ERGEBNISSE AUS BEOBACHTUNGEN PER REPRÄSENTATIVER BEFRAGUNG UND ERGÄNZENDEM MOBILITÄTSTRACKING BIS ENDE JUNI **AUSGABE 31.07.2020**

infas

02

MOTIONTAG

WZB

VERKEHRT GEWENDET?

Unsere Alltagsmobilität in der Zeit von Ausgangsbeschränkungen, Maskenpflicht und neuen Routinen

GEFÖRDERT VOM
Bundesministerium für Bildung und Forschung

Projekt:
7331
Bonn, Juli 2020
Version 1.0

Text: Robert Follmer und Marc Schelewsky
Layout und Grafik: Astrid Blome und Birgit Geisler

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:
Follmer, Robert, Schelewsky, M. (2020): Mobilitätsreport 02, Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitätstracking bis Ende Juni, Ausgabe 30.07.2020, Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF.

Kurzform:
infas, MOTIONTAG, WZB (2020): Mobilitätsreport 02, Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF.

Die Corona-Pandemie ist Alltag geworden. Besonders harte Einschnitte wie Ausgangsbeschränkungen und strikte Kontaktverbote gehören im Augenblick der Vergangenheit an. Stattdessen füllen sich Straßen, Plätze, Parkhäuser und Radwege. Sogar Urlaubspläne werden auf ihre Umsetzbarkeit geprüft und in die Tat umgesetzt. Für viele Bürgerinnen und Bürger geblieben sind nur Maskenpflicht und die eine oder andere Unbequemlichkeit.

Also gar nichts passiert? Leider nein. Selbst die von uns gesammelten Antworten in Sachen Alltagsmobilität zeigen, dass dies nur für einen Teil der Bevölkerung zutrifft. Ein Drittel erwartet in den nächsten sechs Monaten eine Einschränkung des Lebensstandards. Jeder zehnte Bürger oder jede zehnte Bürgerin sieht ernsthafte Geldprobleme auf sich zukommen. Und neben Kurzarbeit und Homeoffice haben sich zumindest zeitweilig andere Lebensumstände ergeben, die auch in der Alltagsmobilität Spuren hinterlassen. Der Verzicht auf Aktivitäten, verstärkte Online-Einkäufe und mitunter noch immer eine Einschränkung der sozialen Kontakte sind einige der Ursachen.

So ist die tägliche Mobilität weiter reduziert. Dies betrifft die Bevölkerung jedoch nicht gleichermaßen. Je besser der individuelle wirtschaftliche Hintergrund ausfällt, desto eher stellt sich die alte Normalität ein und man gelangt weniger besorgt durch diese schwierige Zeit. Das private Auto hilft dabei. Mehr als das Fahrrad hat es seine Bedeutung ausgebaut. Und je größer die Aktivitätskreise nach dem überwundenen Lockdown wieder werden, desto deutlicher reduziert sich das zwischenzeitliche Fußgängerhoch. Der öffentliche Verkehr kann davon nicht profitieren. Im Gegenteil. Er hat sich auch im Juni nicht erholen können.

Also verkehrt gewendet statt Verkehrswende? Dafür gibt es Anzeichen, aber es ist noch nicht ausgemacht.

WORUM ES UNS GEHT

Wir möchten Alltagsmobilität zuverlässig beschreiben. Aus der möglichst exakten Messung differenziert nach Regionen und Personengruppen ergeben sich Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen. Daher kombinieren wir zuverlässige Messungen anhand ausgereifter Befragungsverfahren mit Innovation und profunder sozialwissenschaftlicher Perspektive. Dafür steht das Team aus infas, MOTIONTAG und der Arbeitsgruppe „Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung“ am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB). Unterstützt werden wir durch das Geodaten-Know-how von infas 360 und die Mobilitätsexpertise von Nuts One und dem nexus-Institut.

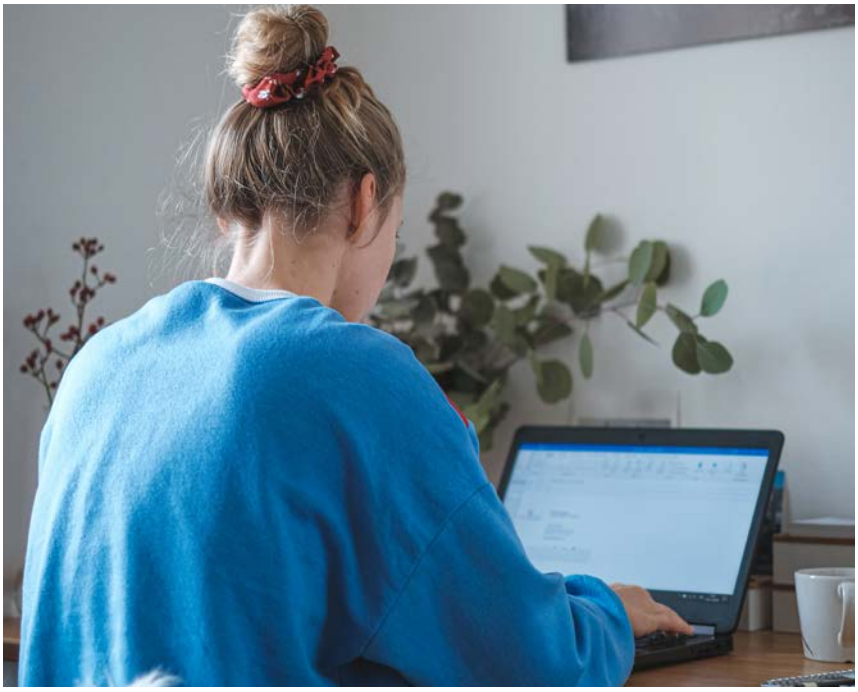
MOBICOR – EIN ANSPRUCHSVOLLES NEUES MOBILITÄTSPANEL

In herausfordernden Zeiten hilft gute Empirie. MOBICOR als das neue Mobilitätspanel hat sich dieser Aufgabe verschrieben. Finanziert durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) sowie über zusätzliche Aufträge der Länder Hessen, Baden-Württemberg und Bayern haben wir ein ambitioniertes Projekt gestartet, in dessen Rahmen eine elaboriert und exklusiv gewonnene repräsentative Stichprobe aus mehreren Tausend Personen im Längsschnitt zunächst telefonisch und später auch online befragt wird. Dies erfolgt in wesentlichen Teilen angelehnt an das Design der Leitstudie „Mobilität in Deutschland“, die infas 2002, 2008 und 2017 zusammen mit Partnern für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie weitere regionale Auftraggeber durchgeführt hat. Hinzu kommen innovative Dauerbeobachtungen per Smartphone-App, um mehr über die täglichen Mobilitätsroutinen und ihre Abfolgen innerhalb eines längeren Zeitraums zu erfahren.

Die Erhebungen haben Anfang Mai unmittelbar nach der Mitte April erfolgten vorläufigen Auftragsvergabe begonnen. Sie sind zunächst mit drei Panelwellen bis Anfang 2021 angelegt. Die erste Erhebung wurde in der zweiten Juniwoche abgeschlossen und umfasst 1.508 Befragte im Alter ab 16 Jahren bundesweit. Hinzu kommen

32%

der Erwerbstätigen arbeiteten im Mai/Juni im Homeoffice



jeweils 1.000 Interviews in den drei beteiligten Bundesländern. Auch dort wurde die erste Welle gerade beendet. Die Auswertung erfolgt getrennt von dem bundesweiten Bericht. Parallel begonnen hat der Aufbau der größeren Tracking-Stichprobe. Hierzu steht seit wenigen Wochen die App mobico bereit. Mit diesem Instrument können die Studienteilnehmerinnen und -teilnehmer auf freiwilliger Basis in unkomplizierter Form Tag für Tag über ihre Mobilität berichten.

Der vorliegende Report stellt die Ergebnisse der bundesweiten Erhebung vor. Nach Zwischenergebnissen in der Report-Ausgabe Nr. 1 basiert er auf der vollständigen Stichprobe von 1.508 befragten Personen. Zur besseren Einordnung verknüpfen wir diese Resultate mit Referenzergebnissen für einen normalen „Mobilitätsdurchschnitt" – aktuell eine Art Durchschnittsfrühsommer für alle Personen im Alter ab 16 Jahren. Da die erste MOBICOR-Welle ganz überwiegend in den Mai fiel, werden dazu aus der MiD 35.418 Personeninterviews aus dem Mai 2017 herangezogen. Um darüber hinaus die Monate „vor Corona" im Blick zu haben, nutzen wir zusätzlich eine vorbereitende Teststichprobe, die MOTIONTAG im Rahmen der Mobilitäts-App bereits seit längerer Zeit führt. Diese wird in zukünftigen Berichten durch das gerade begonnene projekteigene Tracking abgelöst.

Uns ist jedoch nicht nur die eigene Empirie wichtig, sondern darüber hinaus eine Beurteilung des aktuellen Mobilitätsgeschehens anhand weiterer Quellen und insgesamt abzuleitender Schlussfolgerungen. Daher enthält der vorliegende Report einen kleinen Überblick über weitere aktuelle Befunde.

Last but not least bieten wir ein neues Format für eine einordnende Bewertung. Den Auftakt bildet in dieser Ausgabe ein Gespräch zwischen Professor Andreas Knie (WZB) und Robert Follmer (infas), die beide für MOBICOR verantwortlich sind, mit Henrik Falk, dem Vorstandsvorsitzenden der

Tracking per mobico

Für die Entwicklung guter Lösungen und neuer Angebote für die Alltagsmobilität werden zuverlässige Daten benötigt. Zur Erhebung solcher Daten stellt infas zusammen mit MOTIONTAG die infas-App mobico bereit.

Die App beruht auf der Idee, dass die meisten Menschen ihr Smartphone (fast) immer bei sich tragen und die Sensoren des Smartphones zur Bestimmung der Position und Bewegung genutzt werden können. Einmal herruntergeladen und aktiviert, können Teilnehmende mit der App ihre Mobilität automatisch im Hintergrund aufzeichnen.

Intelligente Algorithmen verwandeln die Positions- und Bewegungsdaten des Smartphones in einzelne Abschnitte, die nach genutzten Verkehrsmitteln, Tageszeiten, Zielen oder möglichen Alternativen untersucht werden können. So kann auch die Verbreitung neuer Angebotsformen und ihre Integration in den Alltag nachvollzogen werden.

Mit der App können die Teilnehmenden ihre Mobilität bequem automatisch aufzeichnen. Sie werden dadurch nicht mit dem Ausfüllen von Fragebögen belastet. In der App können sich die Teilnehmenden zudem einen Überblick über die ermittelten Daten und Erkenntnisse zu ihrer eigenen Mobilität verschaffen.

Wenn Sie die App nutzen möchten, können Sie sie aus dem Google Play Store oder Apple App Store herunterladen. Geben Sie einfach „infas mobico" in das Suchfenster ein. Weitere Informationen zur App finden Sie unter www.infas.de/mobico.

Hamburger Hochbahn AG. Anlass sind die besonderen Anforderungen, die sich aktuell für den öffentlichen Nahverkehr, seine Fahrgäste und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ergeben. Diese Reihe werden wir in den folgenden Ausgaben mit weiteren Gesprächspartnern fortsetzen.

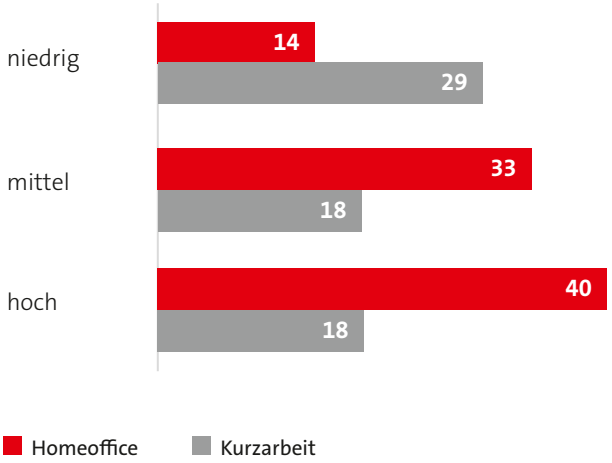
VERÄNDERTER ALLTAG

Spätestens Mitte März war nicht mehr zu leugnen, dass wir uns der Pandemie stellen müssen. Neue Verhaltensweisen wurden erforderlich. Der Alltag hat sich binnen kürzester Zeit radikal verändert. Dies hatte erhebliche Auswirkungen auf bewährte Routinen, mentale Befindlichkeiten und nicht zuletzt die tägliche Mobilität. Doch damit nicht genug. Mindestens ebenso einschneidend und möglicherweise dauerhafter sind wirtschaftliche Folgen. Dies gilt für einige Bürgerinnen und Bürger in zugespitzter Weise, aber natürlich auch für die gesamte Gesellschaft.

Eine viel diskutierte und prägende Erfahrung für viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer war der plötzliche Einstieg in die Homeoffice-Situation. Oft beschworen als Lösungsbeitrag für unsere täglichen Verkehrsprobleme wurde sie fast über Nacht zur Lebenswirklichkeit. Im „Normaljahr“ 2017 berichteten im MiD-Interview gut zehn Prozent der Erwerbstätigen, dass sie eine Homeoffice-Option nutzen würden – und dies meist nur für einzelne Tage und nicht dauerhaft.

In den bisherigen Corona-Monaten stieg dieser Anteil auf ein Drittel, allerdings nicht gleichermaßen. Für eine Differenzierung haben wir drei Gruppen eines ökonomischen Haushaltsstatus ermittelt. Diese Klassifizierung erfolgt nach dem Pro-Kopf-Äquivalenzeinkommen eines Haushalts mit einer an der Verteilung orientierten Gruppeneinteilung. In die untere Gruppe mit einem monatlichen Pro-Kopf-Einkommenswert von bis zu 1.300,- Euro entfallen 26 Prozent der befragten Personen. Die mittlere Gruppe mit einer Grenze von 2.200,- Euro umfasst 45 Prozent, das darüber liegende Segment 29 Prozent. Beschäftige, die der unteren dieser drei ökonomischen Statusgruppen angehören, berichten zu einem Anteil von 14 Pro-

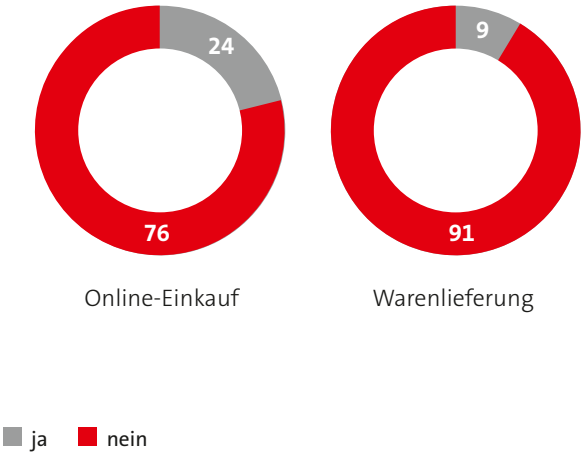
Anteile Homeoffice und Kurzarbeit nach ökonomischem Status
Angaben in Prozent, nur Erwerbstätige*



*einschließlich Selbständige und Beamte
Personen ab 16 Jahren, MOBICOR 1. Welle 2020

Verstärkter Online-Einkauf und Warenlieferung nach Hause

Angaben in Prozent



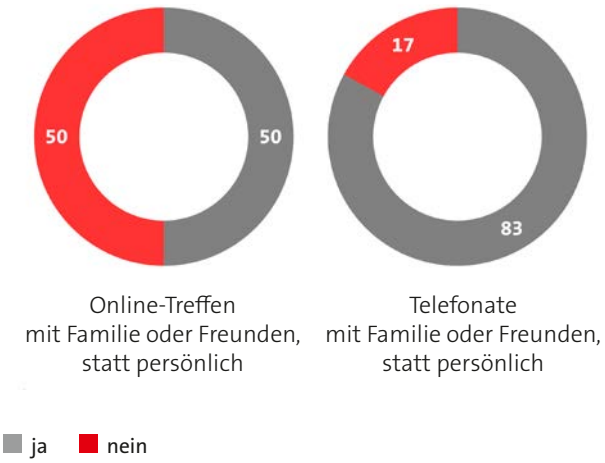
zent davon. In den beiden höheren ökonomischen Statusgruppen lag der Homeoffice-Anteil zum Befragungszeitpunkt im Mai bei einem Drittel bzw. sogar darüber. Es bestehen nicht überall Beschäftigungsverhältnisse, die diese Möglichkeit zulassen oder umsetzen.

Noch deutlicher fallen die Unterschiede aus, wenn nach dem Stichwort „Kurzarbeit“ gefragt wird. Diese Erfahrung stellte in den beiden oberen Einkommensgruppen mit jeweils 18 Prozent eher eine Ausnahme dar. Im unteren Einkommenssegment betrug der Anteil dagegen immerhin 29 Prozent. Die Arbeitssituation, ihre Beschränkung und damit auch die Auswirkungen auf die Alltagsmobilität fallen somit unterschiedlich aus. Nur ein Teil der Erwerbstätigen kann sich in die verhältnismäßig kommode Situation des Heimarbeitsplatzes zurückziehen.

