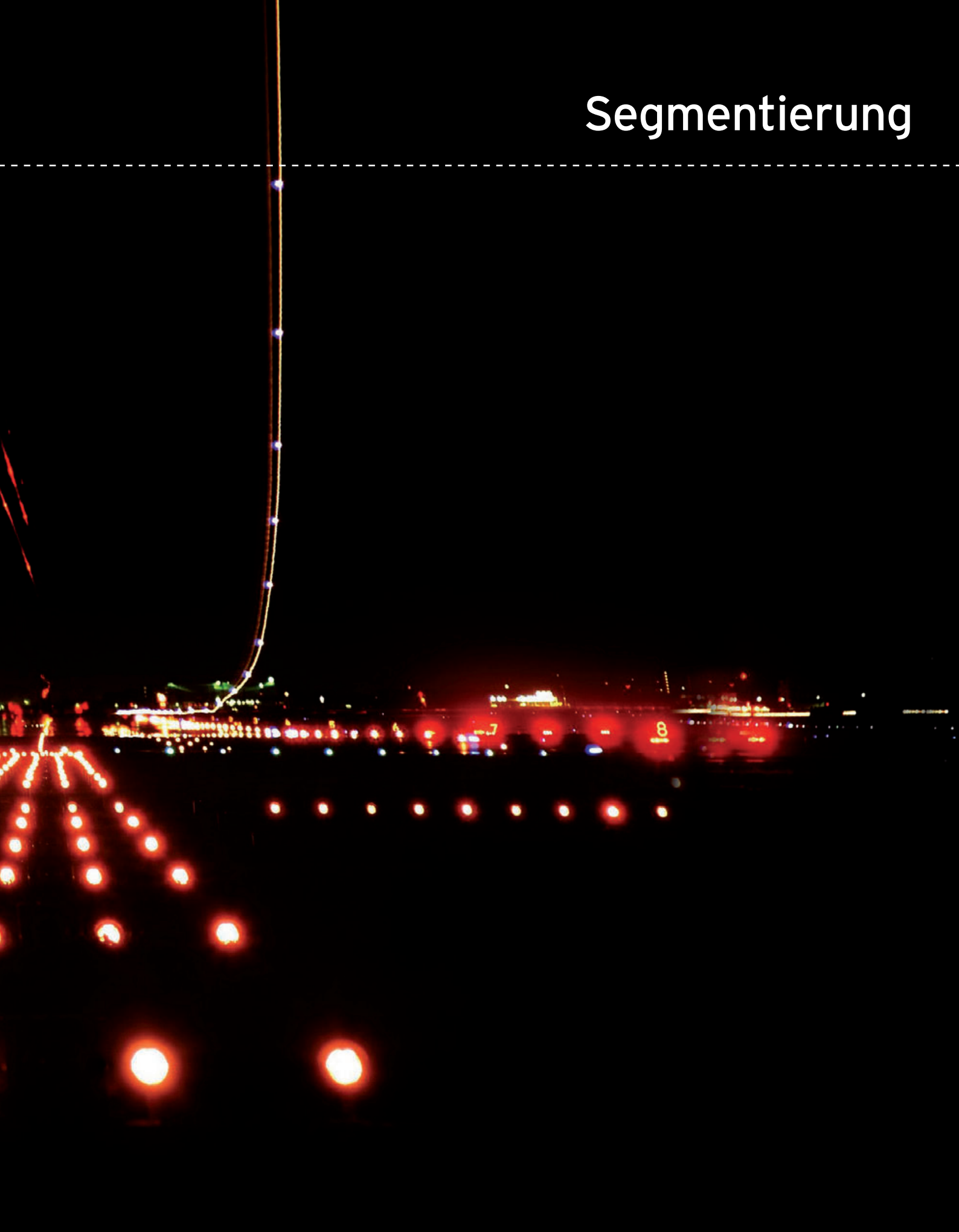
Tabelle 1. Übersicht über die wichtigsten Datenquellen, die im Rahmen der Studie ausgewertet wurden

Datenquelle	Inhalt	Empirische Basis	Raum	Literatur
Reiseanalyse (RA)	Urlaubs- und Kurzurlaubsreisen (privat)	7.500 Interviews/Jahr	D	FUR (2013a, 2013b)
Flash Eurobarometer	Touristische Reisen (privat und geschäftlich)	30.600 Interviews	EU-27	European Commission (2012)
Eurostat	Reiseziele im Ausland, Kennziffern einzelner Verkehrsträger und Sozioökonomie	Nationale Statistiken	EU-27	Eurostat (2012)
National Travel Surveys	Kennziffern Tagesmobilität, Teilweise auch Reisemodule (CH, FR)	Jeweils mehrere 10.000 Interviews	D, CH, F, GB	BFS & ARE (2012) infas & DLR (2010)

³An dieser Stelle danken wir den Teilnehmerinnen und Teilnehmern herzlich für die engagierte und fruchtbare Diskussion. Eine Teilnehmerliste befindet sich im Anhang A.



Segmentierung



Segmentierung

Bislang gibt es in der Verkehrswissenschaft keine etablierte Systematik der Langstreckenmobilität. Diese zu erarbeiten, war die erste Aufgabe der Grundlagenstudie (siehe Abbildung 1). Langstreckenmobilität lässt sich zunächst einerseits in private und geschäftliche Mobilität, andererseits in Reisen mit und ohne Übernachtung unterteilen. Außerdem kann zwischen touristischer Mobilität (außerhalb des gewohnten Umfelds) und Alltagsmobilität (innerhalb des gewohnten Umfelds) unterschieden werden. Die in allen Segmenten festgesetzte analytische Grenze der Langstreckenmobilität von 100 km wird in der europäischen Verkehrsforschung am häufigsten verwendet.

