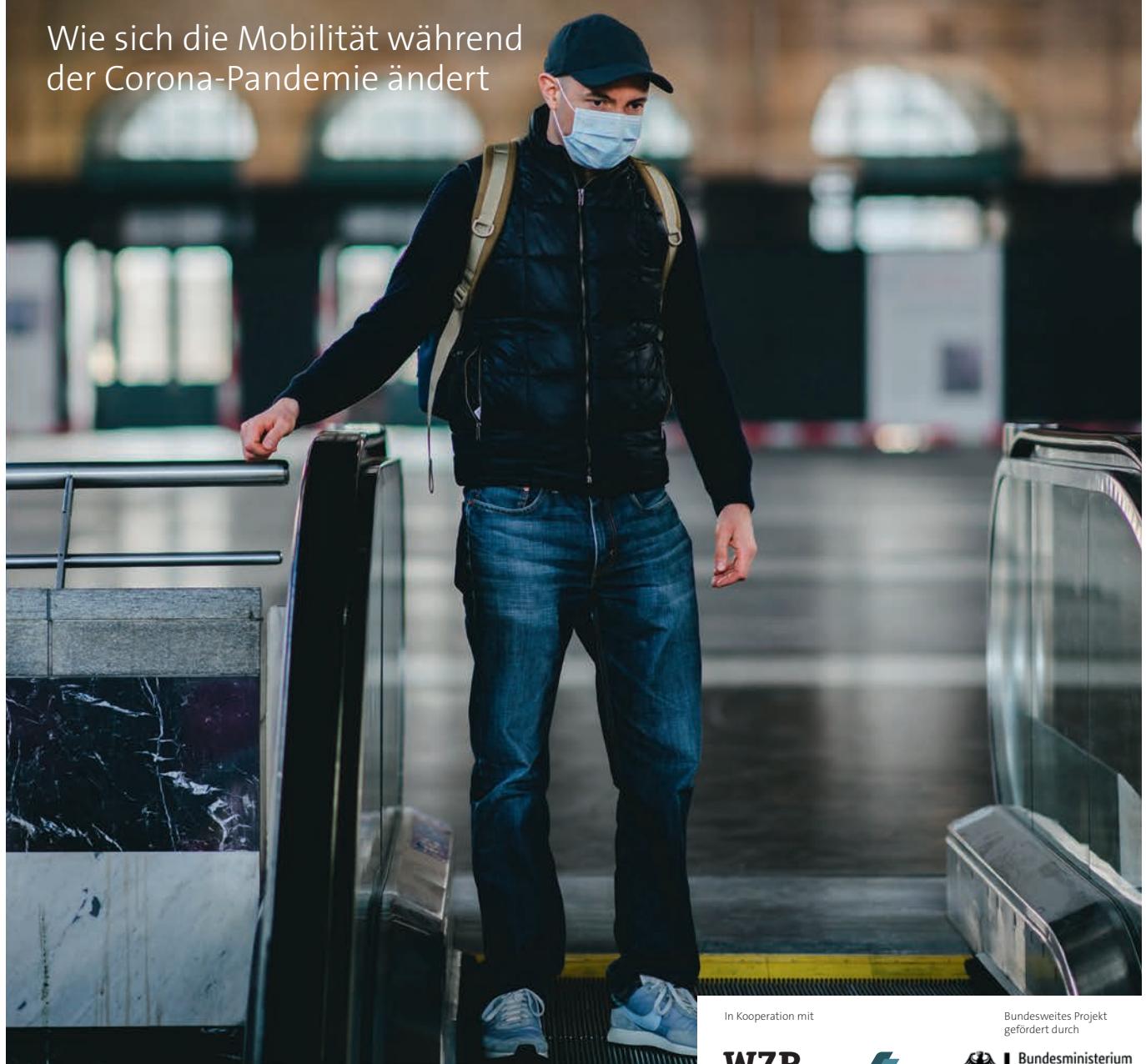


01



MEHR ZU FUSS UND AUF DEM FAHRRAD?

Wie sich die Mobilität während
der Corona-Pandemie ändert



In Kooperation mit

WZB

 MOTIONTAG

Bundesweites Projekt
gefördert durch



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

Projekt:

7359

Bonn, August 2020

Version 1.2

Text: Marc Schelewsky

Layout und Grafik: Astrid Blome, Birgit Geisler und Sigrid Phiesel

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

Schelewsky, Marc (2020): Mobilitätsreport Baden-Württemberg 01, Mehr zu Fuß und auf dem Fahrrad?
Wie sich die Mobilität während der Corona-Pandemie ändert Ausgabe 13.08.2020, Bonn

Kurzform:

infas, WZB (2020): Mobilitätsreport Baden-Württemberg 01, Bonn

ERGEBNISTELEGRAMM

— Zwischen Mitte Mai und Mitte Juni wurden in Baden-Württemberg 1.218 Personen im Alter ab 16 Jahren zu ihrer Alltagsmobilität befragt.

— Die Ergebnisse zeigen, dass zu diesem Zeitpunkt bereits eine Erholung der im Lockdown sehr eingeschränkten Alltagsmobilität eingesetzt hat. Die Normalität kehrt schrittweise zurück. Aber noch sind Verlagerungen der Verkehrsmittelwahl weg von den öffentlichen Verkehrsmitteln in Richtung Auto und Fahrrad zu beobachten.

— Hinzu kommt eine veränderte Nahmobilität, die zumindest vorübergehend das Zufußgehen fördert.

— Diese Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Verkehrsverhalten unterscheiden sich jedoch zwischen Stadt- und ländlichen Regionen, zwischen dem ökonomischen Haushaltsstatus und der beruflichen Situation.

— Auf dem Land sind die Auswirkungen der Situation am Arbeitsplatz wie Kurzarbeit deutlich ausgeprägter. Nur die Möglichkeit von zu Hause aus zu arbeiten ist in Stadtregionen eher gegeben.

— Unterschiede ergeben sich auch je nach ökonomischem Haushaltsstatus. Ist der Haushaltsstatus hoch, kann vermehrt von zu Hause aus gearbeitet werden. Ist der Status niedrig, kann ein größerer Anteil an Kurzarbeit beobachtet werden.

— Dies führt zu unterschiedlichen Mobilitätskennziffern. Personen aus Haushalten mit niedrigem Status haben ihre Mobilität deutlicher eingeschränkt als die Personen aus höheren Statusgruppen.

— Veränderte Zeitbudgets werden unterschiedlich verwendet. Die Personen im Homeoffice verlagern ihre Mobilität in hohem Maß auf Freizeit- und Einkaufswege. Die Menschen in Kurzarbeit sind weniger mobil.

— Insgesamt hat sich das Verkehrsaukommen im Mai / Juni 2020 gegenüber der Referenz aus den Vorjahren verringert. Das gilt auch für die Verkehrsleistung, die auf einem Niveau von über 80 Prozent im Vergleich zu den Werten der MiD liegt. Fahrrad und Fußwege konnten in der Verkehrsleistung gegenüber der MiD sogar zulegen.

— Starke Einbußen zeigen sich im ÖV, der nur 60 Prozent der gewöhnlichen Verkehrsleistung erbringt. Der MIV hingegen scheint sich dagegen schneller zu normalisieren. Dies gilt vor allem für Touren ohne Mitfahrer. Das Pkw-Niveau der Selbstfahrer hatte zum Befragungszeitpunkt bereits fast das Ausgangsniveau der MiD erreicht.