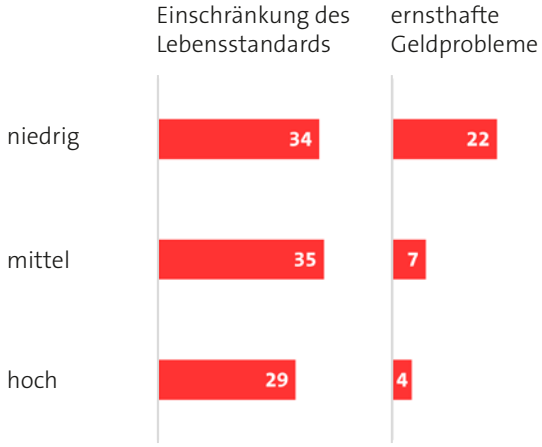
Andere Auswirkungen auf die Mobilität haben Veränderungen in Sachen Einkauf und Besorgung. Gefragt nach häufigeren Online-Einkäufen geben 24 Prozent an, dies während und unmittelbar nach dem Lockdown häufiger zu tun als bisher. Dies führt zu neuen Erfahrungen und Routinen, die unter Umständen erhalten bleiben. Anlieferungen durch einen Händler vor Ort nennen nur zehn Prozent der Befragten. Diese Option dürfte sich auf wenige Ad-hoc-Angebote von Geschäften oder Gaststätten beschränken, die Brückenangebote geschaffen haben. Eher bleibt der Gang in den Supermarkt erzwungene – und vielleicht auch willkommene – Notwendigkeit. Ein Grund dafür, warum auch in der Phase der Ausgangsbeschränkungen ein beachtliches Mindestniveau unserer Alltagsmobilität erhalten geblieben ist. Für beide Varianten – Online-Bestellung oder Vor-Ort-Anlieferung – fallen die Nutzeranteile mit einem höheren ökonomischen Status um einige Prozentpunkte größer aus. Auch in dieser Frage unterscheiden sich also die Corona-Lebenswelten.

Zumindest kurzfristig und über die Mobilität hinaus sind Veränderungen in den sozialen Kontakten zu betrachten. Auch dies haben wir erfragt. So berichtet die Hälfte unserer Befragten von vermehrten Online-Treffen mit Familie oder

Veränderte Kommunikation
Angaben in Prozent



Erwartungen für die nächsten sechs Monate nach ökonomischem Status
Angaben in Prozent



Personen ab 16 Jahren, MOBICOR 1. Welle 2020

Freunden als Ersatz für Besuche und gemeinsame Aktivitäten. Noch wichtiger war der bewährte Telefonanruf. 83 Prozent geben an, häufiger als bisher zum Hörer oder Handy gegriffen zu haben. Aufschlussreich ist, dass sich die Intensität dieser Ersatzkontaktpflege kaum nach dem ökonomischen Haushaltsstatus unterscheidet.

Doch wie steht es um den Ausblick und die kommenden Monate? Hier zeichnen sich Ängste und Befürchtungen ab, die mit der Alltagsmobilität verbunden sind, aber weit darüber hinausreichen. Insgesamt ein Drittel sieht eine Einschränkung des Lebensstandards auf sich zukommen. Ein Zehntel erwartet sogar „ernsthafte Geldsorgen". Beides hängt deutlich von der individuellen ökonomischen Situation ab. Insbesondere die finanziellen Sorgen betreffen Personen in den unteren Einkommensgruppen in besonderem Maß.

Bereits anhand dieser wenigen Indikatoren fällt eine Corona-Zwischenbilanz noch vor dem detaillierten Blick auf das Mobilitätsverhalten eher ernüchternd aus. Natürlich haben viele von uns die Situation gut ertragen und gehen bisher unbeschadet daraus hervor. Aber die MOBICOR-Ergebnisse zeigen, dass nur fünf Prozent der Bevölkerung über keinerlei Einschränkungen oder Veränderungen berichten. Noch nachdenklicher sollte das Resultat stimmten, dass nur ein Drittel gar keine Befürchtungen hinsichtlich der kommenden sechs Monate hegt. Sei es, wie dargestellt, bezogen auf den Lebensstandard oder finanzielle Existenzängste oder durch ebenfalls abgefragte Befürchtungen, etwa in Sachen Gesundheit: Nur ein Drittel der Bevölkerung zeigt sich sorgenfrei. Zwei von drei Befragten dagegen sorgen sich in der einen oder anderen Form. Dies betrifft die unteren Einkommensgruppen deutlicher und vielschichtiger, gilt aber in abgeschwächter Form ebenso für gut situierte Bürgerinnen und Bürger.

11%

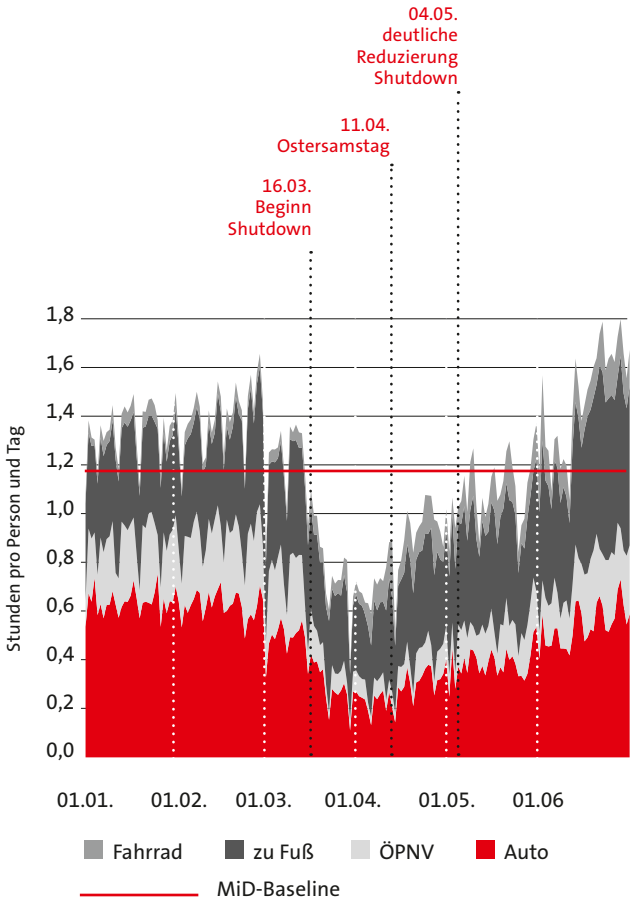
aller Wege wurden 2017 mit dem Fahrrad zurückgelegt. Wie wird sich dies entwickeln?

SCHON WIEDER UNTERWEGS, ABER NICHT UNBEDINGT WIE VORHER

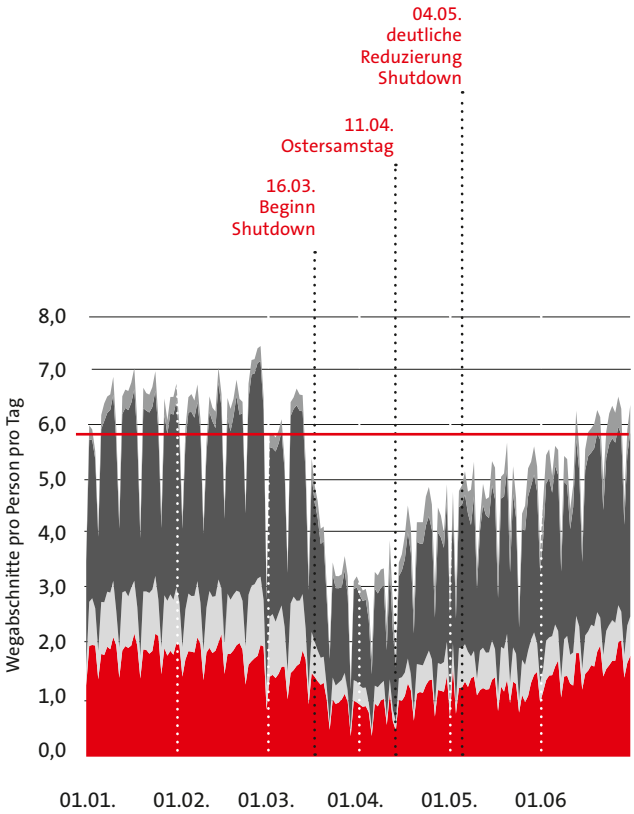
Die inzwischen nicht mehr überraschende Erkenntnis in den Mai- und Juniwochen: Nach einem auf der Hand liegenden Tief ging es schnell wieder aufwärts. Dies zeigen Tracking-Ergebnisse, mit denen wir unsere Analyse der Alltagsmobilität beginnen möchten. Sie decken einen Zeitraum von mehreren Monaten ab. Nach einem Tiefpunkt vor Ostern gewinnt unsere Alltagsmobilität mehr und mehr ihr altes Niveau zurück. Bereits unmittelbar mit der ersten Lockerung Anfang Mai ist ein solcher Sprung zu beobachten. Spätestens Ende Juni ist bei vielen Kennwerten das alte Niveau wieder erreicht. Vor allem durch mehr Aktivitäten zu Fuß und vielleicht manchem Nachholbedarf wird die erbrachte Baseline teilweise sogar überschritten. Ende Juni ergibt sich eine mittlere Unterwegszeit von gut 1,5 Stunden pro Person und Tag. Die Anzahl der Wegeabschnitte einschließlich aller Fußetappen liegt bei etwas sechs.

Zumindest in dieser noch ohne Repräsentativitätsanspruch zusammengestellten Tracking-Gruppe, die gemessen am bekannten Bevölkerungsschnitt ein wenig „zu mobil“ ausfällt, liegt die tägliche Außer-Haus-Quote zur Mitte des Jahres 2020 wieder bei der MiD-Baseline von knapp 90 Prozent, mitunter sogar darüber. Dies gilt in gleicher Form

Unterwegszeit pro Tag und Person
Angaben in Stunden



Wegeabschnitte pro Tag und Person
Angaben in Mittelwerten



Fußabschnitte auf Wegen einzeln ausgewiesen, etwa der Fußweg zur Haltestelle

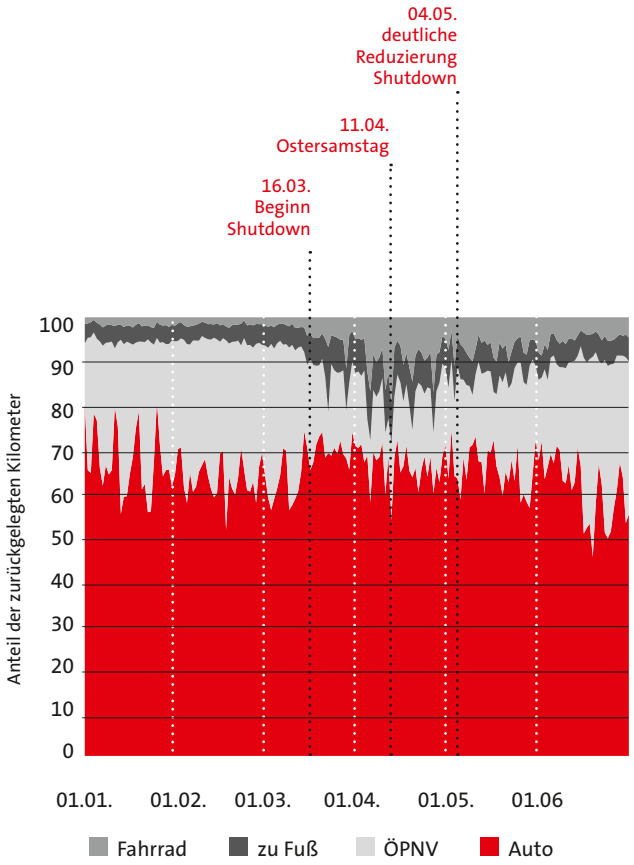
Tracking-Ergebnisse Eigenstudie MOTIONTAG

für die Summe der Tageskilometer sowie die Unterwegszeit pro Person, also sowohl für die Zeit, die wir täglich mobil sind, als auch die Strecken, die wir dabei zurücklegen. Unterstellt werden kann, dass der über mehrere Monate reichende Kurvenverlauf für einen wirklich repräsentativen Querschnitt ganz ähnlich ausfallen würde, wenn auch auf einem etwas geringeren Niveau.

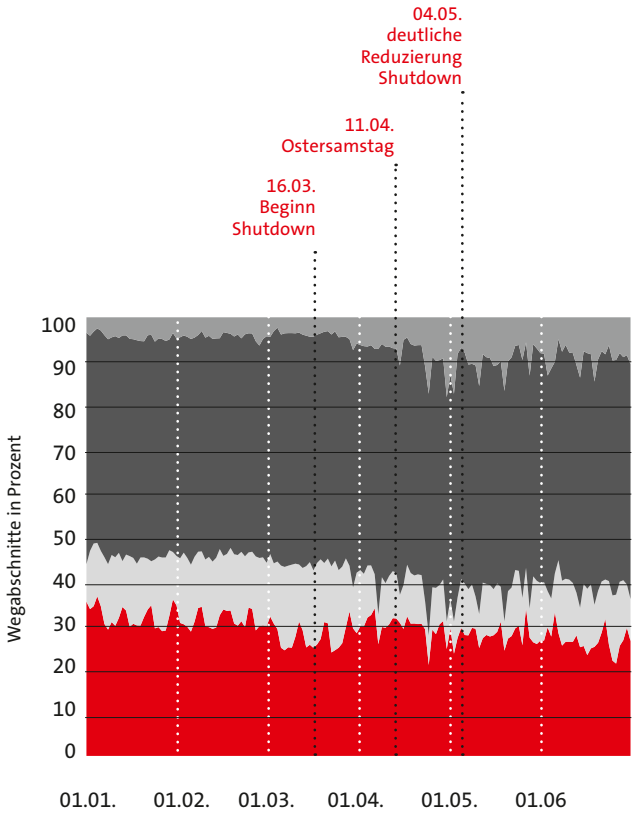
Widmen wir uns der im Tracking automatisch ermittelten Verkehrsmittelverteilung, illustrieren alle Indikatoren ebenfalls deutliche Veränderungen. Dies gilt in erster Linie für die Phase der gravierendsten Einschränkungen zwischen Mitte März bis Anfang Mai. Der öffentliche Verkehr wurde zumindest vorübergehend marginalisiert. Diesen „Einschlag“ hat er noch nicht überwunden, aber es ist eine Erholung erkennbar. Das Fahrrad erfreut sich zeitweilig einer deutlich wachsenden Beliebtheit, muss aber um die dauerhafte Stabilität dieses Zuwachses bangen. Der in den verkehrsmittelbezogenen Abbildungen rot dargestellte Sockel des Autofahrens bleibt beachtlich, insbesondere sein Kilometeranteil.

Beachtlich ist auch das Geschehen im Fußverkehr. Zurückgeworfen auf eine erzwungene Nahmobilität haben viele von uns das Zufußgehen wiederentdeckt. Das Tracking misst diese Anteile sensibel und oft genauer als eine rückblickende persönliche

Anteile der pro Person zurückgelegten Tageskilometer
Angaben in Prozent



Verteilung der Wegeabschnitte pro Tag und Person
Angaben in Prozent



Fußabschnitte auf Wegen einzeln ausgewiesen, etwa der Fußweg zur Haltestelle
Tracking-Ergebnisse Eigenstudie MOTIONTAG

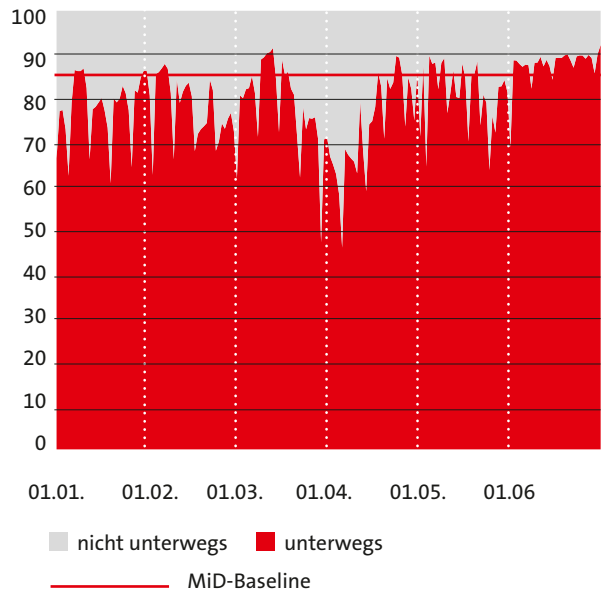
Berichterstattung in einem selbst auszufüllenden Mobilitätstagebuch. Umso eindrucksvoller stellt sich der feststellbare Zuwachs dar. Dies gilt vor allem für die Unterwegszeit. Im Schnitt wird pro Tag und Person etwa 20 Minuten gegangen, an Wochenenden sogar deutlich mehr. Dies ist ähnlich lange wie die mittlere Zeit in einem Auto. Ein Teil ist natürlich dem fast durchweg schönen Wetter geschuldet. Aber dies ist nicht die alleinige Erklärung. Neue Aktivitäten und zeitweilig veränderte Routinen waren entscheidender.

Während sich der Radverkehr nach den Tracking-Ergebnissen von seinem „Corona-Hoch“ Schritt für Schritt verabschieden muss, gilt dies nicht für den Fußverkehr. Bis zum bisherigen zeitlichen Ende unserer Auswertung Anfang Juni erfreut sich dieses „Verkehrsmittel“ einer ungebrochenen Beliebtheit. Ob diese neue Passion länger Bestand haben wird, bleibt abzuwarten. Noch kann der Fußverkehr als Gewinner gelten – ein Grund, ihm in der Verkehrsgestaltung künftig erheblich mehr Aufmerksamkeit als bisher zu widmen.

