ERGEBNISSE AUS BEOBACHTUNGEN PER REPRÄSENTATIVER BEFRAGUNG UND ERGÄNZENDEM MOBILITÄTSTRACKING BIS ENDE OKTOBER **AUSGABE 15.12.2020**

WZB

03

DIE VERMESSUNG DER MOBILITÄT IN DER PANDEMIE:

GEDÄMPFTE HOFFNUNG AUF DIE VERKEHRSWENDE

In Kooperation mit

infas

MOTIONTAG

Bundesweites Projekt gefördert durch

Bundesministerium für Bildung und Forschung

Projekt:
7331 – MOBICOR
Berlin, Bonn, Dezember 2020

Text: Franziska Zehl, Patrick Weber, Andreas Knie (WZB); Robert Follmer und Marc Schelewsky (infas)
Layout und Grafik: Astrid Blome und Birgit Geisler

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:
Zehl, Franziska; Weber, Patrick: Mobilitätsreport 03, Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitätstracking bis Ende Oktober, Ausgabe 15.12.2020, Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF.

Kurzform:
WZB (2020): Mobilitätsreport 03, Bonn

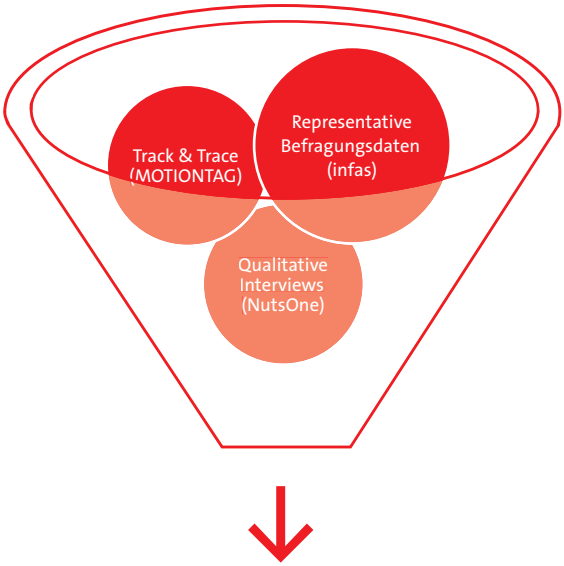
Die Ergebnisse der zweiten Welle im Vorhaben MOBICOR liegen nun vor. Im Volumen übersteigt der Verkehr im Oktober nur unwesentlich den vom Mai 2020. Es ist also weiterhin keine Steigerung des Verkehrsaufkommens in Richtung Normal-Niveau zu erkennen. Darüber hinaus kommt die Verkehrswende im Sinne einer Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Richtung anderer Verkehrsmittel ins Stocken. Besonders kritisch entwickelt sich die Rolle des öffentlichen Fern- und Nahverkehrs. Seine Marktanteile bleiben im Herbst trotz der kompletten Wiederaufnahme des Schulbetriebes (zum Vergleich: im Mai startete der Schulunterricht erst Mitte des Monats) hinter dem ÖV-Anteil vom Referenz-Oktober 2017 zurück. Und noch viel gravierender: Der ÖV verliert möglichweise dauerhaft wichtige Kundengruppen durch Homeoffice sowie durch Verlagerungen aufs Auto und aufs Fahrrad.

Mit Vorliegen der zweiten Befragungswelle, die im Oktober kurz vor dem bundesweiten Teil-Lockdown erhoben wurde, können Verkehr und Mobilität zu zwei Zeitpunkten innerhalb der Corona-Pandemie gegenübergestellt werden, in denen vergleichbare Bedingungen für den öffentlichen Bewegungsraum galten. Die zweite Befragung ruht auf 1151 Fällen und erhebt eine für Deutschland repräsentative Aussagekraft. Drei zentrale Aussagen kennzeichnen ihre Ergebnisse.

1) Das Auto ist nach wie vor das beliebteste Verkehrsmittel; es wird bundesweit für den Großteil aller Wege genutzt und mit ihm werden auch weiterhin die meisten Kilometer absolviert, aber: es gibt entgegen allgemeiner Befürchtungen auch keinen „Run“ auf das Auto. Lediglich ein Prozent der Befragten gab im Oktober an, die Anschaffung eines (weiteren) PKW zu erwägen.

2) Der öffentliche Nah- und Fernverkehr hat zwar

Das MOBICOR-Projekt – Mobilität in Zeiten von Corona erfassen und verstehen



MOBICOR -
Mobilität in Zeiten von Corona

Grundlage der MOBICOR-Studie sind repräsentative Befragungsdaten die im Design der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) zu bislang zwei Zeitpunkten erhoben wurden. Die bundesweit online und per Telefon gewonnen Daten von über 16-jährigen Personen liefern Informationen zur Alltags- und Stichtagsmobilität der Befragten. Letztere erlauben Hochrechnungen von Verkehrsleistung und -aufkommen für die über 16-jährige Grundgesamtheit in Deutschland. Diese Ergebnisse werden mit dem Verkehr im Corona-freien Referenzjahr 2017 (MiD) verglichen.

Ergänzt werden die quantitativen Daten um Informationen aus zwei qualitativen Interviewerhebungen, die Einblick in die Hintergründe der Corona-bedingten Mobilitätsveränderungen geben. Die erste Interviewerhebung fand zwischen Juli und Oktober 2020 statt, die zweite Welle ist – genau wie die dritte quantitative Erhebung - für das Frühjahr 2021 geplant.

Dritter Baustein des vom BMBF geförderten MOBICOR-Projekts sind Track & Trace-Daten, die mit Hilfe der mobico-App (www.infas.de/mobico) kontinuierlich seit Anfang des Jahres gesammelt werden. Anders als die Analyse kommerzieller Mobilfunkdaten, die lediglich aggregierte Informationen zu Bewegungen zwischen Funkzellen liefern, erlaubt das MOTIONTAG-Tracking individuelle Bewegungen und Verkehrsmittelnutzungen der Smartphone-Benutzer*innen nachzuvollziehen. Insgesamt verfolgt die MOBICOR-Studie so mit ihrem Mixed-Method-Design einen umfangreichen und innovativen Ansatz in der Ermittlung und dem Verständnis der Mobilität zu Zeiten von Corona.

seine Stammgäste wieder zurück, verliert aber die „Wahlfreien“. In Corona-Zeiten nutzen nur noch die Menschen den öffentlichen Verkehr, die keine Alternative haben: es fehlen die Touristen, die Pendler und die „Multimodalen“. Die Anbieter von Bussen und Bahnen büßen damit entscheidende Kundengruppen ein: Pendler reduzieren ihre Wege und die „Wahlfreien“ nutzen mehr die Füße, das Fahrrad und auch das Auto. Wer also gegenüber Bussen und Bahnen Alternativen besitzt, nutzt diese auch.

3) Insgesamt haben Verkehrsaufkommen und -leistung im Oktober nur leicht zugenommen und liegen noch deutlich unter den Werten des Corona-freien Oktobers 2017. Im Schnitt werden im Oktober aber pro Person und Tag 2,6 Wege absolviert, im Frühjahr waren es noch 2,4 Wege. Dadurch liegt die hochgerechnete tägliche Verkehrsleistung im Herbst 2020 bei 2,67 Milliarden Personenkilometern, während im Mai pro Tag rund 2,35 Milliarden Personenkilometern zurückgelegt wurden. Allerdings absolvierten die Menschen im Corona-Mai noch durchschnittlich 34 km täglich pro Person, im Herbst 2020 sind es nur noch 31 km. Auch sind die Befragten im Oktober dieses Jahres im Schnitt etwas kürzer unterwegs (72 Minuten) als im Frühjahr (75 Minuten). Im Vergleich zur eher moderat gestiegenen täglichen Verkehrsleistung, hat sich im Vergleich zum Mai 2020 am Verkehrsaufkommen noch weniger geändert– dieses lag im Frühjahr bei rund 170 Millionen Wegen pro Tag, im Oktober bei täglich 182 Millionen Wegen.

UNTERWEGS IM OKTOBER 2020 – PHYSISCHE UND VIRTUELLE MOBILITÄT AM BERICHTSTAG

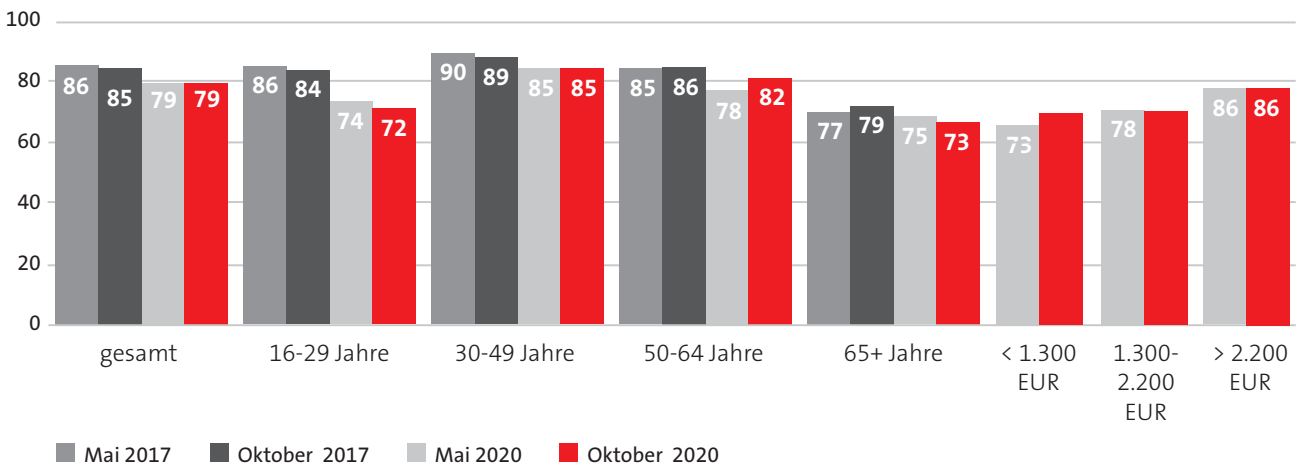
Seit dem ersten Bericht im Mai 2020 hat sich viel und gleichzeitig doch so wenig verändert – wir stecken nach wie vor in Mitten der Corona-Pandemie, gleichzeitig ist das Infektionsgeschehen seit dem Frühjahr nicht konstant geblieben, sondern hat sich im Laufe des Jahres immer wieder verändert. Von zeitweise regionalen Hotspots, über einen vergleichsweise entspannten Sommer, bis hinein in den November, in welchem wir mit einem neuen Teil-Lockdown konfrontiert werden.

Dass diese Entwicklungen nicht spurlos am Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger vorbeigehen, zeigen die Ergebnisse der zweiten repräsentativen MOBICOR-Befragungswelle. Nach dem relativen Mobilitätshoch im Sommer (siehe Tracking Ergebnisse MOTIONTAG), fällt das Mobilitätsniveau im Corona-Oktober erneut.

Angefangen mit der Mobilität der Befragten am jeweiligen Berichtstag im Oktober, hat sich der Anteil an mobilen Personen im Vergleich zum Frühjahr nicht verändert. Nach wie vor liegt die Quote der am Berichtstag außer Haus Gewesenen bei 79 Prozent. Damit ist das Mobilitätsniveau im Corona-Oktober nicht nur genauso hoch wie im Frühjahr, sondern unterschreitet auch immer noch deutlich den Außer-Haus-Anteil von 85 Prozent im Corona-freien Oktober 2017. Trotz des unverändert niedrigen Mobilitätsniveaus, zeigen sich im Vergleich zum Mai aber Verschiebungen im Außer-Haus-Anteil der einzelnen Altersgruppen (s. Abbildung unten).

