



---

# Abschied vom Privatauto? Chancen für eine multimodale Mobilität

Dr. Weert Canzler

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB)

Forschungsgruppe Wissenschaftspolitik/Projektgruppe

Mobilität



---

## Neues aus der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung: **3 Nachfrage-Trends + 3 Angebots-Trends**

### **Grundzüge multimodaler Mobilität**

#### **Aussichten**



## 3 Nachfrage-Trends:

Die urbane Verkehrspraxis ist oft multimodal, die Dominanz des Automobils erodiert – besonders bei den Jungen.

Das „Veto-Argument Reichweite“ verliert an Kraft.

Nutzer und Nutzerinnen von E-Fahrzeugen schätzen leises, abgasfreies Fahren, zugleich erwarten sie Nutzungsvorteile.



## 3 Angebots-Trends:

Beschränkungen der Elektromobilität bleiben auf längere Frist bestehen.

Metropolen wetteifern um multimodale Mobilitätsdienstleistungen.

Flottenbasierte Elektromobilität profitiert vom Ausbau der regenerativen Energien.



## Das (wirklich) Neue: das vernetzte öffentliche Auto in urbanen Räumen

- Elektromobil als Element eines umfassenden multimodalen Verkehrsangebotes (inkl. RRL für Wochenendausflüge und Überlandfahrten)
- Verfügbar an vielen Knotenpunkten des ÖV, durch luk-Endgeräte ortbar, reservierbar und auch abzurechnen
- E-Fahrzeuge werden im Flottenmanagement gewartet, sind max. X Stunden buchbar und werden als optionale Stromspeicher eingesetzt

# WZB Grundzüge künftiger urbaner Verkehrskonzepte

Wissenschaftszentrum Berlin  
für Sozialforschung



Quelle: [www.car2go.com](http://www.car2go.com)

# WZB Grundzüge künftiger urbaner Verkehrskonzepte

Wissenschaftszentrum Berlin  
für Sozialforschung



Quellen: [www.greenpeace-energy.de](http://www.greenpeace-energy.de)  
[www.mobility.ch](http://www.mobility.ch)

Dr. Weert Canzler

Projektgruppe Mobilität





BeMobility  
In Berlin-Potsdam



Quelle: [www.bemobility.de](http://www.bemobility.de)





---

## Das vernetzte E-Auto ist anschlussfähig, denn:

- ...es kann einerseits den ÖV attraktiver machen (zusammen mit Pedelecs, Scootern etc.)
- ...es reagiert andererseits auf Individualisierungstendenzen (z.B. auf das zunehmende Selbstmanagement im Verkehr durch I-Phone apps)
- ...es knüpft an multimodale Praxis an und verstärkt urbane Trends (siehe Erfolgsgeschichte public bikes)



## Aussichten I - pessimistisch:

Multimodale Angebote stagnieren und bleiben Insellösungen:

- Multimodaler Aufbruch bleibt halbherzig
- Das konventionelle Auto „wurstelt sich durch“
- Der Image-Aufbau misslingt: Multimodale Angebote gelten als umständlich, uncool und/oder viel zu teuer



## Aussichten II - optimistisch:

### Das Auto und die urbane Mobilität ändern sich radikal:

- Elektroauto wird zum Element einer - gleich mehrfach - „vernetzten urbanen Mobilität“
- Die Wertschöpfung verschiebt sich von der Autoproduktion zu neuen Dienstleistungen und Smart Grid
- Es entsteht ein Nebeneinander von “Nutzen statt besitzen“ + „Besitzen statt nutzen“