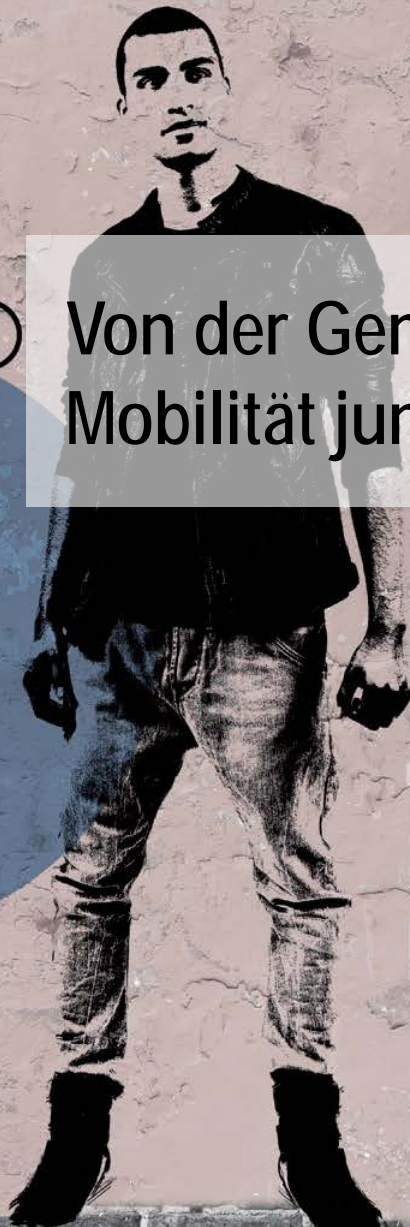


ifmo



Von der Generation Golf zur Generation Multimodal – Mobilität junger Menschen



Gründung 1998 als Teil der BMW Group

Ziel Erforschung langfristiger, verkehrsträger-
übergreifender Herausforderungen für
die Zukunft der Mobilität

Grundsätze Neutralität & Unabhängigkeit

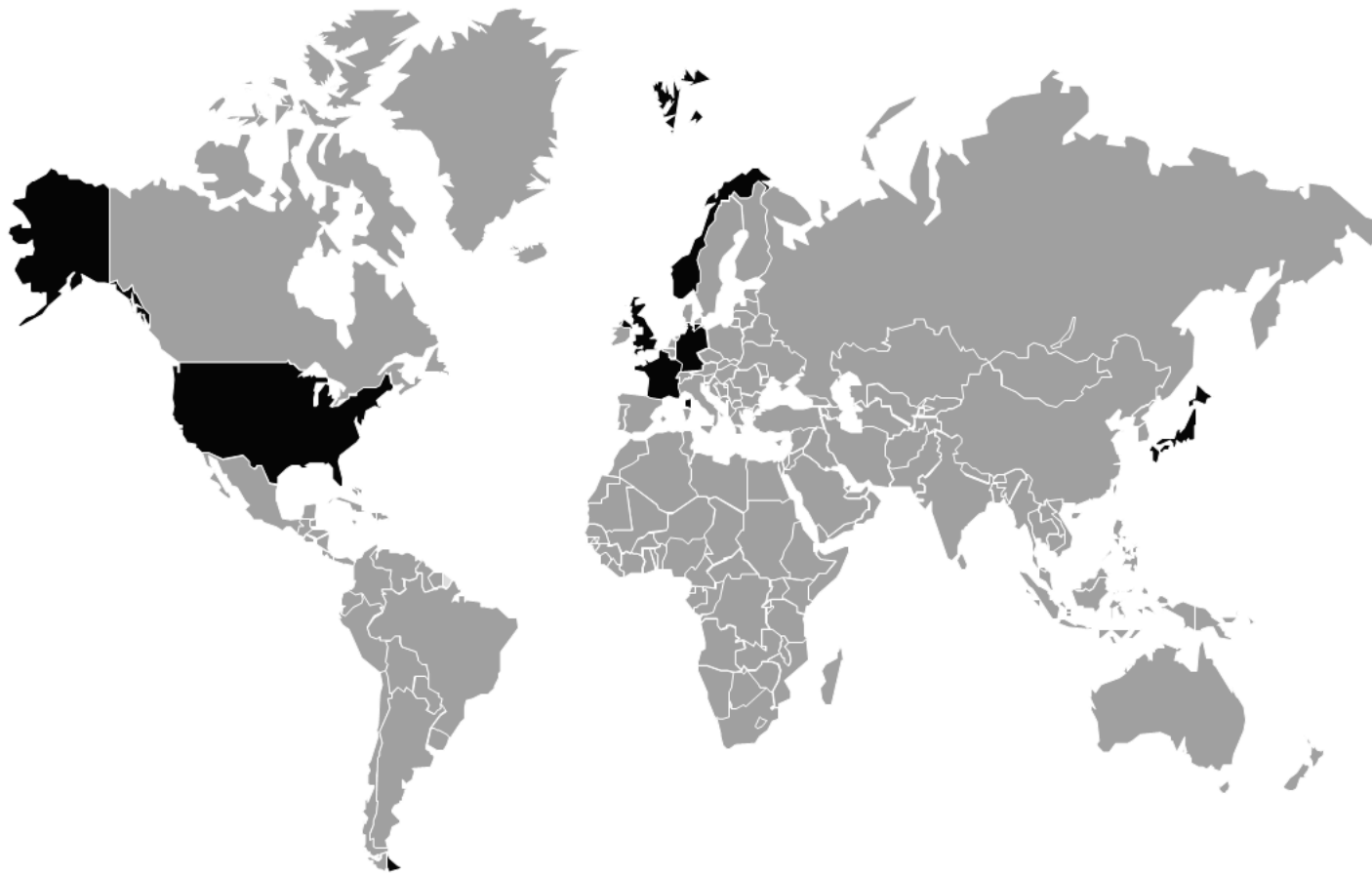
Kuratorium Industrie:    **BMW Group**
Wissenschaft: Uni Mainz, ETH Zürich

