

# 05

## BLEIBT ALLES ANDERS?

ALLTAGSMOBILITÄT  
IM ZWEITEN  
CORONA-JAHR



In Kooperation mit

**infas**

  
MOTIONTAG

Bundesweites Projekt  
gefördert durch



Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung

**Projekt:**

7331 – MOBICOR

Berlin, Bonn, August 2021

Text: Franziska Zehl, Andreas Knie (WZB), Marc Schelewsky (infas)

Layout und Grafik: Mischa Frank

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

Knie, Andreas; Zehl, Franziska; Schelewsky, Marc: Mobilitätsreport 05, Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitätstracking bis Ende Juli, Ausgabe 16.08.2021, Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF.

Kurzform:

WZB, infas, MOTIONTAG (2021): Mobilitätsreport 05, Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF.

Die Ergebnisse der dritten Welle im MOBICOR-Projekt liegen vor. Im Volumen übersteigt der Verkehr im Mai 2021 den vom ersten Corona-Mai 2020, bleibt aber insgesamt noch unter dem Vor-Corona-Niveau. Vor allem junge Menschen sind wieder mobiler. Homeoffice spielt nach wie vor eine große Rolle, allerdings sind die sozialen Unterschiede weiterhin relevant. Das Auto bleibt dominant. Der dortige Mitfahreranteil sinkt. Immer mehr Menschen sind monomodal unterwegs. Der Fußverkehr ist erneut überdurchschnittlich, die Bedeutung des Radverkehrs stagniert auf Bundesebene, steigt aber in den Städten. Der öffentliche Verkehr verliert weiter an Relevanz. Erstmals sinkt auch die Zahl der Zeitkartenbesitzenden. Der Anteil an täglich Nutzenden fällt weiter zurück, wobei die Gründe dafür nicht nur in der Pandemie liegen.

Soweit die zentralen Ergebnisse. Spannend wird es bei deren Diskussion und Bewertung. Dazu mehr am Ende in einem Dialog unseres Teams.

Viel Spaß bei der Lektüre.

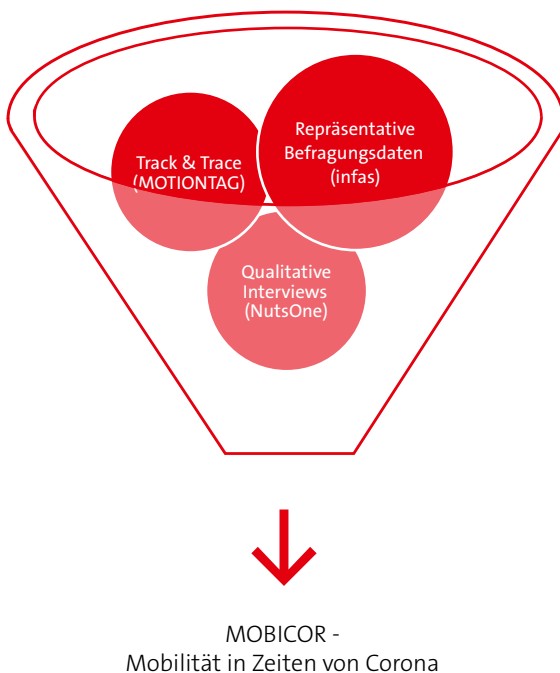
---

## DAS MOBICOR-PROJEKT – MOBILITÄT IN ZEITEN VON CORONA ERFASSEN UND VERSTEHEN

Grundlage der MOBICOR-Studie sind repräsentative Befragungsdaten, die im Design der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) nun zu drei Zeitpunkten mit jeweils 1.500 Befragten erhoben wurden – im Mai/Juni 2020, im Oktober 2020 sowie im Mai/Juni 2021. Die beiden Frühsommerzeitpunkte bezeichnen wir im folgenden Text vereinfachend als „Mai-Erhebung“. Die bundesweit per Telefon gewonnenen Daten von über 16-jährigen Personen liefern Informationen zur Alltags- und Stichtagsmobilität. Letztere sind repräsentativ und erlauben Hochrechnungen von Verkehrsleistung und -aufkommen auf die Grundgesamtheit in Deutschland. Diese Ergebnisse werden mit dem Verkehr im coronafreien Referenzjahr 2017 (MiD) verglichen.

Ergänzt werden die quantitativen Daten um Informationen aus zwei qualitativen Erhebungen, die Einblick in die Hintergründe der coronabedingten Mobilitätsveränderungen geben. Die erste dieser Ergänzungen fand zwischen Juli und Oktober 2020 statt, die zweite im Juni/Juli 2021.

Dritter Baustein des vom BMBF geförderten MOBICOR-Projekts sind Tracking-Daten, die mit Hilfe der mobico-App ([www.infas.de/mobico](http://www.infas.de/mobico)) kontinuierlich seit Beginn des Jahres 2020 gesammelt werden. Anders als die Analyse kommerzieller Mobilfunkdaten, die aggregierte Informationen zu Bewegungen zwischen Funkzellen liefern, erlaubt das MOTIONTAG-Tracking individuelle Bewegungen und Verkehrsmittelnutzungen der Smartphone-Benutzenden 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 in Zeiten von Corona.



## DAS MOBILITÄTSNIVEAU IM ZWEITEN CORONA-MAI

Nach einem deutlich abgesunkenen Mobilitätsniveau im ersten Corona-Mai 2020, sind im Mai 2021 wieder mehr Befragte an „ihrem“ Berichtstag unterwegs. Im Durchschnitt ergibt sich ein Außer-Haus-Anteil von 82 Prozent, welcher aber nach wie vor das Mobilitätsniveau von 86 Prozent im Vor-Corona-Mai 2017 unterschreitet (siehe Abbildung „Außer-Haus-Anteile“). Dabei ist das reduzierte Mobilitätsniveau vor allem auf das ausbleibende Unterwegssein der über 65-Jährigen zurückzuführen. Für die Corona-Risikogruppe kann seit Beginn der Pandemie ein stetig sinkender Außer-Haus-Anteil am Berichtstag beobachtet werden. Bei den unter 65-Jährigen liegt die Unterwegs-Quote im Mai 2021 hingegen wieder über der vom Mai und Oktober 2020. Die unter 30-Jährigen sind im Mai 2021 sogar häufiger als vor der Corona-Pandemie am Berichtstag unterwegs.

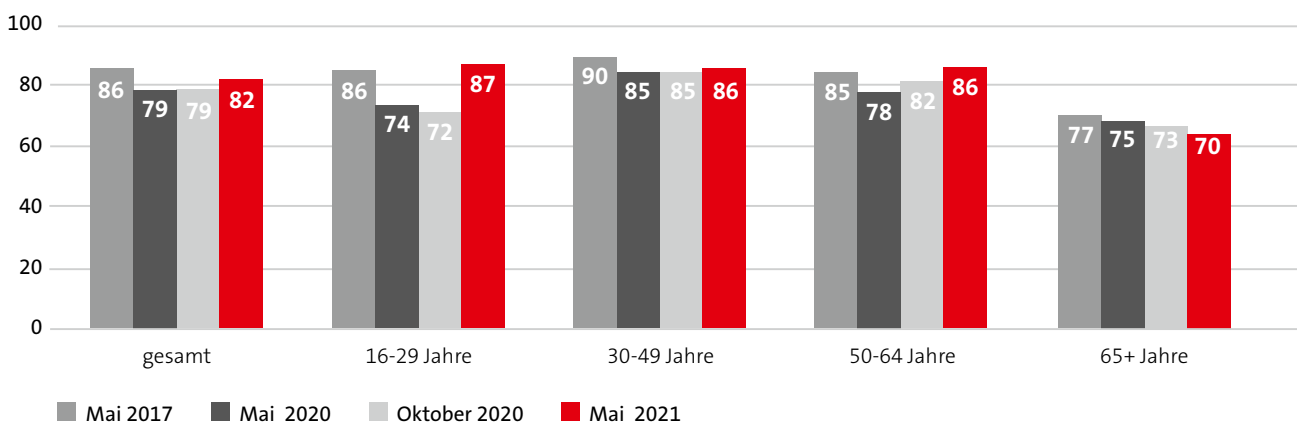
Das vergleichsweise hohe Mobilitätsniveau der 16- bis 29-Jährigen spiegelt sich auch in deren Unterwegszeit und der am Berichtstag zurückge-

legten Strecke wider (siehe Tabelle zu Mobilitätskennziffern). Die jüngste Altersgruppe verbrachte durchschnittlich die meiste Zeit außer Haus (88 Minuten) und legte dabei im Schnitt die längste Tagesstrecke zurück (51 Kilometer).

Werden diese Mobilitätskennziffern mit den Werten aus dem coronafreien Mai 2017 verglichen, zeigt sich aber: Mit Ausnahme der Jüngsten sind die Menschen auch im Mai 2021 längst nicht so mobil wie vor Corona. Zwar nähern sich die durchschnittliche Unterwegszeit, Wegezah und Tagesstrecke im Mai 2021 insgesamt wieder stärker den Werten vor Corona an, was sich – im Vergleich zum ersten Corona-Mai – in geringeren Mobilitätsrückgängen im Mai 2021 gegenüber dem Normal-Mai 2017 äußert. Allerdings ist im Mai 2021 ausschließlich die jüngste Altersgruppe annähernd so viele Minuten und sogar mehr Tageskilometer als vor der Corona-Pandemie außer Haus unterwegs. Das verstärkte Unterwegssein hat mutmaßlich damit zu tun, dass der Präsenzunterricht in Schule und Hochschule wieder zugenommen hat. Bei den über 30-Jährigen liegen die durchschnittliche Unterwegszeit und Wegestrecke nach wie vor unter

### Außer-Haus-Anteile nach Altersgruppen

Angaben in Prozent





# 44 %

der Befragten steigen im Mai 2021 vom ÖV aufs Auto um.

dem Niveau vom Mai 2017. Bei den über 65-Jährigen haben sich die Mobilitätskennziffern gegenüber dem Frühjahr 2020 sogar weiter verringert und liegen damit noch deutlicher unter den Referenzwerten der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) von 2017. Ein Zurück zur Normalität ist also nicht für alle Altersgruppen und nicht im selben Maße zu erkennen. Gerade ältere Menschen reduzieren im Laufe der Pandemie weiter ihre Mobilität, während die Jüngeren eher in Richtung vor-Corona-Normalität streben.

Dass die jüngste Altersgruppe im zweiten Corona-Frühling wieder vergleichsweise aktiv ist, geht allerdings nicht automatisch mit einer Missachtung der Corona-Regeln einher. Stattdessen zeigt sich die überwiegende Mehrheit von 73 Prozent der 16- bis 29-Jährigen überzeugt, dass die Corona-Regeln zur Eindämmung des Virus notwendig sind und halten sich nach eigenen Angaben auch daran. Bei den über 30-Jährigen sind es sogar 87 Prozent, die sich aus Überzeugung an die Corona-Bestimmungen halten. Zudem hält sich jede und jeder Vierte der 16- bis 29-Jährigen ausschließlich an diejenigen

Regeln, die er oder sie für sinnvoll erachtet. Dass junge Leute im Mai 2021 wieder verstärkt ihrem Mobilitätsbedürfnis nachgeben, steht also nicht unbedingt im Widerspruch zur Einhaltung der Corona-Regeln. Jüngere und im Allgemeinen weniger gefährdete Menschen scheinen aber tendenziell flexibler mit den geltenden Corona-Schutzmaßnahmen umzugehen.

#### Mobilitätskennziffern am Berichtstag im Mai 2021 nach Altersgruppen

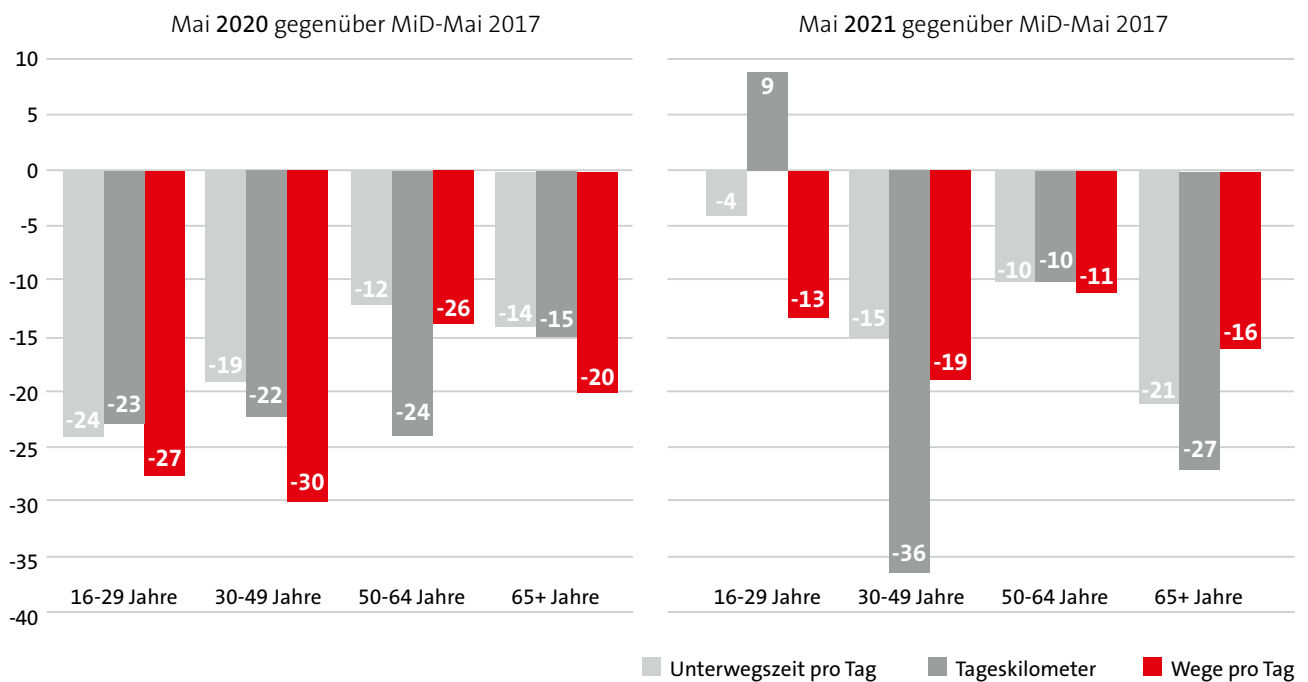
Angaben in Mittelwerten pro Person und Tag

	16-29 Jahre	30-49 Jahre	50-64 Jahre	65 und älter
Tagesstrecke in km	51	32	44	19
Unterwegszeit in min	88	83	87	60
Ø Anzahl Wege	2,6	3,0	3,1	2,1



### Mobilitätsrückgänge in Prozent im ersten und zweiten Corona-Mai gegenüber MiD-Mai 2017

Basis der ermittelten Rückgänge in Prozent: Tageswerte pro Person nach Altersgruppen



Datengrundlage: Mobilität am Berichtstag MOBICOR 2020/21 und aus dem MiD-Referenzmonat Mai 2017, Personen ab 16 Jahren

---

## EINORDNUNG DER ERHEBUNGSERGEBNISSE ANHAND DER TRACKING-DATEN

Neben den Befragungen wird auch die Mobilität im MOBICOR-Projekt über die Smartphone-App „mobico“ erfasst. Sie liefert kontinuierlich individuelle Mobilitätsdaten zu einzelnen Verkehrsmittelnutzungen (Etappen) mit Informationen zu deren Dauer, Verlauf, Geschwindigkeit und Tageszeit. Dabei werden zehn Verkehrsmittel unterschieden. Zudem sind Informationen zu Aufenthalten im Datensatz enthalten. Moti-ontag stellt diese Daten für rund 2.000 Nutzer bereit. Sie liefern die Grundlage für die Beobachtung der Mobilitätsdynamik während des Pandemiegeschehens. Die beiden Abbildungen basieren auf diesen Tracking-Daten und zeigen die durchschnittlichen Unterwegszeiten und Tageskilometer. Erkennen lassen sich die Veränderungen in diesen Mobilitätskennziffern während der Pandemie.