Waren im Corona-Frühjahr nur 78 Prozent der 50 bis 64-Jährigen am Berichtstag unterwegs, sind im Oktober 2020 bereits wieder 82 Prozent dieser Altersgruppe mobil. Solch eine Annäherung an das Mobilitätsniveau aus dem Normal-Oktober (86 Prozent) ist für die übrigen Altersgruppen nicht zu erkennen. Während sowohl im Mai als auch im Oktober dieses Jahres 85 Prozent der 30 bis 49-Jährigen an ihrem Berichtstag unterwegs waren, sind die Außer-Haus-Anteile der Jüngsten und Ältesten im Vergleich zum Mai gesunken. Insbesondere das Mobilitätsniveau der 16 bis 29-jährigen im Oktober 2020 unterscheidet sich auf Grund einer Differenz von 12 Prozentpunkten stark vom Außer-Haus-Anteil im Corona-freien Oktober. Dass nurmehr 72 Prozent der unter 30-Jährigen im Oktober 2020 unterwegs waren, dürfte nicht zuletzt daran liegen, dass Vorlesungen verstärkt online stattfanden und die zweite Erhebungswelle in die Herbstferien vieler Bundesländer fiel.

Außer-Haus-Anteile nach Altersgruppe und Einkommen
Angabe in Prozent



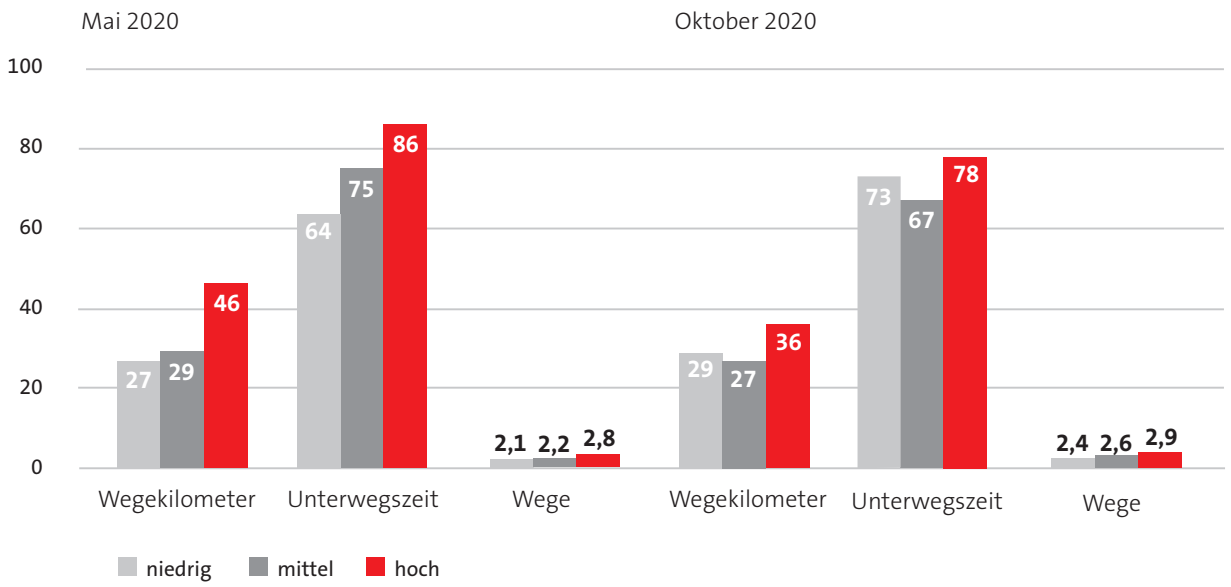
Datengrundlage: Mobilität am Berichtstag im MiD-Referenzmonat Mai und Oktober und Ergebnisse MOBICOR 2. Welle 2020, Personen ab 16 Jahren

SOZIALE UNGLEICHHEIT IM MOBILITÄTSNIVEAU

Abgesehen von altersbezogenen Unterschieden im Außer-Haus-Anteil, stellt sich die Frage ob im Oktober 2020 auch das im Mai beobachtete Verhältnis „je höher die ökonomische Lage, desto größer der Mobilitätsfußabdruck“ gilt. Tatsächlich trifft dieser zu Beginn der Pandemie beobachtete Befund nur insofern auf die Mobilität im Oktober zu, als dass es erneut die Gruppe der Vielverdienenden mit einem monatlichen Einkommen von über 2200€ ist, die den höchsten Außer-Haus-Anteil aufweisen. Anders als im Mai sind Geringverdienende im Oktober 2020 aber nicht das Schlusslicht. Vielmehr ist der Außer-Haus-Anteil von Personen mit einem monatlichen Einkommen von bis zu 1300€ nicht nur höher als noch im Frühjahr, sondern liegt im Oktober auch gleichauf mit dem Anteil mobiler Personen mit mittlerem Einkommen (76 Prozent). Dieser relative Aufschwung im Außer-Haus-Anteil von Personen mit niedrigem Einkommen und das nach wie vor höchste Mobilitätsniveau unter Vielverdienenden, spiegelt sich auch in den absoluten Mobilitätswerten wieder (s. Abbildung unten).

Tatsächlich sind es einerseits Vielverdienende, die im Vergleich zu Menschen mit geringeren Einkommen die höchsten Werte in der durchschnittlichen Unterwegszeit und Kilometerzahl am Oktober-Berichtstag aufweisen. Andererseits sind Geringverdiener und Geringverdienerinnen im Herbst 2020 länger als noch im Mai, und im Oktober 2020 sogar länger als Personen mit mittlerem Einkommen unterwegs. Und auch die für die niedrige Einkommensgruppe ermittelte tägliche Wegestrecke von durchschnittlich 29 Kilometern pro Person, übersteigt die durchschnittliche Tageskilometerzahl von Personen mit mittlerem Einkommen im Oktober 2020 und die von Geringverdienenden im Corona-Frühjahr. Letzterer Befund kann zusammen mit der Tatsache, dass

Zentrale Mobilitätskenngrößen im Mai und Oktober 2020 nach Äquivalenzeinkommen
Unterwegszeit in Minuten, Wege in Kilometern, Mittelwert der Wege



Datengrundlage: Mobilität am Berichtstag im MOBICOR-Oktober, Personen ab 16 Jahren

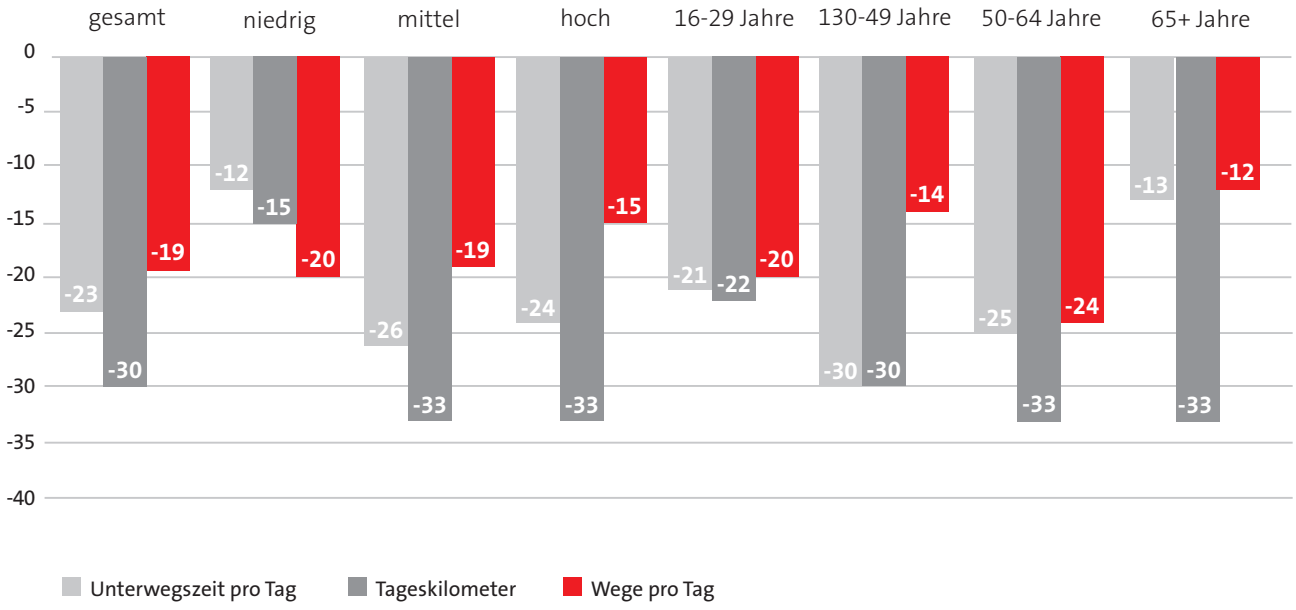
2,6

Wege wurden im Corona-Oktober pro Tag und pro Person im Schnitt getätigt. Im Referenz-Oktober 2017 waren es noch 3,2 Wege.

Menschen mit hohem ökonomischem Status auch im Oktober 2020 den größten Mobilitätsfußabdruck besitzen aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass alle ökonomischen Gruppen im Vergleich zum Normal-Oktober 2017 zum Teil drastische Mobilitätsrückgänge verzeichnen.

Wie unten stehende Abbildung sind die größten Mobilitätsrückgänge mit Blick auf die durchschnittlich pro Tag und pro Person zurückgelegten Kilometer zu verzeichnen. Insgesamt ist die durchschnittliche Wegestrecke am Berichtstag rund ein Drittel geringer, als die im Oktober 2017. In absoluten Werten wurden im Oktober 2020 so durchschnittlich nur 31 Kilometer, im Oktober 2017 hingegen noch 44 Kilometer pro Tag und pro Person zurückgelegt. Besonders auffällig sind dabei die Mobilitätsrückgänge in den Tageskilometern für Personen aus dem mittleren und hohen Einkommenssegment sowie aus den beiden höchsten Altersgruppen. Für alle vier Teilgruppen ist die durchschnittliche Tagesstrecke im Corona-Oktober ein Drittel kürzer als im Oktober 2017. Für die nach wie vor mobilste Gruppe der Vielverdienerinnen und Vielverdiener bedeutet dieser Rückgang ein Absinken der täglichen Wegekilometer von 55 im Corona-freien Oktober, auf durchschnittlich 37 Kilometer pro Tag und pro Person im Oktober 2020. Abgesehen von der Wegelänge lassen sich auch für die Unterwegszeit mitunter drastische Rückgänge im Vergleich zum Normal-Oktober 2017 erkennen. Während die tägliche Unterwegszeit pro Person im Oktober insgesamt rund ein Viertel (23 Prozent) kürzer ist als die im Oktober 2017, zeichnen sich für Menschen mit mittlerem Einkommen (26 Prozent) und 30 bis 49-Jährige (30 Prozent) die stärksten Rückgänge in der durchschnittlichen Unterwegszeit pro Tag ab. Die Wegezahl ist im Vergleich zum Mai 2020 zwar von durchschnittlich 2,4 We-

Mobilitätsrückgänge in Prozent im Corona-Oktober gegenüber MiD-Oktober, Tageswerte pro Person nach Teilgruppen
Rückgang in Prozent gegenüber dem MiD-Ausgangswert nach Äquivalenzeinkommen und Altersgruppe



Datengrundlage: Mobilität am Berichtstag im MOBICOR-Oktober und Stichtagsmobilität aus dem MiD-Referenzmonat Oktober 2017, Personen ab 16 Jahren

gen pro Tag und pro Person auf 2,6 Wege im Oktober 2020 gestiegen, liegt aber trotzdem noch 19 Prozent hinter der durchschnittlichen Wegezahl im Normal-Oktober. Dabei sind es Personen zwischen 50 und 64 Jahren, die die größten Rückgänge in der Wegezahl im Vergleich zum Oktober 2017 verzeichnen (24 Prozent). Insgesamt erreicht die Mobilität im Oktober 2020 also trotz der seit Mai gestiegenen Zahl der getätigten Wege noch lange nicht ihr Normal-Niveau.

