



02

KRISE ALS DAUERZUSTAND?

Mobilität in Bayern vor dem
zweiten Lockdown



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, Dezember 2020

Text: Marc Schelewsky

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

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

Schelewsky, Marc (2020): Mobilitätsreport Bayern, Krise als Dauerzustand? Mobilität in Bayern vor dem zweiten Lockdown
Ausgabe 02, 01.12.2020, Bonn

Kurzform:

infas (2020): Mobilitätsreport Bayern 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 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.

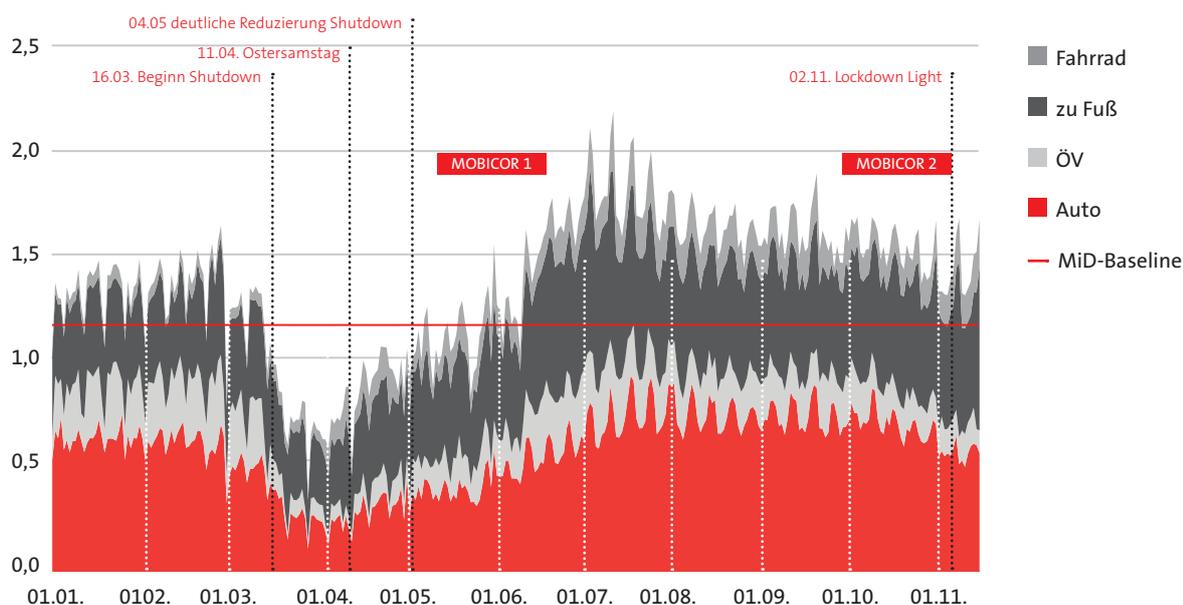
EINORDNUNG DER ERHEBUNGSERGEBNISSE

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

geskilometer 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 zu Beginn des Lockdown die Mobilität bereits 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 Trackingnutzergruppe erklären, die sich erfahrungsgemäß aus den 25- bis 50-jährigen rekrutiert und damit der Alterskohorte mit den höchsten Mobilitätsniveaus zuzurechnen ist.

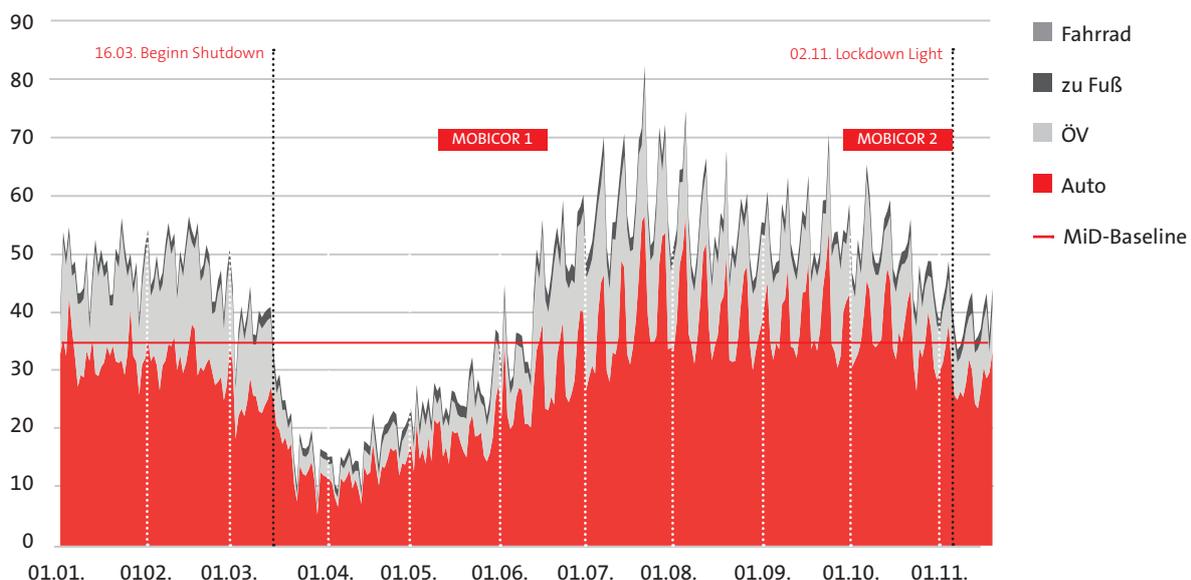
Mit Blick auf die einzelnen Verkehrsmittel lassen sich übergreifend Rückgänge vor allem in der Ver-

kehrsleistung erkennen, die sich beim ÖV etwas ausgeprägter zeigen als beim motorisierten Individualverkehr (MIV). Dieser Eindruck bestätigt sich durch die google-Aufhaltungsmessungen (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.

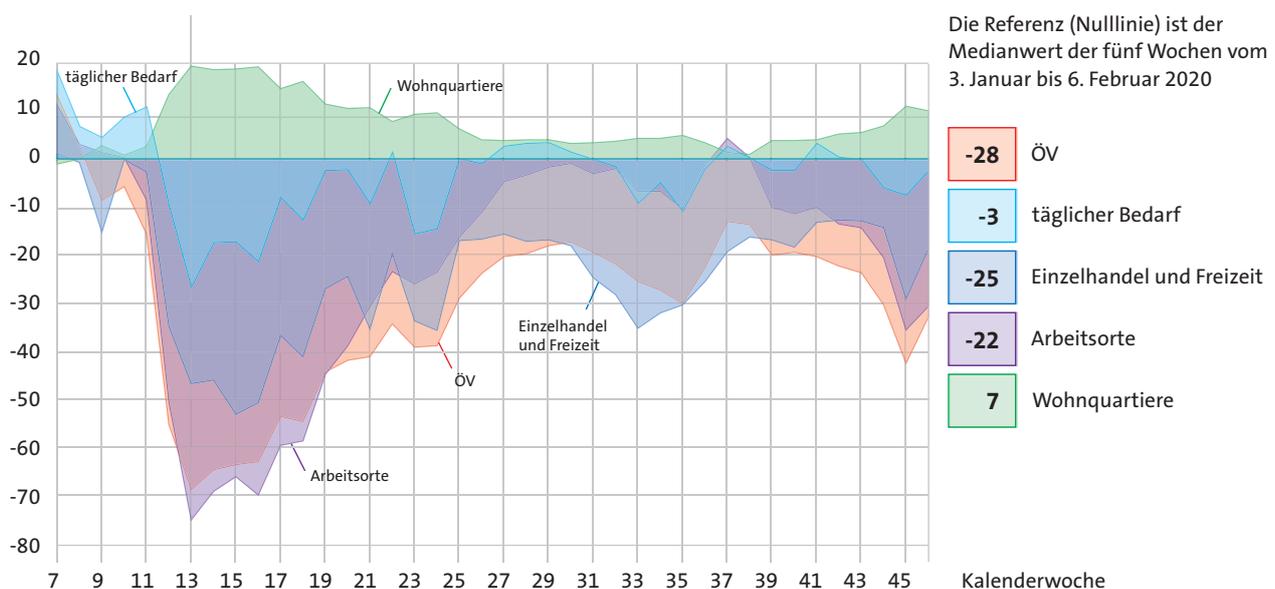
MOBILITÄTSKENNZIFFERN IM ÜBERBLICK

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 Zu-

bewegen auf den erneuten Lockdown. In beiden Fällen liegen die Mobilitätskennziffern unter den Referenzwerten der MiD für Oktober 2017. 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 Fünftel verringert hat, und noch deutlicher bei den Tageskilometern, die nur noch 70 Prozent der MiD-Vergleichswerte betragen. Dabei hat sich die Anzahl der Wege um etwa 20 Prozent verringert (s. Abbildung S. 7). 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 deutlicherer 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.