Die Erhebung der dritten Welle fand etwa drei Wochen nach Inkrafttreten der sogenannten Bundesnotbremse statt und endete etwa zeitgleich mit dem Auslaufen dieses Maßnahmenbündels. Letzteres umfasste Schließungen von Geschäften, Freizeiteinrichtungen wie Museen, Zoos, Schwimmbädern, Kinos und Theater, Beherbergungsverbote, ein Empfangsverbot von Gästen in Restaurants und Kantinen, Einschränkungen bei der Ausübung von Sport sowie umfassende Einschnitte für Bildungseinrichtungen. Zudem gab es eine Aufforderung zur Homeoffice-Nutzung, wo immer dies möglich ist. Aufgrund der fehlenden Angebote an Freizeit- und Konsummöglichkeiten sowie der umfassenden Verlagerung von Schule und Arbeit in die eigenen vier Wände ist ein deutlicher Rückgang in der täglichen Unterwegszeit und auch den zurückgelegten Kilometern pro Tag zu erkennen. Bereits vor dem Inkrafttreten der Bundesnot-

bremse traten seit Ende des Jahres 2020 umfassende Maßnahmen in Kraft, die zur Eindämmung des Infektionsgeschehens beitragen sollten. Zwischen Dezember 2020 und April 2021 zeigten sich regional stark unterschiedliche Ausprägungen der Maßnahmen, die zudem häufig angepasst wurden. Das Mobilitätsniveau sank dadurch bereits deutlich unter den Referenzwert aus der Studie „Mobilität in Deutschland“ von 2017 – in den Abbildungen als MiD-Baseline dargestellt. Mit dem Eintreten der Bundesnotbremse zeigten sich deshalb nur geringe weitere Veränderungen in der Unterwegszeit und den Tageskilometern.

Bereits Mitte November 2020 lässt sich ein erheblicher Einbruch beider Kennwerte feststellen, der aber im Vergleich zum Rückgang im Frühjahr 2020 weniger deutlich ausfällt. Zum Jahreswechsel ist ein erneuter Rückgang zu verzeichnen, der bis etwa Mitte Februar andauert. Anschließend lässt sich eine leichte Erholung feststellen, dabei verbleiben aber die durchschnittlichen Unterwegszeiten und die absolvierten Kilometer pro Tag immer noch unterhalb der MiD-Baseline.

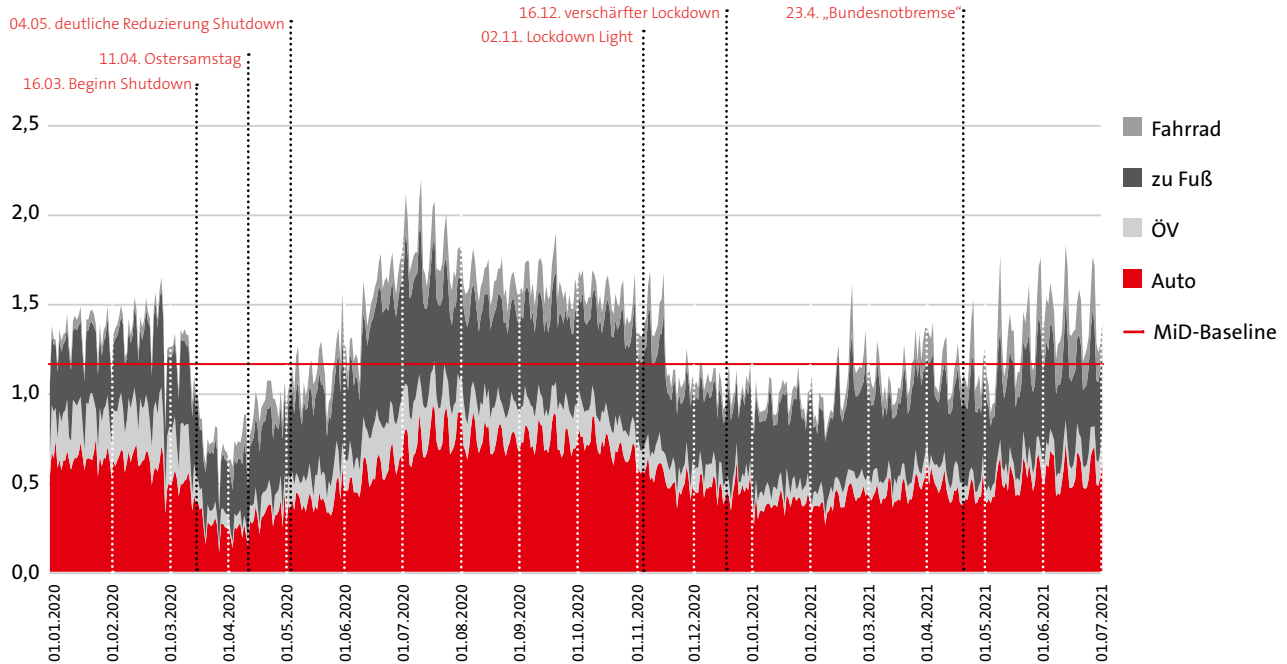
Bemerkenswert sind zudem die Spitzen insbesondere bei den durchschnittlichen Unterwegszeiten, die ab Mitte Februar besonders deutlich an den Wochenenden zu erkennen sind. Während einerseits eine Vielzahl an Aktivitäten vermehrt im wohnungsnahen Umfeld stattfindet, werden andererseits punktuell zeitintensivere Wege absolviert. So werden beispielsweise Spaziergänge oder Radtouren unternommen, vermutlich um der Begrenzung auf das wohnungsnah Umfeld oder auch der eigenen Wohnung zu entfliehen. Eine genauere Analyse der Tracking-Daten wird in einem der folgenden Berichte des MOBICOR-Projekts erfolgen.

---



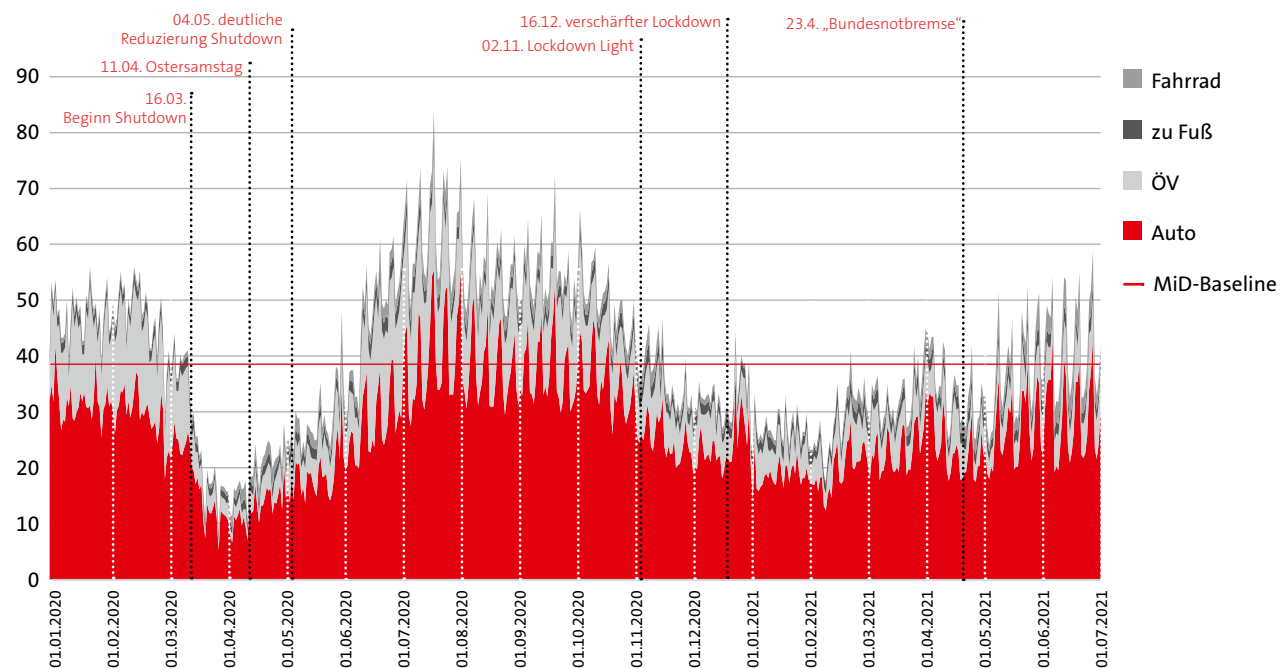
## Unterwegszeit und Verkehrsmittelwahl Januar 2020 bis Anfang Juli 2021

Angaben in Stunden pro Person und Tag



## Tageskilometer pro Person Januar 2020 bis Anfang Juli 2021

Angaben in Mittelwerten (Kilometer pro Person)



## SOZIALE UNTERSCHIEDE IN DER MOBILITÄT BLEIBEN BESTEHEN

Neben dem Alter ist auch der ökonomische Haushaltsstatus der Befragten für das Verkehrsverhalten entscheidend. So waren am Berichtstag 78 Prozent der Personen mit niedrigem, 81 Prozent derjenigen mit mittlerem und 88 Prozent der Personen mit hohem ökonomischem Haushaltsstatus außer Haus unterwegs. Darüber hinaus sind die durchschnittliche Unterwegszeit, Tagesstrecke und Wegezähl von Menschen mit hohem ökonomischem Status im Mai 2021 am höchsten und liegen nahezu wieder auf Normal-Niveau. Die mobilsten sind und bleiben vor und während Corona also die Personen mit hohem ökonomischem Haushaltsstatus. Sie tätigten am Berichtstag im Mai 2021 bereits im Schnitt wieder 3,4 Wege, für die sie durchschnittlich 98 Minuten aufwendeten und 51 Kilometer zurücklegten. Menschen mit niedrigem oder mittlerem ökonomischem Haushaltsstatus sind im Vergleich zum ersten Corona-Mai tendenziell zwar auch wieder mehr und länger unterwegs, erreichen aber nicht die Referenzwerte aus dem Mai 2017 oder gar das Niveau der Personen mit hohem ökonomischem Haushaltsstatus. Auch im zweiten Corona-Frühjahr bleibt es also dabei: der „Mobilitätsfußabdruck“ – eine Kategorie, die es noch weiter zu bestimmen gilt – steigt mit dem ökonomischen Haushaltsstatus.

Interessant ist, dass nicht nur die räumliche Mobilität sehr stark vom Einkommen abhängt. Im Mai 2021 werden erneut soziale Unterschiede in der virtuellen Mobilität, also im Unterwegssein im virtuellen Raum sichtbar. Dabei ist bereits die Ausstattung mit digitalen Endgeräten, die den Zugang zu virtueller Mobilität erst ermöglichen, sehr ungleich verteilt: Menschen mit hohem ökonomischem Haushaltsstatus verfügen insgesamt deutlich häufiger über Smartphones, Tablets und andere Devices als Menschen aus Haushalten mit weniger finanziellen Mitteln. Dieses Ungleichgewicht spiegelt sich in einer entsprechend niedrige-

ren virtuellen Mobilitätsquote bei Menschen aus weniger gut situierten Haushalten wider. Während im Mai 2021 86 Prozent der Menschen mit hohem ökonomischem Haushaltsstatus am Berichtstag online aktiv waren, trifft dies nur auf 64 Prozent der Menschen mit mittlerem und 62 Prozent der Menschen mit niedrigem ökonomischem Haushaltsstatus zu. Die ohnehin schon beachtliche virtuelle Mobilitätsquote der ökonomisch gut gestellten ist seit Oktober 2020 also nochmals gestiegen (Oktober 2020: 80 Prozent). Bei Menschen mit einem ökonomisch schwächeren Hintergrund ist sie hingegen vergleichsweise konstant geblieben. In der Summe bedeuten diese Ergebnisse: setzt man Online- und Außer-Haus-Mobilität mit gesellschaftlicher Teilhabe gleich, sind es in einer belastenden Zeit wie der während der Corona-Pandemie gerade Personen aus finanziell sehr gut ausgestatteten Haushalten, die auf Grund ihrer vergleichsweise privilegierten Ausgangslage besonders am gesellschaftlichen Leben teilhaben können und dies auch tun.