— Und die Perspektive? Wir gehen davon aus, dass sich das Hoch im Fuß- und Radverkehr bei veränderten Zeitbudgets und volleren Straßen wieder reduzieren wird. Der öffentliche Verkehr wird sich langsam erholen. Ohne eigene Initiativen wird er jedoch Anteile an das Auto abgeben. Hier ist also vielfältiges Handeln gefordert, gerade mit Blick auf die in Baden-Württemberg mittelfristig geplante Verdoppelung.

HINTERGRUND UND EINORDNUNG DER STUDIE

„Berlin schwingt sich in den Sattel“ heißt es im Tagesspiegel vom 07. Juli 2020. Um 25 Prozent sei der Fahrradverkehr im Juni gegenüber dem Vorjahresmonat gestiegen. An den 16 Berliner Zählstellen für Radverkehr seien mehr als 2,3 Mio. Fahrradfahrer registriert worden. In der anschließenden Diskussion werden unterschiedliche Interpretationen angeboten. Während die einen im Fuß- und Radverkehr die neue Mobilität in den Metropolen und Großstädten sehen und auch einen Hoffnungsschimmer, die Verkehrswende doch noch zu erreichen, bezeichnen andere Kommentatoren die Zahlen zum Radverkehr als Nutzungshype, der leider nicht das Resultat von Vernunft sei, sondern von Ansteckungsangst, Kurzarbeit oder fehlenden Freizeitalternativen.

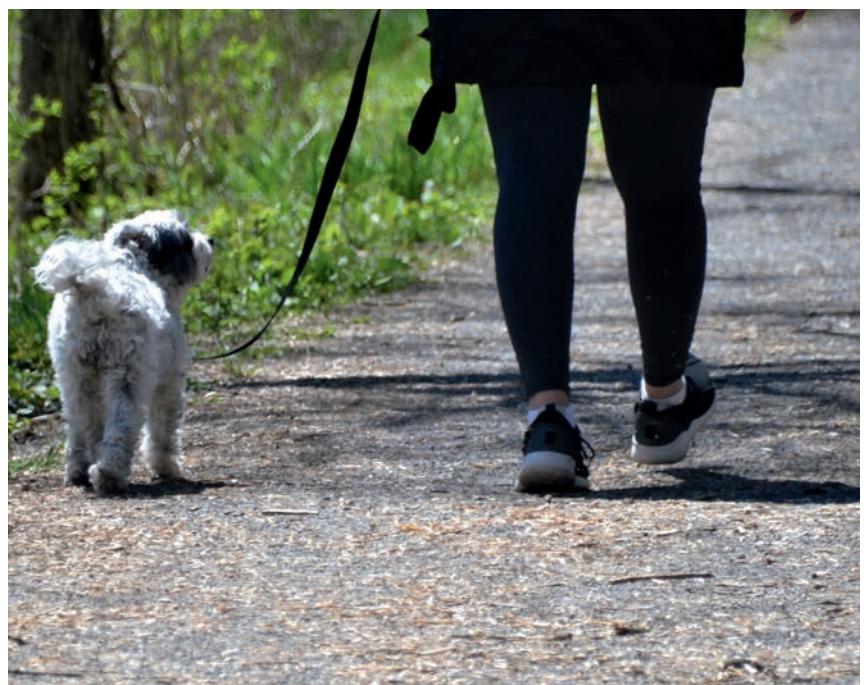
Baden-Württemberg liegt am anderen Ende der Republik und ist weit entfernt von der Spree-Metropole. Popup Bike Lanes findet man allenfalls

in Stuttgart und für einige Stunden im Rahmen von Aktionstagen in Großstädten wie Mannheim, Freiburg oder Karlsruhe. Darüber hinaus ist vieles dörflich, peripher und weit verteilt und einer alltäglichen Nutzung des Fahrrads nicht gerade förderlich. Zudem ist mit Schwarzwald und Schwäbischer Alb auch eine aus Fahrradfahrsicht anspruchsvolle Topografie gegeben, die ihr Übriges tut.

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie sind auch dort zu verzeichnen, aber eher jenseits des Fahrradverkehrs. Angst vor einer Infektion, Menschen in Kurzarbeit oder Homeoffice und weiterhin viele geschlossene Kultur- und Freizeiteinrichtungen erzeugen ein geändertes, der besonderen Situation angepasstes Mobilitätsverhalten. Das Projekt MOBICOR untersucht deutschlandweit und in regionalen Vertiefungsstudien für Baden-Württemberg, Hessen und Bayern, welche Einflüsse die Corona-Pandemie auf Arbeit, Freizeit und Konsum ausübt und in welchen Wechselbeziehungen solche Veränderungen mit dem Mo-

83%

der Befragten geben an, das allgemeine Befinden sei gut oder sogar sehr gut.



bilitätsverhalten stehen. Um Veränderungen als Prozess verstehen zu können, ist die Studie als Panel angelegt und erhebt entlang von drei Erhebungswellen Daten zum Alltag und zum Verkehr. Sie wird auf dieser Grundlage im Herbst 2020 und Frühjahr 2021 erneut berichten, dann auch mit weiteren inhaltlichen und regionalen Vertiefungen sowie Referenzwerten aus der parallel laufenden bundesweiten Erhebung.

Der vorliegende Bericht basiert auf den Daten der ersten Erhebungswelle, die von Mitte Mai bis Mitte Juni 2020 über computergestützte Telefoninterviews (CATI) mit 1.218 Befragungsteilnehmern durchgeführt wurden. Dabei wurden 2.596 Wege erfasst, die als Grundlage für die Analyse des Verkehrsverhaltens genutzt werden. Das Erhebungskonzept orientiert sich dabei am MiD-Design, um eine direkte Vergleichbarkeit der Daten zu gewährleisten. Die Untersuchung ist Teil des MOBICOR-Projekts, das bundesweit von infas gemeinsam mit den Partnern vom Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), Motiontag, NutsOne und dem Nexus Institut im Auftrag des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) durchgeführt wird. Die ergänzenden regionalen Erhebungen werden von den jeweiligen Bundesländern finanziert.