Aufenthaltsmessungen von Google

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



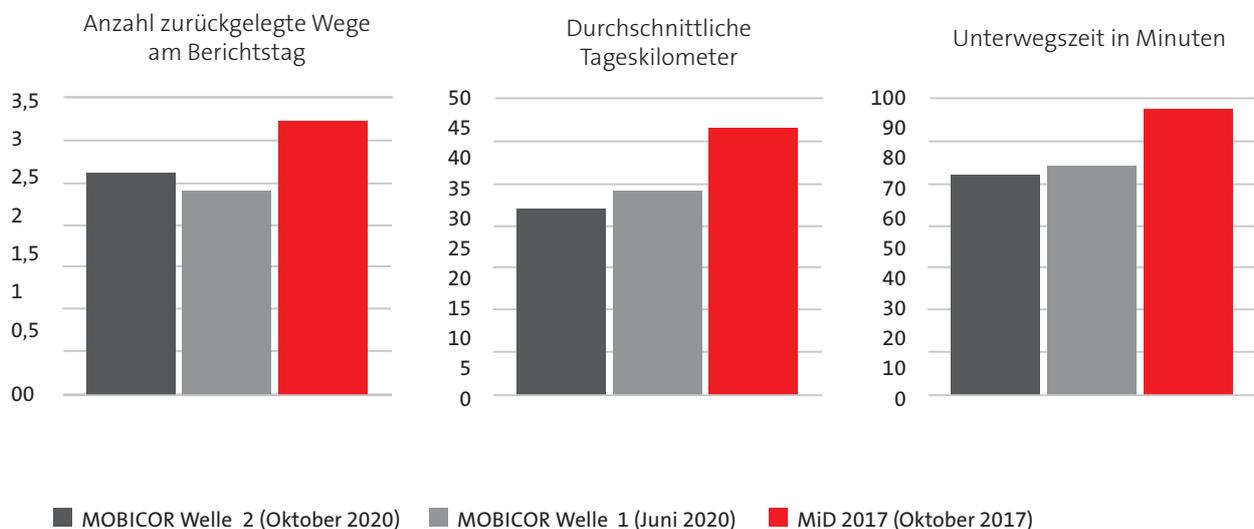
Die Orientierung auf das Wohnumfeld spiegelt sich weniger deutlich im Modal Split wider. Der Anteil der Fußwege ist zwar gegenüber der MiD leicht um einen Prozentpunkt gestiegen, hat sich aber im Vergleich zur ersten Erhebungsphase (MOBICOR 1) um drei Prozentpunkte verringert. Der Anteil liegt nun bei 20 Prozent. 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 acht Prozent einen Tiefstwert dar. Dass der Radverkehr als Hoffnungsträger der Verkehrswende gestärkt aus der Krise hervorgeht, lässt sich aktuell nicht erkennen. Bei genauer Betrachtung der Stadt-Land-Unterschiede fällt auf, dass die Fahrradnutzung in städtischen Regionen mit einem Anteil von elf Prozent am Modal Split gegenüber der ersten Befragungswelle nur um einen Prozentpunkt gesunken ist. In ländlichen Regionen hat sich der Anteil hingegen von elf

auf fünf Prozent deutlich verringert. Diese Unterschiede können mit Verweis auf die unterschiedlichen Einstellungen zum Fahrrad begründet werden. Während in städtischen Regionen etwa die Hälfte der Befragten das Fahrrad als Verkehrsmittel für das ganze Jahr ansieht, geben dies in ländlichen Regionen nur ein Drittel der Befragten an.

Der Anteil des MIV hat sich dagegen vergrößert, zusammen mit dem MIV-Mitfahreranteil liegt er nun bei 64 Prozent und steigt damit auf einen Höchstwert. Das Auto bietet einen Schutzraum und gilt als sicheres Verkehrsmittel, nahezu zwei von drei Wegen werden auch deshalb mit dem Auto zurückgelegt. Schließlich ist der Anstieg des ÖV-Anteils am Modal Split um zwei Prozentpunkte zu erwähnen. Mit nun acht Prozent liegt dieser Wert zwar weiterhin deutlich unter der MiD-Referenz mit zwölf Prozent, aber dennoch ist ein Anstieg des ÖV-Anteils als positive Entwicklung zu erwähnen (vgl. Abbildung S. 8).

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

Angaben in Prozent



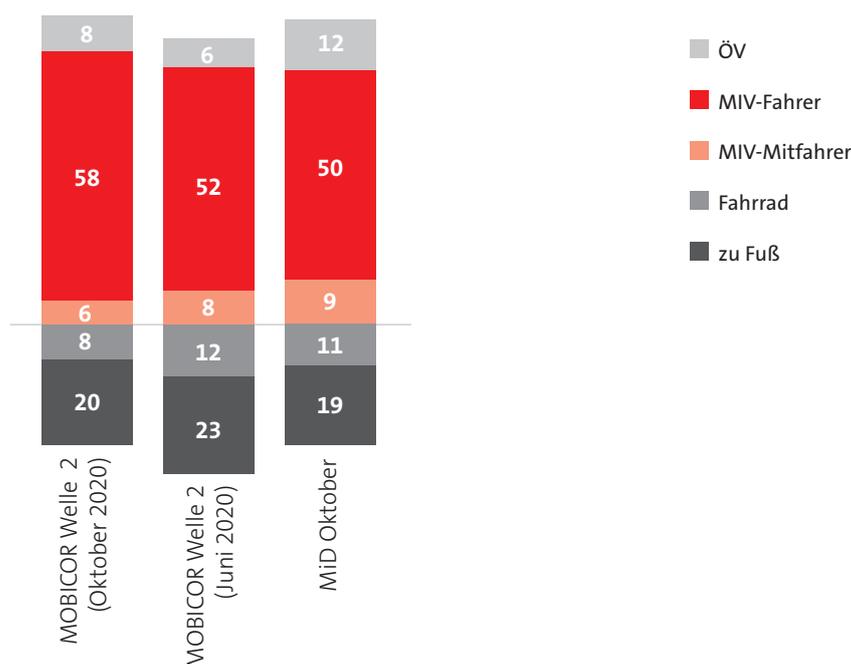
Die Verkehrsleistung ist dabei nahezu konstant geblieben und liegt mit 373 Millionen Personenkilometern am Stichtag leicht über dem Niveau der ersten Erhebungswelle von MOBICOR. Zwischen den Verkehrsmitteln zeigen sich jedoch deutliche Verschiebungen. Rückgänge zeigen sich beim Fuß- und Radverkehr von rund 15 Prozent und bei den MIV-Mitfahrern mit 50 Prozent. Die Verkehrsleistung der MIV-Fahrer nimmt um 17 Prozent zu und steigt auf 272 Millionen Personenkilometer. Auch der ÖV gewinnt elf Prozent und erbringt eine Beförderungsleistung von 38 Millionen Personenkilometer. Zu bedenken ist allerdings der Zeitpunkt der Erhebung bei insgesamt abnehmender Mobilität. Es ist damit zu rechnen, dass im November weitere Rückgänge zu verzeichnen sein werden.

