



03

CORONA-PANDEMIE UND UNSERE ALLTAGSMOBILITÄT

MOBICOR-Länderbericht Bayern
3. Welle Oktober 2021



In Kooperation mit

WZB



Bundesweites Projekt
gefördert durch



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

Projekt:

7331 – MOBICOR

beauftragt durch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Berlin, Bonn, Januar 2022

Text: Marc Schelewsky

Layout und Grafik: Mischa Frank und Sigrid Phiesel

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

Schelewsky, Marc (2022): Mobilitätsreport Bayern, Corona-Pandemie und unsere Alltagsmobilität, Ausgabe 03, 15.01.2022, Bonn

Kurzform:

infas (2022): Mobilitätsreport Bayern 03, Bonn

Auch im Herbst 2021, knapp zwei Jahre nachdem die weltweite Verbreitung des SARS-CoV-2-Virus ihren Anfang nahm, ist die COVID-19-Pandemie gegenwärtig und prägt den Alltag vieler Menschen. Das spiegelt sich auch in den aktuellen politischen Diskussionen wider, die sich mit Themen wie der Rückkehr ins Homeoffice, Impfpflicht, Booster-Impfungen, 2G oder 2Gplus befassen. Und das zeigt sich auch im Mobilitätsverhalten der Menschen, das sich unter dem Einfluss der Pandemie anhaltend verändert hat.

Dabei schien es im Sommer so, als sei die Verbreitung des Virus eingedämmt und das Ende der Pandemie in Sichtweite: Steigende Impfquote und eine 7-Tage-Inzidenz im einstelligen Bereich trugen zu einer Erholung der Mobilität bei. Die Verkehrsleistung und Unterwegszeit stiegen wieder deutlich an, öffentliche Orte wurden wieder häufiger aufgesucht. Doch diese Normalisierung der Mobilität fand unter dem Einfluss steigender Infektionszahlen im Oktober 2021 erneut ein Ende. In dieser Übergangsphase lassen sich wieder die gleichen Effekte beobachten, die sich bereits in den vorherigen Erhebungswellen zeigten: Rückgang der Unterwegszeiten, größere Nahraumorientierung und Verlagerungen vom ÖV auf alternative Verkehrsmittel, also auf das Auto und das Fahrrad. Als Treiber können sowohl die vermehrte Wahrnehmung des Homeoffice als auch die Angst vor Infektionen im öffentlichen Verkehr benannt werden.

1. EINORDNUNG DER ERGEBNISSE IN DIE DYNAMIK DER PANDEMIE

Die dritte und letzte MOBICOR-Erhebung in den Ländern Baden-Württemberg, Bayern und Hessen, deren Ergebnisse in diesem Bericht mit Schwerpunkt auf Bayern dargelegt werden, fand genau in der Übergangsphase statt. Zu Beginn der Erhebungswelle Ende September 2021 lag die 7-Tage-Inzidenz auf einem Wert unter 70. Während der Feldzeit im Oktober stieg sie kontinuierlich an und erreichte am Ende der Erhebung Anfang November 2021 einen Wert von über 200.

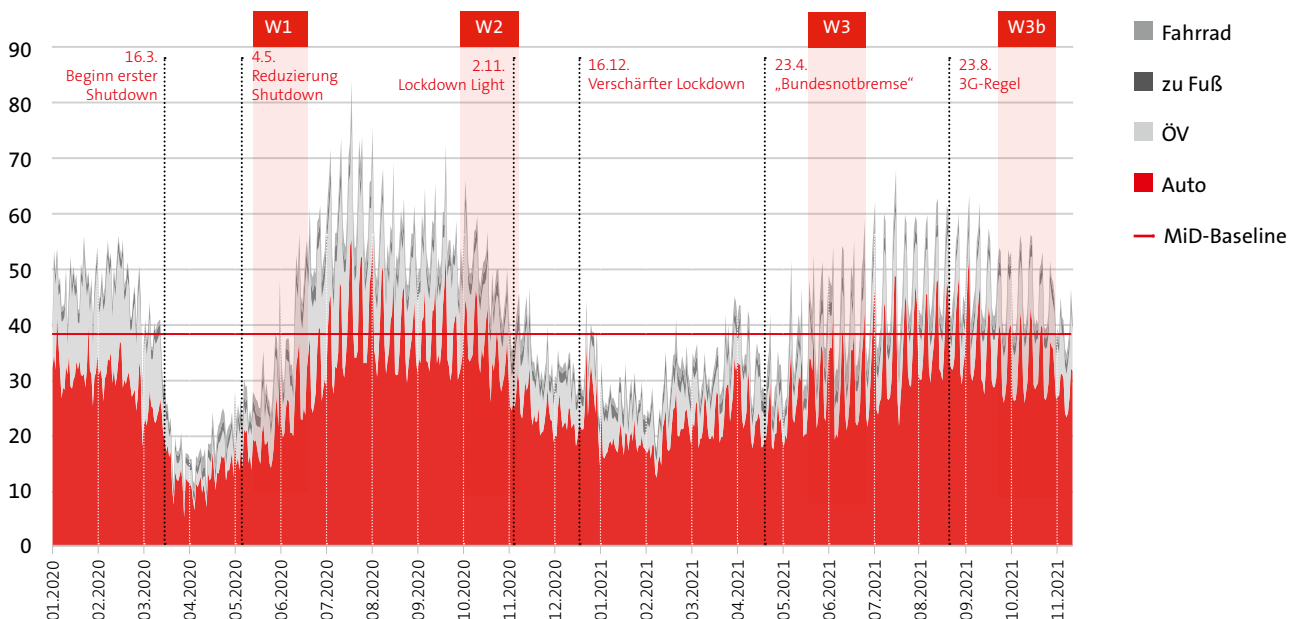
Die Dynamik der Pandemie und die Auswirkungen auf die Mobilität werden in unten stehender Abbildung anhand der Tracking-Daten dargestellt. Die Daten wurden mit der Erhebungs-App „infa mobico“ erhoben und um zusätzliche Daten aus dem Bestand von MOTIONTAG erweitert. Das

Unternehmen MOTIONTAG hat die Smartphone-Erhebungs-Technologie entwickelt, mit der im Rahmen der MOBICOR-Studie bundesweit und durchgängig Mobilitätsdaten erhoben und analysiert werden konnten. Die Abbildung umfasst die Daten für den Zeitraum ab Januar 2020 bis November 2021, wodurch die Veränderungen der Mobilität über den gesamten Zeitraum der Pandemie dargestellt wird, jeweils in Abhängigkeit von der pandemischen Lage und den geltenden Maßnahmen. Der Blick auf die Entwicklungen seit dem Sommer 2021 zeigt, dass mit dem Ende der Urlaubszeit und den seit dem 23. August gültigen 3G-Regeln für bestimmte Orte und Einrichtungen, die Mobilität sich langsam reduziert, gemessen in den Kilometern pro Tag und Person.

Ähnlich wie im Jahr zuvor stiegen nach den Sommermonaten die Infektionszahlen an und erste Maßnahmen zur Eindämmung wurden umge-

Tageskilometer pro Person

Angaben in Mittelwerten (Kilometer pro Person)



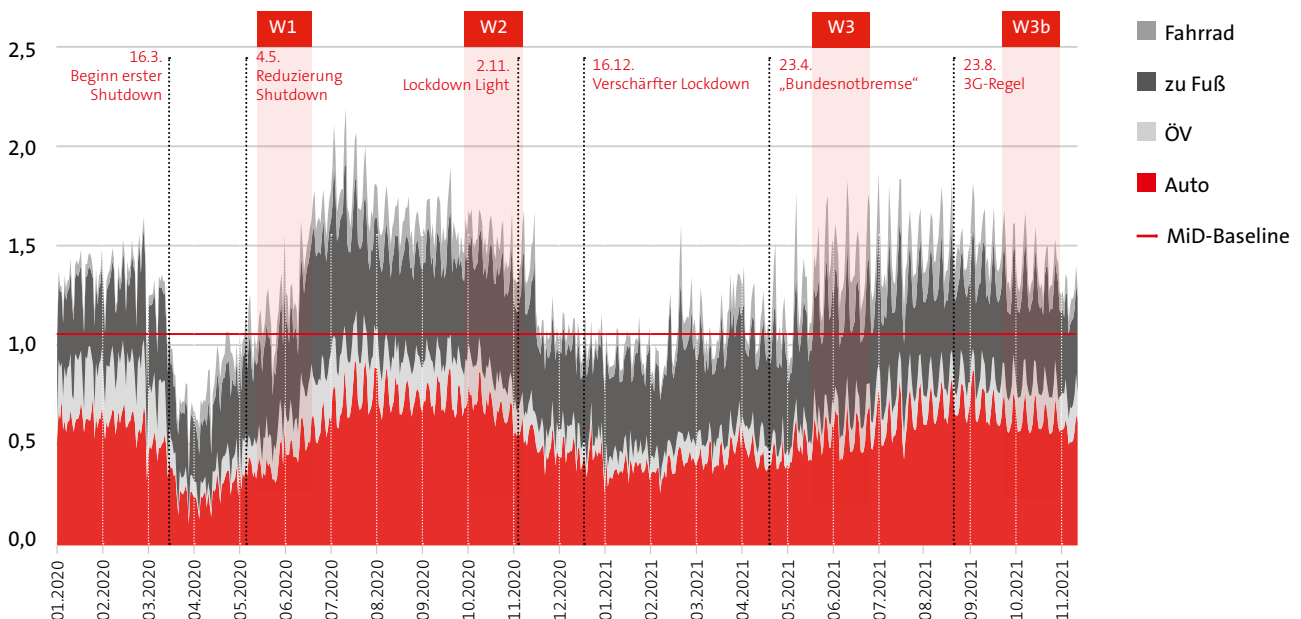
Datenbasis: rund 2.000 Personen bundesweit im Tracking von MOTIONTAG (Partner im MOBICOR-Projekt)

setzt. Diese zeigten sich aber nicht als ausreichend wirksam, um den weiteren Anstieg zu verhindern. In 2020 wurden aufgrund der weiter ansteigenden Zahlen peu à peu die Maßnahmen verschärft, zunächst mit dem Lockdown „light“ im November und anschließend dem verschärften Lockdown Mitte Dezember 2020, die jeweils zu einem deutlichen Rückgang der Mobilität beitragen. In 2021 scheint sich der Verlauf zu wiederholen. Mit der Einführung von 3G im August dieses Jahres, der Diskussion um 2G und 2Gplus und schließlich der Änderung des Infektionsschutzgesetzes inklusive der Rückkehr zur Homeoffice-Pflicht (gemäß den Vorgaben des BMAS) im November, traten erneut umfassende Maßnahmen in Kraft, deren Auswirkungen sich in den Mobilitätskennziffern widerspiegeln. Die beiden Abbildungen lassen diesen Rückgang in den letzten dargestellten Wochen ab Mitte Oktober bereits erkennen.

