

# 01



**WZB**

## ZURÜCK ZUR NORMALITÄT?

Unsere Alltagsmobilität in der Zeit  
von Ausgangsbeschränkungen,  
Quarantäne und wiedererlangter  
Routinen



GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung

Von Ende März bis in den Mai hinein haben wir uns in Geduld und Rücksicht geübt. Die Corona-Pandemie hat einen Stillstand nahegelegt, dem sich fast alle gebeugt haben. Offenbar war dies die richtige Entscheidung. So ist es bisher gelungen, einen sehr großen Teil der Bevölkerung zu schützen. Vielleicht war dabei der Wunsch, mit temporärer Disziplin die verlorene Normalität so bald wie möglich zurückzuerlangen, ein wichtiger Antrieb. Spätestens ab Mitte Mai jedoch sind Erleichterung – oder nachlassende Achtsamkeit – ein prägender Faktor. Sofern wir die Mobilitätsdaten als Maßstab wählen.

Der Einschnitt in unsere Alltagsmobilität war enorm und einmalig. Wenig überraschend ist, dass sich dies in unseren Beobachtungsergebnissen eindrucksvoll zeigt. Sie gewinnen ihren tieferen Wert allerdings erst in den folgenden Monaten. Auf dem schrittweisen vermutlichen Weg zurück zu unserer alten Normalität wird die kontinuierliche Beobachtung wichtig. Dazu gehört die genaue Messung, wie dieser Rückweg verläuft. Eine entscheidende Frage ist, ob der Pfad zurück zum Ausgangspunkt führt oder ob dauerhafte Spuren zurückbleiben?

Um auf diese Frage Antworten geben zu können, haben wir bisher Beobachtungen aus der Phase des Lockdowns ausgewertet. Nun setzen wir weiter fort. Beginnend mit dieser Ausgabe erweitern wir das bisherige Mobilitätstracking mit Befragungsergebnissen aus dem Projekt MOBICOR. Ebenso wie das Tracking lassen diese vorläufigen Resultate, bei allen bestehenden Unterschieden, die Kraft der langjährig eingeübten Routinen mehr erahnen, als dies in der Talsohle des Shutdowns möglich schien. Doch nicht alle Verkehrsangebote profitieren gleichermaßen. Und — so deuten es einige Ergebnisse an — die mobile Gesellschaft spaltet sich.

## WORUM ES GEHT

Wir möchten Alltagsmobilität zuverlässig beschreiben. Aus der möglichst exakten Messung differenziert nach Regionen und Personengruppen ergeben sich Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen. Daher kombinieren wir zuverlässige Messungen anhand ausgereifter Befragungsverfahren mit Innovation und profunder sozialwissenschaftlichen Perspektive. Dafür steht das Team aus infas, MOTIONTAG und der Arbeitsgruppe „Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung“ am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB). Unterstützt werden wir durch das Geodaten Know-how von infas 360 und die Mobilitätsexpertise von Nuts One.

Eine Säule in unserem Konzept sind Tracking-Techniken. Noch vor wenigen Wochen war das Stichwort „Tracking“ für die meisten von uns kaum mit Inhalt gefüllt. Irgendetwas mit dem Verfolgen von Spuren? Neue Blickwinkel und eine enorme Dynamik in der Covid-19-Pandemie haben dies verändert. Die relativ unscharfe funkzellenbasierte

„Handyortung“ war das erste Stichwort aus dieser Richtung, das schnell Aufmerksamkeit erlangt hat. Der zweite Komplex ist das mittlerweile viel diskutierte Verfolgen infizierter Personen als ein Instrument bei der direkten Bewältigung der Pandemie. Nach aktuellen Informationen wird diese Möglichkeit ab Mitte Juni verfügbar sein. Schließlich haben sich neben Anbietern von Navigationssystemen Google und Apple entschlossen, einen kleinen Einblick in ihre im Hintergrund gesammelten Daten zu geben.

## DAS MOBILITÄTSTRACKING

Eine ähnliche Anwendung in einem Forschungsumfeld – und um diese Aufgabe geht es in unserer Report-Reihe – ist das freiwillige, GPS-basierte Tracking individueller Bewegungsverläufe mit Hilfe einer Smartphone-App. Allerdings erschöpfen sich solche Anwendungen in der Regel darin, Unterwegszeiten und zurückgelegte Strecken zu messen, geben jedoch keine Auskunft etwa über die genutzten Verkehrsmittel oder Aufenthaltskategorien.

# 35%

der Erwerbstätigen  
arbeiteten im April im  
Homeoffice



Wir tauchen für Deutschland tiefer ein und beziehen Tagesstrecken, Verkehrsmittelnutzung und Wegeanlässe mit ein. Für diese weitergehenden Fragestellungen hat MOTIONTAG in den letzten Jahren eine Anwendung entwickelt, die diesen Tauchgang nahezu in Echtzeit und automatisch zuverlässig leistet. Werden diese Befunde mit Basisinformationen zu den Mobilitätsmustern „vor Corona“ verknüpft, ergibt sich ein aufschlussreiches Bild. Es zeichnet den Zeitverlauf nach und ermöglicht eine Einschätzung der Entwicklungen, die uns auf dem Weg zurück in den Alltag noch bevorstehen.

Im aktuellen Report umfasst dies eine Zeitspanne, die über die ersten Monate des Jahres 2020 bis Ende Mai reicht. Dies war zunächst als Eigenprojekt entstanden und basiert auf rund 1.000 Tracking-Teilnehmern. Diese Stichprobe erhebt keinen Repräsentativitätsanspruch, soll jedoch in den nächsten Monaten erheblich erweitert und anhand repräsentativer Eckwerte aus anderen Quellen kalibriert werden. Eine externe Validie-

rung ihrer Ergebnisse für die Zeit vor Corona anhand bekannter Mobilitätseckwerte zeigt jedoch bereits jetzt eine gute Übereinstimmung mit diesen Parametern.

### MOBICOR – EIN ANSPRUCHSVOLLES NEUES MOBILITÄTSPANEL

Darüber hinaus beginnen wir zusammen mit dem Wissenschaftszentrum Berlin (WZB) weitere Analysen. Diese werden finanziert durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) sowie zurzeit das Land Hessen. Dazu haben wir den Aufbau des Panels MOBICOR gestartet, in dessen Rahmen eine elaboriert und exklusiv gewonnene repräsentative Stichprobe aus mehreren Tausend Personen im Längsschnitt zunächst telefonisch und später auch online befragt wird. Dies erfolgt in wesentlichen Teilen angelehnt an das MiD-Design.

Die Erhebungen haben Anfang Mai begonnen. Sie werden bis Ende Mai die ersten 1.000 Inter-



# 80

Minuten sind wir üblicherweise im Schnitt täglich unterwegs. Ende Mai sind es schon wieder über 70 Minuten.

views und bis Mitte Juni die volle bundesweite Stichprobengröße von 1.500 Interviews liefern. Hinzu kommen regionale Aufstockungen. Bis zum Jahresanfang sind zwei weitere Panelwellen in einem echten Längsschnittdesign vorgesehen.

Da das Interesse an den Befunden hoch ist, geben wir in diesem Mobilitätsreport auf der Basis von rund 900 Befragten einen ersten Einblick in bisherige bundesweite Zwischenergebnisse. Diese Resultate sind selbstverständlich vorläufig, haben aber bereits eine umfassende Qualitätssicherung durchlaufen.

Als Innovation hinzu kommt der beschriebene Tracking-Ansatz. Mit diesem Instrument können die Studienteilnehmerinnen und -teilnehmer auf freiwilliger Basis in unkomplizierter Form Tag für Tag über ihre Mobilität berichten. Diese Tracking-Gruppe wird zum einen aus einigen der Panelteilnehmerinnen und -teilnehmern gebildet. Zum anderen sollen im Jahresverlauf 2020 bis zu 50.000 weitere Probanden gewonnen werden.

Für eine bessere Einordnung verknüpfen wir die so entstehenden Resultate aus Befragung und Tracking mit Referenzergebnissen für einen normalen „Mobilitätsdurchschnitt“ – aktuell eine Art Durchschnittsmai für alle Personen im Alter ab 16 Jahren. Derartige Ergebnisse liegen uns auf Grundlage der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) vor, die infas 2002, 2008 und 2017 zusammen mit Partnern für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie weitere regionale Auftraggeber durchgeführt hat.