Die linke Abbildung auf Seite 9 zeigt, dass vor allem Haushalte mit geringem ökonomischen Status den ÖV in ähnlichem Umfang nutzen wie vor

der Pandemie. 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 dabei die Fußwege herausgerechnet und die Anteile von MIV-Fahrer und -Mitfahrer in einer Kategorie zusammengefasst. Zu erkennen ist ein Rückgang bei der ÖV-Nutzung von vier bis sechs Prozentpunkten bei den mittleren und oberen Statusgruppen und nur zwei Prozentpunkte bei den unteren Statusgruppen. Dies ist bemerkenswert, da im Vergleich zu den anderen Bundesländern der Rückgang eher gering ausfällt und zudem kein ausgeprägtes Statusgefälle zu beobachten ist, bei dem vermehrt Haushalte mit geringem ökonomischen Status weiterhin den ÖV nutzen, während die ökonomisch bessergestellten Haushalte diesen durch MIV-Fahrten substituieren. Dieses Gefälle zeigt sich hier eher mit Blick auf den MIV, der bei Haushalten mit niedrigem Status zwei

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

Wege, Angaben in Prozent



Prozentpunkte verliert, aber um acht bzw. neun Prozentpunkte bei dem höheren Statusgruppen hinzugewinnt. Dieser Zugewinn geht auf Kosten des Radverkehrsanteils, der sich bei den besser gestellten Haushalten nur noch auf einem Niveau von zwei Dritteln im Vergleich zur MiD befindet. Bei den Haushalten mit niedrigem Status gewinnt der Radverkehr sogar hinzu. Zusammengefasst zeigt sich, dass die Haushalte mit niedrigem Status den ÖV etwas seltener substituieren als die besser gestellten Haushalte, bei denen er durch MIV-Fahrten ersetzt wird.

Wird der Modal Split nach Autobesitz differenziert, so zeigt sich eine leichte Zunahme des MIV-Anteils unter Autobesitzern gegenüber der MiD, die zu Verlusten des ÖV- und des Fahrrad-Anteils führen. Bei den autolosen Haushalten verringert sich hingegen der MIV-Anteil gegenüber der MiD deutlich. Doch auch der ÖV-Anteil verliert gegen-

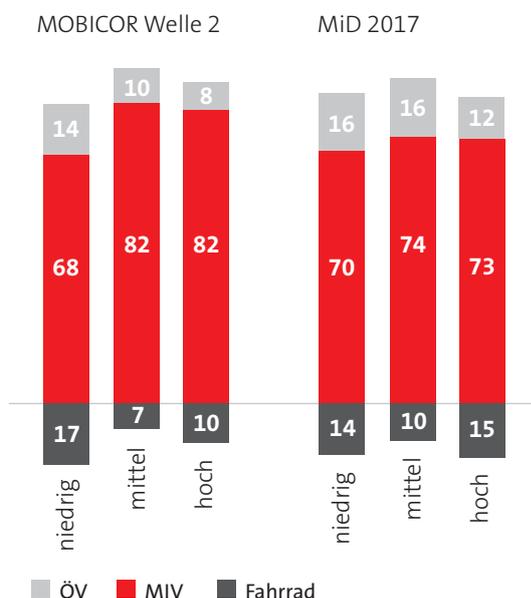
über der MiD. Dadurch kann das Fahrrad die Anteile am Modal Split um elf Prozentpunkte steigern und hat nun einen Anteil von 38 Prozent am Modal Split (s. Abbildung unten rechts). Wer ein Auto besitzt, nutzt dies verstärkt, um den Kontakt zu anderen Personen im öffentlichen Verkehr zu vermeiden. Wer kein Auto hat, für den steht als Alternative nur das Fahrrad zur Verfügung oder er verbleibt im ÖV.

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, Kin-

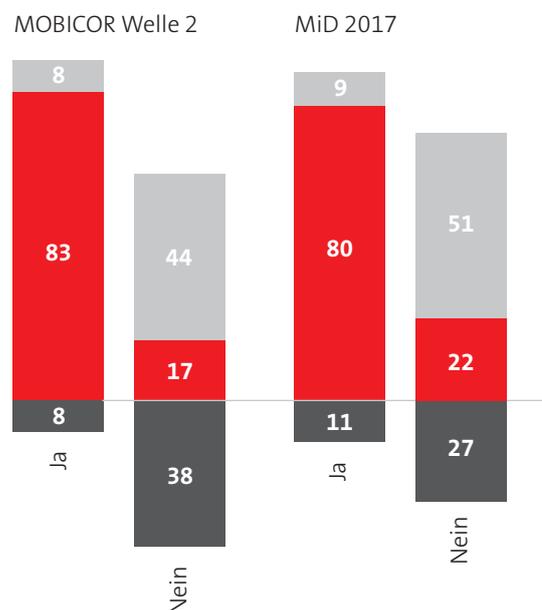
Modal Split nach ökonomischem Haushaltsstatus für MIV, ÖV und Rad

Wege (Fußwege wurden nicht berücksichtigt), Angaben in Prozent



Modal Split nach Autobesitz für MIV, ÖV und Rad

Wege (Fußwege wurden nicht berücksichtigt), Angaben in Prozent





2,4

Wege werden deutschlandweit im Oktober an einem typischen Tag durchschnittlich zurückgelegt., in der MiD 2017 waren es noch 3,0 an einem durchschnittlich Tag im Oktober.



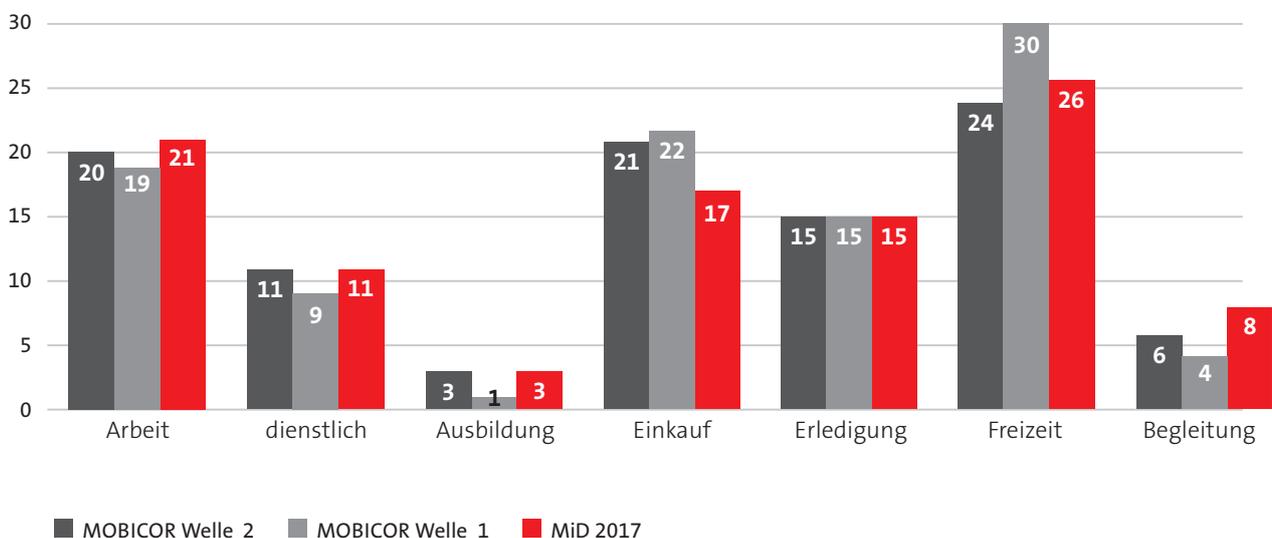
derbetreuungseinrichtungen und die meisten Arbeitsstätten bleiben hingegen offen. Verringerungen der Wegezweckanteile lassen sich deshalb vor allem bei Freizeitwegen beobachten, die sich gegenüber der ersten MOBICOR-Erhebungswelle um etwa 20 Prozent reduzieren. Mit nun 24 Prozent kommt den Freizeitwegen aber weiterhin der größte Anteil an allen Wegezwecken zu. Dieser Rückgang lässt sich vor allem in ländlichen Regionen verorten, in denen der Anteil des Freizeitverkehrs von 33 auf 23 Prozent gesunken ist. In städtischen Regionen verliert er hingegen nur drei Prozentpunkte und liegt nun bei 25 Prozent. (s. Abbildung unten). Umgekehrt bei Arbeits- und Dienstwegen, deren Anteile sich gegenüber der ersten Welle deutlich erhöhen und die inzwischen das MiD-Niveau erreichen. Die Nutzung von Online-Diensten für Videokonferenzen und neue digitale Veranstaltungsformate führen anscheinend nicht zu einer Reduzierung dienstlicher Wege, wie es aufgrund der verbreiteten Nutzung

