



02

KRISE ALS DAUERZUSTAND?

Mobilität in Hessen vor dem
zweiten Lockdown



In Kooperation mit

WZB


MOTIONTAG

Bundesweites Projekt
gefördert durch



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

Projekt:

7331 – MOBICOR

beauftragt durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
Berlin, Bonn, Dezember 2020

Text: Marc Schelewsky

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

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

Schelewsky, Marc (2020): Mobilitätsreport Hessen. Krise als Dauerzustand? Mobilität in Hessen vor dem zweiten Lockdown „light“

Kurzform:

infas (2020): Mobilitätsreport Hessen 02, Bonn

EINLEITUNG

Als im Frühjahr 2020, während des ersten Lock-downs aufgrund der Corona-Pandemie, das Projekt MOBICOR konzipiert wurde, sollte entlang von drei Erhebungswellen untersucht werden, mit welcher Geschwindigkeit sich die Mobilität nach dem Stillstand erholt und zurück zum Normalzustand entwickelt. Der Langtitel des Projekts „Mobilität vor, während und nach der Corona-Pandemie“ drückt diese Erwartung aus. Inzwischen ist jedoch die Gewissheit gereift, dass uns das Corona-Virus und dessen gesellschaftliche Konsequenzen weitaus länger beschäftigen werden als es zu Beginn der Pandemie erwartet wurde. Ob im Frühjahr 2021, wenn die dritte Erhebungswelle starten soll, ein Ende der Krise in Sicht kommt, ist momentan ungewiss. Zu befürchten ist, dass – auch wenn das Infektionsgeschehen durch einen Impfstoff beherrschbar wird –, die wirtschaftlichen Folgewirkungen noch länger spürbar sein werden und mit umfassenden gesellschaftlichen Veränderungen einhergehen.

Vor diesem Hintergrund sind auch die Fragestellungen des Projekts neu zu kalibrieren. Es geht aktuell nicht um die Rückkehr zum Status quo ante, sondern wie sich unter dem dauerhaften Eindruck der Pandemie und aller damit verbundenen Einschränkungen und Sorgen um die Gesundheit, um den Arbeitsplatz und die Zukunftsaussichten Mobilität ausgestaltet. Der Vergleich mit der ersten Erhebungswelle und der Reprä-

sentativerhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) von 2017 hilft an geeigneten Stellen die Befragungsergebnisse in ihrer Entwicklungsrichtung einzuordnen. Eine tiefgreifende Längsschnittanalyse erfolgt nach Abschluss der dritten Erhebungswelle, ebenso wie der Vergleich der deutschlandweiten Repräsentativerhebung, die von infas gemeinsam mit den Partnern vom Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), Motiontag, NutsOne und dem Nexus Institut im Auftrag des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) durchgeführt wird, mit den regionalen Vertiefungsstudien der Länder Baden-Württemberg, Hessen und Bayern.

Der vorliegende Bericht basiert auf den Daten der zweiten Erhebungswelle, die im Oktober und Anfang November 2020 über computergestützte Telefoninterviews (CATI) mit insgesamt mit 1.151 Teilnehmern auf Bundesebene sowie weiteren 1.055 Befragten in Baden-Württemberg, 1.034 Befragten in Hessen und 1.056 Befragten in Bayern durchgeführt worden ist. Dabei wurden insgesamt über 11.000 Wege erfasst, die als Grundlage für die Analyse des Verkehrsverhaltens genutzt werden. Das Erhebungskonzept orientiert sich dabei am MiD-Design, um eine direkte Vergleichbarkeit der Daten zu gewährleisten. Die zusätzlichen regionalen Erhebungen werden von den jeweiligen Bundesländern finanziert.

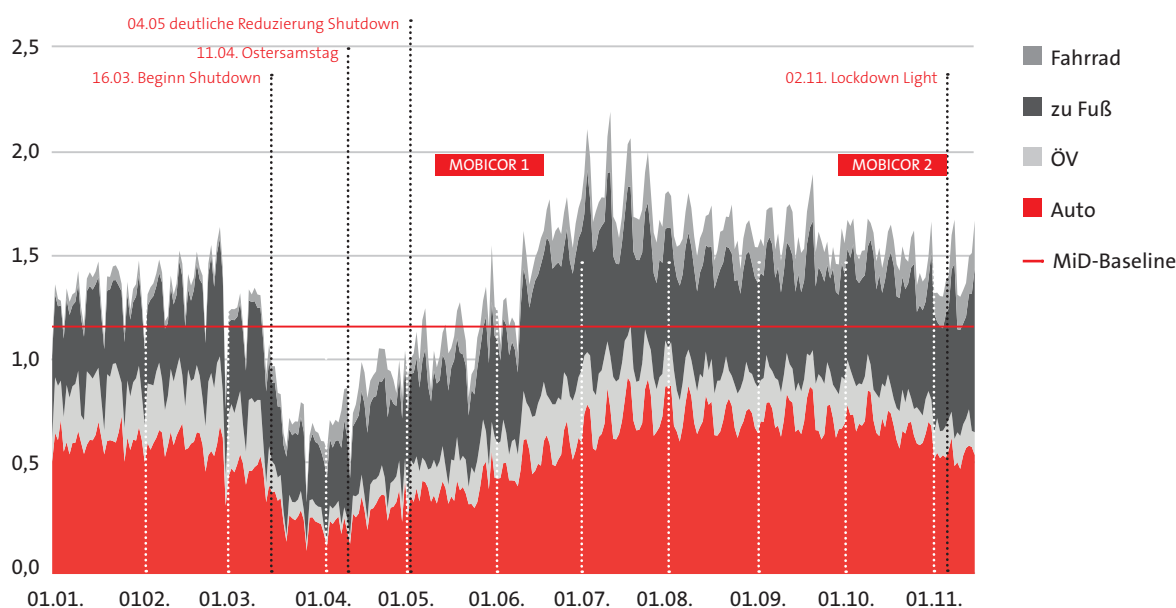
EINORDNUNG DER ERHEBUNGSERGEBNISSE

Die Feldzeit der zweiten Erhebungswelle fand unmittelbar vor dem Inkrafttreten der Maßnahmen zur Bekämpfung der SARS-Cov2-Pandemie statt, also vor dem zweiten Lockdown. Bereits Anfang Oktober konnten der Tagespresse wieder vermehrt Berichte über steigende Infektionszahlen entnommen werden. Der rapide Anstieg der Neuinfektionen führte schließlich zum Bund-Länder-Beschluss vom 28.10.2020, in dem die Maßnahmen für den zweiten Lockdown light dargelegt wurden, um einer weiteren Verbreitung von COVID-Erkrankungen entgegenzuwirken. Diese Berichterstattungen und öffentlichen Debatten, so scheint es, haben bereits Anfang Oktober zu einer Abschwächung der Mobilität geführt. Die in den den Abbildungen auf Seite 4 und 5 dargestellten Ergebnisse der Tracking-Studie von MOBICOR für Gesamtdeutschland zeigen die durchschnittliche Unterwegszeit und die durchschnittlichen Tages-

kilometer pro Person. Während sich die Unterwegszeit gegenüber den Vormonaten August und September nur leicht verringert hat (s. Abbildung unten), deutet der Rückgang der Tageskilometer auf eine zunehmende Nahraumorientierung hin (s. Abbildung S. 5). Es scheint, als wurde bereits Anfang Oktober mehr und mehr auf Reisen und Ausflüge verzichtet, in Antizipation der bevorstehenden Maßnahmen und zum persönlichen Schutz vor Infektionen. Im Ergebnis hatte sich dadurch bereits zu Beginn des Lockdown die Mobilität so stark verringert, dass kein abrupter Einbruch zu verzeichnen ist. Zu Beginn des ersten Lockdowns zeigen die Daten eine andere Dynamik. Änderungen im Mobilitätsverhalten lassen sich dort erst kurz vor dem Beginn der Maßnahmen erkennen. Der Übergang von Normalität zum Stillstand passierte schnell und plötzlich, binnen weniger Tage, und führte ab Mitte März zu einem Einbruch, der aufgrund der umfassenderen Maßnahmen auch deutlich sichtbarer in den Datenreihen ist. Eben-

Unterwegszeit pro Tag und Person

Angaben in Stunden pro Person und Tag



falls deutlich erkennen lässt sich der überproportionale Rückgang der Tageskilometer pro Person beim ÖV gegenüber den anderen Verkehrsmitteln. Das Niveau vom Januar und Februar 2020 konnte im restlichen Jahr bislang nicht mehr erreicht werden. Einer leichten Erholung im Sommer folgt nun, im Herbst, ein erneuter Rückgang in den Nutzerzahlen.