## WANN, WIE VIEL UND WARUM: DAS VERKEHRSVOLUMEN IM MAI 2021

Basierend auf der durchschnittlichen Wegezähl im Mai 2021 von 2,7 Wegen pro Tag und pro Person, ergibt sich ein tägliches Verkehrsaufkommen, das in der Summe nach wie vor niedriger ist als im Vergleichszeitraum vor der Corona-Pandemie. Im zeitlichen Verlauf ist das hochgerechnete Verkehrsaufkommen leicht gestiegen: Wurden im Mai 2020 noch 170 Millionen, im Oktober 2020 182 Millionen Wege pro Tag zurückgelegt, waren es im Mai 2021 in der Summe bereits 193 Millionen Wege täglich.

Allerdings ist durch den Anstieg von 30 (Mai 2020) auf 39 Millionen Wege zwischen 5 Uhr und 10 Uhr morgens die morgendliche Rushhour im Mai 2021 wieder stärker ausgeprägt als im ersten Corona-Mai. Darüber hinaus werden im Frühjahr 2021 auch wieder mehr Wege in den späteren Abendstunden zurückgelegt. Letzteres Ergebnis könnte

**Mobilitätskennziffern am Berichtstag im Mai 2021 nach ökonomischem Status****Außer-Haus-Anteil in Prozent**

	gesamt	niedrig	mittel	hoch
Mai 2017	85		82	89
Mai 2020	79	73	78	86
Mai 2021	82	78	81	88

**Tagesstrecke pro Person in km**

	gesamt	niedrig	mittel	hoch
Mai 2017	42	32	40	52
Mai 2020	34	27	29	46
Mai 2021	36	32	27	51

**Ø Wegezahl pro Person und Tag**

	gesamt	niedrig	mittel	hoch
Mai 2017	3,2	3,0	3,1	3,5
Mai 2020	2,4	2,1	2,2	2,8
Mai 2021	2,7	2,5	2,4	3,4

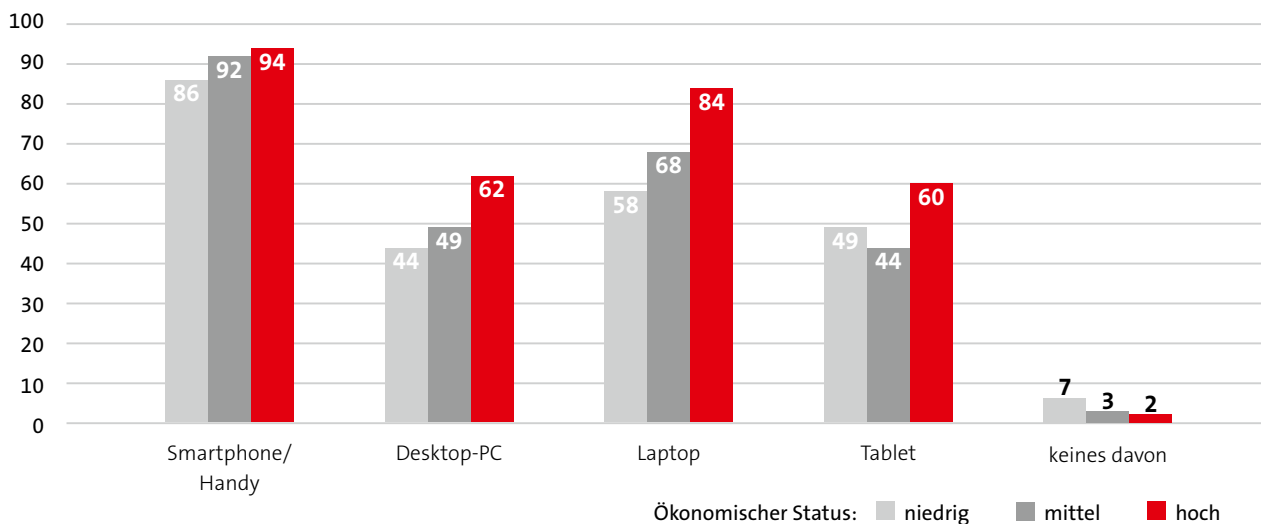
**Unterwegszeit pro Person und Tag in Minuten**

	gesamt	niedrig	mittel	hoch
Mai 2017	91	80	87	100
Mai 2020	75	64	75	86
Mai 2021	80	65	79	98

**Was ist der ökonomische Status des Haushaltes?** Der ökonomische Haushaltsstatus wird nach dem Prinzip des Äquivalenzeinkommens bestimmt, das in der Sozialforschung für Analysen der Einkommensverteilung verwendet wird. Anhand des Haushaltsnettoeinkommens und der Haushaltsgröße werden Haushalte in fünf Kategorien eingeteilt. In diesem Bericht verwenden wir eine Zusammenfassung dieser Kategorien und unterscheiden zwischen Menschen aus Haushalten mit niedrigem, mittlerem und hohem ökonomischem Status.

**Verfügbare Geräte mit Internetzugang nach ökonomischem Status des Haushalts**

Angaben in Prozent



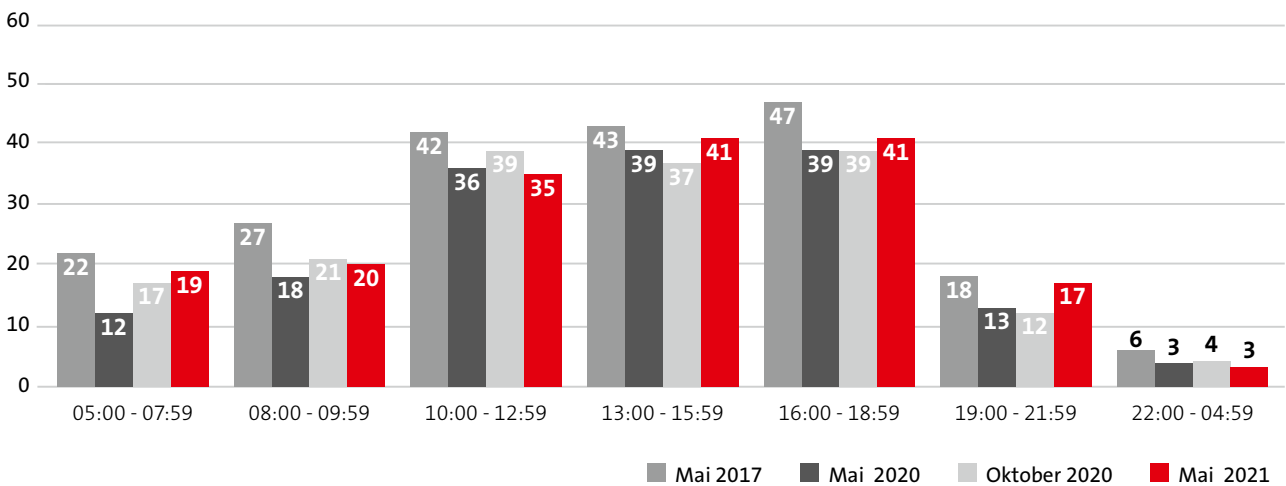
nicht zuletzt den gelockerten Restriktionen für die Gastronomie zugeschrieben werden und mehr Kneipen- oder Restaurantbesuche widerspiegeln.

Tatsächlich zeigt sich aber im Vergleich zum ersten Corona-Mai ein kaum merklicher Anstieg in der für Freizeitzwecke unternommenen Wegezahl (siehe

Abbildung zum Verkehrsaufkommen nach Wegezweck). Zudem liegt die Zahl der Freizeitwege mit 51 Millionen Wegen pro Tag immer noch unter den 61 Millionen täglichen Freizeitwegen vor Corona. Im Gegensatz dazu fällt das Plus im Verkehrsaufkommen für Begleitwege stärker aus, was im Einklang mit den wieder relativ konstanten Schul- und

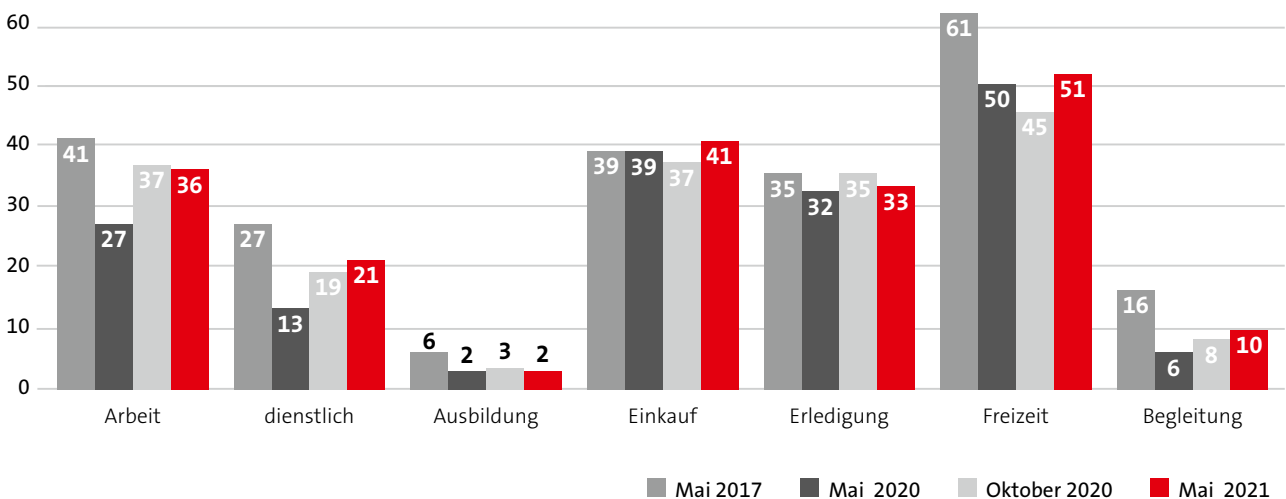
**Verkehrsaufkommen pro Tag absolut im Tagesverlauf**

Hochrechnung in Millionen Wegen



**Verkehrsaufkommen pro Tag absolut nach Hauptwegezweck**

Hochrechnung in Millionen Wegen



Datengrundlage: am Berichtstag zurückgelegte Wege von Personen ab 16 Jahren

Kitaöffnungen im Mai 2021 steht. Auch der Anstieg dienstlicher Wege zeigt, dass die Entspannung der Corona-Lage tendenziell mit der Wiederaufnahme alter Routinen verbunden ist. Pandemiebedingt mussten Dienstreisen im Mai und Oktober 2020 zeitweise vollkommen ausbleiben, während im Mai 2021 wieder ein Anstieg von täglich 13 auf 21 Millionen dienstliche Wege beobachtet werden kann. Die Zahl der Wege zum Ausbildungsplatz bleibt weiterhin sehr klein.

### EXKURS: CORONA UND DAS FLUGZEUG

Das Vorhaben MOBICOR konzentriert sich in der Erhebung auf den Alltagsverkehr. Der jeweilige Stichtag gilt als Maßstab und wird auf seine Repräsentativität für alltägliche Bewegungen geprüft. Ergänzend wurden im Mai 2021 auch Fragen zum Reiseverhalten der Probandinnen und Probanden gestellt.

Vor dem Hintergrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens für Dienst- und Freizeit Zwecke in den vergangenen Jahren stellt sich die Frage, welche Rolle dem Flugzeug in Zukunft zukommen könn-

te. Werden die Zahlen für das Referenzjahr 2017 betrachtet, wurden laut BMVi (2019) 40 Prozent der über 200 Millionen Flugreisen zu beruflichen oder dienstlichen Zwecken angetreten. Dass zuletzt während der Corona-Pandemie wieder mehr Dienstreisen angetreten, aber auch private Kontakte in Präsenz getroffen und Ziele im Ausland besucht wurden, könnte auch Auswirkungen auf das Flugverhalten haben.

Insgesamt gaben 40 Prozent der Befragten an, bereits vor der Corona-Krise möglichst auf Flüge verzichtet zu haben und das auch nach der Pandemie beibehalten zu wollen. Allerdings zeigen sich Menschen mit hohem Einkommen aber als vergleichsweise unflexibel wenn es um den Verzicht auf Flugreisen geht. Menschen mit hohem Einkommen werden sich daher auch in Zukunft seltener vom Flugzeug lösen. Rund 50 Prozent der befragten Vielverdienerinnen und Vielverdiener geben an, nicht gut auf Langstreckenflüge verzichten zu können. Ein Drittel der hohen Einkommensschicht kann oder will zudem nicht auf Kurzstreckenflüge verzichten. Dagegen berichten 72 Prozent der Menschen mit mittlerem und 74 Prozent der Men-



schen mit niedrigem Einkommen bereits vor Corona möglichst auf Flugreisen verzichtet zu haben. Auf Basis der vorliegenden Zahlen ist zu erwarten, dass Menschen mit hohem Einkommen in der kommenden Zeit wieder verstärkt auf Flugreisen setzen werden, wenn sich die politischen Rahmenbedingungen nicht ändern.

