



# 06

## CORONA-PANDEMIE UND UNSERE ALLTAGSMOBILITÄT

MOBICOR-Länderbericht Hessen  
3. Welle Oktober 2021



In Kooperation mit

**WZB**



Bundesweites Projekt  
gefördert durch



Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung

**Projekt:**

7331 – MOBICOR

beauftragt durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen  
Berlin, Bonn, Januar 2022

Text: Marc Schelewsky

Layout und Grafik: Mischa Frank und Sigrid Phiesel

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

Schelewsky, Marc (2022): Mobilitätsreport Hessen, Corona-Pandemie und unsere Alltagsmobilität,  
Ausgabe 06, 15.01.2022, Bonn

Kurzform:

infas (2022): Mobilitätsreport Hessen 06, 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, Impflicht, Booster-Impfungen, 2G oder 2Gplus befassen. Und das zeigt sich auch im Mobilitätsverhalten der Menschen, das sich unter dem Einfluss der Pandemie nachhaltig 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.

## 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 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.

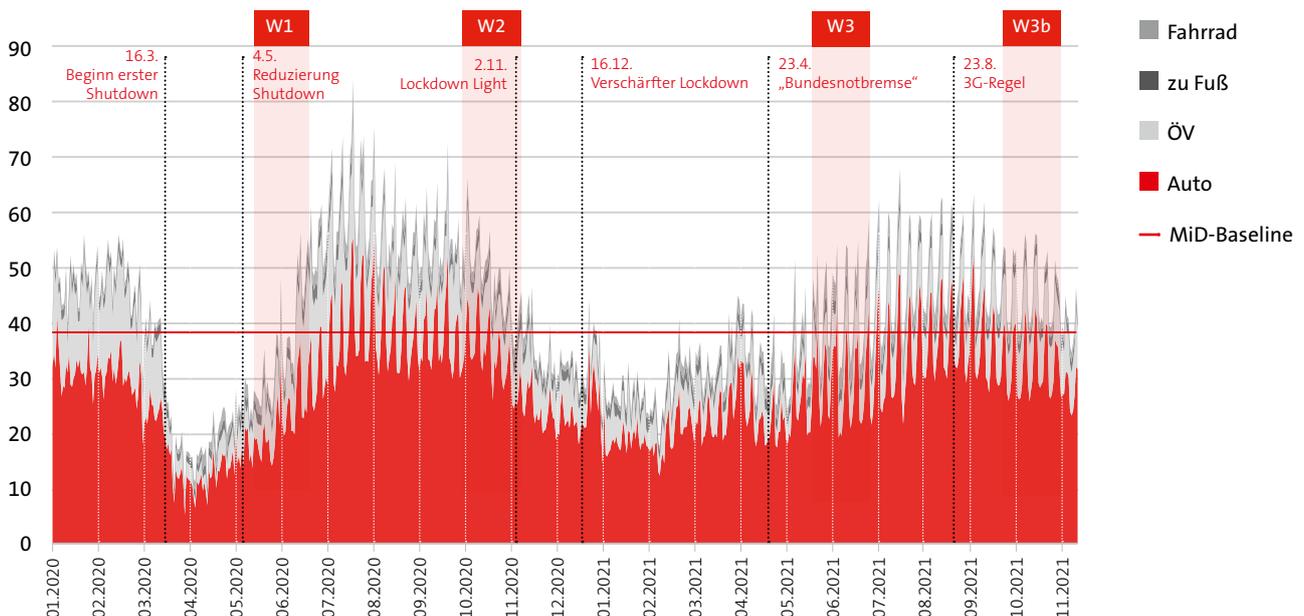
Die Dynamik der Pandemie und die Auswirkungen auf die Mobilität werden in unten stehender Abbildung anhand der Tracking-Daten dargestellt. Die Daten wurden mit der Erhebungs-App „infa mobico“ erhoben und um zusätzliche Daten aus dem Bestand von MOTIONTAG erweitert. Das Unternehmen MOTIONTAG hat die Smartphone-

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 umgesetzt. Diese zeigten sich aber nicht als ausreichend wirk-

### Tageskilometer pro Person

Angaben in Mittelwerten (Kilometer pro Person)



