

CORONA- SCHUTZMASS- NAHMEN UND MOBILITÄT

Eine Betrachtung der Reichweite
von Corona-Schutzmaßnahmen
anhand von Mobilitätskennziffern

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

Projekt:

7331

Bonn, März 2021

Version 4.0

Text: WZB, infas

Layout und Grafik: Astrid Blome und Birgit Geisler

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

WZB, infas, MOTIONTAG (2021): Mobilitätsreport 04, Corona-Schutzmaßnahmen und Mobilität Eine Betrachtung der Reichweite von Corona-Schutzmaßnahmen anhand von Mobilitätskennziffern Ausgabe 05.03.2021, Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF.

Kurzfassung:

WZB, infas, MOTIONTAG (2021): Mobilitätsreport 04, Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF.

Im Projekt MOBICOR wird das Mobilitätsverhalten vor, während und nach der Corona-Pandemie beobachtet, um Hinweise über Veränderungen im Mobilitätsverhalten in der Bevölkerung zu erhalten. In einem innovativen Ansatz werden dazu unterschiedliche Beobachtungsinstrumente kombiniert: Befragungen im Panel-Ansatz, Bewegungs-Tracking per App und leitfadensbasierte Interviews.

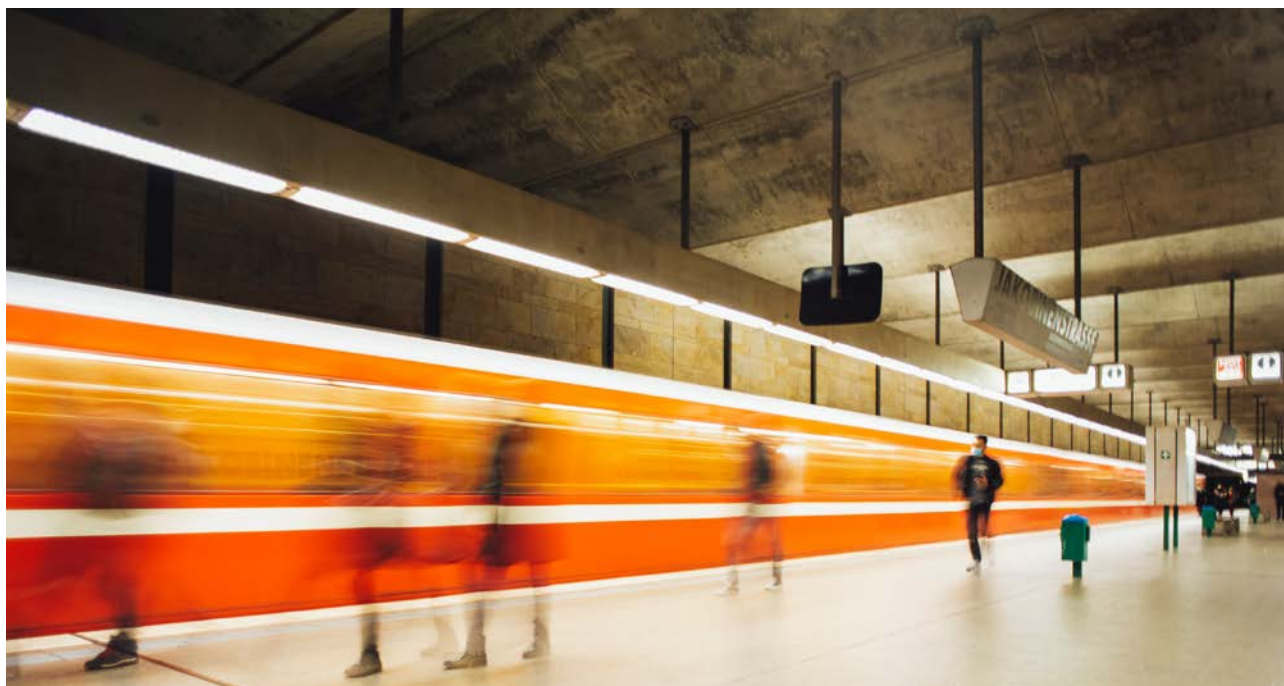
Die damit erhobenen Daten geben genaue Einblicke in die Dynamik des Mobilitätsverhaltens unter dem Einfluss des Pandemiegeschehens. Die Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie, wie die Empfehlungen und Verordnungen zur Kontaktbeschränkung, verändern das Mobilitätsverhalten. Gleichzeitig weisen die MOBICOR-Ergebnisse auch auf eine Mobilitätsreduktion hin, die bereits vor Geltung der Verordnungen einsetzt und auf eine freiwillige Beschränkung auf Wege untertags und im nahräumlichen Umfeld hindeuten.

Dieser Zusammenhang zwischen Maßnahmen und Mobilitätsverhalten kann auch genutzt werden, um Anhaltspunkte und Hinweise über die Reichweite und damit auch zur Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen zu erhalten. Eine geeignete Datenba-

sis zu den Kontakten, Zusammenhängen, Dauern und damit verbundenen Infektionsrisiken ist derzeit nicht vorhanden. Vor diesem Hintergrund können die Mobilitätskennziffern stellvertretend genutzt werden, um Aussagen über das Verhalten zu treffen, wohl wissend, dass auch eine eingeschränkte Mobilität nicht unbedingt mit weniger Kontakten gleichzusetzen ist.

Dennoch lohnt es, die derzeit diskutierten oder bereits in Kraft getretenen Maßnahmen auf ihre potenziellen Signal- und Hebelwirkungen zu untersuchen. Damit soll ein Beitrag zur Abwägung zwischen der potenziellen Reichweite einerseits und der Akzeptanz der Maßnahmen andererseits geleistet werden. Diese Abwägung wird mit der Tragweite der Einschränkungen bedeutender, wenn die Maßnahmen zunehmend als Belastung, gar als existenzbedrohend wahrgenommen werden.

Dieser Beitrag muss jedoch mit zwei Erläuterungen verbunden werden: Die erwähnte „Reichweite“ ist nicht mit Wirksamkeit gleichzusetzen, sondern bringt das Potenzial zum Ausdruck, positiv, negativ oder auch gar nicht auf das Infektionsgeschehen einzuwirken. Zudem gibt es im Rahmen von MOBICOR



keine empirischen Belege zur Akzeptanz von Maßnahmen. Hier ist der Gedanke leitend, dass neben der theoretischen Wirksamkeit von Maßnahmen, eine hohe Akzeptanz und damit eine hohe Bereitschaft zur praktischen Umsetzung eine wichtige Voraussetzung ist, um die Pandemie wirksam zu begrenzen. Diese Bereitschaft im Blick, werden zwei Maßnahmen sowie eine Empfehlung auf Basis der beobachteten Alltagsmobilität bewertet:

1. Eine Begrenzung des Bewegungsradius bei erhöhtem Infektionsgeschehen auf einen 15-Kilometer-Radius um den Wohnort bzw. die Gemeindegrenzen.
2. Eine nahezu vollständige Einschränkung außer häuslicher Bewegungen zwischen 22 Uhr und 5 Uhr.
3. Die eindringliche Empfehlung zur Wahrnehmung und auch Ermöglichung von Homeoffice.

Allen Maßnahmen liegt der gemeinsame Ansatz zugrunde, über Begrenzungen der Mobilität zwischenmenschliche Kontakte zu reduzieren und damit die Übertragungswege zu kappen. Analysiert werden die Auswirkungen auf die Bewegungen (Mobilität). Die-

se Analysen müssen ergänzend zu anderen Studienergebnissen betrachtet werden, denn nur so kann eine bestmögliche Einschätzung zur Wirksamkeit der Maßnahmen abgeleitet werden.

Neben der Frage, ob wir mobil sind, kommt auch der Frage, wie wir uns bewegen, eine hohe Relevanz zu. Deshalb soll zu Ende des Berichts auch ein Blick auf die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel geworfen werden. Der ÖV ist vom Pandemie-Geschehen mehrfach betroffen. Da dort viele Kontaktsituationen auftreten, wird er als Ort mit erhöhtem Infektionsrisiko wahrgenommen. Bislang gibt es aber weder für, noch gegen diese Vermutung valide empirische Befunde. Dennoch bestimmt die Wahrnehmung eines erhöhten Risikos das Verhalten, so lassen sich die Rückgänge der Fahrgastzahlen interpretieren. Diese sind im Frühjahr stark zurückgegangen und befinden sich seitdem auf sehr niedrigem Niveau. Dies ist aus vielen Gründen kritisch zu sehen, nicht nur für die ÖV-Unternehmen. Allerdings würde auch aus Maßnahmen zur Fahrgaststeigerung ein Zielkonflikt entstehen: Zwischen einem von vielen Personen genutzten ÖV und der Kontaktbegrenzung als Schutzmaßnahme. In diesem Papier soll ein Anstoß zu einer



Diskussion über die Ziele gegeben werden, was der ÖV während der Pandemie leisten kann und sollte. Für dieses Vorhaben eignen sich die im Projekt MOBICOR erhobenen Daten in besonderem Maße. Denn es handelt sich um individuelle Verhaltensdaten, die Informationen über kleinräumige Bewegungen bieten und dabei zweck- und aufenthaltsbezogen ausgewertet werden können. Die Daten wurden in zwei Wellen im Panel-Ansatz repräsentativ für die deutsche Wohnbevölkerung ab 16 Jahren erhoben. Die Befragungen fanden im Mai/Juni und Oktober/November 2020 statt und werden durch eine kontinuierliche Beobachtung der Mobilität über eine Tracking-Stichprobe mit Hilfe der mobico-App (<https://www.mobicoapp.de/>) von MOTIONTAG ergänzt. Im Folgenden wird ein Überblick über die zentralen Ergebnisse zu den Potenzialen von Homeoffice und Bewegungseinschränkungen, sowie zur Rolle des ÖV in der Pandemie gegeben:

1. Begrenzung der Bewegungsradien und nächtliche Ausgangssperren können die Mobilität, wie sie sich aktuell darstellt, nur in geringem Umfang weiter reduzieren.

Nur ein geringer Anteil der Wege, die mit der Tra-

cking-Stichprobe erfasst wurden, reichen über einen Radius von 15 Kilometern über das Gemeindegebiet hinaus. Gerade in Großstädten wie Berlin mit einer großflächigen Ausdehnung finden die Wege und damit die sozialen Kontakte hauptsächlich innerhalb des Stadtgebiets statt. Die Zahlen für das deutlich kleinere Münster als Vergleichsstadt fallen nur unwesentlich höher aus. Die bisher wirksamen Maßnahmen und Empfehlungen führen also bereits dazu, dass die Menschen ihre Mobilität begrenzen, das zeigt ein Vergleich mit den Zahlen aus dem Januar und Februar 2020. Und selbst bei einem 5-Kilometer-Radius wären nur rund 5 Prozent der Wege in Berlin und Münster von dieser Einschränkung betroffen.

Ähnliches gilt für die nächtliche Ausgangssperre. Sie hat nur geringe direkte Auswirkungen auf die Alltagsmobilität der Personen ab 16 Jahren. Der größte Teil der Bevölkerung ist zwischen 22:00 und 5:00 Uhr nicht außer Haus unterwegs, folgt also den Empfehlungen und Verhaltensregeln, ohne dass zuvor konkrete Verordnungen in Kraft getreten sind. Diskutiert werden sollte aber, ob solche Einschränkungen zu einem Akzeptanzverlust bei den wichtigen und auch nachweislich wirksamen Maßnahmen führen könnten.

etwa

1%

der betrachteten Wege in Berlin verlassen den 15-Kilometerradius um das Gemeindegebiet. In Münster sind es 3 %.



2. Homeoffice: Ein gleich zweifach wirksames Instrument dessen Potenzial ausgeschöpft werden sollte?

Abgesehen von drastischen Kontaktreduzierungen am Arbeitsplatz und auf dem Weg dorthin, kann das Arbeiten im Homeoffice auch die alltäglichen Bewegungsradien der Menschen räumlich begrenzen. Diese Homeoffice-bedingte Verlagerung auf Nahmobilität könnte helfen das Infektionsgeschehen räumlich leichter einzudämmen. Da jenseits der Arbeit jedoch ungefähr genauso viele Wege zurückgelegt werden wie bei den Personen, die weiterhin in Präsenz arbeiten, kann nicht erwartet werden, dass sich die Kontaktsituationen außerhalb des Arbeitskontextes durch Homeoffice verringern lassen. Diese Maßnahme sollte also nur Bestandteil eines umfassenden Maßnahmen-Pakets sein. Dabei ist auch zu beachten, dass bestimmte Personengruppen, beispielsweise aus einkommenschwachen Haushalten, kaum von Homeoffice profitieren können. Das theoretische Potenzial für den Anteil der Erwerbstätigen, die im Homeoffice arbeiten könnten, variiert je nach Quellenlage. Das ifo beziffert es auf 56 Prozent (Alipour et al. 2020) und damit um 30 Prozent über dem Niveau der tatsächlich im Homeoffice arbeitenden Per-

sonen, wie es die MOBICOR-Daten für den Oktober aufzeigen. Vor diesem Hintergrund ist der Empfehlungscharakter dieser Maßnahme zu diskutieren. Es ist durchaus fraglich, ob harte Restriktionen wie z.B. eine Pflicht zum Homeoffice sowohl für Arbeitgeber als auch Arbeitnehmer, die Wirksamkeit dieser Maßnahme weiter erhöhen, also eine Reduzierung der Kontaktsituationen aufgrund weniger Mobilität, erreichen könnte.