Die unten stehende Abbildung zeigt die Veränderungen in den Unterwegszeiten entlang der Verkehrsmittel Auto, ÖV, Fahrrad und für das Zu Fußgehen. Die Dynamik ist ähnlich, aber nicht so ausgeprägt wie bei der Verkehrsleistung in der vorherigen Abbildung. Mit den getroffenen Maßnahmen, insbesondere der Homeoffice-Pflicht, wird die Mobilität stärker ins Wohnumfeld verlagert. Alltägliche Wege werden dadurch häufiger zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt. Im Ergebnis sinken die Entfernungen stärker als die Unterwegszeiten. Zudem bleibt die Unterwegszeit für Fußwege durchweg auf einem nahezu konstanten Niveau, während sich die Zeit, die im Auto verbracht wird, deutlicher reduziert.

Unterwegszeit pro Tag und Person

Angaben in Stunden pro Person und Tag



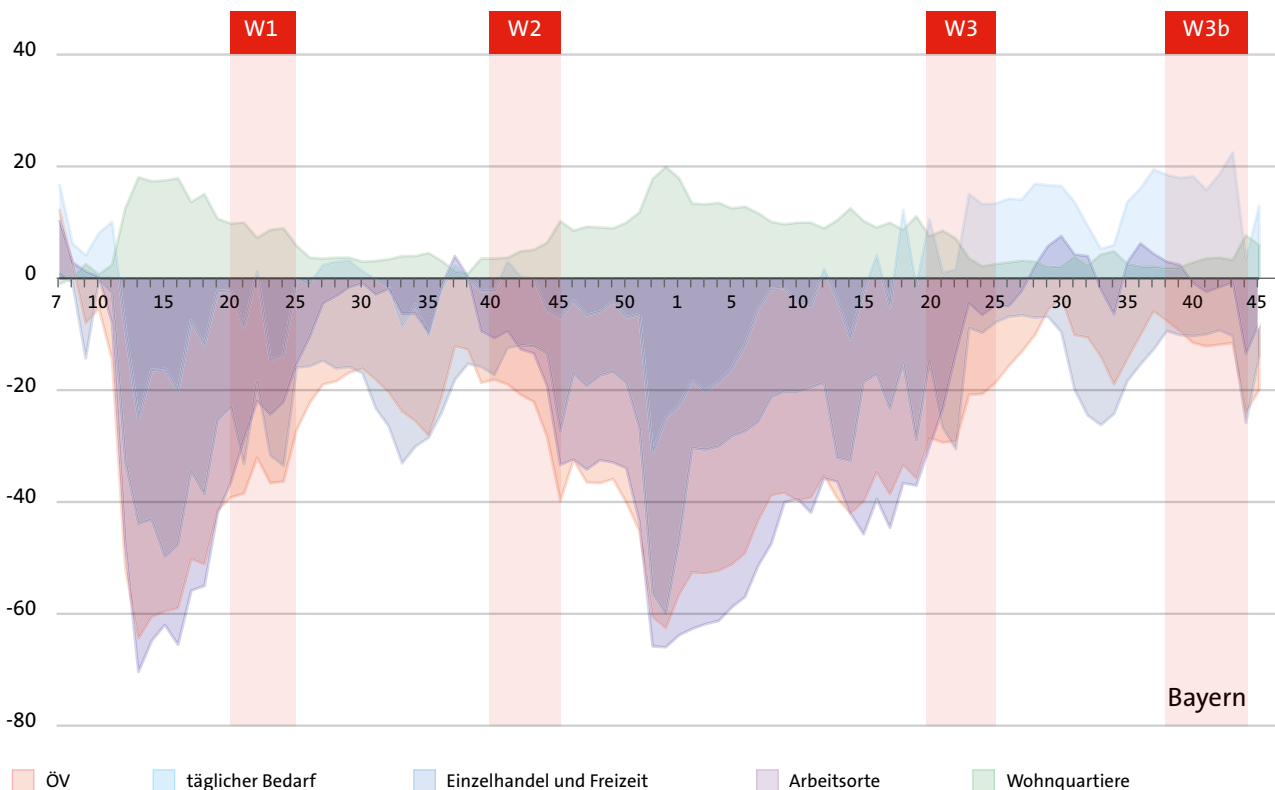
Datenbasis: rund 2.000 Personen bundesweit im Tracking von MOTIONTAG (Partner im MOBICOR-Projekt)

Analog zu den Veränderungen der Mobilität lässt sich diese Dynamik auch bei den Aufenthalten beobachten, die auf Basis der Google-Aufenthaltsmessungen vom 10. Februar 2020 bis zum 07. November 2021 analysiert wurde (vgl. unten stehende Abbildung). Dargestellt sind die Abweichungen vom Medianwert der Aufenthaltsdauer der jeweiligen Orte in den ersten fünf Wochen des Jahres 2020. Der Medianwert gilt somit als Referenz und stellt den Normalzustand bzw. den Zustand vor der Pandemie dar. Dabei sollten jahreszeitliche Einflüsse auf diesen Referenzwert berücksichtigt werden. Deutlich zu erkennen sind die Einflüsse der Maßnahmen wie Shutdown bzw. Lockdown und Homeoffice auf die Aufenthalte, die Ausdruck in den deutlichen Rückgängen der außerhäuslichen

Aktivitäten in den Winter- und Frühlingsmonaten finden. Zudem zeigt sich insbesondere für die Bundesländer Baden-Württemberg und Bayern ein abrupter Rückgang in der Kalenderwoche 44 (Anfang November 2021) bei Aufenthalten am Arbeitsplatz sowie an Bahnhöfen und ÖV-Haltestellen. Dies ist vermutlich auf die deutlich ansteigenden Inzidenzen in diesem Zeitraum zurückzuführen. Im Vergleich zur zweiten Erhebungswelle, die ebenfalls im Oktober durchgeführt wurde, sind die Rückgänge aber aktuell weniger deutlich. Zu erwarten ist, dass mit dem Inkrafttreten des neuen Infektionsschutzgesetzes Ende November deutliche Veränderungen zu erkennen sein werden. Mit der verpflichtenden Rückkehr ins Homeoffice wird auch ein Rückgang der Nachfrage im ÖV wahrscheinlich.

Aufenthaltsmessungen von Google

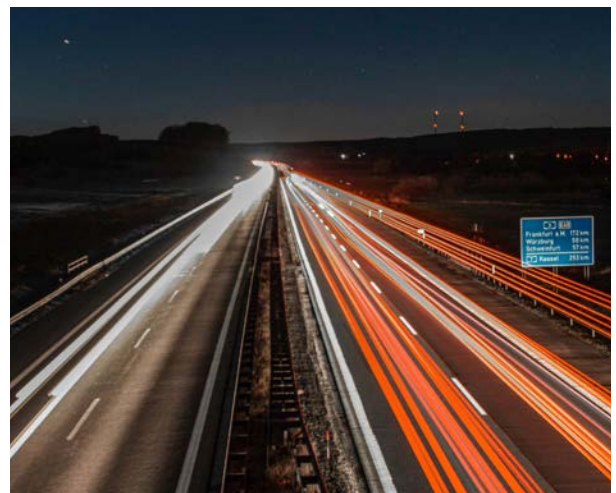
Durchschnittliche Veränderungen gegenüber dem Referenzwert in Prozent nach Kalenderwochen bis 07. Nov. 2021





34%

der Personen aus bessergestellten Haushalten arbeiten derzeit im Homeoffice. Bei den Personen mit niedrigem Haushaltsstatus sind es nur zwölf Prozent.



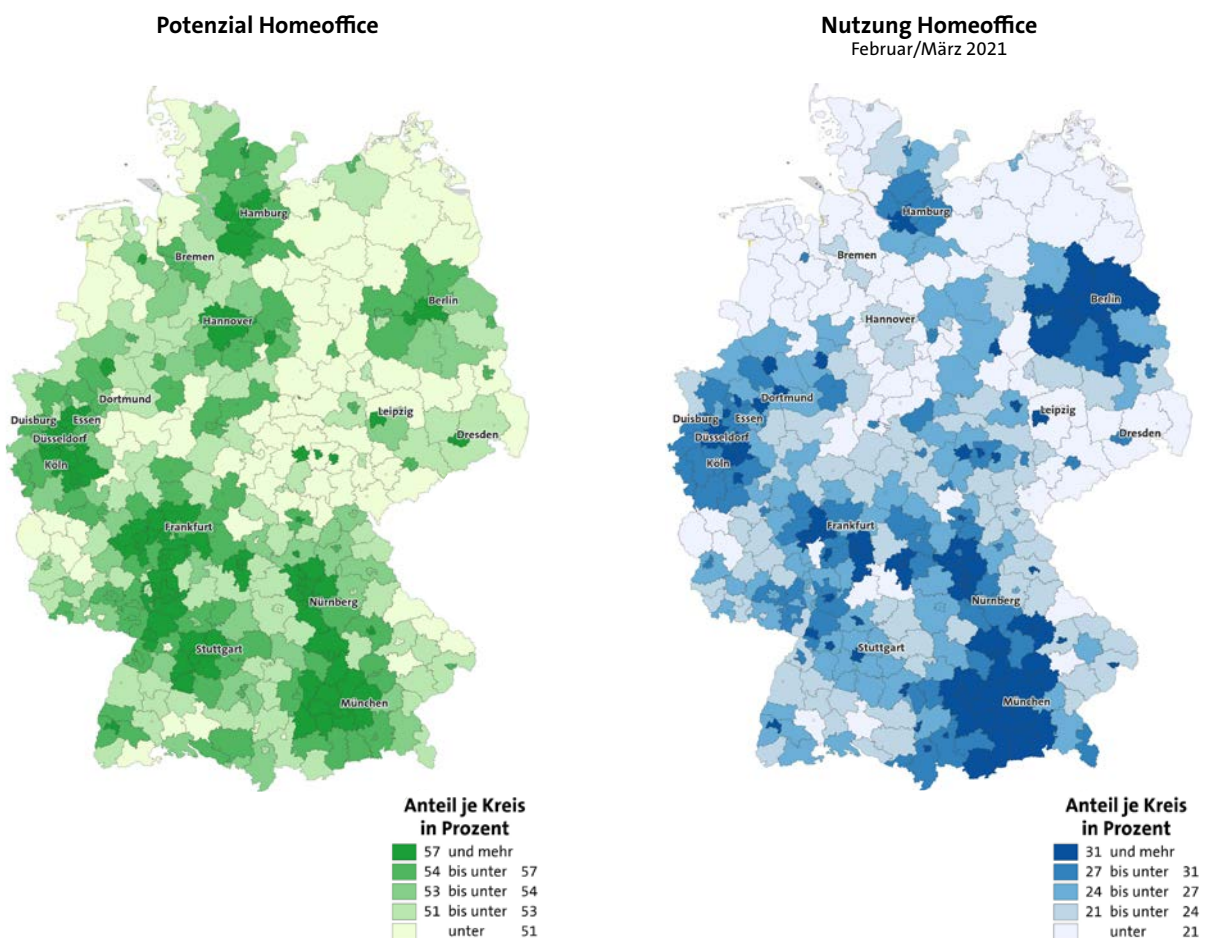
2. HOMEOFFICE – POTENZIAL, NUTZUNG UND LÜCKE

Homeoffice ist eine wirksame Maßnahme zur Eindämmung der Pandemie. Durch die Reduzierung von Kontakten am Arbeitsplatz und auch auf Arbeitswegen konnte die Verbreitung des Virus verringert werden, wie empirische Evaluierungen, Befragungen und Simulationsstudien gleichermaßen aufzeigen konnten (vgl. Corona Datenplattform 2021). Die Arbeit im Homeoffice hat auch große Auswirkungen auf die Mobilität, die nicht nur Arbeitswege, sondern auch weitere

Wege zwecke wie Freizeit- oder Einkaufswegen betrifft. Um den Hintergrund darzustellen, wie weit das Homeoffice als Einflussgröße für Veränderungen in der Mobilität dienen kann, wird in diesem Kapitel der Umfang des Homeoffice analysiert.