Ergebnisse Download auf ifmo.de

Eine Forschungs-
einrichtung der

BMW Group

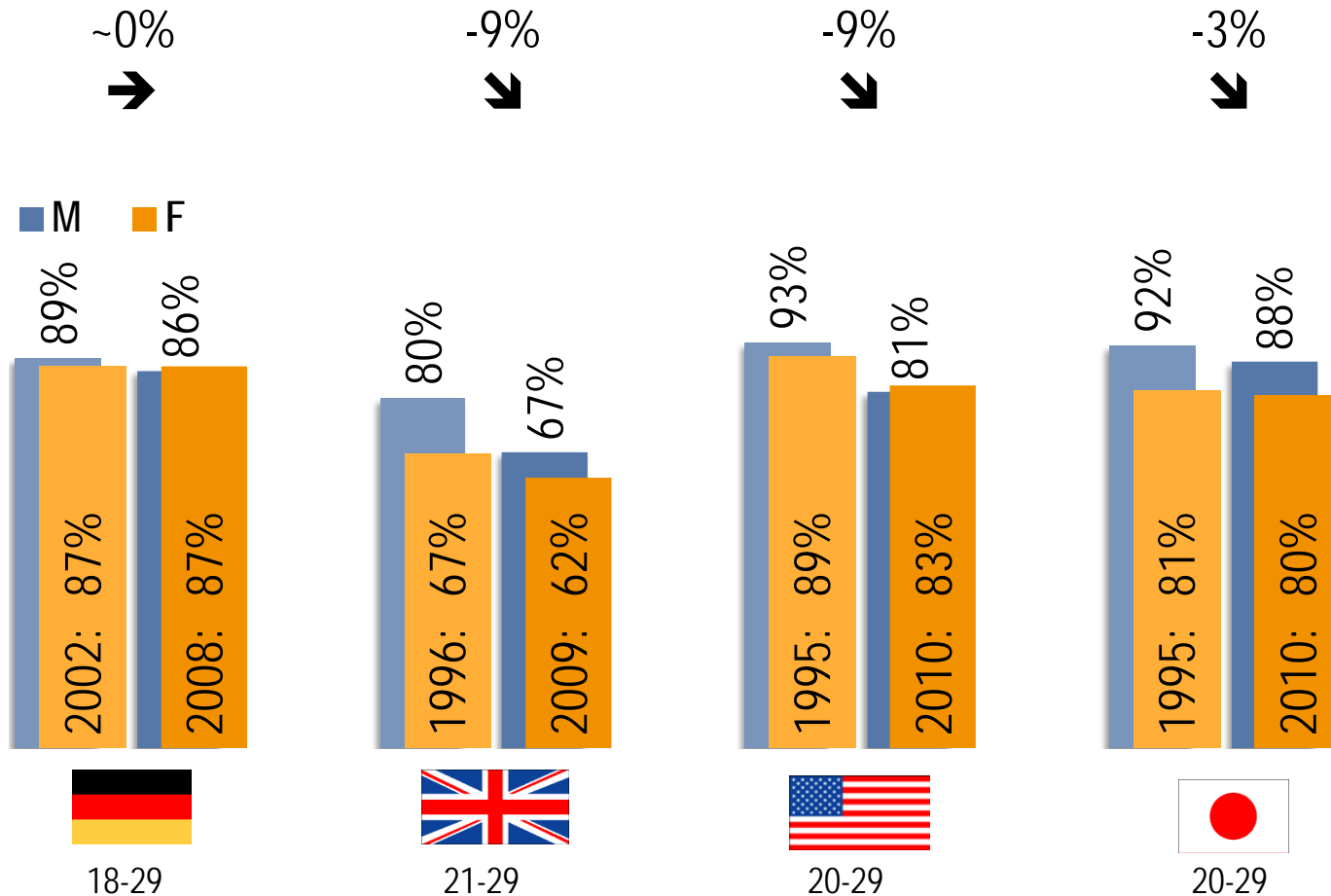
Mobilitätstrends junger Erwachsener in Industrieländern im Überblick.