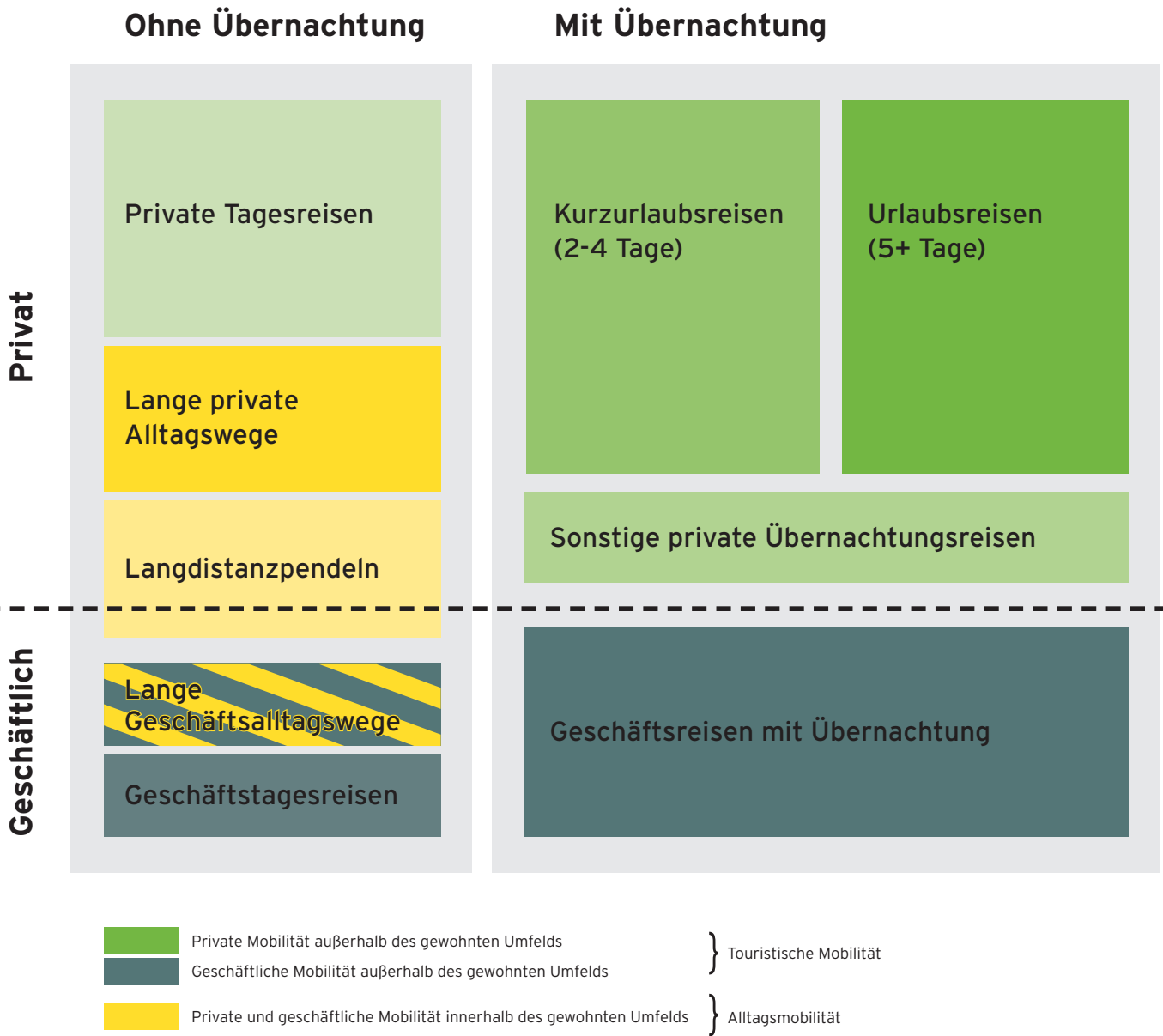


Abbildung 1. Segmentierung der Langstreckenmobilität nach Verkehrszwecken, nach Umfeld sowie nach Reisen mit und ohne Übernachtung (eigene Darstellung)

Aktuelle Verkehrsnachfrage

Die empirischen Daten zur Verkehrsnachfrage in den verschiedenen Segmenten sind sehr heterogen. Eine Hauptarbeit für die Studie bestand darin, aus diesen ein Gesamtbild der Verkehrsnachfrage zusammenzustellen (siehe Anhang B). Die größte Schwierigkeit dabei war, 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 eine etablierte und relativ robuste Methode zur Erhebung des Alltagsverkehrs aus, unterschätzen jedoch die Verkehrsleistungen außerhalb des gewohnten Umfelds. Demgegenüber sind die Daten zur touristischen Mobilität in ihren Segmenten genauer, methodisch jedoch nicht mit den NTS-Erhebungen abgestimmt.

Die Ableitung der Verkehrsleistungen⁴ basiert auf der Anzahl an Reisen pro Person und der durchschnittlich pro Reise zurückgelegten Distanz für den einfachen Weg (in der Distanz werden An- und Rückreise berücksichtigt, nicht aber Wege oder Reisen am Zielort, z.B. bei einer mehrtägigen Urlaubsreise). Tabelle 2 fasst die Schätzungen zu diesen zwei Kennziffern pro Segment der Langstreckenmobilität zusammen.

Tabelle 2. Anzahl an Reisen und durchschnittliche Einfachwegdistanz pro Person im Jahr 2011 in den einzelnen Segmenten der Langstreckenmobilität

	Anzahl Reisen pro Person und Jahr (> 100 km)	Durchschnittliche Wegedistanz (Einfachweg)
Urlaubsreisen (5+ Tage)	1,0	1600 km
Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage)	1,2	410 km
Sonstige private Übernachtungsreisen	0,3	410 km
Private Tagesreisen	6,0	200 km
Geschäftsreisen mit Übernachtung	1,2	500 km
Geschäftstagesreisen	1,2	150 km
Lange private Alltagswege, Langdistanzpendeln und lange Geschäftsalltagswege	5,0	150 km

ANMERKUNG: Bezogen auf die Bevölkerung ab 14 Jahren in Deutschland. Die Anzahl an Reisen umfasst Reisen ab 100 km (einfache Wegedistanz). Reisen beinhalten den Hin- und Rückweg. Für die Grundlagen dieser Zusammenstellung siehe Anhang B.

⁴ Der Begriff ‚Verkehrsleistung‘ bezeichnet die zurückgelegten Personenkilometer.

Die Verkehrsleistung der Deutschen beträgt im Schnitt rund 21.500 km pro Person und Jahr, so das Ergebnis der Studie (Abbildung 2). Davon entfallen rund 45% auf die Langstreckenmobilität, die – bedingt durch die im Durchschnitt deutlich längeren Fahrdistanzen – hinsichtlich der Verkehrsleistung also einen substantziellen Anteil an der Gesamtmobilität ausmacht. Etwa 55% der Verkehrsleistung entfallen auf Wege kürzer als 100 km, wobei in diesem Fall die privaten Verkehrszwecke der Alltagsmobilität (regelmäßige Freizeit-, Einkaufs- und Pendlerfahrten sowie Tagesreisen außerhalb des gewohnten Umfelds) dominieren. Aufgrund fehlender Daten werden bei den Urlaubsreisen keine Tagesausflüge vom Urlaubsort aus berücksichtigt.

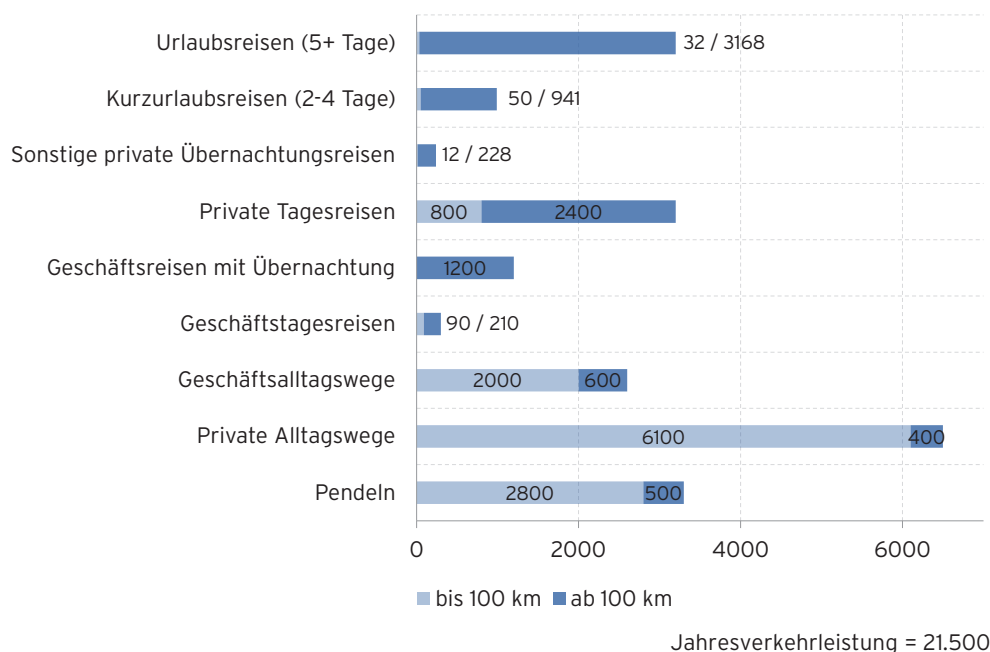


Abbildung 2. Verkehrsleistung im Jahr 2011 in km pro Person und Jahr, differenziert nach Kurz- und Langstreckenmobilität sowie nach Verkehrszwecken

QUELLE: Eigene Hochrechnung.