3. Fokus ÖV: Was soll der ÖV in der Pandemie leisten?

Die Nutzung des Homeoffice ist nicht für alle Berufsgruppen gleichermaßen möglich. Vor diesem Hintergrund würde eine Umsetzung der Vorschläge zur Begrenzung der Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr gerade diejenigen vor weitere Herausforderungen stellen, die keinen Zugang zum Homeoffice haben. Die MOBICOR-Daten zeigen, dass es im Oktober und November 2020 vor allem Personen mit niedrigem Einkommen sind, die den ÖPNV überhaupt noch und gerade zu beruflichen Zwecken nutzen. Andererseits: Wenn nur wenige Menschen das ÖV-Angebote wahrnehmen, verringert sich das Infektionsrisiko und die verbliebenen Fahrgäste sind besser

20%

der Erwerbstätigen haben im Oktober/November 2020 von zu Hause gearbeitet



geschützt. Damit stellen die aktuellen Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie die mittel- und langfristigen Ziele der Verkehrswende in Frage. Hier ist eine Diskussion über die Ziele zu führen, was der ÖV während der Pandemie leisten soll, ob ein Mehr oder ein Weniger an Fahrgästen gewünscht ist und mit welchen Maßnahmen sich diese Ziele erreichen lassen. Eine notwendige, aber bislang fehlende Grundlage zur Diskussion dieser Fragen ist eine realistische und zuverlässige Abschätzung zum Infektionsgeschehen und Infektionsrisiko in den öffentlichen Verkehrsmitteln.

AUSWIRKUNGEN EINER BEGRENZUNG DES BEWEGUNGSRADIUS AUF DIE MOBILITÄT

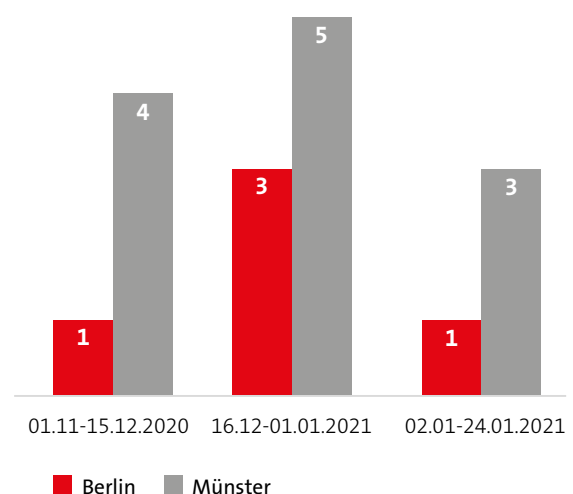
Im Bund-Länder-Beschluss vom 5. Januar 2021 wurden zusätzliche Maßnahmen zur Begrenzung der Infektionsdynamik vereinbart. Eine davon begrenzt den Bewegungsradius auf 15 Kilometer um den Wohnort, wenn in Landkreisen die 7-Tages-Inzidenz auf über 200 Neuinfektionen pro 100.000 Einwohnerinnen und Einwohnern ansteigt (vgl. Bundesregierung 2021). Die genaue Ausgestaltung obliegt den Bundesländern. Und auch in der praktischen Anwendung ergeben sich für die Bewohnerinnen und Bewohner betroffener Gemeinden große Unterschiede in der tatsächlichen Beschränkung abhängig von der Größe und der Lage der Gemeinde, zum Beispiel in Grenznähe. Doch unabhängig davon ist mit dieser Maßnahme ein Eingriff in die Bewegungsfreiheit und damit in die Grundrechte gegeben. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, wie wirksam eine solche Maßnahme sein kann und wie weit sie die alltägliche Mobilität beeinflusst.

Für die Analysen werden die im MOBICOR-Projekt und im Projekt „Münster bewegt“ erhobenen Trackingdaten genutzt. Die Trackingdaten sind für einen solchen Vergleich besonders geeignet, da sich aufgrund der räumlichen Abbildung der Bewegungen genau die Wege identifizieren lassen, die über den 15 Kilometerradius hinausreichen. Betrachtet werden alle Wege im Zeitraum vom 1.11.2020 bis zum 24.1.2021, deren Startpunkt innerhalb des jewei-

gen Gemeindegebiets liegt. Die Auswirkungen werden im Vergleich der Städte Berlin und Münster betrachtet. Damit werden einerseits unterschiedliche Gemeindegrößen mit in den Blick genommen: Die Metropole Berlin besitzt etwa die dreifache Fläche der Großstadt Münster. Andererseits ist die Wahl der Städte mit der Fallzahl an Tracking-Teilnehmenden in Berlin und Münster begründet. Für diese lagen ausreichend Daten von Tracking-Teilnehmenden vor, was für kleinere Gemeinden, in welchen die diskutierte 15-km-Regel im angegebenen Zeitraum bereits galt, nicht zutraf. Insgesamt werden für den gewählten Zeitraum rund 210.000 Wege ausgewertet. Die Trackingdaten sind nicht repräsentativ, verallgemeinernde Aussagen müssen deshalb mit größerem Fehlerspielraum gelesen werden, geben aber wichtige Hinweise, die in den Diskursen zu den Corona-Schutzmaßnahmen Berücksichtigung finden sollten.

Anteil der „15-Plus-Wege“ in Berlin und Münster entlang der drei betrachteten Phasen

Anteil der Wege, die den 15-Kilometerradius überschreiten. Angaben in Prozent (Mittelwerte pro Phase)



Datenbasis: rund 210.000 Wege im Tracking von MOTIONTAG (Partner im MOBICOR-Projekt)
Quelle: MOBICOR und „Münster bewegt“ (ein Projekt von MOTIONTAG in Kooperation mit der Deutschen Bahn (<https://muenster-bewegt.de/>))

ZUR DYNAMIK DER MOBILITÄT WÄHREND DES „CORONA-JAHRES 2020“ UND DARÜBER HINAUS

Im MOBICOR-Projekt wurden bislang zwei repräsentative Befragungen durchgeführt, im Frühjahr und im Herbst 2020. Beide Wellen waren von einer hohen Dynamik im Mobilitätsgeschehen gekennzeichnet. Während der Feldzeit der ersten Welle wurde nach und nach der harte Lockdown aufgehoben. Die zweite Welle fand unmittelbar vor dem Beginn des zweiten Lockdowns im Herbst und Winter 2020/2021 statt, wurde also unter dem Eindruck steigender Infektionszahlen und nahender Einschränkungen des Alltags und damit auch der Mobilität durchgeführt. Um diese Dynamiken besser einordnen zu können, werden die Befragungen durch ein Mobilitätstracking ergänzt. Dazu werden Tracking-Daten von MOTIONTAG genutzt, die für das gesamte Jahr 2020 bis zum aktuellen Zeitpunkt zur Verfügung stehen und das Mobilitätsgeschehen kontinuierlich abbilden.

Die Abbildung (auf Seite 9 oben) zeigt die Unterwegszeit pro Tag und Person entlang der genutzten Verkehrsmittel an. Dabei lässt sich zum einen erkennen, dass die Unterwegszeit im Frühjahr sehr plötzlich, im Herbst dagegen langsamer zurückgegangen ist. Im Frühsommer zeigt sich dann ein sehr hohes Mobilitätsniveau, das über die gewöhnliche Unterwegszeit hinausweist. Als Referenzwert dienen hier die Monate Januar und Februar, jahreszeitliche Effekte bleiben dabei allerdings unberücksichtigt. Dieses Mobilitätshoch hält bis zum Beginn des Oktobers an und verringert sich dann langsam. Zu Beginn des Jahres 2021 wurde ein neuer Tiefpunkt erreicht, der dabei weniger deutlich ausfällt, als es im Frühjahr 2020 zu beobachten war. Die Dauer der Phase eingeschränkter Mobilität ist im Herbst und Winter dagegen deutlich länger. Gegen Ende Februar 2021 scheint die ausgedehnte Talsohle

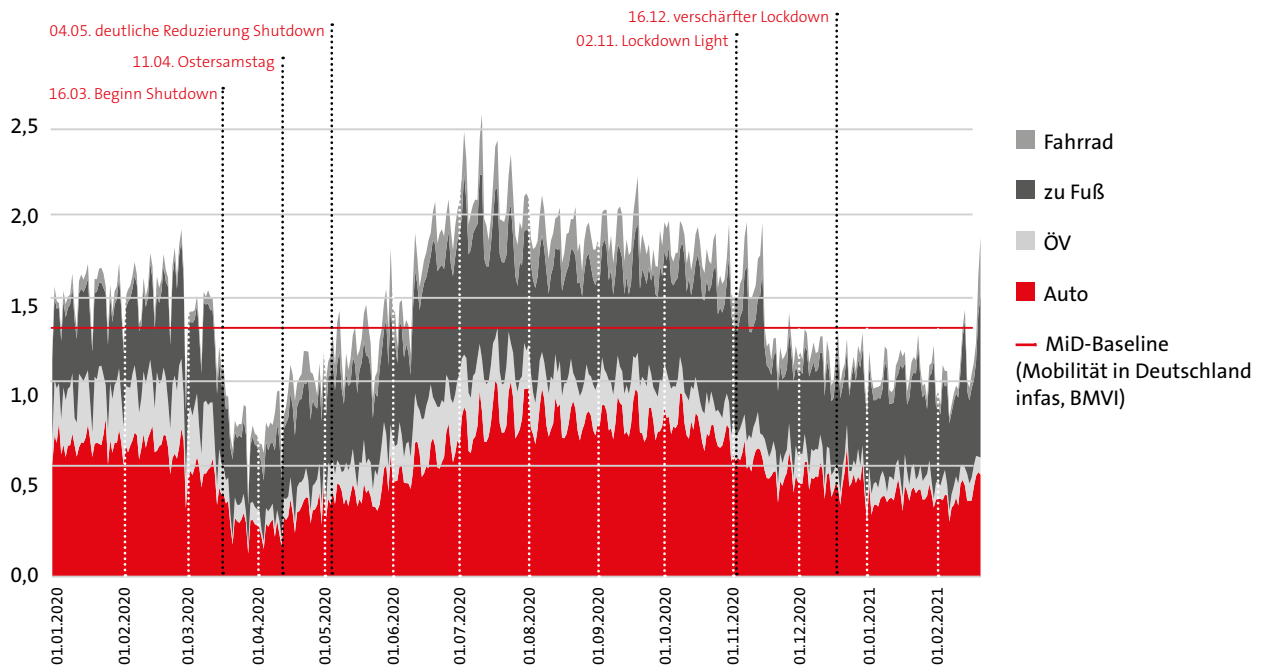
überwunden zu sein und es lassen sich erste Anzeichen einer wieder ansteigenden Mobilität erkennen.

Die Abbildung (auf Seite 9 unten) zeigt die jeweiligen Tageskilometer pro Tag und Person entlang der genutzten Verkehrsmittel. Dabei lässt sich erkennen, dass sich insbesondere während der Lockdown-Phasen der Verkehrsmittelmix zugunsten des Autoverkehrs verschoben hat. Die Anteile des ÖV hingegen haben sich überproportional reduziert. Am Ende der Zeitreihe zeigt sich nun eine Zunahme der täglichen Kilometer pro Person. Das gilt besonders für die Nutzung des Autos, während der ÖV-Anteil gering bleibt. Die Maßnahmen zur Eindämmung des Infektionsgeschehens haben auch zu einem anhaltenden Rückgang der ÖV-Nutzung geführt. Diese Ergebnisse legen nahe, dass frühzeitig Konzepte entwickelt werden sollten, um den ÖV nach der Pandemie wieder zu stärken.