Eine Forschungs-
einrichtung der

BMW Group

Der Anteil Führerscheinbesitzer unter jungen Erwachsenen ging nach den 1990ern vielfach zurück, v.a. für Männer.

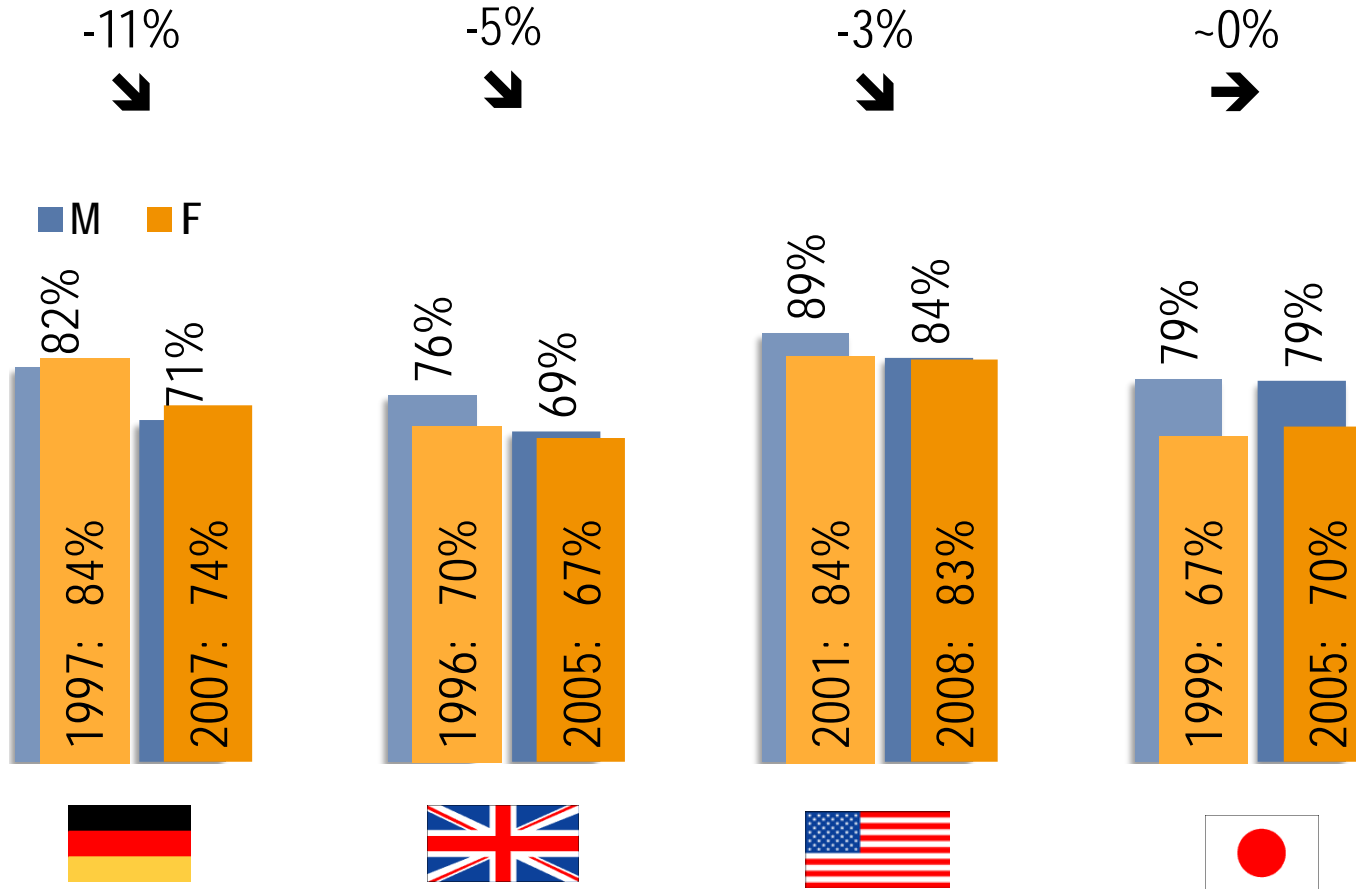


Quellen: FHWA, DfT, Mobilität in Deutschland, Japan Cabinet Office

Eine Forschungseinrichtung der

BMW Group

Der Anteil junger Menschen (20-29) mit Führerschein & Pkw im Haushalt ging seit 2000 überall außer in Japan zurück.