dieser Dienste zu erwarten wäre. Dabei ist jedoch zu beachten, dass hier relative Werte betrachtet werden. Der Anstieg berufsbedingter Wege geht zu Lasten Freizeit- und Einkaufswegen, die gegenüber der ersten Welle verlieren, sich aber dem MiD-Niveau annähern. Einkaufswegen haben allerdings mit 21 Prozent noch einen deutlich höheren Anteil als bei der MiD. Der Hintergrund kann in geschlossene Freizeiteinrichtungen und dem eher schlechten Wetter gesehen werden, die das Shoppen als alternative Freizeittätigkeit erscheinen lassen. Insgesamt nähern sich die Anteile der Wegezwecke dem MiD-Niveau an.

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 insgesamt um 17 Prozent auf fast 32 Millionen Wege vergrößert. Das sind 4,6 Millionen Wege

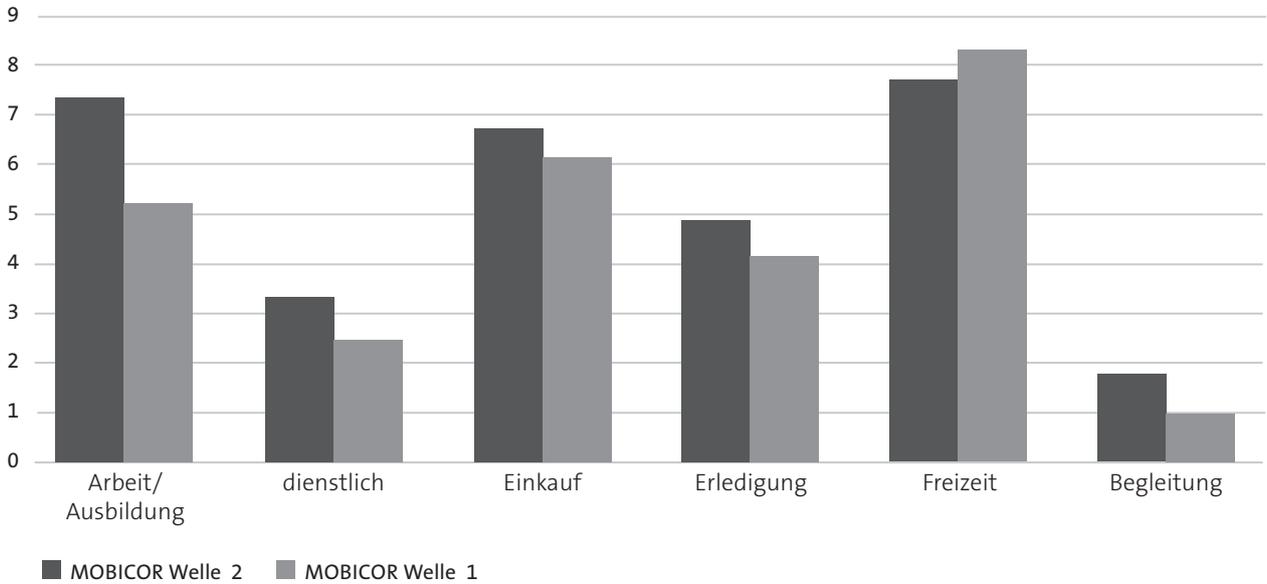
Wegezwecke im Vergleich MOBICOR 1, MOBICOR 2 und MiD 2017

Angaben in Prozent



Verkehrsaufkommen im Vergleich MOBICOR 1 und MOBICOR 2

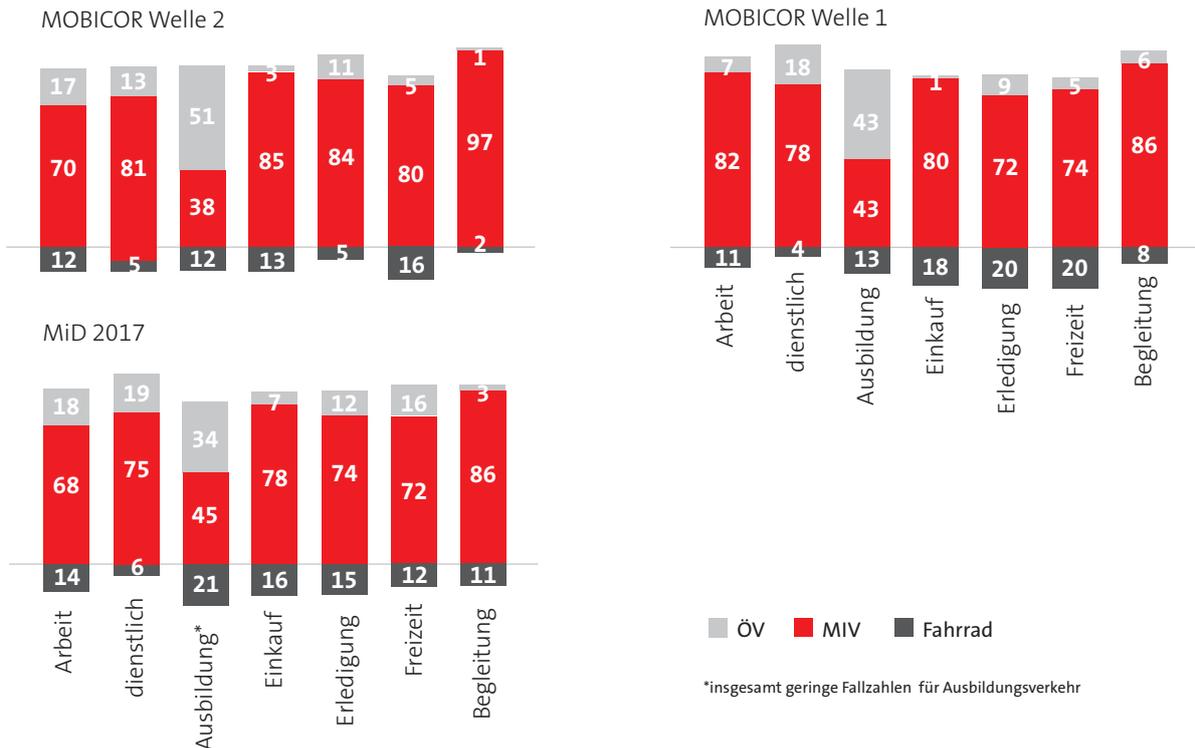
Angaben in Millionen Wegen, stichprobenbedingt größere Fehlerspielräume in MOBICOR (+/-15%)