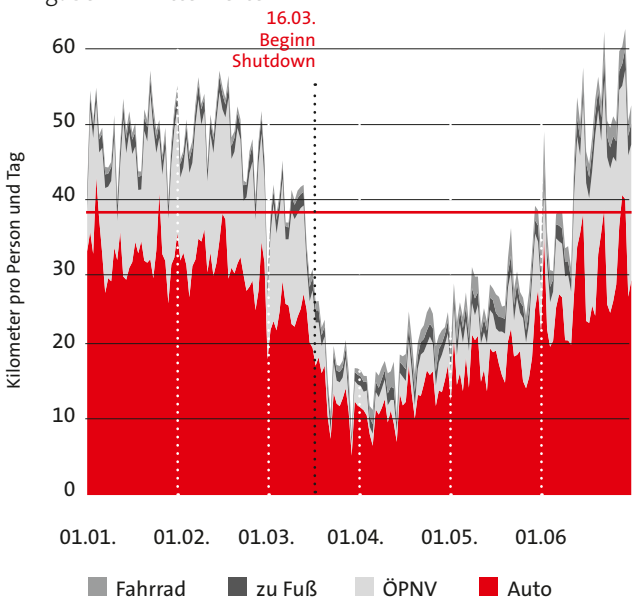
So fällt eine erste Zwischenbilanz basierend auf den Tracking-Ergebnissen unterschiedlich aus. Das „Zurück zur Normalität“ ist unübersehbar. Es gilt sowohl für das Aktivitätsniveau als auch für die Autonutzung. Für den insbesondere auf mittleren und längeren Strecken wichtigen öffentlichen Verkehr kann dies bis zur Jahresmitte noch nicht verzeichnet werden. Anders die Nahmobilität mit Fuß- und Radverkehr. Sie hat die Mobilitätsroutinen der letzten Wochen und Monate weit über das gewohnte Normalmaß hinaus geprägt. Steigbügelhalter dafür war selbstverständlich das Wetter, entscheidender aber vermutlich die per Verordnung entfallenden Möglichkeiten für Aktivitäten mit größerem Aktionsradius. Schon jetzt kehren Urlaubswünsche und andere Reiseaktivitäten zurück. Je mehr sie sich in die Praxis umsetzen lassen, desto eindeutiger wird das Mobilitätsgeschehen wieder durch Auto, Bus und Bahn geprägt sein.

Doch vor einem solchen Ausblick nun zu den MOBICOR-Befragungsergebnissen. Sie ermögli-

Außer-Haus-Quoten
Angaben in Prozent



Tageskilometer pro Person
Angaben in Mittelwerten



Tracking-Ergebnisse Eigenstudie MOTIONTAG

chen eine noch differenzierte Bestandsaufnahme des Status quo in diesem Frühsommer.

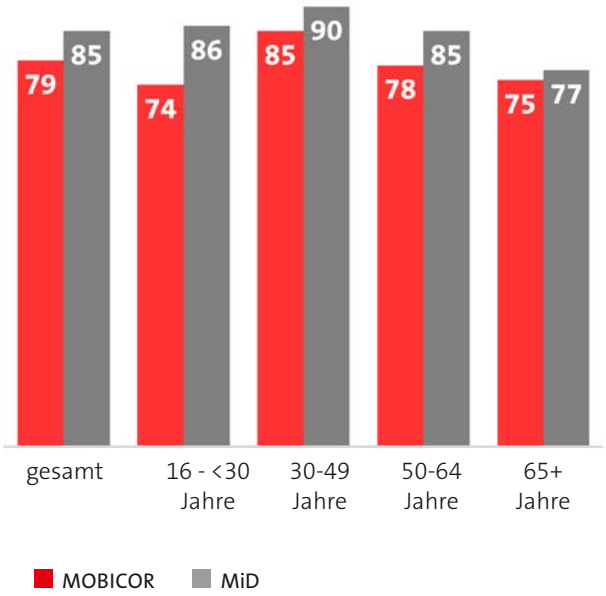
ALT UND JUNG, ARM UND REICH

Die Ergebnisse aus der MOBICOR-Befragung von 1.500 Personen im Alter ab 16 Jahren bestätigen die Tracking-Befunde. Die Erhebung erfolgte auftragsbedingt zwischen Anfang Mai und der zweiten Juniwoche, also erst nach dem eigentlichen Shutdown. Je weiter sich die Befragung von der engeren Lockdown-Phase entfernt, desto höher fällt das Mobilitätsniveau aus. Waren Anfang Mai im Schnitt rund 70 Prozent der Befragten an „ihrem“ Berichtstag außer Haus unterwegs, sind es Anfang Juni nahezu 90 Prozent. Im Durchschnitt ergibt sich ein Wert von 79 Prozent. Dies sind jedoch noch immer weniger als die 85 Prozent, die unser Vergleich mit der zuletzt gemessenen Normalsituation im Mai 2017 ergibt. Hierfür ziehen wir das MiD-Ergebnis für diesen Zeitpunkt heran.

Dabei zeigen sich nicht in allen Bevölkerungsgruppen die gleichen Verläufe. Das Minus fällt in den Altersgruppen mit hohen Anteilen von Berufstätigen erwartungsgemäß größer aus als unter den Seniorinnen und Senioren im Alter ab 65 Jahren. Und auch sozio-ökonomische Unterschiede spielen eine Rolle. Segmente mit schlechter, guter oder sehr guter ökonomischer Lage unterscheiden sich. Während sich in den beiden statushohen Gruppen bis in die ersten beiden Maiwochen ungewöhnlicherweise niedrigere Unterwegskennziffern zeigten als im Segment mit einer schlechten Lage, haben sich ab Mitte Mai die gewohnten Verhältnisse wieder eingependelt. Je höher die ökonomische Lage, desto größer erneut der Mobilitätsfußabdruck. Da zudem das mittlere Minus

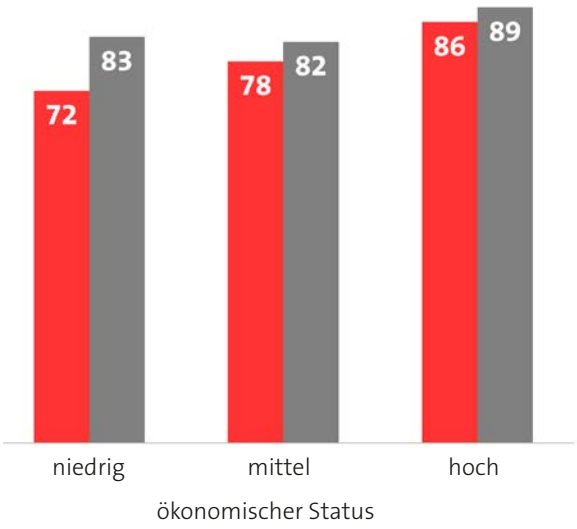
Außer-Haus-Anteile nach Altersgruppen

Angaben in Prozent



Außer-Haus-Anteile nach ökonomischem Status

Angaben in Prozent



MID-Referenzmonat Mai und Ergebnisse MOBICOR 1. Welle 2020, Personen ab 16 Jahren

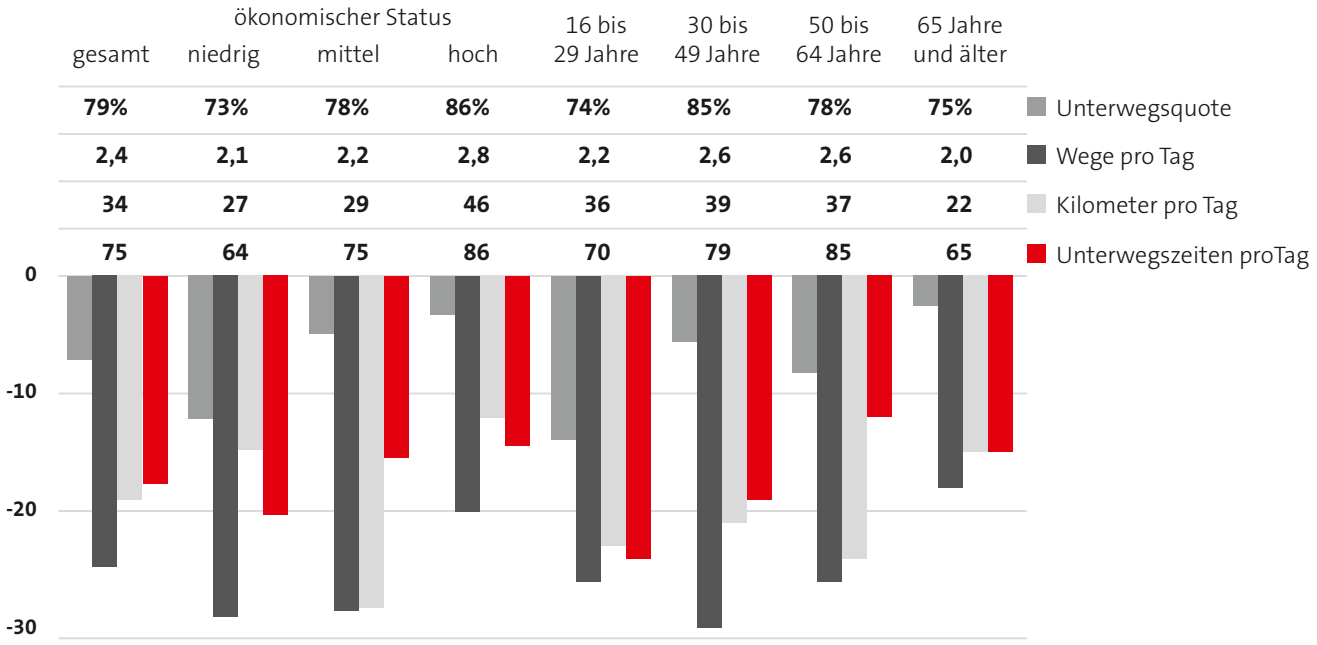
in der einkommensstärksten Gruppe am kleinsten ausfällt, hat die Pandemie diesen Unterschied sogar verstärkt. Die kurzfristige Umkehr ist plausibel. Sie ist darauf zurückzuführen, dass in bestimmten Bevölkerungsgruppen weniger Homeoffice-Möglichkeiten gegeben waren und so weiterhin die Notwendigkeit bestand, arbeitsbedingt unterwegs sein zu müssen.

Die wiedergekehrten Unterschiede zwischen Arm und Reich spiegeln sich in den absoluten Werten wider. Sowohl die durchschnittliche Kilometersumme pro Person und Tag als auch die Unterwegszeit fallen in der ökonomisch stärksten Gruppe am größten aus. 46 Tageskilometer und 86 Tagesminuten bei hohem ökonomischen Status stehen 27 Kilometern und 64 Minuten bei niedrigem Status gegenüber. Dass dabei der Zeitbedarf in der einkommensstarken Gruppe nicht proportional mit den bewältigten Kilometern wächst, kann auf die andere Verkehrsmittelwahl zurückgeführt werden. Ihre Vertreterinnen oder Vertreter sitzen wesentlich öfter hinter dem Steuer des eigenen Autos als einkommensschwächere Personen, die sich eher auf den ÖPNV verlassen (müssen). Dazu später mehr.

Die Befragungsergebnisse lassen den Blick auf die Anlässe zu, warum wir unterwegs sind. Zu normalen Zeiten erfolgt rund ein Drittel aller Wege berufsbedingt. Dies ist weniger, als oft unterstellt. Aber in Corona-Zeiten reduziert sich der beruflich verursachte Anteil verständlicherweise deutlich. Er beträgt gemittelt über Mai und Anfang Juni nur noch – oder immerhin – ein Viertel aller Anlässe, aus denen wir aktuell unterwegs sind. Wenn Arbeitswege, dienstliche Wege und Ausbildungswege zusammengefasst werden, sind dies hoch-

Mobilitätsrückgänge in Prozent im Corona-Mai gegenüber MiD-Mai, Tageswerte pro Person nach Teilgruppen

Mittelwerte und Rückgang in Prozent gegenüber dem MiD-Ausgangswert



MID-Referenzmonat Mai und Ergebnisse MOBICOR 1. Welle 2020, Personen ab 16 Jahren

gerechnet 42 von rund 170 Mio. Wegen täglich – in der Altersgruppe ab 16 Jahren. Entsprechend nehmen anteilig gesehen andere Wegezwecke zu, wie etwa der Freizeitverkehr. Der Einkaufsverkehr hat absolut gesehen sogar schon wieder sein altes Niveau von 39 Mio. Wegen täglich erreicht.

Damit einher geht eine Verschiebung der Tagesganglinie. Insgesamt liegt hier der aktuelle Verlauf absolut gesehen natürlich deutlich unter dem ursprünglichen Niveau. Aber auch diese Reduktion ergibt sich nicht linear, sondern plausibel in höherem Maß in den Morgen- und Abendstunden.

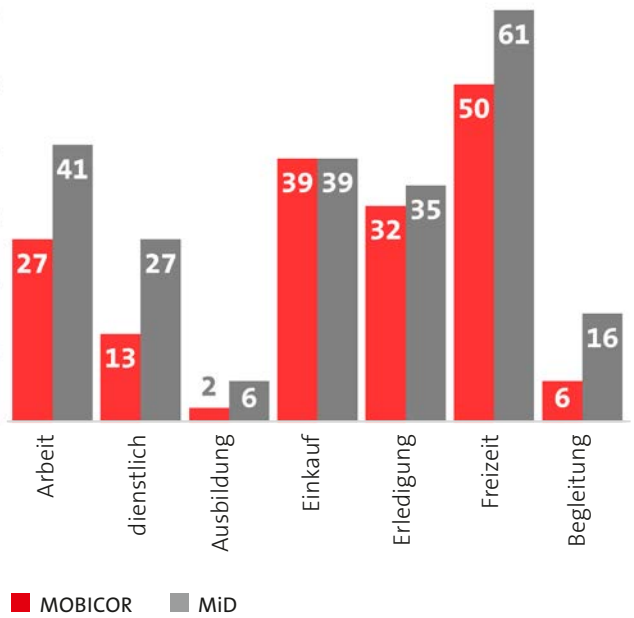
Dies ist ein Umstand, der bei der Interpretation der Veränderungen im Verkehrsmittelmix eine wichtige Rolle spielt. Zusätzlich ist bei all diesen Effekten zu berücksichtigen, dass das Mobilitätsniveau insgesamt nach wie vor reduziert ist, entstanden durch mehr Zeiten zu Hause und die oft nicht freiwillige Beschränkung auf kurze Wege, wenn das Haus verlassen wird. Jedoch bleibt hervorzuheben, dass während der gesamten verschärften Lockdown-Phase eine Grundmobilität erhalten geblieben ist.

Dies drückt sich in den schon erwähnten, weiterhin relativ hohen mittleren Unterwegszeiten aus. Sie liegen im Mai/Juni 2020 mit 75 Minuten nicht mehr erheblich unter den sonst üblichen rund 80 Minuten. Zeit, die für lange Wege gespart wurde, wurde also offenbar für Ausgänge zu Fuß oder mit dem Fahrrad umgewidmet.

Fortsetzung auf Seite 23

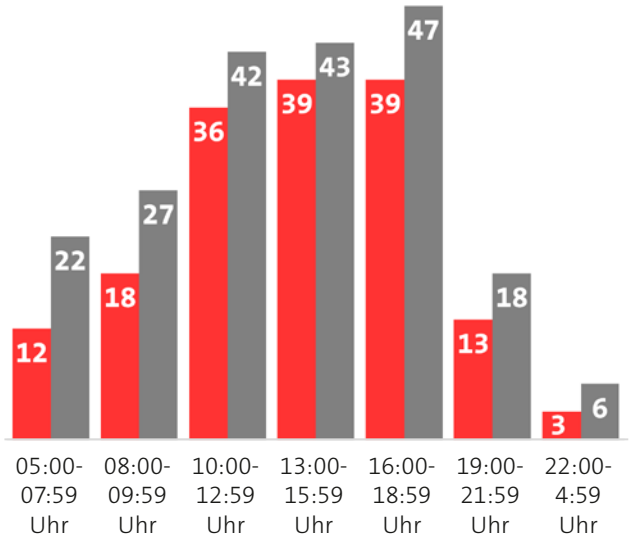
Verkehrsaufkommen pro Tag absolut nach Hauptwegezweck

Hochrechnung in Millionen Wegen



Wege pro Tag, ohne Wirtschaftsverkehr

Hochrechnung in Millionen Wegen



MID-Referenzmonat Mai und Ergebnisse MOBICOR 1. Welle 2020, Personen ab 16 Jahren

34%

nutzen zurzeit lieber das Auto, anstatt Bus oder Bahn.

IM INTERVIEW

Henrik Falk im Gespräch mit Andreas Knie und Robert Follmer, moderiert von Joachim Scholz

Einige MOBICOR-Ergebnisse legen nahe, dass der öffentliche Verkehr zumindest zeitweise zum Verlierer der Pandemie geworden ist. Doch deckt sich dies mit Wahrnehmungen der Betreiber? Und wie kann dem begegnet werden? Haben wir wirklich verkehrt gewendet? Im Gespräch mit dem Vorstandsvorsitzenden der Hamburger Hochbahn, Henrik Falk, diskutieren die beiden MOBICOR-Studienleiter Andreas Knie (WZB) und Robert Follmer (infas) die Ergebnisse und versuchen einen konstruktiven Ausblick zu geben. Das Gespräch moderierte Joachim Scholz von infas.