ANMERKUNG: Bezogen auf die Bevölkerung ab 14 Jahre in Deutschland.

Abbildung 3 zeigt die Verteilung der Nachfrage auf die verschiedenen Segmente innerhalb der Langstreckenmobilität. Urlaubsreisen und private Tagesreisen sind die größten Einzelsegmente und machen über die Hälfte der Langstreckenmobilität aus. Die Anteile der Geschäftsreisen (inklusive langer Alltagsgeschäftsreisen) liegen bei ca. 20%. Die langen Wege der privaten Alltagsmobilität (d.h. innerhalb des gewohnten Umfelds) haben einen Anteil von etwa 10%. Die Verkehrsleistung von Langstreckenmobilität mit und ohne Übernachtung steht im Verhältnis von ca. 60 zu 40.

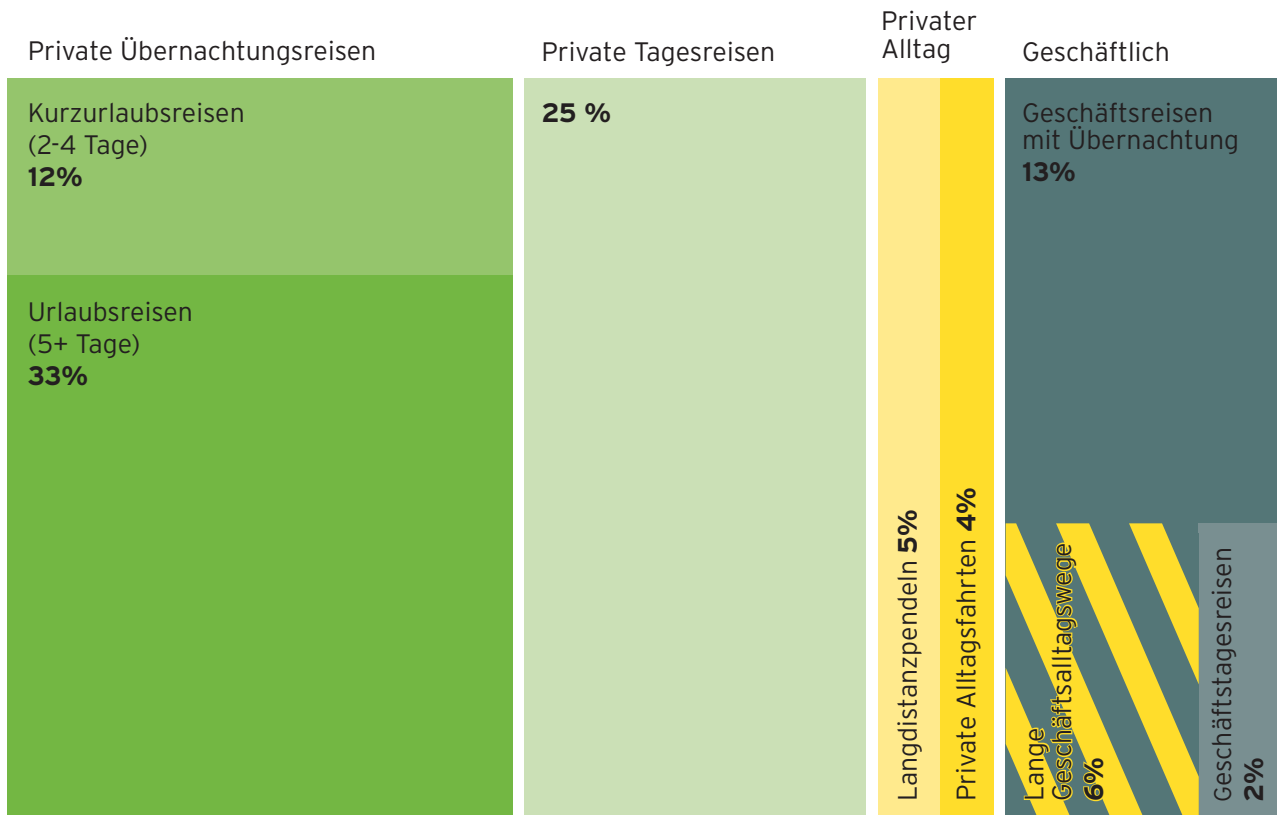


Abbildung 3. Aufteilung der Verkehrsleistung der Langstreckenmobilität im Jahr 2011 nach Segmenten

QUELLE: Eigene Hochrechnung.

ANMERKUNG: Bezogen auf die Bevölkerung ab 14 Jahren in Deutschland.

Verkehrsentwicklungen

Empirische Grundlagen zur Dynamik der Nachfrage und zur Verkehrsmittelwahl existieren nur für einzelne Segmente. In Tabelle 3 werden die aktuellen Größenverhältnisse sowie die Dynamiken der einzelnen Segmente der Langstreckenmobilität (erneut bezogen auf Deutschland) qualitativ zusammengefasst.

Tabelle 3. Status Quo und Dynamik in den einzelnen Segmenten der Langstreckenmobilität

	Aktueller Nachfrageanteil (Pkm)	Verkehrsleistungsentwicklung (Pkm) 2000-2010	Aktueller Verkehrsmittelanteil (Pkm)				
			Pkw	Bahn	Bus	Flugzeug	Sonstige
Urlaubsreisen (5+ Tage)	33%	+	18%	2%	5%	72%	3%
Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage)	10%	+	57%	18%	5%	19%	1%
Sonstige private Übernachtungsreisen	2%	o	57%	18%	5%	19%	1%
Private Tagesreisen	25%	++	66%	17%	8%	5%	4%
Geschäftsreisen mit Übernachtung	13%	+	20%	20%	5%	53%	2%
Geschäftstagesreisen und lange Geschäftsalltagswege	8%	++	60%	20%	8%	10%	2%
Lange private Alltagswege, Langdistanzpendeln	9%	+++	65%	25%	5%	3%	2%

LEGENDE: +++ hohes Wachstum, ++ mittleres Wachstum, + leichtes Wachstum, o kein Wachstum
Pkm = Personenkilometer.

QUELLE: Eigene Schätzung. Für die Grundlagen dieser Zusammenstellung siehe Anhang B.

ANMERKUNG: Bezogen auf Deutschland.