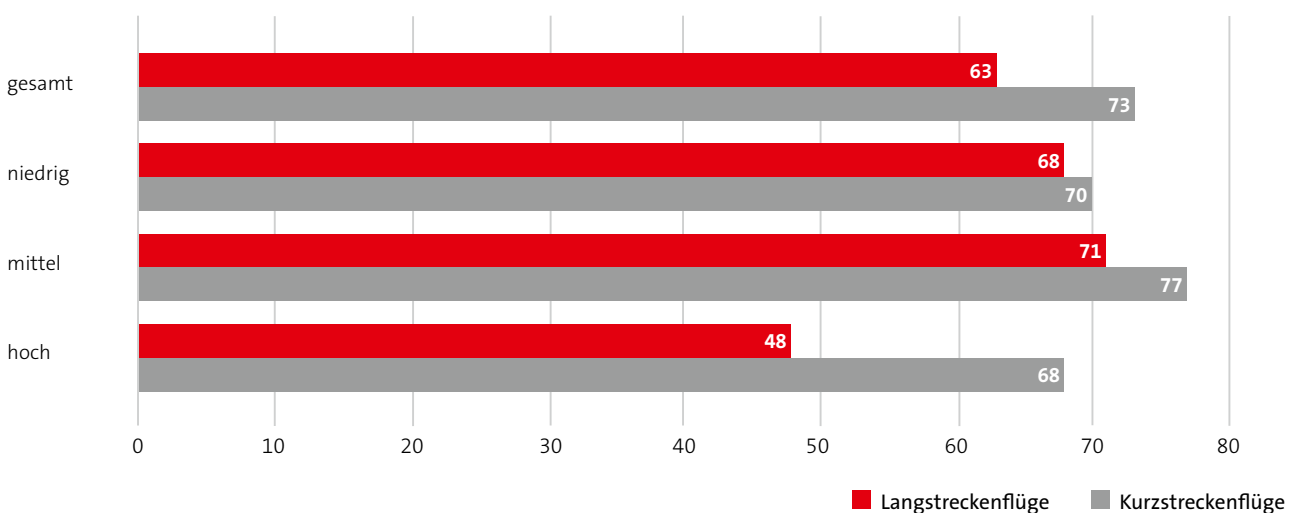
### DAS AUTO DOMINIERT WEITERHIN

Neben dem wieder leicht gestiegenen Verkehrsaufkommen hat sich die Verkehrsmittelwahl bei den alltäglichen Wegen seit Beginn der Pandemie nur wenig geändert. Genau wie im ersten Corona-Mai 2020 ist der Anteil des Fußverkehrs am Modal Split im Mai 2021 hoch: fast jeder vierte Weg wird gelaufen. Damit sind die Füße auch im zweiten Corona-Jahr eine gern gewählte Fortbewegungsart um von A nach B zu kommen. 68 Prozent der Fußverkehrsleistung ist dabei Freizeitwecken zuzurechnen, jeder fünfte gelaufene Weg dient Erledigungen oder Einkäufen. Das Fahrrad hat hingegen nur einen halb so großen Anteil am Modal

Split wie Fußwege, konnte aber nach dem Tiefstwert im Oktober 2020 wieder zulegen. Der Unterschied zum Herbst 2020 zeigt dennoch, wie wetterabhängig die Radnutzung nach wie vor ist.

Klarer Spitzenreiter bleibt im Mai 2021 das Auto. Der MIV-Fahrer-Anteil im Modal-Split knackt in diesem Monat die 50-Prozent Marke, so dass mehr als die Hälfte aller täglichen Wege als MIV-Fahrerin oder MIV-Fahrer zurückgelegt werden (MIV – Motorisierter Individualverkehr Auto, Motorrad, Lkw). Das sind nochmals etwas mehr als vor der Corona-Pandemie und im ersten Corona-Mai, aber wiederum deutlich weniger als im Oktober 2020. Das Auto ist daher auch kein „Gewinner“ im Verkehrsmittelmix, sondern hat lediglich seine bereits vorhandene Dominanz gefestigt. Während der Sommermonate relativiert sich der Anteil noch, weil mutmaßlich mehr zu Fuß gegangen oder das Fahrrad genutzt wird. Lediglich sieben Prozent der täglichen Wege werden im Mai 2021 als MIV-Mitfahrende zurückgelegt – und das obwohl die Kontaktbeschränkungen, die auch für Autofahrerinnen

#### Anteil der über 16-Jährigen, die „gut auf Kurz-/Langstreckenflüge verzichten können“ nach ökonomischem Status der Befragten



und Autofahrer galten, zu diesem Zeitpunkt außer Kraft waren und die Infektionslage die Mitnahme haushaltsfremder Personen im Auto erlaubte.

Der leichte Anstieg im Allein-Fahreranteil während Corona ist hauptsächlich auf Menschen aus Haushalten mit hohem ökonomischem Status zurückzuführen. Während sich er bei Wegen, die von Menschen mit niedrigem und mittlerem ökonomischem Haushaltsstatus zurückgelegt wurden, seit Mai 2020 kaum verändert hat, steigt der Anteil an allein im Auto zurückgelegten MIV-Wegen unter Vielverdienenden um 17 Prozentpunkte. Die, die es sich leisten können, nutzen das Auto im Mai 2021 also deutlich häufiger alleine und nehmen seltener andere Menschen im Auto mit.

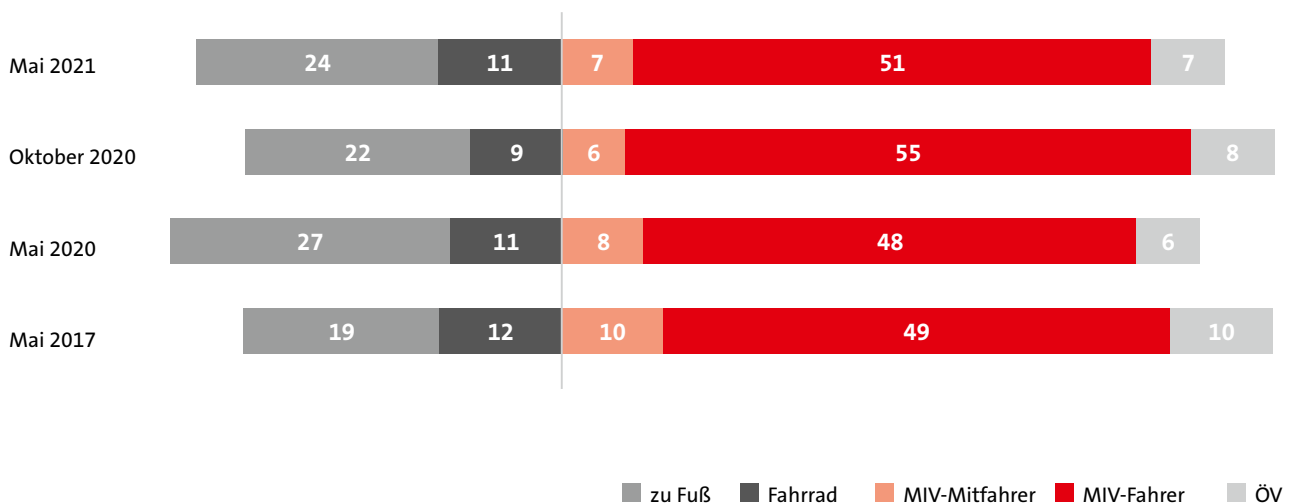
Gleichzeitig stabilisiert sich im Mai 2021 der Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) am Modal-Split auf sehr niedrigem Niveau. So werden auch im Mai 2021 nur sieben Prozent aller Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt – weniger als im Oktober 2020 und weit weniger also vor der

Corona-Pandemie. Wie stark der ÖV auch ein Jahr nach Beginn der Pandemie in der Krise steckt, zeigt sich auch in den Hochrechnungen. Das Verkehrsvolumen von 14 Millionen täglichen ÖV-Wegen stagniert seit Oktober 2020 und liegt sehr deutlich unter den im Mai 2017 gemessenen Volumen von 23 Millionen ÖV-Wegen.

Wie schwierig die Lage des ÖV ist, zeigt sich aber vor allem in der Gegenüberstellung mit dem MIV. Wird das erbrachte Verkehrsvolumen von Auto und ÖV verglichen, ergibt sich für den Mai 2017 ein Verhältniswert von 6. Das heißt, vor Corona wurden sechsmal so viele Personenwege mit dem Auto wie mit Bus oder Bahn zurückgelegt. Im Mai 2021 liegt dieser Faktor bei 8. Zwar ist dieses Ergebnis besser als die Bilanz aus dem Mai 2020, in welchem sogar 9,5-mal so viele Personenwege mit dem Auto wie mit dem ÖV zurückgelegt wurden. Die Verschiebung in der Dualität zwischen MIV und ÖV zugunsten des Autos ist auch im Mai 2021 überdeutlich und muss mit Blick auf die zu erreichenden Klimaziele alarmieren.

### Modal Split vor und während der Pandemie

Angaben in Prozent



**Anteil der Wege, die am Berichtstag alleine im Auto zurückgelegt wurden, nach ökonomischem Status**

Angaben in Prozent

	gesamt	niedrig	mittel	hoch
Mai 2020	57	51	60	60
Mai 2021	59	52	61	77

Und auch die Ergebnisse zur Verkehrsleistung bestätigen die kritische Situation für den ÖV. So kommen im Mai 2021 sogar Fuß und Fahrrad zusammen genommen auf eine höhere Verkehrsleistung als der ÖV. Tatsächlich erscheint das Größenverhältnis zwischen MIV und ÖV im Hinblick auf die Ver-

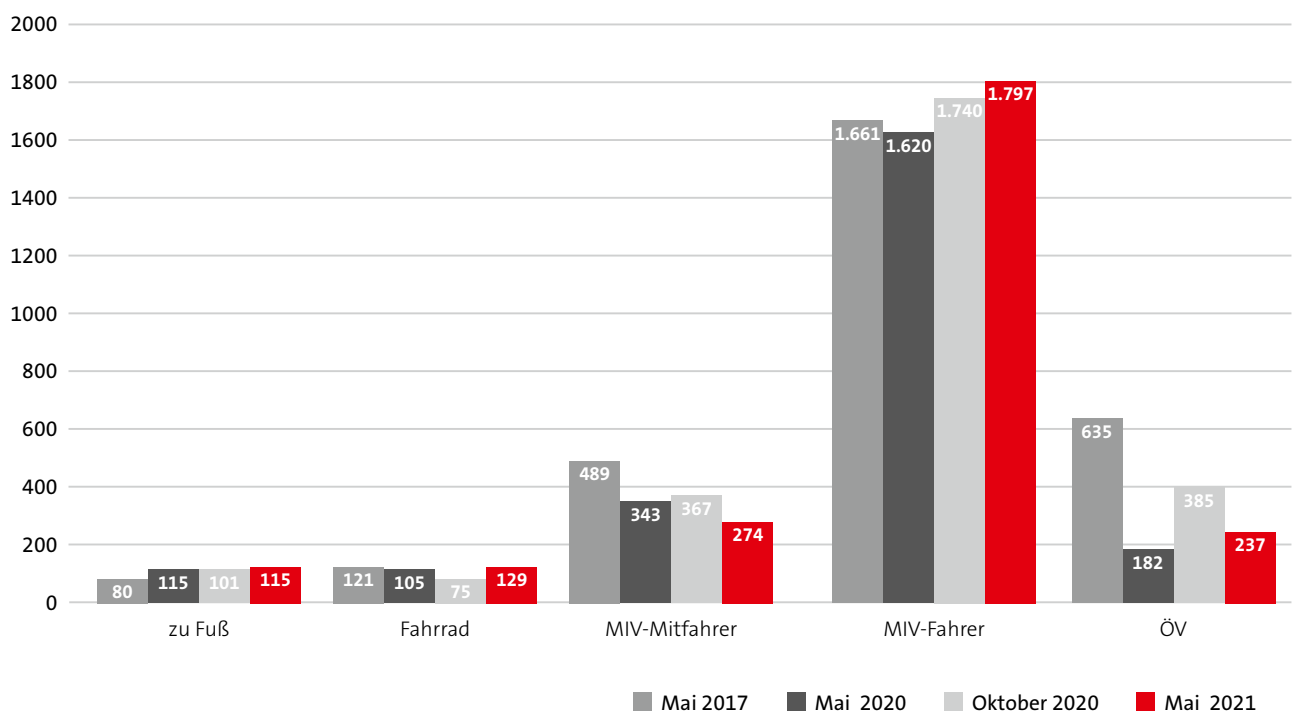
kehrsleistung sogar in einem noch dramatischeren Licht. So wurden im Mai 2021 9 Mal so viele Personenkilometer mit dem MIV wie mit schadstoffärmeren öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Zum Vergleich: vor Corona lag das Verhältnis der Verkehrsleistung von MIV zu ÖV noch bei 3:1.

**WER FÄHRT EIGENTLICH AUTO UND WARUM?**

Wirft man einen genaueren Blick auf die Personen, die im Mai 2021 als MIV-Fahrer oder MIV-Fahrerin unterwegs sind, machen unter anderem Erwerbstätigkeit, Alter der Befragten und Kinder im Haushalt einen Unterschied. Allein die Hälfte (54 Prozent) der im Mai 2021 erbrachten Verkehrsleistung wird zu beruflichen oder dienstlichen Zwecken zurückgelegt. Freizeitwege machen hingegen nur

**Verkehrsleistung pro Tag absolut nach Verkehrsmitteln**

Hochrechnung in Millionen Personenkilometern







# 59 %

der Auto-Wege werden  
im Mai 2021 ohne  
Mitfahrende zurückgelegt.

20 Prozent der hochgerechneten MIV-Fahrer-Verkehrsleistung aus, Erledigungen, Einkäufe oder Begleitungen rund ein Viertel (24 Prozent). Abgesehen davon ist der MIV-Fahrer-Anteil am Modal Split bei Menschen mit Kindern im Haushalt vergleichsweise hoch (60 Prozent) und steigt mit dem Alter. Von den unter 30-jährigen werden nur 42 Prozent der Wege im Mai 2021 als MIV-Fahrer oder MIV-Fahrerin zurückgelegt. Bei den über 30- bis 54-jährigen beträgt der Anteil bereits 54 Prozent am Modal Split.