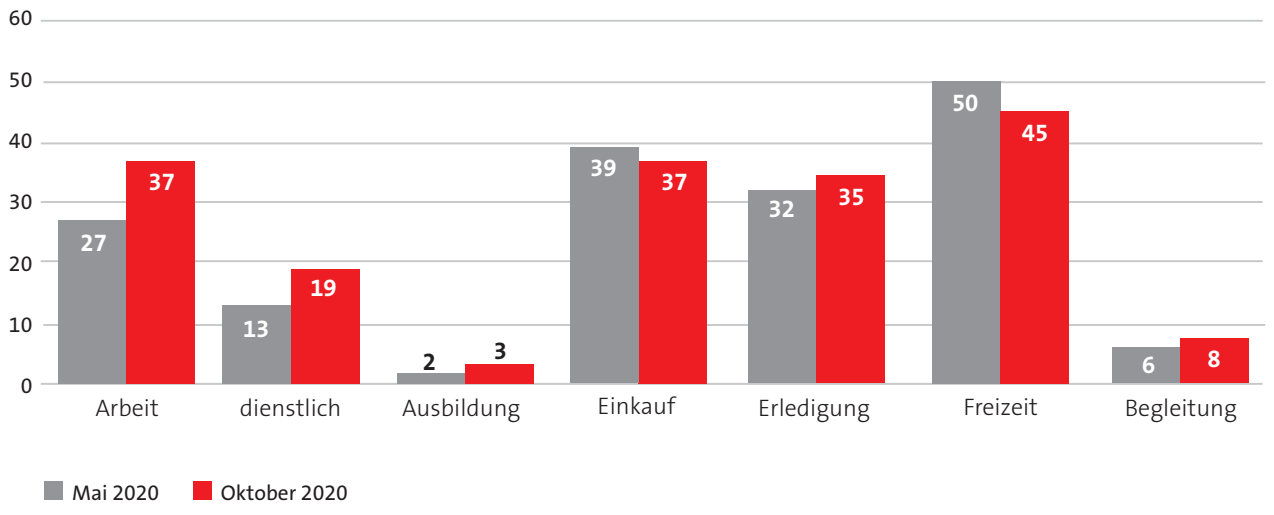
JE BESSER DIE ÖKONOMISCHE LAGE DESTO GRÖSSER DER VIRTUELLE MOBILITÄTSFUSSABDRUCK

Dass Personen mit hohem ökonomischem Status trotz dieser Corona-bedingten Mobilitätsrückgänge auch im Oktober 2020 das höchste Mobilitätsniveau aufweisen, ist zudem nicht auf die räumliche Mobilität beschränkt. Analog zum Außer-Haus-Anteil erlauben die MOBICOR-Daten die Berechnung der virtuellen Mobilitätsquote am Berichtstag. Diese lag im Oktober bei 70 Prozent, was bedeutet, dass nur 30 Prozent der Personen an ihrem Berichtstag nicht online unterwegs waren. Stattdessen traf ein Drittel der Befragten am Berichtstag Freunde online, ein weiteres Drittel streamte Filme oder Serien. Immerhin 18 Prozent der Befragten kauften am Berichtstag Lebensmittel, Medikamente oder sonstige Dinge online ein, während jede/r zehnte Befragte an einem beruflichen Online-Meeting teilnahm. Genau wie bei der physischen Mobilität im öffentlichen Raum ist auch im Hinblick auf die virtuellen Bewegungen im Internet zu erkennen, dass die Aktivitätsquote mit zunehmendem ökonomischem Status steigt. So liegt die virtuelle Mobilitätsquote am Berichtstag bei Geringverdienenden bei 62 Prozent, in der mittleren Einkommensgruppe bei 69 Prozent und unter Vielverdienenden sogar bei 80 Prozent. Darüber hinaus zeigen sich auch in den einzelnen Online-Aktivitäten Unterschiede entlang des sozioökonomischen Status. So haben nur 5 Prozent der Personen mit niedrigem Einkommen, 8 Prozent der Personen mit mittlerem, hingegen sogar 16 Prozent der Personen mit hohem Einkommen am Oktober-Berichtstag an einem

beruflichen Online-Meeting teilgenommen. Auch mit Blick auf den Online-Einkauf von Lebensmitteln, Medikamenten oder Sonstigem zeigen sich Differenzen - jede fünfte Person mit hohem Einkommen, 18 Prozent mit mittlerem und nur 16 Prozent der Personen mit niedrigem Einkommen haben am Berichtstag online Einkäufe getätigt. Weniger starke Unterschiede in der virtuellen Mobilität zeigen sich, wenn es um die Pflege sozialer Kontakte geht. So haben sich ein Drittel der Geringverdienenden (33 Prozent) und auch je 35 Prozent der Personen aus den besser situierten Einkommensgruppen am Berichtstag online mit Freunden getroffen.

Insgesamt ist also tatsächlich nicht nur der räumliche, sondern auch der virtuelle Mobilitätsfußabdruck im Oktober 2020 von Personen mit hohem Einkommen am höchsten. Allerdings besitzen Personen mit niedrigem Einkommen einen höheren Mobilitätsfußabdruck als noch im Mai 2020 und übersteigen sogar das Mobilitätsniveau der Personen mit mittlerem Einkommen. Dass Menschen in gering bezahlten Berufen oftmals keine Möglichkeit besitzen im Homeoffice arbeiten zu können, könnte den relativen Anstieg im Mobilitätsniveau in dieser Einkommensgruppe seit Mai 2020 erklären. Dazu passend ist der Rückgang in Unterwegszeit und Kilometerzahl pro Tag unter Personen mit hohem Einkommen sehr ausgeprägt und könnte die größeren Homeoffice-Möglichkeiten dieser Personengruppe widerspiegeln. Die Daten legen damit nahe, dass im Oktober 2020 diejenigen ihre Mobilität reduzieren die dank Homeoffice oder Ähnlichem zuhause bleiben können, während die in Präsenzarbeit Schaffenden ihre Mobilität im Vergleich zum Frühjahr erhöhen (müssen).

Verkehrsaufkommen pro Tag absolut nach Hauptwegezweck
Hochrechnung in Millionen Wegen



Datengrundlage: Mobilität am Berichtstag im MOBICOR-Mai und Oktober, Personen ab 16 Jahren

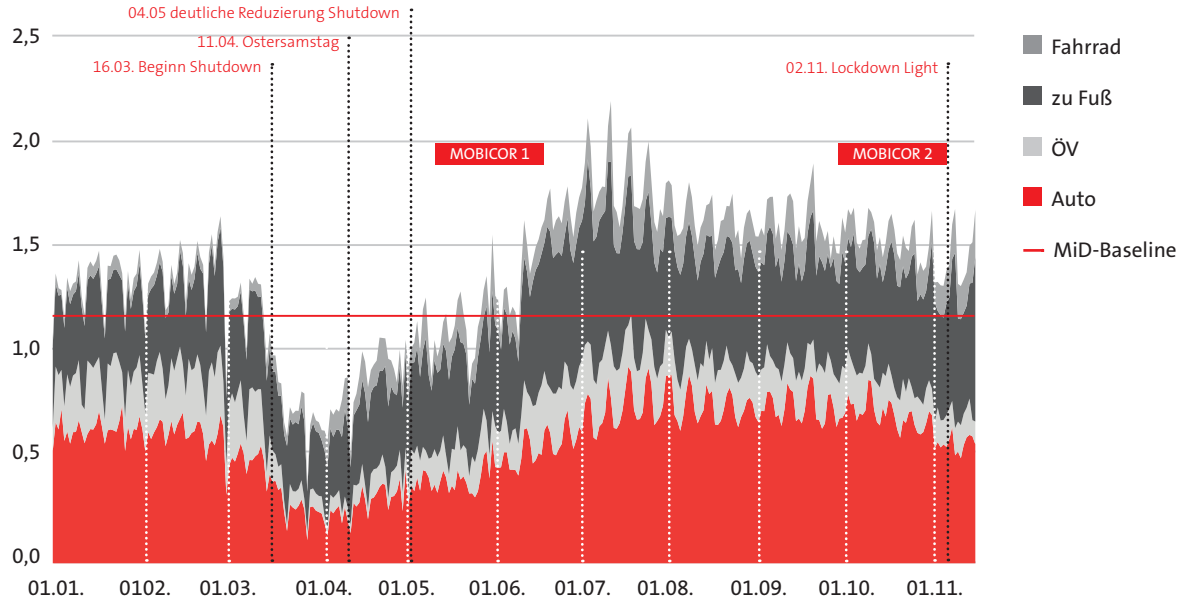
EINORDNUNG DER ERHEBUNGSERGEBNISSE ANHAND DER TRACKING-DATEN

Die Feldzeit der zweiten Erhebungswelle fand unmittelbar vor dem Inkrafttreten der Maßnahmen zur Bekämpfung der SARS-Cov2-Pandemie statt, also vor dem zweiten Lockdown. Bereits Anfang Oktober konnten der Tagespresse wieder vermehrt Berichte über steigende Infektionszahlen entnommen werden. Der rapide Anstieg der Neuinfektionen führte schließlich zum Bund-Länder-Beschluss vom 28.10.2020, in dem die Maßnahmen für den zweiten Lockdown dargelegt wurden, um einer weiteren Verbreitung von COVID-Erkrankungen entgegenzuwirken. Diese Berichterstattungen und öffentlichen Debatten, so scheint es, haben bereits Anfang Oktober zu einer Abschwächung der Mobilität geführt.

Die in den Abbildungen auf Seite 13 dargestellten Ergebnisse der Tracking-Studie von MOBICOR für Gesamtdeutschland zeigen die durchschnittliche Unterwegszeit und die durchschnittlichen Tageskilometer pro Person und Tag. Während sich die Unterwegszeit gegenüber den Vormonaten August und September nur leicht verringert hat (s. Abbildung auf S. 13 oben), deutet der Rückgang der Tageskilometer auf eine zunehmende Nahraumorientierung hin (s. Abbildung auf S. 13 unten). Es scheint, als wurde bereits Anfang Oktober mehr und mehr auf Reisen und Ausflüge verzichtet, in Antizipation der bevorstehenden Maßnahmen und zum persönlichen Schutz vor Infektionen. Im Ergebnis hat sich dadurch zu Beginn des Lockdowns die Mobilität so stark verringert, dass kein abrupter Einbruch zu verzeichnen ist. Zu Beginn des ersten Lockdowns zeigen die Daten hingegen eine andere Dynamik. Änderungen im Mobilitätsverhalten lassen sich erst kurz vor dem Beginn der Maßnahmen erkennen. Der Übergang von Normalität zum Stillstand passierte schnell und plötzlich, binnen weniger Tage, und führte ab Mitte März zu einem Einbruch, der aufgrund der umfassenderen Maßnahmen, auch deutlich sichtbarer in den Datenreihen ist. Ebenfalls deutlich erkennen lässt sich der überproportionale Rückgang der Tageskilometer pro Person beim ÖV gegenüber den anderen Verkehrsmitteln. Das Niveau vom Januar und Februar 2020 konnte im restlichen Jahr bislang nicht mehr erreicht werden. Einer leichten Erholung im Sommer folgt nun, im Herbst, ein erneuter Rückgang in den Nutzerzahlen.