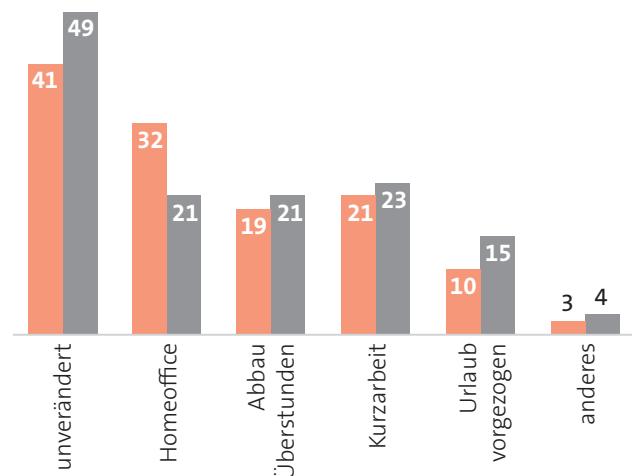
ZEITBUDGETS UND VERÄNDERTE ARBEITS-SITUATION

Ein Arbeitsweg dauert durchschnittlich rund 30 Minuten, für Hin- und Rückweg wird so eine ganze Stunde aufgewendet. Diese Zeit steht den Menschen im Homeoffice als zusätzliches Zeitbudget zur Verfügung, wenn sie nicht ins Büro fahren, sondern sich nur an den heimischen Schreibtisch, manchmal auch an den Küchentisch, setzen müssen. Den Berufstätigen in Kurzarbeit steht ebenso per Definition ein größeres Zeitbudget zur Verfügung. Bei der „Kurzarbeit null“ beträgt „der Arbeitsausfall 100 Prozent“. Damit entfallen neben der Pendelzeit zur und von der Arbeit auch bis zu

40 Stunden Arbeitszeit pro Woche. Es stehen somit Zeitbudgets zur Verfügung, die entweder für andere Wege aufgebracht werden können oder sie werden komplett anderen Tätigkeiten gewidmet. Im ersten Fall ließe sich eine Verschiebung der Anteile der Wegezwecke beobachten, im zweiten Fall würde die Unterwegszeit sinken. Doch diese Zeitbudgets sind nicht gleichmäßig verteilt, darauf wird zunächst der Blick gerichtet.

Die folgende Abbildung zeigt die Veränderungen bei der Berufsausübung, die in Folge des Lockdowns stattgefunden haben. Dabei wird anhand einer Regionstypisierung des BMVI angepasst an die verfügbare Stichprobengröße zwischen städtischen und ländlichen Regionen unterschieden. Aufgeführt sind neben Kurzarbeit und Homeoffice auch andere Auswirkungen der Corona-Krise auf die Arbeitssituation. Dazu gehört der Abbau von Überstunden, vorgezogener Urlaub, Sonderurlaub mit Gehaltsfortzahlung oder unbezahlte Freistellung. Weniger als die Hälfte der Befragten hat bislang ohne solche Veränderungen weiterarbeiten können.

Änderung der Arbeitssituation im Mai/Juni 2020 Angaben in Prozent, Mehrfachnennungen möglich



Wohnort: ■ Stadtregion ■ ländliche Region

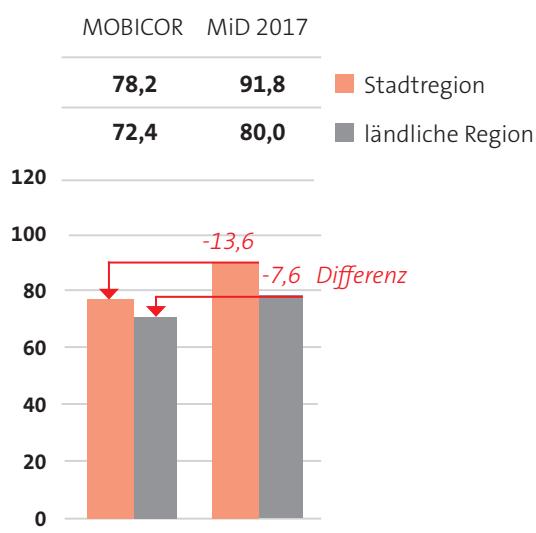
Befragte, die zurzeit berufstätig sind; n = 768, MOBICOR in Baden-Württemberg, Welle 1 im Mai/Juni 2020 mit 1.218 Personen

Es lassen sich dabei deutliche Unterschiede zwischen städtischen und ländlichen Regionen ausmachen. Viele mit Einbußen verbundene Maßnahmen finden sich auf dem Land stärker ausgeprägt als in den Stadtregionen. Die Möglichkeit zum Homeoffice ist unter den Befragten der Stadtregionen weitaus häufiger gegeben. Fast jeder Dritte Befragte gibt dort an, ganz oder teilweise von zu Hause aus zu arbeiten. In ländlichen Regionen ist es nur jeder Fünfte.

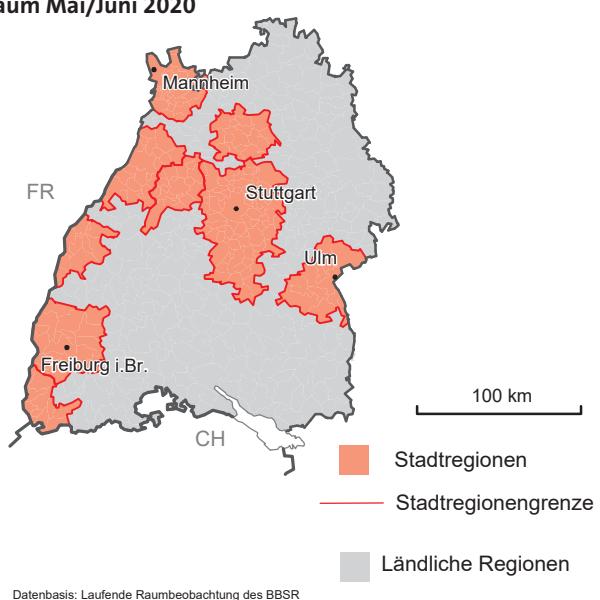
Daraus ergeben sich verschiedene Effekte. Insgesamt hat sich die Unterwegszeit reduziert, was dafür sprechen würde, dass die hinzu gewonnenen Zeitbudgets für andere Tätigkeiten genutzt werden und man nicht mobil ist. Während aus der MiD 2017 für die Vergleichsmonate Mai und Juni in Baden-Württemberg eine mittlere Unterwegszeit von 87 Minuten hervorgeht, beträgt die ermittelte Unterwegszeit für Mai und Juni 2020 der MOBICOR-Untersuchung nur 76 Minuten. Das sind etwa 13 Prozent weniger als zuvor. Die Auswirkungen zwischen Stadt und Land sind dabei

unterschiedlich ausgeprägt, die zuvor großen Unterschiede zwischen Stadt und Land gleichen sich an. Während die Stadtbewohner nach der MiD täglich fast 12 Minuten länger unterwegs waren, hat sich dieser Unterschied auf knapp sechs Minuten halbiert. In den Stadtregionen äußern sich die Auswirkungen der veränderten Arbeitssituationen auf die Unterwegszeit deutlicher, obwohl viele der beschriebenen Maßnahmen in den ländlichen Regionen in stärkerem Ausmaß angewendet werden.

Durchschnittliche Unterwegszeit in Baden-Württemberg im Zeitraum Mai/Juni 2020 Angaben in Minuten



MOBICOR in Baden-Württemberg, Welle 1 im Mai/Juni 2020 mit 1.218 Personen



Datenbasis: Laufende Raumbeobachtung des BBSR
Geometrische Grundlage: Einheitsgemeinden und Gemeindeverbände (generalisiert),
31.12.2016 © GeoBasis-DE/BKG
Bearbeitung: BBSR, A. Milbert; Grundkonzeption: BMVI

© BBSR Bonn 2018

KURZARBEIT, HOMEOFFICE UND WEITER WIE BISHER

Der Arbeit im Homeoffice kann damit ein großer Einfluss auf Änderungen in den Mobilitätskennziffern zugeschrieben werden. Der Abbildung auf Seite 5 kann entnommen werden, dass in Stadtregrionen 32 Prozent der Befragten im Homeoffice arbeiten. Das sind elf Prozentpunkte mehr als in den ländlichen Regionen. Zudem scheint die Arbeit von zu Hause aus ein Privileg der Berufstätigten mit höherem ökonomischen Haushaltsstatus zu sein. 39 Prozent von ihnen geben an, ganz oder teilweise von zu Hause aus arbeiten zu können oder zu dürfen. Ist der ökonomische Haushaltsstatus eher niedrig, sinkt der Anteil auf 9 Prozent. Viele Tätigkeiten, die mit einem niedrigen ökonomischen Haushaltsstatus verbunden sind, gehören zum Dienstleistungssektor oder zum Gesundheitswesen und können nicht ins Homeoffice verlegt werden, zu denken ist an Alten- oder Krankenpflege, Arbeit im Einzelhandel oder für Verkehrsunternehmen.