Datenbasis: MOBICOR Bayern

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

ohne Fußwege, Angaben in Prozent, alle Personen



*insgesamt geringe Fallzahlen für Ausbildungsverkehr

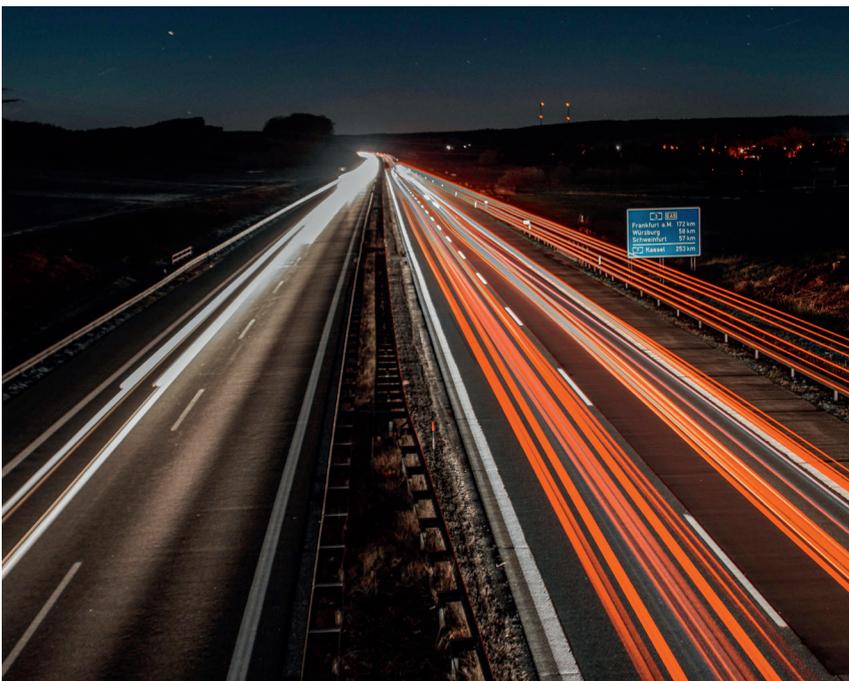
Datenbasis: MOBICOR Bayern im Oktober2020 (W2) und Auschnitt aus der regionalen MiD 2017 für Personen ab 16 Jahren im Oktober 2017

mehr als im Frühjahr, bei der ersten Erhebungswelle von MOBICOR. Die Anzahl der Arbeitswege verzeichnet dabei mit 2,2 Millionen zusätzlichen Wegen den größten Anstieg (+ 42 Prozent). Auch auf den anderen Wegezwecken kommt es zu einem Anstieg: Dienstliche Wege nehmen um 36 Prozent zu, Erledigungswege um 17 Prozent, Einkaufswege um 10 Prozent und Begleitwege sogar um 80 Prozent, allerdings auf niedrigem Niveau. Lediglich auf Freizeitwegen lässt sich Rückgang beobachten. Ein Rückgang von 600.000 Wegen entspricht einem Rückgang von etwa 7 Prozent (s. Abbildung S. 12 oben).

Deutliche Änderungen zeigen sich bei der Darstellung des Modal Splits entlang der Wegezwecke (s. Abbildung S. 12 unten). Nicht nur gegenüber der MiD ist eine deutliche Steigerung des MIV zu erkennen, sondern auch im Vergleich zur ersten Erhebungswelle. Dadurch verlieren Fahrrad und ÖV an Anteilen, teilweise sehr deutlich. Wenn Ausbildungswege aufgrund der geringen Fallzahl nicht weiter betrachtet werden, sind nur auf Arbeitswegen gegenläufige Entwicklungen zu beobach-

ten. Dort haben sich die MIV-Anteile um 15 Prozent verringert und die ÖV-Anteile im Gegenzug mehr als verdoppelt. Der Fahrradverkehr ist mit dem Anstieg von einem Prozentpunkt nahezu unverändert. Zu vermuten ist, dass diese Verschiebung auf den Zusammenhang von Homeoffice, ökonomischem Haushaltsstatus und Verkehrsmittelnutzung zurückzuführen ist. Personen aus Haushalten mit geringem ökonomischem Status nutzen vermehrt den ÖV, haben aber seltener die Möglichkeit von zu Hause aus zu arbeiten. Anders Personen aus ökonomisch bessergestellten Haushalten, die verstärkt das Auto zum Pendeln nutzen, aber auch häufiger im Home-Office sind. Sinkt deren Anteil auf beruflichen Wegen, steigt der Modal Split-Anteil des ÖVs, ohne dass sich etwas an den Nutzerzahlen ändert. Auch wenn sich die Modal Split-Anteile insgesamt dem MiD-Niveau annähern, sollte dies nicht als Rückkehr zur Normalität interpretiert werden, da das Mobilitätsniveau insgesamt gesunken ist.

Zudem fand die zweite Erhebungswelle noch vor dem Lockdown, also dem Inkrafttreten der Maß-



41 %

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

nahmen, statt. Werden die Erhebungswellen schließlich in den Jahreszeitenverlauf und das Pandemiegeschehen eingeordnet, dann lassen sich die gestiegenen ÖV-Zahlen als Resultat eines kühlen und nassen Oktobers einordnen, nicht als Schritt auf dem Weg zur Normalität. Zudem lassen die kommenden Wochen eher einen weiteren Rückgang erwarten, das zeigte sich bereits aus der Entwicklungsrichtung der Abbildungen auf den Seiten 4 bis 6.

MOBILITÄT VOR DEM ZWEITEN LOCKDOWN

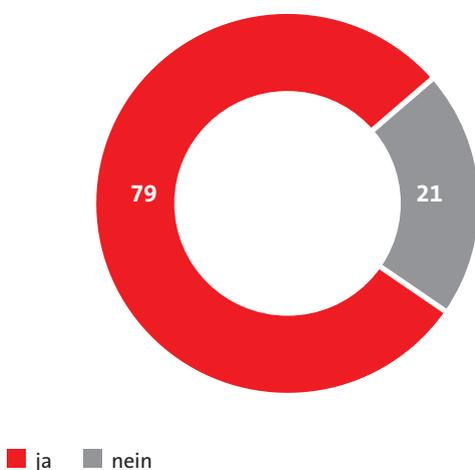
Die Bundesregierung wird nicht müde auf die Notwendigkeit der Selbstbeschränkung zu verweisen und empfiehlt überflüssige Wege zu vermeiden. Damit sind vor allem private Anlässe gemeint, wie Feiern oder auch Urlaubsreisen, die Mitte Oktober noch weitestgehend möglich wa-

ren. Der Aufruf hat Wirkung gezeigt. Am Berichtstag waren in Deutschland nur 79 Prozent der Befragten mobil, der Referenzwert der MiD für den Oktober liegt bei 85 Prozent (s. Abbildung unten 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.

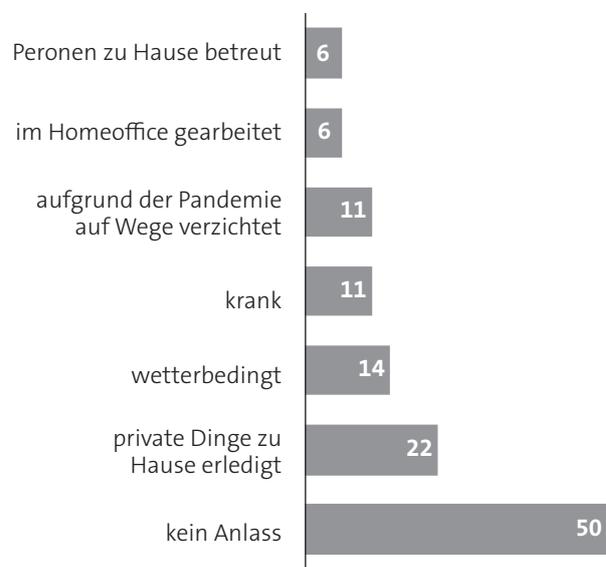
Am Berichtstag unterwegs

Angaben in Prozent

Am Berichtstag außer Haus?



Gründe für Nicht-Mobilität?
(Mehrfachnennungen)



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. Denn insgesamt geben 20 Prozent der Befragten an, ganz oder teilweise von zu Hause aus zu arbeiten, davon waren drei Viertel am Berichtstag unterwegs. Die Mobilitätsquote der Personen im Homeoffice liegt damit zehn Prozentpunkte unter dem Niveau von Personen, die weiterhin unverändert zur Arbeit gehen (84 Prozent), ist aber genauso hoch wie von Personen in Kurzarbeit.