Doch nun, nach diesem Ausblick auf die anstehende umfassende Erweiterung unserer Beobachtungen, zurück zu der aktuellen Situation im Mai 2020. Dabei greifen wir nicht allein auf die Tracking-Ergebnisse und erstmalig die vorläufigen MOBICOR-Befunde zurück, sondern erweitern die Perspektive zunächst um einige ausgewählte Resultate aus einer weiteren, bereits abgeschlos-



### Tracking per MOBICO

Für die Entwicklung guter Lösungen und neuer Angebote für die Alltagsmobilität werden zuverlässige Daten benötigt. Zur Erhebung solcher Daten stellt infas zusammen mit MOTIONTAG die infas mobico App bereit.

Die App beruht auf der Idee, dass die meisten Menschen, ihr Smartphone (fast) immer bei sich haben und die Sensoren des Smartphones zur Bestimmung der Position und Bewegung genutzt werden können. Einmal heruntergeladen und aktiviert, können Teilnehmende mit der App ihre Mobilität automatisch im Hintergrund aufzeichnen.

Intelligente Algorithmen verwandeln die Positions- und Bewegungsdaten des Smartphones in einzelne Abschnitte, die nach genutzten Verkehrsmitteln, Tageszeiten, Zielen oder möglichen Alternativen untersucht werden können. So kann auch die Verbreitung neuer Angebotsformen und ihre Integration in den Alltag nachvollzogen werden.

Mit der App können die Teilnehmenden Ihre Mobilität bequem automatisch aufzeichnen. Sie werden dadurch nicht mit dem Ausfüllen von Fragebögen belastet. In der App können sich die Teilnehmenden zudem einen Überblick über die ermittelten Daten und Erkenntnisse zu ihrer eigenen Mobilität gewinnen.

Wenn Sie die App nutzen möchten, können Sie sie aus dem Google Play-Store oder Apple App-Store herunterladen. Geben Sie einfach „infas mobico“ in das Suchfenster ein. Weitere Informationen zur App finden Sie unter [www.infas.de/mobico](http://www.infas.de/mobico).

senen repräsentativen telefonischen Befragung von 1.000 Personen. Diese Befragung hat infas im April im eigenen Auftrag durchgeführt. Sie bildet einen „Corona-Schwerpunkt“ innerhalb der von uns seit vielen Jahren in Eigenregie durchgeführten Reihe rund um den infas-Lebenslagenindex, regelmäßig veröffentlicht in der Institutszeitschrift „Lagemaß“.

### EIN ERSTER EINBLICK IN NEUE ROUTINEN

In dieser Befragung haben wir im April umfassende Fragen zur aktuellen Lebenssituation und den empfundenen Auswirkungen und Perspektiven gestellt. Die detaillierten Ergebnisse hat infas bereits veröffentlicht. Für den vorliegenden Report sollen zwei Aspekte herausgegriffen und den Mobilitätsanalysen vorangestellt werden.

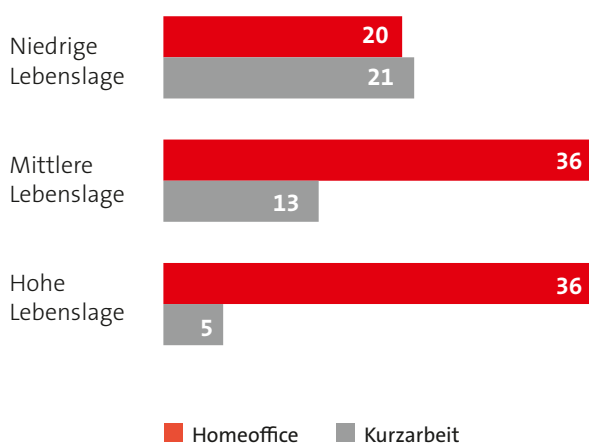
Eine prägende Erfahrung für viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer war der plötzliche

Einstieg in die Homeoffice-Situation. Oft beschworen als möglicher Lösungsbeitrag für unsere täglichen Verkehrsprobleme, wurde sie nun fast über Nacht zur neuen Lebenswirklichkeit. Im „Normaljahr“ 2017 berichteten im MiD-Interview nur etwa zehn Prozent der Erwerbstätigen, dass sie über eine Homeoffice-Möglichkeit verfügen würden – und dies in der Regel nur für einzelne Tage und nicht dauerhaft.

Im Corona-April stieg dieser Anteil auf ein Drittel. Dies allerdings nicht gleichermaßen. Beschäftigte, die der unteren Lebenslagengruppe angehören (gebildet nach dem mehrdimensionalen infas-Lebenslagenindex), berichten nur zu einem Fünftel davon. In den beiden höheren Lebenslagen betrug dagegen der Homeoffice-Anteil zum Befragungszeitpunkt mehr als ein Drittel. Es bestehen also längst nicht überall Beschäftigungsverhältnisse, die diese Möglichkeit zulassen.

#### Anteile Homeoffice und Kurzarbeit

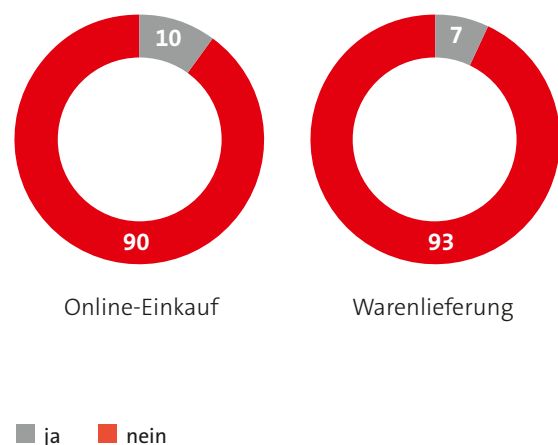
Angaben in Prozent



nur Erwerbstätige – einschließlich Selbstständige und Beamte

#### Verstärkter Online-Einkauf und Warenlieferung nach Hause

Angaben in Prozent



Telefonische Erhebung: 1.000 Interviews im April, Personen ab 18 Jahren, infas-Eigenstudie

Noch deutlicher fallen die Unterschiede aus, wenn nach dem Stichwort „Kurzarbeit“ gefragt wird. Diese Erfahrung war im April in den beiden oberen Lebenslagen Gruppen mit 13 bzw. fünf Prozent eine seltene Ausnahme. Im unteren Lebenslagensegment betrug der Anteil dagegen mit 21 Prozent mehr als ein Fünftel.

Die Arbeitssituation, ihre Beschränkung und damit auch die Auswirkungen auf die Alltagsmobilität fallen somit unterschiedlich aus. Nur ein Teil der Erwerbstätigen kann sich in die verhältnismäßig kommode Situation des Heimarbeitsplatzes zurückziehen. Nach weiteren Ergebnissen ist dies in der ersten Maihälfte zwar etwas angestiegen,

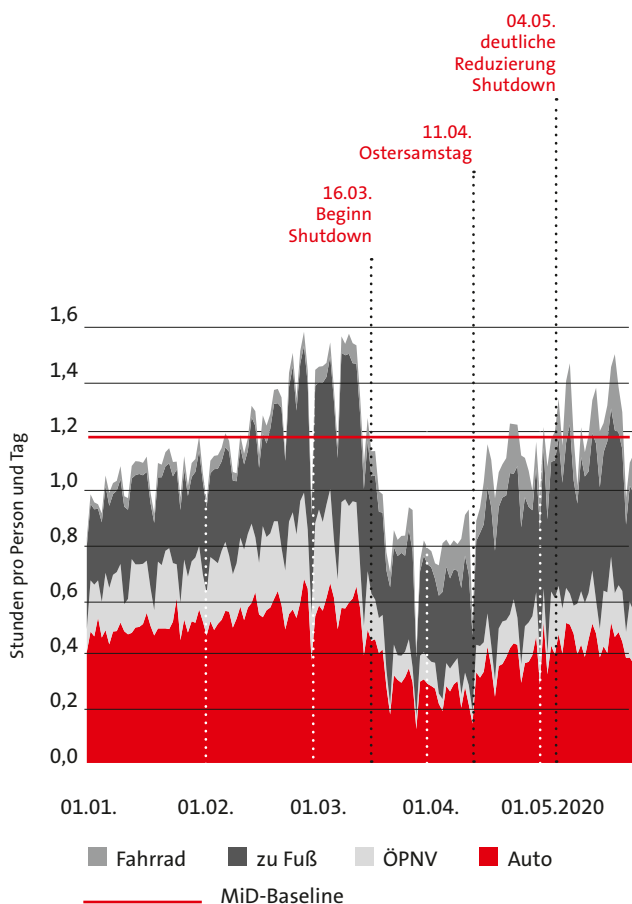
entspricht aber weiterhin in etwa den dargestellten Resultaten.