Das Mobilitätstracking bietet über diese Zeitreihenanalysen hinaus vielfältige Auswertungsmöglichkeiten. Die Analyse von Bewegung im Raum, zum Beispiel zur Abschätzung der Wirkung begrenzter Bewegungsradien, findet in diesem Bericht Anwendung. Mit der Analyse von Aufenthaltsorten (POI-Analysen), Relationen oder differenzierte Betrachtungen von Intermodalität können weitere wichtige Erkenntnisse über die Dynamik der Mobilität in Zeiten der Corona-Pandemie gewonnen werden. Um sich an dem Mobilitätstracking zu beteiligen, kann die mobico-App aus den Apple App-Store oder Play Store für Android heruntergeladen werden. Weitere Informationen zur mobico-App finden Sie hier: <https://www.mobicoapp.de/>

Unterwegszeit pro Tag und Person

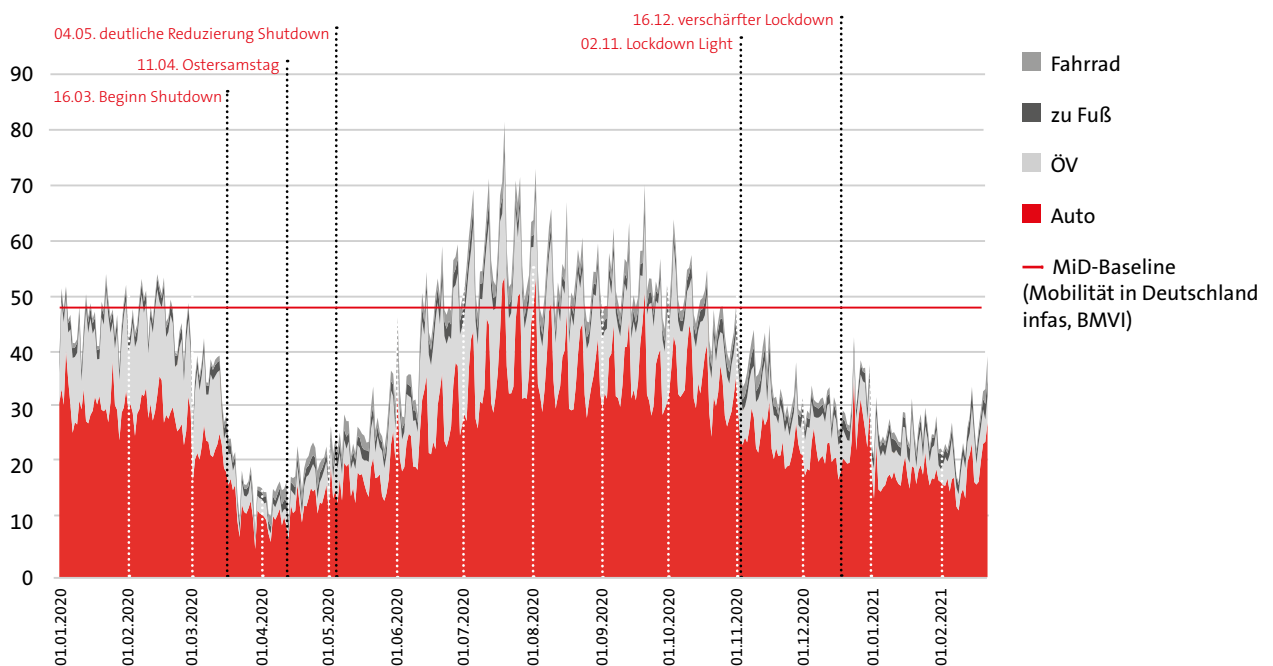
Angaben in Stunden pro Person und Tag



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)

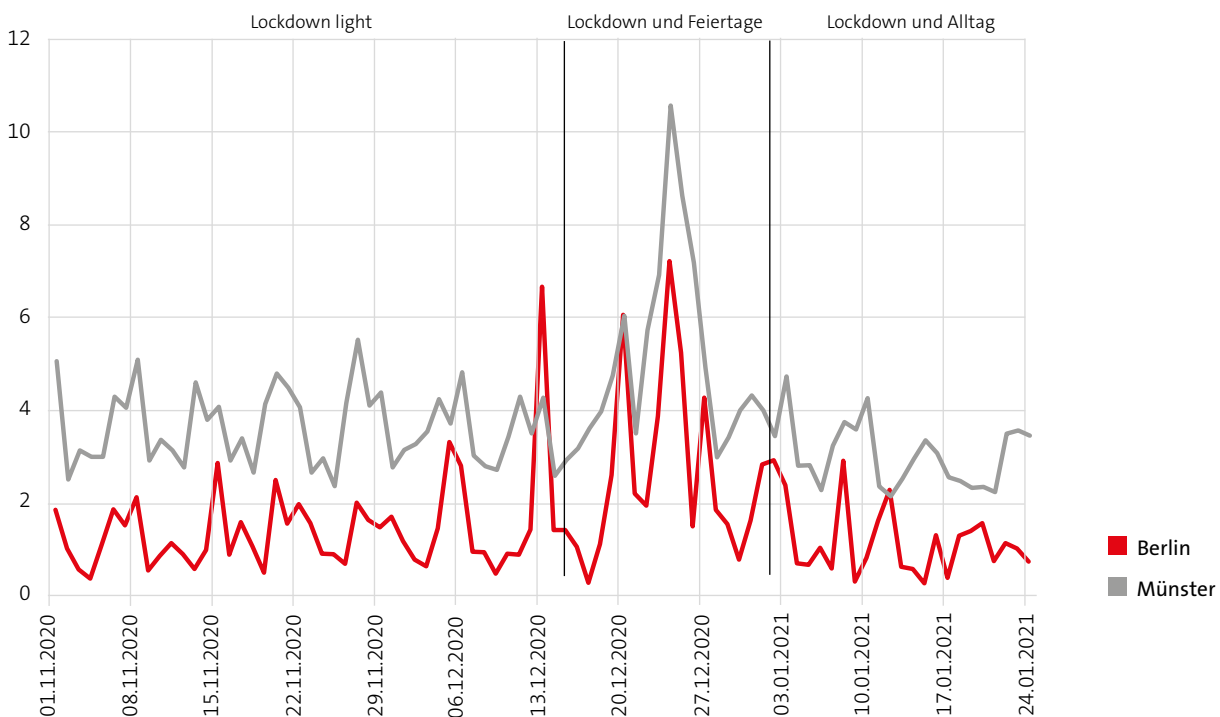
Im angegebenen Zeitraum sind zwei Ereignisse zu berücksichtigen: Das Inkrafttreten der verschärften Corona-Maßnahmen zum 16.12. sowie die Feiertage über Weihnachten und Neujahr. Aus diesem Grund ist der Zeitraum in drei Phasen unterteilt: Die erste Phase des „Lockdown light“ vom 1.11.20 bis zum 15.12.20 umfasst zunächst nur geringe Einschränkungen. Die zweite Phase vom 16.12.20 bis 1.1.21 ist durch das Inkrafttreten der verschärften Maßnahmen, aber auch von den Feiertagen zu Weihnachten und Neujahr gekennzeichnet. Der Zeitraum vom 2.1.21 bis zum 24.1.21. kann als Alltag unter verschärften Corona-Schutzmaßnahmen bezeichnet werden. Die Abbildung auf Seite 7 unten zeigt den prozentualen Anteil der Wege, die jenseits des 15 Kilometerradius lagen und von der Maßnahme betroffen wären. Diese werden im weiteren Bericht als „15-Plus-Wege“ bezeichnet.

Deutlich wird, dass die 15-Plus-Wege nur einen geringen Anteil von maximal 5 Prozent an der Gesamtzahl der Wege umfassen. In Münster sind die Werte in allen drei Phasen höher als in Berlin, was für eine stärkere Stadt-Umland-Verflechtung spricht und zudem die unterschiedlichen Gemeindegrößen zum Ausdruck bringt.

In Münster liegt die Schwankungsbreite der 15-Plus-Wege innerhalb der betrachteten Zeiträume zwischen 3 und 5 Prozent, in Berlin ist sie mit Werten zwischen 1 und 3 Prozent deutlich geringer. Die höchsten Werte werden jeweils in der zweiten Phase, im Zeitraum vom Inkrafttreten der verschärften Maßnahmen bis Neujahr erzielt. Dieser Zeitraum ist durch vermehrte Besuche von Verwandten und Freundinnen und Freunden geprägt, die oft mit Reisen verbunden sind. Ab dem 2. Januar sinkt der Anteil auf 1 Prozent in Berlin und auf 3 Prozent in Münster. In Berlin wäre damit nur jeder 100. Weg,

Anteile der 15-Plus-Wege in Berlin und Münster

Angaben in Prozent (Mittelwerte pro Tag)



Datenbasis: rund 210.000 Wege im Tracking von MOTIONTAG (Partner im MOBICOR-Projekt)

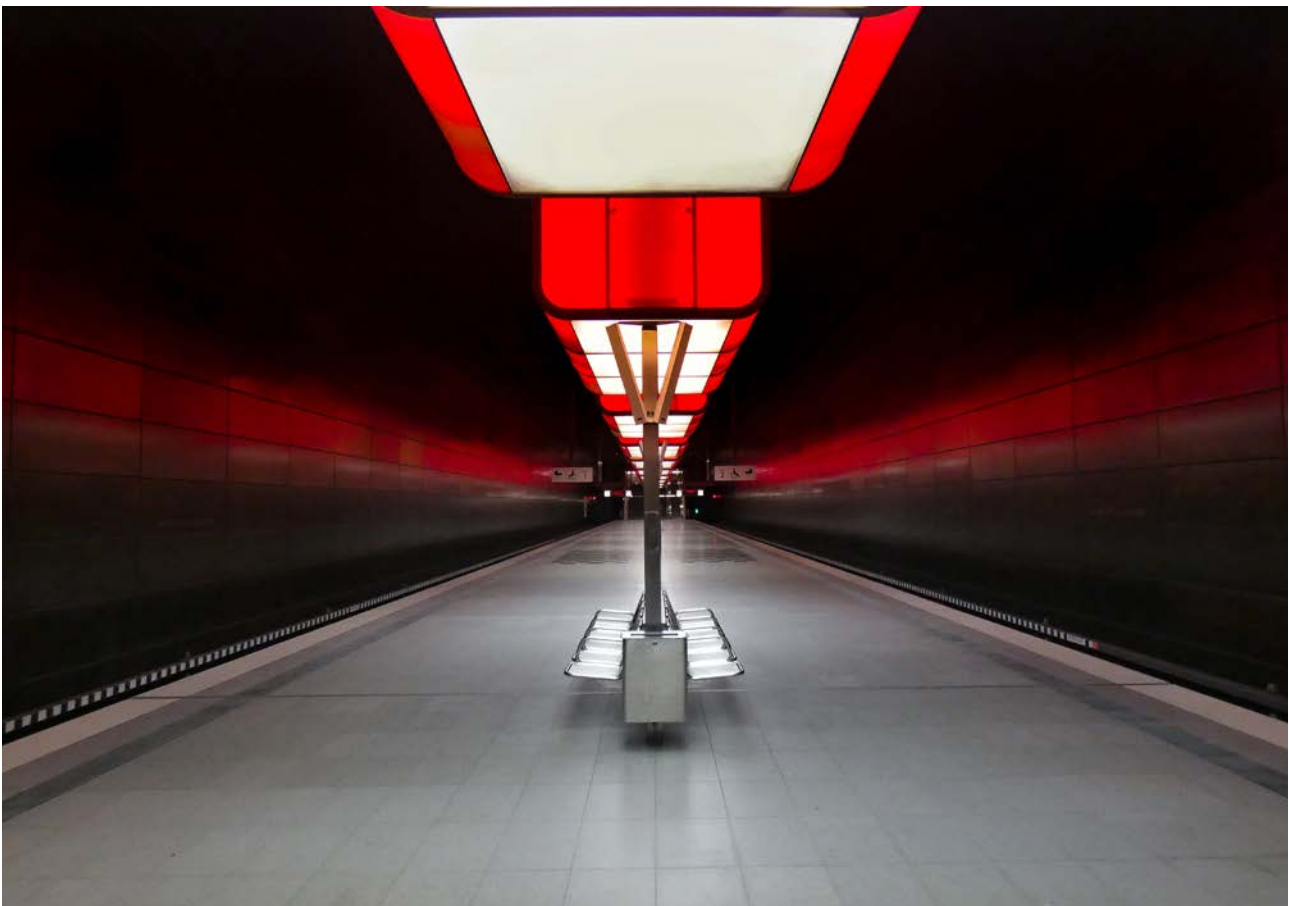
Quelle: MOBICOR und „Münster bewegt“ (ein Projekt von MOTIONTAG in Kooperation mit der Deutschen Bahn (<https://muenster-bewegt.de/>))

in Münster jeder 33. Weg von den Einschränkungen betroffen.