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

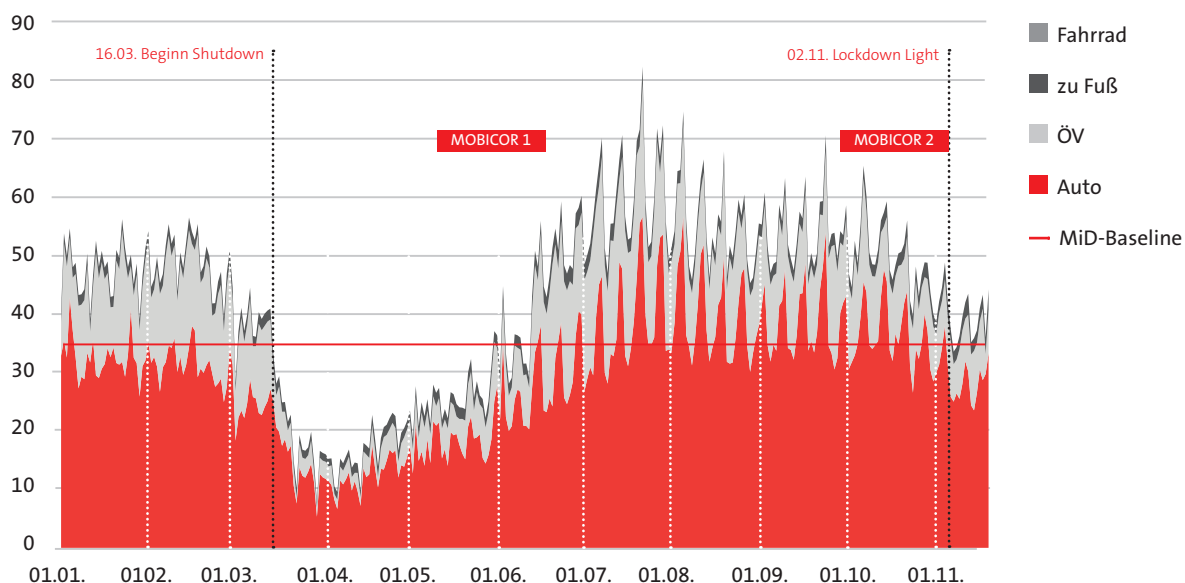
Mit Blick auf die einzelnen Verkehrsmittel lassen sich übergreifend Rückgänge vor allem in der Ver-

kehrsleistung erkennen, die sich beim ÖV etwas ausgeprägter zeigen als beim motorisierten Individualverkehr (MIV). Dieser Eindruck bestätigt sich durch die google-Aufenthaltsmessungen (s. Abbildung S. 6). Dargestellt werden die Abweichungen von der Referenz als Nulllinie, die aus dem Medianwert der fünf Wochen vom 03. Januar bis zum 06. Februar 2020 gebildet wird. Für alle öffentlichen Orte zeigen sich Rückgänge bei den Aufenthalten, die in den Bereichen „Einzelhandel und Freizeit“ und „ÖV“ besonders deutlich ausfallen. Die Häufigkeit, mit der Wohnquartiere aufgesucht werden, steigt hingegen an. Auch hier lassen sich die erwähnte Nahraumorientierung sowie die starken Rückgänge beim ÖV erkennen.

Die Abbildungen auf den Seiten 4 bis 6 dienen auch dazu, die nun folgenden Analysen der zweiten Erhebungsphase besser in den Verlauf der Pandemie einordnen zu können. Es handelt sich um den Zeitraum zu Beginn der zweiten Infekti-

Tageskilometer pro Person

Angaben in Mittelwerten (Kilometer pro Person)



onswelle, der von steigenden Infektionszahlen geprägt war, aber noch bevor die Maßnahmen wie Beherbergungsverbot und das Schließen von Bars, Restaurants und anderen Einrichtungen umgesetzt wurden. Die erste Erhebungswelle wurde hingegen am Ende des Lockdowns gestartet, als man einen Versuch der Rückkehr zur Normalität gewagt hat und das öffentliche Leben und die Mobilität wieder Schwung aufnahmen.

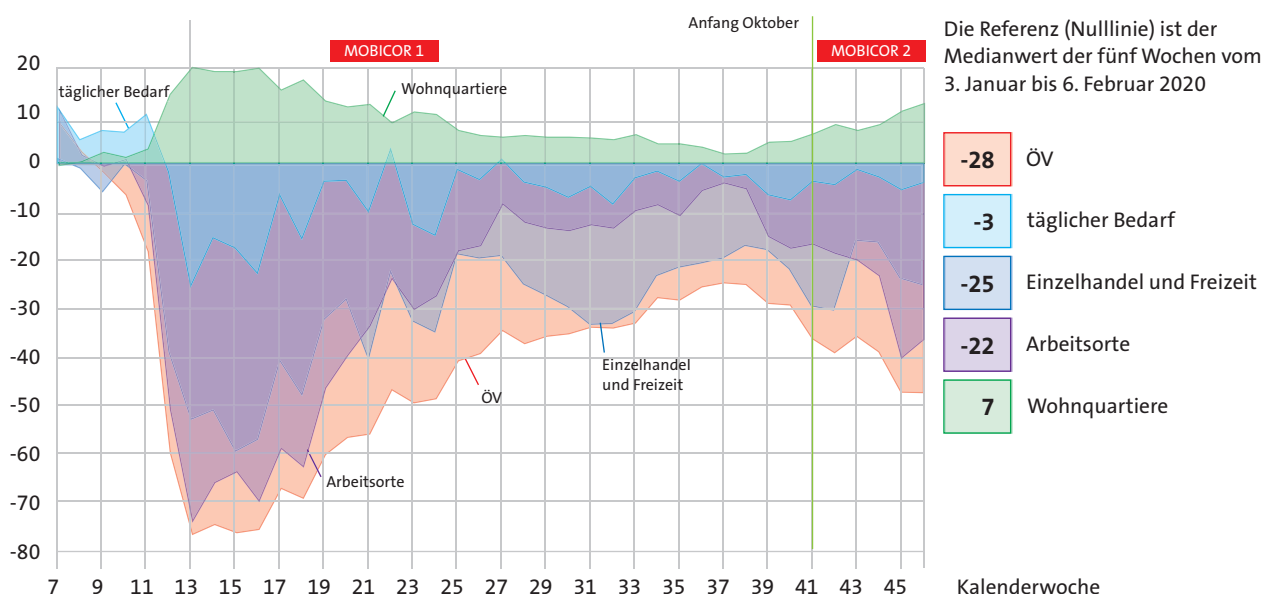
MOBILITÄTSKENNZIFFERN IM ÜBERBLICK

Die beiden Erhebungswellen von MOBICOR zeigen jeweils das Mobilitätsverhalten vor bzw. nach politisch verordneten Einschränkungen und damit eine spiegelbildliche Dynamik: Während die erste Welle direkt nach den Lockerungen erhoben wurde und sich damit im Verlauf der Feldzeit das Mobilitätsgeschehen in Richtung „Normalität“ bewegte, steht die zweite Welle unter umgekehrten Vorzeichen und zeigt ein langsames Zubewe-

gen auf den erneuten Lockdown. In beiden Fällen liegen die Mobilitätskennziffern unter den Referenzwerten der MiD für Oktober (s. Abbildung S. 7). Die Auswirkungen der Einschränkungen auf die Mobilität sind in beiden Erhebungswellen klar zu erkennen. Deutlich wird dabei die bereits erwähnte Nahraumorientierung bei der Unterwegszeit, die sich um ein Viertel verringert hat, und noch deutlicher bei den Tageskilometern, die nur noch 70 Prozent der MiD-Vergleichswerte betragen. Dabei hat sich die Anzahl der Wege lediglich um 20 Prozent verringert. Die Anlässe zur Mobilität bleiben also auf leicht verringertem Niveau bestehen, sie werden jedoch verstärkt im Wohnumfeld realisiert. Auffallend ist zudem, dass in der zweiten Erhebungswelle bereits ein deutlicher Rückgang der Mobilität zu beobachten ist. Es scheint, dass unabhängig von den verordneten Maßnahmen, die erst später in Kraft traten, viele Menschen aus Sorge vor einer Infektion ihr Verhalten anpassen und die Mobilität begrenzen.

Aufhaltungsmessungen von Google

durchschnittliche Veränderungen gegenüber dem Referenzwert in Prozent nach Kalenderwochen bis 13. November 2020 in Hessen



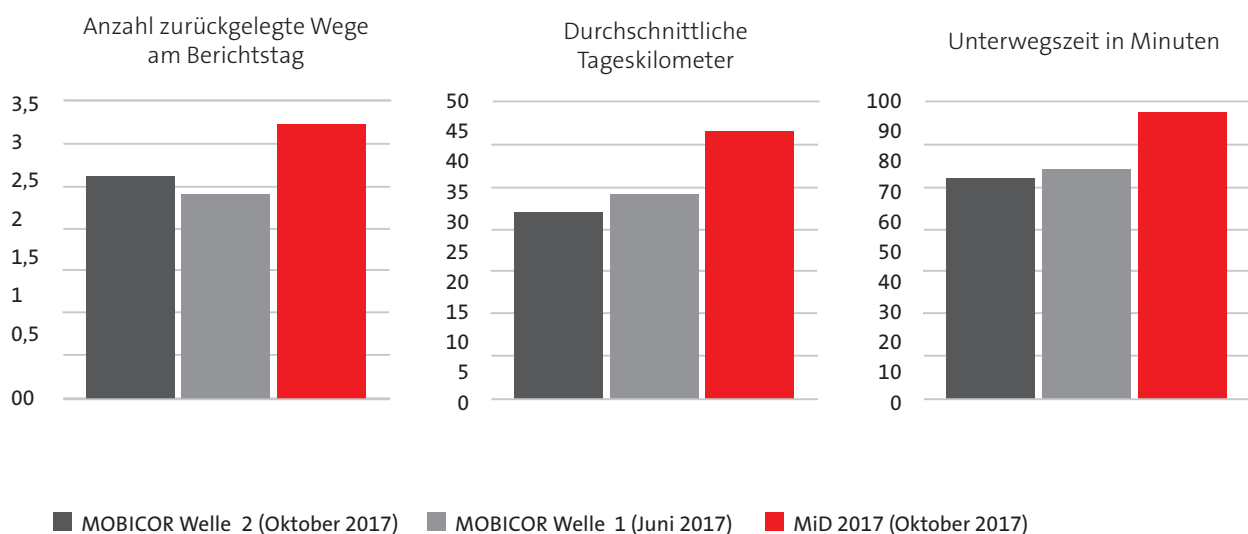
Die Orientierung auf das Wohnumfeld spiegelt sich auch im Modal Split wider. Der Anteil der Fußwege ist gegenüber der MiD um über zwölf Prozent gestiegen und hat auch im Vergleich zur ersten Erhebungsphase (MOBICOR 1) zwei Prozentpunkte dazugewonnen und liegt nun bei 27 Prozent (s. Abbildung S. 8). Der Rückgang des Fahrradverkehrs lässt sich mit Verweis auf das recht kühle und regnerische Wetter im Oktober erklären. Trotzdem bleibt der Rückgang um etwa ein Drittel gegenüber der MiD und MOBICOR 1 deutlich und stellt mit fünf Prozent einen Tiefstwert dar. Dass der Radverkehr als Hoffnungsträger der Verkehrswende gestärkt aus der Krise hervorgeht, lässt sich aktuell nicht erkennen.