Eine zentrale Rolle spielt das Einkommen. So sind nur 19 Prozent der hochgerechneten Verkehrsleistung als MIV-Fahrer auf Menschen mit niedrigem Einkommen, 34 Prozent auf die mittlere Einkommensschicht, aber fast die Hälfte (47 Prozent) auf die hohe Einkommensschicht zurückzuführen. Gemessen an der absoluten Zahl dieser Menschen in diesen Einkommensgruppen zeigt sich also eine sehr asymmetrische Nutzung des Autos. Tatsächlich spiegeln sich diese Unterschiede auch in den

sozioökonomischen Differenzen beim Autobesitz wider. Rund 14 Prozent der Befragten haben überhaupt kein Auto, wobei der Anteil an Pkw-losen unter den Geringverdienenden am höchsten (26 Prozent) ist und in der hohen Einkommensschicht wiederum am niedrigsten ist (fünf Prozent). 54 Prozent der Vielverdienenden haben sogar zwei oder mehr Autos, was hingegen nur auf 30 Prozent der Befragten aus der niedrigen Einkommensschicht zutrifft. Allerdings scheint die Corona-Pandemie bei den Geringverdienenden den Wunsch nach einem (weiteren) Auto verstärkt zu haben. So gaben sechs Prozent der Befragten mit niedrigem Einkommen an, Corona-bedingt mit dem Gedanken zu spielen ein, (weiteres) Auto anzuschaffen. Unter Befragten des mittleren Einkommenssegments waren es drei Prozent, bei Vielverdienenden nur zwei Prozent. Auch wenn Befragte aus der niedrigen Einkommensschicht tendenziell häufiger überlegten, sich ein (weiteres) Auto anzuschaffen, setzte nur ein Prozent der befragten Vielverdienenden

## PKW-BESTAND UND FLOTTENALTER ZU ZEITEN VON CORONA

Trotz der finanziellen Probleme, die die Corona-Pandemie für viele Menschen in Deutschland mit sich brachte und immer noch bringt, reißt die Neigung der Deutschen zum Auto auch im zweiten Corona-Jahr nicht ab. Zum einen behalten die Deutschen ihre Autos in den pandemiegeprägten Jahren 2020 und 2021 noch länger als vor Ausbruch der globalen Krise. Das zeigt sich am gestiegenen Flottenalter der in Deutschland zugelassenen Pkw, das laut Kraftfahrtbundesamtes (KBA) am Stichtag des 1. Januar 2019 noch bei 9,5 Jahren lag. Im Januar 2020 betrug das durchschnittliche Alter der zugelassenen Pkw bereits 9,6 Jahre, im Januar 2021 sogar 9,8 Jahre. Zum anderen ist – trotz oder gerade wegen des Corona-Virus – die Entwicklung eines konstant steigenden Pkw-Bestandes in Deutschland ungebrochen. Aktuelle Daten des KBA zu Folge, lag die Zahl zugelassener Pkw am Stichtag des 1. Januars 2021 bei 48,2 Millionen. Damit stieg sie im Vergleich zum vorherigen Jahr um 0,5 Millionen an (Januar 2020: 47,7 Millionen). Auch im zweiten Pandemiejahr schreibt sich somit eine Entwicklung im Pkw-Bestand fort, die seit Jahren beobachtet werden kann. Schaut man auf die vergangenen zehn Jahre zurück (Pkw-Bestand 2011: 42,3 Millionen), stieg die Zahl der zugelassenen Pkw schließlich konstant um durchschnittlich 0,6 Millionen pro Jahr an. Mit den rund 500.000 neuzugelassenen Pkw zum 1. Januar 2021 ist der Anstieg im Pkw-Bestand zwar insgesamt geringer als in den Jahren vor der Pandemie. Dennoch ist kein Innehalten, eher ein Weiter-so in der Entwicklung des Pkw-Bestandes in Deutschland zu erkennen. Vor dem Hintergrund der bis dato rund 55 Millionen Führerscheinbesitzenden in Deutschland (MiD), dürfte der ungebrochene Anstieg im Pkw-Bestand also früher oder später in einer Vollversorgung der Deutschen mit Autos münden, bei der jeder Führerscheinbesitzende hinter einem Steuer Platz findet.

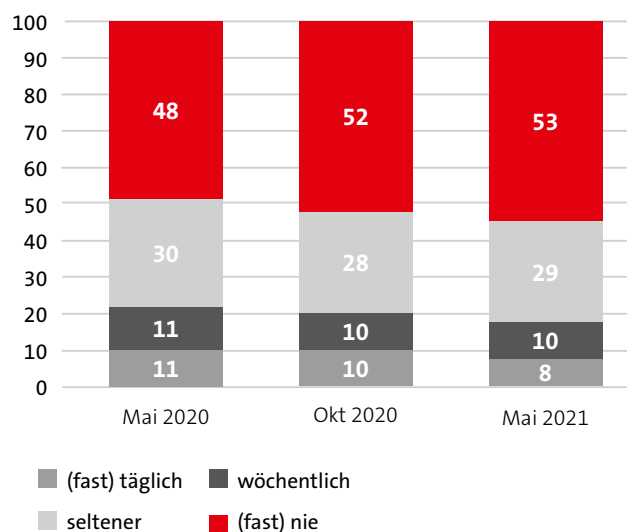
diese Überlegung in die Tat um. Insgesamt sind es im Mai 2021 also gerade finanziell besser gestellte Menschen, die verstärkt auf das Auto setzen (können) und es sich hinterm Steuer bequem machen.

## DER ÖPNV IN EINER STRUKTURELLEN KRISE

Dass der ÖV immer weiter an Bedeutung verliert, zeigt sich auch in der schwindenden Zahl der täglich Nutzenden. Lag der Anteil der täglich Bus- und Bahn-Nutzenden im Jahr 2020 noch im zweistelligen Bereich, waren es im Mai 2021 nur noch acht Prozent. Gleichzeitig erreicht der Anteil derjenigen, die den ÖV überhaupt nicht nutzen, im Mai 2021 einen Höchststand von mehr als 50 Prozent. Dazu passt die Entwicklung bei den ÖV-Zeitkarten Besitzenden: vor Corona hatte noch mehr als jede/r fünfte Befragte ein Abo für den ÖV, im Mai 2021 waren es nur noch 16 Prozent. Dieser Rückgang geht durch alle ökonomischen Schichten. Bei Menschen mit hohem ökonomischem Status fällt er aber am deutlichsten aus. Hier ist der Anteil an

### Alltägliche ÖPNV-Nutzung im Zeitverlauf

Angaben in Prozent



Datengrundlage: Nutzungshäufigkeit des ÖPNV im Alltag von Personen ab 16 Jahren

ÖV-Abo-Besitzenden von 21 Prozent vor Corona auf 14 Prozent im Mai 2021 gesunken. Menschen mit niedrigem ökonomischem Status haben sich seltener von ihrem ÖV-Abo getrennt, obgleich auch hier ein Rückgang um fünf Prozentpunkte auf nurmehr 23 Prozent ÖV-Abonnentinnen und -Abonnenten zu verzeichnen ist.

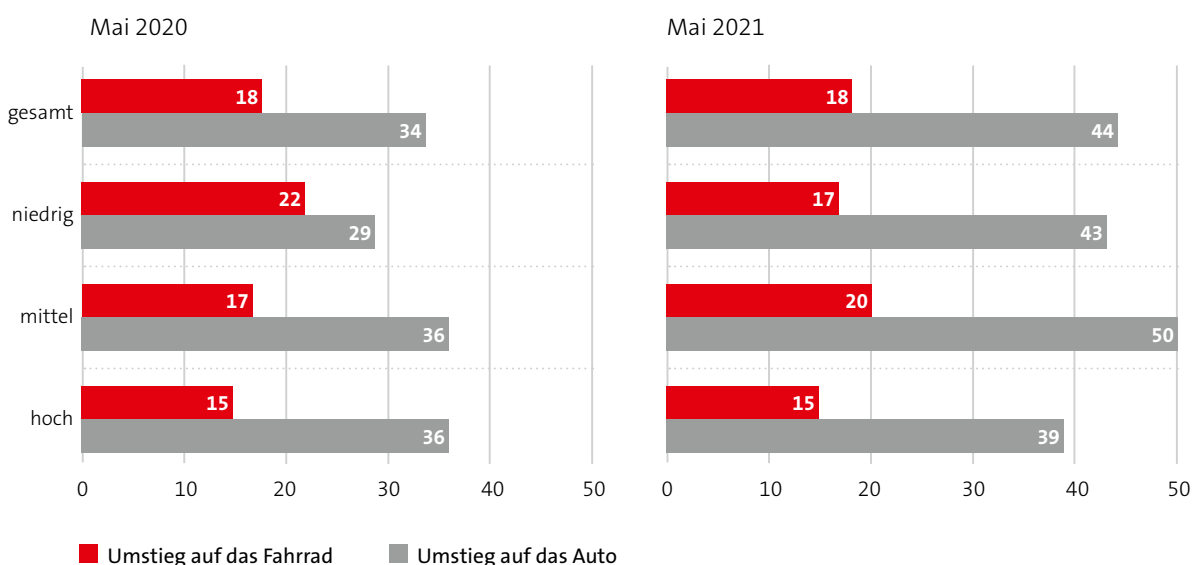
Darüber hinaus ist die Frage, welches Verkehrsmittel von der Krise des öffentlichen Verkehrs profitiert, noch eindeutiger als im Herbst des vergangenen Jahres zu beantworten: so steigen im Mai 2021 noch einmal mehr Menschen von Bus und Bahn auf das Auto um, als es im Oktober und Mai 2020 der Fall war. Im Mai 2021 sind es 44 Prozent der Befragten, die das Auto dem ÖV vorziehen – im Mai 2020 waren es noch 34 Prozent. Anders als im ersten Corona-Mai steigen im Frühjahr 2021 auch Menschen mit niedrigem ökonomischem Status vermehrt vom ÖV aufs Auto um. Waren es im Mai 2020 noch 29 Prozent der Befragten mit niedrigem ökonomischem Haushaltsstatus, die anstelle des

ÖV das Auto nutzten, wuchs dieser Anteil im Mai 2021 auf 43 Prozent. Unter Befragten mit mittlerem ökonomischem Status wechselte sogar die Hälfte von Bus und Bahn auf den MIV um. Die Annahme, dass die niedrigere Umsteigerquote in der hohen ökonomischen Schicht auf einen höheren ÖV-Anteil unter diesen Befragten schließen lassen könnte, ist allerdings falsch. Wie ein Blick auf den Modal Split der drei ökonomischen Schichten zeigt, sinkt der ÖV-Anteil nach wie vor mit zunehmendem ökonomischem Status. Der geringere Anteil an im Mai 2021 vom ÖV aufs Auto umgestiegenen Vielverdienenden spiegelt lediglich die Tatsache wieder, dass in dieser ökonomischen Schicht im ersten und zweiten Corona-Mai kaum noch ÖV-Wege (zwei Prozent) absolviert wurden, die hätten ersetzt werden können (siehe Abbildung Modal Split im Zeitverlauf nach ökonomischem Haushaltsstatus).

In der Summe zeigt sich aus Sicht des ÖVs also Ernüchterung. Abgesehen von den Personen die

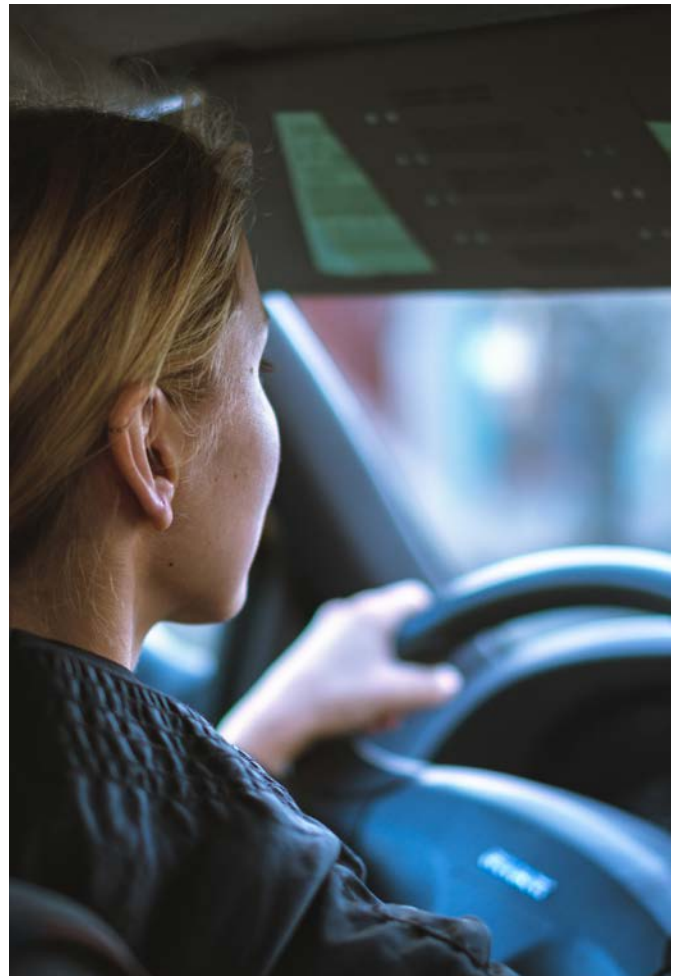
### Alternative Verkehrsmittelnutzung zum öffentlichen Verkehr im Mai 2020 und Mai 2021

Angaben in Prozent, Mehrfachnennungen möglich



# 44 %

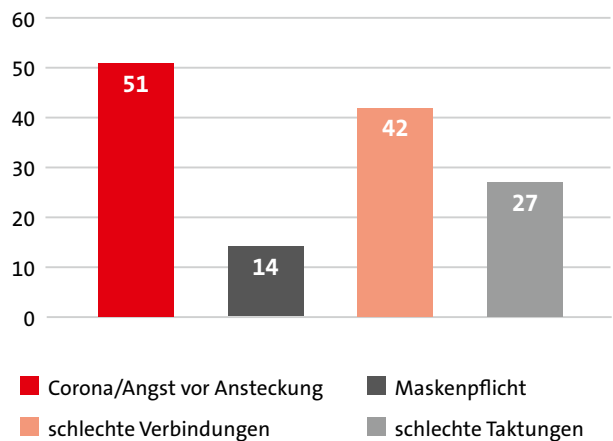
der Befragten nutzen  
im Frühsommer 2021  
Auto anstatt ÖV.



den ÖV meiden, nutzt nur jede/r fünfte Befragte den ÖV weiter wie bisher – und das nicht selten aus Gründen der Alternativlosigkeit (41 Prozent). Hinzu kommt, dass die Corona-Pandemie nicht der einzige Grund für die geringe Nutzung des ÖV ist. Auch wenn rund die Hälfte der Befragten im Mai 2021 ihre Meidung des ÖV mit dem Corona-Virus begründet, sind strukturelle Probleme genauso bedeutsam. Vor allem mangelnde Verbindungen stellen ein Problem für die Befragten dar und sind für 42 Prozent der Grund, Bus und Bahn zu meiden. Zur Wahrheit gehört eben auch, dass die fehlende Flexibilität und mangelnde Produktqualität starke Motive sind, den ÖV zu meiden.