Herr Falk, welche Auswirkungen hat die Corona-Pandemie auf den ÖPNV in Hamburg?
Falk: In der Hochphase der Corona-Pandemie sind wir in Hamburg auf 30 Prozent runtergefahren. Das ist nicht weiter verwunderlich, viele sind zu Hause geblieben, weil es keine Mobilitätsanlässe gab. Inzwischen sind wir gesichert wieder bei 70 Prozent, was ich so schnell nicht erwartet hatte. Dazu hat sicherlich das Thema „Masken", aber auch ein Vertrauen in die Hochbahn beigetragen. Doch man darf sich keiner Illusion hingeben: 100 Prozent werden erst wieder erreicht, wenn wir Corona vollständig im Griff haben. Was nicht heißt, dass wir, um eine Mobilitätswende zu bewerkstelligen, nicht noch weitere Maßnahmen benötigen. Der Blick in die Historie lässt aber vermuten, dass der coronabedingte Einbruch nicht nachhaltig ist. Nach der Spanischen Grippe 1918 hat der ÖPNV in den 20er Jahren in den Metropolen einen massiven Ausbau erfahren.
Follmer: Überraschend sind die Ergebnisse hinsichtlich des Lockdown ja nicht. Ich bin allerdings skeptisch, ob die Pandemie einen Fortschritt bringt. Es sind ja vor allem diejenigen mit Wahlfreiheit, die wirtschaftlich besser Gestellten, die dem ÖPNV möglicherweise auch länger den Rücken kehren. Ist nicht zu befürchten, dass der ÖPNV in ein Imageproblem rutscht?
Knie: Die infas-Daten zeigen ja ein Hochfahren des ÖPNVs, was optimistisch stimmt. Die weniger wahlfreien Stammkunden sind weitgehend wieder da. Wenn die Verkehrsanlässe wieder hochfahren, die Touristen und die Studenten wiederkommen, dann ist man wieder in der Ausgangssituation. Die große Angst, dass die Menschen wegen der Sorge einer Ansteckung nicht mehr U- und S-Bahn fahren, kann man für das Kernpublikum nicht bestätigen. Allerdings war der ursprüngliche Zustand ja nicht ideal. Wir waren ja auf dem Sprung zur Wende, den öffentlichen Verkehr auszubauen. Diejenigen, die über Wahlfreiheit verfügen, die Autos haben, die alles Mögliche haben, die wir langsam in Bus und Bahn bringen wollten, haben wir noch nicht zurückgewonnen. In Berlin ist jetzt beispielsweise mit der weitgehenden Einstellung der E-Bikes von Uber, dem Ende von Clevershuttle und einigen E-Scooter-Anbietern, die Multimodalität erst einmal verschwunden. Die Vielfalt, von der der ÖPNV auch profitiert hat, ist nicht mehr da. Deshalb sitzen viele wieder im Auto. Und da müssen wir etwas tun.

Bestehen denn Chancen, jetzt etwas für die Verkehrswende zu tun?
Falk: Eigentlich sind wir wieder in der Ausgangssituation, die vor der Pandemie ganz gut aussah, wobei sich in Hamburg eine besondere Situation ergeben hat. Die Bürgerschaftswahl fand ja kurz vor der Pandemie statt, die Koalitionsverhandlungen folgten mit Verzögerung und unter dem Eindruck der Pandemie. Und bisher hatte man in Hamburg immer versucht, allen, auch den Autofahrern, gerecht zu werden und nicht einzelne Lösungen zu präferieren – beispielsweise Sharing-Systeme. Das hat sich jetzt geändert. Das sieht man schon daran, dass wir erstmalig eine Verkehrsbehörde haben, die das Ziel Mobilitätswende in ihrem Namen trägt. Politisches Ziel ist, bis 2030 den sogenannten Hamburg-Takt umzusetzen, so dass

Hendrik Falk ist seit 2016 Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hochbahn AG. Er ist zudem Mitglied der „Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität“ der Bundesregierung, im Policy Board UITP und im Präsidium des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Der Jurist war zuvor seit 2004 in verschiedenen Positionen bei den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) tätig, unter anderem als Leiter der Rechtsabteilung, und seit 2008 als Vorstand für Finanzen und Vertrieb.

jeder innerhalb von fünf Minuten ein Mobilitätsangebot zur Verfügung hat – sei es ein öffentliches Verkehrsangebot, ein On-Demand- oder ein Sharing-System. Das sind sehr ambitionierte Ziele, auf die sich der Senat verpflichtet hat, um seine Klimaziele zu erreichen. Dazu sind 600 neue Haltestellen, eine Aufstockung der Busflotte um 50 Prozent und vieles andere geplant. Über den Hamburg-Takt haben wir eine Chance, dass die On-Demand-Angebote auch wirtschaftlich erfolgreich sein können. Ohne die Einbindung in eine gesamtstädtische Strategie wird das nicht zu schaffen sein.

Knie: Es gab bereits vor der Pandemie die Bereitschaft, über Bus und Bahnen hinauszudenken. Jetzt ergeben sich jedoch gute Chancen, etwa durch die Experimentierklausel. Auch gibt es beim Personenbeförderungsgesetz (PBefG) revolutionäre Reformideen. Es muss jedoch darauf geachtet werden, dass die Bestellerentgelte, die jetzt wegen der Pandemie auf 2,5 Milliarden Euro aufgestockt wurden, nicht ausschließlich dafür verwendet werden, Betriebsverluste zu kompensieren. Es müsste möglich sein, damit auch neue Geschäftsmodelle zu fördern, insbesondere für die „letzte Meile“. Ich setze da Hoffnung auf Burkhart Jung (Oberbürgermeister der Stadt Leipzig und Städtetagspräsident), in München wie anderswo passiert einiges und wir sind als WZB mit dem Senat in Berlin im Gespräch. Hier wird zum Beispiel darüber nachgedacht, eine City-Maut einzuführen. In jedem Fall hat die leere und ruhige Stadt während der ersten Pandemiewelle ein Bild davon vermittelt, wie eine Stadt auch aussehen, sich anhören und benehmen könnte. Von alleine geht dies nicht, aber der Schwung vor der Pandemie ist nicht verloren gegangen, es gibt Grund zur Hoffnung.

Follmer: Ich habe im Rahmen der regionalen MOBICOR-Aufstockungen in den Bundesländern Hessen, Bayern und Baden-Württemberg die Diskussion geführt. Es gibt trotz allem gerade im Hinblick auf den ÖPNV Aufbruchsstimmung und Zuversicht, aber einige Zählungen zeigen, dass der Autoverkehr im Vergleich zum Vorjahreswert jetzt schon gewachsen ist, obwohl die anderen Verkehrsmittel eher bei 80 bis 90 Prozent stehen, nur das Fahrrad regional zeitweise darüber. Ich bin skeptisch, ob dem öffentlichen Verkehr durch die Pandemie nicht doch für längere Zeit etwas verloren gegangen ist.

Knie: Es stimmt, insbesondere an der Stadt-Land-Grenze kippt es wieder hin zum Auto. Und man muss auch so ehrlich sein, festzustellen, dass die Kfz-Zulassungen in den vergangenen Jahren immer um zwei bis drei Prozent zugelegt haben. Aber es ist tatsächlich eine positive Grundstimmung feststellbar. Und speziell die Innenstädte müssen mehr tun. Die guten Dinge kommen nicht von alleine.

Was muss passieren, um diese positive Grundstimmung zu nutzen?

Falk: Bislang fehlte eine Mobilitätsstrategie, die sich politisch auch gut vermitteln lässt. Da herrschte viel Dogmatik links und rechts, es gibt beispielsweise keine systematische Verzahnung zwischen den Angeboten der neuen Mobilitätsanbieter und dem ÖPNV. Die Hamburger Idee, binnen fünf Minuten ein ÖV- oder Sharing-Angebot machen zu können, zeigt,

dass es nicht reicht, als ÖPNV-Unternehmen nur über den Ausbau von Bussen und Bahnen nachzudenken. Um die Mobilitätswende zu schaffen, bedarf es einer strategischen und ernst gemeinten Einbindung sämtlicher Sharing-Formen. Durch die „Nationale Plattform Zukunft der Mobilität" haben wir jetzt das Reallabor Hamburg. Damit haben wir die Möglichkeit, dieses für Hamburg herauszufinden und es auf der Basis der hier gewonnen Erkenntnisse deutschlandweit zu simulieren. Diese Klarheit in der Vorgehensweise schafft die positive Grundstimmung.

Wie verhält es sich mit dem ländlichen Raum?
Falk: Der Hamburg-Takt bezieht sich im ersten Schritt auf das Kerngebiet der Metropolregion, also Hamburg selbst. Das war auch wichtig, weil wir die Komplexität zunächst nicht noch höher schrauben wollten. In der weiteren Folge geht es jetzt darum, die weitere sinnvolle Ausbreitung dieser Strategie zu konzipieren und zu erweitern. Das ist besser, als alle Probleme auf einen Schlag lösen zu wollen, denn das wäre von vornherein zum Scheitern verurteilt.
Knie: Die zentrale Frage wird sein, wie sieht die Stadt von morgen aus? Wir müssen den öffentlichen Raum neu organisieren, was heißt, dem Auto Platz wegzunehmen. Die Angebote werden nicht nur in der Taktung, sondern in der Betriebsform geändert werden müssen. Auch die Finanzierungskomponente, also etwa Bestellerentgelte müssen besprochen werden, so dass wir das Gesamtsystem diskutieren. Aktuell konzentrieren sich viele Akteure stattdessen wieder auf das Kerngeschäft: Clevershuttle hat die Deutsche Bahn stark heruntergefahren, VW hat einige Zukunftsprodukte gestoppt, bei Share Now sind Ziele gekappt worden. Damit entfallen verbindende Glieder der Verkehrswende, das integrierte System ist gekündigt. Hier muss nun die Wissenschaft mehr tun, aber auch der Verband deutscher Verkehrsunternehmen und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Wir hoffen ebenso darauf, dass die Zivilgesellschaft mehr Druck aufbaut und Städte wie Berlin, Hamburg oder München enger zusammenarbeiten.

Wir haben jetzt viel über den städtischen Raum gesprochen. Lassen sie uns noch einmal den ländlichen Raum betrachten.
Follmer: Die Messungen zeigen, dass das Auto im ländlichen Raum immer schon eine zentrale Rolle spielte. Die längeren Strecken auf dem Land konnten auch während der Pandemie nicht auf zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Insofern waren hier Auswirkungen bezogen auf den Verkehrsmix natürlich geringer, obwohl auch dort der ÖPNV zumindest zeitweise erhebliche Einbußen hatte.
Falk: Mit der Konzentration auf Innovation im ländlichen Raum wird man die Mobilitätswende aber nicht hinbekommen. Wir müssen, um schneller voranzukommen, gewisse Realitäten anerkennen. Grundsätzlich wird im ländlichen Raum viel Auto gefahren und der ÖPNV ist tendenziell unattraktiver. Die Mobilitätswende wird somit nicht vom ländlichen Raum in die Metropole zu organisieren sein, sondern umgekehrt. Ich muss mich zunächst also auf die Metropolen konzentrieren. Allerdings werden dabei viele Aspekte

Robert Follmer ist bei infas als Bereichsleiter verantwortlich für die Mobilitäts- und Regionalforschung. Seit 30 Jahren befasst er sich als Diplom-Soziologe und Erhebungsexperte mit Fragestellungen rund um die Mobilität, die Stadtentwicklung und deren Zusammenhänge in Deutschland, auch mit internationaler Perspektive. Er verantwortet bei infas zahlreiche Mobilitätsstudien, unter anderem mehrfach die „Mobilität in Deutschland" und aktuell die MOBICOR-Studie.

Prof. Dr. Andreas Knie ist Mobilitätsforscher am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) und Hochschullehrer an der Technischen Universität (TU) Berlin. Am WZB leitet er mit Dr. habil. Weert Canzler die Forschungsgruppe „Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung". Im Juni 2018 übernahm er die Funktion des Head of Scientific Development der Choice GmbH. 2006 gründete er das Innovationszentrums für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel GmbH.

als gegeben angesehen, bei denen ich Zweifel habe: On-Demand-Angebote – funktionieren die eigentlich? Bisher haben alle rote Zahlen geschrieben. Die Idee war immer, dass es sich erst rechnen wird, wenn die Personalkosten der Fahrer wegfallen, also autonom gefahren wird. Das kommt allerdings in frühestens zehn Jahren, wenn überhaupt. Anderseits müssen die Städte und Kommunen einsehen, dass eine Mobilitätswende nicht funktionieren wird, indem einfach nur der ÖPNV ausgebaut wird. Dies haben wir als Branche in 100 Jahren nicht geschafft, warum soll das jetzt klappen? Es ist also ein flächendeckendes System nötig - mit einem Mix aus klassischem ÖPNV und autoähnlichen Gefäßen, wer auch immer diese betreibt. Die Menschen sollen nicht auf ihr Auto angewiesen sein, sondern in neue Sharing-Systeme wechseln.

Knie: Es gilt, die Stärken zu stärken. Nach wie vor werden Neubaugebiete ohne ÖPNV geplant. Nach wie vor gibt es auseinandergezogene Städte, die lange Wege verursachen. Zudem wachsen die Städte an den Rändern, wo der ÖPNV schwer hinkommt. Wir brauchen stattdessen ein Hub-and-Spoke-Konzept, bei dem die Menschen an kleineren Verteilern abgeholt werden. Denn wenn sie erst einmal im Auto sitzen, bleiben sie auch dort. Und da spielen autonome Shuttles sehr wohl eine Rolle. Pilotprojekte zeigen beispielsweise, dass ältere Menschen auf dem Dorf das autonome Shuttle, das vor ihrer Tür hält, auch nutzen. Und in Dörfern sind solche Shuttles jetzt schon technisch möglich. Allerdings gibt es gegenwärtig keine Akteure, keine Industrie, die das umsetzt. Es fehlt der Transmissionsriemen. Das heißt, die ganzen Planungsprämissen müssen hinterfragt werden, sowohl im ländlichen Raum als auch im städtischen Verkehr.

Follmer: Wenn Moia ins Stocken geraten würde und weitere Alternativen ebenfalls, muss es dann die Hochbahn machen?

Falk: Moia ist in enger Kooperation mit der Hochbahn entwickelt worden. Wir haben überlegt, ob wir uns auch wirtschaftlich engagieren, sehen aber, dass das keinen Sinn macht. Dass das erstmal ein reines Verlustgeschäft ist, war allen Akteuren von Anfang an klar. Es gilt aber die Wette, dass es betriebswirtschaftlich so zu gestalten ist, dass das Geschäftsmodell funktioniert. In diesem Fall muss ich diese Angebote als öffentliches Unternehmen gar nicht betreiben. Wenn aber in der Ausschreibung Anforderungen hinzukommen, so dass sich kein privatwirtschaftlicher Betreiber findet, es aber gleichzeitig strategisch wichtig ist, dann würde ich es mir als Hochbahn überlegen. Weil klar ist, dass die Mobilitätswende alleine mit einem Großraum-ÖPNV nicht zu schaffen ist. Wenn aber private Firmen um den Auftrag pitchen und öffentliches Geld aufgewendet wird, dann sollte der Auftrag in diesen Kreis vergeben werden, da muss ich als Hochbahn nicht mitpitchen und bilde mir auch nicht ein, dass ich dies effizienter kann. Private Unternehmen haben ihre Berechtigung. Den großen Kritikern, die fordern, dass der ÖPNV alles selbst betreiben soll, muss man sagen: So klappt Innovation nicht, das ist angstgetrieben. Die Diskussion hatten wir am Anfang mit Car2go und Drive Now. Am Ende hat nicht einmal eine Kannibalisierung stattgefunden.