Der Anteil des MIV hat sich gegenüber der ersten Erhebungswelle ebenfalls verringert, daran kann auch der um einen Prozentpunkt gestiegene MIV-Mitfahreranteil nichts ändern. Schließlich ist der Anstieg des ÖV-Anteils am Modal Split um

zwei Prozentpunkte zu betonen. Mit nun sieben Prozent liegt dieser Wert zwar weiterhin deutlich unter der MiD-Referenz mit 13 Prozent, aber dennoch ist ein Anstieg des ÖV-Anteils als positive Entwicklung zu erwähnen. Allerdings müssen diese Veränderungen vor dem Hintergrund einer insgesamt deutlich geringeren Verkehrsleistung betrachtet werden. Mit insgesamt 147 Millionen Personenkilometern am Stichtag, sind 26 Millionen oder 15 Prozent weniger Personenkilometer zurückgelegt worden als in der ersten Erhebungswelle von MOBICOR. Dadurch bleibt die Verkehrsleistung nur bei den Fußwegen konstant, alle anderen Verkehrsmittel verzeichnen dabei Rückgänge, auch der ÖV, der 15 Prozent verliert und nur noch 12 Millionen Personenkilometer erbringt. Zu bedenken ist zudem der Zeitpunkt der Erhebung bei insgesamt abnehmender Mobilität. Es ist damit zu rechnen, dass im November weitere Rückgänge insbesondere beim ÖV zu verzeichnen sein werden.

Mobilitätskennziffern für Deutschland – MOBICOR 1, MOBICOR 2 und MiD-Referenz (Oktober)

Angaben in Prozent



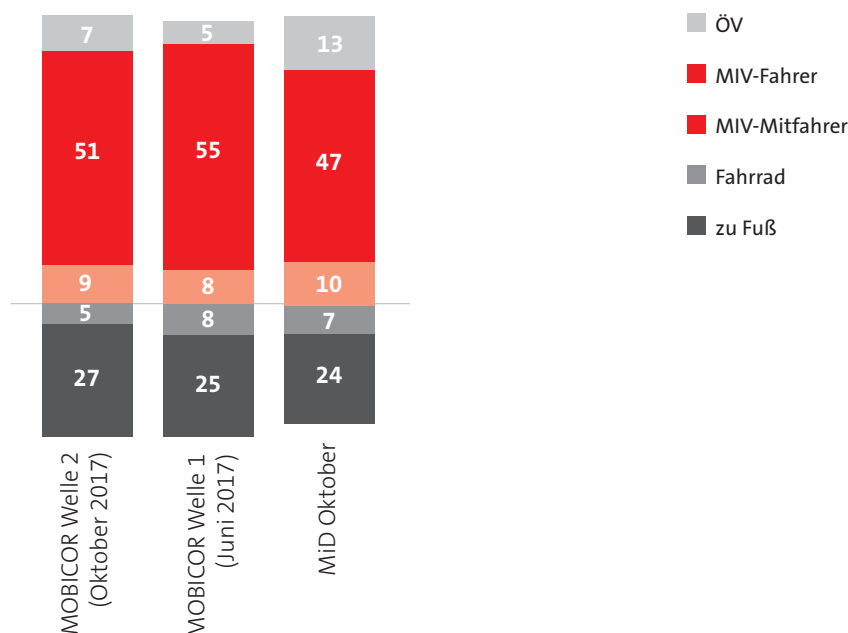
Die Abbildung auf Seite 10 unten links zeigt, dass die leicht positive Entwicklung der relativen ÖV-Anteile vor allem auf Haushalte mit geringem ökonomischem Status zurückzuführen ist. In der Abbildung wurden die Anteile für die Verkehrsmittel ÖV, MIV und Rad entlang der Statusgruppen und im Vergleich zur MiD dargestellt. Zur besseren Lesbarkeit wurden die Fußwege herausgerechnet und die Anteile des MIVs von Fahrer und Mitfahrer in einer Kategorie zusammengefasst. Während sich der ÖV-Anteil der mittleren und oberen Statusgruppen gegenüber der MiD deutlich reduziert hat, blieb er für die Haushalte der unteren Statusgruppe nahezu konstant. Umgekehrt verhält es sich mit den Radverkehrsanteilen, die sich bei den besser gestellten Haushalten leicht verringert, bei den Haushalten mit mittlerem Status sogar leicht erhöht haben, aber bei den Haushalten mit niedrigem Status weniger als ein Drittel des MiD-Werts betragen. Der MIV ist über alle Gruppen hinweg gestiegen, wobei

die Haushalte mit hohem Status die größten Zuwächse verzeichnen können. Zusammengefasst zeigt sich, dass die Haushalte mit niedrigem Status den ÖV seltener substituieren (können) als die besser gestellten Haushalte, bei denen er durch MIV-Fahrten ersetzt wird.

Wird der Modal Split nach Autobesitz differenziert, so zeigt sich eine deutliche Zunahme des MIV-Anteils gegenüber der MiD unter den Autobesitzern, die zu Verlusten des ÖV-Anteils führen. Bei den autolosen Haushalten verringert sich hingegen der MIV-Anteil gegenüber der MiD und der ÖV-Anteil steigt. Der Fahrradverkehr zeigt bei beiden Gruppen nur leichten Schwankungen gegenüber der MiD auf (s. Abbildung unten rechts). Wer ein Auto besitzt, nutzt dies verstärkt, um den Kontakt zu anderen Personen im öffentlichen Verkehr zu vermeiden. Wer kein Auto hat, für den steht als Alternative nur das Fahrrad zur Verfügung oder er verbleibt im ÖV.

Modal Split für Hessen: MOBICOR 1, MOBICOR 2 und MiD-Referenz (Oktober)

Wege, Angaben in Prozent





2,4

Wege werden hessenweit im Oktober an einem typischen Tag durchschnittlich zurückgelegt., in der MiD waren es noch 3,0.



WARUM SIND DIE BEFRAGTEN UNTERWEGS? DIE WEGEZWECKE

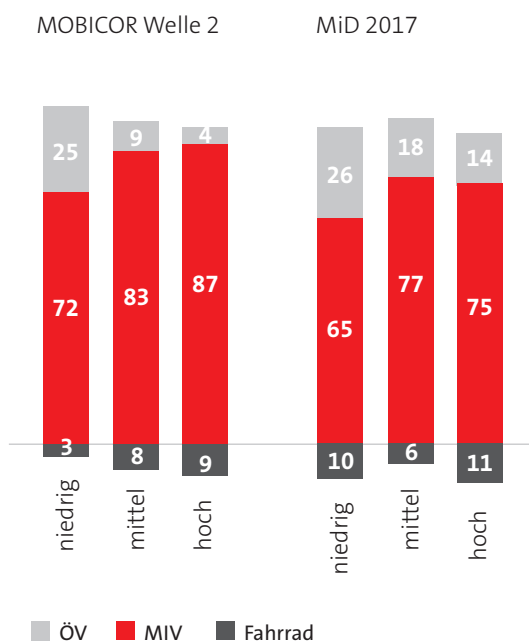
Der zweite Lockdown wird häufig als „Lockdown light“ bezeichnet, da die Maßnahmen, die am 02. November in Kraft traten, weniger umfassend sind als die vom Frühjahr diesen Jahres. Betroffen von Schließungen sind vor allem Freizeit- und Kultureinrichtungen, Tourismus und Gastronomie sowie bestimmte Dienstleistungen. Schulen, Kinderbetreuungseinrichtungen und die meisten Arbeitsstätten bleiben hingegen offen. Verringerungen der Wegezweckanteile lassen sich deshalb vor allem bei Freizeitwegen, aber auch bei Einkaufswegen beobachten, die sich gegenüber der ersten MOBICOR-Ehebungswelle um etwa 10 Prozent reduzieren (s. Abbildung S. 11). Umgekehrt bei Arbeits- und Dienstwegen, die sich gegenüber der ersten Erhebungswelle um fast 30 Prozent erhöht haben. Arbeitswege liegen damit wieder auf dem MiD-Niveau, dienstliche Wege

noch deutlich darunter. Die Nutzung von Online-Diensten für Video-Konferenzen und neue digitale Veranstaltungsformate führen anscheinend zu einer Substitution von dienstlichen Wegen, während der Weg zur Arbeit weiterhin erforderlich ist. Insgesamt spiegeln sich in den Veränderungen der Wegezweckanteile die jeweils getroffenen Maßnahmen deutlich wider. Dies gilt vor allem für die Arbeits- und Freizeitwege.