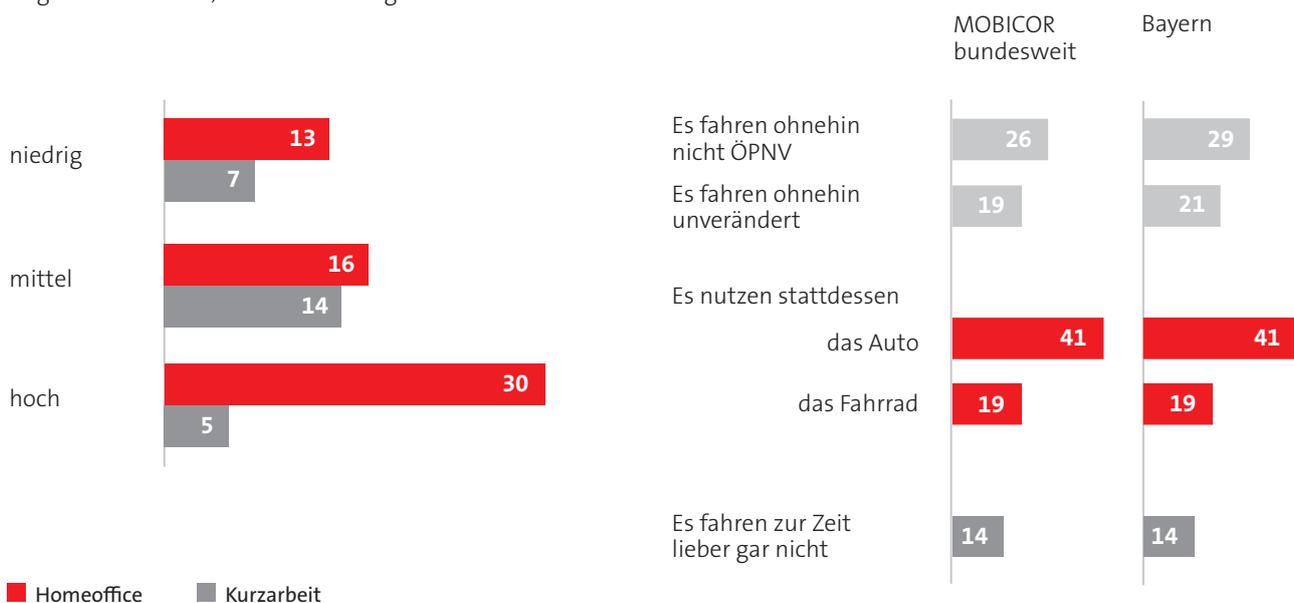
Deutliche Unterschiede zeigen sich jedoch, wer die Möglichkeit zum Homeoffice hat und diese auch nutzt. Nur 13 Prozent der Personen aus

ökonomisch schwächeren Haushalten haben die Möglichkeit dazu und nehmen diese wahr. Bei Personen mit hohem ökonomischen Haushaltsstatus sind es 30 Prozent der Befragten (s. Abbildung unten links). Kurzarbeit wird in Bayern nur im geringen Umfang in Anspruch genommen: von sieben Prozent der Personen mit geringem ökonomischen Haushaltsstatus und fünf Prozent der oberen Statusgruppe. Kurzarbeit ist damit bei mittleren Statusgruppen mit 14 Prozent am stärksten ausgeprägt.

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

Anteile Homeoffice und Kurzarbeit nach ökonomischem Status

Angaben in Prozent, nur Erwerbstätige*



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

viele ÖV-Nutzer auf alternative Verkehrsmittel aus, jeder fünfte auf das Fahrrad und 40 Prozent der Befragten auf das Auto. 14 Prozent fahren derzeit lieber gar nicht als den ÖV zu nutzen (s. Abbildung auf 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 43 Prozent davon würden gerne auf andere Verkehrsmittel ausweichen, wenn Alternativen zur Verfügung stünden. Diese Zwangskunden, die sogenannten „Captives“, kaschieren 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 jedem Zweiten angeführt, der derzeit Alternativen nutzt. Die Maskenpflicht, die ja dem Schutz vor Infektionen dient,

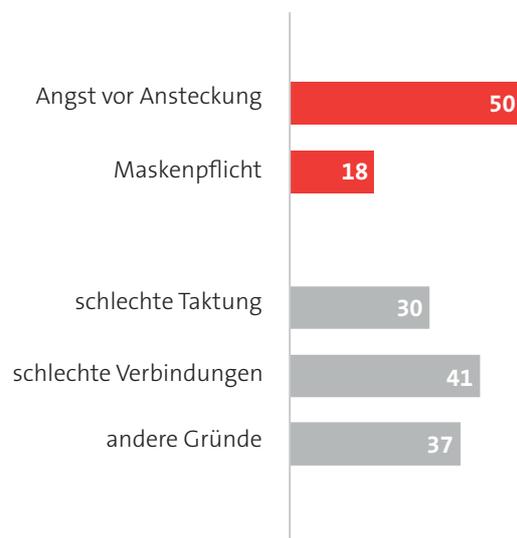
ist andererseits selbst Ursache für die Nicht-Nutzung des ÖV, das geben zumindest 18 Prozent der Befragten an. Die weiteren, häufig genannten Gründe für die Abkehr vom ÖV stehen nicht in direktem Zusammenhang mit der Corona-Pandemie und scheinen eher generelle Mängel in der Verbindungsqualität zu benennen, wie schlechte Taktung oder schlechte Verbindungen (s. Abbildung unten).

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 48 Prozent der Befragten für wahrscheinlich oder sogar sehr wahrscheinlich, umgekehrt drückt das aber für mehr als die Hälfte der Befragten eine generelle Skepsis aus, ob sie den ÖV wieder so umfassend wie zuvor nutzen werden. Dabei besteht ein leichtes Stadt-Land-Gefälle. Knapp 60 Prozent der Menschen in ländlichen Regionen halten die Rückkehr für eher unwahrscheinlich. Ebenso gibt es ein Altersgefälle: Mit zunehmendem Alter sinkt die Bereitschaft,



Gründe für die Abkehr vom ÖPNV

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



Datenbasis: MOBICOR Bayern im Oktober 2020 für Personen ab 16 Jahren

den ÖV wie zuvor in Anspruch zu nehmen. Etwas mehr als 60 Prozent der über 65-Jährigen hält dies für eher unwahrscheinlich, bei der Altersgruppe der unter 30-Jährigen sind es nur 43 Prozent. 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 lassen sich ebenfalls feststellen, wobei Frauen mit 51 Prozent etwas häufiger beabsichtigen zum ÖV zurückzukehren als dies Männer mit 44 Prozent angeben.

Der größte Zuspruch, den ÖV wieder verstärkt zu nutzen, kommt von den Personen, die corona-bedingt das Fahrrad als Alternative zum ÖV gewählt haben. Etwa zwei von drei Befragten halten dies für mindestens wahrscheinlich. Ebenso denjenigen, die lieber gar nicht fahren, anstatt den ÖV zu nutzen. Unter denen, die das Auto als Alternative gewählt haben, ist es nur etwa jeder zweite Be-

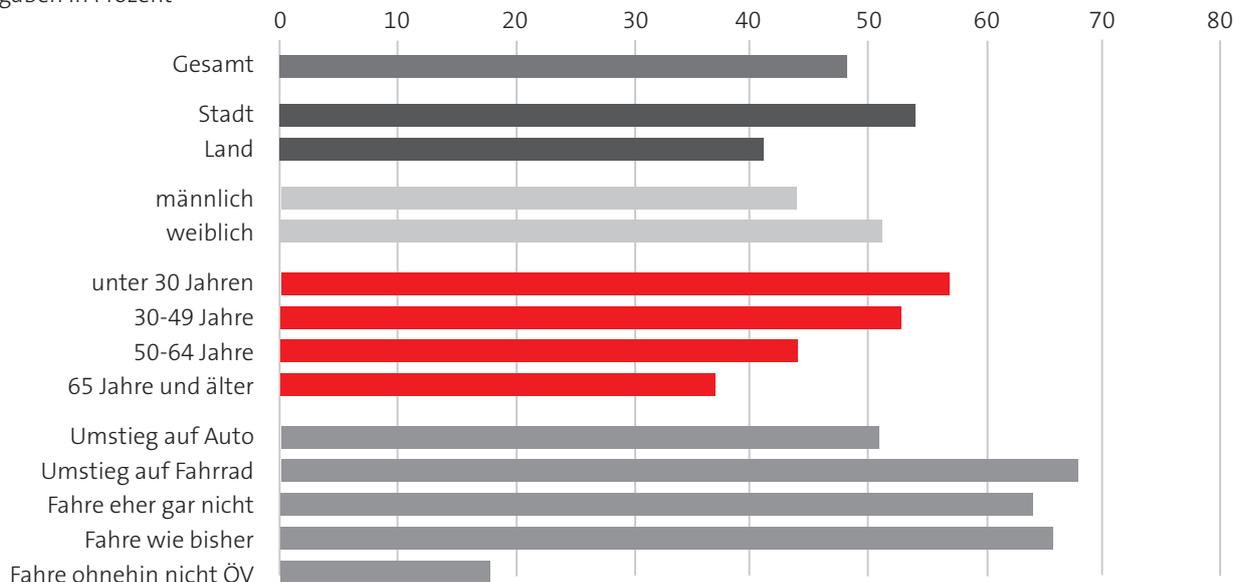
fragte. Hier zeigt sich, wer einmal im Auto sitzt, ist nur schwer für den ÖV zurückzugewinnen (s. Abbildung unten).