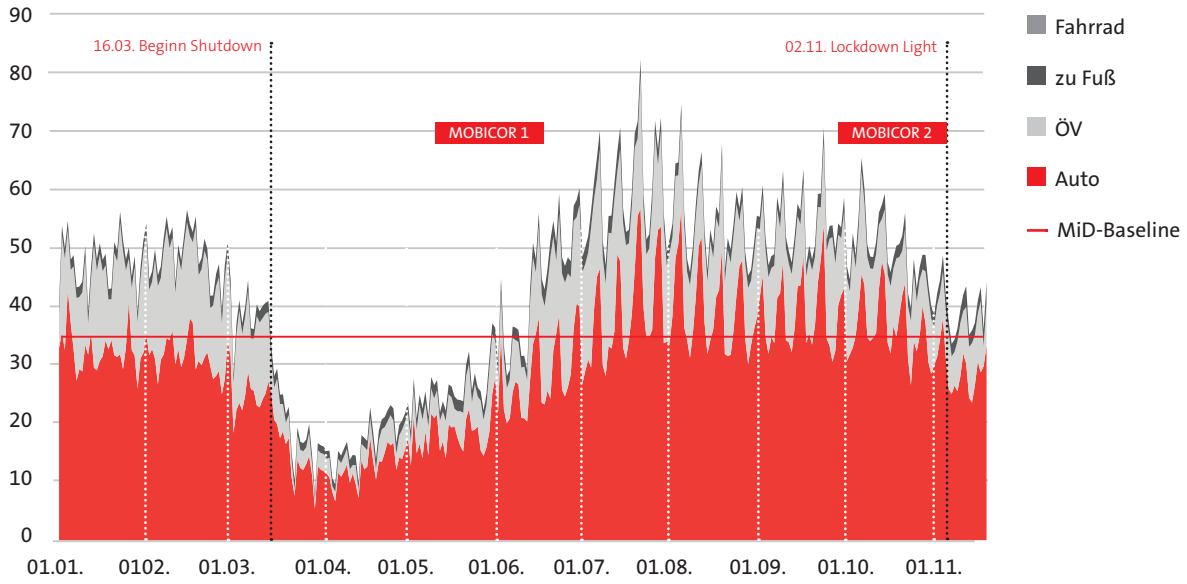
Die in beiden Abbildungen dargestellte MiD-Baseline dient zur Einordnung des Mobilitätsniveaus. Dass die Ergebnisse des Trackings teilweise deutlich über denen der MiD liegen, lässt sich auf methodische Unterschiede zurückführen und zudem durch die Nutzergruppe erklären, die sich erfahrungsgemäß aus den 25- bis 50-Jährigen rekrutiert und damit der Alterskohorte mit den höchsten Mobilitätsniveaus zuzurechnen ist.

Unterwegszeit pro Tag und Person
Angaben in Stunden pro Person und Tag



Datenbasis: rund 2.000 Personen bundesweit im Tracking von MOTIONTAG (Partner im MOBICOR-Projekt)

Tageskilometer pro Person
Angaben in Mittelwerten (Kilometer pro Person)



Datenbasis: rund 2.000 Personen bundesweit im Tracking von MOTIONTAG (Partner im MOBICOR-Projekt)

VERKEHRSAUFKOMMEN IM OKTOBER 2020 – WARUM UND WANN WAREN WIR UNTERWEGS?

Auch wenn die durchschnittliche Wegezahl pro Tag und pro Person im Oktober noch deutlich unter der im Normal-Oktober 2017 liegt, macht sich der Anstieg von durchschnittlich 2,4 Wegen im Mai 2020 auf 2,6 Wege pro Tag und pro Person im Oktober auch in den Hochrechnungen auf die Grundgesamtheit bemerkbar. Waren es im Frühjahr dieses Jahres noch rund 170 Millionen Wege die täglich von der über 16-jährigen Bevölkerung in Deutschland zurückgelegt wurden, beläuft sich das Verkehrsaufkommen im Oktober auf 182 Millionen Wege pro Tag. Trotz dieses insgesamt eher moderaten Anstiegs zeigen sich zwischen den Erhebungswellen auffällige Verschiebungen im Verkehrsaufkommen nach Wegezwecken.

Wurden im Mai 2020 die meisten Wege zu Freizeitzwecken zurückgelegt, holt der berufliche Verkehr im Oktober wieder deutlich auf. Zusammen mit dem im Vergleich zum Mai gesunkenen freizeitbedingten Verkehrsaufkommen, deutet der Anstieg von 27 auf 37 Millionen Arbeitswegen und von 13 auf 19 Millionen dienstliche Wege auf einen stärker berufsbezogenen Verkehr im Oktober 2020 hin. Passend dazu steigt auch das Verkehrsaufkommen für nicht-berufsbezogene obligatorische Wege. Sowohl das hochgerechnete Verkehrsaufkommen für Erledigungen, als auch für die Begleitung von Personen ist im Oktober höher als noch im Frühjahr. Insgesamt normalisiert sich der Verkehr im Herbst 2020 also insofern, als dass anders als im Schönwettermonat Mai, in welchem viele Menschen ihren beruflichen Mittelpunkt in die eigenen vier Wände verlagerten, wieder mehr Berufswege und Wege zu anderen Verpflichtungen auf deutschen Straßen verzeichnet werden können (s. Abbildung S. 11). Passend dazu verlagert sich das Verkehrsaufkommen im Oktober auch wieder stärker auf die frühen Morgenstunden und den Vormittag. Wurden im Mai zwischen 5 Uhr und 10 Uhr morgens täglich 30 Millionen Wege zurückgelegt, waren es im Oktober bereits 38 Millionen Wege in diesem Zeitraum. Dass der Verkehr im Oktober zunehmend in der morgendlichen Rushhour stattfindet verdeutlicht nochmals, dass der Verkehr mehr noch als im Mai, von beruflichen Bewegungen geprägt ist.

41 %

Prozent der Befragten weichen derzeit auf das Auto aus, anstatt den ÖV zu nutzen.

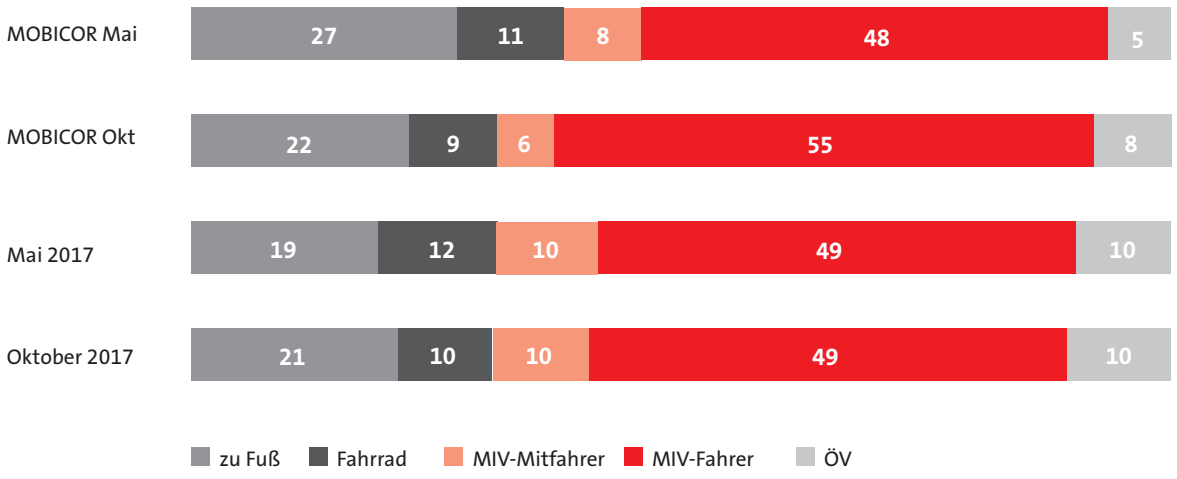
DIE VERKEHRSLEISTUNG – WIE UND WIE VIEL BEWEGEN WIR UNS IM OKTOBER 2020 FORT?

Wie der Rückgang an Freizeitwegen bereits erahnen lässt, hat der Fußverkehr, der im Mai hauptsächlich für freizeitbedingte Wege genutzt wurde, im Oktober 2020 an Bedeutung verloren. Der Modal Split veranschaulicht, dass der Anteil der gelaufenen Wege von 27 Prozent im Mai 2020 auf nurmehr 22 Prozent im Herbst gesunken ist. Nicht zuletzt dürfte dieser Befund durch das im Vergleich zum Mai weniger schöne Wetter im Oktober und eine damit einhergehende geringere Beliebtheit von Freizeitspaziergängen zustande gekommen sein. Damit ist vom frühjährlichen Fuß-Boom im Herbst nichts mehr zu erkennen und der Anteil an Fußwegen gleicht sich dem Niveau aus dem Normal-Oktober an.

Genau wie für den Fuß ist auch für das aktive Verkehrsmittel Fahrrad ein Rückgang im Vergleich zum Mai zu beobachten. Wurden im Mai 2020 noch 11 Prozent aller Wege geradelt, waren es im Oktober nur noch 9 Prozent. Da im Corona-freien Oktober 2017 aber ebenfalls nur jeder zehnte Weg geradelt wurde, liegt die Bedeutung des Rades im Oktober 2020 nur unwesentlich hinter der im Normal-Oktober. Insgesamt spielen die aktiven Verkehrsmittel im Corona-Oktober also dieselbe Rolle wie auch im Normal-Oktober 2017 – eine Außenseiterrolle, welche es mit Blick auf die Verkehrswende unbedingt umzukehren gilt.

Deutlich mehr Bedeutung kommt im Corona-Herbst dem MIV zu. Wurden im Normal-Mai und -Oktober knapp die Hälfte aller Wege als MIV-Fahrer zurückgelegt (49 Prozent), waren es im Corona-Frühjahr 48 Prozent, im Oktober 2020 bereits 55 Prozent aller Wege. Damit steigt die ohnehin schon immense Bedeutung des MIV im weiteren Verlauf der Pandemie an. Hinzu kommt, dass der MIV-Mitfahrer Anteil von 8 Prozent im

Modal Split im Zeitvergleich
Angaben in Prozent



Datengrundlage: Verkehrsmittelnutzung am Berichtstag im MOBICOR-Mai und -Oktober, sowie im Corona-freien Mai und Oktober 2017, Personen ab 16 Jahren

Mai auf nurmehr 6 Prozent im Oktober sinkt. Damit wird eine Corona-bedingte Bedeutungszunahme des MIV und eine Entwicklung in Richtung seiner reinsten Form – dem alleine fahren – unübersehbar. Noch deutlicher wird die immer dominanter werdende Stellung des MIV, wenn allein das Geschehen auf den Straßen betrachtet wird. Unter Berechnung des Modal Split ohne Fußwege zeigt sich tatsächlich, dass der gesamte MIV-Anteil im Corona-Mai noch bei 77 Prozent lag, während im Oktober bereits 79 Prozent aller Wege auf den Straßen per MIV bestritten wurden.

Trotz der Tatsache, dass im Vergleich zum Frühjahr 2020 und im Vergleich zum Normal-Jahr 2017 im Corona-Herbst noch mehr Wege mit dem Auto gefahren werden, hat sich die Relation zwischen dem MIV und ÖV seit dem Mai ein wenig entspannt. Wurden im Mai 2020 noch 9,5-mal so viele Personenwege mit dem Auto wie mit Bus und Bahn gefahren, lag dieser Wert im Oktober bei 7,8. Auch wenn diese Entwicklung die teilweise Erholung des ÖV widerspiegelt, liegt die Relation zwischen MIV und ÖV im Oktober 2020 immer noch weit über dem in 2017 gemessenen Verhältniswert von 6. Insgesamt kann somit ein kleiner Anstieg im Anteil des ÖV am Modal Split für über 16-jährige Personen von 6 Prozent im Mai auf 8 Prozent im Corona-Herbst verzeichnet werden. Nach wie vor liegt der Anteil des ÖV aber hinter dem Normal-Niveau, das im Oktober 2017 bei 11 Prozent lag. Dass der MIV und ÖV auch im Herbst mit Blick auf ihre Bedeutung in zwei verschiedenen Ligen spielen, zeigt sich besonders in der Gegenüberstellung des hochgerechneten Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung der beiden Verkehrsmittel (s. Abbildung S. 17 oben).