Die Änderungen der jeweils relativen Anteile des täglichen Verkehrsaufkommens sollten gemeinsam mit den absoluten Werten betrachtet werden, um auch Veränderungen des Niveaus in den Blick zu bekommen. Die Anzahl der Wege hat sich gegenüber der Befragung im Frühjahr insgesamt um neun Prozent auf 12,9 Millionen Wege verringert. Während die Anzahl der Wege zu beruflichen Zwecken sogar um rund zehn Prozent gestiegen ist, sind alle anderen Wegezwecke von Rückgängen betroffen, insbesondere Einkaufswege mit

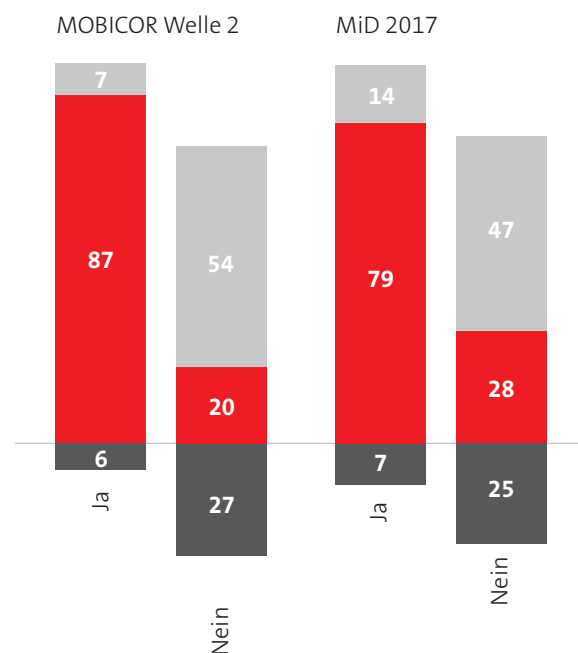
Modal Split nach ökonomischem Haushaltsstatus für MIV, ÖV und Rad

Wege, Angaben in Prozent



Modal Split nach Autobesitz für MIV, ÖV und Rad

Wege, Angaben in Prozent



einem Rückgang von 17 Prozent und Freizeitwege mit einem Rückgang von 15 Prozent (s. Abbildung S. 12 oben).

Deutliche Änderungen zeigen sich bei der Darstellung des Modal Splits entlang der Wegezwecke (s. Abbildung S. 12 unten). Gegenüber der MiD ist eine deutliche Steigerung des MIV zu erkennen, wodurch das Fahrrad und insbesondere der ÖV an Anteilen verlieren. Eine Ausnahme davon bilden lediglich die Begleitwege. Gegenüber der ersten Welle haben sich die MIV-Anteile für die meisten Wegezwecke jedoch wieder reduziert und liegen nun zwischen MiD und Welle 1. Ausnahmen bilden auch hier die Begleitwege und der Freizeitverkehr. Dort, im Freizeitsegment, lässt sich auch eine deutliche Abnahme des Fahrradverkehrs erkennen, der nur noch knapp 40 Prozent des Werts der ersten Welle beträgt und nun genau auf dem MiD-Niveau liegt. Die ÖV-Anteile dagegen bewegen sich insgesamt deutlich unter dem MiD-Ni-

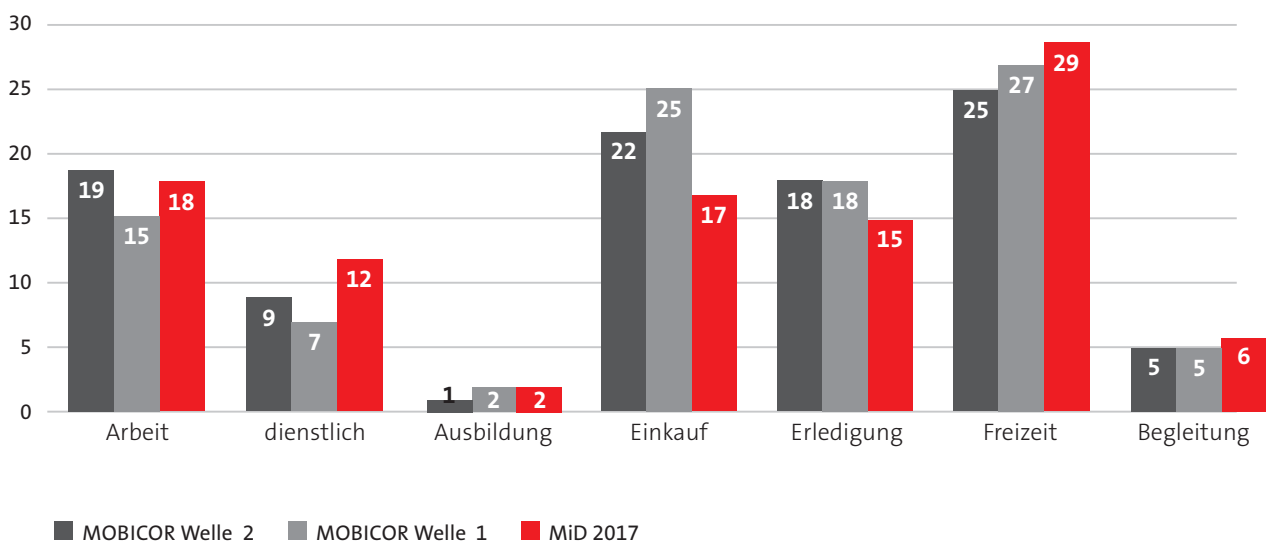
veau, konnten aber gegenüber der ersten Welle, insbesondere auf beruflichen und dienstlichen Wegen, zulegen und betragen in Welle 2 etwa 15 Prozent am Modal Split. Allerdings kann die Interpretation als Zeitreihe trügerisch sein, da die zweite Erhebungswelle noch vor dem Lockdown stattfand. Werden die Erhebungswellen in den Jahreszeitenverlauf und das Pandemiegeschehen eingeordnet, dann lassen sich die gestiegenen ÖV-Zahlen als Resultat eines kühlen und nassen Oktobers einordnen und nicht als Entwicklung in Richtung „Normalität“. Zudem lassen die kommenden Wochen eher einen weiteren Rückgang erwarten, wie sich anhand der Entwicklungsrichtungen der Mobilitätskennziffern in den Abbildungen auf den Seiten 4 bis 6 erkennen lässt.

MOBILITÄT VOR DEM ZWEITEN LOCKDOWN

Die Bundesregierung wird nicht müde auf die Notwendigkeit der Selbstbeschränkung zu verweisen

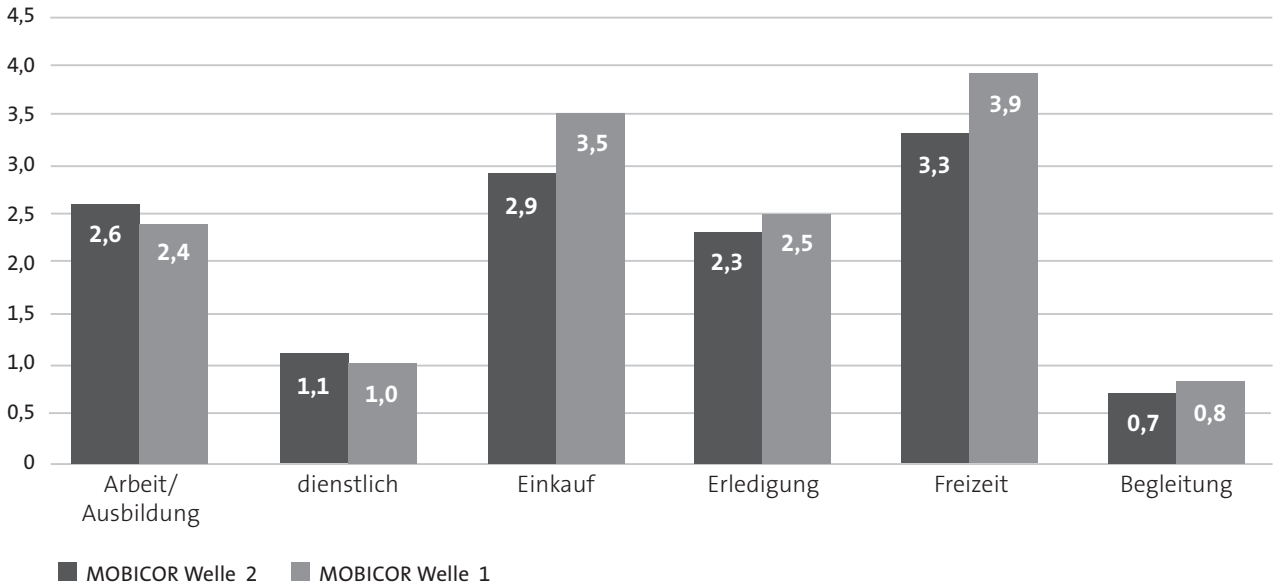
Wegezwecke im Vergleich MOBICOR 1, MOBICOR 2 und MiD 2017

Angaben in Prozent



Verkehrsaufkommen im Vergleich MOBICOR 1 und MOBICOR 2

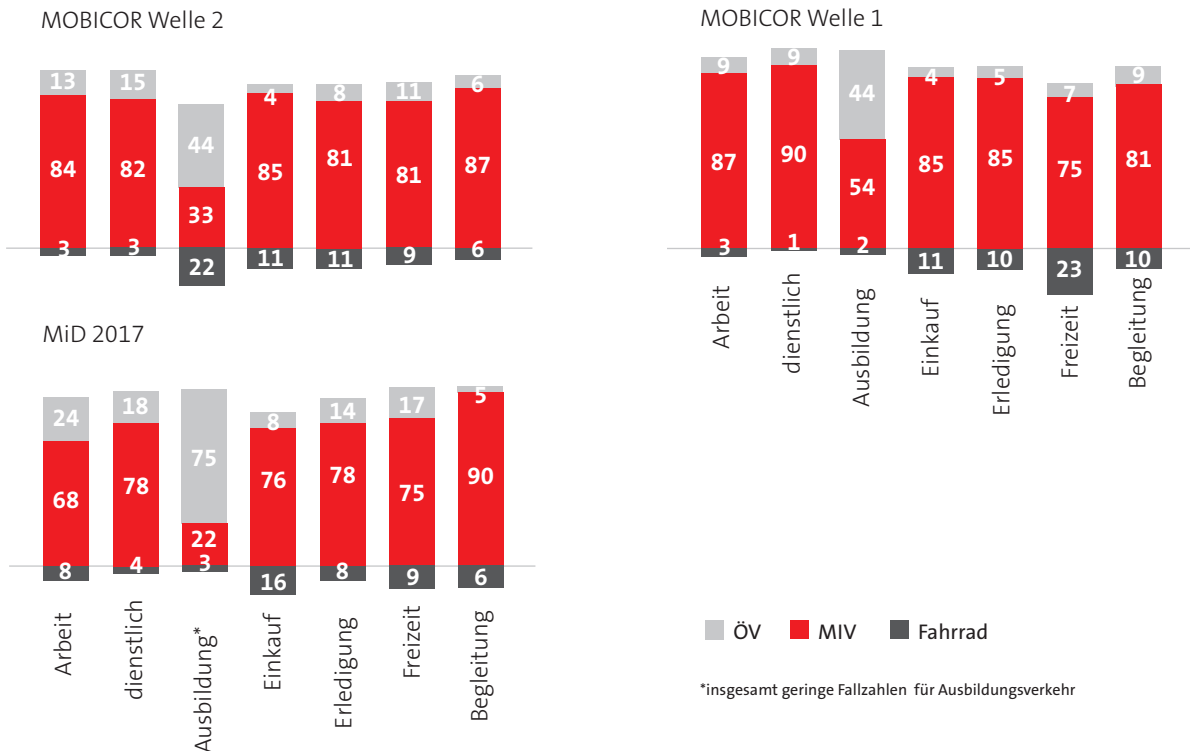
Angaben in Millionen Wegen, stichprobenbedingt größere Fehlerspielräume in MOBICOR (+/-15%)