Das Homeoffice-Potenzial ist im regionalen Vergleich nicht überall gleichermaßen ausgeschöpft worden. Unten stehende Abbildung zeigt auf der Grundlage der Daten des ifo-Instituts und infas auf der Corona Datenplattform das Potenzial zum Homeoffice, die tatsächliche Nutzung und die sich daraus ergebende Differenz als „Homeoffice-

Geografische Verteilung von Homeoffice-Potenzial, Homeoffice-Quote und Homeoffice-Lücke im Februar/März 2021

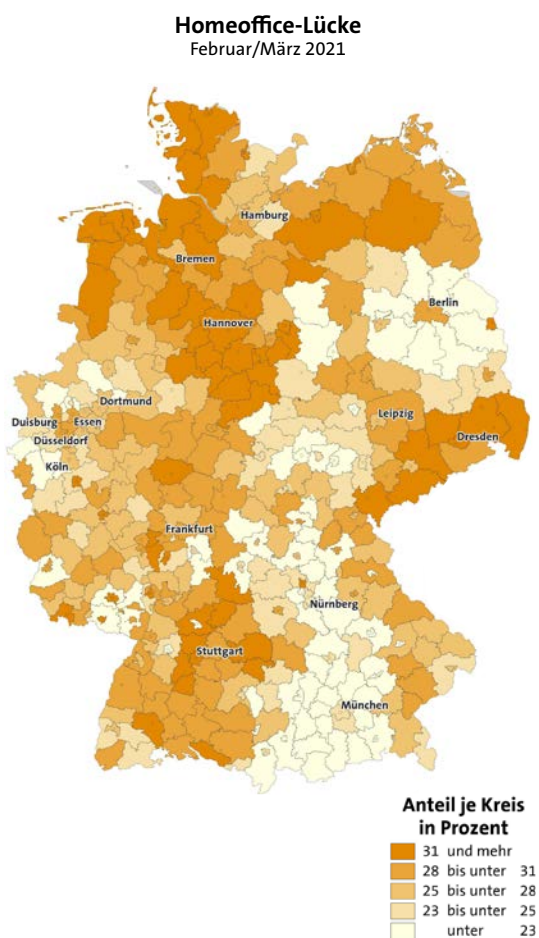


Angaben in Prozent

Datenquellen: HomeOffice Nutzung ist: infas 360/infas (2021), HomeOffice Potenzial: Alipour et al. / ifo (2020), HomeOffice Lücke: infas 360 / infas + Alipour et al. / ifo 2020/2021

Lücke“. Zu beachten ist, dass bei der Erfassung der Nutzung des Homeoffice und des Homeoffice-Potenzials methodische Unterschiede bestehen, die tendenziell zu einer Überschätzung der Homeoffice-Lücke führen. Während bei den Homeoffice-Potenzialen die Verlagerung ganzer Tage sowie die Möglichkeit, bestimmten Tätigkeiten zumindest für einige Stunden am Tag von zu Hause aus zu erledigen, abgebildet wird, zeigt die Homeoffice-Nutzung nur die Verlagerungen vollständiger Tage (vgl. ebd., S. 11).

Die rechte Karte der unten stehenden Abbildungen



verdeutlicht die regionalen Unterschiede bei der Wahrnehmung der Möglichkeit zum Homeoffice. In einem Korridor von Oberbayern und Franken, über Thüringen, Sachsen-Anhalt bis nach Brandenburg wurde das Potenzial umfänglich ausgeschöpft. Im Nordwesten Deutschlands zeigt sich dagegen eine ausgeprägte Lücke bei der Potenzialausschöpfung, die sich bis nach Osten in Richtung Mecklenburg und Vorpommern erstreckt und auch in Sachsen zu finden ist. Der Corona-Themenreport 02 stellt dazu fest, dass sich für den Zeitraum von Mitte Februar bis Mitte März 2021 eine signifikante Korrelation zwischen Homeoffice-Nutzung und der 7-Tage-Inzidenz zeigt. Dieser Zusammenhang kann nicht in eine Ursache-Wirkung-Beziehung gebracht werden, aus der sich die Aussage ableiten ließe, die Nutzung des Homeoffice führt zu einer niedrigeren 7-Tage-Inzidenz. Dennoch, so die Interpretation des Corona-Themenreports, „deckt sich der Befund mit den Ergebnissen bestehender Studien, die zeigen, dass Homeoffice ein geeignetes Mittel ist, Kontakte und damit Infektionsrisiken zu reduzieren“ (ebd., S. 12).

Auch die MOBICOR-Studie hat sich eingehend mit dem Thema Homeoffice beschäftigt und dabei auch das Thema Kurzarbeit behandelt. Zunächst fällt auf, dass der Anteil an Befragten, die ganz oder überwiegend von zu Hause aus arbeiten, weiterhin als hoch einzuschätzen ist. Während in Baden-Württemberg noch jeder Fünfte ganz oder überwiegend von zu Hause aus arbeitet, ist es in Bayern und Hessen sogar jeder Vierte (24 Prozent und 27 Prozent). Dieser Wert hat sich für Bayern gegenüber der Erhebung im Oktober 2020 leicht, um fünf Prozentpunkte, erhöht, gegenüber der ersten Erhebungswelle im Mai und Juni 2020 jedoch um fünf Prozentpunkte verringert.

Deutliche Unterschiede in der Wahrnehmung des Homeoffice zeigen sich zwischen städtischen und ländlichen Regionen nach der regionalstatistischen Raumtypologie RegioStaR2 des BBSR. Im Oktober 2021 haben 30 Prozent der Befragten in städtischen Räumen angegeben ganz oder teilweise von

zu Hause aus zu arbeiten. Auf dem Land waren es dagegen nur 16 Prozent, also etwa die Hälfte. Dieses Stadt-Land-Gefälle hat sich bereits vor einem Jahr abgezeichnet. Zuvor, in der Erhebung vom Mai und Juni 2020 war der Unterschied mit 32 Prozent in städtischen Regionen gegenüber 27 Prozent in ländlichen Regionen deutlich geringer ausgeprägt.

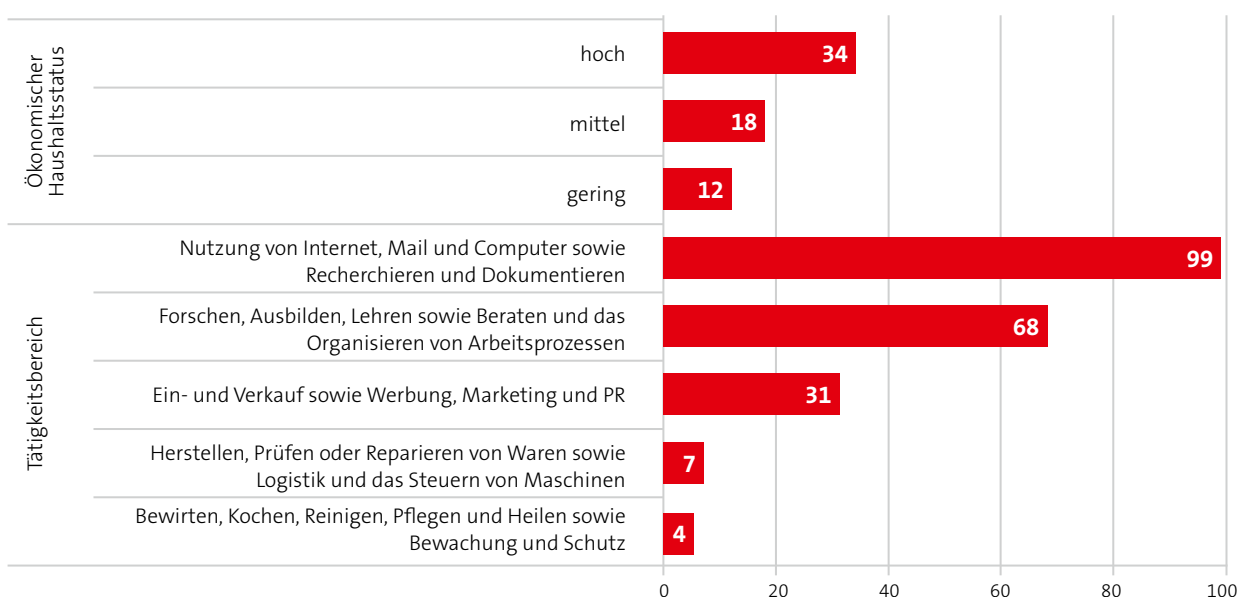
Unterschiede in der Wahrnehmung des Homeoffice bestehen auch entlang der ökonomischen Situation der Befragten. Personen aus einem Haushalt mit hohem ökonomischem Status nutzen fast dreimal häufiger das heimische Büro als Personen mit niedrigem Haushaltsstatus. Bei den Bessergestellten befindet sich in Bayern jeder Dritte im Homeoffice, obwohl die Homeoffice-Pflicht zum Zeitpunkt der Befragung nicht bestand. Bei Personen mit niedrigem Haushaltsstatus sind es dagegen nur zwölf Prozent. Dieser Unterschied drückt sich auch in verschiedenen Tätigkeitsbereichen und der Möglichkeit zum Homeoffice aus. Gefragt wurde, wie weit die eigene Berufstätigkeit in der Beschreibung bestimmter Tätigkeiten wiederge-

funden wird. Zur Auswahl standen fünf Tätigkeitsfelder, die wie folgt beschrieben wurden:

- Nutzung von Internet, Mail und Computer sowie Recherchieren und Dokumentieren;
- Forschen, Ausbilden, Lehren sowie Beraten und das Organisieren von Arbeitsprozessen;
- Ein- und Verkauf sowie Werbung, Marketing und PR;
- Herstellen, Prüfen oder Reparieren von Waren sowie Logistik und das Steuern von Maschinen;
- Bewirten, Kochen, Reinigen, Pflegen und Heilen sowie Bewachung und Schutz.