Andere Auswirkungen haben Nöte in Sachen Einkauf und Besorgung. Gefragt nach häufigeren Online-Einkäufen, gaben im April 10 Prozent an, dies während des Lockdowns häufiger zu tun als bisher. Hier sind also Veränderungen spürbar. Aber vermutlich erschließt sich der Online-Handel kaum neue Kunden, sondern intensiviert eher den Umsatz mit bisherigen Käuferinnen und Käufern.

Noch geringer als das Online-Plus fällt der Anteil derjenigen aus, die nun Lieferdienste der Geschäfte vor Ort in Anspruch nehmen. Dies dürfte sich

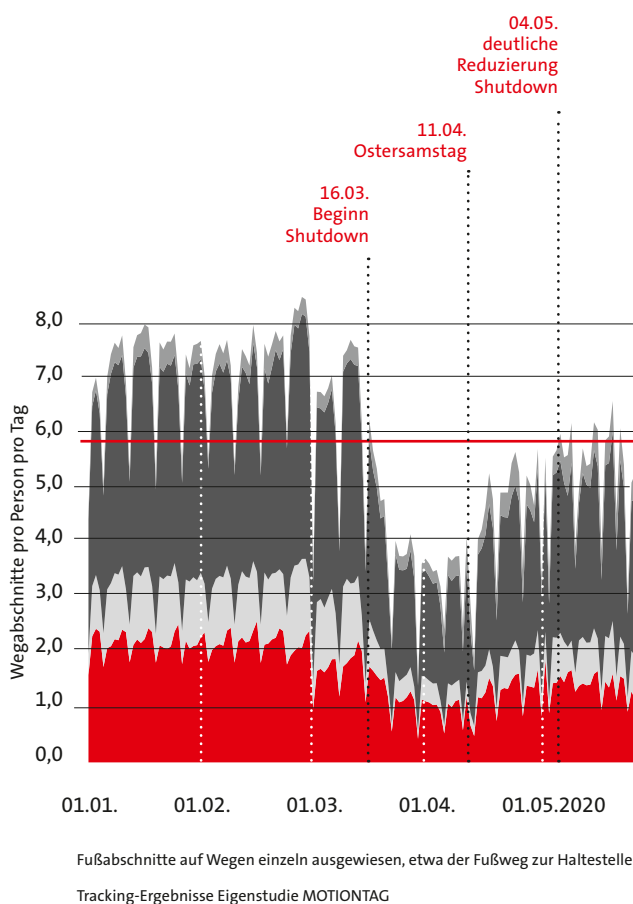
### Unterwegszeit pro Tag und Person

Angaben in Stunden



### Wegeabschnitte pro Tag und Person nach Verkehrsmittel

Angaben in Mittelwerten

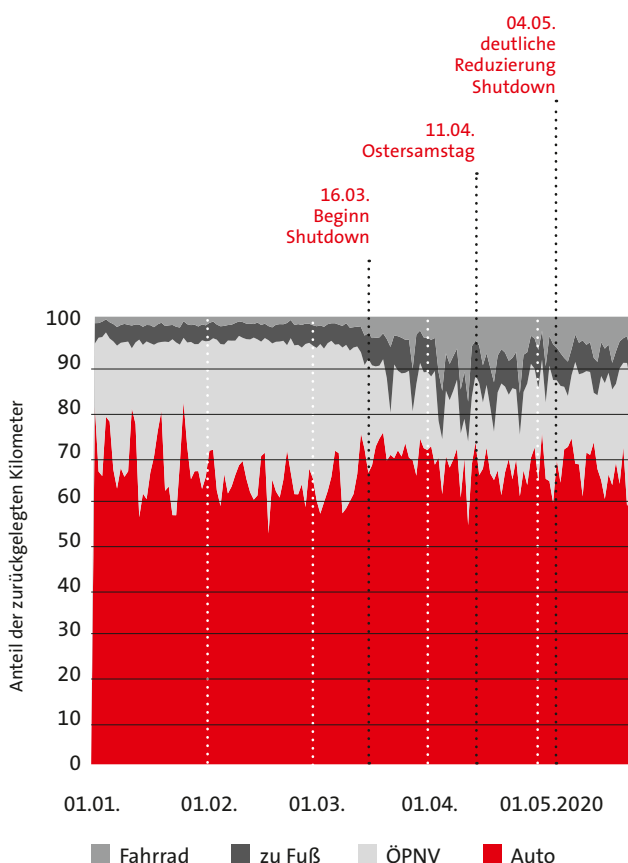


auf den Lebensmittelhandel und wenige Adhoc-Angebote von Geschäften oder Gaststätten beschränken, die hier Brückenangebote geschaffen haben. Und auch dies ist keine Erfahrung, die viele teilen. Eher bleibt der Gang in den Supermarkt erzwungene – und manchmal vielleicht auch willkommene – Notwendigkeit. Ein Grund dafür, warum auch in der Phase der Ausgangsbeschränkungen ein beachtliches Mindestniveau unserer Alltagsmobilität erhalten bleibt. Doch mehr dazu in den folgenden Abschnitten dieses Reports.

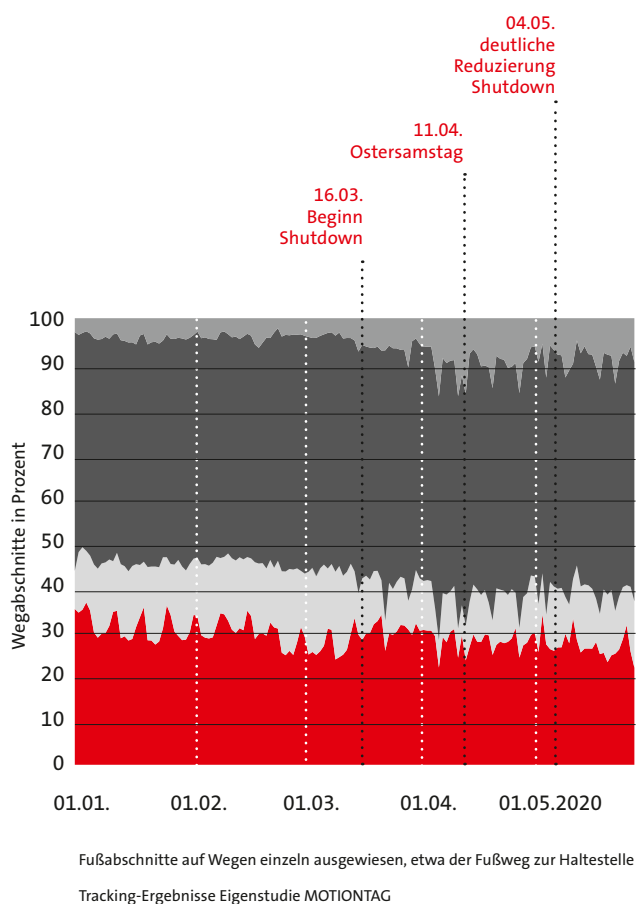
## SCHON WIEDER UNTERWEGS, ABER NICHT UNBEDINGT GLEICHERMASSEN

Die vielleicht überraschendste Erkenntnis in den Maiwochen: es geht schnell wieder aufwärts. Dies zeigen sowohl die Tracking- als auch die neuen MOBICOR-Befragungsergebnisse. Nach einem Tiefpunkt vor Ostern gewinnt unsere Alltagsmobilität mehr und mehr ihr altes Niveau zurück. Bereits unmittelbar mit der ersten Lockerung Anfang Mai ist ein solcher Sprung zu beobachten. Danach geht es stetig aufwärts. Kurz vor dem Monatsende zeigt sich bereits ein Pegel von 70 bis 80 Prozent der „Normalmobilität“. Dies gilt für die tägliche Unterwegszeit und die individu-

**Anteil der pro Person zurückgelegten Tageskilometer**  
Angaben in Prozent



**Verteilung der Wegeabschnitte pro Tag und Person**  
Angaben in Prozent





ellen mittleren Kilometersummen – also sowohl die Zeit, die wir täglich unterwegs verbringen als auch die Strecken, die wir dabei zurücklegen.