Datenbasis: MOBICOR Hessen

Wege Zwecke mit Modal Split im Vergleich MOBICOR 1, MOBICOR 2 und MiD 2017

Wege, Angaben in Prozent



*insgesamt geringe Fallzahlen für Ausbildungsverkehr

Datenbasis: MOBICOR Hessen im Oktober 2020 (W2) und Ausschnitt aus der regionalen MiD 2017 für Personen ab 16 Jahren im Oktober 2017

und empfiehlt überflüssige Wege zu vermeiden. Damit sind vor allem private Anlässe gemeint, wie Feiern oder auch Urlaubsreisen, die Mitte Oktober noch weitestgehend möglich waren. Der Aufruf hat Wirkung gezeigt. Am Berichtstag waren nur 79 Prozent der Befragten mobil, der Referenzwert der MiD für den Oktober liegt bei 85 Prozent (Abbildung S. 14 links). Aber auch der Umstand, dass Schulen und Betreuungseinrichtungen geöffnet sind und viele Unternehmen kein Homeoffice anbieten möchten oder können, spiegelt sich in der Zahl wider, denn gegenüber dem ersten Lockdown hat sich der Wert um vier Prozentpunkte erhöht. Damals waren nur 75 Prozent der Befragten am Berichtstag unterwegs. Dass die Sorge um eine Infektion als Ursache für das Zuhause bleiben angegeben wird, ist eher die Ausnahme und betrifft nur elf Prozent der Nicht-Mobilen oder zwei Prozent aller Befragten. Die häufigste Ursache für den Tag in den eigenen vier Wänden war der fehlende Anlass. Das hat die Hälfte aller nicht-mobilen Befragten als Begründung angegeben.

Die Abbildung auf Seite 14 rechts zeigt die häufig genannten Gründe für die Nicht-Mobilität am Berichtstag für alle Befragten in Deutschland. Die Arbeit im Homeoffice mit einem Anteil von sechs Prozent unterschätzt den Umfang der Arbeit von zu Hause aus und zeigt nur den Anteil der Immobilien unter den Heimarbeitern. Insgesamt geben 28 Prozent der Befragten an, ganz oder teilweise von zu Hause aus zu arbeiten, davon waren 74 Prozent am Berichtstag unterwegs. Die Mobilitätsquote der Personen im Homeoffice liegt damit nur leicht unter der von Personen, die weiterhin unverändert zur Arbeit gehen (81 Prozent) und über der von Personen in Kurzarbeit (68 Prozent).

Deutliche Unterschiede zeigen sich jedoch, wer die Möglichkeit zum Homeoffice hat und diese auch nutzt. Nur 18 Prozent der Personen aus ökonomisch schwächeren Haushalten haben die Möglichkeit dazu und nehmen diese auch wahr. Bei Personen mit hohem ökonomischen Haushaltsstatus sind es 41 Prozent der Befragten (s.



42 %

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

Abbildung S. 15 links). Umgekehrt verhält es sich mit der Kurzarbeit, die etwa jeder Vierte mit geringem ökonomischen Haushaltsstatus in Anspruch nehmen muss, aber nur fünf Prozent der oberen Statusgruppe betrifft.

Homeoffice bietet für einige Personen einen sicheren Schutz vor möglichen Infektionen, da sie sich weder im Büro noch auf dem Weg dorthin einem Risiko aussetzen. Vor allem der öffentliche Verkehr wird als Risiko-Hotspot wahrgenommen, da man dort mit vielen Menschen auf engem Raum zusammen kommt. Entsprechend weichen viele ÖV-Nutzer auf alternative Verkehrsmittel aus, jeder siebte auf das Fahrrad und vier von zehn Befragten auf das Auto. 14 Prozent fahren derzeit lieber gar nicht als den ÖV zu nutzen (s. Abbildung S. 15 rechts). Ohne die Anteile derjenigen, die ohnehin nicht mit Bus und Bahn fahren, würde das Bild noch deutlicher den hohen Anteil

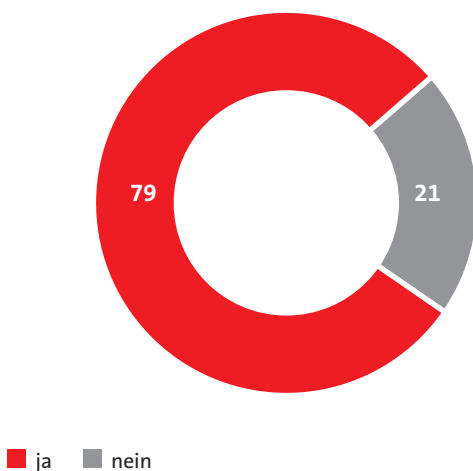
an Personen zeigen, die derzeit Alternativen zum ÖV bevorzugen. Nur jeder fünfte Befragte gibt an, weiterhin unverändert im ÖV unterwegs zu sein. Und wiederum mehr als jeder Dritte davon würde gerne auf andere Verkehrsmittel ausweichen, wenn Alternativen zur Verfügung stünden. Diese Zwangskunden, die sogenannten „Captives“, kassieren damit die potenziellen Fahrgastverluste im ÖV.

Wer also die Möglichkeit hat, weicht auf andere Verkehrsmittel aus, zumindest ein großer Teil der vormaligen ÖV-Nutzer. Die Angst vor Ansteckung ist dabei der meistgenannte Grund für die Abkehr vom ÖV und wird von etwa zwei Dritteln angeführt, die derzeit Alternativen nutzen. Die Maskenpflicht, die ja dem Schutz vor Infektionen dient, ist andererseits selbst Ursache für die Nicht-Nutzung des ÖV, das geben zumindest 17 Prozent der Befragten an. Die weiteren, häufig ge-

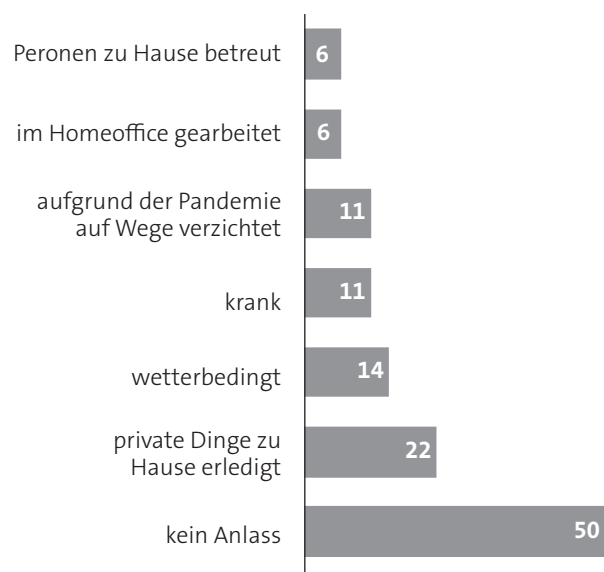
Am Berichtstag unterwegs

Angaben in Prozent

Am Berichtstag außer Haus?



Gründe für Nicht-Mobilität?
(Mehrfachnennungen)



nannten Gründe für die Abkehr vom ÖV stehen nicht in direktem Zusammenhang mit der Corona-Pandemie und scheinen eher generelle Mängel in der Verbindungsqualität zu benennen, wie schlechte Taktung oder schlechte Verbindungen (s. Abbildung S. 16).