In der Abbildung unten sind die Homeoffice-Anteile für den sozioökonomischen Haushaltsstatus wie auch für die fünf Tätigkeitsbereiche dargestellt. Während Tätigkeiten mit Bezug zur Internetnutzung und Computer nahezu vollständig ins Homeoffice verlagert werden können und auch bei Forschungs- und Lehrtätigkeiten der Substituti-

Homeoffice-Anteile nach sozioökonomischem Haushaltsstatus sowie nach Tätigkeitsbereichen (für Bayern)



onsanteil drei Viertel der Befragten umfasst, ist der Anteil bei körperorientierten Dienstleistungstätigkeiten mit nur einem Prozent sehr gering. Auch bei Tätigkeitsbereichen mit Fokus auf die Herstellung und Produktion von Waren, Logistik und dem Steuern von Maschinen fällt der Homeoffice-Anteil mit rund fünf Prozent sehr gering aus. Dies bedeutet, dass je nach Ausgestaltung der regionalen Wirtschaftsstruktur und dem jeweiligen Anteil der Tätigkeitsbereiche, regional deutliche Unterschiede bestehen, inwieweit diese Tätigkeiten ins Homeoffice verlagert werden können (vgl. dazu auch die Abbildung auf der vorherigen Seite zu den regionalen Unterschieden der Homeoffice-Potenziale). Entsprechend wirksam oder wirkungslos kann dann eine Verpflichtung zum Homeoffice auch zur Eindämmung des Pandemiegeschehens beitragen. Homeoffice als isolierte Maßnahme wird deshalb wenig Wirkung entfalten, wenn es nicht im Rahmen eines Maßnahmenbündels umgesetzt wird, bei dem auch die Beschäftigungsbereiche einbezogen werden, die eine Präsenzarbeit erfordern, so lassen es diese Zahlen vermuten.

3. ALLGEMEINE MOBILITÄTSKENNZIFFERN, VERKEHRS-AUFKOMMEN UND VERKEHRSLEISTUNG

Im Sommer 2021 ist die 7-Tage-Inzidenz gegenüber den Winter- und Frühlingsmonaten deutlich gesunken und lag mit Werten im einstelligen Bereich auf einem ähnlich niedrigen Niveau wie im Sommer des Vorjahres. Das ermöglichte Urlaubsreisen und eine Rückkehr zur Präsenzarbeit. Restaurants und Bars öffneten wieder ihre Innenbereiche und auch Kinos, Sportveranstaltungen, Konzerte oder Ausstellungen waren wieder für alle Personen mit dem 3G-Nachweis zugänglich. Welche Auswirkung diese relative Unbeschwertheit des Sommers auf die Mobilität im Herbst ausgeübt hat, soll im Folgenden diskutiert werden. Dazu werden die drei Zeiträume im Herbst der Jahre 2017 (MiD), 2020 und 2021 (MOBICOR) miteinander verglichen. Mit Blick auf die allgemeinen Mobilitätskennziffern, wie Unterwegsquote, Unterwegszeit oder die Anzahl der Wege pro Person, zeigt sich für den Oktober 2021 eine Entwicklung in Richtung 2017er-Niveau: Die Werte nähern sich der MiD-Referenz

Mobilitätskennziffern für Bayern im Vergleich, jeweils für Oktober

Bayern	MOBICOR		MiD-Bayern
	2021	2020	2017
<i>mittlere Tageswerte pro Person</i>			
Unterwegsquote	87%	83%	87%
Wege pro Tag	3	2,9	3,2
Kilometer pro Tag	42 km	28 km	48 km
Kilometer pro Tag MEDIAN	13 km	12 km	17 km
Durchschnittliche Wegelänge	14,0 km	9,7 km	14,9 km
Unterwegszeit pro Tag in Minuten	89 Min.	72 Min.	84 Min.
<i>hochgerechnet*</i>			
Verkehrsaufkommen pro Tag in Mio. Wegen	34	32	34
Verkehrsleistung pro Tag in Mio. Pkm	470	373	505

*Bevölkerung überall mit rund 3 Prozent leicht im Plus

Datenbasis: Hochrechnung auf Basis der MOBICOR-Erhebung im Oktober 2020 und 2021 sowie der MiD 2017 für Bayern, jeweils für Personen ab 16 Jahren
Werte gerundet. Stichprobenbedingt größere Fehlerspielräume in MOBICOR (+/- 10 % der ausgewiesenen Werte).

deutlich an und es scheint, als bestehe die Unbeschwertheit des Sommers bis in den Herbst fort (vgl. Tabelle auf Seite 11).

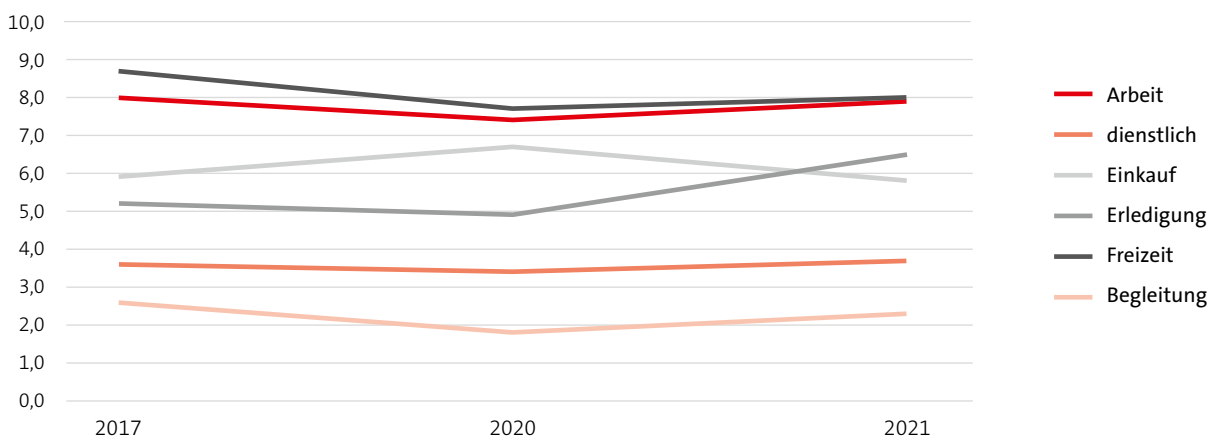
Die Mobilitätsquote in Bayern ist gegenüber dem Herbst 2020 um vier Prozentpunkte angestiegen und liegt nun mit 87 Prozent genau auf dem MiD-Niveau für Bayern vom Oktober 2017. Auch die mittlere Tagesstrecke pro Person hat sich gegenüber dem Vorjahreswert erholt. Vor einem Jahr war dieser Wert um 14 Kilometer geringer und wurde als Hinweis auf eine Nahraumorientierung interpretiert. Inzwischen ist eine solche Nahraumorientierung, bei der Erledigungen, Einkäufe und Freizeitaktivitäten im Wohnumfeld stattfinden, in den Daten kaum mehr zu erkennen. Die durchschnittliche Entfernung pro Weg liegt mit 14 Kilometern nur um 0,9 Kilometer unter dem Vergleichswert der MiD für Bayern, aber deutlich über dem Vorjahreswert: Vor einem Jahr lag die durchschnittliche Wegelänge bei unter zehn Kilometern. Die Unterwegszeit liegt mit 89 Minuten pro Tag noch sogar um fünf Minuten über dem Wert der MiD für Bayern vom Oktober 2017 und das bei einer etwas geringeren Anzahl an Wegen. Mit

3,0 Wegen pro Tag werden im Vergleich zur MiD 2017 für Bayern 0,2 Wege weniger zurückgelegt. Im Durchschnitt fallen die zurückgelegten Wege also etwas kürzer aus und benötigen mehr Zeit. IM Vergleich zum Vorjahr ist die Entwicklung positiv: Wege sind durchschnittlich 4,3 Kilometer länger, die durchschnittliche Geschwindigkeit nimmt um 5,0 km/h zu und steigt auf 28,3 km/h. Allerdings lag die durchschnittliche Geschwindigkeit für Bayern in 2017 bei 34,3 km/h.

Die Mobilitätsquote in Bayern ist gegenüber dem Herbst 2020 um vier Prozentpunkte angestiegen und liegt nun mit 87 Prozent genau auf dem MiD-Niveau für Bayern vom Oktober 2017. Auch die mittlere Tagesstrecke pro Person hat sich gegenüber dem Vorjahreswert erholt. Vor einem Jahr war dieser Wert um 14 Kilometer geringer und wurde als Hinweis auf eine Nahraumorientierung interpretiert. Inzwischen ist eine solche Nahraumorientierung, bei der Erledigungen, Einkäufe und Freizeitaktivitäten im Wohnumfeld stattfinden, in den Daten kaum mehr zu erkennen. Die durchschnittliche Entfernung pro Weg liegt mit 14 Kilometern nur um 0,9 Kilometer unter dem Ver-

Entwicklung des Wegeaufkommens entlang der drei Erhebungszeitpunkte 2017, 2020 und 2021 – jeweils Oktober

Angaben in Millionen Wege



gleichswert der MiD für Bayern, aber deutlich über dem Vorjahreswert: Vor einem Jahr lag die durchschnittliche Wegelänge bei unter zehn Kilometern. Die Unterwegszeit liegt mit 89 Minuten pro Tag noch sogar um fünf Minuten über dem Wert der MiD für Bayern vom Oktober 2017 und das bei einer etwas geringeren Anzahl an Wegen. Mit 3,0 Wegen pro Tag werden im Vergleich zur MiD 2017 für Bayern 0,2 Wege weniger zurückgelegt. Im Durchschnitt fallen die zurückgelegten Wege also etwas kürzer aus und benötigen mehr Zeit. Im Vergleich zum Vorjahr ist die Entwicklung positiv: Wege sind durchschnittlich 4,3 Kilometer länger, die durchschnittliche Geschwindigkeit nimmt um 5,0 km/h zu und steigt auf 28,3 km/h. Allerdings lag die durchschnittliche Geschwindigkeit für Bayern in 2017 bei 34,3 km/h.