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

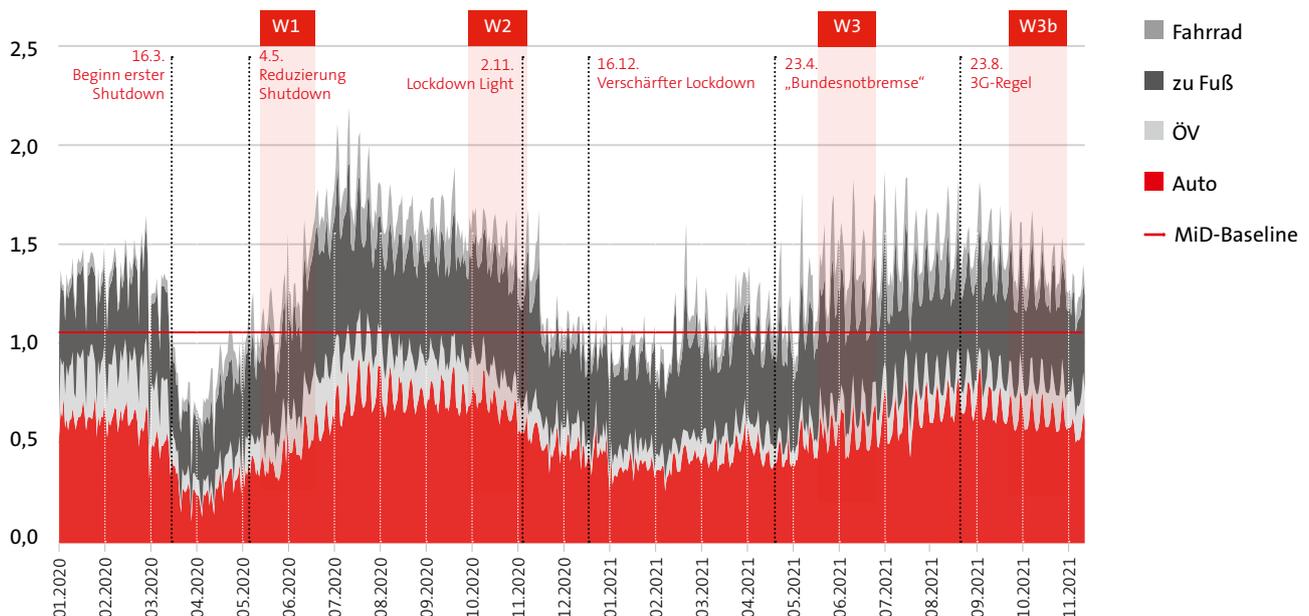
sam, um den weiteren Anstieg zu verhindern. In 2020 wurden aufgrund der weiter ansteigenden Zahlen peu à peu die Maßnahmen verschärft, zunächst mit dem Lockdown „light“ im November und anschließend dem verschärften Lockdown Mitte Dezember 2020, die jeweils zu einem deutlichen Rückgang der Mobilität beitrugen. 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 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 Zufußgehen. 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



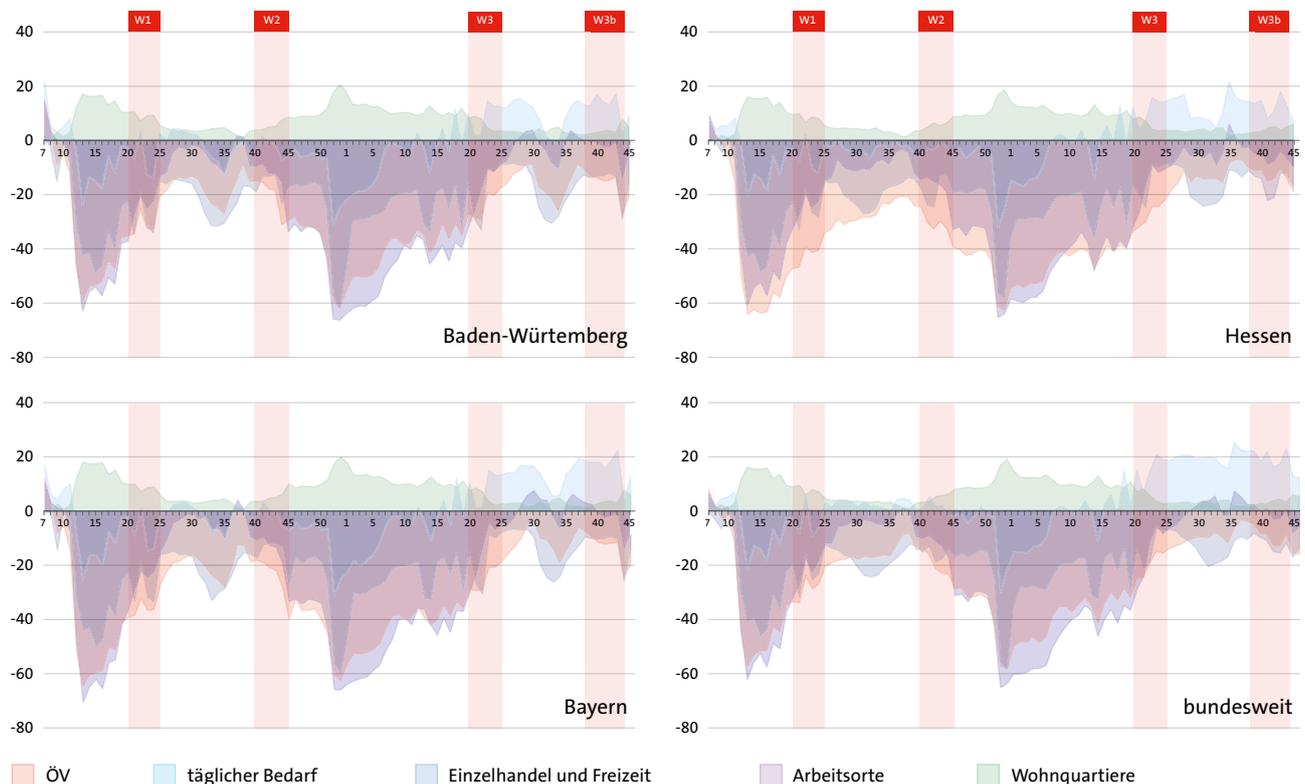
Datenbasis: rund 2.000 Personen bundesweit im Tracking von MOTIONTAG (Partner im MOBICOR-Projekt)