Also geht es darum, verschiedene Player an einen Tisch zu bekommen?
Falk: Der Verkehrsverbund ist nicht nur für den ÖPNV da. Wenn die Mobilitätswende befeuert werden soll, muss der Verbund separate Unternehmen zusammenbringen. Wenn ich das Bedürfnis habe, Themen wie Radverkehr, Sharing-System, ÖPNV-Zusammenarbeit zu organisieren, benötige ich eine planerische Kompetenz, die heute noch keiner hat. Und niemand kann genau simulieren, wo sich welche Verkehre entwickeln werden oder wo und wann On-Demand-Angebote Sinn machen. Da sehe ich die öffentliche Hand gefordert. Sie muss entwickeln, aber nicht selbst betreiben.
Knie: Die ursprüngliche Idee war ja, dass die Konzerne die letzte Meile aus unternehmerischer Perspektive alleine betreiben. Dass das nicht aufgehen kann, ist heute klar. Deshalb stellt sich die dringende Frage: Wer kümmert sich um die Finanzierung, wer um die Planung? Aber das sind nur erste kleine Ansätze. In der Diskussion wurden beispielsweise Clevershuttle und Berlkönig betrachtet, als ob es Feinde wären. Was fehlt, ist eine Koalition der Akteure. Und dazu brauchen wir eine andere Betrachtung von Stadt. Diese Debatte wird außerhalb von Deutschland bereits massiv geführt, etwa in Belgien, in den Niederlanden oder in Frankreich – nur in Deutschland nicht. Hier sagen die Kommunen: Wir können die Autoindustrie nicht gefährden, sonst sterben Arbeitsplätze und Unternehmensstandorte. Insofern müssen die Angebote in Hamburg, Berlin und München gebündelt werden, um gemeinsam neue Akzente zu setzen.
Falk: Wir müssen die Projekte der Wissenschaft so transparent machen, dass von dort über den Einzelversuch hinaus allgemeingültige Erkenntnisse kommen. Und wir lernen: Ich muss vor Ort probieren, was funktioniert und was nicht. Wir werden in Hamburg in Kürze die autoarme Innenstadt testen. Es wird einen autofreien Jungfernstieg und eine autofreie Mönckebergstraße geben und wir werden das mit Forschung begleiten. Nach allen Diskussionen etwa in Kopenhagen oder Wien zeigt sich, dass Plätze Schritt für Schritt wieder zurückzuerobern sind. Dies lässt sich nicht von heute auf morgen bewerkstelligen - und wenn unsere Gesprächsrunde in politischer Verantwortung wäre, würde das auch keiner von uns probieren.
Follmer: Hat die Pandemie die Achillesferse des ÖPNV aufgedeckt? Wie steht es um die Aufenthaltsqualität im ÖPNV mit Blick auf die Autofahrer? Müssen Ihre geplanten 700 neuen Haltestellen und die Busse nicht schöner und angenehmer werden als bisher?
Falk: Wenn unter Fachleuten über Infrastruktur geredet wird, geht es vorrangig um Mengen, also Zahl der Haltestellen oder Fahrzeuge. Aber uns ist klar, dass der Schlüssel zum Erfolg beim geplanten Hamburg-Takt im Bereich Service liegen wird. Das heißt Durchgängigkeit und Einheitlichkeit vom Kunden her gedacht. Und wir machen einiges bereits gut. Allerdings fällt es uns hier in Hamburg auch schwer, Dinge zu übernehmen, die die S-Bahn gut macht. Und wenn alle Shuttle-Betreiber ihr eigenes Geschäftsmodell und unterschiedliche Qualitätsstandards haben, wird es schwierig, eine einheitliche Aufenthaltsqualität zu entwickeln. Eine Zusammenarbeit bis hin zu einer gemeinsamen Denke zu organisieren, ist eine riesige Aufgabe.
Knie: Wir fangen damit an, Bestellerentgelte nicht in klassischen Ausschreibungen von Bus- und Bahnkilometern zu vergeben, sondern dabei auch Zielvereinbarungen über Qualität mit einzufordern. Und Mobilitätsbudgets müssen als großes Thema steuerlich begünstigt werden.

Wird es denn neue Ticketarten geben, etwa für Pendler, die aufgrund von Homeoffice nur noch ein paar Tage pro Woche fahren?
Falk: Homeoffice heißt ja nicht, dass ich 24/7 zu Hause bin. Die Fahrtanlässe werden sich verschieben. Und in den Nebenzeiten hatte der ÖPNV schon immer Kapazitäten frei, unsere durchschnittliche Auslastung liegt bei 40 Prozent Die große Chance des Homeoffice besteht darin, dass Menschen in den Zeiten den ÖPNV nutzen, zu denen wir schon vor Corona massig freie Kapazitäten hatten.

Herr Falk, Herr Knie, Herr Follmer: Herzlichen Dank für das Gespräch.

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, MOTIONTAG, 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 2021 in einem repräsentativen Ansatz zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger telefonisch sowie online befragt werden. Die bundesweite Ausgangsstichprobe beträgt 1.508 Interviews. Hinzu kommen separat ausgewertete regionale Aufstockungen in den Bundesländern Hessen, Baden-Württemberg und Bayern. Die zugrunde liegenden echten Zufallsstichproben basieren bundesweit auf einem Dual-Frame-Verfahren und regional auf Festnetzstichproben. Grundgesamtheit 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 Partnern für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) durchgeführt hat. Frageformulierungen wurden übernommen. 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 Erwachsenen. 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 Nutzugsmöglichkeit der Tracking-Ergebnisse. Ab Juni wird diese Stichprobe erweitert und mit der repräsentativen Befragung verknüpft. In Kürze werden damit auch für diesen Teil repräsentative Ergebnisse zur Verfügung stehen. Wichtige Grundprinzipen sind dabei transparente Information, Freiwilligkeit und eine Auswertung nach den gültigen Datenschutzkriterien, um die Identifikation von Einzelfällen auszuschließen.

Die von MOTIONTAG entwickelte App zeichnet Bewegungsdaten Smartphone-basiert 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.

DIE VERKEHRSMITTELWAHL – EIN NEUER MODAL SPLIT?

Die Aufteilung der Verkehrsmittel zieht in der Regel die größte Aufmerksamkeit auf sich. In der aktuellen Situation hat dies eine besondere Berechtigung. Denn während sich abzeichnet, dass Tagesstrecken, Unterwegsquoten und –zeiten eher früher als später wieder das gewohnte Niveau erreichen werden, ist dies bei der Verkehrsmittelwahl keine Selbstverständlichkeit.

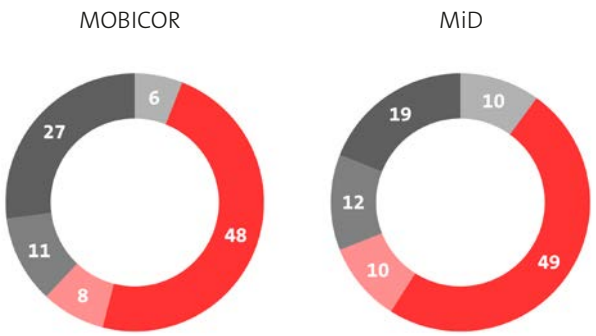
Und tatsächlich lohnt sich der genauere Blick. Der übliche Wege-Modal-Split, den wir in der Befragung analog zum bisherigen MiD-Verfahren ermitteln, zeigt Erstaunliches. Prozentual gesehen, ist vor allem das Zu-Fuß-Segment – wie schon im Tracking – der große Gewinner. Der Anteil der nur zu Fuß zurücklegten Wege steigt für die Bevölkerung ab 16 Jahren von rund 20 Prozent in einem „Normal-Mai“ auf 27 Prozent in unseren rund sechs Beobachtungswochen im Frühsommer 2020. Zu Beginn dieser Periode konnte er sogar die 30-Prozent-Marke überschreiten, um sich danach wieder langsam zu reduzieren. Trotzdem hält er nach wie vor ein beachtliches Niveau.

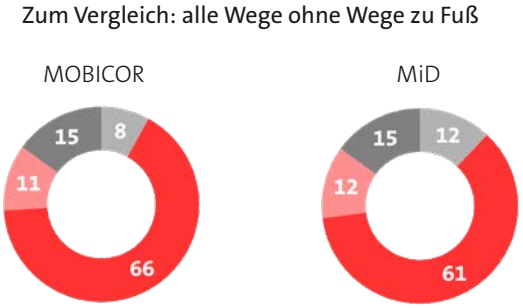
In der prozentualen Verteilung ergeben sich daraus rechnerisch Auswirkungen auf die übrigen Verkehrsträger. Wird der Gesamt-Modal-Split nach städtischen und ländlichen Regionen unterschieden, zeigen sich sowohl bei den aktuellen Zu-Fuß-Anteilen als auch den übrigen Verkehrsträgern Unterschiede. In den Stadtregionen nehmen Fuß- und Radverkehr zusammen 42 Prozent ein. Der MIV kommt auf 53, der ÖV auf sieben Prozent. Im Vergleich zu den MiD-Werten bedeutet dies vor allem für Bus und Bahn einen herben Rückschlag. Die Pkw-Anteile sind stabil, wobei die Mitfahreranteile coronabedingt etwas in Mitleidenschaft geraten. Fuß- und Radverkehr legen gemeinsam betrachtet zu. In den ländlichen Regionen ist dies ähnlich, wobei der ÖV sein dort mit fünf Prozent ohnehin geringes Niveau anteilig verteidigt. Hintergrund dafür dürfte die Tatsache sein, dass die Mehrheit der Fahrgäste außerhalb der Stadtregionen ohnehin nicht wahlfrei ist. Ihr steht oft kein Auto zur Verfügung und die ÖV-Distanzen sind in der Regel zu groß, um für den Radverkehr in Betracht zu kommen.

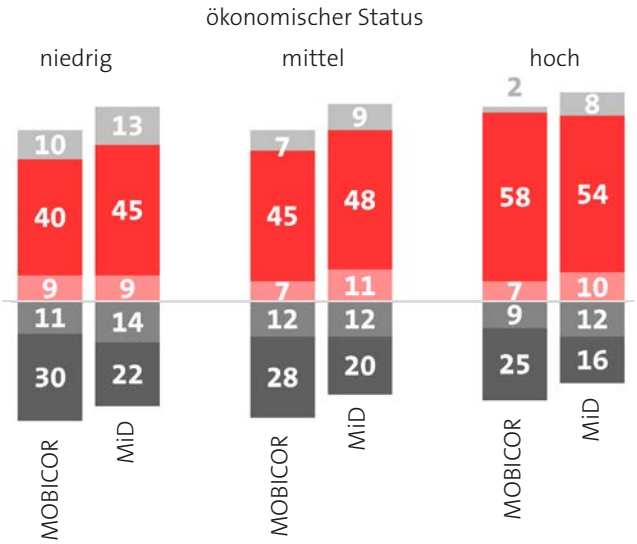
Werden Stadt und Land wieder zusammengefasst und ein weiteres Mal die Unterschiede nach Einkommensgruppen betrachtet, sticht insbesondere das Verhältnis zwischen MIV und ÖV ins Auge. Im hohen Einkommenssegment verzeichnet der ÖV gegenwärtig nur einen Anteil von zwei Prozent aller Wege. Vor dem Corona-Geschehen waren es acht Prozent. Unter den „oberen Zehntausend“ fährt gegenwärtig kaum jemand mehr öffentlich. Gestiegen ist dafür der ohnehin schon hohe Autofahreranteil. Er liegt nun bei 58 statt sonst bei 54 Prozent. Dieser Abstand wird sich vergrößern, wenn sich der Zu-Fuß-Anteil wieder normaleren Verhältnissen annähert, also technisch ausgedrückt Prozentpunkte abgibt. Anders möglicherweise in der ökonomisch gesehen unteren Gruppe. Der Autoanteil sinkt hier etwas. Der Fußverkehr hat in diesem Segment mit 30 statt zu normalen Zeiten 22 Prozent im Vergleich zur übrigen Bevölkerung den größten Anteil.

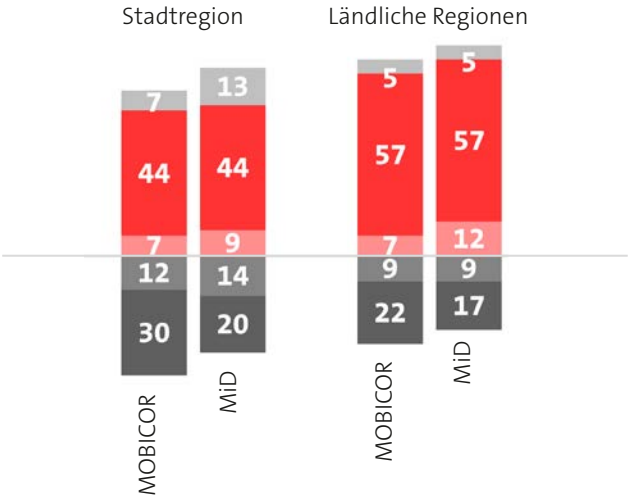
Modal-Split-Vergleich

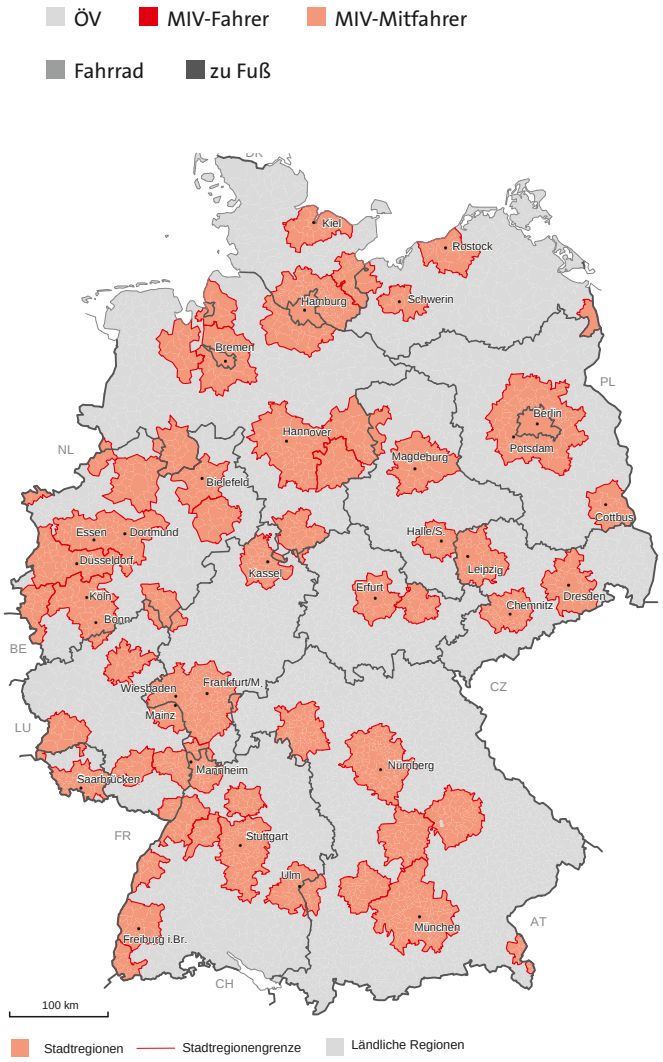
Angaben in Prozent











MID-Referenzmonat Mai und Ergebnisse MOBICOR 1. Welle 2020 / MiD 2017, Personen ab 16 Jahren

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

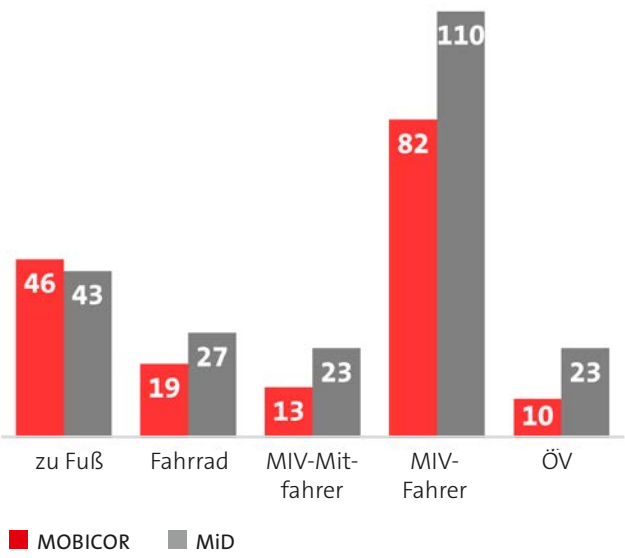
PERSONENKILOMETER IM FOKUS

Wird die Perspektive von den zurückgelegten Wegen auf die Ebene der bewältigten Personenkilometer gewechselt, überflügelt das Zufußgehen gegenwärtig den Radverkehr. Im Fußverkehr steigt trotz des insgesamt noch niedrigeren Mobilitätsniveaus die hochgerechnete tägliche Zu-Fuß-Leistung von 80 auf beachtliche 115 Mio. Kilometer. Dies wird sich nach dem Sommer und mit schlechterem Wetter wieder reduzieren, aber möglicherweise bleibt mancher Zusatzkilometer erhalten. Der Radverkehr verzeichnet hinsichtlich der Gesamtkilometer absolut gesehen noch immer Einbußen. Er reduziert sich aber etwas weniger als der Verkehr insgesamt. Dies gilt in ganz anderer Weise für den ÖV. Seine Verkehrsleistung verringert sich für die hier betrachteten Personen im Alter ab 16 Jahren von 635 Mio. Personenkilometer täglich auf nur noch 182 Mio. Und das Auto erreicht mit 1.620 Mio. Kilometern schon wieder die alte „Bestform", deren Wert 1.661 Mio. Kilometer betrug.

Das vermeintliche Stiefkind, das mit einem Anteil von rund einem Fünftel aller Wege allerdings nie eines war und mit Blick auf die Kilometersummen gleichauf mit dem Fahrrad stand, hat also die größte Zwischenkonjunktur. Verlierer ist der öffentliche Verkehr. Sein Anteil fällt auf etwa die Hälfte des Ausgangswerts zurück. Daran haben auch die Juni-Zahlen unserer Beobachtung nichts ändern können. Über die sechs betrachteten Wochen hinweg konnte sich der ÖV kaum erholen, auch nicht knapp zwei Monate nach dem Lockdown. Wenn zusätzlich das weiterhin etwas geringere Gesamtmobilitätsniveau berücksichtigt wird, ist dies absolut betrachtet noch dramatischer.

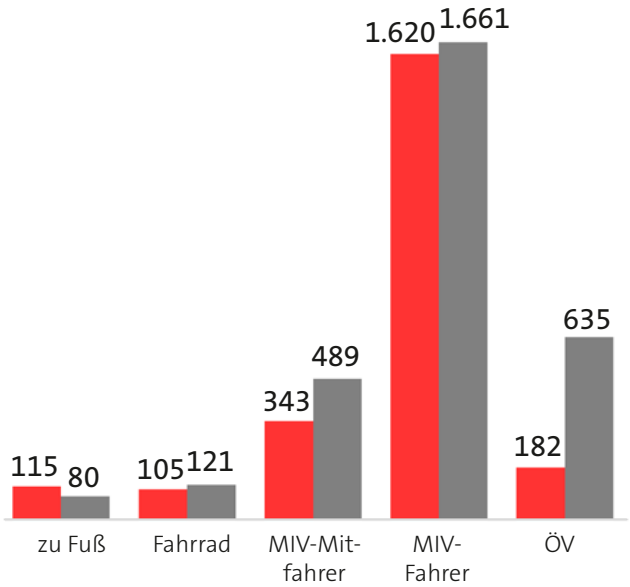
Verkehrsaufkommen pro Tag absolut nach Hauptverkehrsmittel

Hochrechnung in Millionen Wegen



Verkehrsleistung pro Tag absolut nach Hauptverkehrsmittel

Hochrechnung in Millionen Personenkilometern



MID-Referenzmonat Mai und Ergebnisse MOBICOR 1. Welle 2020, Personen ab 16 Jahren

GIBT ES EIN FAHRRADHOCH?