Werden die in der Befragung erhobenen Wege auf das gesamte Verkehrsaufkommen in Bayern hochgerechnet, dann lässt sich auch hier eine Rückkehr zur Normalität, also dem Wert vor der Corona-Pandemie, beobachten. Pro Tag werden 34 Millionen Wege zurückgelegt, was exakt dem Wert der MiD entspricht. Die Verkehrsleistung liegt mit hochge-

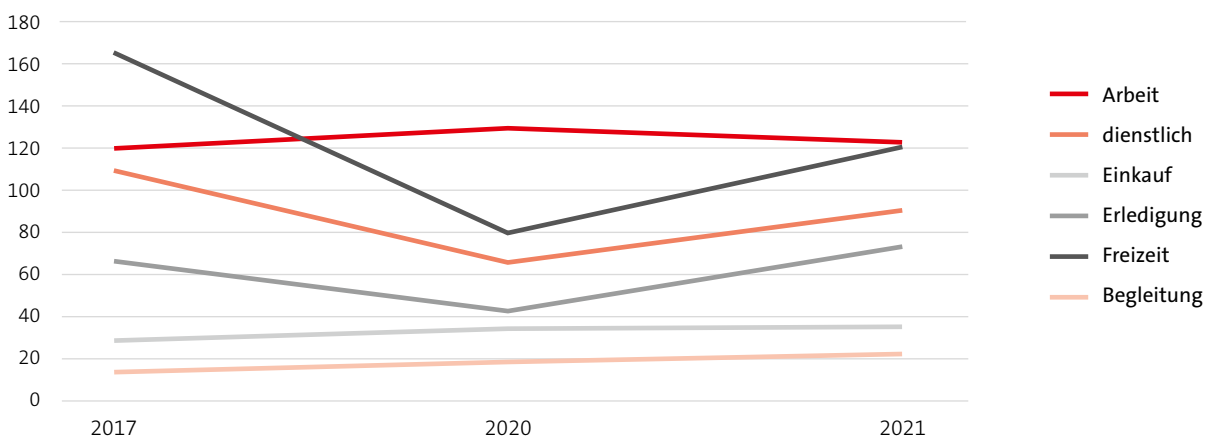
rechneten 470 Millionen Personenkilometern noch um 35 Millionen Personenkilometer unter der Verkehrsleistung der MiD 2017. Gegenüber dem Vorjahr ist das jedoch ein Plus von fast 100 Millionen Personenkilometer pro Tag.

Rückgänge aufgrund der Maßnahmen zur Bekämpfung der Corona-Pandemie lassen sich anhand der hochgerechneten Verkehrsleistung oder dem Verkehrsaufkommen kaum noch erkennen. Verschiebungen zwischen einzelnen Verkehrsmitteln oder zwischen unterschiedlichen Wegezwecken lassen sich bei der Betrachtung der allgemeinen Mobilitätskennziffern jedoch nicht aufzeigen. Dazu werden zunächst die Wegezwecke nach Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung analysiert.

Arbeits-, Ausbildungs- und dienstliche Wege erreichen zusammen mit 11,6 Millionen Wegen das Niveau der MiD 2017 für Bayern. Der Rückgang vom Oktober 2020 lässt sich nicht mehr erkennen und auch das Homeoffice scheint keinen negativen Einfluss auf die Anzahl berufsbedingter Wege auszuüben. Einkaufs- und Erledigungswege übersteigen das MiD-Niveau inzwischen recht deutlich

Entwicklung der Verkehrsleistung entlang der drei Erhebungszeitpunkte 2017, 2020 und 2021 – jeweils Oktober

Angaben in Millionen Personenkilometer



um 1,2 Millionen Wege pro Tag. Die Verschiebung zwischen den beiden Wegezwecken kann dabei möglicherweise auf eine unklare Unterscheidung zwischen Einkauf und Erledigung zurückgeführt werden und ist hier nicht von Belang. Die Tendenz der addierten Wegezanzahl ist jedoch eindeutig und weist nach oben: von 11,1 Millionen Wegen in 2017 über 11,6 Millionen im Oktober 2020 bis 12,3 Millionen Wegen im Oktober 2021. Freizeit- und Begleitwege haben noch nicht das MiD-Niveau erreicht, zeigen aber in der Tendenz genau in diese Richtung. Die jeweiligen Tiefstwerte vom Oktober 2020 scheinen überwunden. Inzwischen liegen Freizeit- und Begleitwege mit 10,3 Millionen Wegen nur noch eine Million Wege pro Tag unter dem MiD-Niveau (vgl. Abbildung auf Seite 12).

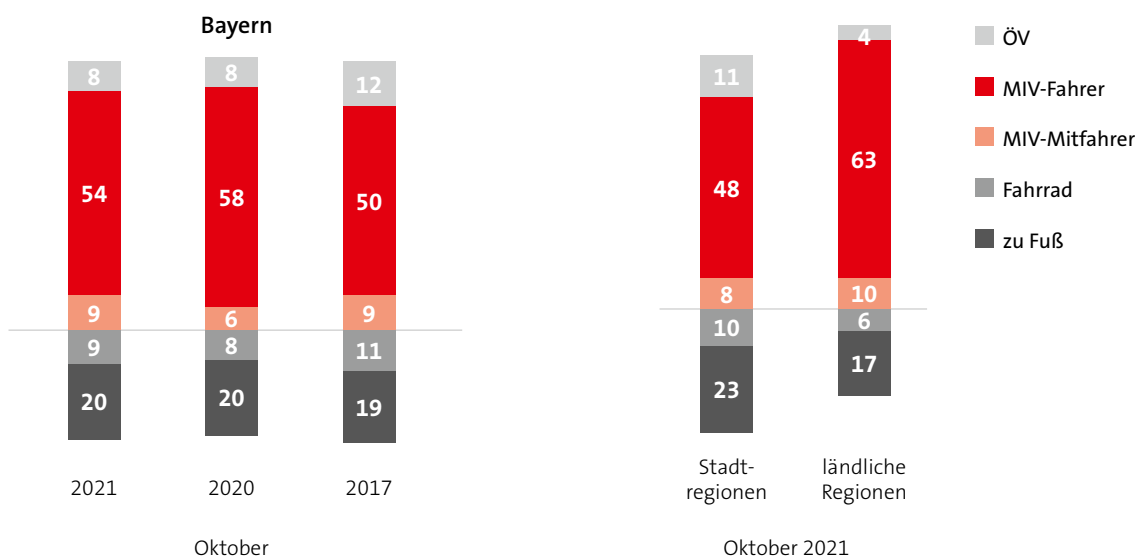
Die Betrachtung der Wegezwecke nach Verkehrsleistung zeigt ein ähnliches Bild wie das des Verkehrsaufkommens. Die für Arbeits- und Ausbildungswege aufgewendeten Kilometer liegen auf dem Niveau der MiD für Bayern, dienstliche Wege

betragen mit 91 Millionen Personenkilometern nur 80 Prozent der damaligen Verkehrsleistung. Gegenüber der Erhebung vom Oktober 2020 haben sich die Kilometer pro Tag für Arbeitswege leicht verringert, während dienstliche Wege um 25 Millionen Personenkilometer zugenommen haben.

Für Erledigungs- und Freizeitwege lässt sich das gleiche Muster bei der Entwicklung der Verkehrsleistung erkennen. Nach einem deutlichen Rückgang vom Oktober 2017 zum Oktober 2020, zeigt sich nun eine Zunahme in Richtung MiD-Niveau. Bei Erledigungswegen ist der Rückgang in der Verkehrsleistung vollständig kompensiert, während Freizeitwege weiterhin eine um 45 Millionen Personenkilometer geringere Verkehrsleistung aufweisen. Bei Einkaufs- und Begleitwegen lässt sich weiterhin eine Zunahme gegenüber der MiD 2017 und auch gegenüber Oktober 2020 beobachten. Einkaufswege werden damit insgesamt länger, denn während die Verkehrsleistung um 24 Prozent auf 36 Millionen Personenkilometer ansteigt, bleibt die

Modalsplit in Bayern im Oktober 2017, 2020 und 2021 gesamt und nach Stadt/Land differenziert

Wege, Angaben in Prozent



Wegeanzahl nahezu gleich. Diese Entwicklung zeigt sich auch bei Begleitwegen, deren Verkehrsleistung sich nahezu verdoppelte und nun 23 Millionen Personenkilometer beträgt, während die Anzahl der Wege sogar leicht zurückging. Längere Einkaufswege deuten auf eine geringere Nahraumorientierung hin, während die eher kürzeren Freizeitwege auf eine Zunahme der Fuß- und Fahrradwege hinweisen (vgl. Abbildung auf Seite 13). Es sei angemerkt, dass beim Vergleich der drei Zeitpunkte 2017, 2020 und 2021 miteinander die leichte Bevölkerungszunahme in dieser Zeitspanne zu berücksichtigen ist.

4. MODALSPLIT UND VERKEHRSMITTEL-NUTZUNG

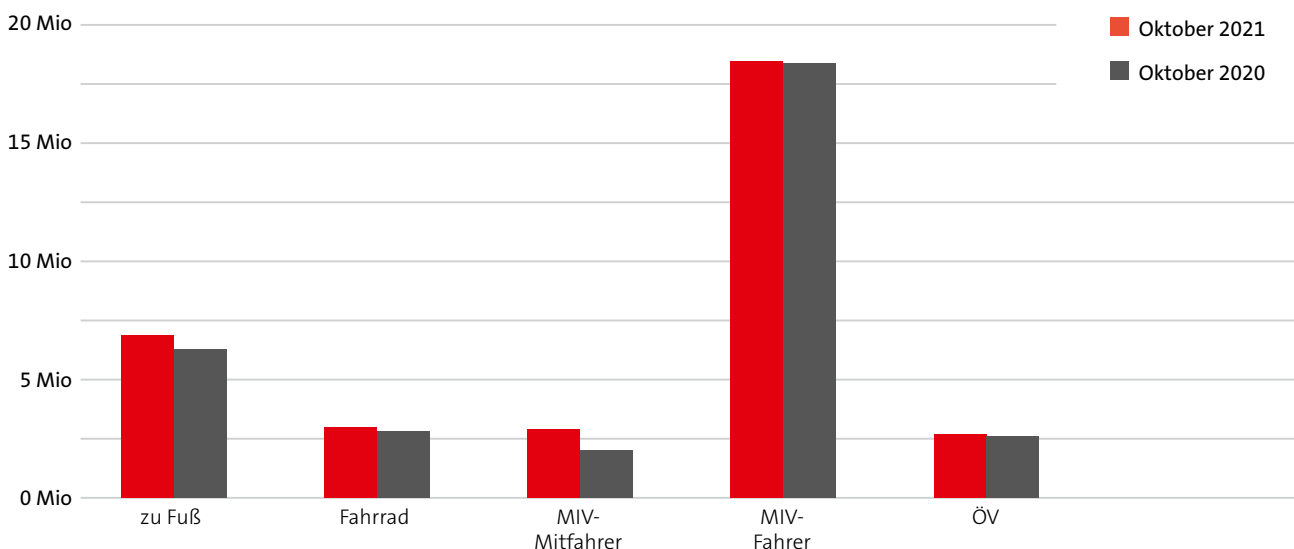
Die Betrachtung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung nach Wegezwecken im Vergleich der MiD für Bayern vom Oktober 2017 mit der zweiten und dritten MOBICOR-Erhebung, ebenfalls für Bayern, zeigt in der Tendenz eine Rückkehr zum Vor-Corona-Niveau. Ob sich eine ähnliche

Entwicklung auch beim Modalsplit und den Verkehrsmittelnutzungen findet, soll im Folgenden analysiert werden. Dazu werden, wie im Kapitel zuvor, die Werte der MiD vom Oktober 2017 mit den MOBICOR-Erhebungen im Oktober 2020 und 2021 verglichen. Aufgrund der topografischen und verkehrsinfrastrukturellen Unterschiede werden dabei städtische und ländliche Regionen in Bayern differenziert betrachtet (vgl. Abbildung links).