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

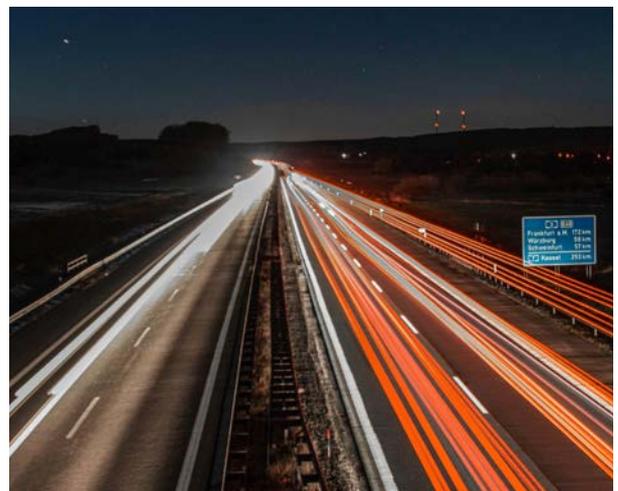
Durchschnittliche Veränderungen gegenüber dem Referenzwert in Prozent nach Kalenderwochen bis 07. Nov. 2021





# 35 %

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



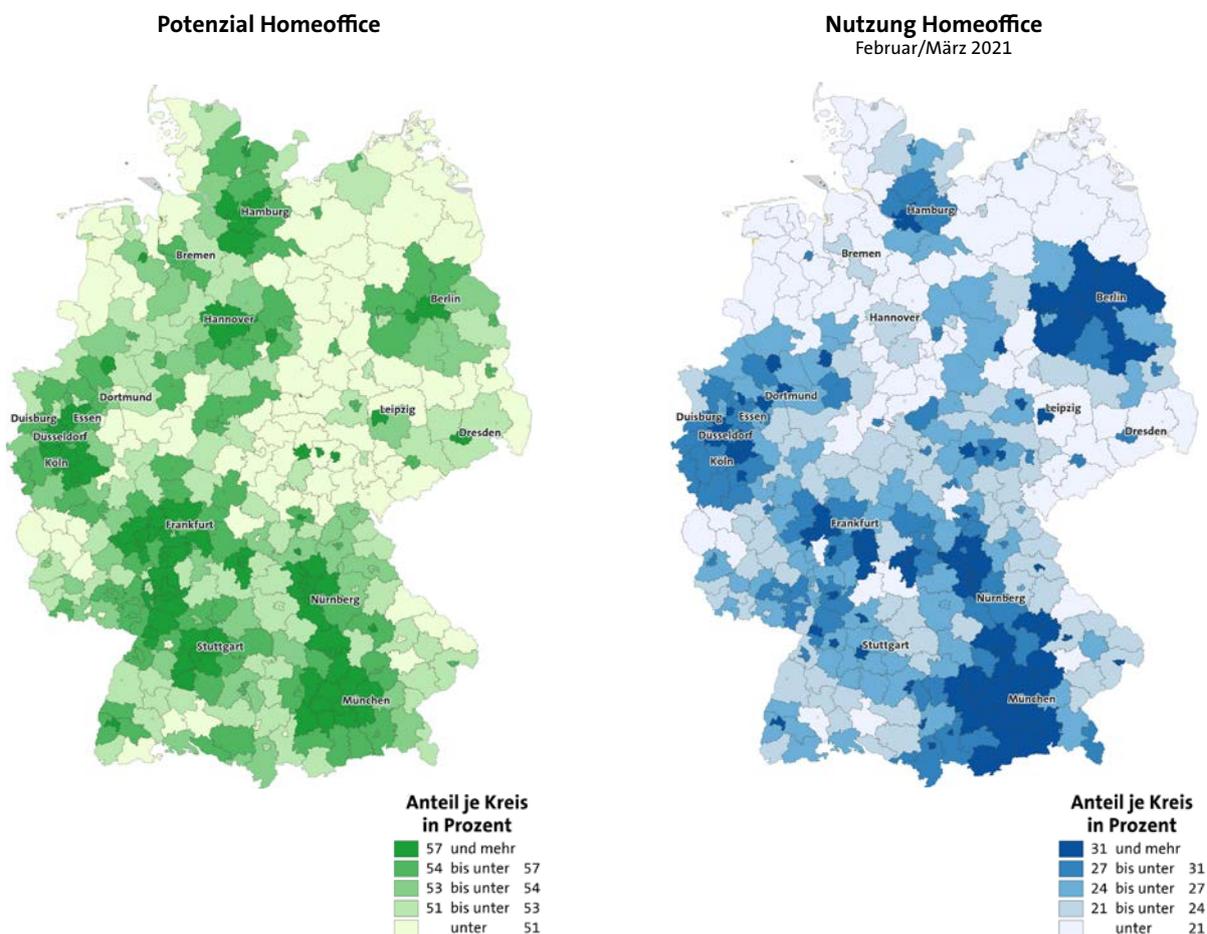
### 3. HOMEOFFICE – POTENZIAL, NUTZUNG UND LÜCKE