**Gründe des ÖV-Vermeidens im Mai 2021**

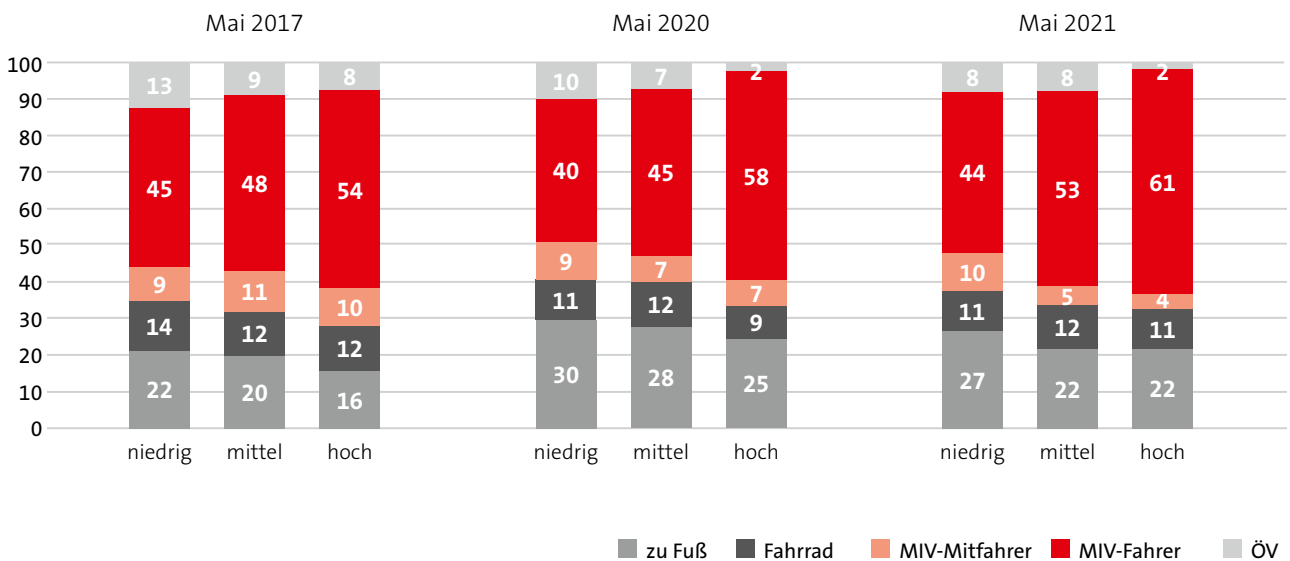
Angaben in Prozent, Mehrfachnennungen möglich



Datengrundlage: Mehrfachnennungen möglich, Personen ab 16 Jahren

**Modal Split am Berichtstag nach ökonomischem Haushaltsstatus**

Angaben in Prozent



Datengrundlage: Verkehrsmittelnutzung am Berichtstag MOBICOR 2020/21 und aus dem MID-Referenzmonat Mai 2017, Personen ab 16 Jahren

## DAS FAHRRAD PUNKTET IN DEN STÄDTEN

Die beobachteten Entwicklungen in der Verkehrsmittelwahl gehen auch mit einer Verschiebung in den Präferenzen einher. Eine Präferenz wird dann konstatiert, wenn ein Verkehrsmittel ausschließlich und mindestens wöchentlich genutzt wird. Nach dieser Definition ist der Anteil der Pkw-Orientierten im Vergleich zur Zeit vor der Corona-Pandemie gestiegen. Der Anteil der ÖPNV-Orientierten ist unter den früheren Wert von elf Prozent gesunken.

Mit 15 Prozent ist der Anteil der Fahrrad-Orientierten auf Bundesebene über die Zeit hinweg konstant geblieben. Allerdings scheinen viele Menschen im Laufe der Pandemie das Fahrrad für sich entdeckt zu haben. Das zeigt sich unter anderem daran, dass sich elf Prozent der Befragten corona-bedingt ein erstes, weiteres oder besseres Fahrrad zugelegt haben. Zudem geben 18 Prozent der Befragten an, das Fahrrad seit Beginn der Pande-

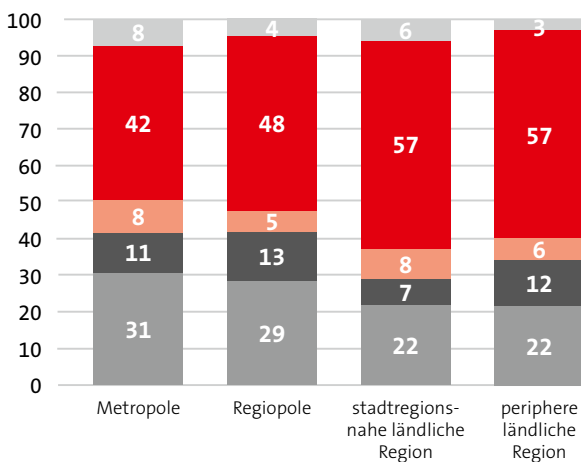
mie häufiger zu nutzen. Aufgrund des konstanten Anteils von 15 Prozent am Modal Split kann aber dennoch nicht von einem bundesweiten Fahrrad-Boom die Rede sein. Die absolut mit dem Fahrrad zurückgelegte Verkehrsleistung liegt mit hochgerechnet täglich 129 Millionen geradelten Personenkilometern über der im Mai 2017 und Mai 2020 gemessenen. Darüber hinaus ist im Laufe der Pandemie vor allem in Regiopolen, also Städtetypen wie Erfurt, Magdeburg oder Kassel, die Bedeutung des Fahrrads gestiegen. Anders als in Metropolen kann hier ein starker Anstieg bei den geradelten Wegen von 13 Prozent im Mai 2020 auf 19 Prozent im Mai 2021 beobachtet werden.

## MONOMODAL STATT MULTIMODAL

Bei der weiteren Betrachtung von Veränderungen in den Mobilitätssegmenten fällt der Blick auch auf diejenigen, die nicht ein einziges Verkehrsmittel wie z.B. das Fahrrad präferieren, sondern mehrere Verkehrsmittel kombinieren. Diese multimodalen

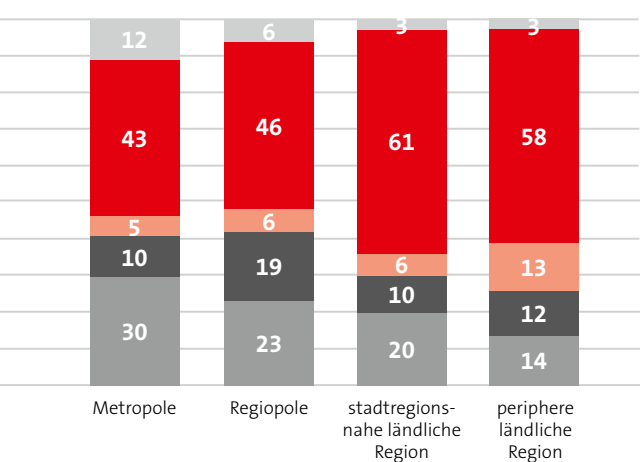
### Modal Split im Mai 2020 nach Regionstypen

Angaben in Prozent



### Modal Split im Mai 2021 nach Regionstypen

Angaben in Prozent

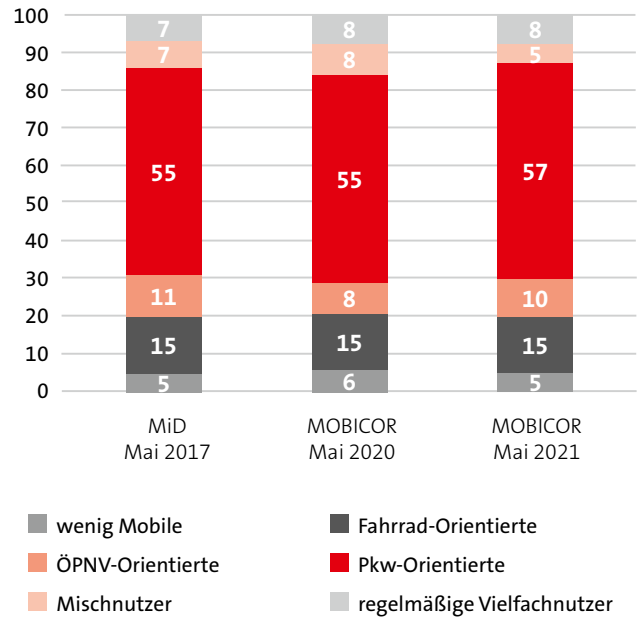


■ zu Fuß ■ Fahrrad ■ MIV-Mitfahrer ■ MIV-Fahrer ■ ÖV

Profile gelten als Ausweis einer gelebten Alternative zur alleinigen Nutzung des Automobils. Im Vergleich zum Mai 2020 ist der Anteil an Mischnutzerinnen und Mischnutzern gesunken – von acht auf fünf Prozent. Damit ist das kleine Segment von Personen, die verschiedenste Verkehrsmittel täglich oder wöchentlich nutzen, im Verlauf der Pandemie weiter zurückgegangen. Der Anteil an regelmäßigen Vielfachnutzenden, also Menschen die sowohl Auto, Fahrrad als auch ÖPNV mindestens wöchentlich nutzen, hat sich seit Mai 2020 nicht verändert. Nach wie vor fallen acht Prozent der Befragten in diese Gruppe. Auf dem Land liegt anders als im ersten Corona-Mai, der Anteil der regelmäßigen Vielfachnutzenden im Mai 2021 im zweistelligen Bereich (elf Prozent). In der Stadt nutzen hingegen weniger Menschen als im Mai 2020 das Fahrrad, Auto und den ÖPNV mindestens wöchentlich. Hier ist der Anteil regelmäßiger Vielfachnutzerinnen und -nutzern von neun auf sieben Prozent gesunken. Gerade in Städten, in denen die öffentlichen Mobilitätsangebote deutlich

**Mobilitätssegmente im Mai 2017, 2020 und 2021**

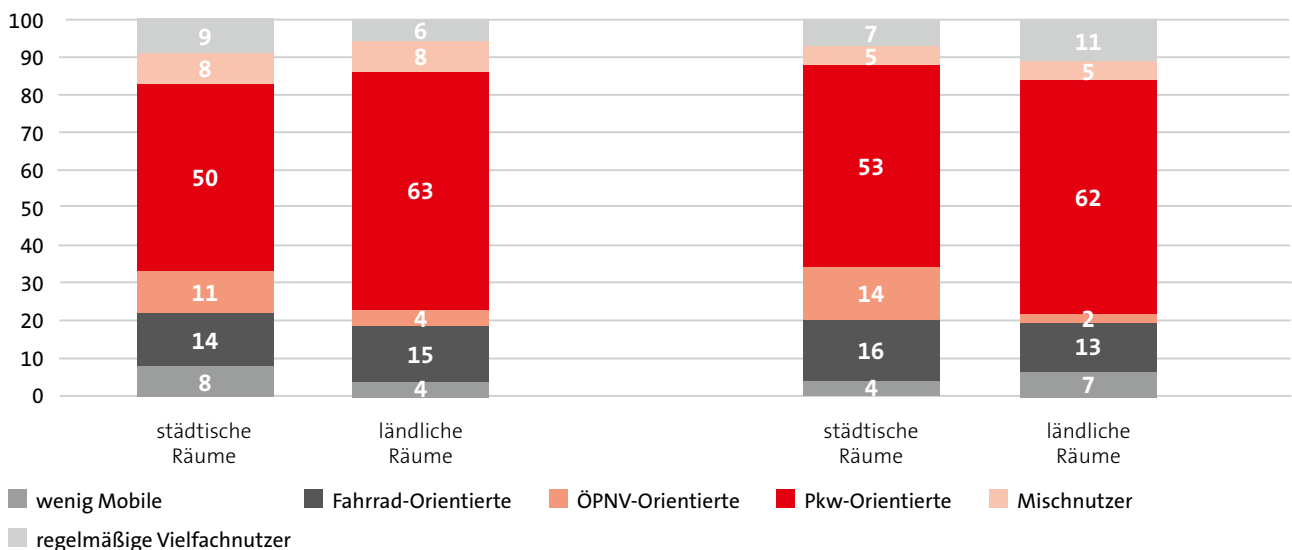
Angaben in Prozent



Datengrundlage: Übliche Verkehrsmittelnutzung von Personen ab 16 Jahren

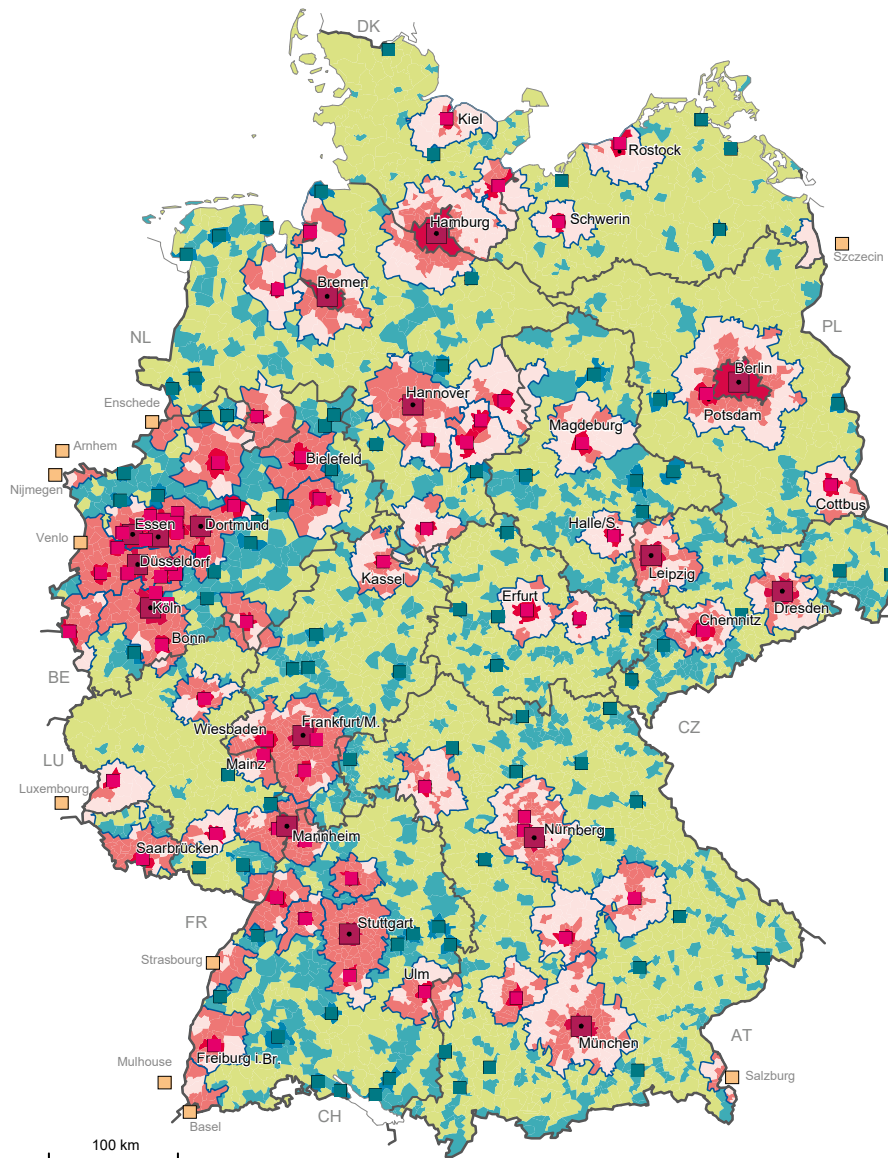
**Mai 2020: Mobilitätssegmente in Stadt und Land**