Gegenüber dem Oktober 2017 hat sich der Fußwegeanteil nicht erhöht. Mit 20 Prozent des Modalsplits – ein Prozentpunkt mehr als im Oktober 2017 – wird weiterhin jeder fünfte Weg zu Fuß zurückgelegt. Der Fahrradanteil hat sich mit neun Prozent gegenüber der MiD leicht verringert, gegenüber dem Vorjahreswert aber um einen Prozentpunkt zugenommen. In absoluten Zahlen haben sich die Fahrradwege binnen eines Jahres um 0,5 Millionen Wege erhöht und erzeugen mit 3,1 Millionen Wegen pro Tag ein höheres Verkehrsaufkommen als der ÖV, mit dem pro Tag nur 2,7 Millionen Wege

Verkehrsaufkommen in Bayern absolut.

Angaben in Millionen Wegen



Datenbasis: MOBICOR Bayern im Oktober 2021 und Oktober 2020 für Personen ab 16 Jahren
Stichprobenbedingt größere Fehlerspielräume in MOBICOR (+/- 10 % der ausgewiesenen Werte).

zurückgelegt werden. Das entspricht einem Modalsplit-Anteil des ÖV von acht Prozent – dem gleichen Wert wie im Oktober 2020. Diese Stagnation, die sich auch in den absoluten Zahlen zeigt, gibt wenig Anlass zur Hoffnung, dass die Krise des ÖV überwunden ist. Das Vor-Corona-Niveau liegt mit einem Anteil von zwölf Prozent an allen Wegen weiterhin deutlich über dem aktuellen ÖV-Anteil und auch das Verkehrsaufkommen beträgt nur 66 Prozent des MiD-Vergleichswerts. Gleichzeitig behält der MIV die hohen Modalsplit-Anteile vom letzten Herbst bei, die – für Fahrer und Mitfahrer aufsummiert – um vier Prozentpunkte über dem MiD-Niveau liegen. In absoluten Zahlen sind das 1,6 Millionen MIV-Wege mehr als im Herbst 2017. Auch gegenüber dem Herbst 2020 konnte der MIV zulegen und befindet sich nun mit 21,5 Millionen MIV-Wege pro Tag auf dem höchsten Wert der drei Vergleichszeiträume (vgl. dazu Abbildung Seite 15).

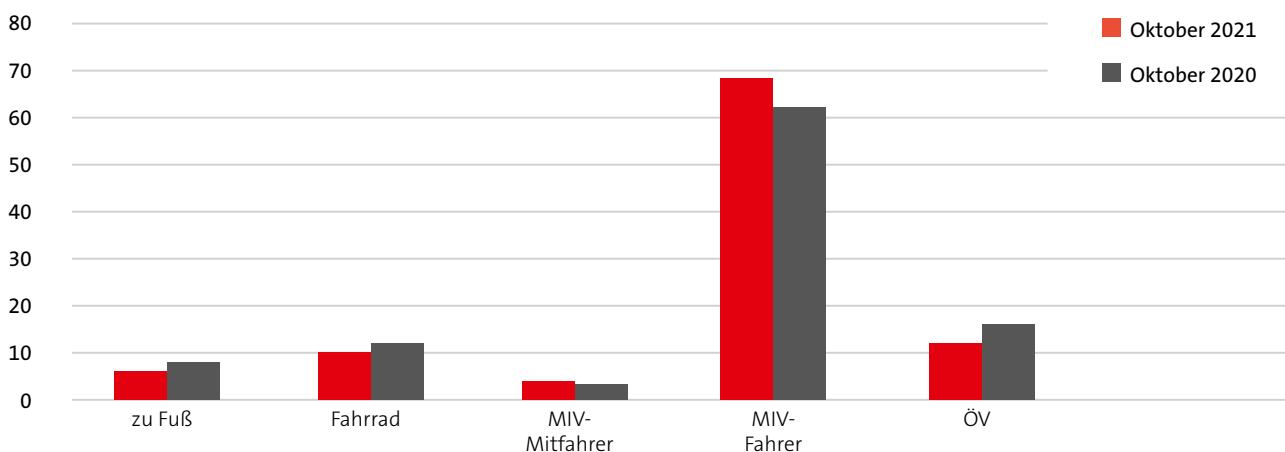
Zusammenfassend zeigt sich, dass die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖV) keinen Anstieg verzeichnen können und zusammen mit 37 Prozent nur etwas mehr als jeden dritten Weg umfassen. Die Wegezanzahl

des MIV ist insgesamt deutlich gestiegen, wobei dies vor allem auf die Zunahme von Wegen unter den MIV-Mitfahrern zurückzuführen ist. Auch wenn der Modalsplit-Anteil für MIV-Fahrer um vier Prozentpunkte sinkt, kann letztlich aufgrund der insgesamt gestiegenen Verkehrsleistung keine Trendwende in Richtung Verkehrsverbund aufgezeigt werden.

Das Bild ändert sich auch dann nicht, wenn nach Stadt und Land differenziert wird. Zwar werden in städtischen Räumen zu Fuß oder mit Fahrrad und ÖV zusammen 44 Prozent aller Wege zurückgelegt – im ländlichen Raum sind dies nur 27 Prozent, also gerade mal jeder vierte Weg –, aber weitere positive Veränderungen gegenüber dem Herbst 2020 lassen sich nicht finden. Der Modalsplit-Anteil des städtischen ÖVs ging um einen weiteren Prozentpunkt zurück, auf dem Land zeigt er mit einem Anteil von vier Prozent keine Veränderung gegenüber dem Jahr 2020. Inzwischen werden deutlich mehr Wege mit dem Fahrrad, das einen Modalsplit-Anteil von sechs Prozent hat, als mit dem ÖV zurückgelegt.

Modalsplit nach Arbeitswegen

Wege, Angaben in Prozent



Datenbasis: MOBICOR Bayern im Oktober 2021 und Oktober 2020 für Personen ab 16 Jahren
Stichprobenbedingt größere Fehlerspielräume in MOBICOR (+/- 10 % der ausgewiesenen Werte).

In der Stadt hat das Fahrrad mit zehn Prozent gegenüber dem Vorjahreswert einen Prozentpunkt verloren, der ÖV ebenfalls und erreicht damit einen Modalsplit-Anteil von elf Prozent. Fußwege verbleiben mit 23 Prozent Wegeanteil auf dem Vorjahresniveau. Der MIV gewinnt drei Prozentpunkte dazu und verfügt über einen Modalsplit-Anteil von 56 Prozent. Dieser Anstieg zeigt sich ausschließlich bei den MIV-Mitfahrern, der MIV-Fahrer-Anteil bleibt in städtischen Regionen unverändert bei 48 Prozent. Veränderungen zum Vorjahr lassen sich beim Modalsplit in städtischen Räumen nicht erkennen, Abweichungen von ein oder zwei Prozent gegenüber dem Vorjahreswert liegen in der statistischen Fehlermarge.

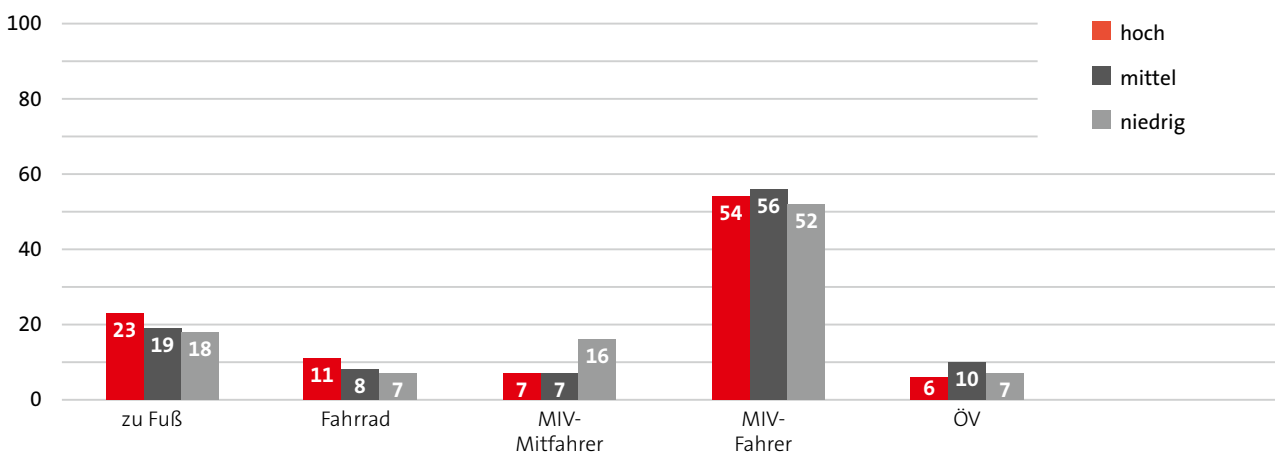
Deutlicher wird das Bild jedoch mit Blick auf die Arbeitswege (vgl. dazu Abbildung links). Der MIV-Anteil an allen Arbeitswegen ist um acht Prozentpunkte gestiegen und liegt nun bei 72 Prozent, während das Fahrrad um zwei, der ÖV um vier Prozentpunkte verloren hat. Damit kommt das Fahrrad auf einen Anteil von zehn Prozent, der ÖV auf zwölf Prozent. Der MIV bleibt aber das dominierende Verkehrsmittel, nicht nur auf dem Land,

sondern auch in der Stadt: Mit 56 Prozent Anteil an allen Wegen und noch deutlicher auf Arbeitswegen, bei denen drei von vier Wegen mit dem Auto zurückgelegt werden, entfällt der größte Teil aller zurückgelegten Wege auf den motorisierten Individualverkehr.

Es ergibt sich ein Bild, in dem die Pandemie-induzierte Zunahme der MIV-Anteile, die sich in den ersten beiden MOBICOR-Erhebungen für Bayern gezeigt haben, in dieser Form nicht mehr zu beobachten ist. Aber weiterhin verbleibt der MIV über dem Niveau der MiD. Der ÖV stagniert, sowohl relativ in den Modalsplit-Anteilen als auch absolut im Verkehrsaufkommen. Zu beachten ist, dass dieses Bild eine Momentaufnahme ist, bei der sich die eingeschlagene Entwicklungsrichtung nicht unbedingt fortsetzen muss, zumal der Zeitpunkt der Erhebung am Ende einer längeren Phase mit geringen Inzidenzwerten lag, in der Reisen, Ausflüge und andere Freizeitaktivitäten wieder möglich waren. Es bestand auch keine Pflicht zum Homeoffice mehr; pandemiebedingte Einschränkungen waren weitestgehend außer Kraft gesetzt. Angesichts des deutlichen Anstiegs der Infektionszah-

Modalsplit nach Haushaltsstatus

Wege, Angaben in Prozent



len und dem Auftreten neuer Virus-Varianten im November 2021, kann es zu neuen Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie kommen, die die Mobilität, insbesondere die öffentlich organisierte, weiter einschränken. Die Umsetzung von 3G im ÖV ist nur ein Beispiel dafür. Hinzu kommt, dass auch die individuell wahrgenommene Gefährdung angesichts der hohen Inzidenzwerte erneut zu einem Vermeidungsverhalten führen kann, in dessen Folge weitere Rückgänge im ÖV-Fahrgastaufkommen zu erwarten sind (vgl. Abbildung Seite 17).