Doch wie steht es bei näherem Blick um den in der Verkehrsplanung stark beachteten Hoffnungsträger, das Fahrradfahren? Viele Zählstellen zeigen bis in den Juni hinein eindrucksvoll steigende Zahlen. In einigen Großstädten fallen mehr Radlerinnen und Radler ins Auge. Die Verkehrspolitik hat darauf teilweise reagiert und mitunter sogar Radspuren eingerichtet. Diese und damit auch die dort oft positionierten Zähler ziehen manche Radler an, die sich bisher andere Wege gesucht haben. Nicht zuletzt deshalb spiegelt sich dies in dem von uns frisch gemessenen bundesweiten Fahrradanteil im Vergleich zum MiD-Benchmark nicht wider. Er verharrt unter den ab 16-Jährigen bei etwas über zehn Prozent aller Wege. Absolut gesehen sind es sogar weniger Bewegungen als vor Corona.

Dieser vermeintliche Widerspruch löst sich erst mit einer Art Röntgenblick auf. Wichtig ist dabei zunächst die durchschnittliche Wegelänge, also die schon beschriebene Verkehrsleistung. Während „vor Corona“ jeder geradelte Weg über eine mittlere Entfernung von 4,3 Kilometer führte, ergibt sich aktuell eine Distanz von 5,6 Kilometer, also eine Steigerung um 30 Prozent auch in Sachen „Sichtbarkeit“. Im zweiten Schritt muss die Tagesganglinie herangezogen werden. Sie offenbart, dass sich die Radverkehrssteigerung ausschließlich auf die Nachmittagsstunden konzentriert. In diesem Tagesabschnitt werden nach den MOBICOR-Ergebnissen sogar mehr Fahrradkilometer angesammelt als in unserem Referenzdurchschnittsmonat Mai. Dies gilt in Städten mit guten Fahrraddistanzen und einer entsprechenden Infrastruktur ausgeprägter als in den ländlichen Räumen. So erklärt sich die Augenfälligkeit des aktuellen Radverkehrs. Und die Steigerungsraten an den Zählstellen werden vielfach darauf zurückzuführen sein, dass diese an ohnehin attraktiven Fahrradpassagen auf Zählbares warten.

GLÜCKLICH DURCH DIE KRISE – DAS PRIVATE AUTO

Schließlich der Hauptverkehrsträger, das Auto. Spätestens bei der Betrachtung der absolvierten Personenkilometer hatte es diese Rolle selbst in vielen Großstädten bereits vor der Pandemie inne – und behält sie auch im Verlauf. Anteilig auf der Ebene des Verkehrsaufkommens, also der Wege, verliert das Auto zwar einige Prozentpunkte an den zeitweilig boomenden Fußverkehr, trotzdem ist es weiterhin bei mehr als der Hälfte aller Wege das Transportmittel der Wahl.

Dies zeigt sich deutlicher, wenn der Modal Split ohne den Fußverkehr berechnet wird. So kann auch in der Anteilsbetrachtung ein wenig besser eingeschätzt werden, wie sich das Geschehen auf der Straße und den Schienenwegen verändert. Unser MiD-Vergleichsmonat ergibt bei dieser Betrachtung einen MIV-Anteil von 72 Prozent, davon 60 Punkte für die Fahrerinnen und Fahrer und 12 für die Mitfahrenden. Der aktuelle MOBICOR-Wert beträgt insgesamt 76 Prozent. Das Fahrrad bleibt bei dieser Rechnung anteilig stabil. Der ÖV zeigt weiterhin ein deutliches Minus. Wenn als Kennzahl die Relation zwischen MIV und ÖV ermittelt wird, ergibt sich für den Mai und Juni 2020 der Wert 9,5 – also fast zehnmal so viele Personenwege mit dem Auto wie mit Bus oder Bahn. 2017 lag die Marke bei der Zahl 6. Diese Entwicklung muss besorgen. Sie zeigt, welcher Umschwung droht und in welchem Umfang der Stellenwert des Autos aktuell zugenommen hat. Dabei ist das Ende möglicherweise noch gar nicht erreicht. In den nächsten Wochen werden eher wohlhabendere Personen aus dem Homeoffice auf die Straße zurückkehren und dabei vor allem auf das Auto setzen.

Allerdings hinterlässt Corona auch hier seine Spuren. Der Mitfahreranteil sinkt, der Fahreranteil steigt nach der Berechnung ohne die Fußwege deutlich. Die Alleinfahrt ohne Maske verschafft

also vielfach einen als ungefährdet empfundenen Rückzugsraum. Dies gilt nicht nur in den ländlichen Räumen, sondern ebenso in den Städten.

Dem Verständnis dient hier der Blick auf die längerfristige Entwicklung des Pkw-Bestands. Anfang 2020 waren in Deutschland fast 48 Mio. Pkw zugelassen. Dazu geführt hat eine Steigerung von etwa 15 Prozent allein in den vergangenen zehn Jahren. Viele dieser zusätzlichen Autos stehen oder fahren auch in der Stadt. Das Wachstum wird sich 2020 und vermutlich ebenso 2021 etwas abschwächen. Trotzdem gehen Experten von einem zunehmenden Bestand aus. Die Marke von 50 Mio. Autos ist also in Sichtweite. Bei gut 40 Mio. Haushalten und nach MiD geschätzten 55 Mio. Pkw-Führerscheinbesitzerinnen und -besitzern kann dies beinahe als Vollausstattung gelten. Zum Vergleich: Auch die Fahrradflotte ist nach Ergebnissen der MID sowie nach Branchenangaben nicht unerheblich gewachsen. Aber hier beträgt der Zuwachs im gleichen Zeitraum nur zehn Prozent. Und diese rund 75 Mio. Fahrräder stellen anders als die Zulassungsstatistik eine etwas unsichere Angabe dar. Zumindest ist nicht garantiert, dass von diesen Fahrrädern anteilig so viele straßentauglich und in Verwendung sind wie von den 48 Mio. Pkw auf deutschen Straßen.

BALD ALLES WIE IMMER - ODER NOCH VOLLERE STRASSEN UND PLATZ IN BUSSEN UND BAHNEN?

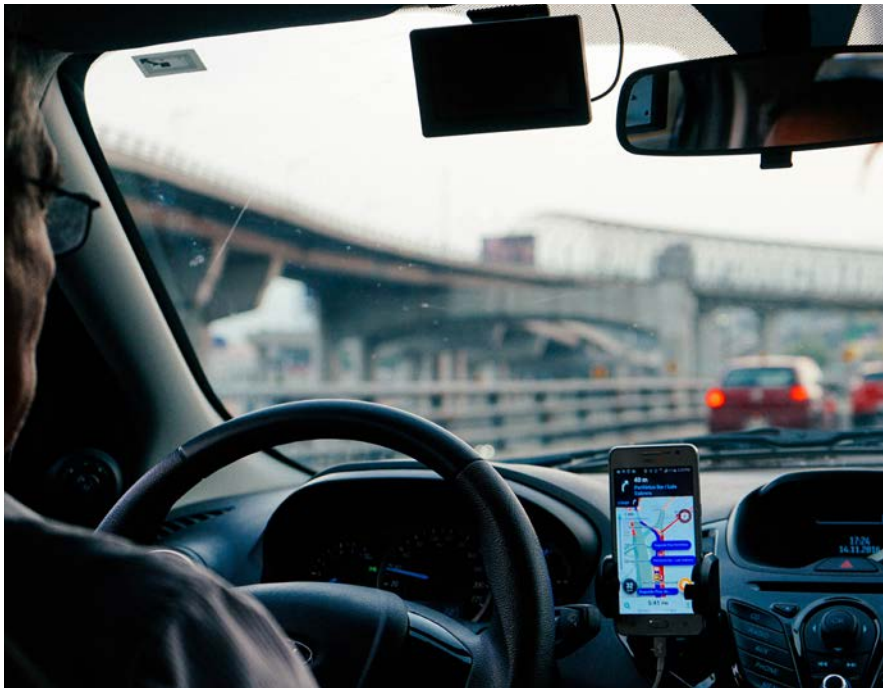
Zurück zur aktuellen Situation in Mai und Juni 2020 und einigen vorläufigen Schlussfolgerungen. Von der sich spätestens seit Juni abzeichnenden Erholung werden alle Verkehrsträger profitieren, natürlich das Auto und selbst der öffentliche Verkehr. Nicht nur die Straßen füllen sich wieder, sondern auch Bahnhöfe, Haltestellen, Straßenbahnen, U-Bahnen und Busse. Der Autoverkehr hat sich viele Freiräume, die er vorübergehend dem Radverkehr überlassen hat, bereits jetzt zurückgeholt. Eine Ausnahme bilden wenige städtische Strecken – sofern die Verkehrslenker vor Ort ihr zwischenzeitlicher Mut, dem Fahrrad neue Räume behelfs-gestalterisch einzuräumen, nicht wieder verlässt.

Doch es wird nicht von alleine besser werden. Das beschriebene nachmittägliche Fahrradhoch hat aller Voraussicht nach ohne künftige strukturelle Flankierungen keinen Bestand. Allein aufgrund sich verändernder Zeitbudgets wird es sich reduzieren. Zudem sind nicht alle Ausweichlösungen – etwa von Bus und Bahn auf den Fahrradsattel – zum Beispiel angesichts teilweise langer Pendlerwege auf Dauer praktikabel. Und weniger angenehmes Wetter als in den bisherigen Corona-Monaten wird ein Übriges tun.

Ähnlich wird es auf mittlere Sicht dem Zwischenhoch ergehen, das der Fußverkehr verzeichnen kann. Er stellt eine gute Option in der Nahmobilität dar, auf die wir uns alle gezwungenermaßen rückbesinnen mussten. Doch sobald längere Strecken und andere Wegeanlässe wieder zur Regel werden, wird sich auch dies verändern. Nichtsdestotrotz sollte diese erfreuliche Wiederentdeckung der Stadtgestaltung Ansporn sein, nicht nur dem Rad-, sondern auch dem Fußverkehr künftig zu besseren Bedingungen zu verhelfen. Denn das Zufußgehen haben wir offenbar doch noch nicht verlernt.

AUTO ALS ALTERNATIVE NUMMER 1 ZU BUS UND BAHN

Doch wie steht es um die Perspektiven für Bus und Bahn? Die aktuellen Zahlen legen keine kurzfristige Erholung nahe. Bisher kann dieses Verkehrssegment weder sein altes Niveau noch seine Anteile wieder erreichen. In der Summe liegt es im Bereich seiner eigenen 50-Prozent-Marke. Maskenpflicht und das teilweise längere Zeit eingeschränkte Angebot machen den ÖPNV noch weniger zu einem Vergnügen, als er es für manche seiner Fahrgäste schon zu normalen Zeiten



80

Minuten sind wir üblicherweise im Schnitt täglich unterwegs. Im Mai sind es schon wieder 75 Minuten.

gewesen ist. Auch wenn die hergebrachte Bedienungshäufigkeit wieder verfügbar sein wird, bleiben aller Voraussicht nach gefühlte Beeinträchtigungen bestehen.

Einerseits. Andererseits darf nicht übersehen werden, dass viele ÖPNV-Nutzerinnen und Nutzer auf dieses Verkehrsmittel angewiesen sind. Ein Blick in die MiD zeigt, dass rund zwei Drittel der ÖPNV-Wege von Personen zurückgelegt werden, in deren Haushalt kein Auto zur Verfügung steht oder bewusst auf dieses verzichtet wird. Wenn Wege wieder länger werden, Arbeits-, Freizeit- und Versorgungswege erneut oder weiterhin anstehen, ist diese Mehrheit zunächst auf die Beförderung per Bus oder Bahn angewiesen.

Manche der ehemaligen Fahrgäste werden vielleicht nach Möglichkeiten suchen, dies zu vermeiden und sich stattdessen für das Rad oder vermutlich eher für das eigene Auto entscheiden. Dies bestätigen die diesbezüglichen MOBICOR-Befragungsergebnisse. Jeder zehnte Befragte gibt an, aktuell den ÖPNV grundsätzlich zu meiden und stattdessen lieber auf Wege zu verzichten. Ein gutes Drittel weicht grundsätzlich auf das Auto aus. Dies gilt für alle Einkommensgruppen in ähnlicher Form, etwas verstärkt in den besser situierten Gruppen. Und fast jede(r) Fünfte schwingt sich lieber auf den Fahrradsattel, als auf Bus oder Bahn zu setzen. Zusammen geht der Branche so im Augenblick etwa die Hälfte der Fahrgäste verloren.

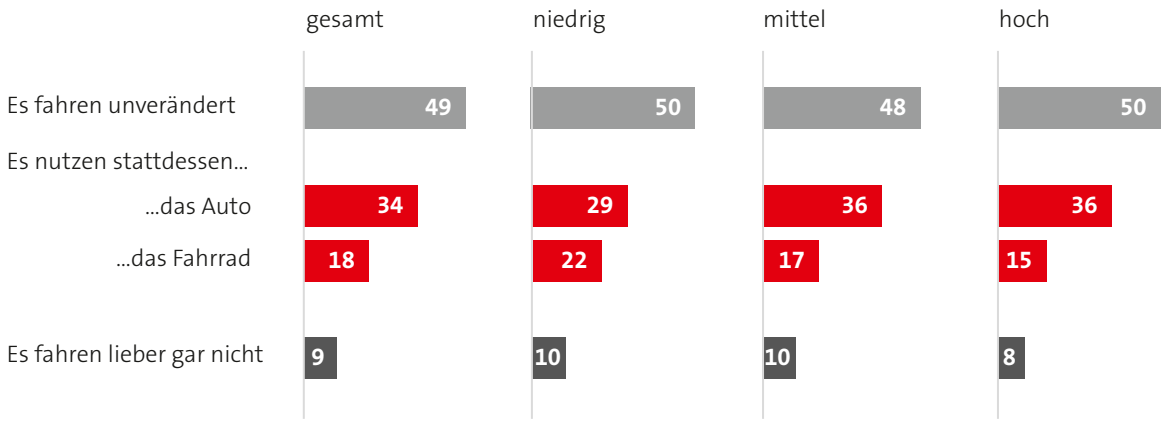
Allerdings kann sich dies ändern, sobald sich andere Lebensverhältnisse ergeben und sich Arbeitsplätze weiter füllen. Wie gezeigt, wird vielen der ehemaligen ÖPNV-Kunden die Möglichkeit auf Auto, Rad oder den Weg zu Fuß auszuweichen, nicht offenstehen – und dies nicht nur aufgrund mangelnder Verfügbarkeit. Auch die mittlere Reiseweite im ÖPNV wird wie dargestellt unsere Bereitschaft überstrapazieren, diese Strecken per Fuß oder Rad zu bewältigen.

IST DER ÖPNV AKTIV GENUG?

Für die Branche wäre es jedoch fahrlässig, sich auf derartige Notwendigkeiten oder das Captive- bzw. Zwangskundendasein vieler Fahrgäste zu

Alternative Verkehrsmittelnutzung zum öffentlichen Verkehr

Angaben in Prozent, Mehrfachnennungen möglich



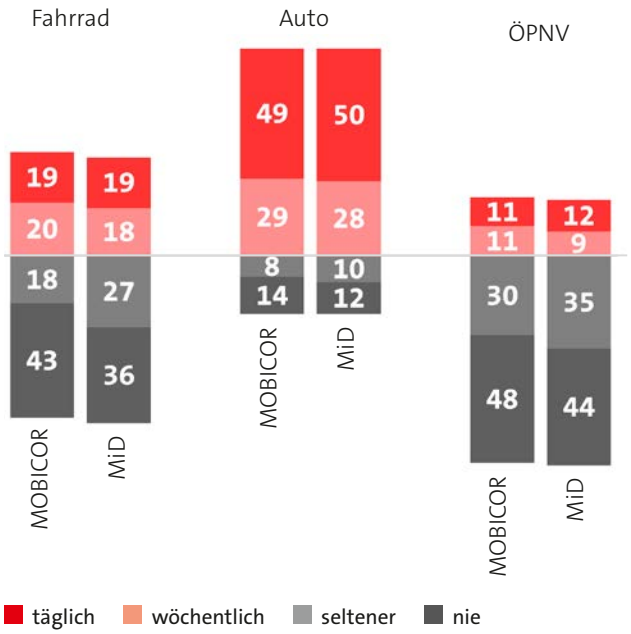
1.500 Befragte, Personen ab 16 Jahren, MOBICOR 1. Welle 2020

verlassen. Notwendig sind vielmehr Initiativen in Richtung Schutz, Rücksicht, Abstand – und damit alles in allem Investitionen in die Aufenthaltsqualität. Diese war bisher nicht unbedingt eine Stärke. Dieses Defizit wird aber – von Ausnahmen abgesehen – in den nächsten Monaten und vielleicht sogar darüber hinaus an Bedeutung gewinnen. Dabei gilt diese Anforderung nicht allein im Nahverkehr, sondern gleichermaßen in den Fernzügen, den Bussen und im Flugverkehr, soll dem Auto nicht das Feld überlassen werden.