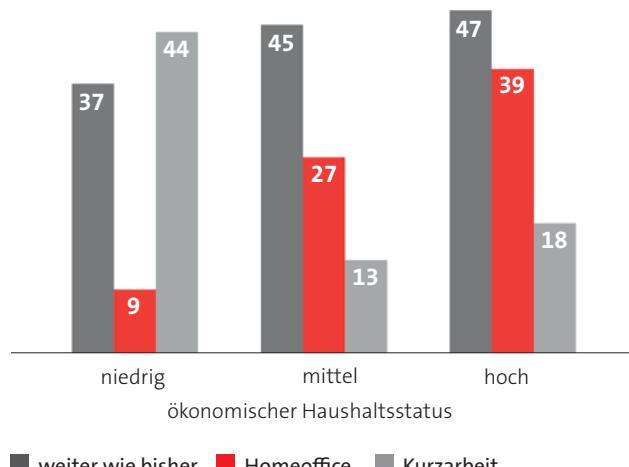
Weitere Unterschiede zeichnen sich entlang der Statusgruppen ab. Insbesondere die Kurzarbeit fällt dabei in den Blick, die bei den Befragten mit niedrigem ökonomischen Haushaltsstatus deutlich ausgeprägter ist als bei den Vergleichsgruppen. Fast die Hälfte dieser Befragten gibt an, derzeit in Kurzarbeit beschäftigt zu sein. Bei den Befragten mit mittlerem oder hohem ökonomischen Haushaltsstatus sinkt der Anteil um mehr als die Hälfte auf 13 bzw. 18 Prozent. Dass der Anteil der Befragten, die derzeit unverändert, wie vor der Corona-Pandemie, arbeiten über alle Gruppen hinweg recht hoch ist und zwischen 37 und 47 Prozent liegt, erscheint etwas überraschend. Allerdings haben 18 Prozent der Personen im Homeoffice und 14 Prozent der Befragten in Kurzarbeit angeben, bereits vor der Corona-Pandemie von zu Hause aus bzw. in Kurzarbeit gearbeitet zu haben. Es hat sich für sie an der Arbeitssituation kaum etwas verändert.

Möglicherweise überraschend sind die Ergebnisse im Hinblick auf die tägliche Unterwegszeit der Statusgruppen. Trotz des höheren Anteils an Homeoffice und dem Wegfall der Arbeitswege, hat sich die tägliche Unterwegszeit in den höheren Statusgruppen mit vier Prozent Rückgang auf gut 90 Minuten nur wenig verändert. Die Rückgänge sind insbesondere bei der unteren Statusgruppe deutlich ausgeprägter. Hier hat sich die tägliche Unterwegszeit um fast 25 Prozent reduziert und beträgt nur noch rund 60 Minuten pro Tag. Dabei werden auch deutlich weniger Wege und Entferungen zurückgelegt. Mit 26 Kilometern pro Tag bei 1,9 Wegen sind das jeweils etwa 30 Prozent weniger als im Vergleich zu den MiD-Werten. Die Anzahl der Wege pro Tag ging zwar auch bei der oberen Statusgruppe zu einem ähnlichen Anteil zurück, die Kilometerleistung hat sich dabei jedoch nur um etwas mehr als zehn Prozent auf 46 Kilometern pro Tag reduziert.

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die Auswirkungen durch die Corona-Pandemie und dem

Veränderungen der Arbeitssituation nach ökonomischen Haushaltsstatus

Angaben in Prozent, Mehrfachnennungen möglich



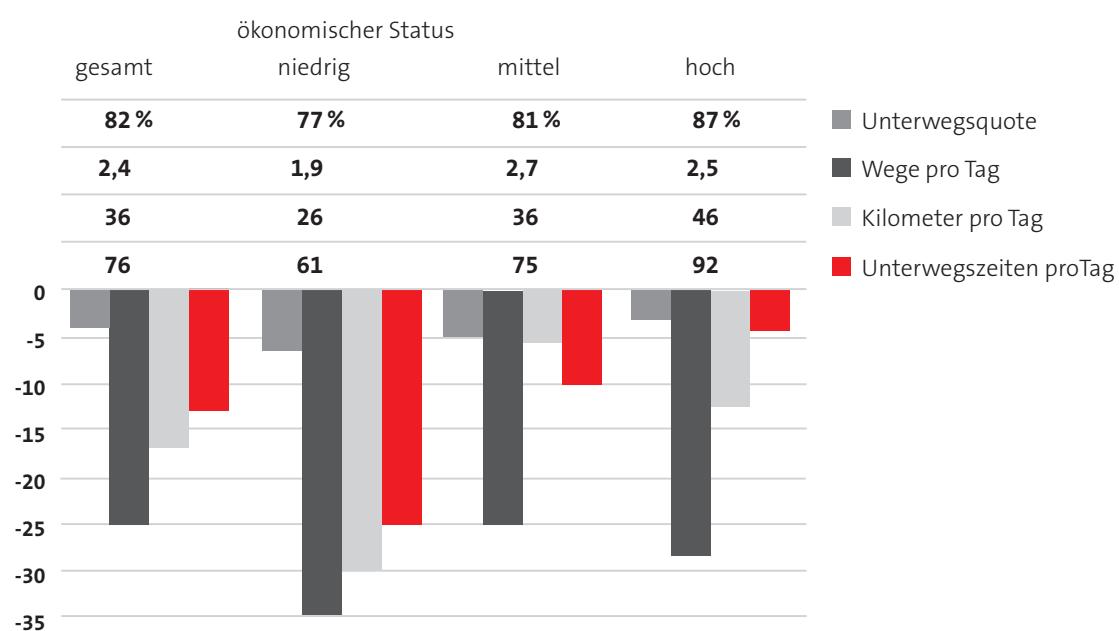
Lockdown im Hinblick auf den ökonomischen Haushaltsstatus sehr unterschiedlich ausfallen. Insbesondere die Befragten mit niedrigem ökonomischen Haushaltsstatus erfahren große Veränderungen in ihrer Arbeitssituation. Sie sind öfters von Kurzarbeit betroffen, wodurch sich ihre Mobilität gegenüber den ökonomisch gesehen höheren Statusgruppen reduziert.