Die Abbildung auf Seite 10 gibt Auskunft über die Entwicklung des Anteils an 15-Plus-Wegen im Zeitverlauf. Die ausgewiesenen Daten auf der x-Achse markieren die Sonntage im betrachteten Zeitraum. Auf der vertikalen y-Achse ist der durchschnittliche Anteil an Wegen abgebildet, die am jeweils betrachteten Tag den Radius von 15 Kilometern überschritten haben. Im Zeitverlauf zeigt sich, dass an Wochenenden und Feiertagen der Anteil der 15-Plus-Wege gegenüber den Anteilen an gewöhnlichen Werktagen deutlich ansteigt. Es ist zu vermuten, dass dieser Unterschied auf Freizeitaktivitäten wie Ausflugsfahrten und Besuche zurückzuführen ist. Das zeigt sich in Berlin besonders deutlich am 13. und 20. Dezember. Weiter lässt sich in beiden Städten am 24. Dezember ein extremer Ausschlag erkennen. In Münster hat an diesem Tag mehr als jeder zehnte Weg den 15 Kilo-

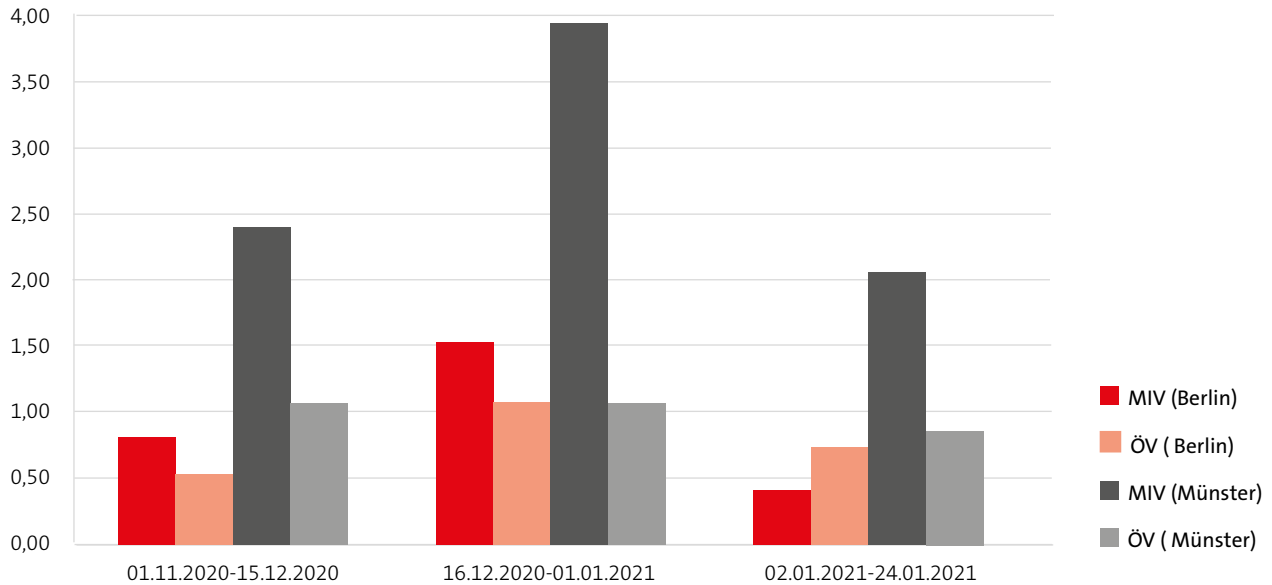
meterradius überschritten, in Berlin etwa jeder 14. Weg. An Silvester und Neujahr ist hingegen kein deutlicher Anstieg der 15-Plus-Wege zu erkennen. Mit Beginn des neuen Jahres sinkt ihr Anteil unter das Niveau der beiden Vormonate.

Ein Vergleich der genutzten Verkehrsmittel auf den 15-Plus-Wegen zeigt einen höheren Anteil des MIV gegenüber dem ÖV (Abbildung auf Seite 12 oben). Wieder ist auf der y-Achse der mittlere Anteil an Wegen abgebildet, die in der jeweils betrachteten Phase den Radius von 15 Kilometern überschritten. Wie sich zeigt ist die Differenz zwischen MIV und ÖV in Münster deutlicher ausgeprägt als in Berlin. Insbesondere in Phase 2, die den Beginn des Lockdowns bis zum Anfang des neuen Jahres abbildet, steigt der MIV-Anteil in Münster enorm an und erreicht im Mittel einen Anteil von 4 Prozent an allen Wegen. Der ÖV bleibt in dieser Phase in Münster hingegen unverändert. In Berlin steigen die MIV- und ÖV-



Verkehrsmittelanteile (MIV, ÖV) auf 15-Plus-Wege in Berlin und Münster

Angaben in Prozent (Mittelwerte pro Phase)

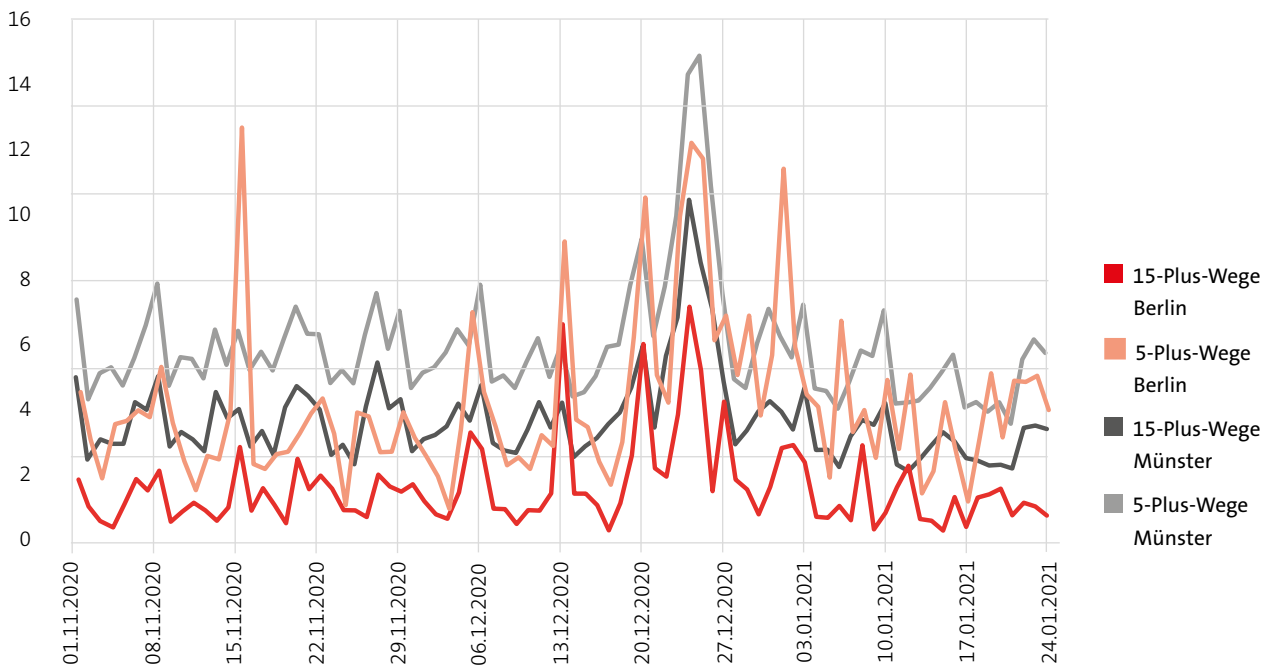


Datenbasis: rund 210.000 Wege im Tracking von MOTIONTAG (Partner im MOBICOR-Projekt)

Quelle: MOBICOR und „Münster bewegt“ (ein Projekt von MOTIONTAG in Kooperation mit der Deutschen Bahn (<https://muenster-bewegt.de/>))

Anteil der 15-Plus-Wege und 5-Plus-Wege für Berlin und Münster

Angaben in Prozent (Mittelwerte pro Tag)



Datenbasis: rund 210.000 Wege im Tracking von MOTIONTAG (Partner im MOBICOR-Projekt)

Quelle: MOBICOR und „Münster bewegt“ (ein Projekt von MOTIONTAG in Kooperation mit der Deutschen Bahn (<https://muenster-bewegt.de/>))

Anteile in dieser Phase gleichmäßig an. Mit Beginn des neuen Jahres dreht sich in Berlin das Verhältnis zwischen den Verkehrsmitteln um und der ÖV- übersteigt den MIV-Anteil an den 15-PlusWegen.

Wie zuvor erwähnt, ist der Anteil der 15-Plus-Wege an Wochenenden und Feiertagen höher als an gewöhnlichen Werktagen. Die Abbildung auf Seite 13 unten veranschaulicht diesen Umstand und zeigt für Berlin einen dreimal so hohen Anteil. In Münster beträgt der Unterschied wie in Berlin 2 Prozentpunkte, bewegt sich aber auf einem höheren Niveau.

In der Diskussion um Maßnahmen, die auf die Eindämmung des Corona-Virus abzielen, haben Expertinnen und Experten gefordert, den Radius auf fünf Kilometer zu begrenzen, damit der Inzidenzwert schneller sinkt und Neuinfektionen wirkungsvoller unterbunden werden. Die Abbildung auf Seite 12 unten zeigt den Anteil der Wege, die davon betroffen wären. Dabei lässt sich erkennen, dass die Anteile weiter ansteigen und dabei in Berlin einen Durchschnitt von etwa 5 Prozent, in Münster von etwa 6 Prozent erreichen. Wird nur der Zeitraum ab dem 2.1.21 betrachtet, so sinkt der Wert für Berlin unter 5 Prozent, für Münster auf 5 Prozent.

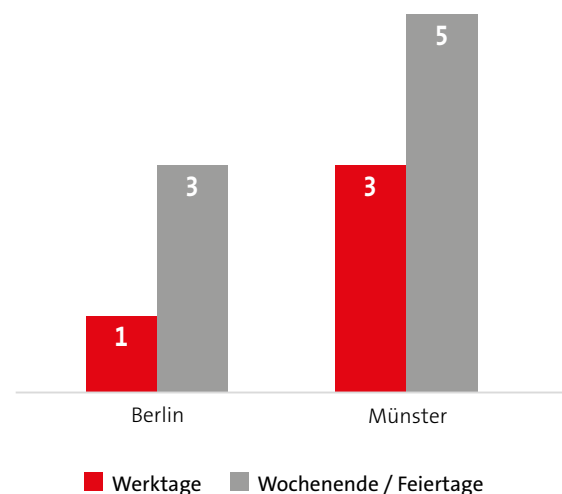
Insgesamt zeigt die Analyse der Daten, dass nur ein geringer Anteil an allen Wegen von einer Begrenzung des Bewegungsradius betroffen wäre. Insbesondere ab dem Jahresbeginn scheint sich die Mobilität zunehmend ins wohnräumliche Umfeld zu verlagern. Auch finden viele 15- bzw. 5-Plus-Wege am Wochenende statt und sind damit mehrheitlich dem Segment der Freizeitwege zuzuordnen. Der hohe Anteil an Fußwegen, der sich in der MOBICOR-Erhebung zeigt (vgl. Follmer 2020, Follmer, Schelewsky 2020, Zehl, Weber 2020), kann als Ausdruck eines Bewegungsbedürfnisses wie auch als eine stärkere Nahraumorientierung interpretiert werden, um zum einen der Enge von Homeoffice und zum anderen fehlenden Freizeit- und Sportmöglichkeiten zu begegnen. Eine Einschätzung der Auswirkungen auf die Verbreitung des Corona-Virus kann an dieser Stelle nur mit großer Vorsicht erfolgen und muss die begrenzte Aussage-

kraft der vorliegenden Daten berücksichtigen. Dabei unterstützen die Ergebnisse die Aussage, dass der Hebel zur Begrenzung des Infektionsgeschehens durch die Begrenzung des Bewegungsradius eher gering ist, auch wenn die wichtige Information über die Anzahl der Kontakte, die mit der Maßnahme reduziert würden, fehlt. Dementsprechend wäre auch eine Interpretation der Ergebnisse möglich, dass trotz der geringen Anzahl an Wegen, die den 15-Kilometer-Radius überschreiten, das Virus über Landkreisgrenzen hinaus verbreitet werden könnte, wenn diese von hochgradig ansteckenden Personen erbracht werden. Diese Perspektive spielt vor allem bei der Eindämmung lokaler Cluster und bei großen Unterschieden in den Infektionszahlen eine wichtige Rolle.

Zu diskutieren, möglichst auch mit Empirie zu hinterlegen, wäre die Frage, welche symbolische Wirkung von der Maßnahme ausgeht. So kann einerseits eine höhere Compliance erzielt werden, da mit der Maßnahme auch ein dringendes Handlungserfordernis

Anteil der 15-Plus-Wege nach Wochentagen

Angaben in Prozent (Mittelwerte)



kommuniziert wird. Oder aber die Akzeptanz gegenüber den getroffenen Maßnahmen sinkt generell, da Mittel und Wirkung für die Betroffenen nicht mehr im Einklang stehen würden.