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 Ar-

beitswege, sondern auch weitere Wegezwecke wie Freizeit- oder Einkaufswege 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

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



Angaben in Prozent

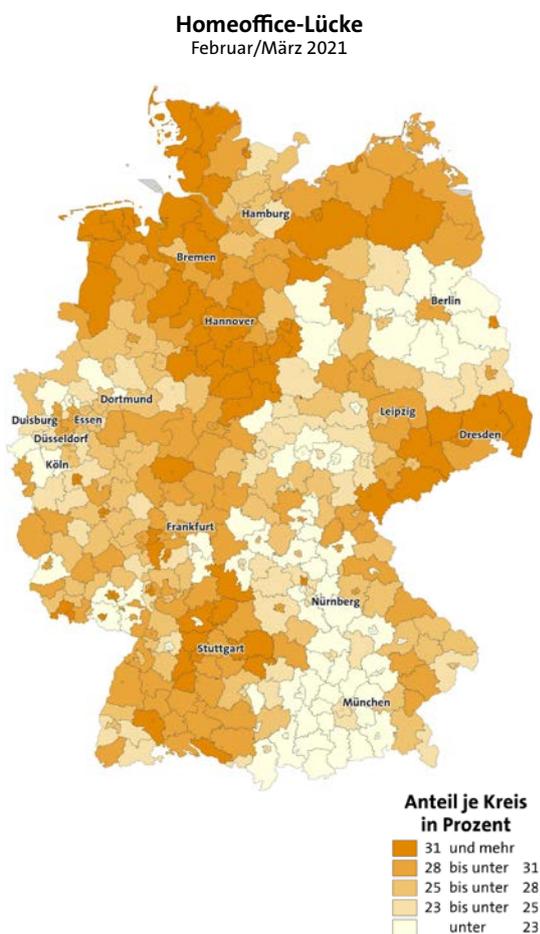
Datenquellen: HomeOffice Nutzung: infas 360/infas (2021), HomeOffice Potenzial: Alipour et al./ifo (2020), HomeOffice Lücke: infas 360/infas + Alipour et al./ifo 2020/2021)

Homeoffice, die tatsächliche Nutzung und die sich daraus ergebende Differenz als „Homeoffice-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 Potenzialen die Verlagerung ganzer Tage und auch das stundenweise Arbeiten von zu Hause aus berücksichtigt wird, wird bei der Erfassung der Homeoffice-Nutzung nur die Verlagerungen ganzer Tage erfasst (vgl. ebd., 10f.).

Die rechte Karte 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 und resümiert: „Auch wenn der einfache univariate Zusammenhang keinen kausalen Schluss zulässt, 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).

Doch die Möglichkeit zum Homeoffice besteht nicht für alle im gleichen Umfang. Personen aus einem Haushalt mit hohem ökonomischem Status nutzen fast dreimal so häufig das heimische Büro als Personen mit niedrigem Haushaltsstatus. Bei den Bessergestellten befindet sich jeder Dritte im Homeoffice, obwohl die Homeoffice-Pflicht zum Zeitpunkt der Befragung nicht bestand. Dieser Unterschied drückt sich auch in verschiedenen Tätigkeitsbereichen und der Möglichkeit zum Homeoffice aus. Gefragt wurde, wie weit die eige-



ne Berufstätigkeit in der Beschreibung bestimmter Tätigkeiten wiedergefunden wird. Zur Auswahl standen fünf Tätigkeitsfelder, die wie folgt beschrieben wurden:

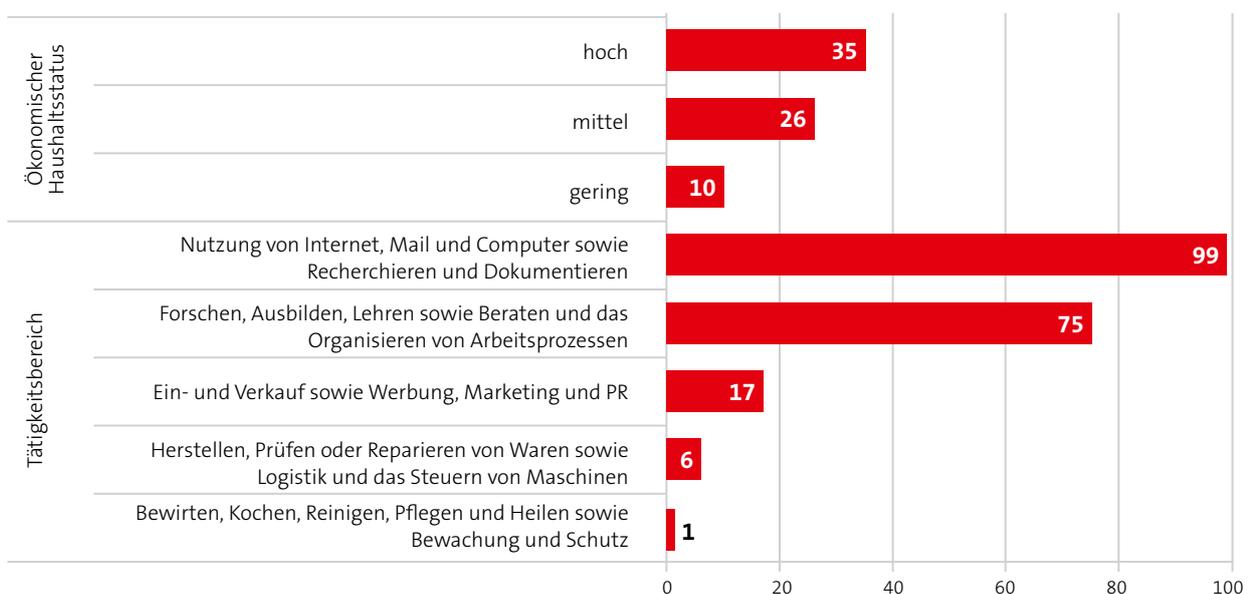
- Nutzung von Internet, Mail und Computer sowie Recherchieren und Dokumentieren;
- Forschen, Ausbilden, Lehren sowie Beraten und das Organisieren von Arbeitsprozessen;
- Ein- und Verkauf sowie Werbung, Marketing und PR;
- Herstellen, Prüfen oder Reparieren von Waren sowie Logistik und das Steuern von 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 darge-