WARUM GEHEN DIE MENSCHEN VOR DIE TÜR? EIN BLICK AUF DIE WEGEZWECKE

Haben sich dabei auch die Ziele und Zwecke verändert, warum die Menschen unterwegs sind? Vergleicht man die Anteile der Wegezwecke mit der MiD 2017, dann lassen sich zunächst nur leichte Verschiebungen erkennen. Der Rückgang bei den Wegezwecken „Ausbildung“ und der „Begleitung von Personen“ ist deutlich und auf die geschlossenen Einrichtungen für Ausbildung, Schule und Betreuung von Vorschulkindern zurückzuführen. Der nahezu unveränderte Anteil an Arbeitswegen ist vor dem Hintergrund von Homeoffice und Kurzarbeit etwas überraschend, erklärt sich aber aus dem Rückgang der Verkehrsleistung um knapp 17 Prozent auf insgesamt 348 Mio. Personenkilometer pro Tag. Darauf wird später noch einmal genauer eingegangen.

Mobilitätskennziffern im Mai/Juni 2020 und Veränderungen gegenüber den MiD-Ausgangswerten von Mai/Juni 2017

Rückgang in Prozent gegenüber dem MiD-Ausgangswert für Mai/Juni





19%

der Befragten im Mai/Juni
geben an, auf das Fahrrad
auszuweichen, anstatt
Bus und Bahn zu nutzen.

Nimmt man auch hier den ökonomischen Haushaltsstatus mit in den Blick, so zeigen sich zum einen die geringeren Möglichkeiten zum Homeoffice für bestimmte Berufsgruppen, wie zuvor erwähnt. Der Anteil an Arbeits- und dienstlichen Wegen ist bei den niedrigen Einkommensgruppen mit 34 Prozent deutlich ausgeprägter als bei der hohen Statusgruppe mit 24 Prozent. Umgekehrt besitzen Wege für private Erledigungen und Freizeitwege mit 37 Prozent bei ihnen einen deutlichen geringeren Anteil. Dieser liegt bei Personen mit hohem ökonomischen Haushaltsstatus bei 50 Prozent.

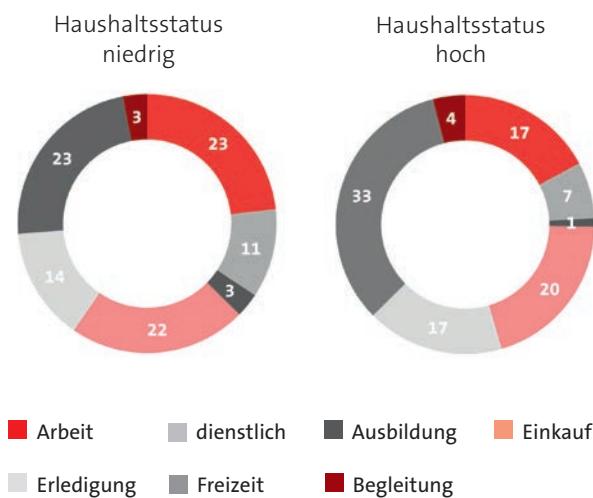
Deutlich hervor treten die Unterschiede, wenn die Anteile der Wegezwecke nach der Art der Berufsausübung betrachtet werden. Hier werden die unterschiedlichen Zeitbudgets deutlich, die den Personen im Homeoffice zur Verfügung stehen. Mit 38 Prozent dienen vier von zehn Wegen Freizeitzwecken. Zudem ist jeder vierte Weg ein

Einkaufsweg – ein im Vergleich zu den Werten der MiD zu zehn Prozent höherer Wert. Der Anteil an Arbeitswegen liegt mit zehn Prozent hingegen weit unter dem Wert der MiD. Die hinzugewonnenen Zeitbudgets der Berufstätigen im Homeoffice, so die bisherigen Ergebnisse, werden zu großen Teilen für Freizeitzwecke und für Einkaufswege verwendet.

Für die Befragten in Kurzarbeit oder die unverändert ihrer Arbeit nachgehen, steigt der Anteil von Arbeits- und dienstlichen Wegen gegenüber der MiD sogar um 10 bzw. 15 Prozent an. Das liegt nicht an einem Anstieg der Anzahl der Arbeitswege, sondern resultiert als Effekt erstens aus der geringeren Anzahl an Wegen insgesamt und zweitens, aus der geringeren Anzahl an Freizeit-, Ausbildungs- und Begleitwegen der Befragten in Kurzarbeit.

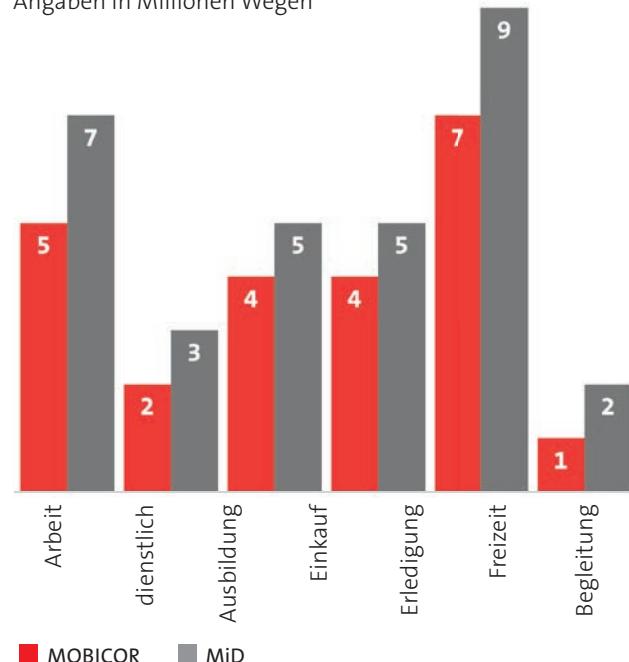
Wegezwecke nach ökonomischem Haushaltsstatus

Angaben in Prozent



Verkehrsaufkommen in Baden-Württemberg pro Tag im Mai/Juni absolut für Personen ab 16 Jahren

Angaben in Millionen Wegen



WIE SIND WIR UNTERWEGS? EIN VERKEHRSMITTELVERGLEICH

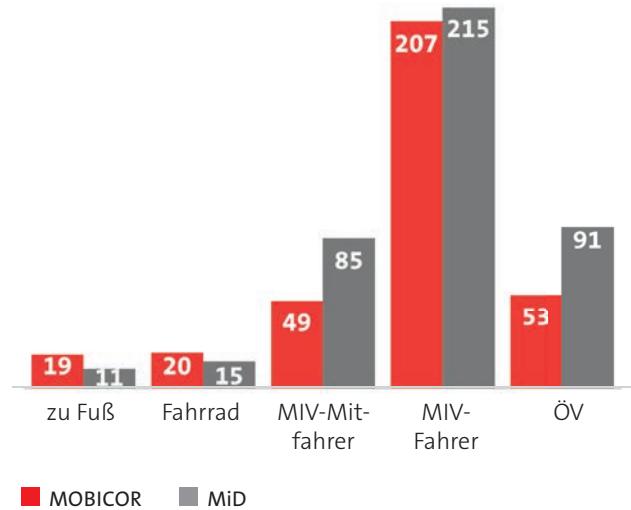
Bereits genannt wurde, dass die Verkehrsleistung in den Monaten Mai und Juni stark abgenommen hat. Sie umfasste rund 80 Prozent des Niveaus der Vergleichsmonate Mai und Juni nach MiD. Dabei ist der Rückgang nicht gleichmäßig verteilt, die muskelbetriebenen Fortbewegungsarten des Gehens und Fahrradfahrens konnten sogar zulegen. Insgesamt werden pro Tag 19 Mio. Kilometer zu Fuß bestritten, ein Anstieg um 73 Prozent im Vergleich zur MiD. Dadurch hat sich der Anteil am Modal Split nach Verkehrsleistung verdoppelt. Er beträgt nun knapp sechs Prozent. Auch das Fahrrad hat hinzugewonnen, zwar nicht im gleichen Umfang wie die Fußwege, dennoch bedeuten die 20 Mio. Fahrradkilometer, die jeden Tag zurückgelegt werden, einen Anstieg um 33 Prozent gegenüber den Werten der MiD. Zusammen mit den Fußwegen beträgt der Anteil am Modal Split (nach Verkehrsleistung) nun mehr als elf Prozent.