- › Den größten Anteil an der Verkehrsleistung haben die längeren **Urlaubsreisen**. In Deutschland war das Verkehrsaufkommen (Anzahl an Reisen pro Person) in den letzten 10 Jahren recht stabil (FUR, 2013a). Die durchschnittliche Distanz der Reisen nahm hingegen zu, vor allem zu Beginn des Jahrzehnts: Sie betrug 2011 ca. 1.600 km, im Vergleich zu 1.400 km im Jahr 2002. Mitteleuropäer bevorzugen südeuropäische Ziele, Destinationen in Mittel- und Osteuropa holen aber auf. Das Flugzeug ist bezüglich der Verkehrsleistung das dominierende Verkehrsmittel.
- › **Kurzurlaubsreisen** finden überwiegend, d.h. zu 75%, im Inland statt (Grimm & Winkler, 2011). Im Vergleich zu langen Urlaubsreisen hat die Bahn für Kurzurlaubsreisen eine deutlich größere und das Flugzeug eine deutlich geringere Bedeutung. Der Pkw ist hier aber das dominierende Verkehrsmittel. Belastbare Zeitreihen liegen nur für die jüngste Entwicklung vor. Zumindest für diesen Zeitraum zeigt sich auch in diesem Segment eine Tendenz zur Stagnation.
- › **Sonstige private Übernachtungsreisen** spielen beim touristischen Verkehrsaufkommen nur eine geringe Rolle. Es gibt jedoch keine verlässlichen Daten darüber, welche Distanzen in diesem Segment zurück gelegt werden und zu welchen Anteilen die verschiedenen Verkehrsmittel dabei genutzt werden.
- › **Private Tagesreisen** haben den zweitgrößten Anteil an der Verkehrsleistung. Sie finden überwiegend im Inland statt (Maschke, 2007; Zumkeller et al., 2005). Sowohl ihre Anzahl als auch die durchschnittlichen Distanzen haben zugenommen und der Pkw ist mit zwei Dritteln das hier mit Abstand meistgenutzte Verkehrsmittel. Aufgrund lückenhafter Daten lassen sich aber nur begrenzt Aussagen zur aktuellen Dynamik in diesem Segment treffen.
- › Bedeutsam sind zwar auch **Geschäftsreisen** mit einem Anteil von ca. 15% (13% Geschäftsreisen mit Übernachtung plus 2% Geschäftstagesreisen) bzw. 21%, wenn man lange Geschäftsfahrten im gewohnten Umfeld dazurechnet. Dennoch liegen sie deutlich hinter der privaten Langstreckenmobilität. Abgesehen von wirtschaftlich bedingten Einbrüchen in den Jahren 2008/09 (u.a. VDR, 2012) ist in diesem Segment ein überdurchschnittliches Wachstum zu beobachten. Auffällig ist in diesem Kontext, dass in Deutschland ca. 75% der Geschäftsreisen mit dem Pkw stattfinden. Die Bahn hat an den Geschäftstagesreisen einen nur geringfügig höheren Anteil als an den privaten Tagesreisen. Das Flugzeug hat erst ab einer Distanz von etwa 1.000 km nennenswerte Anteile.
- › Die langen Wege der **Alltagsmobilität** (d.h. innerhalb des gewohnten Umfelds) nehmen zwar überdurchschnittlich zu, haben jedoch an der gesamten Langstreckenmobilität nur einen Anteil von etwa 9% (15% inklusive langer Geschäftsalltagswege). Lange Alltagswege und vor allem das Langdistanzpendeln (u.a. Lück & Schneider, 2009) werden überdurchschnittlich oft mit der Bahn bewältigt (typischer interurbaner Verkehr). Insgesamt dominiert aber auch in diesem Fall der Pkw.

Abbildung 4 zeigt die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl (Anzahl an Reisen) der Deutschen bei Urlaubsreisen von 5 Tagen und länger, die mit einem Drittel der Verkehrsleistung das größte Einzelsegment der Langstreckenmobilität darstellen. In den Nachkriegsjahren bevorzugten die Deutschen hier zunächst die Bahn; auch der Bus spielte eine wichtige Rolle. Doch schnell begann der Siegeszug des Autos, das ab Beginn der 70er Jahre bis Mitte der 90er Jahre für mehr als die Hälfte der Urlaubsreisen genutzt wurde. Diese Jahrzehnte waren zudem die Zeit, in der sich das Flugzeug zu einem beliebten Verkehrsmittel für Urlaubsreisen entwickelte. Seit der Jahrtausendwende sind die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel an den Urlaubsreisen der Deutschen weitgehend stabil, lediglich das Flugzeug verzeichnet noch einen leichten Zuwachs.

Im Segment der langen Urlaubsreisen können wir in den letzten Jahren ein verhaltenes Wachstum der Verkehrsleistung und eine relativ stabile Wahl der Verkehrsmittel beobachten. Dies scheint zunächst im Widerspruch zum starken Wachstum der Flugverkehrsleistung in Deutschland (Verdopplung in den letzten 20 Jahren) zu stehen. Die Dynamik im Flugverkehr in Deutschland ist jedoch immer weniger von der Nachfrageentwicklung auf Seiten der Deutschen bestimmt; stattdessen nimmt die Bedeutung von Umsteigern auf deutschen Flughäfen (Transittourismus) und Gästen aus dem Ausland (Incoming-Tourismus) zu (Destatis, 2013).

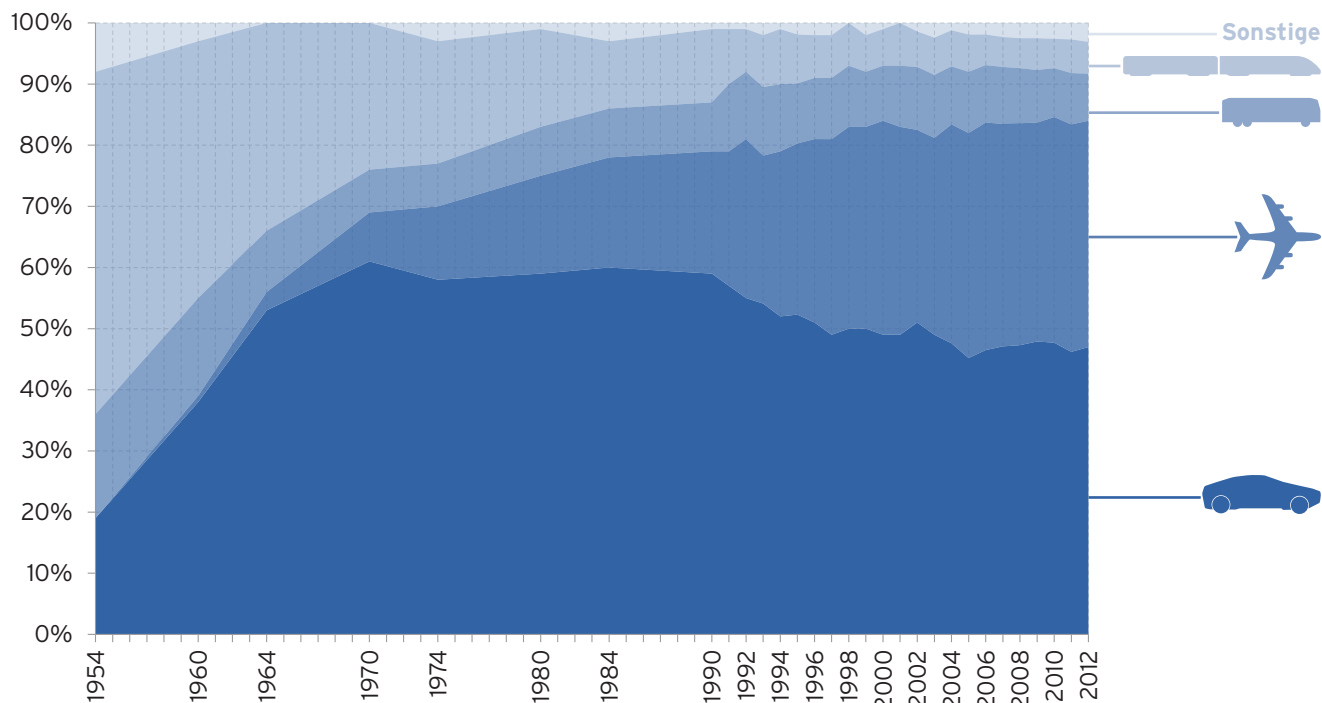


Abbildung 4. Entwicklung der Verkehrsmittelnutzung (Anzahl an Reisen) bei Urlaubsreisen der Deutschen 1954-2012

QUELLE: Eigene Auswertungen der Reiseanalyse.