Angaben in Prozent



Datengrundlage: Verkehrsmittelnutzung für am Berichtstag zurückgelegte Wege von Personen ab 16 Jahren

## Zusammengefasster Regionalstatistischer Raumtyp (RegioStar 7) für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung



### Stadtregionen

- Metropole
- Regiopolen, Großstädte
- Mittelstädte, städtischer Raum
- Kleinstädtischer, dörflicher Raum

### Ländliche Regionen

- Zentrale Städte
- Mittelstädte, städtischer Raum
- Kleinstädtischer, dörflicher Raum

### — Stadtregionengrenze

- Grenznahe Großstadt mit stadtreionaler Verflechtung zu Deutschland

© BBSR Bonn 2018



vielfältiger und die Fahrradwege tendenziell besser erschlossen sind als auf dem Land, legen sich die Menschen während der Pandemie häufiger auf ein einziges Verkehrsmittel fest. Die Pandemie führt jedenfalls zu einer Stärkung monomodaler als zu einer multimodalen Verkehrsmittelnutzung.

### HOMEOFFICE BLEIBT GEFRAGT

Seit Beginn der Pandemie ist das Thema Homeoffice omnipräsent und verliert auch im zweiten Corona-Jahr nicht an Bedeutung. Insgesamt arbeiten im Mai 2021 25 Prozent der über 16-jährigen Erwerbstätigen ganz oder überwiegend vom heimischen Schreibtisch aus. Im Oktober 2020 waren es 19 Prozent, im ersten Corona-Mai 32 Prozent. Die Befragten, die im Oktober 2020 regelmäßig im Homeoffice arbeiteten, taten dies im Schnitt an 3,3 Tagen pro Woche. Im Mai 2021 liegt der durchschnittliche Homeoffice-Umfang bereits bei 3,7 Tagen pro Woche. Genau wie im Jahr 2020, steigt der Homeoffice-Anteil auch im Frühjahr 2021 mit dem Einkommen. Während ein Drittel der Befrag-

ten mit einem monatlichen Nettoeinkommen von über 2.200 € im Homeoffice arbeitet, ist unter Geringverdienenden nur jede/r Fünfte überwiegend am heimischen Schreibtisch beschäftigt. Nach wie vor gilt also: von zuhause aus arbeiten zu können ist ein vermeintliches Privileg, das vermehrt den Besserverdienenden zuteil kommt.

Dass die Homeoffice-Nutzung sozial ungleich verteilt ist, lässt sich zum Teil über die Tätigkeitsbereiche der Befragten erklären. Insgesamt gab von jenen Befragten, die im Mai 2021 nicht im Homeoffice arbeiten eine deutliche Mehrheit von 92 Prozent an, dass dies aus Gründen der Arbeitsorganisation nicht möglich war. Wenig überraschend ist der Homeoffice-Anteil deshalb in IT-prägten Berufen oder im Marketing vergleichsweise hoch – diese Tätigkeiten sind deutlich orts- und zeitflexibler und lassen sich weitaus leichter von zuhause aus erledigen als logistische oder gastronomische Berufe. Bei Letzteren ist Heimarbeit, wenn überhaupt, nur bedingt möglich, was die geringe Homeoffice-Quote von 9 bzw. 13 Prozent in die-



# 57 %

der Befragten wünschen sich, unabhängig von Corona im Homeoffice arbeiten zu können.

sen Tätigkeitsbereichen erklärt (siehe Abbildung Homeoffice-Nutzung nach Tätigkeitsbereichen). In stark ortsgebundenen Tätigkeiten wie der Produktion, Pflege oder Gastronomie sind wiederum verstärkt Menschen mit mittlerem oder niedrigem Einkommen beschäftigt. Im Vergleich zum Oktober 2020 ist zwar auch hier ein Anstieg im Homeoffice-Anteil zu erkennen, dieser kann aber nicht mit der Homeoffice-Quote in Tätigkeitsbereichen, die Besserverdienende besetzen, mithalten.

Den leichter digitalisierbaren Tätigkeitsbereichen entsprechend, zeigen sich Vielverdienerinnen und Vielverdiener aktiver, wenn es um berufliche Online-Meetings am Berichtstag geht. Insgesamt hat sowohl im Oktober 2020 als auch im Mai 2021 jede/r zehnte Befragte am Berichtstag an mindestens einem beruflichen Online-Meeting teilgenommen. Tatsächlich lag die durchschnittliche Anzahl an beruflichen Online-Meetings am Berichtstag im Mai 2021 sogar bei 2,7, für die insgesamt rund 2 Stunden und 40 Minuten aufgewendet wurden. Befragte mit hohem Einkommen nehmen im Mai 2021 aber ten-

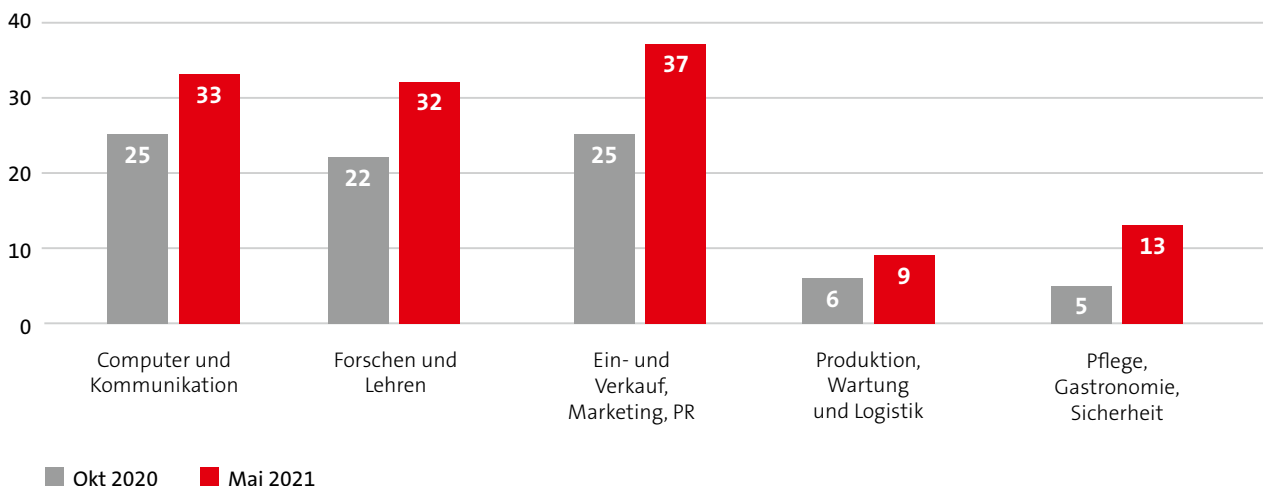
denziell an mehr beruflichen Online-Meetings teil, als es Geringverdienerinnen und -verdiener tun.

Von der pandemiebedingten Debatte um die Verlagerung der Erwerbsarbeit in die eigenen vier Wände sind Vielverdienende also besonders betroffen. Bisher in der Diskussion untergegangen ist aber die Frage, ob und wie viel die Menschen grundsätzlich im Homeoffice arbeiten möchten. 57 Prozent der Befragten gaben an, unabhängig von Corona mindestens einen Tag im Homeoffice arbeiten zu wollen. Unter Vielverdienenden hatten 60 Prozent den Wunsch nach mindestens einem Tag Homeoffice pro Woche.

Verglichen mit der tatsächlichen Homeoffice-Quote im Mai 2021 zeigt sich, dass die Diskrepanz zwischen Wunsch und Wirklichkeit unter Vielverdienenden in der Tat am geringsten ist. 43 Prozent in dieser Gruppe arbeitete im Mai 2021 regelmäßig im Homeoffice, während dies auf nur 24 Prozent der Geringverdienenden zutrifft, von denen sich 60 Prozent ebenfalls diese Option wünschen.

### Oktober 2020: Homeoffice-Nutzung nach Tätigkeitsbereichen

Angaben in Prozent

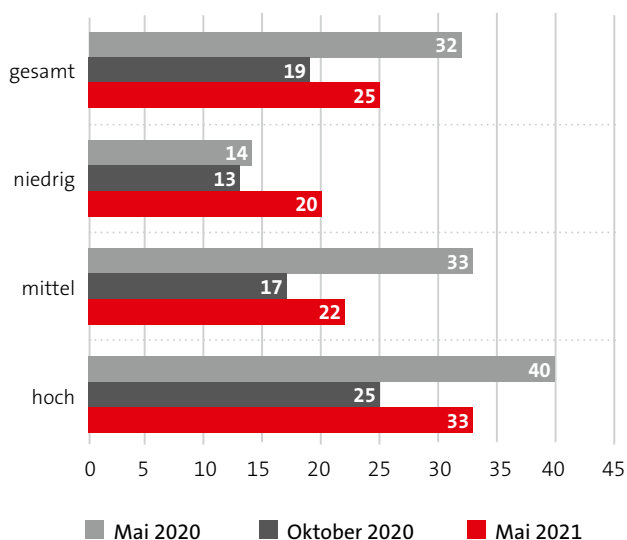


Auch wenn der Homeoffice-Wunsch bei Vielverdienenden am höchsten ist, bedeutet dies nicht, dass diese ihre Arbeit vollständig ins Homeoffice verlagern wollen. Vielmehr ist die Diskrepanz zwischen gewünschtem und tatsächlichem Homeoffice-Umfang in der hohen Einkommensschicht sogar am größten. Vielverdienende, die im Mai 2021 regelmäßig am heimischen Schreibtisch arbeiten, tun dies im Schnitt an 3,7 Tagen pro Woche. Gleichzeitig ist der gewünschte Homeoffice-Umfang in dieser Einkommensschicht am geringsten und liegt bei nur 2,6 Tagen wöchentlich. Zwischen Homeoffice-Wunsch und -Wirklichkeit der Besserverdienenden liegt also ein ganzer Tag. Diejenigen, die im Zuge der Pandemie-bedingten Debatte ums Homeoffice oftmals als die Gewinnerinnen und Gewinner betitelt werden, sind aufgrund ihrer Tätigkeitsbereiche zwar durchaus häufiger in der Lage von zuhause zu arbeiten. Allerdings wünschen sie es sich in einem geringeren Umfang als im Mai 2021 tatsächlich praktiziert. Dieser Befund könnte nicht zuletzt Ausdruck der Erfahrungen sein, die

die Menschen im Homeoffice zu Zeiten von Corona gemacht haben. Auch wenn sich 72 Prozent der Befragten, die im Mai 2021 regelmäßig von zuhause arbeiten, insgesamt zufrieden mit ihrer räumlichen Arbeitssituation zeigen, dürfte vielen klar geworden sein, dass das Privileg Homeoffice nicht immer ein solches ist. Mehrere Tage pro Woche oder gar vollständig in den eigenen vier Wänden zu arbeiten, bedeutet schließlich nicht unbedingt eine bessere Arbeitsatmosphäre oder eine leichtere Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Einsamkeit, Mehrfachbelastungen, fehlender Austausch mit Kolleginnen und Kollegen – das alles sind Nachteile, die das Homeoffice ganz unabhängig von der räumlichen Arbeitssituation mit sich bringen kann. Dass viele Befragte tendenziell weniger häufig im Homeoffice arbeiten wollen, als sie es im zweiten Corona-Mai tun, könnte also durchaus auf eine Relativierung der Bedeutung von Homeoffice im Verlauf der Pandemie hindeuten. Homeoffice ist eine neue und interessante, aber nicht eine alle Probleme lösende Form der Erwerbsarbeit.