Hinzu kommt, dass neue Homeoffice-Routinen die Nutzungshäufigkeiten verändern, mit Konsequenzen für die erzielbaren Monatskartenpreise. Fünf oder mehr Nutzungstage pro Woche werden eher seltener.

Übliche Verkehrsmittelnutzung nach ausgewählten Verkehrsmitteln

Angaben in Prozent



MID-Referenzmonat Mai und Ergebnisse MOBICOR 1. Welle 2020, Personen ab 16 Jahren

So verändert der Corona-Einschnitt im besten Fall die Landschaft des öffentlichen Verkehrs auf bisher kaum gedachte Weise. Die Antwort auf die Frage, warum viele Fahrgäste bisher dessen Produkte genutzt haben, ist möglicherweise richtungsweisender als die übliche Frage nach den Gründen der Nichtnutzung. Die Erkenntnis, dass die Entscheidung etwa für eine Fahrt im ÖPNV mitunter nur Notwendigkeit ist, könnte Denkräume eröffnen, wie dies zukünftig anders werden könnte. Nur so lässt sich die zu Recht oft beschworene Rückgratfunktion des öffentlichen Verkehrs bei dem Ziel einer Verkehrswende in die Tat umsetzen. Er muss sich neu erfinden und seine Kunden mehr wertschätzen als zuletzt.

ROUTINEN ENTSCHEIDEN – DIE ÜBLICHE VERKEHRSMITTELNUTZUNG

Einige der bisher dargestellten Zahlen entstammen dem Reich der Verkehrsstatistik. Dies gilt etwa für den Modal Split, durchschnittliche Wegezahlen, Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung. Sie sind unverzichtbar, geben aber nur eingeschränkt Auskunft über persönliche Vorlieben und Mobilitätsroutinen. Unsere Befragungen werden deshalb ergänzt um Einschätzungen zur üblichen Verkehrsmittelwahl über den zufällig vorgegebenen Berichtstag hinaus. Auch dazu können wir einen Vergleich mit den Angaben ziehen, die sich in der MiD 2017 ergeben haben.

Die Antworten auf die Fragen nach der üblichen Verkehrsmittelnutzung sind ebenfalls vom Mobilitätstief der Corona-Pandemie geprägt. Sowohl bezogen auf das Fahrrad als auch das Auto und den ÖPNV ergeben sich höhere Anteile von Personen, die das jeweilige Verkehrsmittel aktuell gar nicht in Anspruch nehmen. Beim Fahrrad sind dies 43 Prozent gegenüber zuvor 36 Prozent, beim Auto kaum verändert 14 statt 12 Prozent und bezogen auf den ÖPNV 48 statt 44 Prozent. Dies spricht weniger für generelle Änderungen der Nutzungsmuster, sondern eher für einen temporären Effekt.

Unverändert zeigt sich dagegen das andere Ende der Skala – und damit der Anteil der Personen, die das jeweilige Verkehrsmittel so gut wie täglich nutzen. Dies ist beim Fahrrad ein Fünftel, beim Auto die Hälfte und beim ÖPNV etwa ein Zehntel. Ähnliches gilt für die nächste Gruppe, die der wöchentlichen Nutzerinnen und Nutzer. Und am Rande mitgeteilt: Nur bezogen auf das Pedelec ergeben sich aktuell zehn Prozent tägliche oder wöchentliche Nutzerinnen und Nutzer. Aus diesen Ergebnissen lässt sich in Kombination mit dem gegenwärtig noch etwas verringerten Verkehrsaufkommen ableiten, dass diejenigen mit einem ohnehin hohen Mobilitätsniveau auch innerhalb der Kategorien täglich oder wöchentlich zurzeit etwas seltener, aber immerhin unterwegs sind. Diejenigen, die ohnehin seltener mobil sind, haben hingegen diese Aktivitäten in der Phase des Lockdowns so gut wie ganz eingestellt.

Dafür spricht auch eine Unterteilung in Nutzersegmente, die von den einzelnen Angaben zur Verkehrsmittelnutzung ausgeht. Bereits in der MID 2017 haben wir diese Typisierung vorgestellt. Sie betrachtet in der Zusammenschau, welche Verkehrsmittel üblicherweise wie häufig genutzt werden. Aktuell ergibt sich dabei ein leichtes Plus von fünf auf sechs Prozent für diejenigen, die im Wochenmittel gar nicht unterwegs sind, die „Wenig-Mobilen“. Unverändert zeigt sich dagegen das Segment der vor allem Fahrradorientierten, ebenso wie die beiden Segmente der Auto-Orientierten zusammengenommen. Unter den ÖPNV-Orientierten offenbart sich dagegen erneut,

Fortsetzung auf Seite 35

Mobilitätssegmente nach üblicher Verkehrsmittelnutzung

Angaben in Prozent

MOBICOR	MiD		
6%	**5%**	Wenig-Mobile	nutzen kein Verkehrsmittel mindestens wöchentlich
15%	**15%**	Fahrrad-Orientierte	nutzen das Fahrrad täglich oder wöchentlich und alle übrigen Verkehrsmittel seltener
4%	**4%**	ÖPNV-Orientierte ohne Pkw-Führerschein	nutzen den ÖPNV täglich oder wöchentlich, andere Angebote seltener und haben keinen Pkw-Führerschein
4% ↙	**7%**	ÖPNV-Orientierte mit Pkw-Führerschein	nutzen den ÖPNV täglich oder wöchentlich, andere Angebote seltener und besitzen Pkw-Führerschein
43%	**44%**	täglich Pkw-Orientierte	nutzen den Pkw täglich, andere Angebote seltener
12%	**11%**	seltener Pkw-Orientierte	nutzen den Pkw wöchentlich, andere Angebote seltener
8%	**7%**	Mischnutzer	nutzen verschiedene Verkehrsmittel täglich oder wöchentlich
8%	**7%**	regelmäßige Vielfachnutzer	nutzen sowohl Auto wie Fahrrad und ÖPNV mindestens wöchentlich

MID-Referenzmonat Mai und Ergebnisse MOBICOR 1. Welle 2020, Personen ab 16 Jahren

Veränderungen ab zwei Prozentpunkten per Pfeil gekennzeichnet.

Nicht nur MOBICOR — Was uns andere Studien zu sagen haben

Die MOBICOR-Studie untersucht die Veränderungen der Alltagsmobilität für ganz Deutschland seit Beginn der Lockerungsmaßnahmen. Die Perspektive ist damit klar definiert. Ein Hineinzoomen, um einen differenzierten Blick auf einzelne Städte oder Landkreise zu werfen, ist dabei kaum möglich. Ebenso wie der Blick über die Grenzen hinaus, zu unseren europäischen Nachbarn oder zu den Ländern anderer Kontinente. Deshalb schauen wir an dieser Stelle auf das, was in anderen Projekten herausgefunden wurde und was uns deren Daten verraten. Die kleine Reise startet in Berlin, führt über die Schweiz nach Japan, um abschließend anhand der Google Mobility Reports einen vergleichenden Blick auf ausgewählte Länder zu werfen.

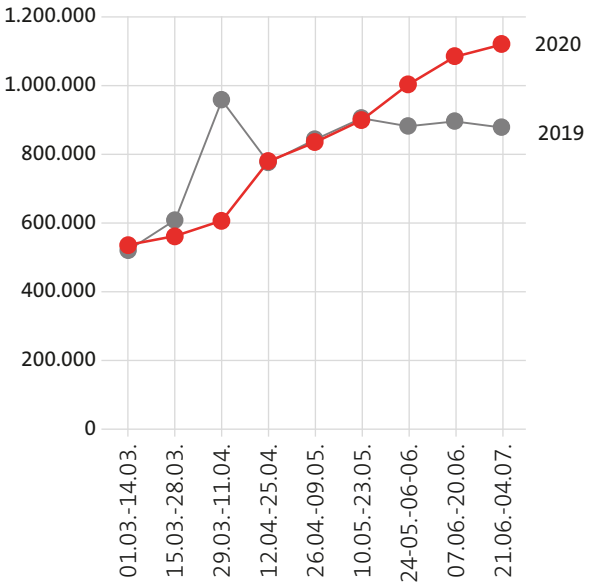
Der Berliner Fahrradverkehr und die Fahrradzählstellen

Die erste Station ist die Hauptstadt, von der der Tagesspiegel zu berichten weiß „Berlin schwingt sich in den Sattel“ (Tagesspiegel vom 07. Juli 2020). Um 25 Prozent sei der Fahrradverkehr im Juni gegenüber dem Vorjahresmonat gestiegen. An den 16 aktiven Berliner Zählstellen für Radverkehr seien mehr als 2,3 Mio. Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer registriert worden. Gegenüber dem Vorjahresmonat sind 400.000 Fahrräder mehr gezählt worden, das sind 900 Räder pro Tag zusätzlich. Einen Monat zuvor lagen die beiden Jahre 2019 und 2020 von der Anzahl der erfassten Fahrräder noch gleich auf, lediglich 36 Räder mehr pro Tag wurden insgesamt erfasst. Allerdings stand der Mai 2020 noch stärker unter dem Einfluss des Lockdowns. Vergleicht man die Entwicklungen im gesamten Frühjahr der beiden Jahre miteinander, erkennt man, dass der deutliche Anstieg im Radverkehr sich erst ab Mitte Juni 2020 beobachten lässt, also etwas später als die erste MOBICOR-Messung.

Zeichnet sich damit tatsächlich ein Trend zum Fahrradfahren ab oder ist der Anstieg im Juni Ergebnis von gutem Wetter, mehr Freizeit aufgrund von Homeoffice und Kurzarbeit und einem temporären Ausweichen vom öffentlichen Verkehr auf das Rad, z.B. aufgrund von Infektionsangst? Ein einfache Erklärung: Seit Ende Mai sind in Berlin zahlreiche Pop-up-Bike-Lanes entstanden. Dabei handelt es sich temporäre Fahrradwege, die mit Fahrbahnmarkierungen und teilweise auch mit Pollern oder anderen baulichen Maßnahmen Radspuren vom restlichen Verkehr trennen. Bereits zuvor wurden zahlreiche Fahrradwege in Berlin erneuert, grün markiert und gegen den weiteren Straßenverkehr abgegrenzt. Ob Pop-up-Bike-Lane oder neuer Radweg, beide zeichnen sich durch einen besseren Straßenbelag, mehr Platz und mehr Sicherheit aus. Viele Zählstellen finden sich dort, wo auch die Radwege verbessert bzw. neu errichtet worden sind. Somit liegt die Vermutung nahe, dass es sich um zwei Dinge handelt: Ein Plus an Radverkehr aufgrund der besonderen Situation, aber auch um einfache Verlagerungseffekte. Ob es sich um einen stabilen Trend handelt, kann nicht an einem einzelnen starken Fahrradmonat festgemacht werden.

Gezählte Radfahrerinnen und Radfahrer in Berlin

Summe aller Zählstellen im 14-Tage-Intervall von 1. März bis Anfang Juli 2020, Angaben in absoluten Zahlen



Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin (SenUVK) (2020): Karte: Zählung der Radfahrer. [URL: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/lenkung/vlb/de/karte.shtml; Zugriff: 15.07.2020]; eigene Auswertung

Die Mobilität während des Lockdowns in der Schweiz

Die ETH Zürich beobachtet Änderungen des Verkehrsverhaltens während des Lockdowns mit einer Tracking-App, wie sie auch im MOBICOR-Projekt eingesetzt wird. Das Projekt MOBIS begann bereits im September 2019 und sollte im Januar 2020 enden, also vor Beginn der Corona-Pandemie. Das Projekt wurde als MOBIS-COVID-19-Studie verlängert, wodurch die Auswirkungen des Lockdowns auf die Mobilität nahezu durchgängig beobachtet werden konnten. Bemerkenswert ist dabei, dass Veränderungen in der Mobilität bereits zwei Wochen vor dem Lockdown, der in der Schweiz am 16. März begann, festgestellt werden konnten. Die Anzahl der täglichen Wege fiel bereits Anfang März um 40 Prozent von etwa fünf auf knapp drei. Die Aktivitätenräume schrumpften noch deutlicher um 80 Prozent. Anders als in Deutschland konnten zunächst keine Unterschiede in der Verkehrsleistung nach Einkommen gemessen werden. Auch die Wegelängen blieben gleich – mit einer Ausnahme, dem Fahrrad. Die zeitlichen Muster ließen vermuten, dass das Fahrrad oft als Fitnesswerkzeug dient und eine entfernungsintensive Nutzung eher zu den Tagesrandzeiten stattfand. Das MOBICOR-Projekt konnte den gleichen Effekt für Deutschland feststellen. Ebenso vergleichbar sind die Rückgänge der Wege im ÖV, insbesondere an Wochentagen. Die Anzahl der gestarteten Fahrten im ÖV lagen Mitte Mai bei etwa 33 Prozent der Baseline von 2019.

Quelle und weitere Informationen:
https://www.ivt.ethz.ch/info/news/2020/06/mobilitaet-vor-und-mit-corona.html

Wie ging es den Menschen in Japan?

Die Technische Hochschule Wien hat Anfang Mai eine weltweite Online-Umfrage gestartet, um die Veränderungen im Mobilitätsverhalten unter dem Eindruck der Corona-Pandemie zu untersuchen. Die Rekrutierung erfolgte über Social-Media-Kanäle und ist nicht repräsentativ. Die 1.038 Interviews für Japan geben dennoch einen Einblick in die Auswirkungen der Pandemie.

23 Prozent der Befragten arbeiten von zu Hause aus, 14 Prozent konnten dabei wählen, ob sie zu Hause arbeiten oder weiterhin ins Büro kommen. In der MOBICOR-Studie liegt der Homeoffice-Anteil bei 32 Prozent, die ganz oder teilweise von zu Hause arbeiten. 18 Prozent fahren weniger häufig und weitere sieben Prozent versuchen, die Peak-Zeiten zu meiden. Für 41 Prozent der Befragten hat sich nichts geändert, sie fahren genauso oft und zur selben Zeit wie zuvor. Homeoffice wird vor allem von den Personen genutzt, die zuvor mit dem öffentlichen Verkehr gependelt sind, so die Ergebnisse der Studie. Allerdings geben 58 Prozent der ÖV-Nutzer an, sie würden das Verkehrsmittel nicht ändern. Wenig überraschend: Die einzige Gruppe, von der ein Teil sogar häufiger als zuvor zur Arbeit pendelt, ist die der Angestellten in Krankenhäusern.

Quelle und weitere Informationen:
https://blog.fvv.tuwien.ac.at/corona/covid-19-questionnaire-results-japan-en/

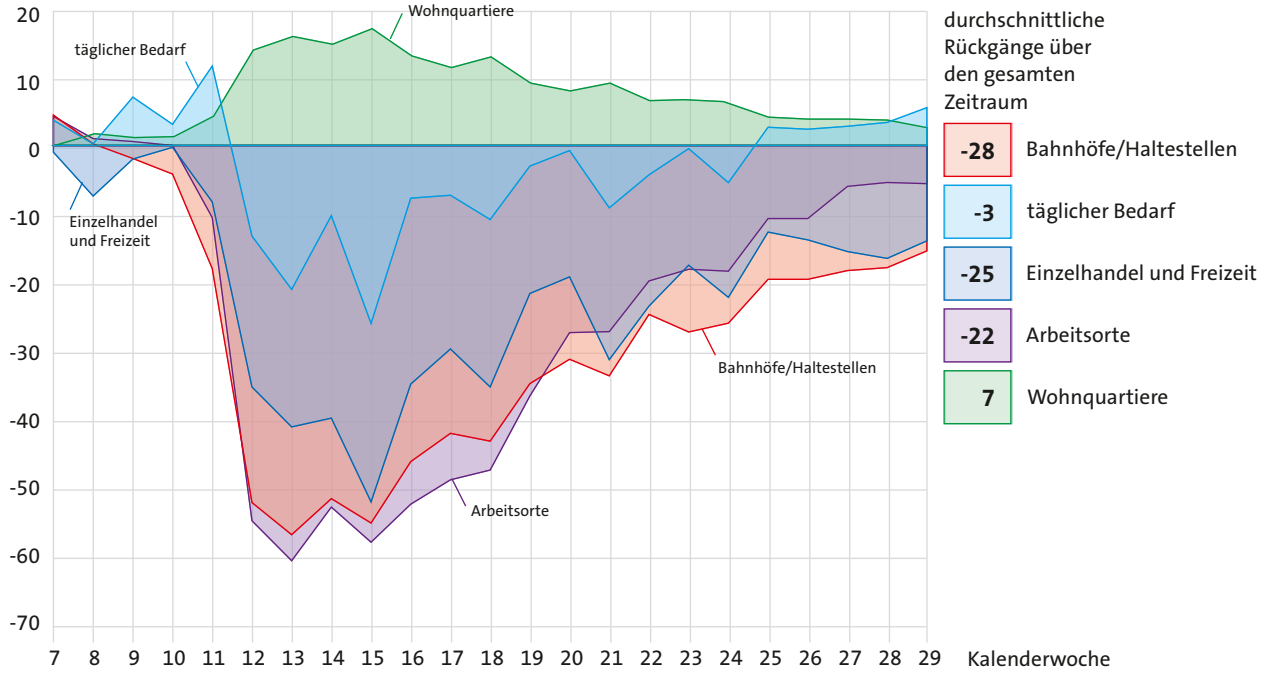
Google öffnet Datenkiste

Google hat den eigenen Bestand einen Spalt geöffnet und für 135 Länder sowie für 51 Bundesstaaten der USA Mobilitätsreports erstellt. Für Deutschland sind Ergebnisse nach Bundesländern verfügbar. Darin finden sich Angaben, wie sich die Anzahl der Besuche an bestimmten Orten verändert hat. Als Referenzwert dient der Median für den entsprechenden Wochentag vom 3. Januar bis 6. Februar 2020. Bei den Orten werden sechs Kategorien unterschieden: Einzelhandel und Freizeit, Läden für den täglichen Bedarf, Parks, Bahnhöfe und Haltestellen, Arbeitsstätten und Wohnorte. Auf Grundlage der Daten haben wir die zeitliche Entwicklung der Frequentierung dieser Orte zwischen der Kalenderwoche sieben (ab 10. Februar) bis zur