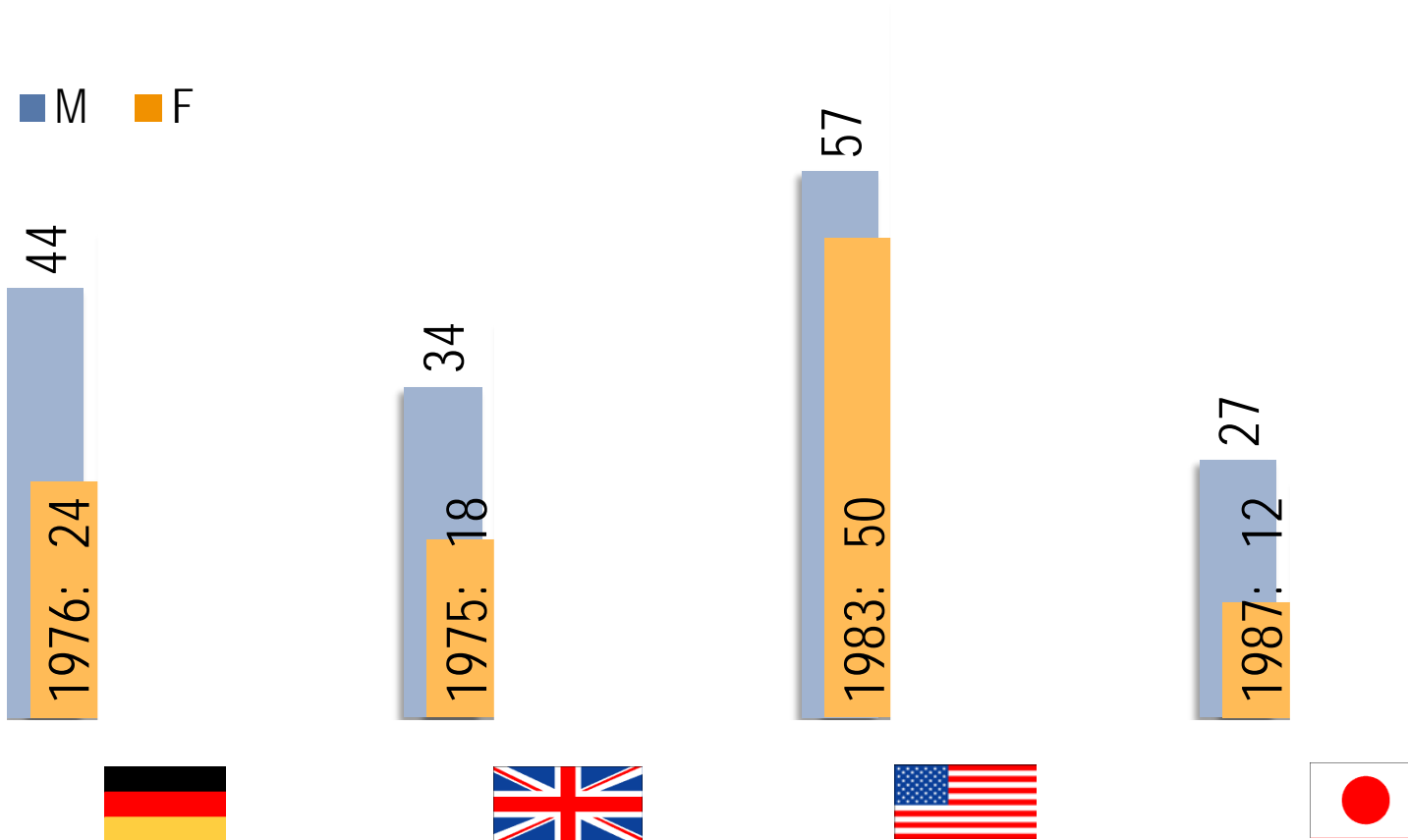


Eine Forschungseinrichtung der

BMW Group

Seit den 1990ern sank die tägliche Pkw-Verkehrsleistung (Km) bei jungen Erwachsenen (20-29)...

... für **Frauen** moderat oder stagnierte,
... für **Männer** meist sehr deutlich.



Quellen: ifmo Analysen der NTS

Eine Forschungs-
einrichtung der

BMW Group

Mobilitätstrends junger Deutscher seit 1998.