5. DIE NUTZUNG DES FAHRRADS IM ALLTAG

Eine Bewertung der Fahrradnutzung kann auf Grundlage der erfassten Wege in der Stichtagserhebung erfolgen (vgl. vorherigen Abschnitt) oder über die Erhebung der generellen Nutzungshäufigkeit innerhalb eines bestimmten Zeitraums. Diese gewöhnliche Verkehrsmittelnutzung basiert auf einer Selbsteinschätzung und bildet die individuelle Alltagsnutzung ab. Gegenüber Stichtagserhebungen besteht der Vorteil, dass ungewöhnliche Ereignisse weniger stark gewichtet werden und auch Multimodalität besser erfasst wird.

Die alltägliche Fahrradnutzung zeigt sich in Bayern dabei gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert. Der Anteil der Befragten, die nie oder fast nie ein Fahrrad, Pedelec oder Elektrofahrrad nutzen, steigt um zwei Prozentpunkte auf 40 Prozent an. Diejenigen, die das Fahrrad mindestens einmal pro Woche nutzen, umfassen 38 Prozent Befragten, ein Prozentpunkt weniger als im Jahr zuvor. Wird zwischen Pedelec und Elektrofahrrad einerseits und einem „normalen“ Fahrrad andererseits unterschieden, so zeigt sich bei den elektrischen Varianten eine Zunahme um zwei Prozentpunkte auf nun elf Prozent einer mindestens wöchentlichen Nutzung. Die Nutzung des normalen Fahrrads bleibt mit einer mindestens wöchentlichen Nutzung von 31 Prozent nahezu konstant und verringert sich im Vergleich zum Vorjahr um einen Prozentpunkt. Der Anteil derjenigen, die fast vollständig auf ein normales Fahrrad verzichten, steigt um fünf Prozentpunkte auf 50 Prozent an. Insgesamt zeigen sich bei der gewöhnlichen Verkehrsmittelnutzung des Fahrrads gegenüber dem Vorjahr keine Veränderungen. Die leichten Schwankungen in den Kennziffern liegen im statistischen Rauschen.



73 %

der Befragten geben an, ein „normales“ Fahrrad, 16 Prozent ein Pedelec oder Elektrofahrrad zu besitzen.



Der Fahrradbesitz hat sich dagegen positiv entwickelt. 73 Prozent der Befragten geben an, ein „normales“ Fahrrad, 16 Prozent ein Pedelec oder Elektrofahrrad zu besitzen. Das sind ein bzw. vier Prozentpunkte mehr als im Vorjahr. Dabei geben acht Prozent der Befragten an, seit dem Beginn der Pandemie ein neues Fahrrad angeschafft zu haben (inkl. Pedelecs und Elektrofahrrädern), genau die Hälfte davon hat sogar ein erstes Fahrrad gekauft. Dabei lässt sich beobachten, dass sich Personen aus ökonomisch bessergestellten Haushalten mit einem Anteil von zwölf Prozent deutlich häufiger ein neues Fahrrad gekauft haben als Personen mit mittlerem oder niedrigem Haushaltsstatus mit einem Anteil von jeweils sechs Prozent. Personen aus bessergestellten Haushalten haben dabei nicht nur neue oder bessere Fahrräder gekauft, die Hälfte der Fahrradneukäufe waren Erstschaftungen, diese Personen haben also zuvor kein Fahrrad besessen.

Im Ergebnis führen diese Neuanschaffungen dazu, dass 17 Prozent der bessergestellten Personen häufiger als zuvor ein Fahrrad nutzen. Nur vier Pro-

zent fahren seltener als vor der Pandemie Fahrrad. Bei Personen mit niedrigem Haushaltsstatus sind es vierzehn Prozent, die häufiger als zuvor fahren. Der große Unterschied, der sich beim Kauf neuer Fahrräder entlang des ökonomischen Haushaltsstatus gezeigt hat, spiegelt sich bei der Nutzung nicht wider.

Unterschiede bei der Fahrradnutzung entlang der Altersgruppen sind nur gering ausgeprägt. Bei den unter 30-Jährigen sowie bei der Altersgruppe zwischen 50 und 64 Jahren sind es 15 Prozent, bei der Altersgruppe ab 65 Jahren sind es zwölf Prozent, die angeben häufiger als vor der Pandemie ein Fahrrad zu nutzen. Einen höheren Wert erzielt die Altersgruppe der 30- bis 49-Jährigen, von denen 22 Prozent das Fahrrad inzwischen häufiger nutzen. In dieser Altersgruppe wurden auch mit zwölf Prozent viele Neuanschaffungen getätigt. Zu vermuten ist, dass in dieser Altersgruppe die Vermeidung der ÖV-Nutzung (57 Prozent) zu einer Suche nach Alternativen führt, die entweder zum Ausweichen auf das Auto (39 Prozent dieser Altersgruppe) oder auf das Fahrrad (elf Prozent) führt, so die Antwort

auf die Frage, ob der ÖV gemieden wird und welche Verkehrsmittel stattdessen genutzt werden. Nur 24 Prozent dieser Altersgruppe nutzen den ÖV wie gewohnt, der ÖV-Zeitkartenbesitz ist in dieser Altersgruppe der 30- bis 49-Jährigen mit zehn Prozent der niedrigste Wert im Vergleich zu den anderen Altersgruppen.

Die leicht gestiegenen Modalsplit-Anteile oder der Anstieg der Verkehrsleistung spiegeln sich nicht in der gewöhnlichen Alltagsnutzung des Fahrrads wider, so das Fazit. Hier zeigen sich im Vergleich zum Vorjahr keine Veränderungen. Andererseits sind mit der Anschaffung neuer Räder zumindest die Voraussetzungen für einen Anstieg des Fahrradverkehrs geschaffen. Erste Effekte lassen sich bereits unter den zahlreichen Erstbesitzern von Fahrrädern erkennen, die angeben, seit dem Beginn der Pandemie das Fahrrad häufiger zu nutzen. Der größte Anstieg der Fahrradnutzung findet sich jedoch in der Altersgruppe von 30 bis 49 Jahren, von denen mehr als jeder Fünfte häufiger als vor der

Pandemie fährt. Insgesamt sind das aber Veränderungen auf geringem Niveau, bei der keine Anzeichen für eine Verkehrswende zu erkennen sind.

6. DAS VERHÄLTNISS ZWISCHEN AUTO UND DEM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

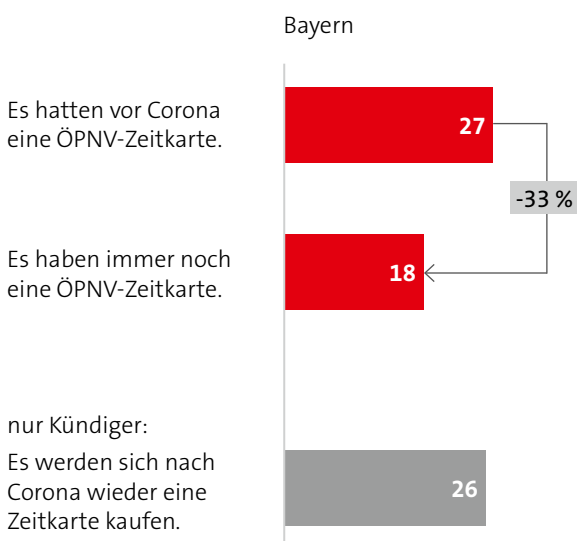
Die Pkw-Flotte in Deutschland befindet sich weiterhin auf Wachstumskurs. Seit 2011 sind nach Zahlen des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) sechs Millionen Autos mehr zugelassen. Allein seit Beginn der Pandemie hat sich die Auto-Flotte um 0,9 Millionen vergrößert. Mit insgesamt 48,5 Millionen Fahrzeugen verfügt jeder Haushalt in Deutschland über 1,2 Fahrzeuge. Auch in Bayern lässt sich seit 2011 ein Anstieg um eine Million auf inzwischen acht Millionen Autos beobachten.

Dabei hat sich in Bayern, analog zum Modalsplit-Anteil des gesamten MIV, die mindestens wöchentliche Autonutzung mit 85 Prozent gegenüber dem Vorjahr nicht verändert. Zwei Prozent der Befragten geben an, sich seit dem Beginn der Pandemie ein Auto angeschafft zu haben, weitere zwei Prozent überlegen, sich ein (weiteres) Auto anzuschaffen. Die Anzahl der Autos wächst, während die Nutzung sich gegenüber der MiD nicht erhöht. Die Verkehrsleistung des MIV entspricht mit 374 Millionen Personenkilometer genau dem Wert der MiD von 2017. Es ergibt sich ein Bild vom Auto als Mobilitätsgarantie. Auch in Zeiten der Pandemie oder bei schlechtem Wetter kann es ohne Einschränkungen oder Komfortverlust genutzt werden. Das Auto ist eine attraktive Alternative zum ÖV. Wenig überraschend ist es deshalb, dass 38 Prozent der Befragten angeben, corona-bedingt auf Fahrten im ÖV zu verzichten und stattdessen ein Auto zu nutzen.