ANMERKUNG: Für Inlands- und Auslandsreisen.

Der Hintergrundbericht zu dieser Studie enthält auch ausgewählte internationale Entwicklungen. Ende 2012 begrüßten Vertreter der UN World Tourism Organization (UNWTO) in Madrid symbolisch den einmilliardsten Touristen. Etwa jede zweite Auslandsreise beginnt in Europa; im Jahr 2010 machten die Europäer beispielsweise 509 Mio. internationale Reisen (UNWTO, 2011), wobei Deutschland mit jährlich knapp 70 Mio. Urlaubsreisen von 5 Tagen und länger (darunter mindestens zwei Drittel Auslandsreisen) der größte europäische Urlaubsreisemarkt ist. Während jedoch weltweit das Reisevolumen zunimmt, ist in Deutschland eine Sättigung erreicht (FUR, 2013a).

Die Wahl der Verkehrsmittel ist bei Urlaubsreisen über die Jahre hinweg relativ konstant, unterscheidet sich aber in den betrachteten EU-Regionen (vgl. Eurostat, 2012):

- › Nordeuropäer nutzen am häufigsten das Flugzeug (bei etwa jeder zweiten Urlaubsreise), in Mittel-, Ost- und Südeuropa dominiert hingegen der Pkw mit Anteilen von jeweils knapp 60%.
- › Der Anteil der Bahnreisen ist in Mittel- und Osteuropa mit jeweils ca. 10% am größten.
- › Urlaubsreisende aus Osteuropa nutzen rege den Bus, der aber auch in Südeuropa einen höheren Marktanteil als die Bahn erreicht.



Treiber und Hemmnisse



Treiber und Hemmnisse der Langstreckenmobilität

Im Expertenworkshop wurden die folgenden vier Themenfelder als besonders relevant für die zukünftige Entwicklung der Langstreckenmobilität eingestuft:

1. **Bevölkerungs- und Raumentwicklung:** Einfluss der generellen Bevölkerungsentwicklung (Stagnation bis negative Wachstumstendenzen in Europa) sowie der Entwicklung der räumlichen Verteilung (insbesondere Urbanisierungstrend)
2. **Wirtschaft, Beschäftigung und Konsum:** Einfluss der BIP- und Einkommensentwicklung unter besonderer Berücksichtigung der Sättigungsthematik bzw. möglicher Entkopplung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum
3. **IKT-Entwicklung und vernetzte Gesellschaft:** Möglichkeiten moderner Informations- und Kommunikationstechnologien und daraus hervorgehende gesellschaftliche Entwicklungen (Social Media, E-Commerce, mobile Arbeitsstätten etc.)
4. **Energiepreisentwicklung und Regulierung:** Einfluss der globalen Preisentwicklungen und Wirkungspotenzial staatlicher Interventionen beziehungsweise Regulierungen.

Innerhalb dieser Themenfelder sind die folgenden (treibenden oder hemmenden) Faktoren für die weitere Entwicklung der Langstreckenmobilität besonders bedeutend:

- › Der wichtigste hemmende Faktor ist die im Vergleich zu anderen Märkten (v.a. Asien) stagnierende strukturelle Entwicklung in Mitteleuropa. Dies betrifft einerseits die stagnierende **Entwicklung der Bevölkerung**, andererseits aber auch das abflachende Wachstum von **Wirtschaft und Einkommen**. Grundsätzlich ist festzustellen, dass die strukturell bedingten Sättigungstendenzen einen direkteren Einfluss auf die Alltagsmobilität haben als auf die Langstreckenmobilität. Gleichwohl zeigen die Daten, dass auch die touristische Mobilität nicht mehr so zunimmt wie früher, zumindest in den reifen Volkswirtschaften Mitteleuropas. Allerdings kann nicht davon gesprochen werden, dass sich Einkommensentwicklung und Reiseverhalten entkoppeln. Insofern wird auch zukünftig die Zu- oder Abnahme privater und geschäftlicher Reisen stark von der wirtschaftlichen Entwicklung abhängen.
- › Während die Bevölkerung insgesamt nicht mehr wächst, konzentrieren sich die Menschen immer mehr in den Städten. Dieser Trend zur **Urbanisierung** wird voraussichtlich auch in Zukunft anhalten und das fördert tendenziell die Langstreckenmobilität. Städterinnen und Städter legen zwar im Vergleich zu der ländlichen Bevölkerung geringere Tagesdistanzen in der Alltagsmobilität zurück, reisen jedoch überdurchschnittlich viel, insbesondere im interurbanen Verkehr (national und international).

- › In Zukunft gibt es deutlich mehr und mobilere **ältere Menschen** (vor allem ältere Frauen). Gefördert durch verbesserte Fitness/Gesundheit sowie höhere Bildung werden sie ihr Mobilitätsverhalten aus mittleren, aktiveren Lebensphasen zumindest zum Teil im Alter beibehalten. Daher wird die Alterung der westlichen Gesellschaften mit einem Wachstum der Verkehrsleistungen insbesondere im Freizeitverkehr einhergehen (u.a. Lohmann & Aderhold, 2009). Außerdem wird der Anteil der erwerbstätigen Bevölkerung (mit durchschnittlich höheren Mobilitätsraten) stagnieren.
- › **Jüngere Menschen** verhalten sich immer häufiger multimodal, d.h. sie nutzen verschiedene Verkehrsträger, vor allem dann, wenn sie in Städten mit gut ausgebautem öffentlichen Nahverkehr leben. Zudem besitzen immer weniger junge Menschen einen Pkw. Beide Tendenzen dürften 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 Kulturveranstaltungen am neuen Standort, was Personen aus weiten Teilen des Gastlandes anzieht. Beides fördert das Aufkommen von Langstreckenverkehr.
- › Der **Strukturwandel in der Arbeitswelt**, die steigende Bildung breiter Schichten und die anhaltende Individualisierung der Gesellschaft fördern die beruflich bedingte Mobilität und damit verknüpfte multilokale Lebensweisen. Noch mehr als heute wird „das Unterwegssein“, insbesondere über längere Distanzen, mit modernen Lebensentwürfen einhergehen – eine Entwicklung, die durch Digitalisierung und Soziale Medien unterstützt wird. Für beruflich und familiär stark eingebundene Personen im mittleren Erwerbssalter hat dieses stetige Unterwegssein aber auch zukünftig klare Grenzen.
- › Gleichzeitig kann die zunehmende **Digitalisierung** die Mobilität aber auch hemmen: Arbeiten von zu Hause aus oder von unterwegs, mobile Arbeitsplätze, Tele-/ Videokonferenzen etc. machen die Erwerbstätigen zeitlich und räumlich flexibler und können so Pendler- und Geschäftsfahrten reduzieren. Sowohl die Bereitschaft der Arbeitgeber als auch das Bewusstsein der Arbeitnehmer für solche Arbeitsformen hat zugenommen. Ein persönlicher Austausch mit Arbeitskollegen und geschäftlichen Kontakten bleibt aber wichtig.
- › Die **Preisentwicklung** für fossile Brennstoffe dürfte erst langfristig dämpfend wirken und scheint zumindest für die nächsten 10 bis 20 Jahre von eher geringerer Relevanz für das Mobilitätsverhalten zu sein. Auf mittlere Sicht ist mit Preisen zu rechnen, die sich nicht signifikant restriktiv auf die Nachfrage im Langstreckenverkehrsbereich auswirken werden (kurz- bis mittelfristige Preisunterschiede aufgrund geopolitischer Ereignisse ausgenommen). Werden die Ressourcen jedoch effektiv knapp, und können technologische Fortschritte die Energiepreissteigerungen nicht mehr kompensieren, so könnte sich das Blatt langfristig wenden.