#### Anteil Personen „ganz oder überwiegend im Homeoffice“ nach ökonomischem Haushaltsstatus

Angaben in Prozent



Datengrundlage: zum jeweiligen Zeitpunkt befragte Erwerbstätige ab 16 Jahren

#### HOMEOFFICE NACH CORONA

Dass aber mehr als die Hälfte der rund 1.500 Befragten unabhängig von der Corona-Pandemie mindestens einen Tag pro Woche im Homeoffice arbeiten will, zeigt, dass Homeoffice auch nach Corona insgesamt und in Maßen zum Arbeitsalltag der meisten Befragten gehören soll. Für viele dürfte dies mit Blick auf die räumliche Arbeitssituation zuhause auch möglich sein, verfügen doch 61 Prozent der im Mai 2021 regelmäßig von zuhause Arbeitenden über ein eigenes Arbeitszimmer. Diejenigen mit Homeoffice-Wunsch, die das Privileg eines eigenen Arbeitszimmers (noch) nicht haben, würden zum Großteil einen festen Arbeitsplatz in der Wohnung einrichten, um das Arbeiten von zuhause zu ermöglichen oder zu verbessern (66 Prozent). Die Option einen vom Arbeitgeber bezahlten Co-Working-Space anzumieten, stößt ebenfalls auf Sympathien (23 Prozent). Manche der Befragten mit Homeoffice-Wunsch würden sogar einen Umzug innerhalb des bisherigen Wohnumfelds

(17 Prozent) oder in eine neue Stadt nicht ausschließen (sieben Prozent) – nur um im Homeoffice arbeiten zu können. Nur zehn Prozent der Befragten, die im Mai 2021 regelmäßig von zuhause aus arbeiten, gaben an, nach Corona nicht mehr im Homeoffice tätig sein zu können. Der Rest wird in Zukunft im selben oder reduzierten Umfang von zuhause arbeiten können. Auch wenn dieser Befund auf Grund der kleinen Fallzahlen nicht verallgemeinert werden kann, ist anzunehmen, dass Homeoffice auch nach der Pandemie fester Bestandteil des Arbeitslebens vieler Erwerbstätiger bleiben dürfte.

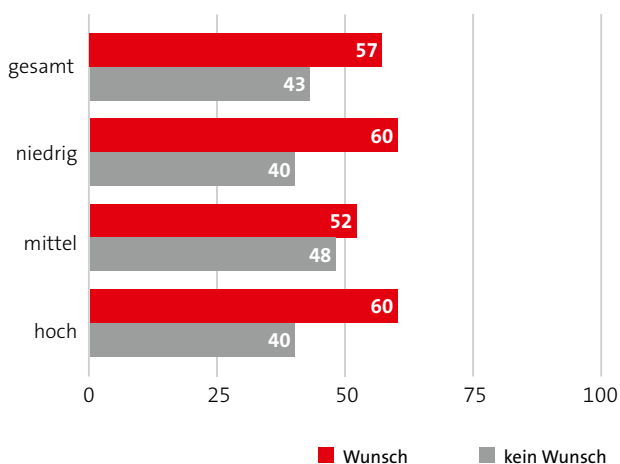
Von dieser Entwicklung könnten nicht nur Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die sich ins Homeoffice wünschen, sondern auch Klima und Umwelt profitieren. Schließlich steigt im Mai 2021 mit dem Homeoffice-Umfang auch der Anteil an Wegen, die mit aktiven also klimaneutralen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Gleichzeitig legen Menschen im Homeoffice deutlich weniger Wege mit dem Auto zurück, als Präsenzarbeitende. Vor diesem Hintergrund sollten mit Blick auf das Homeoffice zwei Ergebnisse aus der dritten MOBICOR-Welle be-

sonders berücksichtigt werden. Zum einen scheint ein Mittelmaß aus Homeoffice und Präsenzarbeit die Wünsche vieler Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu reflektieren. Zum anderen legen die Daten nahe, dass bereits regelmäßiger Heimarbeit ein enormes CO<sub>2</sub>-Einsparungspotential innewohnt. Auch wenn homeofficebedingte Rebound-Effekte, die durch Umzug, längere Arbeits- oder Freizeitwege entstehen könnten, miteinkalkuliert werden müssen, sollte das Homeoffice-Potential mit Blick auf die zu erreichenden Klimaziele unbedingt genutzt werden.

### UND ALLES IN ALLEM?

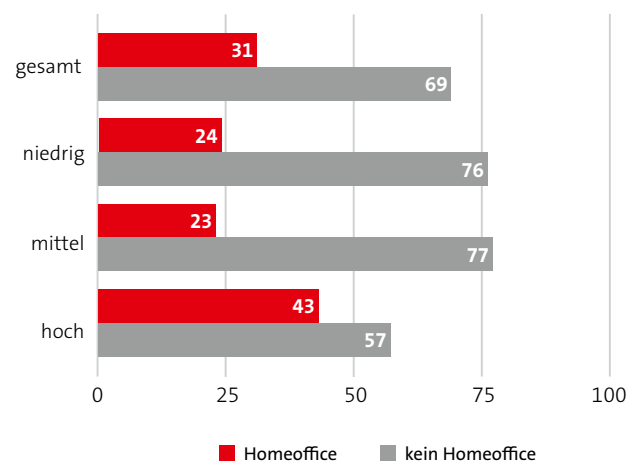
Insgesamt zeigen die Zahlen, dass sich die extremen Ausschläge unmittelbar nach dem ersten Lockdown langsam relativieren und so etwas wie ein normaler Alltag auch im Verkehrsverhalten wieder deutlicher erkennbar wird. Ob es aber zu einer Rückkehr zur Situation vor der Corona-Pandemie kommt oder sich auch dauerhaft Verhaltensänderungen stabilisieren, darüber kann zum augenblicklichen Zeitraum nur spekuliert werden.

**Anteil der Personen mit Wunsch nach Homeoffice (= unabhängig von Corona mindestens einen Tag im Homeoffice arbeiten zu wollen) nach ökonomischem Status**  
Angaben in Prozent



Datengrundlage: Befragungsergebnisse aus dem Mai 2021, Personen ab 16 Jahren

**Anteil der Personen die im Mai 2021 regelmäßig im Homeoffice arbeiten nach ökonomischem Status**  
Angaben in Prozent



Datengrundlage: Befragungsergebnisse aus dem Mai 2021, Erwerbstätige ab 16 Jahren

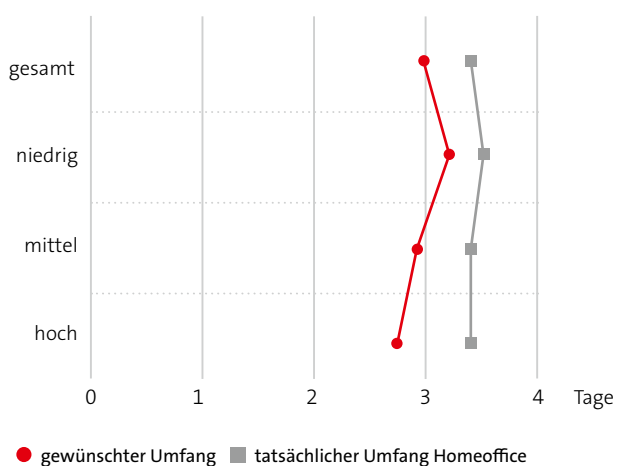


# 25 %

der in MOBICOR befragten Erwerbstätigen arbeiten im Mai 2021 ganz oder überwiegend im Homeoffice.

### Gewünschter und tatsächlicher Homeoffice-Umfang nach ökonomischem Status

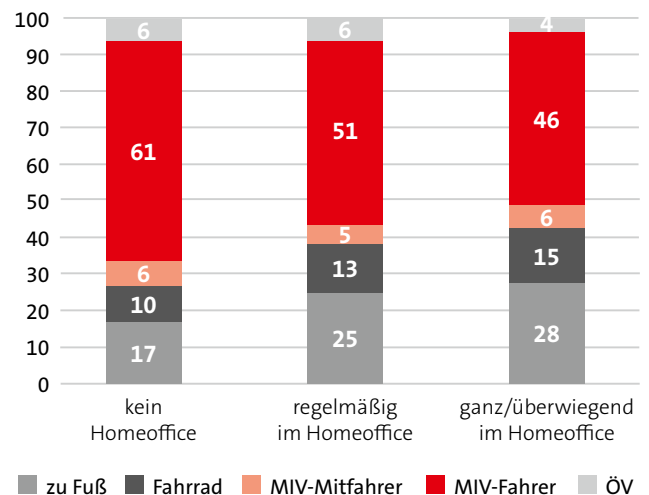
Befragte, die im Mai 2021 regelmäßig im Homeoffice arbeiten. Durchschnittswerte in Tagen



Datengrundlage: Befragungsergebnisse aus dem Mai 2021, Personen ab 16 Jahren

### Modal Split am Berichtstag im Mai 2021 nach Homeoffice-Nutzung

Angaben in Prozent



Datengrundlage: Verkehrsmittelnutzung für am Berichtstag zurückgelegte Wege von Erwerbstätigen ab 16 Jahren

## Zurück zum Alten oder neue Welt – Wie lassen sich die Ergebnisse deuten?

Wenn etwas in den vergangenen Monaten deutlich wurde, dann dass die Wissenschaft selten einfache Antworten kennt. Auch wenn im MOBICOR-Projekt so umfassend Daten erhoben wurden wie bei keiner anderen Verkehrserhebung zur Pandemie, bleiben Spielräume bei der Interpretation der Forschungsergebnisse. Dies liegt auch dran, dass die künftigen politischen und wirtschaftlichen Vorgaben nicht absehbar sind. In jedem Fall – und darin sind sich alle einig – wird eine substantielle Reduktion der Treibhausgase im Verkehr nicht ohne veränderte politische Rahmenbedingungen gelingen können.

**Andreas Knie, WZB:** Für eine wirksame Klimapolitik gilt der Verkehr als besonders kritisch, weil Menschen hier als veränderungsresistent gelten. Die Ergebnisse des Forschungsprojektes MOBICOR zeigen aber: das stimmt nicht. Auch nach dem Ende der strengen Restriktionen behalten Menschen das ursprünglich zwangsweise veränderte Verhalten in vielen Bereichen freiwillig bei: Die Füße und das Fahrrad in den Städten sind große Gewinner und bleiben auch weiter hoch im Kurs, das Auto dominiert zwar weiterhin, aber das war vor der Pandemie bereits der Fall, es wurden nicht mehr Autos gekauft und auch nicht mehr Autos gefahren als vor der Pandemie.



**Robert Follmer, infas:** Dieser optimistischen Auffassung kann ich mich nicht anschließen. Zum Erhebungszeitraum im Mai 2021 steckten wir noch in den Einschränkungen. Die Botschaft, dass diese Veränderungen dauerhaft sind, ist für mich weiterhin durch die Daten nicht gedeckt. Dies ist eher eine nicht gerechtfertigte Gleichsetzung von Corona- und Klimaanpassungen, wenn man ein wenig um die Ecke denkt. Durch Corona ändert sich etwas vorübergehend zwangsweise, mit Aussicht auf schnelle Erfolge, mehr nicht. Das bietet eine klimabezogene Verhaltensanpassung leider nicht.



**Franziska Zehl, WZB:** Ich wäre auch eher vorsichtig mit der Interpretation, die vorliegenden Ergebnisse als Verhaltensänderungen hin zu einer stärkeren Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel zu interpretieren. Selbst wenn der Fußverkehr höher als vor Corona ist, dürfte Nahraummobilität dann wieder unattraktiver werden, sobald Menschen in ihren Möglichkeiten nicht mehr beschränkt werden. Und dass das Fahrrad in den Städten Gewinner ist, zeigt aber auch, dass während der Pandemie dieses Verkehrsmittel nur dort punkten kann, wo ihm bereits Raum gegeben wird - und das ist auf dem Land einfach nicht der Fall. Im Großen und Ganzen sind die Zahlen zum Fahrrad deshalb ernüchternd und vom Fahrrad als Gewinner der Pandemie kann auf Basis unserer bundesweiten Stichprobe nicht die Rede sein.



**Robert Follmer, infas:** Wenn wir einbeziehen, dass in der Nachfrage lange Wege aktuell bis vor kurzem kaum möglich waren, ist das Fahrrad anteilig eher ein Verlierer, kein Gewinner. Das lässt sich auch mit der MiD 2017 belegen, wenn ich dort nicht nur den Monat, sondern den neuen Nahmobilitätswang simuliere. Unter diesem Blickwinkel hat sich der Radverkehrsanteil nicht verändert. Außerdem schmilzt gegenwärtig das Homeoffice wie Eis in der Sonne und der Flugverkehr zieht an. Zudem werden sogar Autos angeschafft bzw. die Flotte vergrößert.



**Dana Gruschwitz, infas:** Zumindest wird deutlich, dass Alltag und Routinen nicht so selbstverständlich sind, wie wir das oft annehmen, das stimmt. Trotzdem sind das, was wir an Veränderungen im Mobilitätsverhalten im MOBICOR-Projekt gesehen haben, zu großen Teilen Anpassungen der Menschen an die veränderten Rahmenbedingungen. Kurzarbeit, Homeoffice, geschlossene Schulen oder Wechselunterricht, geschlossene Restaurants, Freizeit- und Kultureinrichtungen sowie Empfehlungen und Vorgaben zur Kontaktreduktion haben den Alltag der Menschen deutlich verändert. Die Nahraumorientierung, der gesunkene ÖV-Anteil, das Ausweichen auf den Pkw sind unmittelbare Reaktionen darauf. Ob sich dieses veränderte Verhalten verstetigt, wird auch davon abhängen, inwieweit wir in die alten Rahmenbedingungen zurückkehren.

**Andreas Knie, WZB:** Genau, aber das ist die Kernfrage – die politischen Umstände und die angebotenen Qualitäten der Leistungen sind weiterhin entscheidend! Wenn die Klimaziele erreicht werden sollen, dann sind dem Auto die bisherigen steuerlichen und ordnungspolitischen Privilegien zu nehmen, das Baurecht muss es wieder erlauben, Wohnen und Arbeiten zusammenzufügen, und das Arbeitsrecht sollte Homeoffice zum Normalarbeitsverhältnis erklären. Damit sich das Fahrrad auch über die Städte hinaus entwickeln kann, braucht es endlich mehr Radwege insbesondere im ländlichen Raum. Inwieweit die unter zwangsweise erfolgten Bedingungen eingeübten Verhaltensweisen auch unter weniger restriktiven Bedingungen bleiben, ist daher tatsächlich Spekulation. Dass es gehen könnten, das zeigen die Zahlen, ob es dauerhafte Veränderungen geben kann, dass wird von der Fähigkeit der Politik abhängen, neue Rahmenbedingungen zu definieren.



---

## Kontakt

### **Andreas Knie**

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung  
Reichpietschufer 50  
10785 Berlin  
Tel. +49 (0)30 25491 588  
E-Mail: andreas.knie@wzb.eu

### **Franziska Zehl**

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

### **Robert Follmer**

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**

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