Noch eindeutiger verhält es sich bei der Außer-Haus-Quote und damit dem durchschnittlichen Anteil der Bürgerinnen und Bürger, die sich wieder nach draußen wagen. Während dieser Anteil noch eher als die unterwegs verbrachte Zeit das verlorene Normalmaß fast wieder erreicht hat, hinken die mittleren Tagesstrecken weiterhin ein wenig hinterher. Wird bei der Bewertung allerdings einbezogen, dass viele Wege zu weiter entfernten Zielen im Moment kaum möglich sind, darf auch die jetzt erreichte Kilometerzahl ein wenig erstaunen.

Allerdings zeigen sich nicht in allen Bevölkerungsgruppen die gleichen Verläufe. Das Minus fällt in den Altersgruppen mit hohen Anteilen von Berufstätigen erwartungsgemäß größer aus als unter den Seniorinnen und Senioren im Alter ab 65 Jahren. Und auch sozioökonomische Unter-

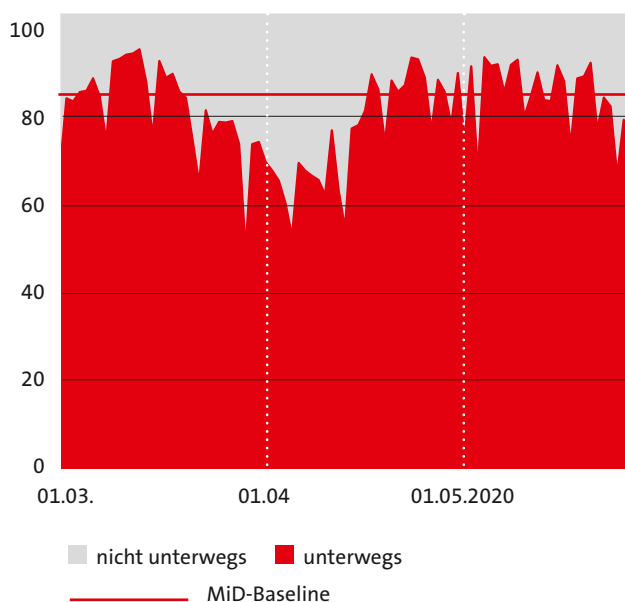
schiede spielen eine Rolle. Segmente mit schlechter, guter oder sehr gut ökonomischer Lage unterscheiden sich. Während sich in den beiden statushohen Gruppen bis in die ersten beiden Maiwochen ungewöhnlicherweise niedrigere Unterwegskennziffern zeigten als in dem Segment mit einer schlechten Lage, haben sich ab Mitte Mai die gewohnten Verhältnisse wieder eingependelt. Je höher die ökonomische Lage ausfällt, desto größer ist erneut der Mobilitätsfußabdruck. Die zwischenzeitliche Umkehr ist dabei plausibel. Sie ist sicher darauf zurückzuführen, dass in bestimmten Bevölkerungsgruppen weniger Home-office-Möglichkeiten gegeben waren und damit weiterhin die Notwendigkeit bestand, arbeitsbedingt unterwegs sein zu müssen.

## MEHR FREIZEITVERKEHR UND EINE ANDERE TAGESGANGLINIE

Die Befragungsergebnisse lassen noch zuverlässiger als das Tracking den Blick auf die Anlässe zu, warum wir unterwegs sind. Zu normalen

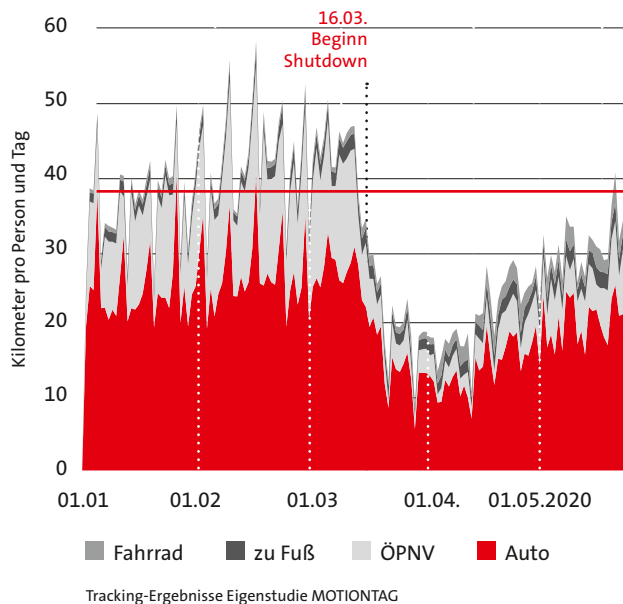
### Außer-Haus-Quoten von März bis Mai 2020

Angaben in Prozent



### Tageskilometer pro Person

Angaben in Mittelwerten





# 11%

aller Wege wurden  
2017 mit dem Fahrrad  
zurückgelegt. Wie wird  
sich dies entwickeln?



Zeiten erfolgt rund ein Drittel aller Wege berufsbedingt. Dies ist weniger als oft unterstellt, aber in Corona-Zeiten reduziert sich der beruflich verursachte Anteil verständlicherweise deutlich. Er beträgt nur noch – oder immerhin – ein Viertel aller Anlässe, aus denen wir aktuell unterwegs sind. Entsprechend nehmen anteilig gesehen andere Wegezwecke zu, in erster Linie der Freizeitverkehr. Damit einher geht eine Verschiebung der Tagesganglinie. Insgesamt liegt hier der aktuelle Verlauf absolut gesehen natürlich deutlich unter dem ursprünglichen Niveau. Aber auch diese Reduktion zeigt sich nicht linear, sondern plausibel in höherem Maß in den Morgen- und Abendstunden.

Dies ist ein Umstand, der auch bei der Interpretation der Veränderungen im Verkehrsmittelmix eine wichtige Rolle spielt. Zusätzlich ist bei all diesen Effekten zu berücksichtigen, dass das Mobilitätsniveau insgesamt reduziert ist, entstanden durch mehr Zeiten zu Hause und die oft nicht freiwillige Beschränkung auf kurze Wege, wenn das Haus verlassen wird. Jedoch bleibt hervorzu-

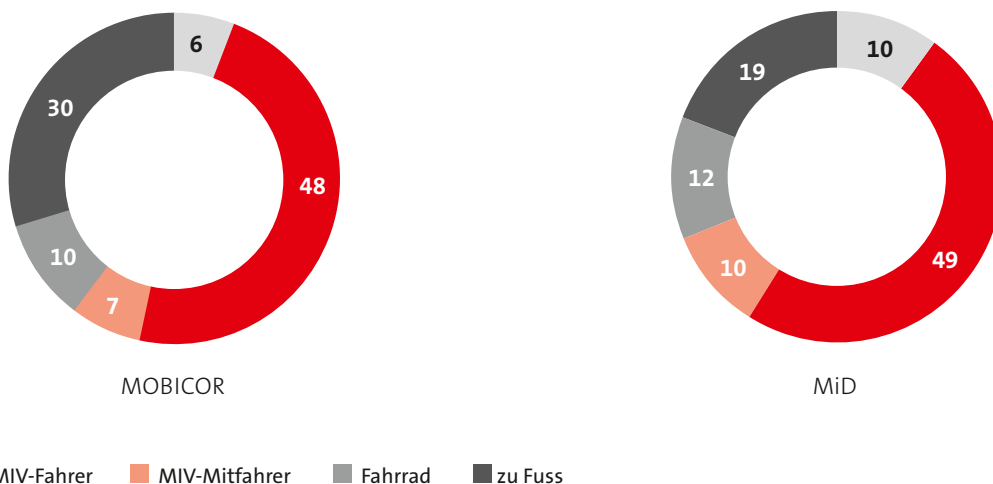
heben, dass während der gesamten verschärften Lockdown-Phase eine Grundmobilität erhalten geblieben ist. Dies drückt sich nicht zuletzt in den schon erwähnten weiterhin relativ hohen mittleren Unterwegszeiten aus. Sie liegen im Mai 2020 mit gut einer Stunde nicht mehr erheblich unter den sonst üblichen 80 Minuten. Zeit, die für lange Wege gespart wurde, wurde also offenbar oft für Ausgänge zu Fuß oder mit dem Fahrrad umgewidmet.