Während die aktiven Verkehrsmittel Fuß und Fahrrad sowohl im Verkehrsaufkommen als auch in der -leistung im Vergleich zum Mai schlechter abschneiden, sind für den MIV und auch den ÖV Gewinne zu verzeichnen. Allerdings werden im Oktober 2020 immer noch nur 14 Millionen Wege pro Tag per ÖV zurückgelegt, hingegen 100 Millionen Wege täglich per MIV (s. Abbildung S. 17 unten). Im Hinblick auf die Verkehrsleistung der beiden Verkehrsmittel ergibt sich ein ähnlich ernüchterndes Bild. So werden im Corona-Oktober täglich 120 Millionen Personenkilometer mehr als noch im Mai 2020 per MIV-Fahrer zurückgelegt, wodurch sich eine MIV-Fahrer-Verkehrsleistung von 1,74 Milliarden Personenkilometern pro Tag ergibt. Per ÖV werden im Herbst zwar mittlerweile wieder rund 385 Millionen und damit mehr als doppelt so viele Personenkilometer wie im Mai pro Tag gesammelt. Allerdings kommt der ÖV selbst mit dieser Steigerung auf nicht einmal ein Fünftel der gesamten Verkehrsleistung des MIV im Oktober. Auch wenn die höhere ÖV-Verkehrsleistung somit zum Anstieg der Verkehrsleistung von 2,35 Milliarden Personenkilometer pro Tag im Mai auf 2,67 Milliarden Personenkilometer im Oktober beiträgt, ist die Rolle des ÖV im Herbst nicht nur nach wie vor eher marginal, sondern wie im nachfolgenden erläutert wird, in seiner Kundengruppe noch stärker als im Mai auf eine bestimmte soziale Gruppe beschränkt.

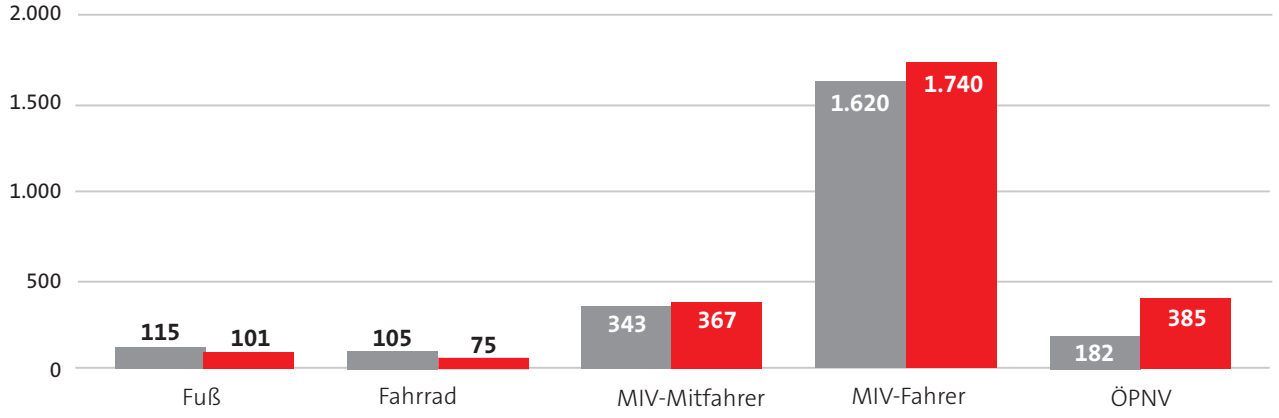
DER ÖV UND SEINE KUND*INNEN – WER NUTZT UND WER MEIDET IHN?

Um die Außenseiterrolle des ÖV im Corona-Oktober verstehen zu können, lohnt ein Blick auf die Stimmungslage der Befragten im Herbst 2020. Insgesamt signalisieren die bisherigen zwei Wellen des MOBICOR-Projekts, dass sich im Oktober keine Erleichterung der im Mai bestehenden Unsicherheiten mit Blick auf zukünftige gesundheitliche Einschränkungen eingestellt hat. Ganz im Gegenteil sind gesundheitsbezogene Sorgen im Oktober sogar noch präsenter als im Mai. So ist der Anteil an Personen die bezüglich ihrer Gesundheit sorgenvoll in die Zukunft blicken, von 19 Prozent im Mai auf 27 Prozent im Oktober gestiegen. Dabei sind es zwar genau wie im Frühjahr vor allem Personen aus der sogenannten Risikogruppe, die Corona-bedingte gesundheitliche Einschränkungen befürchten (35 Prozent). Allerdings sind im Herbst auch die jüngeren Altersklassen stärker

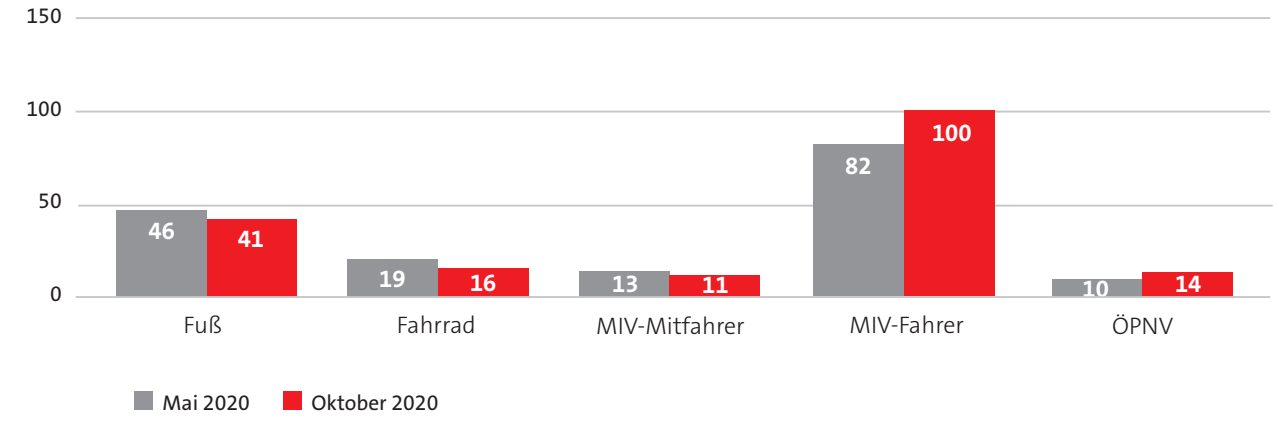
von sorgenvollen Erwartungen betroffen, als es noch zu Beginn der Pandemie der Fall war. Unter den 16 bis 29-Jährigen waren im Oktober nicht mehr nur 12, sondern mittlerweile 18 Prozent der Befragten von gesundheitlichen Sorgen geplagt. In der Gruppe der 30 bis 49-Jährigen ist der Anteil sogar von 13 Prozent im Mai auf 24 Prozent im Corona-Oktober gestiegen. Damit wird das Corona-Virus im Oktober insgesamt noch stärker als zu Beginn der Pandemie als potentielle Gesundheitsgefahr wahrgenommen – ganz gleich ob Angehörige/r der Risikogruppe oder nicht.

Darüber hinaus ist die Sorge vor gesundheitlichen Einschränkungen genau wie im Mai, auch im Herbst stark mit der wirtschaftlichen Situation der Befragten verwoben. Erwartet jede vierte befragte Person mit niedrigem Einkommen und 23 Prozent der Vielverdienenden in den kommenden sechs Monaten gesundheitliche Einschrän-

Verkehrsleistung pro Tag absolut nach Hauptverkehrsmittel
Hochrechnung in Millionen Personenkilometern



Verkehrsaufkommen pro Tag absolut nach Hauptverkehrsmittel
Hochrechnung in Millionen Wegen

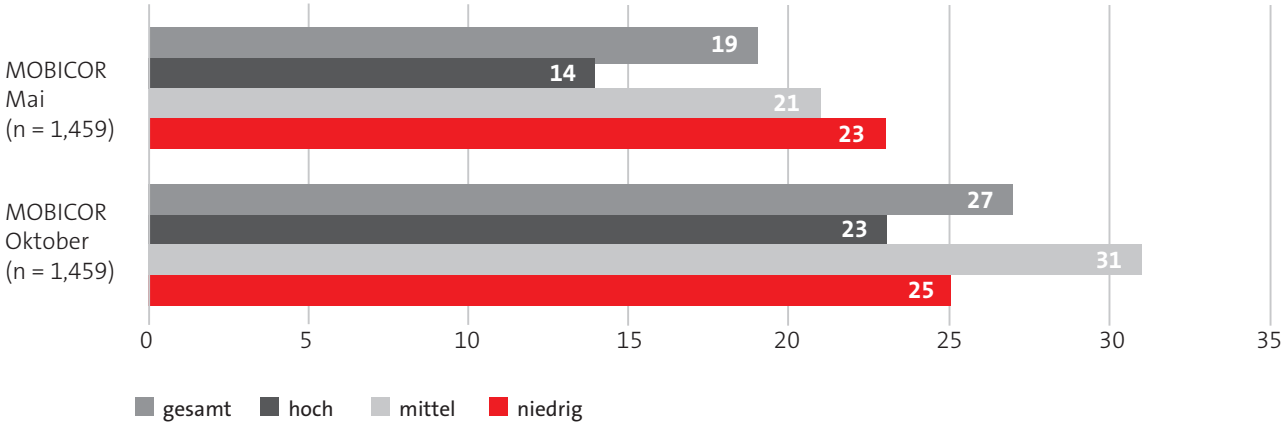


Datengrundlage: am Berichtstag im MOBICOR-Mai und -Oktober, sowie im Corona-freien Mai und Oktober 2017zurückgelegte Wege und Kilometer, Personen ab 16 Jahren

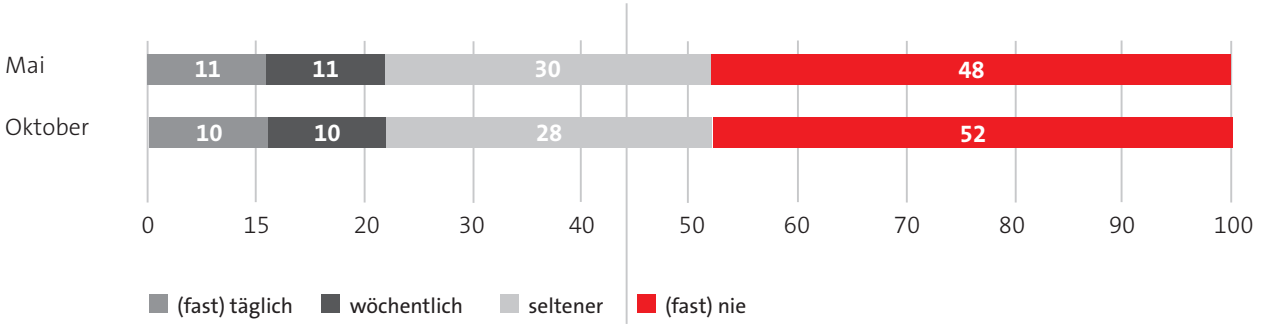
kungen, liegt der Anteil an Menschen mit gesundheitlichen Zukunftssorgen in der mittleren Einkommensschicht sogar bei 31 Prozent. Das ist nicht nur ein deutlicher Unterschied zu den anderen Einkommensgruppen, sondern auch ein um 10 Prozentpunkte höherer Anteil innerhalb dieser Einkommensgruppe als noch im Frühjahr (s. obere Abbildung unten).