Die motorbetriebenen Verkehrsmittel verzeichnen dagegen einen Rückgang in der Verkehrsleistung. Die Gründe wurden zuvor bereits erläutert: Homeoffice ersetzt die Wege zum Arbeitsplatz, Kurzarbeit ebenso. Ebenso entfallen die Anlässe dienstlicher Wege. Der Kontakt zu Kunden, Partnern erfolgt über Online-Meetings; Messen, Konferenzen oder anderen Veranstaltungen wurden ebenfalls ins Netz verlegt. Die Besorgungen für den täglichen Bedarf (Einkauf, Erledigungen) werden verstärkt im Umfeld zum Wohnort getätig- tigt und dabei möglichst mit dem Fahrrad oder zu Fuß. Deren Anteil an Einkaufs- und Erledigungs- wegen steigt auf 36 Prozent. Zudem resultiert aus den Veränderungen am Arbeitsplatz auch ein grö- ßeres Zeitbudget, das für Freizeitzwecke aufge- wendet werden kann. 55 Prozent der Freizeitwege werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad absolviert.

Für die Autonutzung (Fahrer und Mit-Fahrer) er- gibt sich daraus ein Rückgang um 44 Mio. Kilo- meter pro Tag. Doch während sich der Anteil der Selbst-Fahrer inzwischen nahezu auf dem Niveau der MiD-Werte bewegt, ist bei den Mit-Fahrern ein Rückgang von etwa 42 Prozent zu verzeichnen. Als sicheres Verkehrsmittel wird das Auto häufig anstelle des ÖV genutzt und dabei öfter als zuvor ohne Mit-Fahrer. Bei 60 Prozent aller Autofahrten befindet sich der Fahrer alleine im Auto, auf wei- teren 30 Prozent der Fahrten eine zweite Person. Die restlichen zehn Prozent entfallen auf Fahrten mit drei oder mehr Personen. In der MiD lag der Anteil der Alleine-Fahrer noch bei 55 Prozent und bei 24 Prozent der Fahrten mit zwei Personen im Fahrzeug. Bei 21 Prozent aller Autofahrten waren mindestens drei Personen im Fahrzeug. Diese Ver- änderungen im Besetzungsgrad erklären sich zum Teil aus der geänderten Verkehrsmittelnutzung

Verkehrsleistung pro Tag in Baden-Württemberg im Mai/ Juni absolut für Personen ab 16 Jahren

Angaben in Millionen Personenkilometern



Datenbasis: MOBICOR Baden-Württemberg und Ausschnitt aus der regionalen MiD für Personen ab 16 Jahren im Mai/Juni
stichprobenbedingt größere Fehlerspielräume in MOBICOR (+/- 15 %)

aufgrund eines erhöhten Sicherheitsbedürfnisses. 34 Prozent der Befragten geben an, das Auto als Alternative zum ÖV zu nutzen, nur 19 Prozent der Befragten steigen um auf das Fahrrad.

Die veränderte Verkehrsmittelnutzung – Auto oder Fahrrad statt ÖV – lässt die Verkehrsleistung im öffentlichen Verkehr zumindest vorübergehend um fast die Hälfte einbrechen. Ändert sich dies nicht und wird mit mehr ÖV-Qualität nicht gegengesteuert, kann dies zu einer Abwärtsspirale führen, bei der der öffentliche Verkehr auch mittel- bis langfristig die Folgen der Corona-Pandemie nicht überwinden wird. Gründe dafür können zum einen in der Ausbildung neuer Routinen der Verkehrsmittelnutzung gesehen werden und zum anderen in einer vielleicht ausbleibenden Anpassung der ÖV-Angebote auf neue Bedürfnisse, wie Komfort, Platz und Hygienestandards.

AUSBLICK

Die möglicherweise drohende Abwärtsspirale auf der Nachfrageseite des öffentlichen Verkehrs ist offensichtlich. Diese Entwicklung ist nicht ausgemacht und das MOBICOR-Projekt wird sie in kurzen Abständen weiter beobachten. Doch einige der aktuellen Ergebnisse legen diese Gefahr nahe. Daher sollen mögliche Auswirkungen hier in Form eines ersten Szenarios dargelegt werden:

1 Von Mitte März bis Anfang Mai haben alle Verkehrsmittel extreme Einbußen erlitten, die Tageskilometerleistung pro Person lag teilweise nur noch auf einem Drittel des gewöhnlichen Niveaus (vgl. Abbildung auf Seite 13). Ab Mitte Mai, mit dem Beginn der Lockerungsmaßnahmen, stieg die Verkehrsleistung pro Verkehrsmittel und Person langsam wieder an, jedoch nicht überall im gleichen Umfang. Der ÖV wurde aufgrund eines möglicherweise erhöhten Infektionsrisikos weiterhin von vielen vormaligen Fahrgästen gemieden.



24%

Jeder vierte Befragte hat häufiger als zuvor die Möglichkeit des Online-Shoppings genutzt.

2 In einer solchen Situation sollten die öffentlichen Verkehrsunternehmen reagieren und in ihre eigene Zukunft investieren. Zu denken ist an Maßnahmen, die das Sicherheitsempfinden erhöhen und auch Angebotsausweitung, um die Auslastung gering zu halten und mehr Abstand zwischen den Fahrgästen zu ermöglichen, um dadurch an Attraktivität zurückzugewinnen. Auslastungsobergrenzen von 50 Prozent für Regional- und Fernzüge würden einen ähnlichen Beitrag leisten. Zudem könnte die kostenlose Bereitstellung von Atemschutzmasken und Desinfektionsmittel das beeinträchtigte Image hinsichtlich der Hygienebedingungen verbessern. Jedoch lässt es der angespannte finanzielle Rahmen derzeit nicht zu, solche Investitionen zu tätigen.