### ERZWUNGENE NAHMOBILITÄT (UND SCHÖNES WETTER) BEGÜNSTIGEN DAS ZUFUSSGEHEN UND FAHRRADFAHREN

Die Aufteilung der Verkehrsmittel zieht in der Regel die größte Aufmerksamkeit auf sich. In der aktuellen Situation hat dies eine besondere Berechtigung. Denn während zu erwarten ist, dass Tagesstrecken, Unterwegsquoten und -zeiten eher früher als später wieder das gewohnte Niveau erreichen werden, ist dies bei der Verkehrsmittelwahl keine Selbstverständlichkeit.

#### Wege, Modal Split-Vergleich Mai 2020 vs. MiD-Mai, Personen ab 16 Jahren

Angaben in Prozent



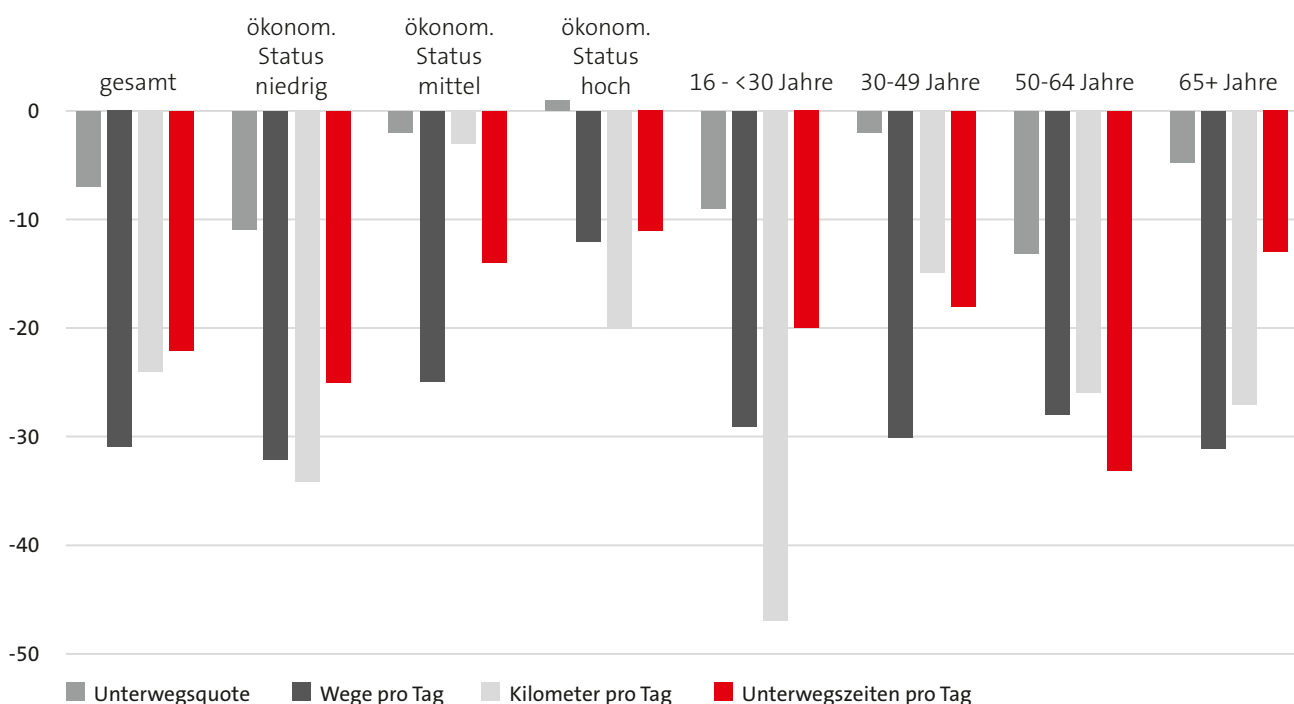
Und tatsächlich lohnt sich hier der genauere Blick. Der übliche Wege-Modal-Split, den wir in der Befragung analog zu dem bisherigen MiD-Verfahren ermitteln, zeigt Erstaunliches. Prozentual gesehen ist vor allem das Zu-Fuß-Segment der große Gewinner. Der Anteil der nur zu Fuß zurückgelegten Wege steigt für die Bevölkerung ab 16 Jahren von rund 20 Prozent in einem „Normalmai“ auf 30 Prozent im Corona-Mai 2020. Das vermeintliche Stiefkind, das mit einem Anteil von rund einem Fünftel an allen Wegen allerdings nie eines war – und mit Blick auf die Kilometersummen sogar gleichauf mit dem Fahrrad stand – hat also die größte Zwischenkonjunktur. Verlierer ist dagegen der öffentliche Verkehr. Sein Anteil fällt von 10 Prozent auf etwa die Hälfte zurück. Wenn zusätzlich noch das weiterhin etwas geringere Gesamtmobilitätsniveau berücksichtigt wird, ist dies absolut betrachtet sogar noch dramatischer.

Doch wie steht es um den in der Verkehrsplanung stark beachtete Hoffnungsträger, das Fahrradfahren? Viele Zählstellen zeigen zurzeit eindrucksvoll steigende Zahlen. In einigen Großstädten fallen mehr Radlerinnen und Radler ins Auge. Die Verkehrspolitik hat darauf teilweise reagiert und mitunter sogar Radspuren eingerichtet. Im Vergleich zu dem MiD-Benchmark spiegelt sich dies in dem von uns frisch gemessenen bundesweiten Fahrrad-Anteil jedoch kaum wider. Er verharrt unter den ab 16-Jährigen bei etwas über 10 Prozent aller Wege. Absolut gesehen sind es auch hier sogar weniger Bewegungen als vor Corona, wenn auch in geringerem Ausmaß als bei anderen Verkehrsmitteln.

Dieser vermeintliche Widerspruch löst sich erst mit einer Art Röntgenblick auf. Er verlangt im ersten Schritt nach absoluten und nicht relativen

### Mobilitätsrückgänge in Prozent im Corona-Mai gegenüber MiD-Mai, Tageswerte pro Person (ab 16 Jahre) nach Teilgruppen

Rückgang in Prozent gegenüber dem MiD-Ausgangswert



Zahlen. Im zweiten Schritt muss die Tagesganglinie herangezogen werden. Und als Drittes gilt es zu berücksichtigen, dass die durchschnittliche Wegelänge mit dem Rad aktuell um gut ein Viertel gestiegen ist. Zusammen genommen führt dies zu dem Ergebnis, dass die Radverkehrssteigerung sich ausschließlich auf die Nachmittagsstunden konzentriert. In diesem Tagesabschnitt sind nach unseren vorläufigen Zwischenergebnissen sogar mehr Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer unterwegs, und dies mit einer größeren Kilometer-Verkehrsleistung als in unserem Referenz-Durchschnittsmai. Diese Beobachtung gilt nach ersten Auswertungen in den Städten sogar etwas ausgeprägter als in den kleineren Kommunen. So erklärt sich die Augenfälligkeit des aktuellen Radverkehrs. Und die Steigerungsraten an den Zählstellen werden vielfach darauf zurückzuführen sein, dass diese an ohnehin attraktiven Fahrradpassagen auf Zählbares warten.

## GLÜCKLICH DURCH DIE KRISE – DAS PRIVATE AUTO

Schließlich der Hauptverkehrsträger, das Auto. Spätestens bei der Betrachtung der absolvierten Personenkilometer hatte es diese Rolle selbst in vielen Großstädten bereits vor der Pandemie inne – und behält sie auch im Verlauf. Anteilig auf der Ebene des Verkehrsaufkommens, also der Wege, verliert das Auto zwar einige Prozentpunkte an den zeitweilig boomenden Fußverkehr, trotzdem ist es weiterhin bei mehr als der Hälfte aller Wege das Transportmittel der Wahl.

Allerdings hinterlässt Corona auch hier seine Spuren. Der Mitfahreranteil sinkt recht deutlich, der Fahreranteil bleibt fast stabil. Die Alleinfahrt ohne Maske verschafft also vielfach einen offenbar als ungefährdet empfundenen Rückzugsraum. Und möglicherweise verloren geglaubte neue Ausflugsformen? So führt jede hundertste Autofahrt ohne Zwischenstopp von zu Hause nach Hause.