Andere Themenfelder schätzen die Expertinnen und Experten (zumindest mit Blick auf den Zeithorizont der nächsten 10 bis 20 Jahre) als nicht sehr relevant ein. Dazu gehören:

- › **Verkehrsangebot:** Beim Verkehrs- und Reiseangebot wird erstens davon ausgegangen, dass die heutigen Systeme langfristig erhalten bleiben und nicht von grundlegend neuartigen Systemen ersetzt werden. Zweitens ist in den westlichen Volkswirtschaften nicht mehr damit zu rechnen, dass das Mobilitätsangebot sprunghaft zunimmt. Im Vordergrund steht eher der nachfragegetriebene punktuelle Ausbau der Kapazitäten. Einzig im Bereich des Hochgeschwindigkeitsnetzes der Bahn sowie zum Teil bei den Fernbussen gibt es auf gewissen Strecken neuartige Angebote.
- › **Staatliche Regulierung:** Das Mobilitätswachstum respektive die Grenzen der Mobilität werden zunehmend politisch diskutiert. Eine deutlich stärkere, politisch gesteuerte Verteuerung bzw. Restriktionen zur Eingrenzung der Langstreckenmobilität scheinen jedoch nicht realistisch, da Mobilität nach wie vor als wichtige Voraussetzung für die Wirtschaftsentwicklung angesehen werden wird.
- › **Wertvorstellungen und gesellschaftliche Normen:** Auch wenn sich Wertvorstellungen im Laufe der Zeit ändern können, so erwarten die Experten diesbezüglich zumindest mittelfristig keine gesamtgesellschaftlich fundamentalen Veränderungen. Solche beschränken sich auf eher kleinere Teilgruppen (z.B. Rückbesinnung auf die Nähe, bewusster Verzicht auf Langstreckenmobilität, Veränderung der Mobilitätsorientierungen). Die europäische Gesellschaft, so die Annahme, wird auf absehbare Zeit weiterhin von individuellen und pluralen Lebensstilen geprägt sein, was sich tendenziell treibend auf die Langstreckenmobilität auswirkt.
- › **Politische Stabilität und globale Risiken:** Terrorismus und Kriege werden auch weiterhin die Wahl der Reiseziele stark beeinflussen. Gleiches gilt für Naturgefahren. Global betrachtet sind aber keine Umbrüche erkennbar, die eine grundsätzlich veränderte Langstreckenmobilität erwarten lassen.

Tabelle 4 fasst die Treiber und Hemmnisse sowie deren Wirkungen auf die einzelnen Segmente der Langstreckenmobilität zusammen. 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 und beeinflussen sich zudem noch gegenseitig. Weitere Wirkungszusammenhänge zwischen Angebot und Nachfrage, aber auch Routinen und Sachzwänge entscheiden letztlich über die Wahl des Reiseziels und damit über die zurückgelegten Distanzen sowie die Wahl des Verkehrsmittels. Im Hintergrundbericht findet sich hierzu ein vereinfachtes Wirkungsmodell, welches im Kontext der Studie entwickelt wurde.


Tabelle 4. Überblick über Treiber und Hemmnisse sowie Relevanzeinschätzung für vier (aggregierte) Segmente der Langstreckenmobilität

Trend	Auswirkung auf Langstreckenmobilität	Relevanz für die zukünftige Verkehrsentwicklung der nächsten 10-20 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, besonders im Freizeitverkehr	+	+		+
Urbanisierung, Entleerung und Überalterung peripherer Räume	> Zunahme interurbaner Verkehre > Zunahme langer Pendlerwege in verschiedenen Formen	+	+	+	+
Migration, höhere Ausländeranteile	> Zunahme von durch Migration bedingtem Langstreckenverkehr	+	+		+
Wirtschaft, Beschäftigung, Konsum					
Fortschreitendes wirtschaftliches Wachstum mit geringerer Intensität	> Anhaltende Nachfrage von Urlaubsreisen > Sättigungstendenzen im alltäglichen Nahbereichsverkehr	+	+	+	+
Tertiärisierung, Spezialisierung, Globalisierung	> Zunahme von Geschäftsreisen, neue Destinationen > Zunahme langer Pendlerwege in verschiedenen Formen			+	+
Flexibilisierung der 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 > Breiteres Reiseziel-Set und bessere Reisezielkenntnisse > IKT-basierte Substitution von Pendler- und Geschäftsfahrten	+/-		+/-	+/-

hohe Relevanz
 mittlere Relevanz
 geringe Relevanz
 + treibend
 - hemmend

Tabelle 4. Überblick über Treiber und Hemmnisse sowie Relevanzeinschätzung für vier (aggregierte) Segmente der Langstreckenmobilität (Fortsetzung)

Trend	Auswirkung auf Langstreckenmobilität	Relevanz für die zukünftige Verkehrsentwicklung der nächsten 10-20 Jahre			
		Urlaubs-/ Kurzurlaubsreisen	Private Tagesreisen	Geschäftsreisen	Lange Wege der Alltagsmobilität
Energiepreisentwicklung und Regulierung					
Global steigende Preise für fossile Brennstoffe	<ul style="list-style-type: none"> › Mittelfristig anhaltendes Wachstum und erst langfristig 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 langfristig 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	<ul style="list-style-type: none"> › Reduktion weiter Urlaubsreisen › Reduktion langer Alltagswege, Konzentration auf nahe Ziele 	-			-
Verkehrs- und Reiseangebot					
Ausbau Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn	<ul style="list-style-type: none"> › 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 auf nahe Ziele		+/-	+/-	+/-
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	+/-			

 hohe Relevanz

 mittlere Relevanz

 geringe Relevanz

 treibend  hemmend

Perspektiven der Langstreckenmobilität

Die Studienergebnisse zu den Perspektiven einzelner Segmente und Verkehrsmittel sind in der qualitativen Darstellung in Tabelle 5 zusammengefasst.

Tabelle 5. Zukünftige Dynamik der Verkehrsleistung in den einzelnen Segmenten der Langstreckenmobilität

	Heutiger Anteil (Pkm)	Zukünftige Verkehrsentwicklung (Pkm)	Zukünftiger Verkehrsmittelanteil (Pkm)			
			Pkw	Bahn	Bus	Flugzeug
Urlaubsreisen (5+ Tage)	33%	+	→↘	→	→	↗→
Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage)	10%	+/o	→↘	↗	↗	→
Sonstige private Übernachtungsreisen	2%	+	↘	↗	→	↗→
Private Tagesreisen	25%	+	→↘	↗	→	→
Geschäftsreisen mit Übernachtung	13%	++	↘	→	→↗	↗→
Geschäftstagesreisen und lange Geschäftsalltagswege	8%	++	→↘	↗	→↗	↘
Lange private Alltagswege, Langdistanzpendeln	9%	++	↘	↗	→	→

LEGENDE: +++ hohes Wachstum, ++ mittleres Wachstum, + leichtes Wachstum, o kein Wachstum, ↗ steigende, → stabile, ↘ sinkende Entwicklung. Im Falle von zwei angegebenen Entwicklungen sind diese zeitlich aufeinanderfolgend zu erwarten.