NÄCHTLICHE AUSGANGSSPERREN UND DEREN EINFLUSS AUF DIE MOBILITÄT

Der Mobilitätsreport im Dezember 2020 hat bereits gezeigt, dass die Alltagsmobilität im Oktober 2020 im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau weiterhin deutlich reduziert war. So wird im Folgenden der Anteil an allen Personen ab 16 Jahre betrachtet, die im Oktober/November 2020 zu verschiedenen Tageszeiten zu mindestens einem Weg aufgebrochen sind. Diese Analyse bietet auch eine Grundlage zur Abschätzung möglicher positiver und negativer Auswirkungen einer diskutierten nächtlichen Ausgangssperre, denn sie richtet den Blick auf jene Personen, die davon in ihrem Alltag unmittelbar betroffen wären. Um die Daten besser fassen zu können, wurden sie für 1.000

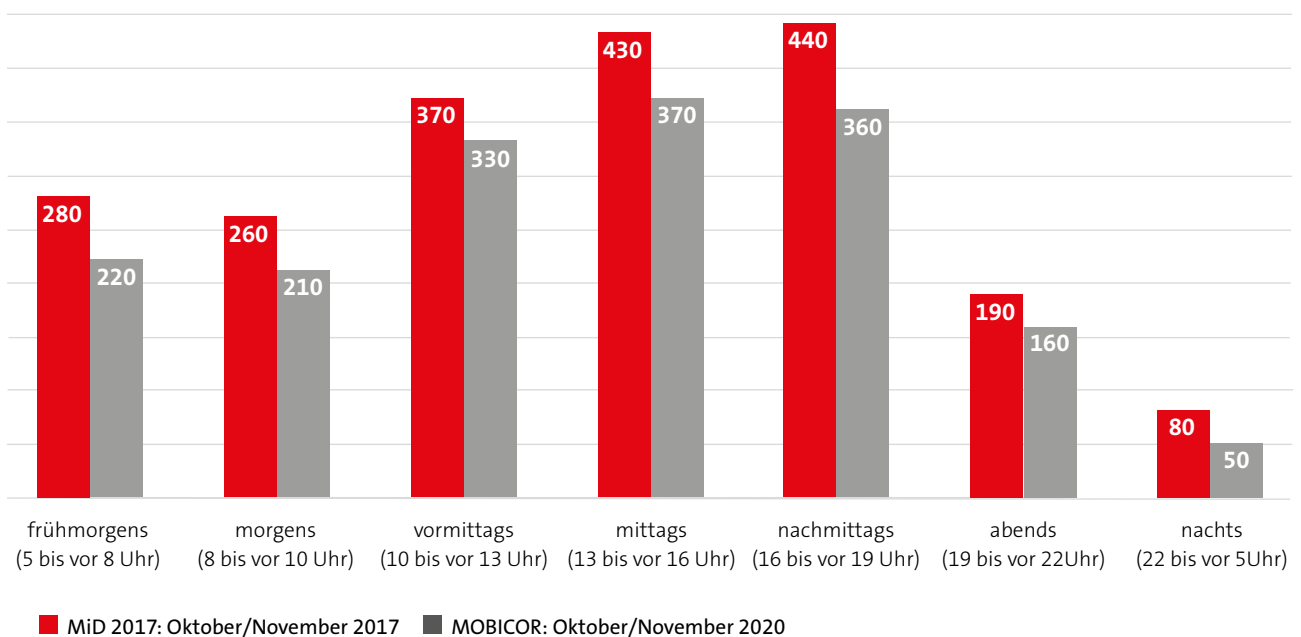
durchschnittliche Personen ab 16 Jahren in Deutschland berechnet.

Insgesamt sind von 1.000 Personen ab 16 Jahren in Deutschland rund 790 an einem Tag zu mindestens einem Weg unterwegs gewesen. Das sind rund 60 Personen weniger als im Vergleichszeitraum 2017. Die Abbildung auf Seite 14 zeigt, wie viele Menschen zu den verschiedenen Tageszeiten zu mindestens einem Weg aufgebrochen sind und vergleicht diese Zahlen mit dem Vor-Corona-Niveau. Dabei werden nur Wege zur Arbeitsstelle oder Bildungseinrichtung, zum Einkaufen, für Erledigungen, Freizeitwecke und Begleitungen berücksichtigt. Wege, die im Rahmen der üblichen Dienstausbung unternommen werden (zum Beispiel regelmäßige berufliche Wege von Paketzustellern oder Busfahrern), bleiben unberücksichtigt.

An der grundsätzlichen Verteilung der Mobilitätsaktivitäten über den Tag hat sich nur wenig verändert.

Wenn es 1.000 Deutsche ab 16 Jahre gäbe ... würden so viele von ihnen pro Tageszeit zu min. 1 Weg aufbrechen

Anzahl der Personen, die zu der Tageszeit mindestens 1 Weg beginnen

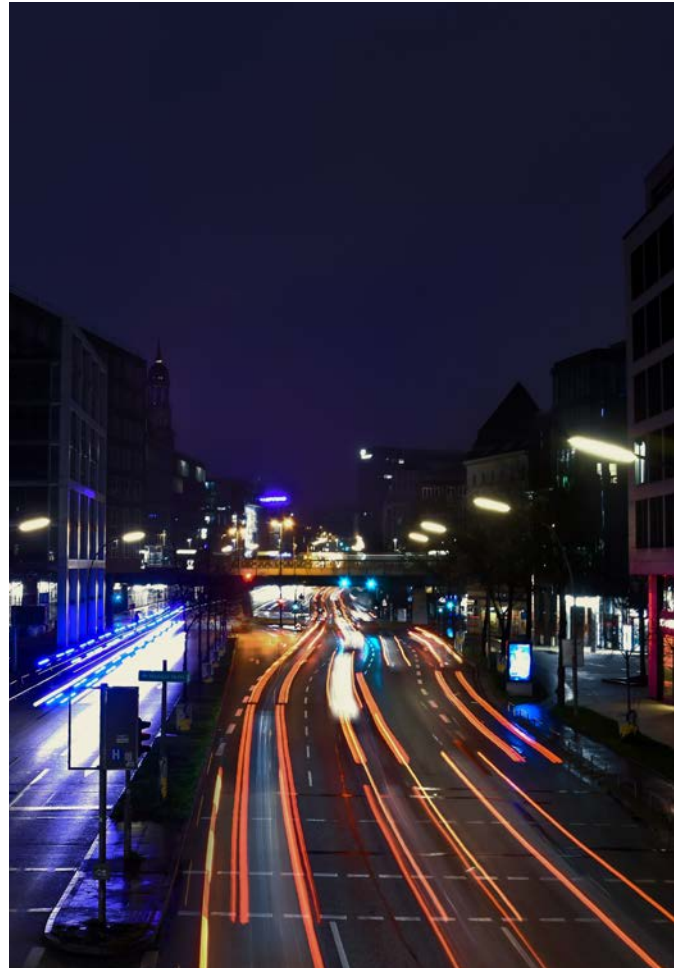


Betrachtet werden alle Wege, außer Wege, die im Rahmen der üblichen Dienstausbung unternommen wurden, Angaben in absoluten Zahlen pro 1.000 Personen ab 16 Jahre, Werte auf ganze 10er Stelle gerundet



37%

der Menschen waren im Oktober/November 2020 maximal gleichzeitig unterwegs.



Die meisten sind zwischen 10:00 Uhr und 19:00 Uhr unterwegs. Die Vor-Corona-Spitze lag zwischen 13:00 und 19:00 Uhr. In diesem Zeitraum brachen durchschnittlich rund 430 bzw. 440 von 1.000 Personen zu mindestens einem Weg auf. In den Tagesrandzeiten und vor allem nachts waren deutlich weniger Menschen unterwegs. Zwischen 22:00 Uhr und 5:00 Uhr begannen lediglich 80 von 1.000 Personen einen Weg. Die Abbildung auf Seite 14 verdeutlicht auch, dass im Oktober/ November 2020 zu jeder Tageszeit sichtbar weniger Menschen unterwegs waren als im selben Zeitraum 2017. Der Rückgang fällt in den Tagesrandzeiten deutlicher aus als in der Tagesmitte. In der Tageshochzeit zwischen 13:00 und 19:00 Uhr starteten durchschnittlich 370 bzw. 360 von 1.000 Personen mindestens einen Weg, also 60 bis 80 Personen weniger als im Vor-Corona-Zeitraum. In den Tagesrandzeiten und vor allem nachts sinkt der Anteil der mobilen Personen deutlich. Zwischen 22:00 Uhr und 5:00 Uhr waren im Herbst 2020 lediglich 50 von 1.000 Personen unterwegs.

Die reduzierte Mobilität betrifft also den gesamten Tag; sie fällt aber in den Tagesrandzeiten, zu denen bereits vor der Corona-Pandemie vergleichsweise wenige Menschen unterwegs waren, deutlicher aus.



Zu den Tagesspitzen ist die Reduktion dagegen geringer. Damit blieb es im Herbst 2020 zu den üblichen Stoßzeiten weiter vergleichsweise voll auf den Straßen und Wegen.

Die Auswertung zeigt, dass eine nächtliche Ausgangssperre nur einen kleinen Teil der Wege und Personen betreffen würde. Geht man davon aus, dass berufsbedingte Wege und Wege zur Arbeitsstelle von einer solchen Ausgangssperre ausgenommen bleiben, reduziert sich diese Zahl noch einmal deutlich. Denn berufsbedingte Wege und Wege zur Arbeitsstelle machen fast die Hälfte der nächtlichen Wege aus. Eine solche Ausgangssperre zwischen 22:00 Uhr und 5:00 Uhr würde auf etwa 25 von 1.000 Personen ab 16 Jahre in Deutschland eine unmittelbare Auswirkung haben.

Die Frage inwieweit ein Verbot dieser Wege positiv auf das Infektionsgeschehen wirkt, kann mit der reinen Personenzahl nicht genau beziffert werden. Dabei kommt es vielmehr auf die Art der Aktivitäten an und es macht einen Unterschied, ob die Menschen allein unterwegs sind oder sich mit anderen Personen treffen. Da private Treffen bereits stark reglementiert sind, ist ein weiterer direkter positiver Effekt auf das Infektionsgeschehen durch eine nächtliche Ausgangssperre eher nicht zu erwarten.

ÜBER DEN TELLERRAND GESCHAUT: RAUS AUS DEM KONJUNKTIV, REIN INS HOME-OFFICE?

Physische Kontakte und damit das Ansteckungsrisiko zu reduzieren, ist das Hauptziel der Corona-Maßnahmen. Gleichzeitig sollen dabei das tägliche Leben und die sozialen Begegnungen weitestgehend erhalten bleiben. Virtuelle Mobilität ermöglicht dies, indem alltägliche Wege durch digitale Alternativen ersetzt werden: Onlineshopping statt Einkaufsbummel, Videochat statt realem Treff und Homeoffice statt Pendeln in den Betrieb. Bei letztgenanntem scheiden sich jedoch die Geister, wenn es um die Umsetzung geht. So wurde von einer Homeoffice-Pflicht bislang abgesehen, da u.a. die Produktivität des Zuhause Arbeitens in Frage gestellt wurde.

Dennoch haben einige Arbeitgeber das Arbeiten von zuhause als Option oder sogar obligatorisch eingeführt. Etwa 20 Prozent der Erwerbstätigen gaben in der jüngsten MOBICOR-Erhebung im Oktober und November 2020 an, ganz oder überwiegend von zuhause zu arbeiten. Im Schnitt verbrachten sie dabei 3,8 Tage pro Woche am heimischen Schreibtisch. Für sie war das Homeoffice zu diesem Zeitpunkt bereits Alltag: 97 Prozent von ihnen waren bereits in der ersten MOBICOR-Erhebung im Mai 2020 im Homeoffice. In erster Linie entfallen dadurch natürlich Arbeits- und Dienstwege. Eine Person im Homeoffice spart 72 Prozent dieser Wege ein. Darüber hinaus lassen sich jedoch auch Veränderungen der Mobilitätsmuster abseits der Arbeit beobachten. So fällt beispielsweise der mittlere Einkaufsweg mit 2 Kilometern um einen Kilometer kürzer aus als bei Pendlerinnen und Pendlern. Einkäufe werden zudem seltener auf dem Arbeitsweg erledigt, sondern als separate Tour in Wohnortnähe. Diese insgesamt kleineren Bewegungsradien zeigen sich durch einen Vergleich der Verteilung der Weglängen (Abbildung Seite 17): Bei Homeoffice-Nutzenden sind 75 Prozent der Wege kürzer als 10 Kilometer. Bei Pendlerinnen und Pendlern verteilen sich diese 75 Prozent bereits auf einen

Bereich bis 15 Kilometer. Die mittlere Weglänge beträgt bei ihnen mit knapp 6 Kilometern (schwarze Linie in Abbildung Seite 17) fast 2 Kilometer mehr als bei den zuhause Arbeitenden. Längere Wege entfallen also oder werden durch kürzere ersetzt.