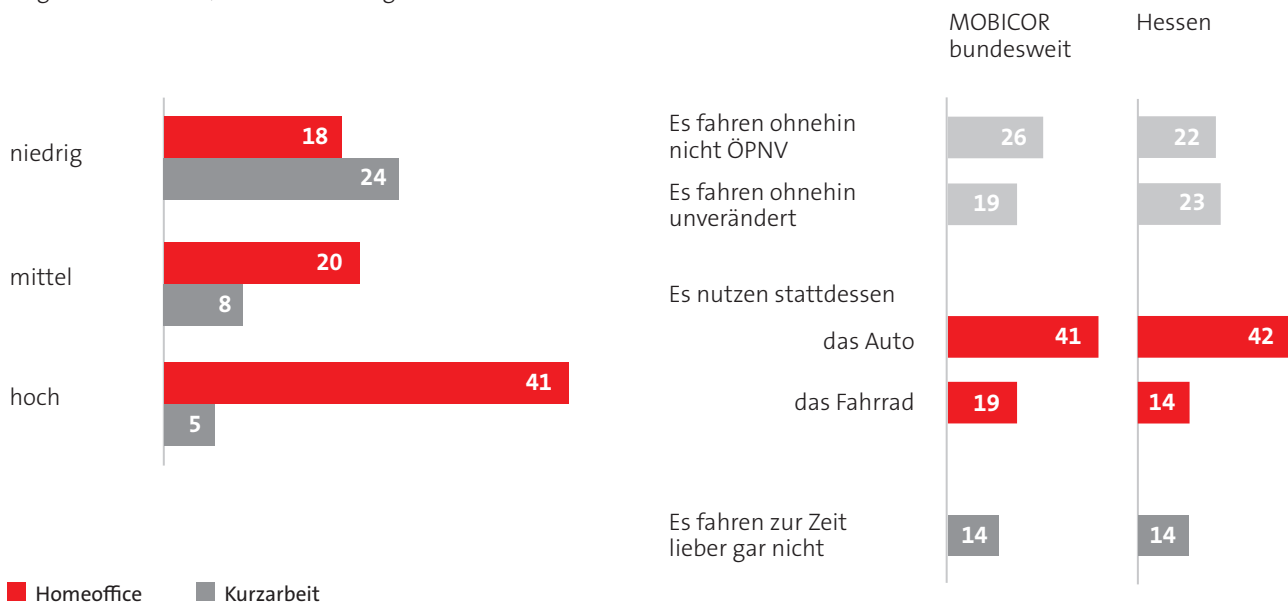
Eine wichtige Frage, die an die dargestellten Fahrgastverluste anschließt, richtet sich auf die Bereitschaft zur Rückkehr zum ÖV, wenn die Pandemie einmal überwunden ist. Das halten 51 Prozent der Befragten für wahrscheinlich oder sogar sehr wahrscheinlich, umgekehrt drückt das aber für 46 Prozent der Befragten eine generelle Skepsis aus, ob sie den ÖV wieder so umfassend wie zuvor nutzen werden. Dabei besteht ein leichtes Stadt-Land-Gefälle. 56 Prozent der Menschen in ländlichen Regionen halten die Rückkehr für eher unwahrscheinlich. Ebenso gibt es ein Altersgefälle: Mit zunehmendem Alter sinkt die Bereitschaft,

den ÖV wie zuvor in Anspruch zu nehmen. Etwa 60 Prozent der über 65-Jährigen hält dies für eher unwahrscheinlich, bei der Altersgruppe der unter 30-Jährigen ist es nur ein Viertel. Ob bei denjenigen, die ihre Rückkehr zum ÖV für wahrscheinlich halten, sich dies aus einer positiven Einstellung zum ÖV begründet oder eher eine nüchterne Einschätzung der Gegebenheiten ist, bei der keine Alternativen zur Verfügung stehen, kann hier nicht analysiert werden. Unterschiede zwischen den Geschlechtern sind in dieser Frage kaum ausgeprägt, wobei Männer mit 52 Prozent etwas häufiger beabsichtigen zum ÖV zurückzukehren als dies Frauen mit 48 Prozent angeben (s. Abbildung S. 17).

Der größte Zuspruch, den ÖV wieder verstärkt zu nutzen, kommt von den Personen, die corona-bedingt das Fahrrad als Alternative zum ÖV gewählt haben. Drei von vier Befragten halten dies für

Anteile Homeoffice und Kurzarbeit nach ökonomischem Status

Angaben in Prozent, nur Erwerbstätige*



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

mindestens wahrscheinlich. Ebenso von denjenigen, die lieber gar nicht fahren, anstatt den ÖV zu nutzen. Unter ihnen beabsichtigen zwei von drei Befragten den ÖV wieder verstärkt zu nutzen. Unter denen, die das Auto als Alternative gewählt haben, ist es nur etwa jeder zweite Befragte. Hier zeigt sich, wer einmal im Auto sitzt, ist nur schwer für den ÖV zurückzugewinnen.

ZURÜCK ZUR NORMALITÄT – WAS KANN DEM ÖV HELFEN?

Die Angst vor Infektionen ist der Hauptgrund für die Suche nach Alternativen zum ÖV. Diese können andere Verkehrsmittel wie Auto oder Fahrrad sein oder aber es wird versucht gänzlich auf Wege außer Haus zu verzichten. Mobilität ist das Rückgrat unserer Gesellschaft, der öffentliche Verkehr ist dabei elementar für Partizipation und Integration. Ohne einen frei zugänglichen, akzeptierten und angstfrei nutzbaren ÖV wird eine Rückkehr zur Normalität nicht möglich sein. Dafür sind zu viele Arbeitsplätze, soziale Beziehungen und

Möglichkeiten der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben abhängig von ihm. Die Frage nach den Möglichkeiten, den ÖV so zu gestalten, dass er ohne Vorbehalte in Anspruch genommen werden kann, ist für die nächste Zeit also zentral für die Rückkehr zu einer reibungslos funktionierenden Gesellschaft.

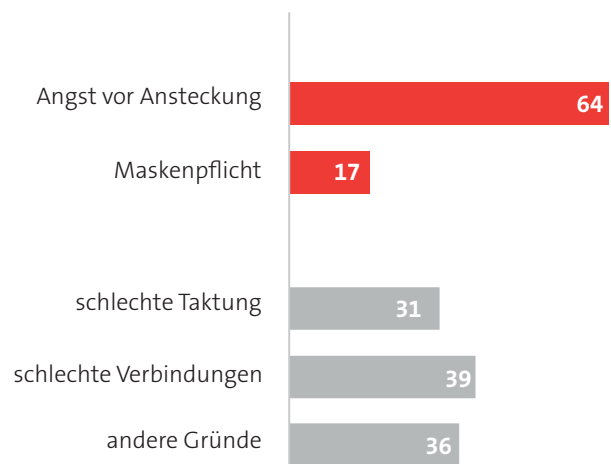
Den Befragten wurde deshalb eine Liste von Maßnahmen vorgelegt, die geeignet scheinen, das Vertrauen in eine risikofreie Nutzung des ÖV zurückzugewinnen. Dazu gehören:

- Durchsetzung der Maskenpflicht
- Mehr Platz in den Fahrzeugen
- Häufigere Fahrzeugreinigung/Oberflächendesinfektion
- Einsatz keimreduzierter Materialien in Fahrzeugen
- Transparente Kommunikation zum Ansteckungsrisiko



Gründe für die Abkehr vom ÖPNV

Personen, die aktuell weniger ÖPNV fahren, Angaben in Prozent, Mehrfachnennungen



Datenbasis: MOBICOR Hessen und regionale MiD im Oktober 2020 für Personen ab 16 Jahren

Zudem gab es die Möglichkeit, bei keiner der benannten Maßnahmen den ÖPNV häufiger zu nutzen. Jede und jeder Befragte konnte eine oder mehrere Maßnahmen angeben. Ob die Kombination mehrerer Maßnahmen stärker zur ÖV-Nutzung motivieren würde, scheint wahrscheinlich, kann aber aus den vorliegenden Daten nicht abgelesen werden.

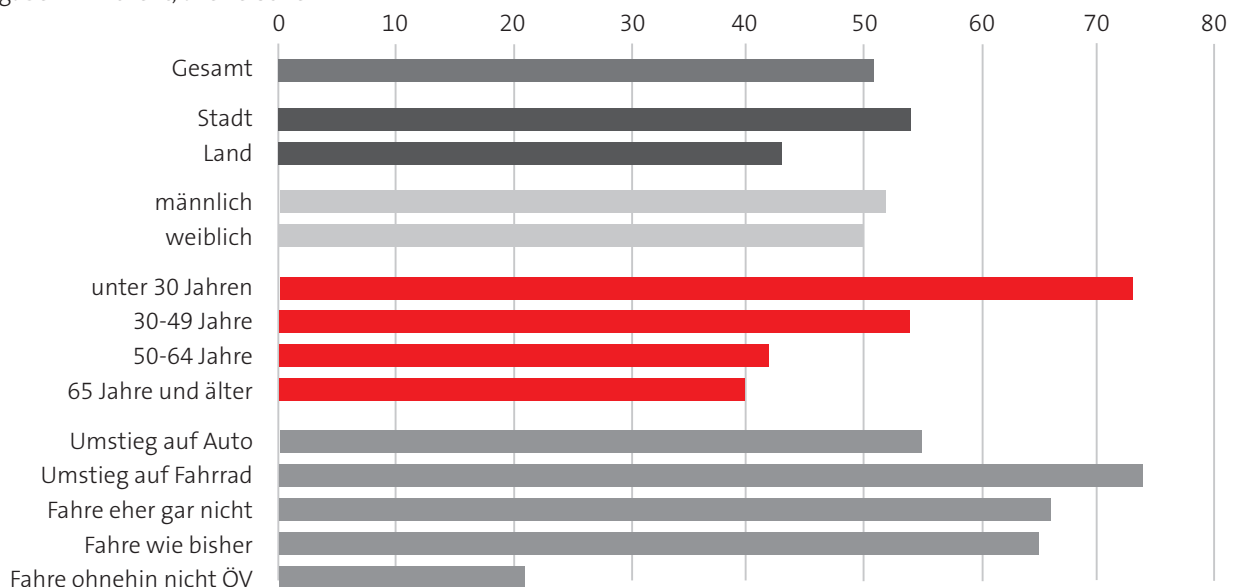
Die Maßnahmen erhalten über alle Befragten hinweg nur geringen Zuspruch. Nur zwischen 26 und 33 Prozent der Befragten sehen die Maßnahmen als ausreichend an, um sie zur Rückkehr zum ÖV zu motivieren (s. Abbildung S. 18). Dabei scheinen die Durchsetzung der Maskenpflicht sowie ein größeres Platzangebot in den Fahrzeugen als die wirksamsten Mittel, den Sorgen der Fahrgäste zu begegnen. Eine transparente Kommunikation wird dagegen als eine weniger wirksame Maßnahme angesehen und erhält nur 26 Prozent Zustimmung. Die Hälfte der Befragten gibt an, bei keiner der benannten Maßnahmen der ÖPNV wieder häufiger zu nutzen.