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

Wahrscheinlichkeit einer stärkeren Nutzung des ÖPNV nach Corona

Angaben in Prozent



Datenbasis: MOBICOR Bayern im Oktober 2020 für Personen ab 16 Jahren

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

Zudem gab es die Antwortmöglichkeit, 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 wahrschein-

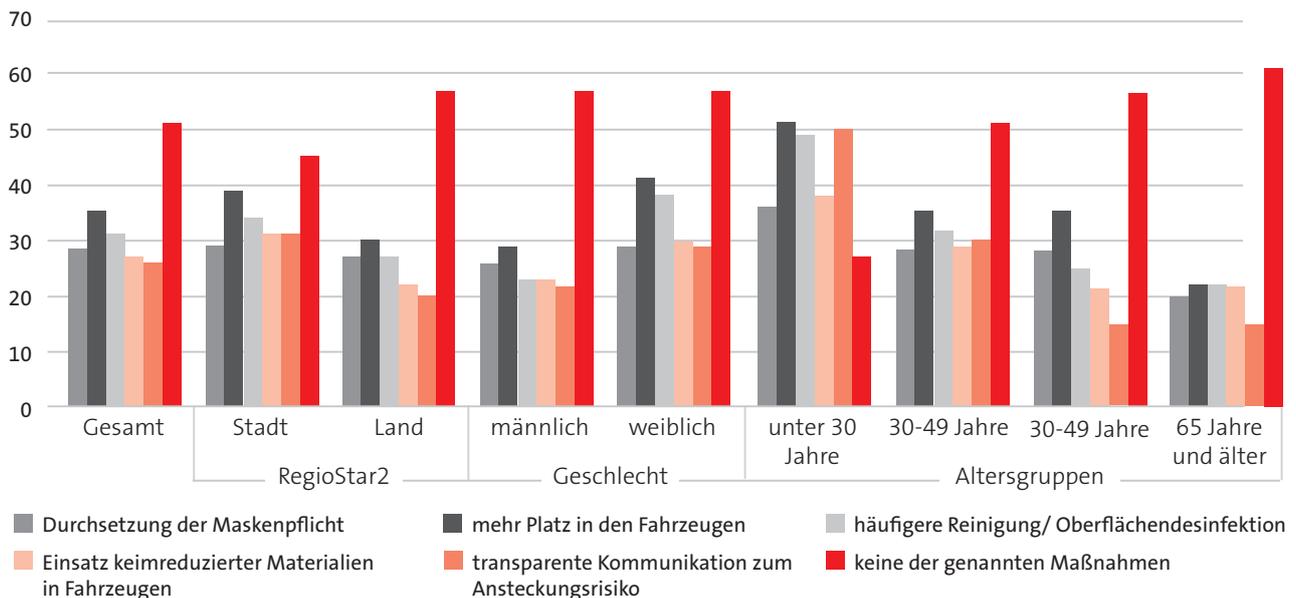
lich, kann aber aus den vorliegenden Daten nicht abgelesen werden.

Die Maßnahmen erhalten über alle Befragten hinweg nur geringen Zuspruch. Nur zwischen 26 und 35 Prozent der Befragten sehen die Maßnahmen als ausreichend an, um sie zur Rückkehr zum ÖV zu motivieren (s. Abbildung unten). Dabei scheinen die Reinigung der Fahrzeuge 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. Mehr als die Hälfte der Befragten gibt jedoch an, dass sie bei keiner der benannten Maßnahmen den ÖPNV häufiger nutzen würden.

Unterschiede zwischen Männern und Frauen sind teilweise deutlich. Insbesondere bei Maßnahmen zur Verbesserung der Hygienebedingungen und mehr Platzangebot in den Fahrzeugen würden

Häufigere Nutzung von ÖPNV bei der Umsetzung bestimmter Maßnahmen

Angaben in Prozent; Mehrfachnennungen



Frauen den ÖPNV häufiger nutzen. 38 Prozent der befragten Frauen würden bei häufigerer Fahrzeugreinigung und Oberflächendesinfektionen den ÖPNV verstärkt in Anspruch nehmen. Beim Einsatz keimreduzierender Materialien in den Fahrzeugen sind es 30 Prozent und bei mehr Platzangebot 41 Prozent. Bei den befragten Männern wäre über alle Maßnahmen hinweg nur jeder vierte bereit, bei deren Durchsetzung den ÖPNV wieder vermehrt zu nutzen.

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 36 und 51 Prozent. Die höhere Zustimmung kann aus der höheren Nutzung des ÖVs in dieser Altersgruppe resultieren. Viele Schüler und Auszubildende sind es gewohnt, täglich den ÖV zu nutzen und haben deshalb weniger Berührungspunkte als zum Bei-

spiel die ÖV-fernen Autobesitzer. Mit höherem Alter lässt auch das Vertrauen in die Wirksamkeit der Maßnahmen nach. In der Altersgruppe der über 65-Jährigen würden sich nur zwischen 15 und 22 Prozent zur häufigeren Nutzung motivieren lassen. Die größte Zustimmung erhalten dabei ein größeres Platzangebot und umfassende Hygienemaßnahmen.

Große Zustimmung erhalten die Maßnahmen auch von den Befragten, die angeben, weiter wie bisher mit dem ÖPNV zu fahren. Ein größeres Platzangebot und eine häufigere Oberflächenreinigung bzw. -desinfektion 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.



17 %

Die Anzahl der Wege insgesamt hat sich zwischen der ersten und zweiten Erhebungswelle um 17 Prozent erhöht.

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 vor einer Infektion begleitet, die sie selber oder auch Freunde, Verwandte oder Bekannte betreffen könnte. Etwa jeder Vierte hat Angst, sich selber mit dem Virus anzustecken, 15 Prozent teilen 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. Mehr als die Hälfte der über 64-Jährigen gibt an, keine Angst vor einer Infektion zu haben, 70 Prozent haben keine Angst schwer am Corona-Virus zu erkranken (s. Abbildung unten).

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.