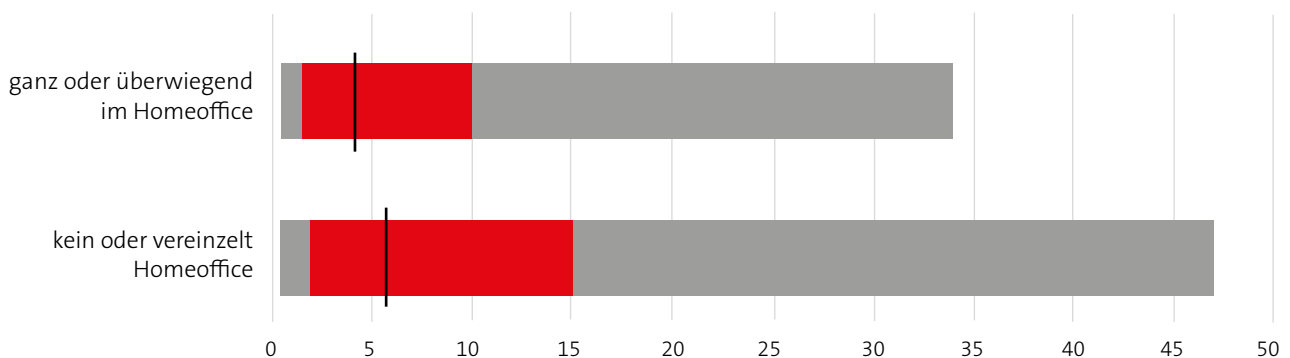
Im Mittel sparen Personen, die zuhause arbeiten, 19 Minuten pro Tag bei den Arbeitswegen ein. Sie sind jedoch mit durchschnittlich 73 Minuten nur 7 Minuten weniger außer Haus als zur Arbeit pendelnde Menschen. Die gewonnene Zeit wird zum Beispiel durch häufigere und längere Spaziergänge ausgeglichen (Abbildung auf Seite 18). Ansonsten hat das Arbeiten von zuhause wenig Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Durch die wegfallenden Arbeitswege nehmen Fußwege nun jedoch einen deutlich größeren Anteil am Modal Split ein: 35 Prozent der Wege werden zu Fuß zurückgelegt, etwa doppelt so viele wie bei Pendlerinnen und Pendlern. Bei mehr als der Hälfte der im Homeoffice Beschäftigten mit eigenem Auto blieb dieses am Stichtag ungenutzt.

Was die MOBICOR-Daten aus Oktober und November darüber hinaus verraten: Es könnten potenziell deutlich mehr Beschäftigte von zuhause arbeiten als es

Boxplot zur Verteilung der Wegelängen nach Homeoffice-Nutzung (MOBICOR Oktober/November 2020; Personen ab 16 Jahren)

Angaben in Wegekilometer der einzelnen Wege

Verteilung der Weglängen nach Homeoffice-Nutzung

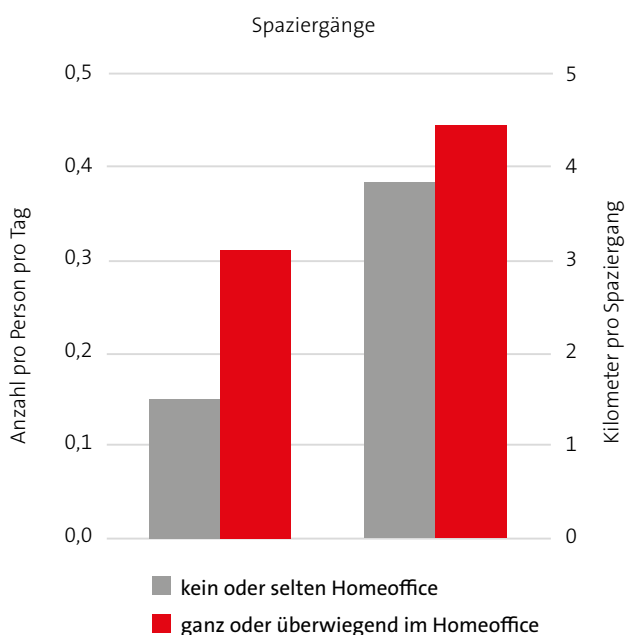


bislang der Fall ist. Ob die Erwerbsarbeit ins Homeoffice verlagert werden kann, hängt dabei maßgeblich vom jeweiligen Tätigkeitsprofil ab. So lassen sich Arbeiten am Computer und Telefon leichter von zuhause erledigen als manuelle Tätigkeiten (Mergener 2020). Vor diesem Hintergrund wurden in der jüngsten MOBICOR-Erhebung auch die beruflichen Tätigkeitsfelder in fünf Kategorien abgefragt. Die verwendete Kurzskaala weist eine hohe Erklärungskraft für die Homeoffice-Nutzung auf und erlaubt darüber hinaus auch das ungenutzte Potenzial abzuschätzen: Neben den 20 Prozent, die bereits ganz oder überwiegend von zuhause arbeiten, stehen weitere 30 Prozent mit ausschließlich kognitiven Tätigkeiten, welche am Computer ausgeübt werden. Die andere Hälfte der Erwerbstätigen arbeitet entweder gänzlich ohne Computer oder benötigt wenigstens teilweise spezielle Geräte oder Räumlichkeiten (Abbildung Seite 18). Damit kann von einem Homeoffice-Potenzial von circa 50 Prozent ausgegangen werden. Dieser Be-

fund liegt damit auf ähnlichem Niveau wie der vom ifo-Institut berechnete Wert von 56 Prozent (vgl. Ali-pour et al. 2020).

Das Homeoffice erfüllt seinen Zweck als Corona-Schutzmaßnahme gleich in zweifacher Hinsicht: Es werden physische Kontakte am Arbeitsplatz und auf Arbeitswegen drastisch reduziert. Gleichzeitig ließe sich das etwaige Infektionsgeschehen, so ist zu vermuten, durch die kleineren Bewegungsradien räumlich effektiv begrenzen und somit potenziell leichter eindämmen. Indem aber der tatsächlich genutzte Homeoffice-Anteil deutlich hinter seinen Möglichkeiten bleibt (30 Prozent) und im Jahresverlauf 2020 sogar sank (Zehl, Weber 2020), werden diese potentiellen Chancen vertan. Weitere Investitionen und Zuschüsse für eine Verbesserung der digitalen Infrastruktur, sowohl in privaten Haushalten als auch in den Betrieben, könnten dazu beitragen den Anteil zu erhöhen. Da das Homeoffice aber nur eine ergänzende

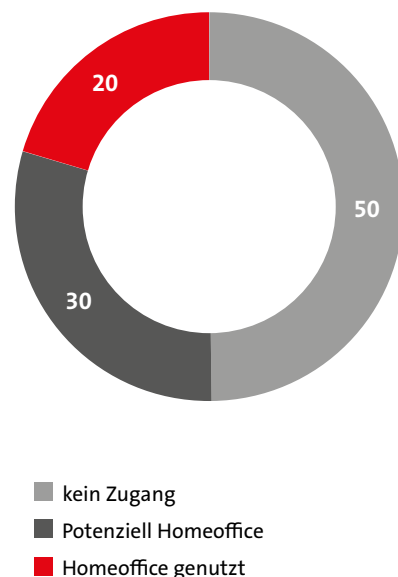
Häufigkeit und Länge der Spaziergänge nach Homeoffice-Nutzung



Anteil der Personen die (nicht) ins Homeoffice wechseln könnten (MOBICOR Oktober/November 2020)

Angaben in Prozent; Personen ab 16 Jahren

Homeoffice-Potenzial auf Basis der Tätigkeiten

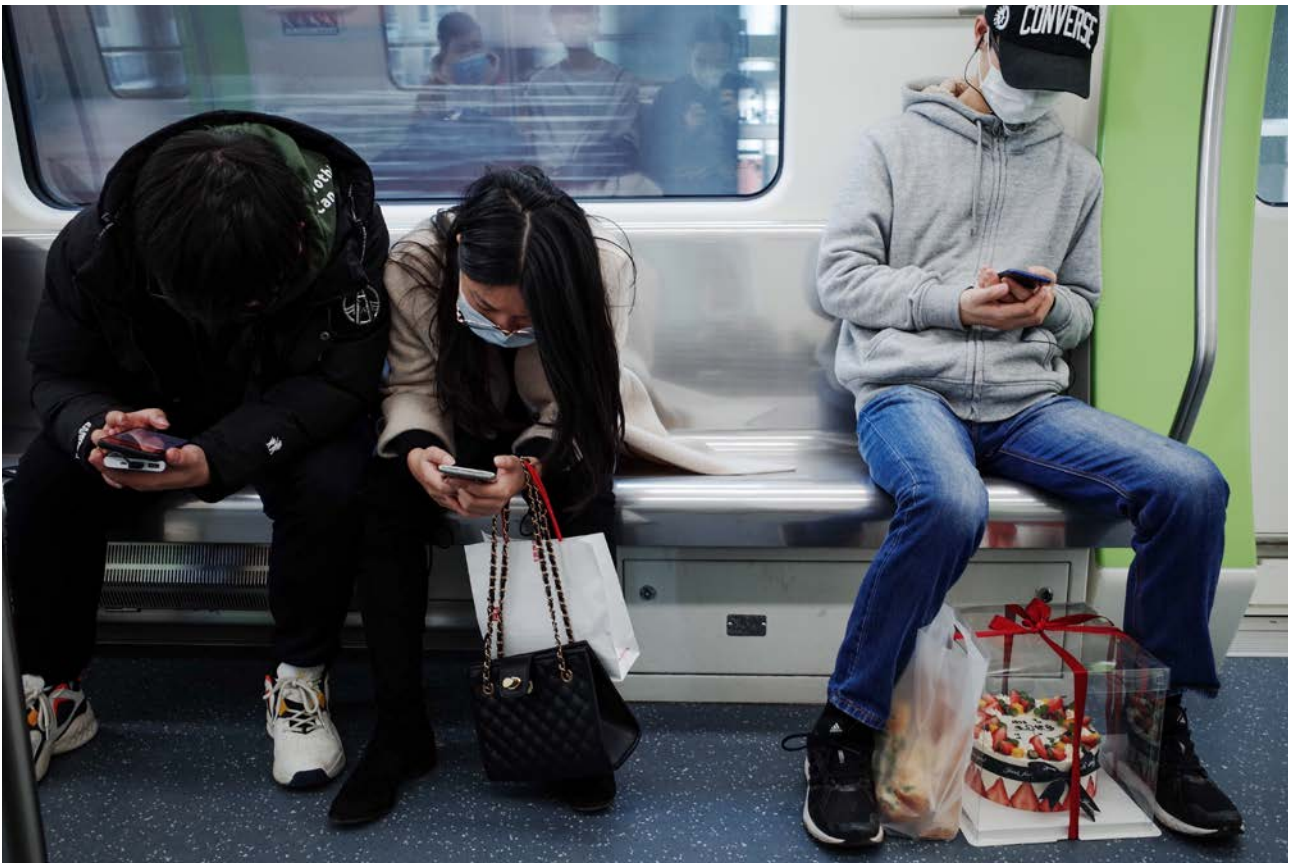


Maßnahme eines umfassenden Maßnahmen-Pakets sein kann, muss diskutiert werden, ob eine Pflicht zum Homeoffice für Arbeitgeber wirklich einen positiven Beitrag auf das Pandemiegeschehen ausüben könnte. Dies ist einerseits insofern fraglich, als dass Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer die ihnen ermöglichte Arbeit am heimischen Schreibtisch auch annehmen müssten. Andererseits wird es nie allen, sondern nur einem Teil der Bevölkerung möglich sein, von zuhause aus zu arbeiten. Dass Homeoffice also trotz aller Vorteile die Gefahr birgt, bestehende soziale Ungleichheiten in der Gesellschaft noch weiter zu verschärfen, ist ein potentielles Problem das in kommenden Maßnahmendiskussion zum Homeoffice nicht unberücksichtigt bleiben sollte.

STELLSCHRAUBE ÖFFENTLICHER VERKEHR?

Seit Beginn der Corona-Krise ist der öffentliche Personentransport, mit Blick auf die Auswirkungen der

globalen Pandemie, Sorgenkind und Stellschraube zugleich. Wurde im Frühjahr und Sommer 2020 mit reduzierten Regionalverbindungen eher auf die sinkenden Fahrgast- als auf die steigenden Corona-Fallzahlen reagiert, verlässt sich der Gesetzgeber zurzeit auf die allgemeinen Hygieneregeln in Bus und Bahn: Abstand halten und Maske tragen, außerdem alle Türen zum Ein- und Ausstieg nutzen. Da die Infektionszahlen aber nach wie vor zu hoch sind und ein Beitrag des öffentlichen Verkehrs auf das Infektionsgeschehen nicht ausgeschlossen werden kann, rücken mit Beginn des neuen Jahres zusätzliche Maßnahmen im ÖV in den Fokus. Das oberste Ziel, die Kontaktreduzierungen im Blick, wird die konkrete Forderung nach „weniger Menschen im öffentlichen Verkehr“ auch vom Bundeskanzleramt unterstützt. Zur Diskussion steht dabei die Idee der Göttinger Forscherin Viola Priesemann, die Auslastung im ÖPNV auf ein Drittel zu begrenzen (Redaktionsnetzwerk Deutschland).