stellt. Während Tätigkeiten mit Bezug zur Internetnutzung und Computer nahezu vollständig ins Homeoffice verlagert werden können und auch bei Forschungs- und Lehrtätigkeiten der Substitutionsanteil 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). Entsprechend wirksam oder wirkungslos kann dann die Verpflichtung zum Homeoffice auch zur Eindämmung des Pandemiegeschehens beitragen. Homeoffice als isolierte Maßnahme wird deshalb

### Homeoffice-Anteile nach sozioökonomischem Haushaltsstatus sowie nach Tätigkeitsbereichen (für Hessen)

Angaben in Prozent



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 diese Zahlen vermuten.

Auffallend sind zudem die Unterschiede in der Wahrnehmung des Homeoffice zwischen den männlichen und weiblichen Befragten. Während knapp die Hälfte der männlichen Befragten angeben, ganz oder überwiegend von zu Hause aus zu arbeiten, ist es bei den weiblichen Befragten nur etwa jede Dritte. Dieser Unterschied zeigt sich auch in der durchschnittlichen Anzahl der Tage, die pro Woche im Homeoffice gearbeitet wird, die bei Männern 3,5 Tage umfasst, bei Frauen aber nur 2,9 Tage. Hinzu kommt, dass etwa jede zehnte Befragte angibt, dass die Arbeit im Homeoffice möglich sei, es dazu aber kein entsprechendes Angebot von Seiten des Arbeitgebers gibt. Unter den männlichen Befragten geben das gerade mal zwei Prozent an. Diese Schiefe setzt sich auch beim Blick in die Zukunft fort: Während unter den männlichen Befragten rund die Hälfte davon ausgeht, nach der Corona-Pandemie im gleichen Umfang wie zurzeit im Homeoffice arbeiten zu können, sind es bei den weiblichen Befragten nur 22 Prozent. Umgekehrt geben 69 Prozent der aktuell im Homeoffice arbeitenden Frauen an, in Zukunft im geringeren Umfang von zu Hause aus arbeiten zu können, während dies nur 47 Prozent der Männer erwarten.

Um eine Erklärung für diese Unterschiede zu finden, werden zunächst die Tätigkeitsfelder in den Blick genommen. Dabei lassen sich bei den Tätigkeitsbereichen mit hohem Homeoffice-Potenzial keine Unterschiede beobachten: Jeweils 85 Prozent der weiblichen als auch männlichen Befragten nutzen beruflich Internet, Mail und Computer und jeweils rund 70 Prozent ordnen ihre Tätigkeit dem Feld „Forschen, Ausbilden, Lehren sowie Beraten und das Organisieren von Arbeitsprozessen“ zu. In den Tätigkeitsfeldern mit geringerem Homeoffice-Potenzial sind im Bereich „Ein- und

Verkauf sowie Werbung, Marketing und PR“ und im Bereich „Bewirten, Kochen, Reinigen, Pflegen und Heilen sowie Bewachung und Schutz“ jeweils mehrheitlich Frauen unter den Befragten tätig: Aufsummiert 43 Prozent der weiblichen gegenüber 30 Prozent der männlichen Befragten. Umgekehrt ordnen aber 28 Prozent der männlichen Befragten ihre Tätigkeit dem Feld „Herstellen, Prüfen oder Reparieren von Waren sowie Logistik und das Steuern von Maschinen“ zu, das ebenfalls ein geringes Homeoffice-Potenzial besitzt. Bei den weiblichen Befragten sind es in diesem Feld nur acht Prozent (vgl. Abbildung auf Seite 12).