# 35%

nutzen zurzeit das Auto  
anstatt Bus oder Bahn.

## BALD ALLES WIE IMMER — ODER NOCH VOLLERE STRASSEN UND PLATZ IN BUSSEN UND BAHNEN?

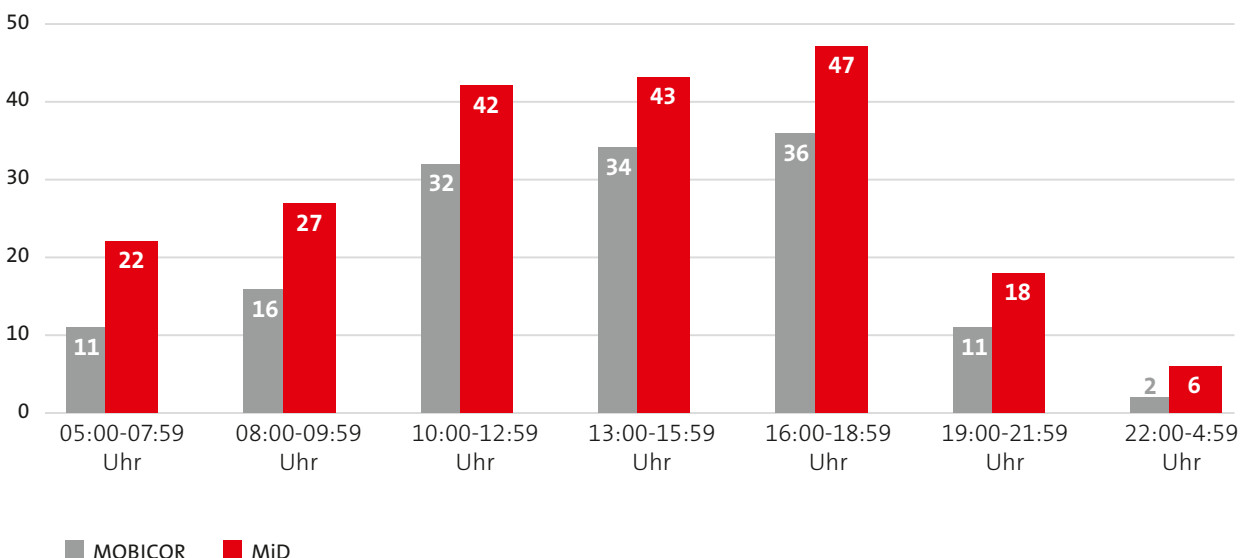
Von der sich abzeichnenden Erholung werden alle Verkehrsträger profitieren, natürlich das Auto und selbst der öffentliche Verkehr. Nicht nur die Straßen füllen sich wieder, sondern auch Bahnhöfe, Haltestellen, Straßenbahnen, U-Bahnen und Busse. Der Autoverkehr wird sich vermutlich die Freiräume, die er vorübergehend dem Radverkehr überlassen hat, ganz überwiegend wieder zurückholen. Eine Ausnahme bilden möglicherweise wenige städtische Strecken – sofern die Verkehrlenker vor Ort ihr zwischenzeitlicher Mut, dem Fahrrad neue Räume behelfsgestalterisch einzuräumen, nicht wieder verlässt. Denn es wird nicht von alleine besser werden. Das beschriebene nachmittägliche Fahrradhoch hat ohne künftige strukturelle Flankierungen aller Voraussicht nach keinen Bestand. Allein aufgrund sich verändernder

der Zeitbudgets wird es sich wieder reduzieren. Zudem sind nicht alle Ausweidlösungen – etwa von Bus und Bahn auf den Fahrradsattel – zum Beispiel angesichts teilweise langer Pendlerwege auf Dauer praktikabel. Und schlechteres Wetter als in den bisherigen Corona-Monaten wird ein Übriges tun.

Ähnlich oder sogar noch ärger wird es vermutlich dem Zwischenhoch ergehen, das der Fußverkehr verzeichnen konnte. Er stellt eine gute Option in der Nahmobilität dar, auf die wir uns alle gezwungenermaßen rückbesinnen durften. Doch sobald längere Strecken und andere Wegeanlässe wieder zur Regel werden, wird sich auch dies verändern. Nichtsdestotrotz sollte diese Wiederentdeckung der Stadtgestaltung Ansporn sein, nicht nur dem Rad-, sondern auch dem Fußverkehr künftig zu besseren Bedingungen zu verhelfen. Denn das Zufußgehen haben wir offenbar doch noch nicht verlernt.

### Wege pro Tag, ohne Wirtschaftsverkehr, Personen ab 16 Jahren

Angaben in Millionen Wegen



## Projekt und Methoden

Das Forschungsvorhaben „MOBICOR“ wurde vom Bundesministerium für Forschung und Technologie (BMBF) angeregt und wird auch finanziell als ein Gemeinschaftsunternehmen bestehend aus infas, MOTIONTAG und Nuts One unterstützt. Gegenstand der Forschung ist es die Beweglichkeit der Gesellschaft vor, während und nach der Corona Pandemie zu vermessen, zu analysieren und hinsichtlich ihrer Wandelbarkeit zu verstehen. Dabei sollen qualitative, quantitative sowie neue digitale Erhebungsmethoden eingesetzt werden.

## Die Befragungen

MOBICOR ist als Längsschnittbefragung angelegt und damit ein echtes Panel. In drei Wellen beginnend im Mai 2020 sollen zunächst bis zum Jahresanfang in einem repräsentativen Ansatz zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger telefonisch sowie online befragt werden. Die bundesweite Ausgangsstichprobe beträgt 1.500 Interviews. Hinzu kommen regionale Aufstockungen in einzelnen Bundesländern. Für Hessen ist dies mit 1.000 zusätzlichen Interviews bereits gestartet. Mit weiteren Ländern sind wir im Gespräch. Die zugrunde liegenden echten Zufallsstichproben basieren in allen Fällen auf einem Dual-Frame-Verfahren im ADM-Ansatz. Grundgesamt ist die deutschsprachige Bevölkerung im Alter ab 16 Jahren. Der Fragebogen orientiert sich an der Vorgehensweise der Studie „Mobilität in Deutschland“, die infas zusammen mit Partner für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) durchgeführt hat. Damit ist die Anschlussfähigkeit an die Ergebnisse aus dieser Leitstudie gewährleistet.

## Die App

Zusätzlich setzen wir ab Anfang Juni die Tracking-App Mobico ein. Für die Monate Januar bis Mai basieren die Tracking-Ergebnisse noch auf einem nicht reprä-

sentativen Testsample mit etwa 1.000 Beteiligten. Die auf dieser Grundlage bereits ermittelten Eckwerte wie etwa Aktivitätsquoten oder Tagesstrecken entsprechen in ihrer Ausprägung bekannten Parametern aus repräsentativen Studien. Die so erfolgte externe Validierung über die aus der MiD abgeleiteten Erwartungswerte zu „Normalzeiten“ sprechen für die Nutzungsmöglichkeit der Tracking-Ergebnisse. Ab Juni wird diese Stichprobe erweitert und mit der repräsentativen Befragung verknüpft. In Kürze werden damit auch für diesen Teil repräsentative Ergebnisse zur Verfügung stehen. Wichtige Grundprinzipien sind dabei transparente Information, Freiwilligkeit und eine Auswertung nach den gültigen Datenschutzkriterien, um die Identifikation von Einzelfällen auszuschließen.

Die von MOTIONTAG entwickelte App zeichnet Smartphone-basiert Bewegungsdaten auf. Gleichzeitig errechnet sie anhand stetig weiterentwickelter Algorithmen weitgehend automatisch und in Echtzeit die genutzten Verkehrsmittel. Dabei werden zehn Verkehrsmittel unterschieden. Es wird die zurückgelegte Entfernung bestimmt sowie die Zeit, die man dafür benötigt hat. Mit Unterstützung der Probanden ebenfalls möglich ist eine Kategorisierung der Aufenthaltsorte. Hierzu planen wir zurzeit Erweiterungen, um auch dies in einem höheren Grad zu automatisieren und so den Aufwand für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu reduzieren.