Der ÖV hat sich absolut und in Modalsplit-Anteilen gegenüber dem Vorjahr nicht verändert, die Krise ist nicht überwunden und dauert weiterhin an. Über die Hälfte der Befragten gibt an, auf den ÖV zu verzichten und stattdessen auf das Fahr-

Veränderungen und Absichten im ÖV-Zeitkartenbesitz

Angaben in Prozent, Mehrfachnennung



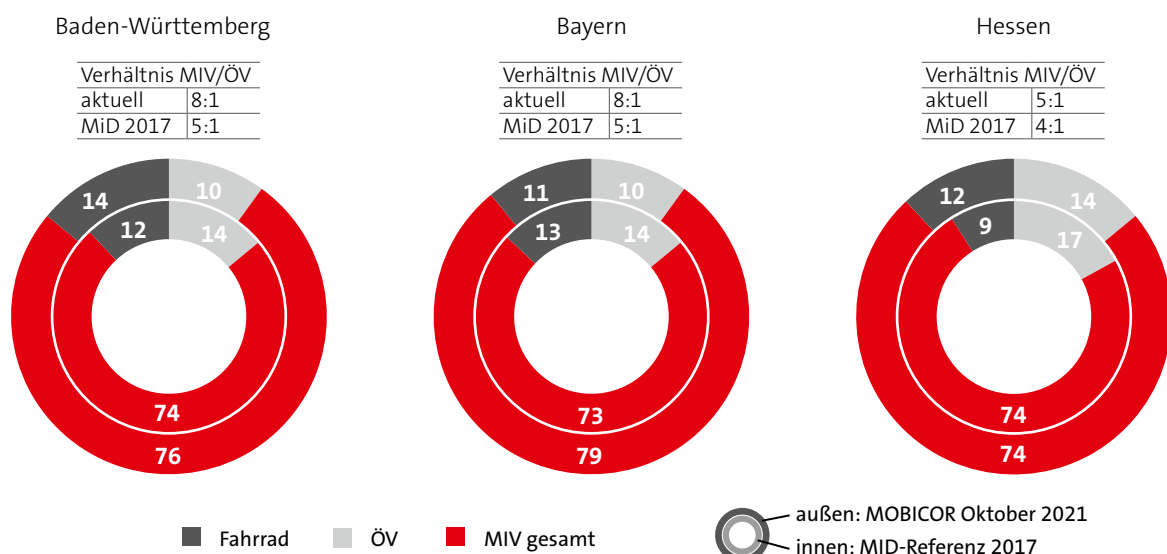
rad oder das Auto auszuweichen. Wird der Anteil derjenigen berücksichtigt, die den ÖV ohnehin meiden (25 Prozent) oder lieber gar nicht fahren (acht Prozent), dann verbleiben 28 Prozent, die den ÖV unverändert wie vor der Pandemie nutzen. Trotz des sich daraus ergebende Plus von zwei Prozentpunkten gegenüber dem Vorjahreswert weist das auf eine Verstärkung des Rückgangs unter den regelmäßigen ÖV-Nutzern hin. Die Anzahl der Zeitkartenbesitzer verringert sich seit dem Beginn der Pandemie um 33 Prozent und umfasst nur noch 18 Prozent der Befragten. Nur rund ein Viertel der ehemaligen Zeitkartenbesitzer gibt an, sich nach Corona wieder eine Zeitkarte kaufen zu wollen (vgl. Abbildung Seite 20).

Das Verhältnis MIV-ÖV hat sich in allen drei Bundesländern gegenüber der MiD zu Ungunsten des ÖV entwickelt: Während 2017 in Bayern auf fünf Autofahrten eine ÖV-Fahrt kamen, sind es nun acht. Baden-Württemberg zeigt das gleiche Verhältnis der Auto- zu ÖV-Fahrten von 8:1 auf, in Hessen ist es mit 5:1 etwas günstiger (vgl. Abbildung unten).

Diese Zahlen zeigen eine deutliche Schwächung des ÖV gegenüber der MiD von 2017. Und es ist zu erwarten, dass sich vor dem Hintergrund wieder ansteigender Infektionszahlen der Rückgang noch deutlicher abzeichnen wird. Ob mit dem Ende der Pandemie die ausbleibenden Fahrgäste wieder verstärkt Busse und Bahnen nutzen und der ÖV sich schrittweise dem Niveau vor Corona annähert, ist derzeit ungewiss. Dagegen sprechen nicht nur die Verluste bei den Zeitkartenbesitzern. Die Corona-Pandemie wirkt wie ein Katalysator. Neben der Angst vor Ansteckung werden als Gründe für eine geringere ÖV-Nutzung die typischen Qualitätsmerkmale wie Taktfrequenz und Verbindungsqualität genannt. 43 Prozent derjenigen, die den ÖV derzeit weniger als zuvor nutzen, geben die Angst vor Ansteckung als Hinderungsgrund an, dazu kommen aber 39 Prozent, die eine schlechte Taktung benennen und 52 Prozent, die sich an schlechten Verbindungen stören (vgl. Abbildung Seite 22).

Verhältnis ÖV-MIV ohne Fußwege

Wege ohne Fußwege, Angaben in Prozent



Ein Teil der ÖV-Nutzer hat sich nach Alternativen umgeschaut und ist z.B. auf das Fahrrad oder auf das Auto ausgewichen. 38 Prozent der Befragten geben an, aktuell Fahrten mit dem ÖV zu meiden und auf das Auto auszuweichen, weitere 13 Prozent weichen auf das Fahrrad aus. Wenn sich diese Nutzung alternativer Angebote zum ÖV im Alltag bewährt, können neue Routinen entstehen, die nur schwer wieder aufzubrechen sind. Routinen stabilisieren bestimmte Verhaltensweisen, indem sie Komplexität reduzieren und eine Nutzung ohne nachzudenken ermöglichen. Personen, die solche Routinen gebildet haben, sind für den ÖV nur noch schwer zu erreichen und nur mit hohem Aufwand zur Rückkehr in Bus und Bahn zu motivieren. Werbekampagnen, niedrigere Tarife, verlängerte Laufzeiten von Zeitkarten oder Hygienemaßnahmen laufen ins Leere, da diese Maßnahmen nicht mehr wahrgenommen werden. Wer

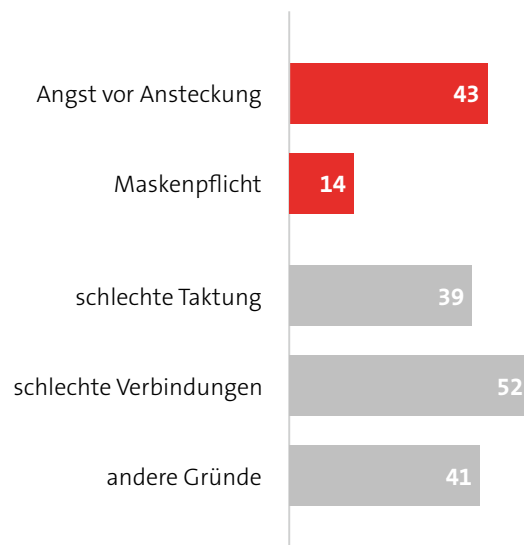
im Auto oder auf dem Fahrrad sitzt, hat nur noch wenige Kontaktpunkte zum ÖV und lässt sich von dessen Botschaften schwerer überzeugen. Je länger die Pandemie andauert und je länger ehemalige ÖV-Kunden aus Sorge vor Ansteckungen den ÖV meiden, desto größer ist nun die Gefahr, dass neue Routinen gebildet und auf Dauer gestellt werden.

Viele der Fahrgäste, die aktuell auf andere Verkehrsmittel ausweichen, werden wohl am Ende der Pandemie in den ÖV zurückkehren, davon ist auszugehen. Aber nicht alle. Um einer Verstärkung von Fahrgastverlusten möglichst wirksam entgegenzutreten, sollten zeitnah Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden, solange die Personen noch erreichbar sind, solange es noch Kontaktpunkte gibt und die alltägliche Nutzung von Fahrrad und vor allem dem Auto noch nicht routinisiert im Alltag erfolgt.



Gründe für die Abkehr vom ÖV

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





7. Fazit

Die Ergebnisse vom Herbst 2021 zeigen ein ambivalentes Bild, bei dem einerseits eine Rückkehr zum Mobilitätsverhalten, wie es sich vor der Pandemie gezeigt hat, festgestellt werden kann. Andererseits zeichnet sich eine dauerhafte Schwächung des ÖV ab. Das erste Ergebnis resultiert aus der deutlichen gestiegenen Verkehrsleistung insgesamt und auch aus dem gestiegenen Verkehrsaufkommen. Insbesondere die Anzahl der Wege entlang der verschiedenen Wegzwecke entspricht weitestgehend dem Bild der MiD in Bayern. Die starken Rückgänge vom Herbst 2020 lassen sich nicht mehr entdecken. Das zweite Ergebnis zeigt sich insbesondere bei der Betrachtung der Zeitkartenbesitzer und den Personen, die eine ÖV-Nutzung möglichst vermeiden wollen. Und auch wenn die Verkehrsleistung des ÖV wieder gestiegen ist, wurden kaum mehr Wege mit dem ÖV zurückgelegt. Offen bleibt dabei, wie groß der Homeoffice-Effekt zu bewerten ist. Unter den Berufstätigen gibt etwa ein Drittel an, regelmäßig ausschließlich von zu Hause aus zu arbeiten. Wie sich dieser Anteil in Zukunft entwickelt und ob bei einer Rückkehr zur Präsenzarbeit der ÖV davon profitiert, lässt sich aktuell schwer abschätzen. Wird die Anzahl der Arbeits- und Ausbildungswege vor der Corona-Pandemie als Maßstab angelegt, dann ist dieses Niveau aktuell wieder erreicht. Es lässt sich keine „ÖV-Lücke“ erkennen, die Anlass zur Hoffnung gibt, dass sich durch einen Anstieg an Arbeits- und Ausbildungswegen die ÖV-Nachfrage

erholt. Die bereits zu Beginn der Pandemie analysierte „Krise des ÖV“ besteht weiter fort. Anzeichen für deren Ende lassen sich nicht erkennen.

Einschränkend zu diesem Befund ist anzumerken, dass es sich bei den Analysen um Momentaufnahmen handelt, die in Zeiten großer Dynamik eine kurze Halbwertszeit besitzen. Ähnliches gilt für die Aussagen, sich nach dem Ende der Corona-Pandemie keine Zeitkarte mehr zu kaufen oder auch für die Kaufabsicht eines Autos. Das kann sich unter veränderten Rahmenbedingungen schnell ändern. Zudem sollten kleinere Veränderungen in den Zahlen gegenüber den Vorjahren aufgrund der statistischen Fehlermarge vorsichtig interpretiert werden. Doch trotz dieser Einschränkungen sind die Herausforderungen, mit denen sich der ÖV konfrontiert sieht, enorm. Zu empfehlen ist eine umfassende Beobachtung und Analyse der ÖV-Nutzung, um weitere negative Entwicklungen frühzeitig zu erkennen und auch Maßnahmen zu identifizieren, die einem weiteren Nachfrageverlust im ÖV entgegenwirken können. Denn nur mit einem starken öffentlichen Verkehrsangebot, das von den Menschen als attraktiv und funktional wahrgenommen wird, lässt sich eine zukunftsorientierte Mobilitätsentwicklung gestalten.

Literatur

Corona Datenplattform (2021): Themenreport 02, Homeoffice im Verlauf der Corona-Pandemie, Ausgabe Juli 2021, Bonn.

Kontakt

Marc Schelewsky

Senior-Projektleiter

infas Institut für angewandte

Sozialwissenschaft GmbH

Tel. +49 (0)228 3822-952

E-Mail: m.schelewsky@infas.de

Robert Follmer

Bereichsleiter Verkehrs- und Regionalforschung,

infas Institut für angewandte

Sozialwissenschaft GmbH

Tel. +49 (0)228 3822-419

Mobil: +49 (0)171 587 55 83

E-Mail: r.follmer@infas.de