Unterschiede zwischen Männern und Frauen finden sich bei Maßnahmen zur Verbesserung der Hygiene in den Fahrzeugen. Jede dritte Frau unter den Befragten würde bei häufigerer Fahrzeugreinigung, Oberflächendesinfektion oder dem Einsatz keimreduzierender Materialien in den Fahrzeugen den ÖV öfter nutzen. Bei den befragten Männern wäre es nur jeder vierte.

Entlang der Altersgruppen wiederholt sich das Muster, das sich auch für die Wahrscheinlichkeit einer Rückkehr zum ÖPNV nach Corona abgezeichnet hat. Die jüngeren Jahrgänge sind generell offener für die Rückkehr zum ÖPNV und würden sich auch durch die benannten Maßnahmen stärker motivieren lassen. Die Zustimmung zu den Maßnahmen liegt zwischen 43 und 49 Prozent. Mit höherem Alter lässt auch das Vertrauen in die Wirksamkeit der Maßnahmen nach. In der Altersgruppe der über 65-Jährigen würden strengere Hygienemaßnahmen oder ein größeres Platzangebot nur bei 17 bzw. 26 Prozent zu einer häufigeren ÖV-Nutzung führen.

Wahrscheinlichkeit, den ÖV nach Corona wieder stärker zu nutzen

Angaben in Prozent, alle Personen



Die höchste Zustimmung erhalten die Maßnahmen von den Befragten, die angeben, weiter wie bisher mit dem ÖPNV zu fahren. Die Durchsetzung der Maskenpflicht und ein größeres Platzangebot befürworten etwa 50 Prozent der Befragten. Ob sie dadurch häufiger mit dem ÖPNV fahren würden, wie in der Fragestellung formuliert, ist insofern offen, da es ja vorab keine Verhaltensanpassung gab und sie weiterhin den ÖV „wie gewohnt“ nutzen. Vielmehr scheinen diese Antworten ein generelles Bedürfnis ausdrücken, bei der regelmäßigen ÖV-Nutzung vor möglichen Ansteckungsgefahren geschützt zu werden.

PERSÖNLICHER UMGANG MIT DER CORONA-PANDEMIE

Die Dauer der Pandemie wird für viele Menschen zur Belastung. Existentielle Unsicherheiten, wie es in Zukunft weitergehen soll, werden von der Sorge einer Infektion begleitet, die sie selber oder auch Freunde, Verwandte oder Bekannte betref-

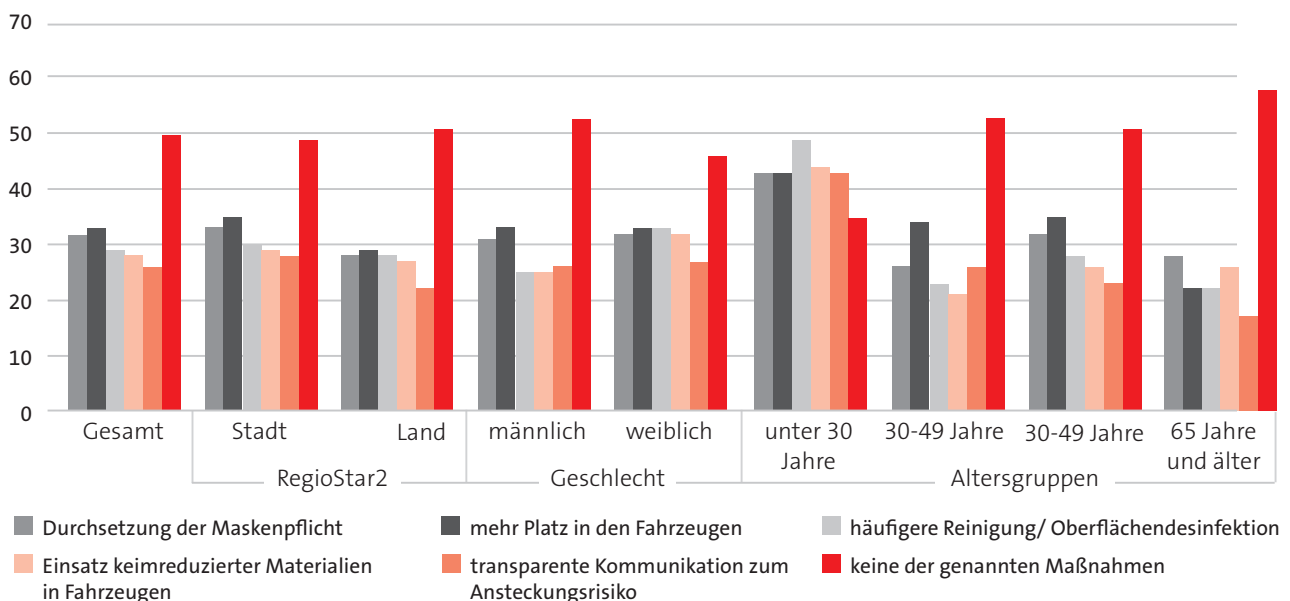
fen könnte. Etwa jeder Vierte hat Angst, sich selber mit dem Virus anzustecken, jeder Fünfte teilt die Sorge, schwer am Corona-Virus zu erkranken. Dabei sind die Ängste bei den älteren Befragten nicht ausgeprägter als bei den jüngeren Menschen, teilweise liegen sie sogar darunter. Die Hälfte der über 64-Jährigen gibt an, keine Angst vor einer Infektion zu haben, 57 Prozent haben keine Angst schwer am Corona-Virus zu erkranken (s. Abbildung S. 20).

Auch wenn ein großer Teil der älteren Befragten keine Angst vor einer Infektion hat, sorgen sich die jüngeren stärker um das Wohlergehen der Eltern und Großeltern als um die eigene Gesundheit. Vier von fünf Befragten unter 30 Jahren stimmen dieser Aussage zu. Bei den Altersgruppen zwischen 30 und 64 Jahren sind es noch zwei Drittel der Befragten.

Sorgen machen sich die Menschen nicht nur um die Gesundheit, sondern auch um den Gemüts-

Häufigere Nutzung von ÖPNV bei der Umsetzung bestimmter Maßnahmen

Angaben in Prozent; Mehrfachnennungen



zustand. Die Einschränkungen in der Mobilität verhindern häufig auch Besuche bei den Eltern oder Großeltern. Dennoch nimmt das Gefühl sich einsam zu fühlen mit zunehmendem Alter ab, wenn auch nur gering. Bei den unter 30-Jährigen ist es fast jeder Dritte, der sich einsam fühlt, bei den älteren Befragten mit 27 Prozent etwas mehr als jeder vierte Befragte. Ausgeprägter ist dieses Gefühl bei Personen im Homeoffice, die zu 38 Prozent angeben, sich einsam zu fühlen.

Sorgen um den Arbeits- oder Ausbildungsplatz finden sich bei den jüngeren Befragten nur gering ausgeprägt. Gerade sieben Prozent äußern diese Befürchtung. Aber auch bei den Altersgruppen im berufsfähigen Alter ist es nur jeder zehnte Befragte, der sich Sorgen um den Arbeitsplatz macht. Dagegen gibt etwa jeder fünfte Befragte an, dass die Corona-Krise für sie persönlich sogar positive Folgen haben wird.

Diese Befunde decken sich mit aktuellen Ergebnisse aus der psychologisch-klinischen Forschung, in denen zum einen auf eine altersbedingte Stress-

Resilienz verwiesen wird, die den Umgang mit Krisen im Alter erleichtert, da man auf viele Erfahrungen mit überwundenen Schicksalen zurückblicken kann. Zum anderen kann auch die Aussage, man könne der Krise etwas Positives abgewinnen, im Kontext von Strategien zur Stressbewältigung gesehen werden. Wer es schafft, die aktuelle Situation mit den zahlreichen Beschränkungen für sich selber positiv zu bewerten, indem sich Hobbies und Tätigkeiten wie Jogging, Brotbacken oder der Malerei verstärkt zugewandt wird, der empfindet auch die Kontaktbeschränkungen weniger belastend.

WAS KOMMT, WAS BLEIBT: ERWARTUNGEN FÜR DIE KOMMENDEN 6 MONATE

Die erste Erhebungswelle begann mit der Frage nach dem Befinden. Das war nicht nur ein Warm-up für die anschließende Mobilitätsbefragung, sondern es sollte ein spontaner und allgemeiner Eindruck der persönlichen Wahrnehmung ermittelt werden, schließlich handelte es sich um eine zuvor nie dagewesene Situation. Wie es den



9 %

Die Anzahl der Wege in Hessen hat sich zwischen der ersten und der zweiten Erhebungswelle um 9 Prozent verringert.

Menschen mit solchen Einschränkungen konfrontiert gehen würde, war unbekannt und ohne Vergleich. Bemerkenswerterweise ging es der großen Mehrheit sehr gut. Anschließend wurde ein Ausblick auf die Erwartungen an die nächsten sechs Monate erhoben, damals wohl überwiegend in der Erwartung, dass bis dahin die Krise überwunden sei. In der zweiten Erhebungswelle, etwas weniger als ein halbes Jahr später, wurde die Frage nach den Erwartungen erneut gestellt. Die Veränderungen im Vergleich zur ersten Welle geben einen Eindruck, wie sich die Dauer der Coronapandemie auf diese Einschätzungen auswirkt.