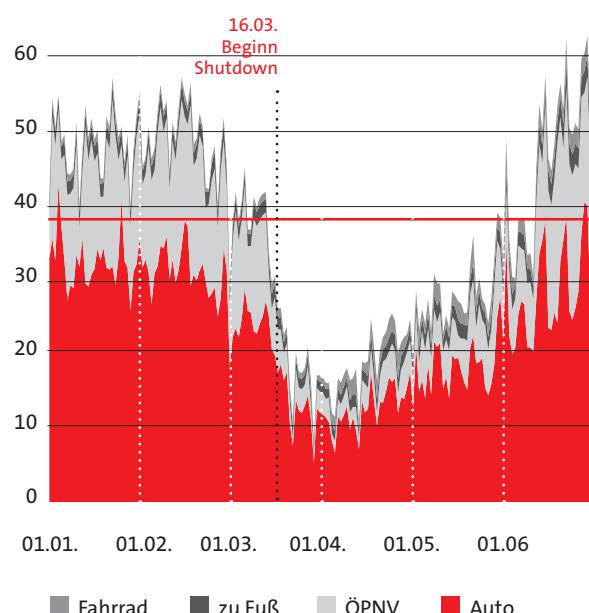
3 Die fehlende Nachfrage in Bussen und Bahnen zwang einige Betreiber, zumindest zeitweise kostensparende Maßnahmen zu ergreifen. In solchen Fällen wurde das Angebot der reduzierten Nachfrage in Form von Notfallfahrplänen angepasst. Auch wenn das Angebot in einigen Städten schnell wieder hochgefahren wurde, umfasste die gesamte Beförderungskapazität des ÖPNV bis Mitte Juni durchschnittlich nur 80 Prozent des normalen Niveaus, wie es aus einem Papier des Deutschen Bundestages hervorgeht. Über geringere Taktfrequenzen und kürzere Zuggarnituren reduzierten sich die bereitgestellten Beförderungskapazitäten, dadurch konnten Betriebskosten eingespart werden. Teilweise musste das Angebot aufgrund Personalmangel und einem hohen Krankenstand zusätzlich reduziert werden. In der Folge waren die Effekte auf die Auslastung der bereitgestellten Transportkapazitäten geringer als es aus den Zahlen zum Rückgang der Fahrgäste zu erwarten gewesen wäre.

4 Die finanziellen Belastungen der Unternehmen stehen nicht in einem umgekehrt linearen Zusammenhang zum Rückgang der Fahrgäste. Die Auswirkungen auf den Bartarif sind aufgrund fehlender Touristen, Tagesreisender und anderer

Besucher sicherlich höher als die Verluste im Abo-Tarif. Doch viele ÖV-Unternehmen befanden sich bereits vor der Krise in einer finanziell angespannte Situation. Unter anderem aufgrund demografischer Entwicklungen wie sinkender Schülerzahlen und langsam auslaufender Finanzmittel, die von der öffentlichen Hand bereitgestellt wurden. Die im Konjunkturpaket beschlossenen Einmalzahlungen von 2,5 Mrd. Euro zur wirtschaftlichen Stabilisierung und Sicherstellung der Liquidität der ÖV-Unternehmen, decken dabei aber nur etwa die Hälfte der prognostizierten Einnahmeverluste der ÖV-Branche, so geht es aus einer Stellungnahme des VDV zum ÖPNV-Rettungsschirm hervor (vgl. Stellungnahme des VDV vom 03.06.2020 zu den Ergebnissen des Koalitionsausschusses).

Tageskilometer pro Person

Angaben in Mittelwerten



Datenbasis: rund 1.500 Personen im Tracking von MOTIONTAG (Partner im MOBICOR-Projekt), Eigenprojekt für Deutschland gesamt

5 Es ist derzeit schwer auszumachen, ob es nach der Krise genauso weiter geht wie zuvor oder ob bestimmte Dinge bleiben. Einerseits ändern Menschen ihr Verhalten, entwickeln neue Routinen und behalten diese möglicherweise bei. Andererseits haben sich viele alte Routinen bewährt oder sind eben gewohnt. So möchte man sie schnell wieder zurück gewinnen. Dies gilt nicht nur für die Verkehrsmittelnutzung, sondern auch für andere Praktiken. Einige werden wieder verschwinden, andere sich ändern, sofern sie sich während der Krise etabliert haben – wie etwa Homeoffice oder Video-Konferenzen. Darauf muss reagiert werden. So müssen sich möglicherweise Tarifstrukturen des ÖV verändern, insbesondere im Abo-Bereich. Wenn die Möglichkeit zum Homeoffice von den Unternehmen auch über das Ende der Pandemie hinaus aufrechterhalten bleibt, müssen entsprechende Tarife entwickelt werden, die eine reduzierte Nachfrage von vielleicht 20 bis 30 Fahrten pro Monat abbilden und preislich darstellen.

6 Gelingt es dem ÖV nicht, sich auf die erhöhten Anforderungen an Komfort und Hygienestandards einzulassen, könnten sich die Fahrgastverluste verstetigen und auch über 2020 hinaus die Fahr gelderlöse reduzieren. Dann besteht auch die Ge-

fahr, dass die Abo-Kunden nach Alternativen zum ÖV Ausschau halten und stattdessen zukünftig verstärkt mit dem Auto ihre alltäglichen Wege bestreiten. Der ÖV würde dann mehr denn je das Transportmittel für die Zwangskunden werden, die sich keine Alternative leisten können. Das ist kein Image mit dem man neue Fahrgäste gewinnen kann, sondern diejenigen verliert, denen sich eine Alternative eröffnet.

Dieses Szenario ist nicht als Prognose zu verstehen, sondern eine, in diesem Fall eher pessimistische Lesart der vorliegenden Zahlen, also ein Negativ-Szenario. Doch sollte es sich bewahrheiten, dann ließen sich politische Zielstellungen wie die Verkehrswende und Verpflichtungen zur Reduktion der CO2-Emissionen auf nationaler und internationaler Ebene schwerer erreichen als vor der Corona-Pandemie. Mit großen Belastungen für den Steuerzahler, denn die Verfehlung der Klimaziele ist nicht mehr kostenlos. Zwischen 30 und 60 Milliarden Euro müssen zwischen 2021 und 2030 für den Erwerb von Emissionszertifikaten von Nachbarländern bzw. Strafzahlungen aufgewendet werden, wenn gegen die rechtlichen Verpflichtungen Deutschlands nach der EU-Effort-Sharing-Entscheidung und der EU-



Zur Stichprobe Baden-Württemberg

Zwischen dem 19. Mai und dem 20. Juni 2020 (KW 21-25) wurden insgesamt 1.218 Telefon-Interviews (CATI) mit Personen durchgeführt. Die Befragung ist als Panelstudie angelegt und die bereits interviewten Personen werden im Herbst 2020 erneut befragt. Die Ergebnisse sind repräsentativ für die Bevölkerung Baden-Württembergs im Alter ab 16 Jahren. Grundlage ist eine spezielle Festnetzstichprobe in Baden-Württemberg, die durch regionale Fälle aus der bundesweiten MOBICOR-Studie ergänzt wurde. Diese Ergänzung enthält auch Interviews aus einer Mobilfunkstichprobe, die im Dual-Frame-Verfahren erhoben wurde. Dabei werden Festnetz- und Mobilfunknummern kombiniert genutzt.

Climate-Action-Verordnung für die sogenannten „Nicht-ETS-Sektoren“ verstößen wird, so die Berechnungen der Thinktanks Agora Energiewende und Agora Verkehrswende (vgl. Agora Energiewende, Agora Verkehrswende (2018): Die Kosten von unterlassenen Klimaschutz für den Bundeshaushalt).

Es liegt natürlich nicht allein am ÖV, ob diese Ziele erreicht oder verfehlt werden. Doch auch mit Blick auf den Erhalt lebenswerter Städte, Partizipationsmöglichkeiten sozial schwacher Menschen oder zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse in ländlichen Regionen ist ein leistungss starker ÖV erforderlich.