## Wie wir fortfahren

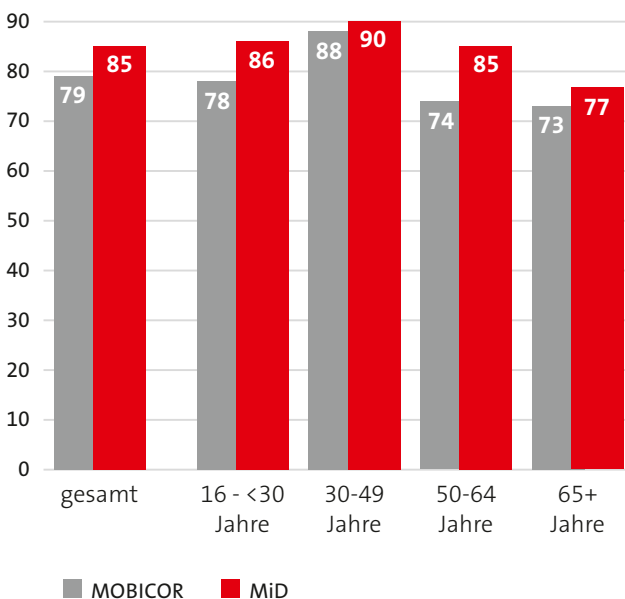
In weiteren Schritten werden wir die begonnenen Analysen vertiefen und das Panel fortführen. Die Berichterstattung erfolgt kontinuierlich jeweils nach dem Abschluss einer Erhebungswelle. Unser besonderes Augenmerk gilt dabei der sozialwissenschaftlichen Perspektive. Bei Bedarf werden wir auch Zwischenauswertungen auf Basis des Trackings zur Verfügung stellen.

Doch wie steht es um die Perspektiven für Bus und Bahn? Die aktuellen Zahlen legen eine langsam einsetzende Erholung nahe. Allerdings kann dieses Verkehrssegment bisher weder sein altes Niveau noch seine Anteile wieder erreichen. In der Summe liegt es Ende Mai im Bereich seiner eigenen 50-Prozent-Marke. Maskenpflicht und das teilweise längere Zeit eingeschränkte Angebot machen den ÖPNV noch weniger zu einem Vergnügen, als er es für manche seiner Fahrgäste schon zu normalen Zeiten gewesen ist. Auch wenn die hergebrachte Bedienungshäufigkeit wieder verfügbar sein wird, bleiben aller Voraussicht nach gefühlte Beeinträchtigungen bestehen. Einerseits. Andererseits darf nicht übersehen werden, dass viele ÖPNV-Nutzerinnen und Nutzer auf dieses Verkehrsmittel angewiesen sind.

Ein Blick in die MiD zeigt, dass rund zwei Drittel der ÖPNV-Wege von Personen zurückgelegt werden, in deren Haushalt kein Auto zur Verfügung steht oder bewusst auf dieses verzichtet wird. Wenn Wege wieder länger werden, Arbeits-, Freizeit- und Versorgungsweg erneut oder weiterhin anstehen, ist diese Mehrheit zunächst auf die Beförderung per Bus oder Bahn angewiesen.

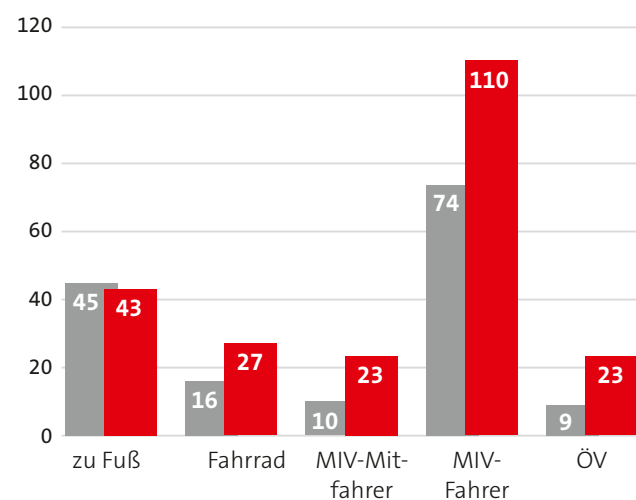
#### Außer-Haus-Anteile im Mai, Personen ab 16 Jahren nach verschiedenen Altersgruppen

Angaben in Prozent



#### Verkehrsaufkommen pro Tag im Mai absolut, nach Hauptverkehrsmitteln, Personen ab 16 Jahren

Angaben in Millionen Wegen





## AUTO ALS ALTERNATIVE NUMMER 1 ZU BUS UND BAHN

Manche der ehemaligen Fahrgäste werden vielleicht nach Möglichkeiten suchen, dies zu vermeiden und sich stattdessen für das Rad oder vermutlich eher für das eigene Auto entscheiden. Andere werden den Weg zum ÖPNV weiterhin auf absehbare Zeit nicht finden.

Dies bestätigen auch unsere vorläufigen MOBICOR-Befragungsergebnisse. Jeder zehnte Befragte gibt an, aktuell den ÖPNV grundsätzlich zu meiden und stattdessen lieber auf Wege zu verzichten. Ein gutes Drittel weicht grundsätzlich auf das Auto aus. Und jede(r) Fünfte schwingt sich lieber auf den Fahrradsattel, als auf Bus oder Bahn zu setzen. Zusammen geht der Branche so im Augenblick mehr als die Hälfte der Fahrgäste

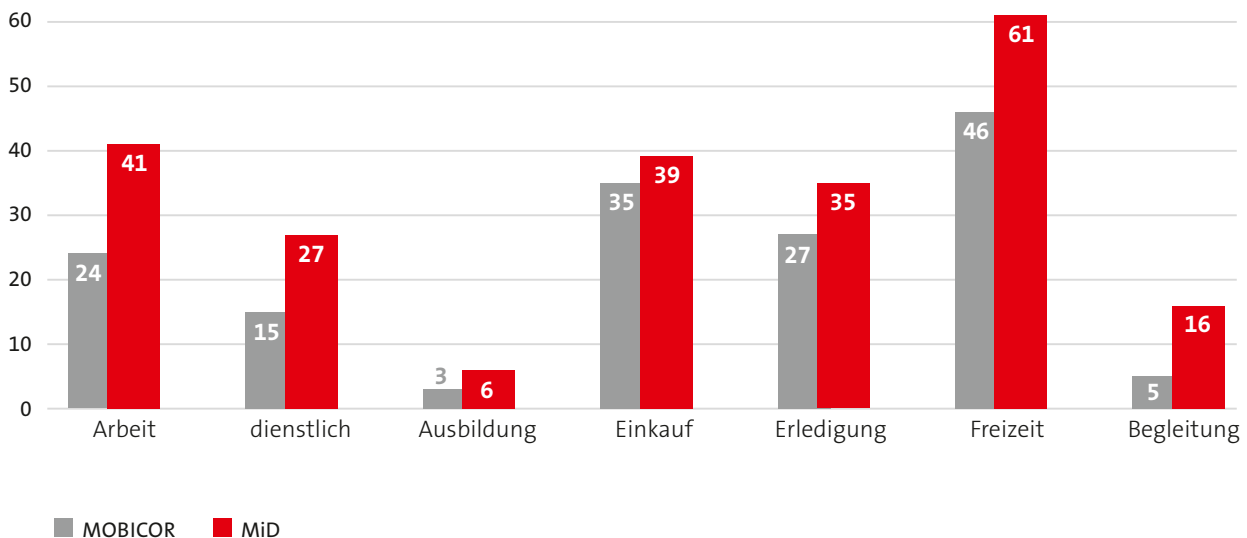
verloren. Damit nicht genug: unter den „oberen Zehntausend“ fährt gegenwärtig nach unseren bisherigen Resultaten so gut wie niemand mehr öffentlich.

Allerdings kann sich dies ändern, sobald sich andere Lebensverhältnisse ergeben und sich Arbeitsplätze wieder füllen. Wie gezeigt, wird vielen der ehemaligen ÖPNV-Kunden die Möglichkeit auf Auto, Rad oder den Weg zu Fuß auszuweichen, nicht offenstehen – und dies nicht nur aufgrund mangelnder Verfügbarkeit. Auch die mittlere Reiseweite im ÖPNV wird unsere Bereitschaft, diese Strecken per Fuß oder Rad zu bewältigen, überstrapazieren.