Eine Forschungs-
einrichtung der

BMW Group

Entwicklungen im Markt Junge Erwachsene in Deutschland 1998 - 2008:

Weniger Junge Erwachsene (18-34):

1998: 19 Mio  2008: 17 Mio

Fast Halbierung der auf junge Erwachsene (18-34) zugelassenen Pkw:

1998: 9,7 Mio  2008: 5,4 Mio

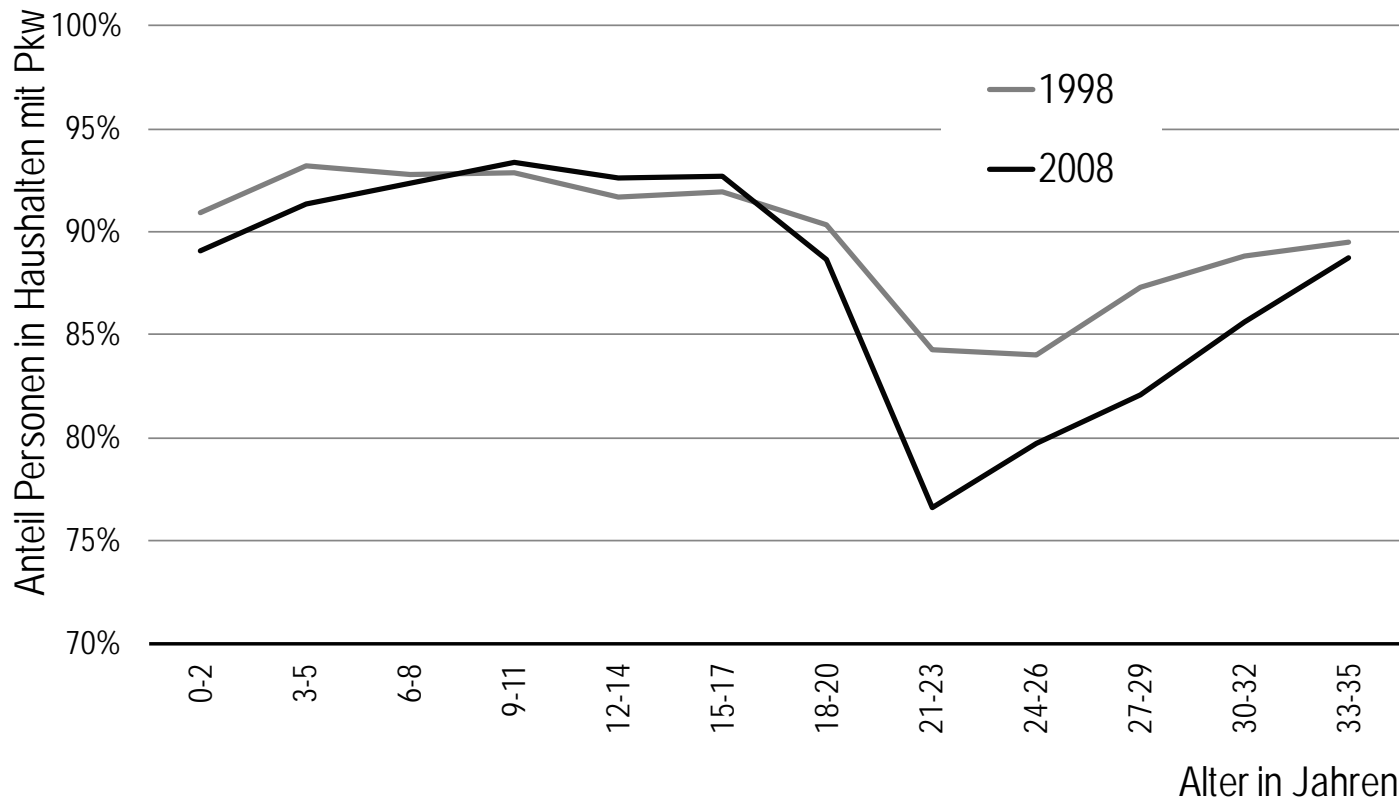
Weniger deutlicher Rückgang genutzter Pkw in jungen Haushalten (18-34):