Als problematisch erweist sich in diesem Zusammenhang, dass sich die im Herbst insgesamt gesteigerte Angst vor gesundheitlichen Einschränkungen, in einem Vermeidungsverhalten gegenüber dem ÖV wiederspiegelt, welches jenes aus dem Mai nochmals übersteigt. Nutzten im Mai 39 Prozent der Befragten andere Verkehrsmittel und/oder verzichteten auf Wege ehe sie den ÖPNV nutzten, lag dieser Anteil im Oktober bereits bei 52 Prozent (s. untere Abbildung unten). Im Gegensatz dazu nutzte im Oktober nur knapp jede/r fünfte Befragte (19 Prozent) den ÖPNV wie bisher. Tatsächlich wurde in diesem Zusammenhang am häufigsten der Corona-Virus selbst und die Angst vor Ansteckung mit diesem (57 Prozent) als Mo-

Erwartung gesundheitlicher Einschränkungen in den kommenden 6 Monaten nach ökonomischem Status
Angaben in Prozent



Übliche ÖPNV-Nutzung im Mai und Oktober 2020
Angaben in Prozent



Datengrundlage: Verkehrsmittelnutzung am Berichtstag im MOBICOR-Mai und -Oktober, sowie im Corona-freien Mai und Oktober 2017, Personen ab 16 Jahren

tivation für die Vermeidung von Bus- oder Bahnfahrten im Oktober genannt. Im Einklang mit den sozioökonomisch ungleich verteilten Sorgen vor gesundheitlichen Einschränkungen gehören die meisten Befragten, die Corona-bedingt Bus und Bahn meiden, dem mittleren (40 Prozent) und nur ein Viertel dem niedrigen Einkommenssegment an. Dass der Corona-Virus allerdings nur ein Symptom des ohnehin als chronisch mangelhaft empfundenen ÖV zu verstehen ist, zeigt sich an der Rolle, die die schlechte Infrastruktur des ÖV für dessen Vermeidung im Oktober 2020 spielt. So gab rund jede/r fünfte Befragte (21 Prozent) entweder schlechte Verbindungen und/oder schlechte Taktungen als Grund für die Nicht-Nutzung des ÖV an. Dazu passend gab rund ein Viertel (26 Prozent) der Befragten im Corona-Herbst zu, den ÖV ohnehin nicht zu nutzen.

NACH WIE VOR HARTE ZEITEN FÜR DEN ÖV

Dass der ÖV trotz einschlägiger Studien, die das Gegenteil beweisen, nach wie vor in den meisten Köpfen als „Infektionsquelle“ abgespeichert ist, macht sich schließlich in der Alltagsnutzung von Bus und Bahn im Oktober 2020 bemerkbar.

Ingsesamt spielt der ÖV im Oktober eine noch geringere Rolle für die Mobilität der Menschen, als noch zu Beginn der Pandemie. Die dürftige Einbindung des ÖV in den Alltag äußert sich zum einen daran, dass der Anteil an Personen die den ÖPNV mindestens wöchentlich nutzen, von 22 Prozent im Frühjahr auf 20 Prozent im Oktober gesunken ist. Zum anderen wird der ÖV im Corona-Oktober sogar von 52 Prozent überhaupt nicht genutzt, im Frühjahr lag dieser Anteil noch bei 48 Prozent.

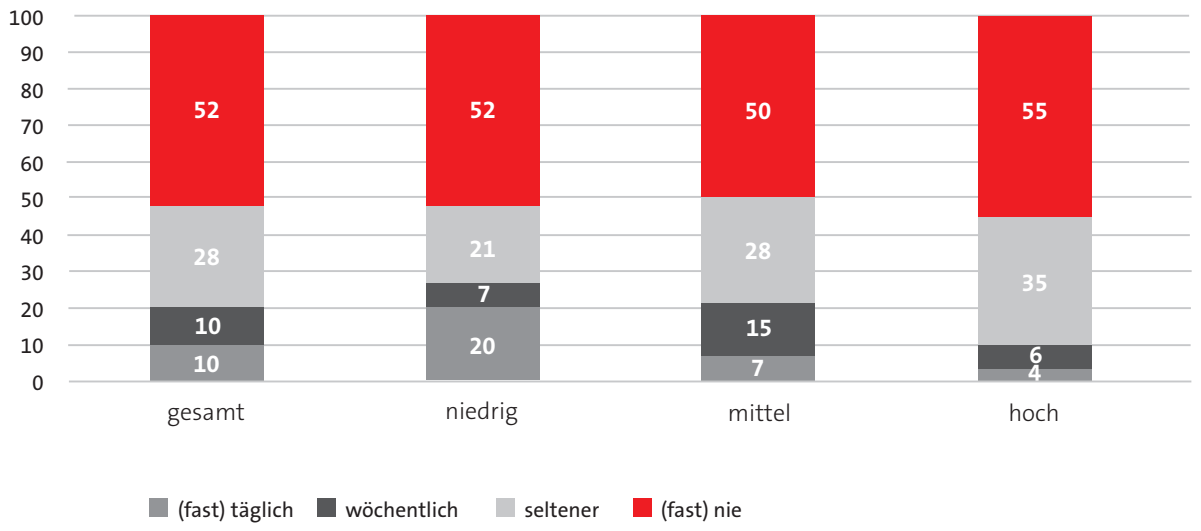
Dass es zudem gerade Besserverdiende sind, die sich im Herbst vom ÖV fernhalten (können), zeigt sich durch einen Blick auf die übliche Nutzung des ÖV getrennt nach Einkommenssegmenten.

Lag der Anteil an nahezu täglich den ÖV-Nutzenden im Frühjahr in der mittleren Einkommensgruppe bei 11 und im hohen Einkommenssegment bei 10 Prozent, liegen diese Anteile im Oktober bei nurmehr 7, respektive 4 Prozent.

Menschen mit niedrigem Einkommen hingegen, nutzen den ÖV sogar stärker als noch im Frühjahr. In diesem Einkommenssegment ist der Anteil an täglich ÖPNV-Nutzenden von 10 Prozent auf ein Fünftel (20 Prozent) gestiegen (s. Abbildung S. 20). Und das, obgleich sich auch jede/r vierte Geringverdienende vor gesundheitlichen Einschränkungen durch das Corona-Virus sorgt.

Die für niedrige Einkommensgruppen stärkere Bedeutung des ÖV macht sich auch im Modal Split am Berichtstag bemerkbar. Legten Menschen mit mittlerem oder hohem Einkommen nur 6 bzw. 3 Prozent aller Wege am Berichtstag per Bus oder Bahn zurück, lag der ÖV-Anteil unter Geringverdienenden bei 12 Prozent. Dieser deutliche Unterschied im Modal Split impliziert zudem, dass 55 Prozent der hochgerechnet täglich 385 Millionen per Bus und Bahn gesammelten Personenkilometer von Menschen mit niedrigem Einkommen stammen. Die mittlere Einkommensschicht trägt hingegen nur ein Drittel (32 Prozent) und Vielverdienende nur 13 Prozent zur täglichen ÖV-Verkehrsleistung im Oktober bei. Vor dem Hintergrund, dass ¾ der ÖV-Verkehrsleistung im Oktober zu Arbeits- und dienstlichen Zwecken zurückgelegt werden, kann somit festgehalten werden, dass der ÖV im Oktober vor allem Menschen aus dem niedrigen Einkommenssegment transportiert, die berufliche oder weiterbildungsbezogene Verpflichtungen haben und auf Grund mangelnder Alternativen auf den ÖV angewiesen sind. Tatsächlich nutzten Personen mit beruflicher Verpflichtung oder in Weiterbildung zu 13 Prozent täglich den ÖV, während nur 4 Prozent der Menschen ohne berufliche Verpflichtung im Oktober zu den täglichen ÖV-Nutzenden zählten. Auch wenn durch die Beschränkung auf Personen ab 16 Jahren der Schülerverkehr hier mehrheitlich nicht abgebildet wird, zählen junge Menschen

Übliche ÖV-Nutzung im Oktober 2020 nach ökonomischem Status
Angaben in Prozent



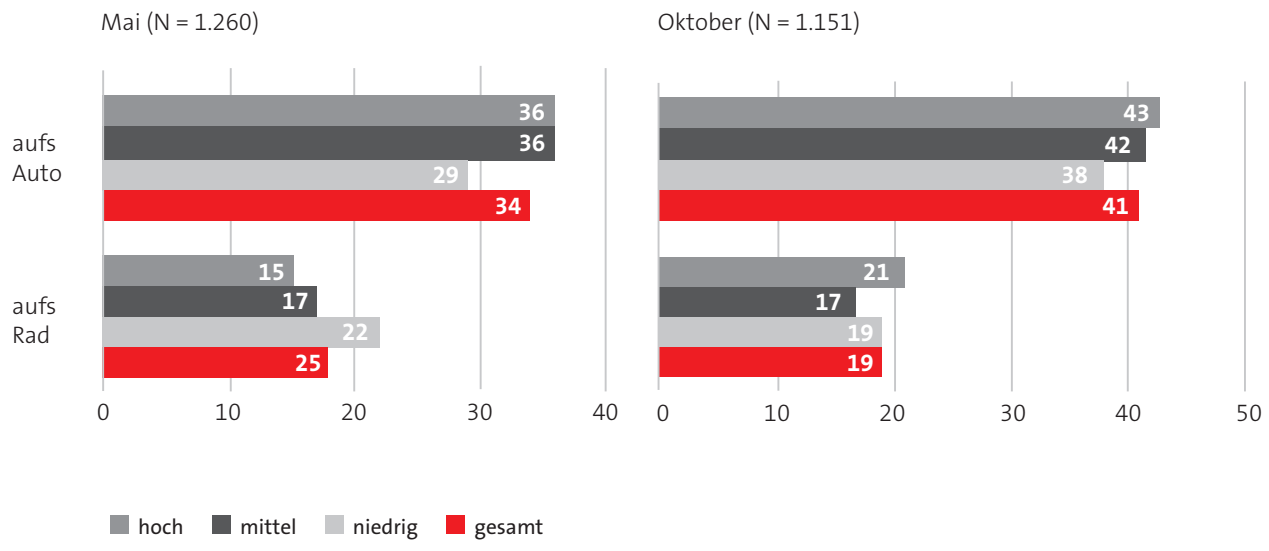
Datengrundlage: „Wie häufig nutzen Sie zurzeit ...?" - Nutzungshäufigkeit des ÖPNV im Alltag im MOBICOR-Oktober 2020 (N = 1,151), Personen ab 16 Jahren

unter 30 Jahren zur häufigsten Nutzergruppe - von diesen nutzen 28 Prozent den ÖV täglich, hingegen nur jede/r zehnte 30 bis 49-Jährige und 5 Prozent der 50 bis 64-Jährigen. Zusammen mit dem Befund, dass ein Viertel der Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner aber nur 10 Prozent der Menschen auf dem Land den ÖV mindestens wöchentlich nutzen, kann festgehalten werden, dass im Vergleich zum Mai zwar wieder mehr Wege und Kilometer per Bus und Bahn zurückgelegt, der ÖV aber hauptsächlich auf seine Kerngruppe zurückfällt.