Die Unterschiede zwischen den Geschlechtern in der Wahrnehmung des Homeoffice lassen sich nicht aus den Tätigkeitsfeldern ableiten. Auch die Unterschiede im Erwerbsstatus – nur ein Viertel der weiblichen Befragten in Vollzeit beschäftigt, während es bei den männlichen Befragten jeder zweite ist – erklären nicht die Differenz im Umfang der Arbeit im Homeoffice. Es zeigt sich aber, dass die Frauen weniger zufrieden mit der Arbeit im Homeoffice sind. Während 54 Prozent der männlichen Befragten angeben, sehr zufrieden im Homeoffice zu sein, sind es unter den weiblichen Befragten nur 34 Prozent. Das liegt mitunter an den schlechteren Arbeitsbedingungen: Nur etwa die Hälfte der befragten Frauen verfügt über ein eigenes Arbeitszimmer, während es unter den befragten Männern 70 Prozent sind. Einen festen Arbeitsplatz in der Wohnung haben 82 Prozent der befragten Frauen, bei den befragten Männern sind es 92 Prozent, wobei nur die Personen befragt wurden, die aktuell von zu Hause aus arbeiten.

In der ersten Welle der MOBICOR-Studie zeigte sich, dass die weiblichen Befragten einen höheren Betreuungsaufwand für Kinder aufgrund der Pandemie haben. Schulschließungen und den daraus resultierenden Unterricht in den eigenen vier Wänden gibt es derzeit nicht. Dennoch geben mehrheitlich die weiblichen Befragten an, in Haushalten mit Kindern zu leben und ebenso ist ein größerer

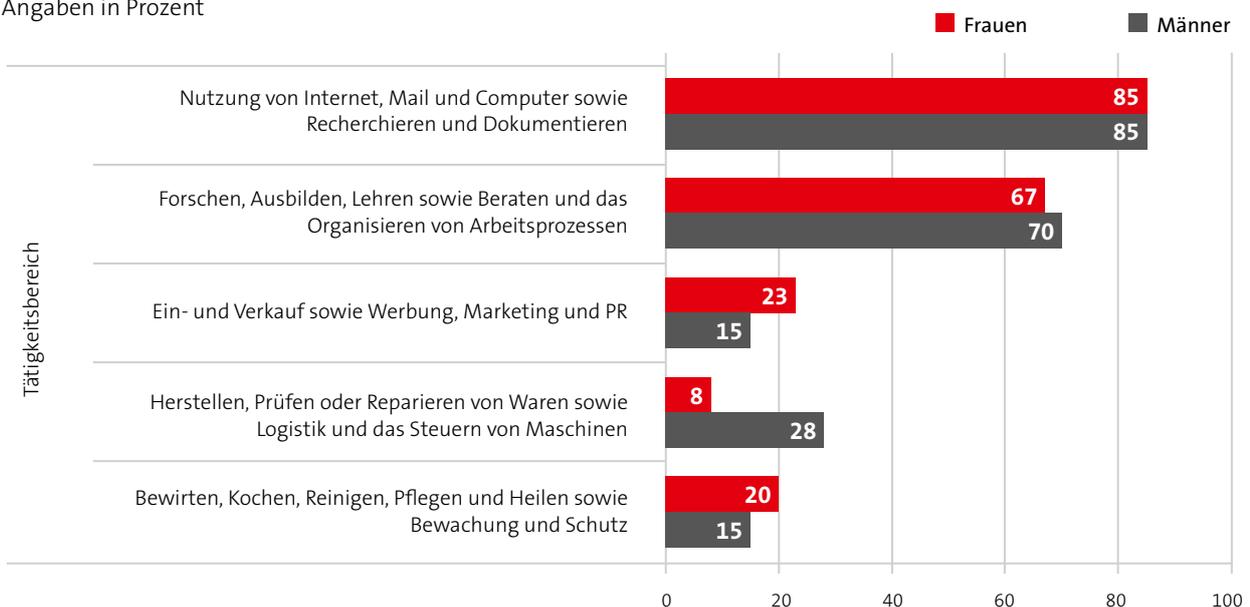
Teil der weiblichen Berufstätigen im Vergleich zu den männlichen Befragten in Teilzeit beschäftigt. Das lässt auf einen höheren Betreuungsaufwand für Kinder unter den weiblichen Befragten schließen. In Verbindung mit den schlechteren Arbeitsbedingungen für das Homeoffice, also geringere Verfügbarkeit von Arbeitszimmern oder festen Arbeitsplätzen, kann das als Erklärung für die geringere Zufriedenheit und schließlich auch der Wahrnehmung der Homeoffice-Möglichkeit dienen, so die Vermutung. Dazu passt ins Bild, dass unter den weiblichen Beschäftigten die gewünschte Anzahl der Tage im Homeoffice mit 1,6 Tagen pro Woche geringer ist als bei den männlichen Beschäftigten mit 1,9 Tagen. Diese Ergebnisse münden in die These, dass nicht nur weniger Angebote für das Homeoffice an weibliche Beschäftigte von Arbeitgeberseite erfolgen, wie oben dargestellt, sondern auch die Rahmenbedingungen für das Homeoffice in der eigenen Wohnung ungünstiger sind und im Zusammenspiel dieser Gründe häufiger auf die Arbeit in den eigenen vier Wänden verzichtet wird.