1998: 6,8 Mio  2008: 5,6 Mio

Vor allem mehr junge Haushalte (18-34) ohne Pkw:

1998: 20 %  2008: 28%

Zwischen Auszug von Zuhause und Familiengründung leben immer mehr in Haushalten ohne Pkw.



Quelle: ifmo Auswertungen der Einkommens- u. Verbrauchsstichprobe

Eine Forschungs-
einrichtung der

BMW Group

Welche Faktoren fördern Pkw-Besitz bei jungen Haushalten?

Hohe Einkommen

1998: 2300€ ↘ 2008: 2150€

Wohnen außerhalb von Ballungsräumen

1998: 50% ↘ 2008: 47%

Erwerbstätigkeit

1998: 88% ↘ 2008: 83%

Mehrpersonenhaushalt

1998: 69% ↘ 2008: 59%

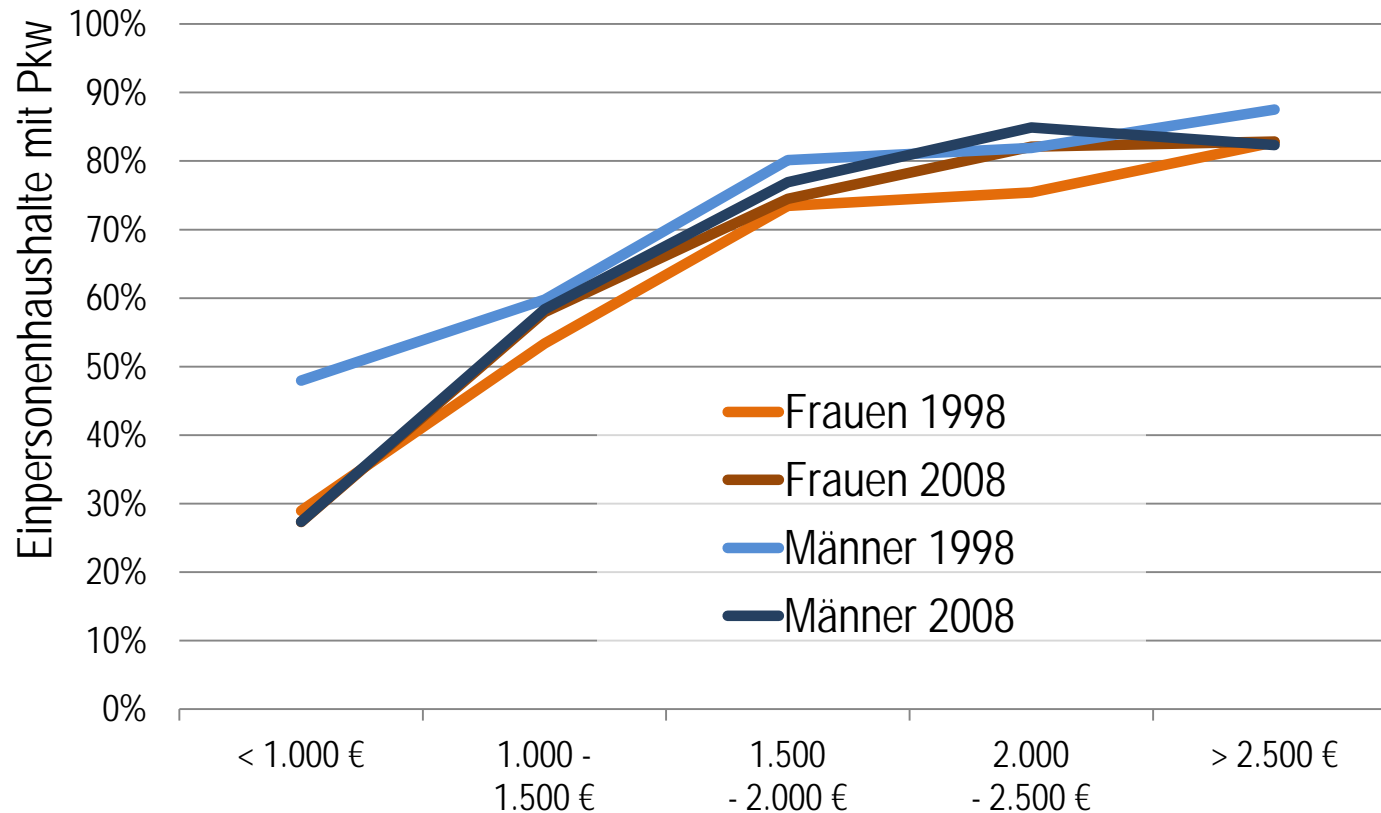
Männlicher Haupteinkommensbezieher

1998: 65% ↘ 2008: 57%

Heute gibt es weniger
junge Haushalte in
Pkw-affinen