DAS AUTO BLEIBT DIE BELIEBTESTE ALTERNATIVE ZU BUS UND BAHN

Dass der ÖV stattdessen im Alltag von der breiten Bevölkerung vermieden wird, sobald eine komfortablere Alternative besteht, verdeutlicht die Betrachtung der repräsentativen Daten unter Einbezug der Befragungsergebnisse aus den qualitativen Interviews. Wie untenstehende Abbildung zunächst verdeutlicht, ist der Anteil an vom ÖV aufs Rad Umgestiegenen von 18 Prozent im Mai auf 19 Prozent im Oktober gestiegen. Anders als in der mittleren Einkommensgruppe, ist der Anteil an Corona-bedingten Radlerinnen und Radlern unter Personen mit hohem Einkommen sogar von 15 Prozent im Mai auf 21 Prozent im Oktober geklettert. Dass das Rad von der Corona-Pandemie und der Unbeliebtheit des ÖV profitieren konnte, bestätigen auch die qualitativen Interviews, die zwischen Juli und Oktober 2020 durchgeführt wurden. So berichteten die befragten Personen mehrheitlich von einem dem Corona-Virus geschuldeten Unsicherheitsgefühl im öffentlichen Verkehr, vor welchem sie das Fahrrad bewahrte. Darüber hinaus lernten die Befragten durch ihren Umstieg vom ÖV aufs Rad, die Flexibilität des Fahrrads zu schätzen, die sie zuweilen

Alternative Verkehrsmittelnutzung zum öffentlichen Verkehr
Angaben in Prozent, Mehrfachnennungen möglich



Datengrundlage: Befragungsergebnisse aus der ersten und zweiten MOBICOR-Welle im Mai und Oktober 2020, Personen ab 16 Jahren

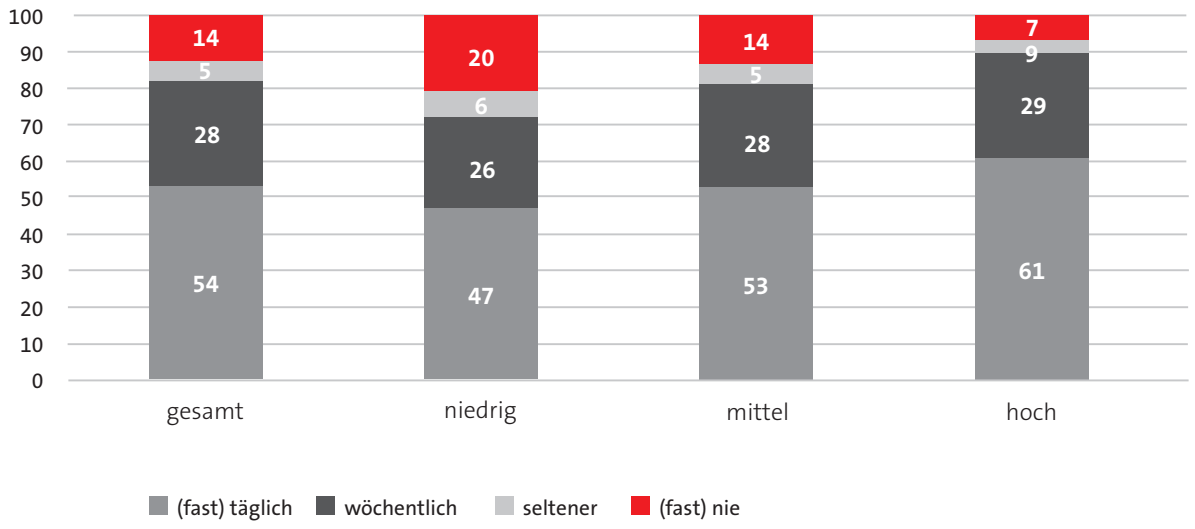
beim ÖV vermissten. Das löste in einigen Befragten das Vorhaben aus, die neu entdeckten Vorteile des Radfahrens über den Befragungszeitraum hinaus mitnehmen zu wollen.

Nichtsdestotrotz erfreut sich das Rad aber nicht überall und bei jedem derselben Beliebtheit –neben der besonderen Popularität unter Vielverdienenden zeigen die quantiativen Daten, dass unter Stadtbewohnenden zwar in 21 Prozent der Fälle, auf dem Land hingegen nur in 15 Prozent der Fälle ein Umstieg vom ÖV aufs Rad erfolgte.

Im Gegensatz dazu ist der MIV im Corona-Oktober nicht nur eine deutlich beliebtere, sondern auch häufiger gewählte Alternative zum ÖV. Das verdeutlicht unter anderem ein Blick auf die ÖV Nutzung im Alltag getrennt nach Zugang zum MIV. Wie die repräsentativen Befragungsdaten verraten, fuhren 40 Prozent derjenigen die keinen ständigen Zugang zum MIV haben im Oktober nahezu täglich mit Bus und Bahn. Im Vergleich dazu lag der Anteil an täglich ÖV-Nutzenden, die jeder Zeit als MIV-fahrende oder -mitfahrende Person Zugang zum MIV haben, bei gerade mal 5 Prozent. Die große Bedeutung des Zugangs zum MIV wird durch die qualitativen Befragungen bestätigt. Wie sich in den halbstandardisierten Interviews herausstellte, wurde der Umstieg von Bus und Bahn auf das Auto unmittelbar durch den Zugang zu einem solchen bedingt - sobald ein Auto verfügbar war, wurde der ÖV von den Befragten durch den MIV ersetzt.

Tatsächlich wurde die Vermeidung öffentlicher Verkehrsmittel zugunsten des Autos im Corona-Oktober sogar noch stärker als zu Beginn der Pandemie praktiziert. So stiegen im Herbst 41 Prozent der Befragten aus der repräsentativen Stichprobe von Bus und Bahn auf den privaten PKW um – im Mai lag dieser Anteil noch bei 34 Prozent. Genau wie die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist

Übliche MIV-Nutzung im Oktober 2020 nach ökonomischem Status
Angaben in Prozent



Datengrundlage: „Wie häufig nutzen Sie zurzeit...?“ - Nutzungshäufigkeit des privaten PKW im Alltag im MOBICOR-Oktober 2020 (N = 1,151), Personen ab 16 Jahren

aber auch der Umstieg vom ÖV auf den privaten PKW wieder eng mit der ökonomischen Situation der Befragten verwoben. Auch wenn der Anteil der von ÖV aufs Auto Umgestiegenen seit der ersten Erhebungswelle in allen Einkommenssegmenten gestiegen ist, sind es gerade Menschen mit mittlerem und hohem Einkommen die den ÖV zu Gunsten des privaten PKW meiden. Dieser für die Idee einer sozial inklusiven Verkehrswende äußerst besorgniserregende Befund, schlägt sich schließlich in einem deutlichen Anstieg der alltäglichen MIV-Nutzung unter Menschen mit mittlerem Einkommen nieder (Abbildung S. 22).

Zwar kann auch für die niedrige Einkommensschicht ein Anstieg von 43 Prozent täglich PKW-Nutzenden im Mai, auf 47 Prozent im Oktober verzeichnet werden. Allerdings sind es neben den Vielverdienenden, die genau wie im Mai, auch im Herbst Spitzenreiter in Bezug auf die tägliche Nutzung des privaten PKW sind (61 Prozent), tatsächlich gerade Menschen mit mittlerem Einkommen deren tägliche PKW-Nutzung seit Beginn der Pandemie um 10 Prozentpunkte gestiegen ist. Verließen sich im Corona-Frühjahr noch 43 Prozent der Personen mit mittlerem Einkommen nahezu täglich auf den privaten PKW, waren es im Oktober bereits 53 Prozent. Anzumerken ist an dieser Stelle, dass sich die beobachteten Unterschiede in der MIV-Nutzung ausschließlich auf die Alltagsmobilität beziehen und im MOBICOR-Projekt keine Reise- oder Luxus-Freizeitbewegungen betrachtet werden. Vor dem Hintergrund, dass vor allem Menschen mit hohem ökonomischem Status diese tätigen, solche Unternehmungen Corona-bedingt aber zurzeit ohnehin nicht möglich sind, ist die beobachtete MIV-Nutzung tendenziell weniger sozial ungleich verteilt als es voraussichtlich in einem Corona-freien Jahr und unter Rücksicht von Reise- und Luxus-Freizeitbewegungen der Fall wäre. Nichtsdestotrotz sind die MOBICOR-Ergebnisse der aktuellen Erhebungswelle im Einklang mit einer erst kürzlich erschienenen infas-Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes (https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/5750/publikationen/2020_12_03_texte_224-2020_co2-fussabdruecke_alltagsverkehr_0.pdf). Der zentrale Befund eines mit dem ökonomischen Status wachsenden CO2-Abdrucks, kann auch aus den vorliegenden Ergebnis-

19 %

nutzten im Oktober Bus und Bahn wie bisher.

sen abgeleitet werden. Schließlich zeigt sich im Oktober 2020: je höher der ökonomische Status, desto höher die MIV-Nutzung und damit der CO2-Abdruck.

DIE BEDEUTUNG DES MIV – DIE LAGE SPITZT SICH ZU

Dass der MIV obgleich seiner Klimafeindlichkeit an Popularität in der Corona-Pandemie gewinnt, spiegelt sich auch in einer Verschiebung der Mobilitätstypen zwischen Mai und Oktober 2020 wieder. Während der Anteil der regelmäßig Vielfachnutzenden, die unter anderem den ÖV mindestens wöchentlich nutzen, zwischen Mai und Oktober von 8 auf nurmehr 7 Prozent sinkt, gewinnt der Anteil an täglich PKW-Orientierten um 5 Prozentpunkte zwischen den Erhebungswellen. Gehörten im Frühjahr noch 43 Prozent der Befragten zu den täglich PKW-Orientierten, waren es im Oktober bereits 48 Prozent.

Der für das Klima und damit für uns alle äußerst dramatische Befund eines seit dem Mai nochmals erstarkten MIV, gestaltet sich als nochmals problematischer, wenn der Bedeutungsaufschwung des MIV in der Stadt hinzugezogen wird. Während der MIV-Fahrer-Anteil mit 61 Prozent im Corona-Oktober in ländlichen Regionen eher moderat vom „normalen“ MIV-Fahreranteil aus dem Oktober 2017 abweicht (57 Prozent), sind die Unterschiede zum Normal-Oktober in städtischen Regionen besonders drastisch. So erfährt vor allem der MIV-Fahrer-Anteil im Vergleich zum Corona-Frühjahr und auch im Vergleich zum Normal-Oktober 2017 einen deutlichen Aufschwung in der Stadt. Wurden im Mai 2020 in städtischen Regionen erst 44 Prozent aller Wege als MIV-Fahrer zurückgelegt, lag dieser Anteil im Corona-Oktober bereits bei 53 Prozent. Während also der ÖV selbst in Stadtregionen nur einen Prozentpunkt zulegen kann, gewinnt der MIV-Fahreranteil seit Beginn der Pandemie um fast 10 Prozentpunkte. Vor dem Hintergrund, dass auf dem Land ohnehin verstärkt das Auto genutzt wird und die Corona-Pandemie somit bestehende Routinen auf dem Land nur noch mehr verfestigt, macht sich der Aufschwung des MIV also vor allem in städtischen Regionen bemerkbar. Für die Verkehrswende, den Lebensraum Stadt und auch für den ÖV sind dies äußerst schlechte Neuigkeiten. Einziger Hoffnungsschimmer ist dabei, dass nur ein Prozent aller Befragten im Oktober 2020 überlegte, ein (weiteres) Auto anzuschaffen. Das ändert allerdings nichts an der Tatsache, dass sich selbst Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner im Oktober statt auf den ÖV, den Fuß oder das Rad verstärkt auf das eigene Auto verlassen.

Als wäre die dramatische Entwicklung eines mit Blick auf Verkehrsleistung und -aufkommen in Stadt und Land erstarkten MIVs nicht genug, handelt es sich bei den im Corona-Oktober zurückgelegten MIV-Wegen mehrheitlich und noch häufiger als im Mai um Alleinfahrten. Lag der Anteil an MIV-Wegen die ohne Mitfahrende bestritten wurden im Frühjahr bei 57 Prozent, waren im Oktober bereits 65 Prozent aller MIV-Wege Alleinfahrten. Im Umkehrschluss waren im Herbst nur in 35 Pro-

Das, was landläufig Homeoffice genannt wird, meint eigentlich mobiles Arbeiten. Dem einfacheren Verständnis halber wird dieser Begriff auch in diesem Report verwendet. Homeoffice im rechtlichen Sinne meint eigentlich Teleheimarbeit, einen festen vom Arbeitgeber eingerichteten Arbeitsplatz zuhause. Mobiles Arbeiten dagegen meint Arbeiten mit in der Regel mobilen Geräten an wechselnden Orten. In der Praxis kann das auch ein privates Notebook zuhause sein.

zent aller MIV-Wege eine zusätzliche Person an Board – im Mai waren noch 43 Prozent der MIV-Wege Gemeinschaftsfahrten. Damit wird sich im Corona-Oktober nicht nur verstärkt von öffentlichen Verkehrsmitteln abgewendet und stattdessen individuelle Verkehrsmittel gewählt. Mehr noch haben sich Fahrten mit dem Auto seit Beginn der Pandemie immer stärker in Richtung der reinsten Form des motorisierten Individualverkehrs entwickelt – zum Leidwesen von Mensch, Umwelt und Natur.