Doch was bedeuten die in diesem Bericht dargelegten Ergebnisse für die anderen Verkehrsmittel, welche Entwicklungen sind zu erwarten?

DER FUSS- UND RADVERKEHR Das aktuelle Plus wird kaum bleiben. Die Nahraumorientierung wird abnehmen und damit auch die Nahmobilität. Wird das Wetter schlechter und verringern sich die Zeitbudgets für Freizeit und Einkauf, werden sich Fuß- und Radverkehr wieder auf das ursprüngliche Niveau bewegen. Ob ein „etwas mehr als vorher“ bestehen bleibt, damit ist durchaus zu rechnen, da positive Erfahrungen mit dem Fahrrad oder Fußwegen sich ebenfalls als Routinen verfestigen können. Dies gilt umso mehr, wenn während des Lockdowns ein Fahrrad angeschafft wurde. Tatsächlich scheinen die Verkaufszahlen für Zweiräder im Frühjahr 2020 stark angestiegen zu sein. Der Mai scheint einer der umsatzstärksten Monate der Branche gewesen zu sein, so der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) im Gespräch mit der Zeit (Zeit Online vom 03.07.2020: „Boom für Fahrradbranche hält an“).

DAS AUTO Dieser Schutzraum profitiert und wird dies vermutlich auch längerfristig tun. Und zwar aus den gleichen Gründen, aus denen andere beim Fahrradfahren oder Zufußgehen bleiben, man hat sich daran gewöhnt. Vielleicht wurde sogar ein Auto angeschafft, um gut durch die Krise zu manövrieren. Sitzt man einmal im Auto, kommt man nur schwer wieder heraus. Doch die Absatzzahlen für Gebrauchtwagen und auch die Neuzulassungen nach KBA liegen im Mai 2020 deutlich unter den Zahlen für Mai 2019 (KBA, Pressemitteilung Nr. 16/2020). Der ÖPNV verliert zwar aktuell Anteile an den MIV, doch könnte es sich dabei nur um eine Momentaufnahme handeln, anstatt einem Trend. Wie die Entwicklungen in den nächsten Monaten verlaufen, liegt auch daran, wie weit es der ÖV schafft, Fahrgäste zurückzugewinnen. Andererseits: Wenn in den nächsten Wochen Wohlhabendere vermehrt aus dem Homeoffice zurückkehren, wird dadurch die Autonutzung weiter zunehmen. An dieser Stelle werden die Zahlen der zweiten Erhebungswelle mehr Klarheit schaffen.

DAS NIVEAU Das alte Mobilitätsniveau wird schnell wieder erreicht werden, wenn es nicht zu einem weiteren Lockdown kommt. Ob dieser dann flächendeckend ausfällt, nur die Infektionszentren in den Fokus genommen werden oder ob es überhaupt so weit kommt, ist derzeit nicht absehbar. Bleibt der zweite Lockdown aus und bewegen wir uns weiter in Richtung Normalität, dann wird sich auch das Verkehrsgeschehen weiter normalisieren. Die Ausnahmen wurden zuvor besprochen.

WIE KÖNNTE ES WEITERGEHEN? Pandemien möchte man am liebsten schnell vergessen. Dies war historisch so und zeigt sich auch schon jetzt. „Nachhaltigkeitserfahrungen“ werden so vermutlich nicht nachhaltig sein. Die Verkehrswende verlangt noch mehr Aktivität als zuvor.

Projekt und Methoden

Das Forschungsvorhaben „MOBICOR“ wurde vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) angeregt und wird auch finanziell als ein Gemeinschaftsprojekt von WZB, infas, MOTION-TAG, Nuts One und Nexus unterstützt. Gegenstand der Forschung ist es die Beweglichkeit der Gesellschaft vor, während und nach der Corona Pandemie zu vermessen, zu analysieren und hinsichtlich ihrer Wandelbarkeit zu verstehen. Dabei sollen qualitative, quantitative sowie neue digitale Erhebungsmethoden eingesetzt werden.

Die Befragungen

MOBICOR ist als Längsschnittbefragung angelegt und damit ein echtes Panel. In drei Wellen beginnend im Mai 2020 sollen zunächst bis zum Jahresanfang in einem repräsentativen Ansatz zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger telefonisch sowie online befragt werden. Die bundesweite Ausgangsstichprobe beträgt 1.500 Interviews. Hinzu kommen regionale Aufstockungen mit jeweils 1.000 weiteren Interviews in den Bundesländern Hessen, Baden-Württemberg und Bayern. Die zugrunde liegenden echten Zufallsstichproben basieren auf einem Dual-Frame-Verfahren bzw. regional auf einer Festnetzauswahl. Grundgesamt ist die deutschsprachige Bevölkerung im Alter ab 16 Jahren. Der Fragebogen orientiert sich an der Vorgehensweise der Studie „Mobilität in Deutschland“, die infas zusammen mit Partner für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) durchgeführt hat. Damit ist die Anschlussfähigkeit an die Ergebnisse aus dieser Leitstudie gewährleistet.

Die App

Zusätzlich setzen wir ab Anfang Juni die Tracking-App mobico ein. Sie wird ab August Ergebnisse bereitstellen. Für die Monate Januar bis Juni

basieren die Tracking-Ergebnisse noch auf einem nicht repräsentativen Testsample mit etwa 1.000 Beteiligten. Die auf dieser Grundlage bereits ermittelten Eckwerte wie etwa Aktivitätsquoten oder Tagesstrecken entsprechen in ihrer Ausprägung bekannten Parametern aus repräsentativen Studien. Die so erfolgte externe Validierung über die aus der MiD abgeleiteten Erwartungswerte zu „Normalzeiten“ sprechen für die Nutzungsmöglichkeit der Tracking-Ergebnisse. Ab Juni wird diese Stichprobe erweitert und mit der repräsentativen Befragung verknüpft. Wichtige Grundprinzipien sind dabei transparente Information, Freiwilligkeit und eine Auswertung nach den gültigen Datenschutzkriterien, um die Identifikation von Einzelfällen auszuschließen.

Die von MOTIONTAG entwickelte App zeichnet Smartphone-basiert Bewegungsdaten auf. Gleichzeitig errechnet sie anhand stetig weiterentwickelter Algorithmen weitgehend automatisch und in Echtzeit die genutzten Verkehrsmittel. Dabei werden zehn Verkehrsmittel unterschieden. Es wird die zurückgelegte Entfernung bestimmt sowie die Zeit, die man dafür benötigt hat. Mit Unterstützung der Probanden ebenfalls möglich ist eine Kategorisierung der Aufenthaltsorte. Hierzu planen wir zurzeit Erweiterungen, um auch dies in einem höheren Grad zu automatisieren und so den Aufwand für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu reduzieren.

Wie wir fortfahren

In weiteren Schritten werden wir die begonnenen Analysen vertiefen und das Panel fortführen. Die Berichterstattung erfolgt kontinuierlich jeweils nach dem Abschluss einer Erhebungswelle. Unser besonderes Augenmerk gilt dabei der sozialwissenschaftlichen Perspektive. Bei Bedarf werden wir auch Zwischenauswertungen auf Basis des Trackings zur Verfügung stellen.

Kontakt

Marc Schelewsky

Senior-Projektleiter

infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH

Tel. +49 (0)228 3822-952

E-Mail: m.schelewsky@infas.de