#### 4. 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-

#### Homeoffice-Anteile nach Tätigkeitsbereichen und Geschlecht (für Hessen)

Angaben in Prozent



Datenbasis: MOBICOR Hessen im Oktober 2021, jeweils für Personen ab 16 Jahren

Niveau: Die Werte nähern sich der MiD-Referenz deutlich an und es scheint, als bestünde die Unbeschwertheit des Sommers bis in den Herbst fort (vgl. unten stehende Tabelle).

Die Mobilitätsquote in Hessen ist gegenüber dem Herbst 2020 deutlich angestiegen und entspricht dem bundesweiten MiD-Niveau vom Oktober 2017. Gleiches gilt für die mittlere Tagesstrecke pro Person. Vor einem Jahr war dieser Wert um fast 20 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 noch zu erkennen. Eher im Gegenteil: Die durchschnittliche Entfernung pro Weg liegt mit fast 16 Kilometern sogar über dem Vergleichswert der MiD. Dafür wird im Oktober 2021 auch die gleiche Zeit pro Tag aufgewendet wie im Oktober 2017, allerdings mit einer etwas geringeren Anzahl an Wegen. Mit 2,9 Wegen pro Tag bleibt die Wegeanzahl hinter der

MiD um 0,3 Wege zurück. Im Herbst 2021 deuten diese Kennziffern auf ein weitestgehend ähnliches Mobilitätsverhalten hin wie vor der Pandemie. Die deutlichen Rückgänge in der Mobilität insgesamt, wie im letzten Herbst zu beobachten, zeigen sich aktuell in den Daten nicht mehr. Die zurückgelegten Wege fallen dabei etwas länger aus und werden schneller zurückgelegt. Der Unterschied zum Vorjahr ist deutlich: Wege sind durchschnittlich 4,6 Kilometer länger, die durchschnittliche Geschwindigkeit nimmt um 6 km/h zu und steigt auf rund 33 km/h.

Werden die in der Befragung erhobenen Wege auf das gesamte Verkehrsaufkommen in Hessen hochgerechnet, dann lässt sich auch hier eine Rückkehr zur Normalität, also dem Wert vor der Corona-Pandemie, beobachten. 16 Millionen Wege werden im Herbst 2021 pro Tag zurückgelegt, bei der MiD waren es 15 Millionen Wege. Auch die Verkehrsleistung übersteigt den MiD-Vergleichswert um fünf Millionen Personenkilometer (Pkm) und be-

#### Mobilitätskennziffern für Hessen im Vergleich, jeweils für Oktober – MOBICOR 2021 und 2020 sowie MiD 2017

Hessen	MOBICOR (Oktober)		MiD-Referenz bundesweit
	2021	2020	2017
<i>mittlere Tageswerte pro Person</i>			
Unterwegsquote	87%	75%	85%
Wege pro Tag	2,9	2,4	3,2
Kilometer pro Tag	46 km	27 km	44 km
Kilometer pro Tag MEDIAN	16 km	8 km	14 km
Durchschnittliche Wegelänge	15,9 km	11,3 km	13,8 km
Unterwegszeit pro Tag in Minuten	90 Min.	61 Min.	94 Min.
<i>hochgerechnet*</i>			MiD für Hessen
Verkehrsaufkommen pro Tag in Mio. Wegen	16	13	15
Verkehrsleistung pro Tag in Mio. Pkm	240	147	235

\*Bevölkerung überall mit rund 3 Prozent leicht im Plus

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

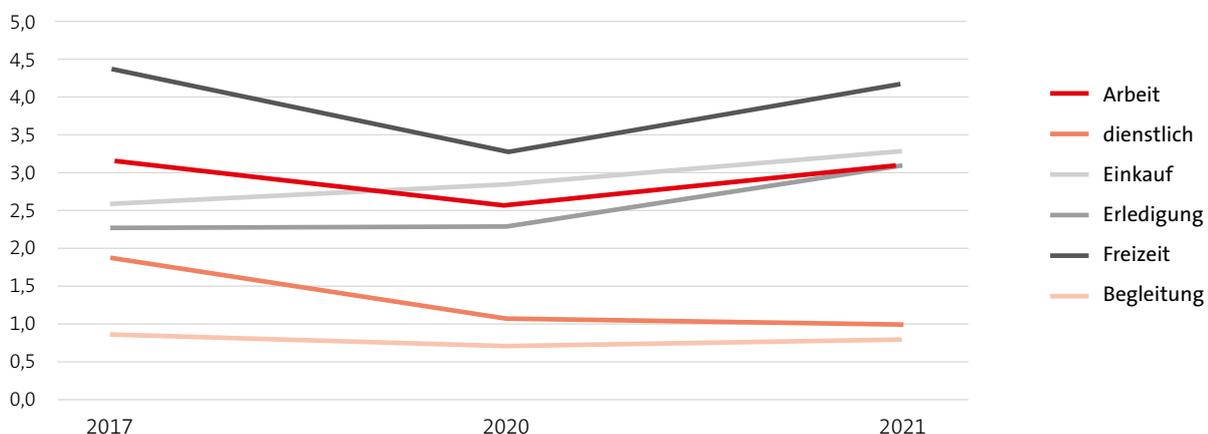
läuft sich auf 240 Millionen Pkm pro Tag. Rückgänge aufgrund der Maßnahmen zur Bekämpfung der Corona-Pandemie lassen sich anhand der hochgerechneten Verkehrsleistung oder dem Verkehrsaufkommen nicht aufzeigen. Verschiebungen zwischen einzelnen Verkehrsmitteln oder zwischen den verschiedenen Wegezwecken können bei dieser Betrachtung jedoch nicht erkannt werden. Dazu werden zunächst die Wegezwecke nach Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung analysiert.