Kalenderwoche 29 (bis 19. Juli) betrachtet. Es lässt sich leicht erkennen, dass in der Phase des umfassenden Lockdowns zwischen Mitte März und Mitte Mai das öffentliche Leben weitestgehend zum Erliegen kam. Selbst Besorgungen für den täglichen Bedarf fanden in einigen dieser Wochen um bis zu 20 Prozent vermindert statt. In diesem Zeitraum sanken auch die Besuche von Einzelhandelsgeschäften und Freizeiteinrichtungen um mehr als 50 Prozent unter das Niveau zu Jahresbeginn. Ab Ende Mai tendieren die Häufigkeiten der Besuche wieder in Richtung des Ausgangswerts. Besorgungen des täglichen Bedarfs werden sogar etwas häufiger als zuvor getätigt. Shopping, so eine mögliche Interpretation, dient als Ausgleich für ein verringertes Freizeitangebot oder aber die Zahlen sind Ausdruck eines nachzuholenden Konsumverlangens. Etwas anders zeigt sich das Bild sowohl für den ÖV als auch für Arbeitsorte, die im Vergleich zu den Ausgangswerten eine weiterhin deutlich niedrigere Frequentierung aufweisen. Wird vermehrt von zu Hause aus gearbeitet, sinken auch die Besuche der ÖV-Haltestellen und -Bahnhöfe. Bis in den Juli hinein liegen die Werte um mindestens 15 Prozent niedriger als vor Beginn der Pandemie. Es kann dabei ein Zusammenhang vermutetet werden, bei dem mit dem Verlassen des Homeoffices und der Rückkehr an den angestammten Arbeitsplatz auch die ÖV-Nachfrage wieder ansteigt. Ob dieser Zusammenhang so besteht oder die Entwicklungen der Frequentierungen von ÖV und Wohnort unabhängig voneinander erfolgen, dies gilt es in den kommenden Wochen zu beobachten und zu analysieren.

Aufenthaltsmessungen von Google

durchschnittlicher Rückgang gegenüber dem Referenzwert in Prozent nach Kalenderwochen, Referenztag ist der Medianwert der fünf Wochen vom 3. Januar bis 6. Februar 2020.



Google LLC „Google COVID-19 Community Mobility Reports". https://www.google.com/covid19/mobility/ Accessed: <23.7.2020>.

7%

sind aktive Carsharer. Bei Scootern, geteilten Rädern und dem Ridepooling ist der Kundenanteil jeweils halb so groß.

welchen Herausforderungen sich Bus und Bahn stellen müssen. Die Gruppe der wahlfreien Kunden, die also zumindest über einen Pkw-Führerschein verfügen, hat sich von sieben auf vier Prozent reduziert. Das Segment der „Captives", also der Nicht-Wahlfreien, bleibt dagegen mit einem Anteil von jeweils vier Prozent stabil. Dafür verzeichnen die beiden hier so betitelten Segmente der „Mischnutzer" sowie der „Vielfachnutzer", in denen nicht zuletzt auch Auto gefahren wird, jeweils einen kleinen Zuwachs.

Dass sich in bestimmten Nutzergruppen sogar größere Dynamik ergeben kann, zeigen auch Ergebnisse des MOTIONTAG-Trackings. Auf diese soll hier in anderer Form noch einmal zurückgegriffen werden. Dabei werden die Nutzungsmuster der rund 700 Tracking-Teilnehmerinnen und -Teilnehmer ausgewertet, die ohne Unterbrechung von Ende Februar bis Ende Juni dabei waren. Dies ist eine eher großstädtisch geprägte und relativ junge Gruppe. Wie die auf der nächsten Seite abgebildete Wanderungsbilanz veranschaulicht, zählte die Mehrheit von ihnen „vor Corona" zu einer Gruppe, die im Alltag immer wieder verschiedene Verkehrsmittel in Anspruch nahm. Festgelegt auf eine überwiegende Auto- oder ÖPNV-Nutzung war nur ein kleinerer Teil. Dies hat sich in der Phase des Lockdowns verändert. Das ÖPNV-Segment war zwischenzeitlich fast komplett verschwunden. Nach dem Lockdown erscheint es wieder, jedoch nicht in alter Stärke und auch in dieser Auswertung etwa auf die Hälfte reduziert – vergleichbar den MOBICOR-Befunden. Dafür ist die Gruppe der Autofahrerinnen und Autofahrer vor allem um Personen gewachsen, die sich nun so gut wie ausschließlich auf diese subjektiv gefühlt sicherere „Verkehrszelle" verlassen. Darüber hinaus schält sich aus der multimodalen Gruppe derjenigen mit zuvor sehr gemischten Nutzungsmustern sowie den ÖPNV-Orientierten ein zumindest zeitweises Radfahrsegment heraus, welches es in diesem Umfang unter diesen Probandinnen und Probanden zuvor nicht gab.

Es zeichnen sich also auch bei dieser nicht repräsentativen Auswertung Muster ab, die auf eine wachsende Pkw-Orientierung oder zumindest eine vorübergehende Skepsis gegenüber dem öffentlichen Verkehr hindeuten. Es bleibt abzuwarten, wie dies in einigen Wochen aussieht. Hier kann MOBICOR seine Stärken in dem geplanten Längsschnitt ausspielen. Im Herbst 2020 werden wir berichten können, wie sich diese Verhältnisse weiter entwickelt haben.

NEUE MOBILITÄTSANGEBOTE ALS HOFFNUNG AM HORIZONT?

Fahrrad, Auto und ÖPNV, schön und gut. Aber wie steht es eigentlich um die Träger mancher Hoffnung auf neue Mobilitätsroutinen? Geshar-te Fahrzeuge, gepoolte Rides oder gescooterte Wege? Auch hier haben wir nachgefragt. Natürlich ist die Corona-Situation die denkbar ungünstigste Voraussetzung für derartige Angebote. Ebenso wie der ÖPNV, zu dem sie eigentlich ebenso gehören sollten, sehen sie sich zumindest teilweise mit Abstandsgeboten und Infektionsgefahren konfrontiert. Aber als Ausgangspunkt für die weitere Beobachtung und für eine kurze aktuelle Bestandsaufnahme sind diese aktuellen Ergebnisse trotz mancher Einschränkung wertvoll.

An erster Stelle in diesem Sektor steht das schon etablierte Carsharing. Sieben Prozent der Befragten geben an, diese Angebote zumindest hin und wieder in Anspruch zu nehmen, in den Großstädten sogar 15 Prozent. Jedoch darf dies nicht mit der bloßen Mitgliedschaft verwechselt werden. Bezogen auf den administrativen Zugang fallen die Anteile in der Regel höher aus. Doch viele der Mitglieder nehmen die Angebote gar nicht in Anspruch und tauchen lediglich in der Kartei auf.

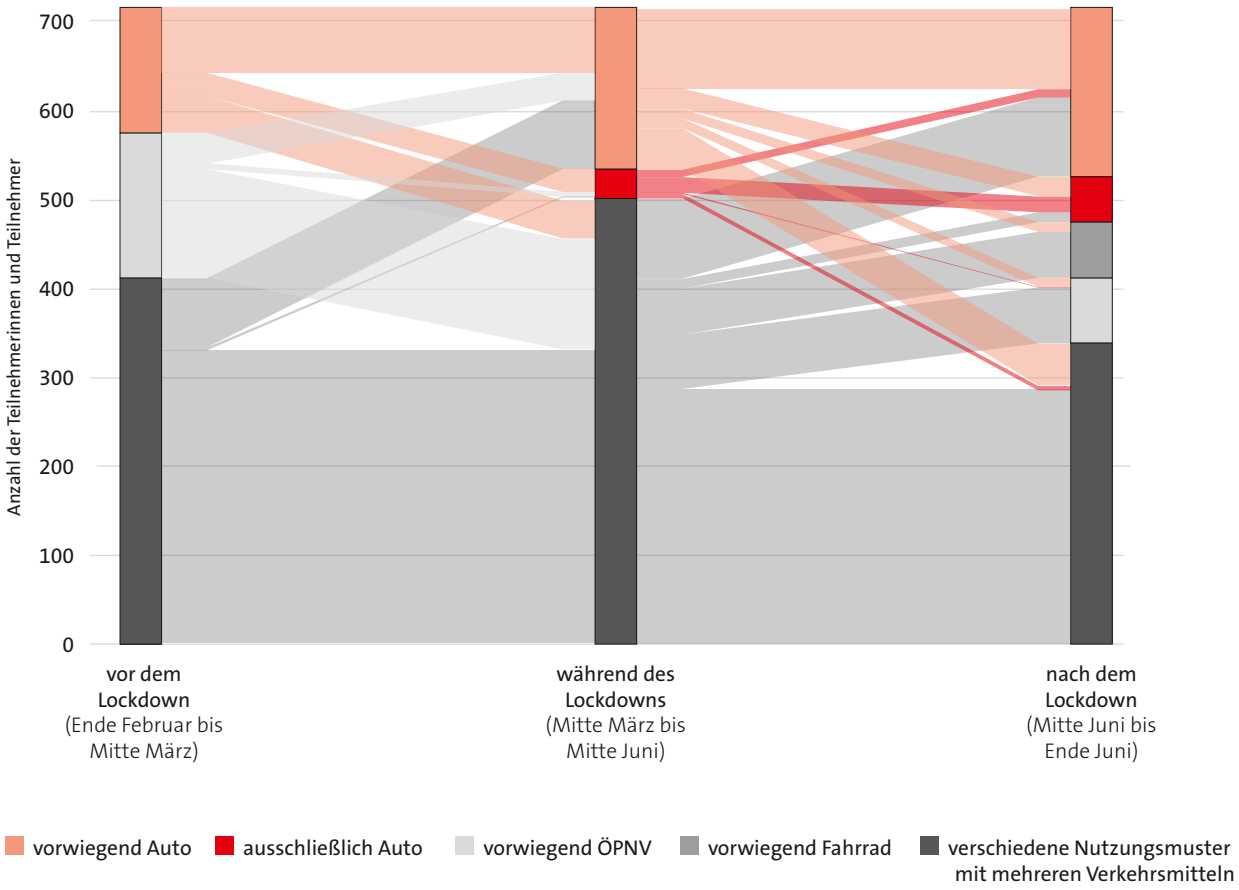
Den zweiten Platz teilen sich fast gleichauf Ridepooling-Dienste, Scooter und Mieträder. Sie kommen jeweils auf drei bis vier Prozent zumindest seltener Kundinnen und Kunden, auch hier mit

einer etwa doppelt so großen „Reichweite“ in den Großstädten.

Sondieren wir die Nutzerstruktur hinsichtlich des Alters der Kunden dieser Angebote, ergeben sich zwei Lager. Scooter und Mieträder werden eher von jungen Erwachsenen in Anspruch genommen. Carsharing und Ridepooling können dagegen hinsichtlich des Alters auf eine gemischtere Kundschaft blicken. Sie werden auch in den mittleren Altersgruppen nachgefragt.

Gemeinsam bleiben allen aufgeführten Angeboten nach wie vor recht kleine Nutzeranteile, mit Ausnahme des schon länger am Markt vertretenen Carsharings. Die Nutzerinnen und Nutzer greifen mehrheitlich nur sehr sporadisch auf diese Optionen zurück. Damit ist der Anteil am Verkehrsgeschehen kleiner, als es die berichteten Kopfzahlen nahelegen. Zudem konzentrieren sich die benannten Kundengruppen angebotsbedingt auf die größeren Städte. Neue Mobilitätsoptionen erweitern das dortige Angebot, sind zahlenmäßig aber noch kein relevanter Player einer möglichen Mobilitätswende. Und trotzdem. Unter gegenwärtig schwierigen Rahmenbedingungen ist dies ein Achtungserfolg, der sich möglicherweise ausbauen lässt, aus übergreifender Sicht sogar als

Verkehrsmittelnutzung im Tracking – Wanderungen der Nutzertypen vor, während und nach dem Lockdwon



Basis ca. 700 Teilnehmende ohne Unterbrechung des Trackings, Tracking-Ergebnisse Eigenstudie MOTIONTAG

Bestandteil des öffentlichen Verkehrs im „ländlichen Raum". Dies bleibt zu beobachten. Der kontinuierliche Ansatz von MOBICOR bietet dafür gute Voraussetzungen.

VERKEHRT GEWENDET?

Ehrlich gesagt bleibt es selbst nach der hier vorgestellten umfassenden Beobachtung für Mai und Anfang Juni schwer zu sagen: Wird die Corona-Krise das Verkehrsgeschehen länger als nur in einer – noch nicht komplett ausgestandenen – heißen Phase verändern? Viele Anzeichen sprechen dafür, dass die alte Normalität zumindest in Sachen Alltagsmobilität schneller wieder Praxis wird, als während des Lockdowns oft unterstellt. Es ist jedoch zu erwarten, dass der öffentliche Verkehr eine längere Durststecke vor sich hat. Davon profitiert vor allem das private Auto, denn die neue Zu-Fuß-Kultur oder die stellenweise zu beobachtende Fahrradbegeisterung kann sich bei zurückkehrenden Alltagsanforderungen weniger tragfähig erweisen als erhofft.

Muss damit die kaum begonnene Mobilitätswende von vorne beginnen und neuen Anlauf nehmen? Geraten die außerhalb und – nüchtern betrachtet – selbst innerhalb der Städte zarten Pflänzchen der neuen Sharing-Kulturen länger in Mitleidenschaft? Ist der öffentliche Verkehr als ihr wichtigster Träger so stark gebeutelt, dass die Erholungsphase lang sein wird? Und ist die Kraft bewährter Routinen und manch unabweisbaren Notwendigkeiten so mächtig, das sich Fahrradfreuden und Fußgängerplus als Strohfeuer entpuppen?

Die aktuelle Bilanz lässt eine falsche Richtung der Wende befürchten. In jedem Fall bleibt für die Umorientierung viel Arbeit, in den Städten wie außerhalb der Ballungsräume. Ihr werden die Erfahrungen während der Corona-Phase nur auf die Sprünge helfen, wenn sich daraus neue Angebotsstrukturen ergeben: mehr Platz und praktisch umgesetzte Wertschätzung für den Fuß- und Radverkehr, neue Sorgfalt, Ideen und Kundenorientierung im öffentlichen Verkehr sowie ein bewussterer Umgang mit der Autonutzung.

Was bleiben wird und nicht einzuhegen ist, sind unsere Mobilitätsbedürfnisse. Auch dies lehrt die Krise. Wie eine in Deutschland oft nur partielle Ausgangssperre offenbar schnell an ihre Grenzen stößt, wenn ihr Anlass vermeintlich verschwindet oder weniger offensichtlich ist, so wird auch unsere Mobilität im Alltag einer Wohlstandsgesellschaft kaum oder nicht reduzierbar sein. Darauf deuten nicht zuletzt die aktuellen fast als Erstes wieder raumgreifenden Urlaubsplanungen und -aktivitäten hin.

WISSEN TUT NOT

Der Weg ist also aus heutiger Sicht nicht einfach vorherzusagen. Umso mehr kommt es auf eine gute Datenlage an. Das mit der Förderung durch das BMBF und der Beteiligung aus drei Bundesländern gestartete neue Projekt MOBICOR kann in Zukunft empirisch abgesichert weitere Antworten geben.

Wird im Februar 2021 (2022?) fast alles wieder so sein wie zu Beginn des Jahres 2020? Werden Carsharing, Ridepooling, Scooter & Co. überleben, vielleicht sogar wachsen? Oder verhelfen immer noch notwendige Einschränkungen dem Verkehrsträger Nr. 1 zu Rückenwind? Gelingen dem öffentlichen Verkehr neue Impulse? Werden die Homeoffice-Rechner wieder abgebaut? Wie wirken sich die vorherzusehenden erheblichen wirtschaftlichen Einschränkungen aus? Und last but not least: Wie sollte dies alles gestaltet werden?

Gute Forschung ist gerade in der Krise angebracht. Seien Sie also gespannt auf unseren nächsten Report im Herbst 2020.

Kontakt

Robert Follmer
Bereichsleiter Verkehrs- und Regionalforschung,
infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH
Tel. +49 (0)228 3822-419
Mobil: +49 (0)171 587 55 83
E-Mail: r.follmer@infas.de

Stephan Leppler
CEO, MOTIONTAG GmbH
Tel.: +49 (0)159 0434 84 13
E-Mail: stephan.leppler@motion-tag.com

Prof. Andreas Knie
Leitung der Forschungsgruppe Digitale Mobilität
und gesellschaftliche Differenzierung
WZB Wissenschaftszentrum Berlin
für Sozialforschung gGmbH
Tel.: +49 (0) 30 254 91-588
E-Mail: andreas.knie@wzb.eu