Lebenssituationen als
Ende der 90er.

Das erklärt 2/3 des Pkw-
Besitzrückganges bei
jungen Erwachsenen.

Unter jungen Singlehaushalten (<35) reduzierten vor allem einkommensschwache Männer den Pkw-Besitz.



Quelle: ifmo-Auswertungen der EVS

Eine Forschungs-
einrichtung der

BMW Group

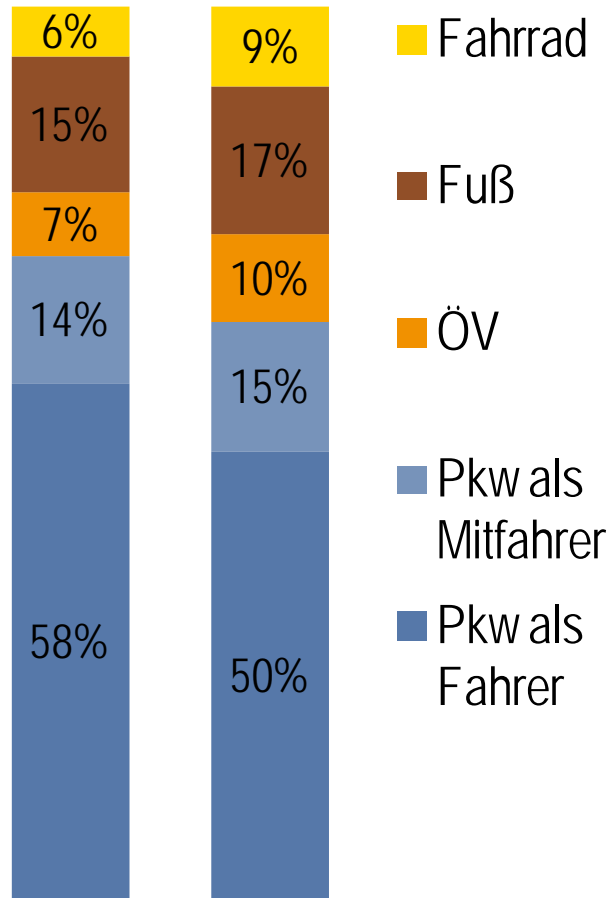
Der Pkw-Besitz junger Erwachsener ist gesunken,
aber ihre Pkw-Nutzung ging deutlich stärker zurück.

	1998	2008	Relative Änderung
Anteil junge Haushalte (<35) mit Pkw	80%	72%	↘ 10%
Pkw-Km/Woche – Alle Personen 18-34	280 Km	220 Km	↘ 21%

Eine Forschungs-
einrichtung der

BMW Group

Junge Pkw-Besitzer sind multimodaler und erledigen einen zunehmenden Teil ihrer Wege mit anderen Verkehrsmitteln.