QUELLE: Eigene Schätzung. Für die Grundlagen dieser Zusammenstellung siehe Anhang B.

ANMERKUNG: Bezogen auf Deutschland.

Für die meisten Urlauber und Geschäftsreisenden ist das **Verkehrsmittel** ein Mittel zum Zweck (d.h., man möchte bequem, rasch und kostengünstig zum Reiseziel gelangen). Die Entscheidung für ein Verkehrsmittel ist folglich im Rahmen aller Entscheidungen für die Urlaubsreise eher wenig bedeutsam (FUR, 2013b). Maßgeblich ist hingegen das Reiseziel (Urlaubsland, -region oder -ort), auf Rang 2 folgt der Reisezeitpunkt, danach die Urlaubslandschaft, die Urlaubsart und erst dann das Verkehrsmittel. Andererseits gibt es Reisen, bei denen die Entscheidung bezüglich des Verkehrsmittels ganz am Anfang steht: Dies gilt etwa für Schiffsreisen, 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 sprechen das stabile Interesse an Reisezielen, die mit dem Pkw gut zu erreichen sind, sowie die zunehmend auto-affine ältere Generation. Verschiedene Faktoren wie multimodales Verkehrsverhalten von jungen Erwachsenen, zunehmende Staus in urbanen Räumen sowie langfristig steigende Treibstoffpreise dämpfen jedoch die Nutzung des Pkw.
- › **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 des Flugzeugs im Urlaubstourismus sprechen die im Vergleich zu früher (z.B. Mitte der 90er Jahre) immer noch sehr günstigen Flugpreise, die technische Entwicklung in Richtung größerer Flugzeuge mit geringeren Emissionen sowie die zeitlichen Vorteile einer Flugreise bei größeren Distanzen. Hinzu kommen zunehmende Geschäftsreiseaktivitäten, insbesondere durch die wirtschaftlichen Verflechtungen mit außereuropäischen Ländern (z.B. China). Langfristig dürften aber die steigenden Energiepreise, die bei Flugreisen besonders ins Gewicht fallen, sowie gesellschaftliche Reaktionen auf die deutlicher werdenden Folgen des Klimawandels dieser Entwicklung entgegenwirken.
- › **Bahn:** Der Bahnverkehr hat vor allem auf der Mittelstrecke im Zusammenhang mit dem Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes gute Chancen. Das Hauptproblem besteht hier in der städteorientierten Konnektivität. Attraktive intermodale Angebote zur Erreichung von Reisezielen abseits der Zentren werden immer wichtiger. Der zukünftige Erfolg der Bahn hängt somit von ihrem Image als Reiseverkehrsmittel ebenso ab wie von einer an den Kunden orientierten Entwicklung des Angebots (durchgehende Reiseverbindungen, Anbindung der Urlaubsziele). Da die zukünftigen Rentnerinnen und Rentner zunehmend Erfahrung mit Pkw- und Flugreisen haben, wird die Bahn bei dieser Zielgruppe mehr Konkurrenz haben.
- › **Bus:** Anders als die Bahn hat der (Reise-)Bus zumindest im Bereich der Urlaubsreisen über Jahrzehnte hinweg seinen Marktanteil halten können. Neuen Schwung wird die Deregulierung des Fernbusverkehrs mit sich bringen. Ältere Personen nutzen Reisebusse überdurchschnittlich. Insofern stützt auch der demografische Trend der Alterung dieses Verkehrsmittel. Die Anteile dieses Verkehrsmittels dürften insofern insgesamt leicht ansteigen.
- › **Sonstige Verkehrsmittel** spielen heute und auch in Zukunft im Bereich der Langstreckenmobilität nur eine untergeordnete Rolle – auch wenn sich in einzelnen Nischen, etwa bei Kreuzfahrtferien, durchaus dynamische Entwicklungen zeigen.

Weiterer Forschungsbedarf

Mit der vorliegenden Studie wurde erstmals aus einer Vielzahl existierender Quellen und Statistiken eine einheitliche Darstellung der Nachfragesituation der Langstreckenmobilität in Mitteleuropa erstellt. Gleichwohl bleibt dieses Bild lückenhaft und basiert zum Teil auf Schätzungen. Die große Herausforderung bei einer solchen einheitlichen Bestandsaufnahme besteht darin, dass nur wenige Untersuchungen vorliegen, die sowohl die touristische Mobilität als auch die Alltagsmobilität einbeziehen. Zudem fehlen die Vergleichsmöglichkeiten zwischen verschiedenen europäischen Ländern oder vergleichbare Zeitreihen. Darüber hinaus sind die Daten im Geschäftsreiseverkehr lückenhafter als die Daten der privaten Mobilität. Und schließlich sind die Zusammenhänge zwischen Alltags- und Reisemobilität bislang noch kaum erforscht. Vor diesem Hintergrund interessieren folgende **Fragestellungen** im Hinblick auf vertiefende Forschungsprojekte:

- › Welche Wechselwirkungen bestehen zwischen touristischer Mobilität und Alltagsmobilität (z.B. kompensieren Personen mit langen Pendlerwegen dies durch geringere Reiseintensitäten)?
- › Welche Wechselwirkungen bestehen zwischen geschäftlicher und privater Mobilität?
- › Wie verändert sich das Gesamtbild der Urlaubsmobilität durch eine Berücksichtigung der Mobilität am Urlaubsort?
- › Wie lässt sich die anhaltende Zunahme des Flugverkehrs erklären, wenn die Reiseintensitäten in gereiften Volkswirtschaften wie Deutschland stagnieren?
- › Welche weiteren Entwicklungen sind in der zukünftigen Verkehrsmittelwahl zu erwarten? Namentlich: Lässt die Tatsache, dass weniger junge Erwachsene über einen Pkw verfügen und Pkw fahren, zukünftig auch deutliche Veränderungen in der Verkehrsmittelnutzung im Rahmen der Langstreckenmobilität erwarten?

Zur Beantwortung dieser Fragestellungen sind neue, respektive ergänzende, **empirische Daten** notwendig. Wünschenswert wäre, dass die bestehenden quantitativen Erhebungen zur Alltagsmobilität (z.B. Mobilität in Deutschland) auf ausgewählte Fragestellungen der Langstreckenmobilität ausgeweitet und zwischen den Ländern möglichst homogenisiert werden. Dies betrifft insbesondere die Definition und Abgrenzung der untersuchten Segmente, aber auch die Vorgehensweise.

Fazit

Insgesamt ist davon auszugehen, dass sich die Langstreckenmobilität auch in den nächsten 10 bis 20 Jahren dynamischer entwickeln wird als die Alltagsmobilität. Die global betrachtet anhaltend hohe Dynamik im Reisemarkt (insbesondere in den asiatischen Märkten) darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass auch im Langstreckenbereich in Deutschland und anderen mitteleuropäischen Ländern eine gewisse Sättigung zu beobachten ist. Gründe hierfür sind die abnehmende Bevölkerungsdynamik und abflachende wirtschaftliche Wachstumsraten. Eine tatsächliche Entkopplung vom Wirtschafts- und Einkommenswachstum ist aber nicht zu erkennen. Insgesamt ist im Vergleich zur Alltagsmobilität die Nachfrage (respektive Lust) nach Reisen ungebrochen, wobei die zunehmende Mobilität älterer Menschen ein starker Treiber ist.