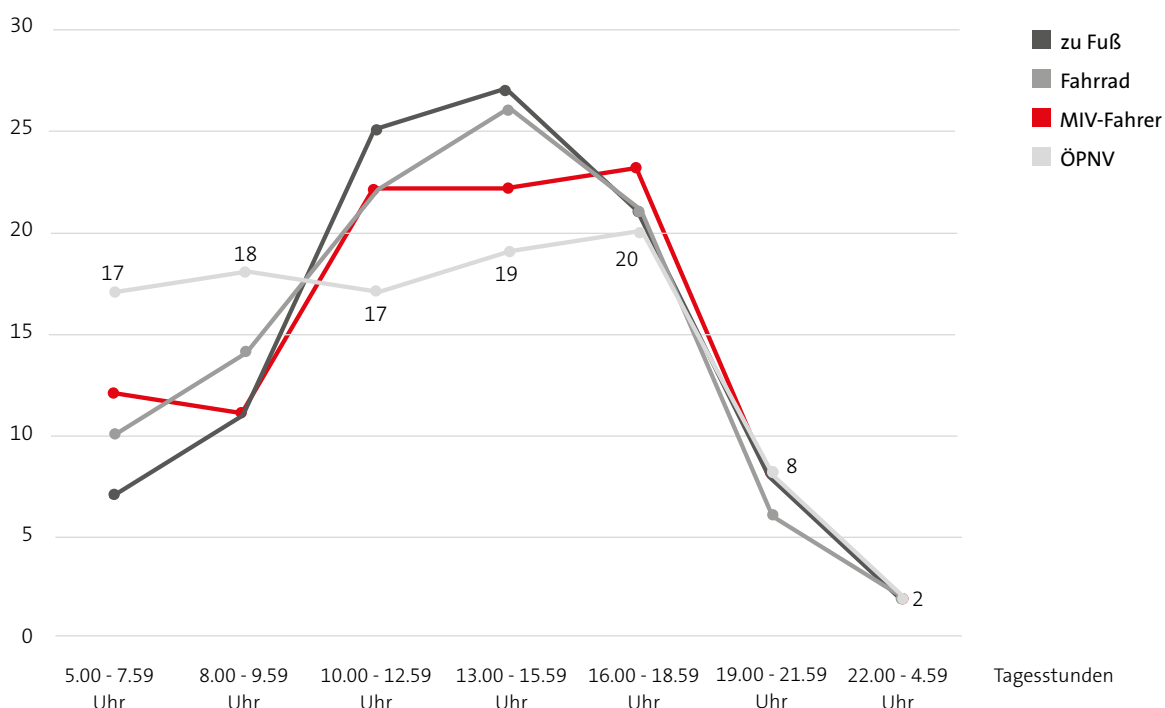
Dabei ist nicht nur das Verkehrsaufkommen in Bussen und Bahnen im Vergleich zum Corona-freien Jahr 2017 bereits deutlich zurückgegangen (vgl. Follmer 2020, Follmer, Schelewsky 2020, Zehl, Weber 2020). Auch veranschaulichen die jüngsten MOBICOR-Daten, dass sich die Wege im öffentlichen Nahverkehr bereits weniger stark zu bestimmten Tagesstunden kumulieren. Nachfolgende Abbildung (Seite 20) spiegelt den prozentualen Anteil der per ÖV, Rad, Fuß und MIV zurückgelegten Wege zu verschiedenen Uhrzeiten wider. Im Gegensatz zum MIV sowie zum Fuß- und Radverkehr sind im Herbst 2020 keine deutlichen Tagesspitzen und damit Stoßzeiten im ÖPNV erkennbar. Somit gleichen die vor Corona, im Oktober 2017, erkennbaren Morgen- und Feierabendspitzen der ÖPNV-Tagesganglinien unter dem Einfluss der Corona-Pandemie eher einem von morgens bis in die Feierabendstunden reichenden Plateau (Abbildung Seite 21). Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass mögliche Stoßzeiten im öffentlichen Nahverkehr

im Rauschen des geringen ÖPNV-Verkehrsaufkommens in der Stichprobe unbeobachtet blieben. Damit scheint der erst kürzlich getätigte Appell an die verbliebenen ÖV-Nutzenden, „Fahrten mit dem ÖPNV, wenn möglich auf außerhalb der üblichen Stoßzeiten [zu legen]“ das aktuelle Fahrgastaufkommen zu den gewöhnlichen Verkehrsspitzen zu überschätzen.

Trotz der geringen Fahrgastzahlen im ÖPNV und auch im ÖV wird aktuell über zusätzliche Stell-schrauben diskutiert, um weniger Kontaktsituationen im öffentlichen Verkehr zu erreichen. Die begrenzte Fahrgastbesetzung von Bussen und Bahnen resultiert aus der Idee, „wenn die Schulen geschlossen seien, und wenn die meisten Menschen im Homeoffice arbeiten, dann könne man die Auslastung des ÖPNV reduzieren und habe dadurch einen zusätzlichen Effekt“ (ebd.). Diese Überlegung grenzt aber all diejenigen systematisch aus, die weder zur Schule gehen noch im Homeoffice arbeiten (können). Dass dabei gerade

Startzeiten der Wege im Tagesverlauf nach Verkehrsmittel

MOBICOR-Oktober und -November, Angaben in Prozent, Personen ab 16 Jahre



die Bedeutung des ÖPNV für viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nicht zu unterschätzen ist, zeigt sich in den MOBICOR-Daten (Abbildung Seite 22 oben): 58 Prozent der im Oktober/November 2020 getätigten ÖPNV-Wege beginnen oder enden an der Ausbildungs- oder Arbeitsstätte. Dieser Anteil lag vor Corona, im Oktober 2017, noch bei 49 Prozent. Durch die Corona-Krise tritt also vor allem die obligatorische und oftmals beruflich bedingte Nutzung des ÖPNV in den Vordergrund. Trotz der gesunkenen Fahrgastzahlen würden Einschränkungen im Besetzungsgrad von Bussen und Bahnen somit weniger Personen tangieren, die den ÖPNV zu Freizeitzwecken nutzen, als vielmehr diejenigen betreffen, die auf Grund fehlender Homeoffice-Möglichkeiten für ihren Arbeits- und Ausbildungsweg auf den ÖPNV angewiesen sind.

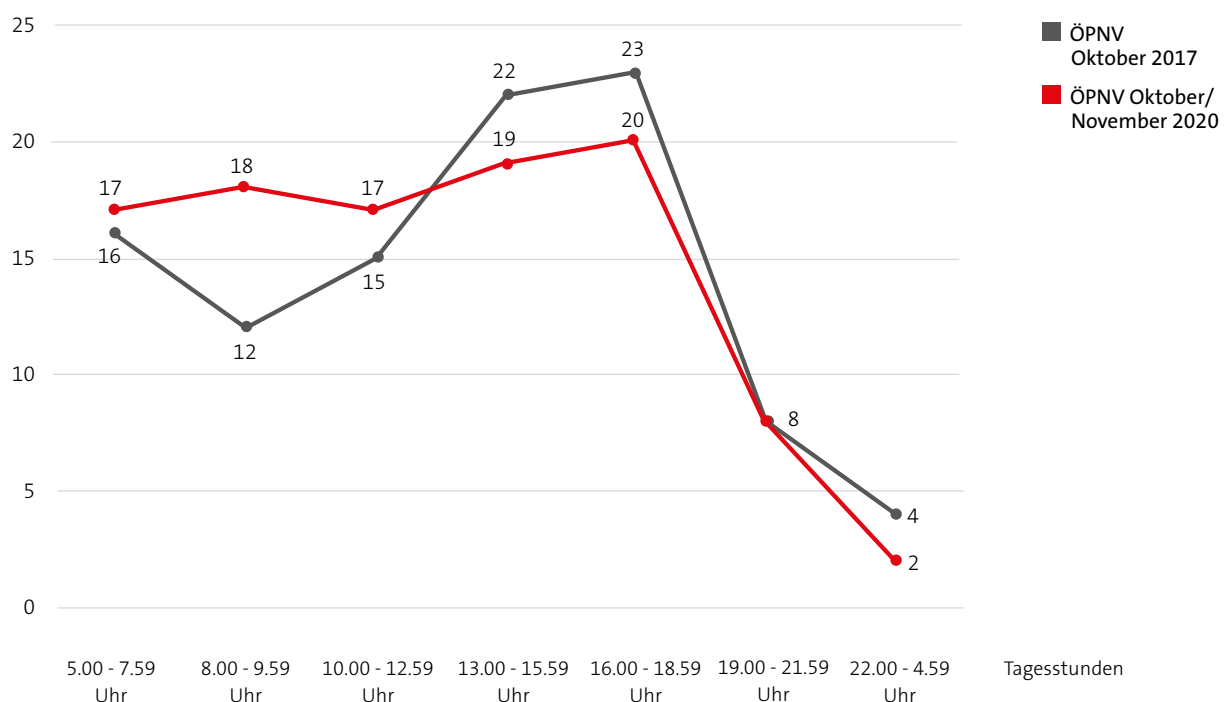
Darüber hinaus teilen die Menschen, die nicht im Homeoffice arbeiten (können), bestimmte soziale

Charakteristiken mit denjenigen, die den ÖPNV verstärkt nutzen. Wird der Modal Split entlang verschiedener sozialer Dimensionen betrachtet (Abbildung Seite 22 unten), fällt nicht nur auf, dass vor den Schulschließungen im Oktober/November 2020 verstärkt Menschen unter 30 Jahren, Personen im Rentenalter sowie Frauen im ÖPNV fuhren. Vielmehr spaltet sich der Anteil des ÖPNV am Modal Split deutlich entlang des verfügbaren Äquivalenzeinkommens auf. Liegt der Modal-Split-Anteil der ÖPNV-Wege bei Personen mit hohem Einkommen (über 2.200 € netto) bei 2 Prozent, kommt er bei Personen mit niedrigem Einkommen (bis 1.300 € netto) auf 9 Prozent. Die Einführung von Passagierobergrenzen würde also nicht nur die Gruppe der im Präsenzbetrieb arbeitenden Personen treffen, sondern insbesondere einkommensschwache Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.

Vor diesem Hintergrund wirkt die Begründung für die Forderung nach Passagierobergrenzen zynisch:

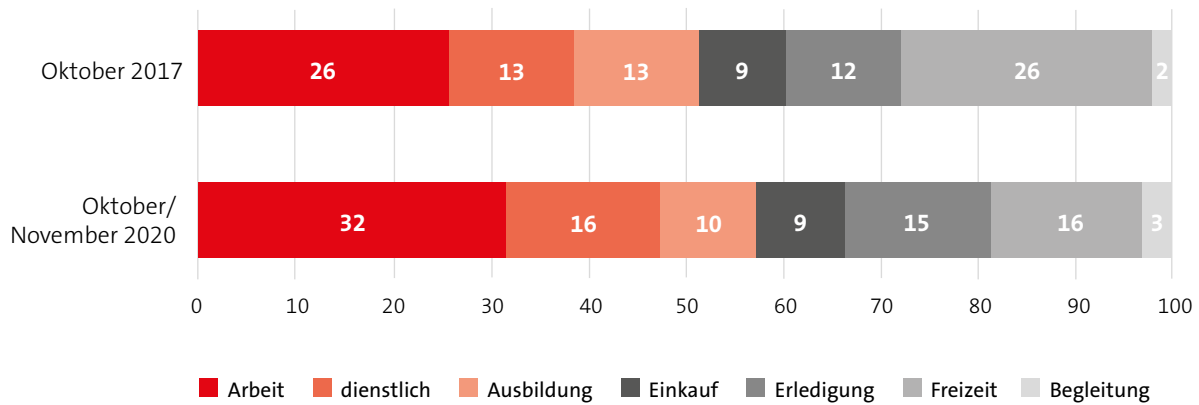
Startzeiten der ÖPNV-Wege im Tagesverlauf – MiD-Oktober und MOBICOR-Oktober/November