Für die Branche wäre es jedoch fahrlässig, sich auf derartige Notwendigkeiten oder das Captive- bzw. Zwangskundendasein vieler Fahrgäste zu

### Verkehrsaufkommen pro Tag im Mai absolut, nach Hauptwegezweck, Personen ab 16 Jahren

Angaben in Millionen Wegen



verlassen. Notwendig sind vielmehr Initiativen in Richtung Schutz, Rücksicht, Abstand — und damit alles in allem Investitionen in die Aufenthaltsqualität. Diese war bisher nicht unbedingt eine Stärke. Dieses Defizit wird aber — von Ausnahmen abgesehen — in den nächsten Monaten und vielleicht sogar darüber hinaus an Bedeutung gewinnen.

So verändert der Corona-Einschnitt im besten Fall die ÖPNV-Landschaft auf bisher kaum gedachte Weise. Die Antwort auf die Frage, warum viele Fahrgäste bisher dessen Produkte genutzt haben, ist möglicherweise richtungsweisender als die übliche Frage nach den Gründen der Nicht-Nutzung. Die Erkenntnis, dass die Entscheidung für eine Fahrt im ÖPNV mitunter nur Notwendigkeit ist, könnte Denkräume eröffnen, wie dies zukünftig anders werden könnte.

## WÄHREND UND NACH CORONA

Ehrlich gesagt bleibt es auch Ende Mai schwer zu sagen: wird die Corona-Krise das Verkehrsgeschehen länger als nur in einer — ja noch nicht ausgestandenen — heißen Phase verändern? Viele Anzeichen sprechen dafür, dass die alte Normalität zumindest in Sachen Alltagsmobilität schneller wieder tägliche Praxis wird als während des Lockdowns oft unterstellt. Möglicherweise gilt dies jedoch nicht für alle Bevölkerungsgruppen gleichermaßen. Wer zurzeit über ein Auto verfügt, wird dies voraussichtlich eher mehr als weniger nutzen. Und wer sich dies nicht leisten kann, wird weiter auf den ÖPNV angewiesen sein.

Muss damit die kaum begonnene Mobilitätswende von vorne beginnen und neuen Anlauf nehmen? Geraten die außerhalb und — nüchtern betrachtet — selbst innerhalb der Städte zarten Pflänzchen der neuen Sharing-Kulturen ganz besonders in Mitleidenschaft? Ist der öffentliche Verkehr als ihr wichtigster Träger so stark gebeutelt, dass die Erholungsphase lang sein wird? Und

ist die Kraft bewährter Routinen und manch unabweisbaren Notwendigkeiten so mächtig, das Fahrrad- und Fußgängerplus sich als Strohhalm entpuppen?

In jedem Fall bleibt für die Verkehrswende viel Arbeit, in den Städten wie außerhalb der Ballungsräume. Ihr werden die Erfahrungen während der Corona-Phase nur auf die Sprünge helfen, wenn sich daraus neue Angebotsstrukturen ergeben: mehr Platz und umgesetzte Wertschätzung für den Fuß- und Radverkehr, neue Sorgfalt und Ideen im öffentlichen Verkehr sowie ein bewussterer Umgang mit der Autonutzung.

Was bleiben wird und nicht einzuhegen ist, sind unsere Mobilitätsbedürfnisse. Auch dies lehrt die Krise. Wie eine in Deutschland oft nur partielle Ausgangssperre offenbar schnell an ihre Grenzen stößt, wenn ihr Anlass vermeintlich verschwindet oder weniger offensichtlich ist, so wird auch unsere Mobilität im Alltag einer Wohlstandsgesellschaft kaum oder nicht reduzierbar sein.

## WISSEN TUT NOT

Wie ausgeführt ist der Pfad aus heutiger Sicht nicht einfach vorherzusagen. Umso mehr kommt es nach unserer Überzeugung auf eine gute Datenlage an. Das mit der Förderung durch das BMBF und der Beteiligung aus einzelnen Bundesländern soeben begonnene neue Projekt MOBICOR soll empirisch abgesichert Antworten geben.

Wie können wir den Mobilitätsweg in der Abfolge vor, während und nach Corona beschreiben und was zeigt die sozialwissenschaftliche Messung? Wie unterscheiden sich die Mobilitätswirklichkeiten von ärmeren und reicheren Bürgerinnen und Bürgern, wie die in Familien mit Kindern von denen in anderen Lebenssituationen? Wie zwischen Stadt und Land? Wie zwischen Jung und Alt? Wird das Auto tatsächlich zum Krisengewinnler und wie ergeht es dem ÖPNV? War das Fahrrad- und

Fußgängerhoch nur der besonderen Situation und den glücklichen Wetterumständen geschuldet oder gibt es der Verkehrsplanung neue Impulse? Hat es Bürgerinnen und Bürgern Appetit auf mehr gemacht? Oder wird im Februar 2021 (2022?) fast alles wieder so sein wie zu Beginn des Jahres 2020? Werden Carsharing, Ridepooling, Scooter & Co überleben, vielleicht sogar wachsen? Oder verhilft eine mögliche Autoprämie dem Verkehrsträger No. 1 zu noch mehr Rückenwind? Werden die Homeoffice-Rechner wieder abgebaut? Wie wirken sich die vorherzusehenden erheblichen wirtschaftlichen Einschränkungen aus? Und last not least: wie sollte dies alles gestaltet werden?

## WIE ES WEITERGEHT

Gute Forschung ist also gerade in der Krise angebracht. Im Sommer 2020 werden nach dem gerade erfolgten Start des MOBICOR-Panels auf Grundlage der kompletten Stichprobe abgesicherte und nicht nur vorläufige Ergebnisse vorliegen. Danach wird das Projekt zunächst mit zwei weiteren Erhebungswellen fortgesetzt. Parallel dazu werden wir eine noch größere Tracking-Teilnehmerschaft aufbauen. Und wir werden berichten. Seien Sie also gespannt auf unseren nächsten Report voraussichtlich im Juli 2020.



## WER WIR SIND

Das verantwortliche Expertenteam ist interdisziplinär. Es bündelt alle erforderlichen Kompetenzen. Seine Zusammenarbeit ist durch zahlreiche gemeinsame Projekte etabliert.

MOTIONTAG ist ein in Potsdam ansässiges Unternehmen, welches Verkehrsunternehmen, Marktforschungsunternehmen, wie auch Mobilfunkanbietern dabei hilft, Verkehrsströme mittels Smartphone Apps zu analysieren und zu verstehen. Wir arbeiten beispielsweise mit der BVG, der Deutschen Bahn, den Schweizerischen Bundesbahnen wie auch der Swisscom zusammen und werden unter anderem vom Land Brandenburg gefördert.

Die infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH ist ein selbstständiges und unabhängiges Institut. infas ist als eines der ersten Forschungsinstitute in Deutschland nach der internationalen Norm ISO 20252:2012 für Markt-, Meinungs- und Sozialforschung zertifiziert. Das

Institut hat sich auf die Erhebung von Primärdaten mittels Methoden der empirischen Sozialforschung spezialisiert — insbesondere in den Bereichen Sozialforschung, Gesundheits- und Mobilitätsforschung. Es führt Studien mittels aller eingeführten Forschungsmethoden durch. Dazu gehören zahlreiche methodisch anspruchsvolle sozialwissenschaftliche Panels und mit der Studie "Mobilität in Deutschland" eine der größten Mobilitätsstudien weltweit.

Das Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) ist einer der größten öffentlichen sozialwissenschaftlichen Forschungseinrichtungen in Europa und wurde vor 50 Jahren gegründet. Seit Januar 2020 arbeitet die neu eingerichtete Forschungsgruppe „Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung“ unter der Leitung von Andreas Knie und Weert Canzler an Analysen zur Transformation der Automobilgesellschaft.

Die Arbeit des Projektteams wird außerdem unterstützt durch infas360 und Nuts One.

---

## Kontakt

### **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

### **Stephan Leppler**

CEO, MotionTag GmbH  
Tel.: +49 (0)159 0434 84 13  
E-Mail: stephan.leppler@motion-tag.com

### **Prof. Andreas Knie**

Leitung der Forschungsgruppe Digitale Mobilität  
und gesellschaftliche Differenzierung  
WZB Wissenschaftszentrum Berlin  
für Sozialforschung gGmbH  
Tel.: +49 (0) 30 254 91-588  
E-Mail: andreas.knie@wzb.eu