Infolge sich weiter ausdehnender sozialer und wirtschaftlicher Aktionsradien, stetig breiter werdender Angebotspaletten und erst langfristig wirkender Energiepreiserhöhungen werden die zurückgelegten Distanzen und somit die Verkehrsleistung auch in den nächsten 10 bis 20 Jahren zunehmen. Aber auch hier dürfte die Dynamik im Vergleich zu den letzten 20 Jahren nachlassen. Dies liegt unter anderem darin begründet, dass die Verkehrsangebote nicht mehr so stark ausgebaut werden wie in der Vergangenheit.

Der Modal Split, respektive die Verkehrsmittelwahl, dürfte sich zumindest in den nächsten 10 bis 20 Jahren wenig verändern. Angebotsseitig eröffnet der Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes der Bahn Chancen zur Erhöhung der Reiseanteile mit der Bahn. Weil aber die Kapazitätsengpässe auf der Straße zeitlich und räumlich punktuell sind und auch der Flugverkehr seine Angebote dauernd und flexibel anpasst, sind keine großen Veränderungen zu erwarten. Dazu müssten die Energiepreise für fossile Treibstoffe markanter steigen als dies in den nächsten 10 bis 20 Jahren zu erwarten ist.

Literaturverzeichnis⁵

BFS (Bundesamt für Statistik) & ARE (Bundesamt für Raumentwicklung) (2012). *Mobilität in der Schweiz: Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010*. Neuchâtel: Bundesamt für Statistik.

Destatis (2013). *Sonderauswertungen des statistischen Bundesamtes zur Entwicklung im Flugverkehr seit 1989 im Auftrag von ifmo*. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt.

dwif (2013). *Tagesreisen der Deutschen - Grundlagenuntersuchung*, Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr e.V., Universität München.

European Commission (2012). *Flash Eurobarometer 334. Attitudes of Europeans Towards Tourism. REPORT*. Download am 15.12.2013 unter http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_334_en.pdf

Eurostat (2012). *Reference Manual on Air Transport Statistics, Version 7 Eurostat 2012*.

FUR (Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen) (2013a). *Reiseanalyse 2013. Erste ausgewählte Ergebnisse der 43. Reiseanalyse zur ITB 2013*. Download am 15.11.2013 unter http://www.fur.de/fileadmin/user_upload/RA_2013/ITB/RA2013_ITB_Erste_Ergebnisse_DE.pdf

FUR (Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen) (2013b). *Reiseanalyse 2013. Kurzfassung der Ergebnisse. Struktur und Entwicklung des deutschen Urlaubsreisemarktes 2012*. Download am 20.11.2013 unter http://www.fur.de/fileadmin/user_upload/Publikationen/Inhaltsverzeichnisse/FUR_Inhalt_Kurzfassung_RA2013.pdf

GfK (2013). *GfK MobilitätsMonitor. Consumer Insights zum Mobilitätsverhalten in Deutschland*. Download am 10.12.2013 unter http://www.gfk.com/de/branchen/reisen-und-tourismus/Documents/Slip_sheet_GfK_Mobility_2013.pdf

Grimm, B. & Winkler, K. (2011). *Kurzurlaubsreisen*. FUR (Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen) (Hrsg.), Kiel.

infas (Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH) & DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.) (2010). *Mobilität in Deutschland 2008*. Ergebnisbericht zu FE-Nr. 70.801/2006. Bonn, Berlin.

Lohmann, M. & Aderhold, P. (2009). *Urlaubsreisetrends 2020. Die RA-Trendstudie - Entwicklung der touristischen Nachfrage der Deutschen*. FUR (Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen) (Hrsg.). Kiel.

Lück D. & Schneider, N.F. (2009). *Fernpendeln in Europa - Verbreitung und sozialer Kontext*. Forschungsprojekt Job Mobility and Family Lives, Dortmund.

Maschke, J. (2007). *Tagesreisen der Deutschen Teil III*. Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut an der Universität München (Hrsg.), München.

UNWTO (2011). *Tourism Towards 2030. Global Overview*. Advance edition, presented at UNWTO 19th General Assembly, 10 October 2011).

UNWTO (2014). *Understanding Tourism: Basic Glossary*. Download am 05.02.2014 unter <http://media.unwto.org/content/understanding-tourism-basic-glossary>.

VDR (Verband Deutsches Reisemanagement e.V.) (2012). *VDR-Geschäftsreiseanalyse 2012*. Download am 11.12.2013 unter http://www.vdr-service.de/fileadmin/fachthemen/geschaeftsreiseanalyse/vdr_gra2012.pdf

Zumkeller, D. et al. (2005). *Die intermodale Vernetzung von Personenverkehrsmitteln unter Berücksichtigung der Nutzerbedürfnisse (INVERMO)*. Schlussbericht. Download am 06.12.2013 unter http://verkehrspanel.ifv.uni-karlsruhe.de/download/INVERMO_Abschluss_Praesentationen/INVERMO_Schlussbericht.pdf

⁵ Ausgewählte Literatur der Kurzfassung. Für das ausführliche Literaturverzeichnis wird auf den Hintergrundbericht verwiesen.

Anhang A: Teilnehmerliste Expertenworkshop

Dr. Jürg Artho	Universität Zürich, Verkehrs- / Sozialpsychologie
Nadja Assfalg	Lufthansa Group, Strategie
Axel Becker	Airbus Operations GmbH, Trend- und Marktforschung
Roman Frick	INFRAS, Verkehr-Raumplanung-Umwelt
Bente Grimm	NIT, Tourismusforschung
Dr. Josef Köster	BMW Group, Marktforschung
Dr. Tobias Kuhnimhof	ifmo, Mobilitätsforschung
Benedikt Lippay	MAN Truck & Bus AG, Zukunftsforschung
Prof. Martin Lohmann	NIT und Universität Lüneburg, Konsumpsychologie
Dr. Wilko Manz	Privater Berater, Verkehrs-Consulting
Prof. 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

Anhang B: Grundlagen zur Verkehrsleistungsberechnung

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. Tabelle B.1 zeigt die Datenquellen und Annahmen im Überblick.

Tabelle B.1. Empirische Grundlagen und eigene Annahmen zur Hochrechnung der Jahresverkehrsleistung in den einzelnen Segmenten der Langstreckenmobilität

	Quellen	Erhobene Anzahl Reisen pro Jahr und Entfernungen pro Weg	Annahmen für Hochrechnung
Urlaubsreisen (5+ Tage)	RA Reiseanalyse (FUR, 2013a)	1,0 Reisen pro Person 1.600 km pro Reise (Einfache Wegedistanz)	Direkte Übernahme
Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage)	RA Reiseanalyse (FUR, 2013a)	1,2 Reisen pro Person 410 km pro Reise (Einfache Wegedistanz)	Direkte Übernahme
Sonstige private Übernachtungsreisen	RA Reiseanalyse (FUR, 2013a)	0,3 Reisen pro Person	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 Person (>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 Person (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 Person (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 (infras & 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 Person 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 außerhalb des gewohnten Umfelds). Den überlappungsfreien Anteil langer Alltagswege innerhalb 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 touristischen 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

ANMERKUNG: Bezogen auf die Bevölkerung ab 14 Jahren in Deutschland.