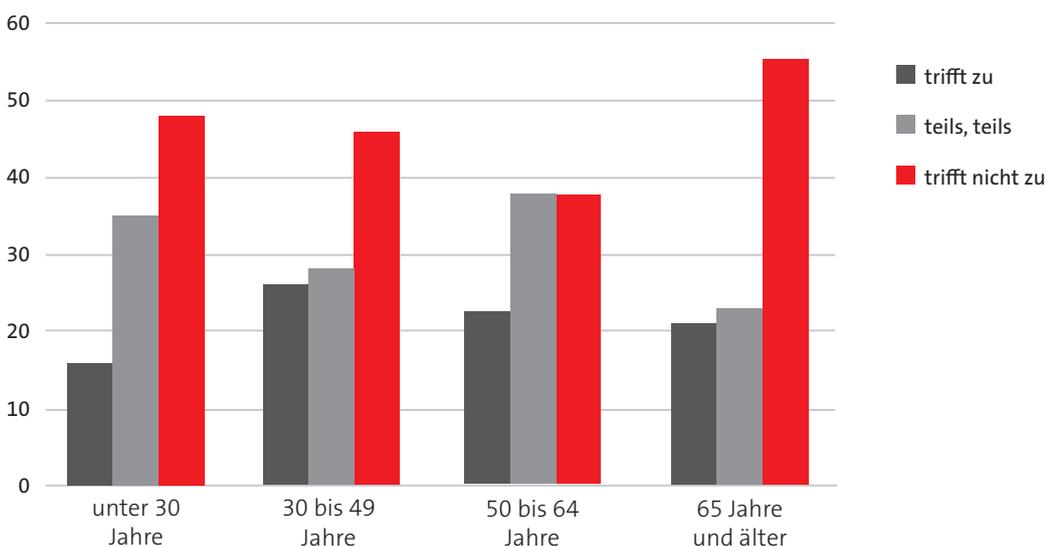
Drei von vier Befragten im Alter zwischen 16- und 49-Jahren stimmen dieser Aussage zu. Bei den höheren Altersgruppen sinkt dieser Wert erwartungsgemäß ab.

Sorgen machen sich die Menschen nicht nur um die Gesundheit, sondern auch um den Gemütszustand. 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. Bei den unter 30-Jährigen und der Altersgruppe zwischen 30 und 49 Jahren fühlt sich mehr als jeder Vierte einsam, bei den älteren Altersgruppen ist es weniger als jeder fünfte Befragte. Ausgeprägt ist dieses Gefühl bei Personen im Homeoffice, bei denen jeder Vierte angibt sich einsam zu fühlen.

Sorgen um den Arbeits- oder Ausbildungsplatz finden sich bei den jüngeren Befragten gar nicht. Bemerkenswerte null Prozent äußern diese Befürchtung. Bei den Altersgruppen im berufsfähigen Alter steigt der Wert zunächst auf 20 Prozent

Angst, sich mit dem Corona-Virus anzustecken

Angaben in Prozent



und fällt in der Gruppe zwischen 50- und 64-Jahren wieder auf zwölf Prozent zurück. Ein größerer Teil, nämlich 22 Prozent der Befragten geben an, dass die Corona-Krise für sie persönlich sogar positive Folgen haben wird.

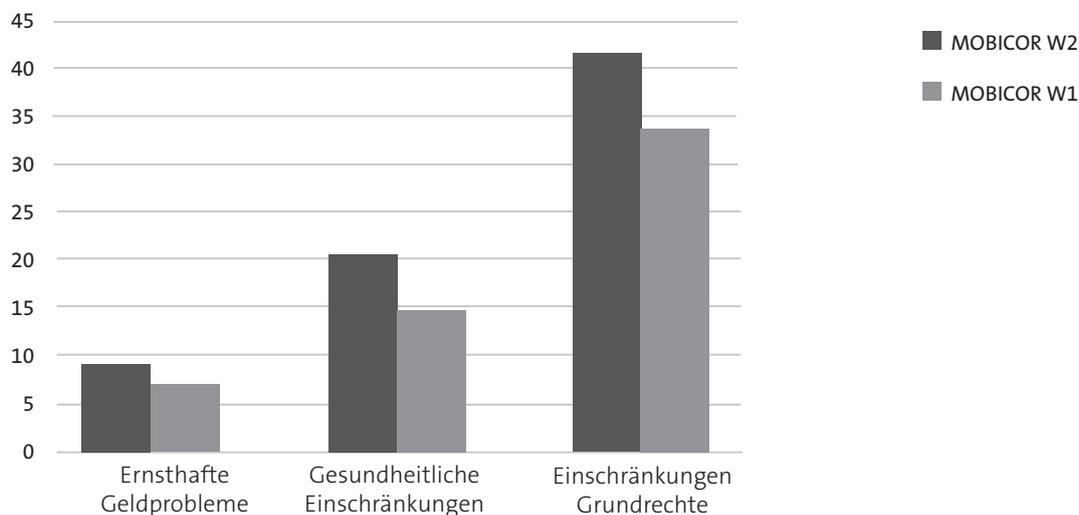
Diese Befunde decken sich mit aktuellen Ergebnisse aus der psychologisch-klinischen Forschung, in denen zum einen auf eine altersbedingte Stress-Resilienz verwiesen wird, die den Umgang mit Krisen im Alter erleichtert, da man auf viele Erfahrungen mit überwundenen Schicksalen zurückblicken kann. Zum 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 SECHS 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 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 Corona-Pandemie auf diese Einschätzungen auswirkt.

Erwartungen für die kommenden sechs Monate

Angaben in Prozent



Datenbasis: MOBICOR Bayern im Oktober 2020 für Personen ab 16 Jahren

Ernsthafte Geldprobleme werden von neun Prozent der Befragten erwartet, der Wert bleibt damit im Vergleich zur ersten Erhebungswelle etwa gleich hoch (s. Abbildung S. 21). Anders sieht die Entwicklung bei den Erwartungen im Hinblick auf gesundheitliche Einschränkungen aus, bei denen inzwischen jeder Fünfte angibt, diese Erwartung zu teilen und damit 50 Prozent mehr als im Frühjahr. Das Verständnis von „gesundheitlichen Einschränkungen“ ist dabei offen und kann sich sowohl auf eine Infektion beziehen – immerhin hat ein etwa ähnlich großer Anteil Angst davor (s. Abbildung S. 20) –, es kann sich aber auch auf die Einschränkungen zur Vermeidung einer weiteren Ausbreitung des Virus beziehen, im Sinne einer Einschränkung aus gesundheitlicher Vorsorge. Dann wiederum wäre ein Anteil von 21 Prozent recht gering, da durch die Maßnahmen nahezu jeder von den Auswirkungen betroffen ist, allein schon durch das Tragen einer Mund- und Nasenbedeckung. Ebenso kann die Sorge vor gesundheitlichen Einschränkungen daraus resultieren, dass die Behandlung anderer, nicht mit dem Coronavirus in Verbindung stehende Erkrankungen gegebenenfalls aufgeschoben wird.

Die Erwartung einer Einschränkung der Grundrechte teilen inzwischen 42 Prozent der Befragten und damit acht Prozentpunkte mehr als in der ersten Erhebungswelle. Besonders ausgeprägt ist diese Erwartung in den Altersgruppen der unter 30-Jährigen mit 56 Prozent und der zwischen 30- bis 49-Jährigen mit 46 Prozent. Auch von den Personen in Kurzarbeit erwartet mit 60 Prozent eine deutliche Mehrheit eine Einschränkung der Grundrechte innerhalb der nächsten sechs Monate. 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 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 at-

traktiv kann ein ÖV wahrgenommen werden, der möglicherweise in den Ruf gelangt, vor allem von den Zwangskunden, den sogenannten fünf „A“ genutzt zu werden: Auszubildende, Arme, Alte, Arbeitslose und Ausländer.

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. Neben der Herausforderung, das Vertrauen der Fahrgäste zurückzugewinnen, treten strukturelle Veränderungen, die innovative Lösungsansätze erfordern. 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. Trotz der angespannten Situation im ÖV sollten bereits begonnene Modernisierungen und Investitionen fortgesetzt werden und nicht einem Corona-bedingten Sparkurs zum Opfer fallen. Gleichzeitig muss neuen Anforderungen der ÖV-Nutzer, zum Beispiel durch verstärktes Arbeiten im Homeoffice, mit innovativen Ansätzen begegnet werden, z.B. mit entsprechenden Tarifen. Dabei kann eine dadurch resultierende entzerrte Nachfrage zu einer verbesserten wahrgenommenen Bedienqualität führen und den ÖV insgesamt aufwerten. Solche Ideen lassen sich auch auf den Schülerverkehr übertragen, zum Beispiel in der Form gestaffelter Schulanfangszeiten - die Bereitschaft des Lehrerkollegiums und der Eltern vorausgesetzt.

Kontakt

Marc Schelewsky

Senior-Projektleiter

infas Institut für angewandte

Sozialwissenschaft GmbH

Tel. +49 (0)228 3822-952

E-Mail: m.schelewsky@infas.de