HOFFNUNGSSCHIMMER HOMEOFFICE?

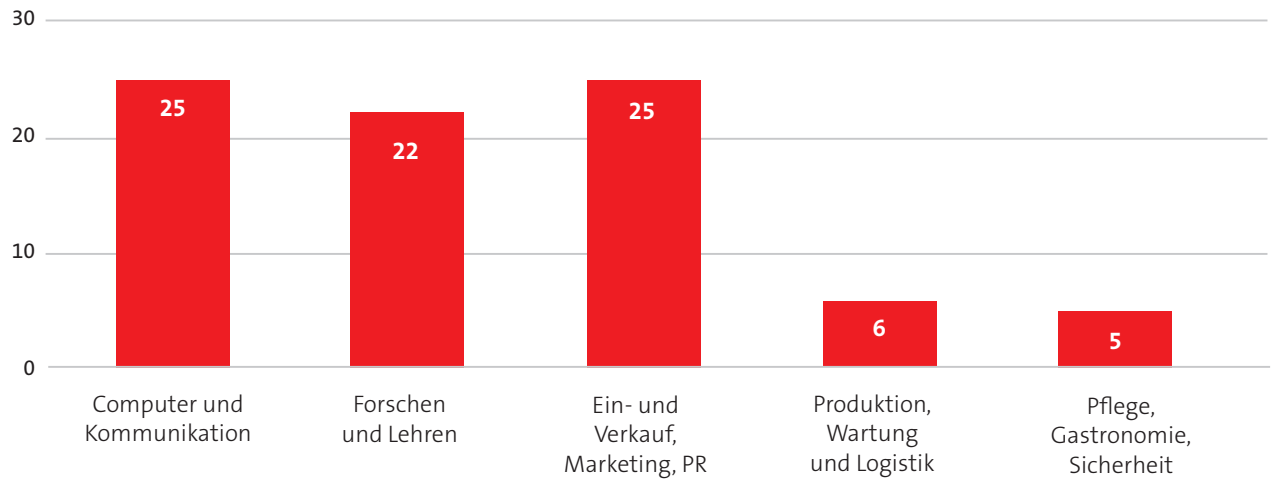
Trotz der Corona-bedingten dramatischen Entwicklungen im öffentlichen und individuellen Personenverkehr, wird seit Beginn der Pandemie diskutiert, ob das Homeoffice zur Lösung der verkehrlichen Probleme beitragen könnte.

Der Einbruch der Verkehrsleistung im Frühjahr ist zu einem bedeutenden Teil auf die verstärkte Homeoffice-Nutzung zurückzuführen. 32 Prozent der Erwerbstätigen arbeiteten ganz oder überwiegend von zuhause. Knapp 43 Prozent der Wege für Arbeit und Dienstliches fielen weg. Ein Drittel dieser Personen kehrte mit den Lockerungen wieder an den Arbeitsplatz im Betrieb zurück. Nurmehr 19 Prozent der Erwerbstätigen arbeiteten im Oktober noch vom heimischen Arbeitsplatz – im Schnitt an 3,3 Tagen pro Woche. Sie sparten gegenüber den Erwerbstätigen in Präsenzarbeit so im Schnitt einen Arbeits- oder Dienstweg am Tag – und damit Zeit, die für Familie, Freizeit und Erledigungen bleibt. Die Arbeit aus den eigenen vier Wänden stellt damit ein beachtliches Einsparpotential für Wege und somit auch Zeit und Emissionen dar.

ÖKONOMISCHER STATUS UND TÄTIGKEITSFELDER

Wer kann von diesen Einsparungen profitieren? Wie eingangs im Report bereits erwähnt unterscheidet sich die Homeoffice-Nutzung in der Praxis unter anderem nach Einkommen. Erwerbstätige mit höherem Verdienst haben häufiger die Möglichkeit von zuhause oder unterwegs zu ar-

Oktober 2020: Homeoffice-Nutzung nach Tätigkeitsbereichen
Angaben in Prozent

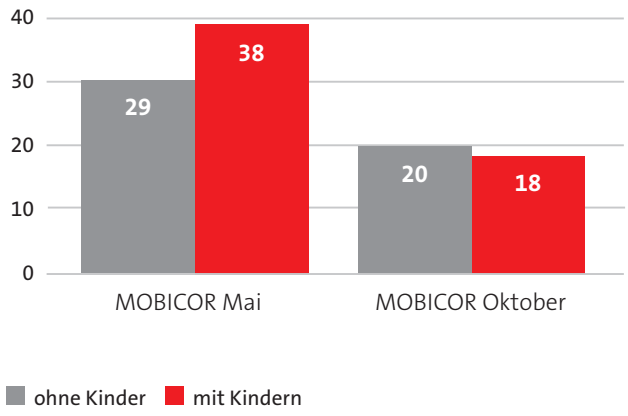


Datengrundlage: alle im Oktober 2020 Erwerbstätigen (N = 672), Mehrfachnennungen möglich, Personen ab 16 Jahren

beiten. Jedoch ist dies nicht der alleinige Faktor: Eine weit größere Rolle spielt die Art der beruflichen Tätigkeiten. Kognitive Tätigkeiten, wie die Arbeit am Computer, zu forschen oder häufig in Kundenkontakt zu stehen, sind leichter von zuhause zu erledigen als manuelle Tätigkeiten, die spezielle Geräte oder Räumlichkeiten voraussetzen. Die Produktion, Reparatur und der Transport von Waren oder das Bedienen und Steuern von Maschinen sind hierfür Beispiele. Aber auch Heil- und Pflegeberufe, Gastronomie oder der Sicherheits- und Polizeidienst sind zu nennen. Nur 6 Prozent der in diesen Bereichen tätigen Personen geben an ihre Arbeit ganz oder überwiegend von zu Hause zu erledigen – dagegen stehen 22 Prozent bei den Erwerbstätigen mit kognitiven Tätigkeiten (Abbildung S. 25).

Innerhalb der Tätigkeitsbereiche lässt sich weiter differenzieren: Ist eine Person ausschließlich im Bereich Produktion, Wartung und Logistik tätig, das heißt es wird kein Computer genutzt, keine Forschung oder Kundenkontakt betrieben, geht die Homeoffice-Nutzung gegen Null (1 Prozent). Auch nach Einkommen lassen sich genauere Unterschiede ausmachen. Liegen niedrige und mittlere Einkommen in diesem Feld bei nur 3 Prozent Homeoffice-Nutzung, so sind es bei den hohen Einkommen 16 Prozent. Dies ist jedoch noch immer ein deutlich geringerer Anteil als ihn selbst die unteren Einkommensgruppen in den kognitiven Tätigkeiten erreichen.

Homeoffice-Nutzung nach Kind(ern) im Haushalt
Angaben in Prozent



Datengrundlage: alle im Oktober 2020 Erwerbstätigen (N = 672), Personen ab 16 Jahren

Von den genannten Einsparpotentialen profitieren daher insbesondere Personen mit kognitiven Tätigkeiten, häufiger mit höherem Einkommen und höherem Bildungsgrad. Oder andersherum ausgedrückt: Die Belastung in Zeiten von Corona unterwegs sein zu müssen trifft vorwiegend Personen mit oftmals niedrigerem Einkommen und Bildung in manuellen Tätigkeiten, wie die Mechanikerin, die Fahrzeuge und Maschinen am Laufen hält oder den Erzieher, der dafür sorgt, dass andere erwerbstätige Personen ihre Kinder nicht selbst betreuen müssen. Eine öffentliche Diskussion zu Gefährdung und Belastung bestimmter Berufsgruppen fand zwar statt, diese flachte jedoch bald ab und flammte nur nach den Schulöffnungen bei Lehrkräften nochmals kurz auf.

HOMEOFFICE UND KINDER

Deutlich stärker diskutiert wurde die Situation der Eltern, insbesondere der Mütter. Es wurde eine „Retraditionalisierung“ befürchtet. Darüber, ob sich diese tatsächlich einstellt oder nicht, herrscht Uneinigkeit, nicht jedoch darüber, dass Tagesstätten und Schulen eine wichtige Entlastung für erwerbstätige Eltern darstellen. Denn die Betreuungssituation für Kinder war im Frühjahr eine besondere Herausforderung und trug zusätzlich zum hohen Homeoffice-Anteil bei. Damals ließen die geschlossenen Schulen und Tagesstätten keine andere Wahl als zu versuchen durch Homeoffice Arbeit und Kinder unter einen Hut zu bekommen. Im Frühjahr betraf dies 38 Prozent der Erwerbstätigen mit Kindern. Im Oktober taucht dieser Effekt nun nicht mehr auf: Ob mit Kind oder ohne, der Anteil ist nahezu gleich (Abbildung S. 26).

HOMEOFFICE ALS BAUSTEIN DER VERKEHRSWENDE

Die im Oktober verbleibenden 19 Prozent der Erwerbstätigen, die ganz oder überwiegend im Homeoffice arbeiten, waren zu 97 Prozent bereits im Frühjahr zuhause. Der Personenkreis ist damit sehr stabil. Das bietet Anlass anzunehmen, dass dieser Anteil auch nach der Pandemie fortbestehen könnte. Neben der Kurzarbeit bzw. Arbeitszeitreduktion bietet Homeoffice nicht nur großes Potential zur Reduktion von Arbeits- und Dienstwegen, sondern ist zudem leicht umsetzbar: Gegenüber einem Szenario, in dem alle Homeoffice-Nutzenden wieder genauso viel für Arbeit und Dienstliches unterwegs wären wie die anderen, können rund 13 Prozent Wege eingespart werden. Die Entwicklung dieses Potentials wird in zukünftigen MOBICOR-Erhebungen weiterverfolgt und genauer differenziert werden.

Dies ist notwendig, da die Homeoffice-Nutzung sozial ungleich verteilt ist. Das vorliegende Einsparpotential bei Arbeitswegen, Zeit und Emissionen muss also auch nach sozialen Gesichtspunkten betrachtet werden, um einerseits zu vermeiden, dass Maßnahmen wie eine CO2-Steuer wirtschaftlich schwächere Personen möglicherweise übermäßig belasten. Anderseits, weil die Personen, die ins Homeoffice konnten, vor der Pandemie meist umso mobiler waren und häufiger Dienstreisen machten. Zusammen mit den häufigeren Online-Meetings könnte das Einsparpotential also durchaus noch höher liegen.

Es lässt sich schon jetzt attestieren, dass das Arbeiten von zuhause ein potenter und einfach umzusetzender Baustein der Verkehrswende sein kann. Verkehr darf daher nicht isoliert betrachtet werden, sondern muss an die Diskurse der Arbeit, Digitalisierung und Sozialpolitik anknüpfen. Das Recht auf Homeoffice sollte daher also auch im Kontext der Verkehrswende diskutiert werden.

3,3

3,3 Tage pro Woche wurde im Oktober durchschnittlich im Homeoffice gearbeitet.

Kontakt

Franziska Zehl
Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung
Reichpietschufer 50
10785 Berlin
Tel +49 (0)30 25491 396
E-Mail: franziska.zehl@wzb.eu

Patrick Weber
Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung
Reichpietschufer 50
10785 Berlin
Tel. +49 (0)30 25491 214
E-Mail: patrick.weber@wzb.eu

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

Marc Schelewsky
Senior-Projektleiter
infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH
Tel. +49 (0)228 3822-952
E-Mail: m.schelewsky@infas.de