Anteil junger Autobesitzer, die

...täglich Auto fahren:

1999: 65% ↘ 2008: 47%

...einmal pro Woche ÖV fahren:

1999: 33% ↗ 2008: 40%

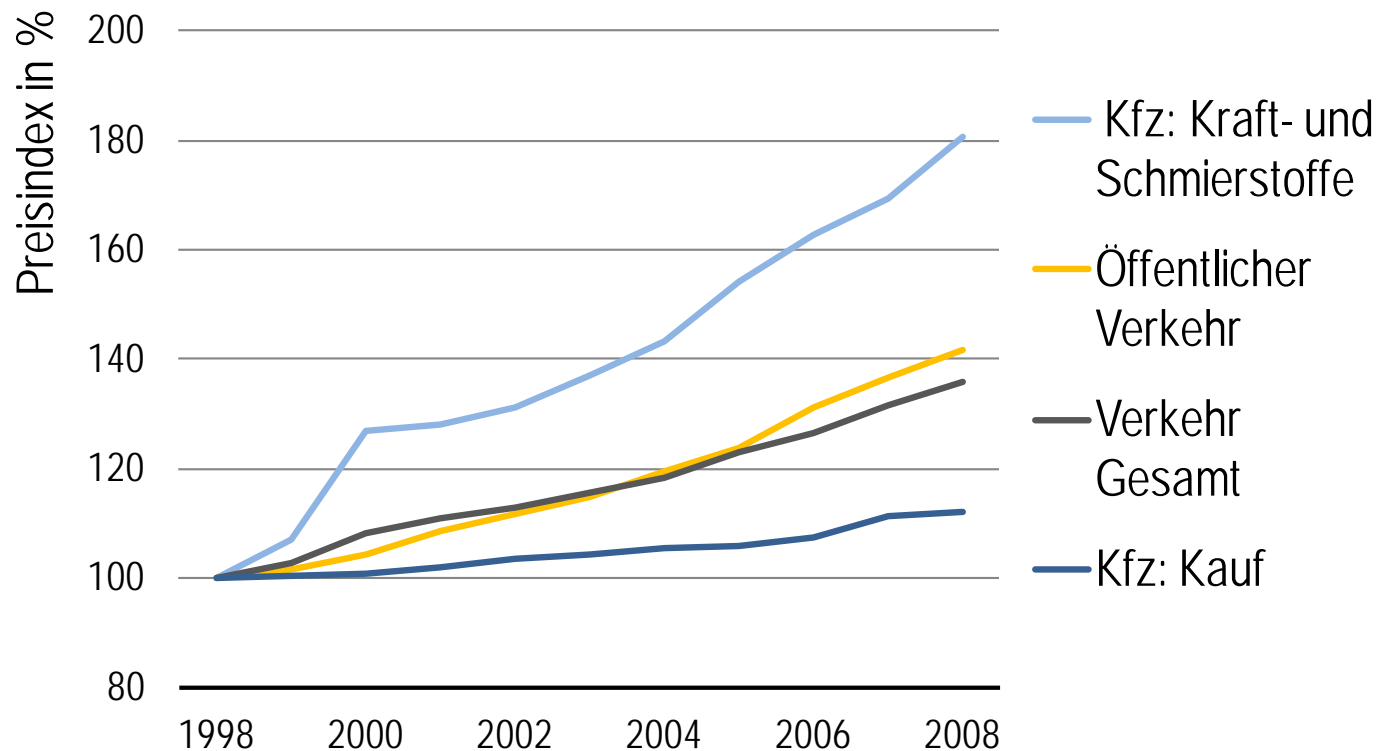
1998-2000 2006-2008

Quellen: ifmo Analysen des dt. Mobilitätspanels

Eine Forschungs-
einrichtung der

BMW Group

Verkehr wurde inflationsbereinigt insgesamt teurer –
besonders die variablen Kosten der Autonutzung.



Quelle: Statistisches Bundesamt

Eine Forschungs-
einrichtung der

BMW Group

Veränderungen im Mobilitätsverhalten junger Erwachsener in Deutschland - Zusammenfassung

Rückgänge beim Pkw-Besitz

sind v.a. durch sozio-ökonomische Prozesse verursacht.

Pkw-Besitzer fahren weniger

weil sie multimodaler sind.
Das ist der Hauptgrund für geringere Fahrleistungen junger Erwachsener.

Anderes Verhalten von Männern

dominiert die Rückgänge von Pkw-Besitz und -Nutzung.

Junge ohne Auto sind sehr mobil

und haben fast die selbe Verkehrsleistung wie Pkw-Besitzer.