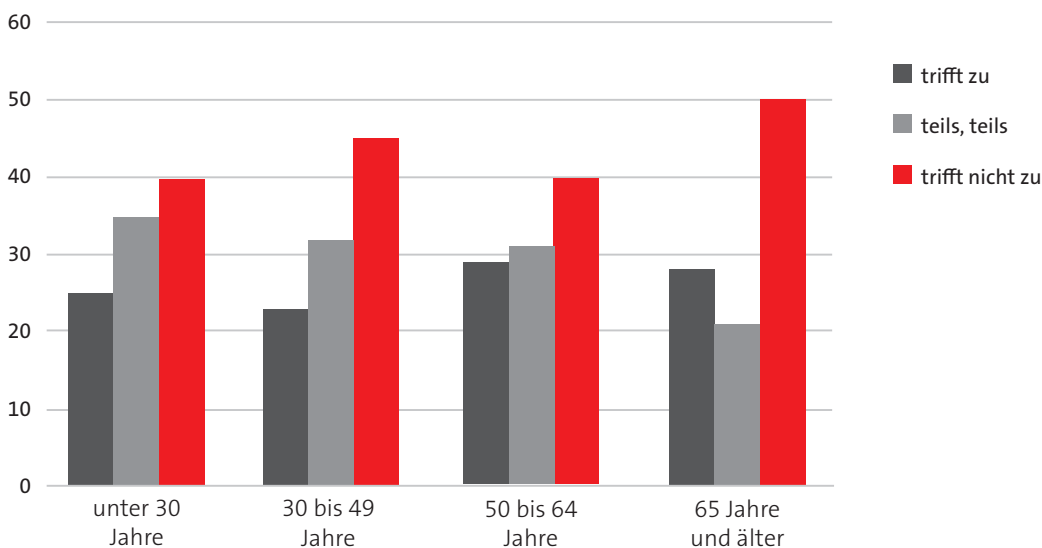
Ernsthafte Geldprobleme werden auf einem ähnlich geringen Niveau erwartet, wie in der ersten Erhebungswelle. Gerade mal sieben Prozent der Befragten äußern diese Erwartung (s. Abbildung S. 21). Anders sieht die Entwicklung bei den Erwartungen im Hinblick auf gesundheitliche Einschränkungen aus. Inzwischen geben 30 Prozent an, diese Erwartung zu teilen und damit fast dop-

pelt so viele wie in der ersten Welle. Das Verständnis von „gesundheitlichen Einschränkungen“ ist dabei offen und kann sich sowohl auf eine Infektion beziehen – immerhin hat ein etwa ähnlich großer Anteil Angst vor einer Infektion –, es kann sich aber auch auf die Einschränkungen zur Vermeidung einer weiteren Ausbreitung des Virus beziehen, also eine Einschränkung aus gesundheitlicher Vorsorge. Dann wiederum wäre ein Anteil von 30 Prozent recht gering, da in irgendeiner Form fast jeder von den Auswirkungen betroffen ist, sei es nur durch das Tragen einer Mund- und Nasenbedeckung.

Die Erwartung einer Einschränkung der Grundrechte teilen inzwischen 42 Prozent der Befragten und damit elf Prozentpunkte mehr als in der ersten Erhebungswelle. Besonders ausgeprägt ist diese Erwartung in den Altersgruppen zwischen 30- und 64-Jahren und auch bei den Menschen im Homeoffice, von denen jeweils die Hälfte der Befragten eine Einschränkung der Grundrechte

Angst, sich mit dem Corona-Virus anzustecken

Angaben in Prozent, alle Befragten



erwartet. In diesem Befund kommt eine schwindende Akzeptanz der getroffenen Maßnahmen zur Begrenzung der Pandemie zum Ausdruck. In der Wahrnehmung wird der Gesundheitsschutz einer Einschränkung der Grundrechte gegenübergestellt. Das kann zu einem Akzeptanzverlust führen, in dessen Folge auch eine Missachtung der Verhaltensrichtlinien wahrscheinlicher werden könnte. Einer solchen Entwicklung sollte kommunikativ entgegengewirkt werden. Die grundsätzliche Akzeptanz der Maßnahmen ist bedeutsamer für deren Einhaltung als eine strenge Kontrolle und der Ahndung von Verstößen.

FAZIT UND AUSBLICK

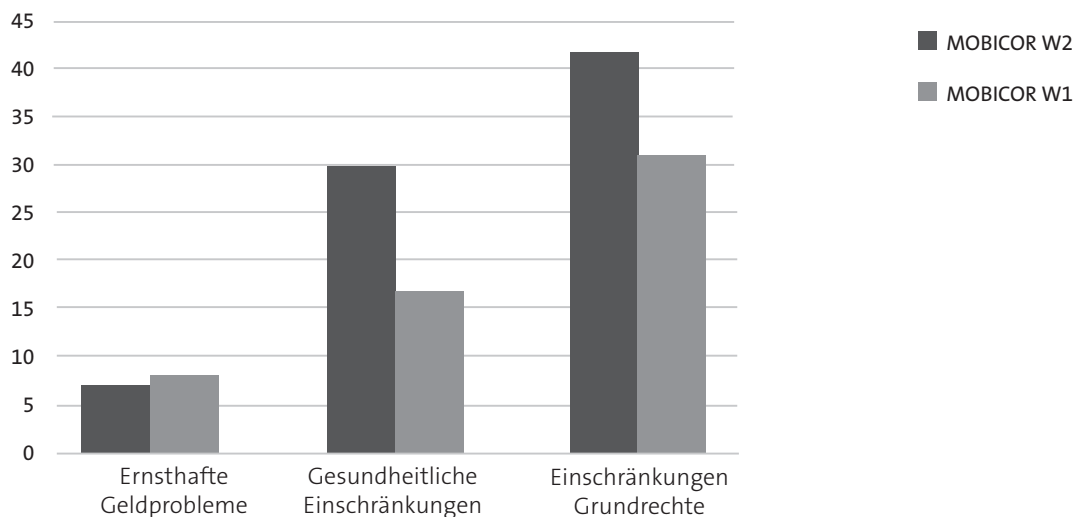
Bereits in der ersten Erhebungswelle hat sich eine Bewährungsprobe für den ÖV angedeutet, die Rückgänge der Fahrgäste waren enorm. Der erste Lockdown wurde aber eher als außerordentliche Ausnahme wahrgenommen, eine Situation, die sich nicht so schnell wiederholen kann und darf.

Zudem hat die Corona-Pandemie durch eine gefühlte Zunahme des Radverkehrs zumindest aus umweltpolitischer Perspektive keinen Schaden auf dem Weg zur Verkehrswende erzeugt und viele Sorgen überdeckt. Klimaforscher haben gleichzeitig bestätigt, dass es zu einer weltweiten Abnahme der CO₂-Emissionen kam. Im Sommer schien auch das Virus weitestgehend auf dem Rückzug, die Zahlen der Neuinfektionen gingen deutlich zurück und auch die Zahl der schweren Erkrankungen und Todesfälle. Die Bedrohung erschien für manche schon überwunden.

Mit dem Ende des Sommers stiegen die Infektionszahlen langsam wieder an und beschleunigten sich am Ende der Urlaubszeit und der warmen Tage so stark, dass ein neuer Lockdown, zumindest ein partieller, erforderlich wurde. Damit sind auch die Hoffnungen auf ein schnelles Ende der Pandemie dahin. Für den ÖV hat sich die Situation nicht entspannt, das zeigen die aktuellen Zahlen in diesem Bericht. Und eine Änderung zum Guten

Erwartungen für die kommenden sechs Monate

Angaben in Prozent, alle Befragten



Datenbasis: MOBICOR Hessen

ist nicht in Sicht, da auch ein größeres Platzangebot in den Fahrzeugen, verbesserte Hygiene und verstärkte Reinigungen oder die Durchsetzung der Maskenpflicht nur einen Teil der ehemaligen Fahrgäste zurück in die Fahrzeuge bringen würde. Und je länger die Pandemie andauert, desto größer wird der Schaden für den ÖV. Denn wer kann, weicht auf das Auto aus, fährt Fahrrad oder unterlässt Wege lieber ganz, als diese mit Bus und Bahn zu bestreiten. Die verbliebenen ÖV-Nutzer, so hat es den Anschein, rekrutieren sich überwiegend aus denen, denen keine Alternative zur Verfügung steht. Doch lässt sich mit den verbliebenen Zwangsnutzern ein ÖV gestalten, der das Rückgrat der Verkehrswende darstellt? Wie attraktiv kann ein ÖV wahrgenommen werden, der möglicherweise in den Ruf gelangt, vor allem von den Zwangskunden genutzt zu werden..

Diese Gefahr war schon vor der aktuellen Bewährungsprobe bekannt und speiste sich aus einem

komplexen Gefüge aus öffentlicher Finanzierung, dem Besteller-Ersteller-Prinzip und zu geringer Investitions- und Innovationsbereitschaft. Doch an diesem Punkt sollten Denkverbote beiseitegeschoben und Erkenntnischancen genutzt werden. Es muss zur Kenntnis genommen werden, dass es eine Rückkehr zur Normalität, wie man sie vor Corona kannte, nicht ohne Anstrengung geben wird. Einige Fahrgäste bleiben dauerhaft verloren, wenn sich die Ergebnisse der Studie bestätigen. Dabei wäre ein in vielen Belangen verbesserter ÖPNV schon vor dem Corona-Einschnitt ein Gebot der Stunde gewesen. Nun kommen weitere Herausforderungen dazu. Mögliche dauerhaft höhere Homeoffice-Anteile, um einen Aspekt zu nennen, entschärfen möglicherweise den Gesamtverkehr, bedeuten aber für den öffentlichen Verkehr zunächst Einnahmeverluste. Wachsende Ansprüche an die Transport- und Aufenthaltsqualität, ein weiterer Aspekt, verlangen jedoch Modernisierungen und damit mehr Mittel als bisher.

Kontakt

Marc Schelewsky

Senior-Projektleiter

infas Institut für angewandte

Sozialwissenschaft GmbH

Tel. +49 (0)228 3822-952

E-Mail: m.schelewsky@infas.de