Angaben in Prozent, Personen ab 16 Jahre



ÖPNV-Wege im MiD-Oktober 2017 und MOBICOR-Oktober/November 2020 nach Wegezweck

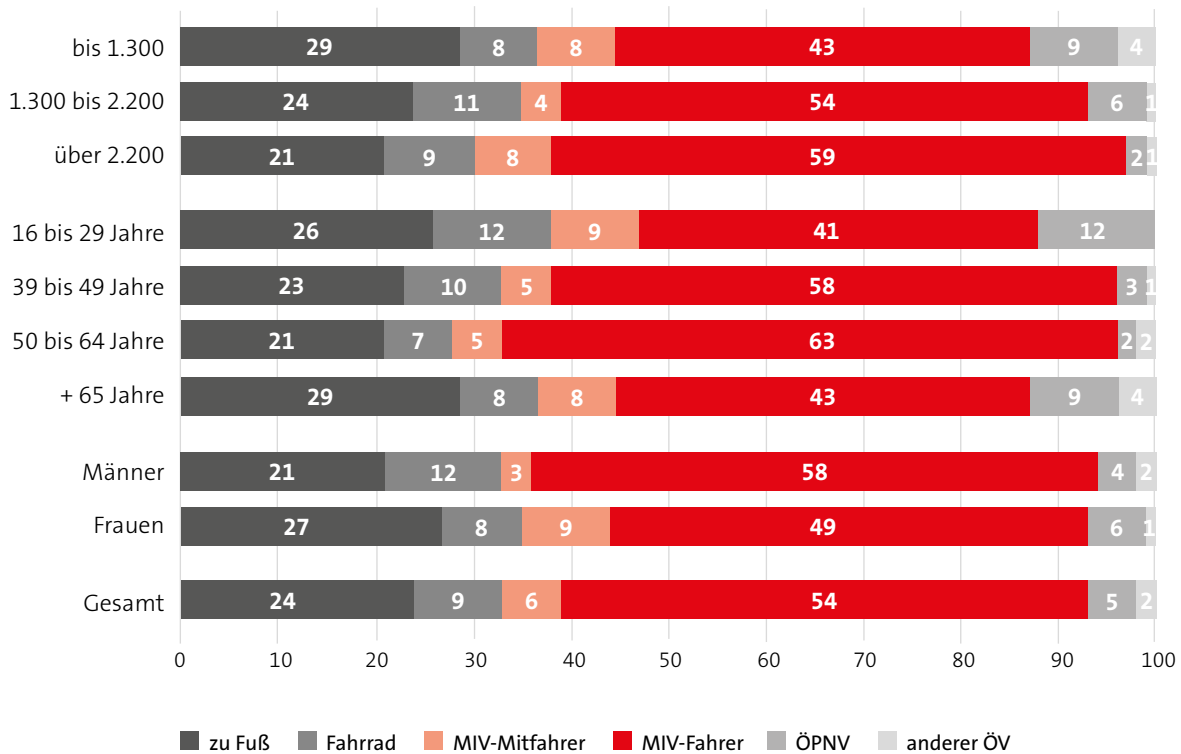
Angaben in Prozent; Personen ab 16 Jahren



Modal Split im MOBICOR-Oktober/November 2020 nach Äquivalenzeinkommen, Alter und Geschlecht

Angaben in Prozent; Personen ab 16 Jahren

Modal Split Oktober/November 2020



Da die vollen Beförderungskapazitäten aktuell nicht erforderlich sind, kann dieser „Deckel“ zu einer Gleichverteilung der Fahrgäste auf die Transportgefäße führen und damit zu einer Reduzierung der Kontaktsituationen beitragen. Damit sind auch die verbliebenen Fahrgäste besser geschützt. Also alles gut? Was fehlt ist eine Diskussion der Ziele, was der ÖV während der Pandemie leisten soll und wie diese Ziele zu erreichen sind. Ist eine ÖV-Grundversorgung für die Personen, die auf ihn angewiesen sind, ausreichend? Ist es gegeben falls sogar erstrebenswert, die Fahrgastzahlen noch weiter zu reduzieren, um die Kontaktsituationen noch stärker zu begrenzen, auch wenn es bislang keine empirischen Belege für ein erhöhtes Infektionsrisiko im ÖV gibt, aber eben auch nicht dagegen? Welche Maßnahmen sind geeignet, um den verbliebenen Fahrgästen eine sichere Beförderungsleistung anzubieten, die als eine solche auch wahrgenommen wird?

Hier lässt sich ein Zielkonflikt erkennen, der sich zwischen den verbliebenen ÖV-Nutzerinnen und -Nutzern und den ÖV-Unternehmen einerseits und den Maßnahmen zur wirkungsvollen Eindämmung der Infektionszahlen andererseits entspinnt. Die Zahlen aus dem MOBICOR-Projekt zeigen, dass der ÖV derzeit auch aus Gründen des wahrgenommenen Infektionsrisikos gemieden wird. Der Anteil derer, die auch bei umfassenden Hygienemaßnahmen nicht mehr in den ÖV zurückkehren würden, liegt bei etwa 50 Prozent. Die Hälfte der Personen, die aktuell den ÖV nutzen, würde gerne auf andere Verkehrsmittel ausweichen, es stehen ihnen jedoch keine Alternativen zur Verfügung. Wie ist es unter diesen Bedingungen um die langfristigen Perspektiven des ÖV bestellt? Ab wann ist der richtige Zeitpunkt gegeben, um die Nutzung des ÖVs wieder zu fördern? Und welche Maßnahmen sind dafür geeignet?

Ob Passagierobergrenzen dazu brauchbar sind oder es dadurch einfach nur längere Wartezeiten auf den sich füllenden Bahnsteigen kommt, wäre zu untersuchen. Davon abgesehen ist die hier aufgegriffene Kapazitätsfrage nur einer der Aspekte, die Einzug in die Diskussionen rund um die Zukunft öffentlicher Ver-

kehrsmittel in und nach der Pandemie finden sollten. Dass mit Blick auf den ÖV bislang hauptsächlich über Erweiterungen oder Reduzierungen des Bus- und Bahnverkehrs debattiert wird, zeigt wie vereinfacht die Rolle des öffentlichen Verkehrs in der Pandemie betrachtet wird. Es wird sich vor allem auf die Frage konzentriert, wie sehr aktuell Mehr vom Gleichen, also Bussen oder Bahnen etwas bringt, anstatt einen Blick über den Tellerrand zu wagen. Grundlegende Änderungen in Form von Preis- oder Tarifanpassungen im ÖV oder die Einführung des längst überfälligen, flächendeckenden E-Tickets bleiben hingegen unberührte Thematiken (dazu mehr: Knie 2021). Statt aber auf diese Weise zur Pflege der eigenen, immer kleiner werdenden Nische beizutragen, lohnt gerade jetzt ein Größer-Denken im ÖV. Eine Debatte um die Frage, unter welchen Rahmenbedingungen Pooling- und Sharing-Dienste zusammen mit Bussen und Bahnen einen Beitrag für den ÖV selbst und mit Blick auf die Eindämmung der Corona-Krise leisten können, wäre hierbei ein guter Anfang.

WIE WEITER?

Die Auswertungen der MOBICOR-Befragungsdaten und Tracking-Stichprobe legen nahe, dass allein mit der Beschränkung von Bewegungsradien und nächtlichen Ausgangssperren kein Weiterkommen im Kampf gegen das Virus zu erreichen ist. Schließlich sind die Menschen bereits mehrheitlich kompakt und in ihrem nahräumlichen Umfeld unterwegs, so dass Bewegungsradien und nächtliche Ausgangssperren die Mobilität, wie sie sich aktuell darstellt, nur in geringem Umfang begrenzen würden. Anstatt hauptsächlich auf Maßnahmenerweiterungen im privaten Bereich zu verharren und so womöglich die Bereitschaft, sich an die getroffenen Maßnahmen zu halten, aufs Spiel zu setzen, erscheint es lohnenswert stärkere Kontaktreduzierungen auf dem Weg zum und am Arbeitsplatz anzuvisieren. Dabei bietet das Homeoffice gute Möglichkeiten. Die Erwerbsarbeit im Homeoffice zu verrichten ist aber nicht allen zugänglich und kann damit nur ein Beitrag zur Reduzierung der Kontakte leisten, der von anderen Ansätzen zu ergänzen ist. Neben der möglichst vollständigen Ausschöpfung des Homeoffice-Potenzials sind auch Schutzkonzepte für die Personen ohne Möglichkeit zum Homeoffice zu diskutieren und umzusetzen. Die Begrenzung der Auslastungen im ÖV scheint dabei insofern nicht zielführend, wenn diese Personen sich dann an den Haltestellen und Bahnhöfen ansammeln. Genauso wie das Homeoffice, ist aber auch die

Mobilität selbst, nur ein einzelner Baustein im komplexen Unterfangen die Pandemie einzudämmen. Zudem sind bei Forderungen nach Einschränkungen der individuellen Mobilität, auch Bemühungen um die Aufrechterhaltung der Bereitschaft sich an diese Maßnahmen zu halten und damit die Wahrung einer gemeinschaftlichen Solidarität zu bedenken.

Die hier vorgestellten Ergebnisse und Einschätzungen basieren auf Mobilitätsdaten des MOBICOR-Projekts, die im Oktober erhoben wurden sowie auf Daten des Mobilitätstracking, das kontinuierlich Daten liefert. Die vorgestellten Ergebnisse sollen die aktuell geführten Diskussionen zu Maßnahmen bzw. deren Ausweitung oder Aufhebung anreichern und mit datenbasierten Erkenntnissen hinterlegen. Die genutzten Daten sind verhaltensbasiert und nicht statisch oder modelliert, sie verändern sich mit den gegebenen Rahmenbedingungen. Erforderlich ist deshalb eine kontinuierliche Beobachtung des Mobilitätsverhaltens und dessen Bewertung im Zusammenhang mit Anpassungen der Corona-Schutzmaßnahmen. Dadurch können Verhaltensänderungen zeitnah erfasst und Maßnahmen nachjustiert werden, damit sie größtmögliche Wirkung entfalten bzw. wenig wirksame Maßnahmen nicht zur Belastung werden. Damit, so die Annahme, lässt sich die Compliance erhöhen. Die Akzeptanz und die Befolgung der getroffenen Maßnahmen sind ein wichtiges Gut auf dem Weg zur Bewältigung der Pandemie.



QUELLEN

- ADAC** (2021): Corona: So schützen Sie sich vor Infektionen in Bus und Bahn. URL: <https://www.adac.de/verkehr/corona-hygiene-oePNV/>
- Alipour et al.** (2020): Germany's Capacity to Work from Home. CESifo Working Papers, No. 8227
- Bundesregierung (2021): Videoschaltkonferenz der Bundeskanzlerin mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder am 5. Januar 2021. URL: <https://www.bundesregierung.de>; Zugriff am 01.02.2021.
- Follmer, Robert** (2020): Mobilitätsreport 01, Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitätstracking bis Ende Mai, Ausgabe 29.05.2020, Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF. URL: https://www.infas.de/fileadmin/user_upload/infas_Mobilitätsreport_20200807.pdf, Zugriff am 02.02.2021.
- Follmer, Robert; Schelewsky, Marc** (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. URL: https://www.infas.de/fileadmin/user_upload/MOBICOR_Mobilitätsreport_2_202008017.pdf, Zugriff am 02.02.2021.
- Knie, Andreas** (2021): Mehr Mobilität für alle mit weniger Fahrzeugen. Gastbeitrag auf klimareporter.de. <https://www.klimareporter.de/verkehr/mehrmobilitaet-fuer-alle-mit-weniger-fahrzeugen>. Zugriff am 25.02.2021.
- Mergener, A.** (2020): Berufliche Zugänge zum Homeoffice. Köln Z Soziol 72, 511–534. <https://doi.org/10.1007/s11577-020-00669-0>
- „**Münster bewegt**“, ein Projekt von MOTIONTAG in Kooperation mit der Deutschen Bahn (<https://muenster-bewegt.de/>)
- Redaktionsnetzwerk Deutschland** (2021): Passagierlimit in Bussen und Bahnen? Merkel diskutiert mit den Ländern. <https://www.rnd.de/politik/corona-regeln-in-bus-und-bahn-kommt-ein-passagierlimit-merkel-diskutiert-am-19-januar-mit-den-landern-IPS7OGH7MBDVVBBM5VPXNBXPBQ.html>. Zugriff am 04.02.2021.
- Robert Koch Institut** (2021). COVID-19: Fallzahlen in Deutschland und weltweit. https://www.rki.de/DE/Content/InfAZ/N/Neuartiges_Coronavirus/Fallzahlen.html. Zugriff am 08.02.2021.
- 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. URL: https://www.infas.de/fileadmin/pdf-geschuetzt/infas_Mobilitätsreport_WZB_7331_20201217.pdf, Zugriff am 02.02.2020
Deckblatt/Titel: Bitte WZB- und infas-Logo auf einer Höhe platzieren. WZB-Logo an erster Stelle.

Kontakt

Franziska Zehl

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

Marc Schelewsky

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