Während die Anzahl der Arbeits- und Ausbildungswege nach den absoluten Werten nahezu das Niveau der MiD 2017 erreicht hat, besteht bei dienstlichen Wegen weiterhin eine deutliche Lücke von 0,9 Millionen Wegen weniger pro Tag. Dienstliche Wege finden damit nur halb so häufig statt wie vor der Pandemie. Gegenüber der Vorjahresbefragung von MOBICOR im Oktober 2020 hat sich dieser Wert kaum verändert. Ein Erklärungsansatz verweist auf die Substitution persönlicher Treffen durch eine digitale Telepräsenz in bestimmten Tätigkeitsbereichen. Trotzdem überrascht der deutliche Rückgang gegenüber der MiD, da dienstliche Wege auch

durch Online-Bestellungen und Lieferdienste generiert werden, die derzeit stark nachgefragt werden. Bei Einkaufs- und Erledigungsweegen ist gegenüber der MiD eine Zunahme um 1,5 Millionen Wege zu erkennen, die sich bereits im Oktober 2020 andeutet. Einkaufswege zeigen einen nahezu linearen Anstieg zwischen den drei Erhebungszeitpunkten. Die Anzahl der Erledigungswege blieb zwischen den ersten beiden Erhebungszeitpunkten konstant, seit Oktober 2020 hat sie aber um 0,8 Millionen Wege zugenommen. Freizeit- und Begleitwege liegen fast genau auf dem MiD-Niveau. Während jedoch bei Begleitwegen die Schwankungen zwischen den drei Erhebungszeitpunkten sehr gering und damit zu vernachlässigen sind, zeigen Freizeitwege im Oktober 2020 einen deutlichen Rückgang, der sich aber bis zum Herbst 2021 wieder ausgeglichen hat (vgl. unten stehende Abbildung).

Die Verkehrsleistung zeigt ein ähnliches Bild wie das des Verkehrsaufkommens. Der deutliche Rückgang bei den aufgewendeten Kilometern im Oktober 2020 ist kaum noch zu erkennen: Die Verkehrsleistung nähert sich für alle Wegeanlässe dem

**Entwicklung des Wegeaufkommen in Hessen entlang der drei Erhebungszeitpunkte 2017, 2020 und 2021 – jeweils Oktober**  
Angaben in Millionen Wege



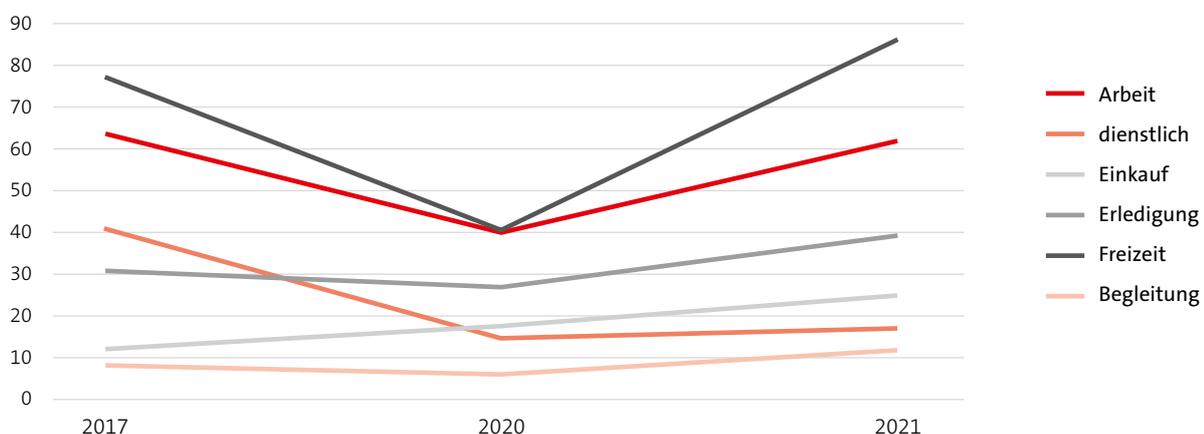
MiD-Niveau von 2017 und übersteigt dieses sogar teilweise. Die Kilometerleistung auf Arbeits- und Ausbildungswegen entspricht in etwa dem MiD-Niveau und hat gegenüber Oktober 2020 um 22 Millionen Personenkilometer zugenommen. Die Verkehrsleistung auf dienstlichen Wegen entwickelt sich analog zum Verkehrsaufkommen; nach einem deutlichen Rückgang zwischen Oktober 2017 und Oktober 2020 verbleiben die Personenkilometer auf niedrigem Niveau.

Die Verkehrsleistung von Einkaufswegen hat sich mit 25 Millionen Personenkilometern gegenüber der MiD mehr als verdoppelt, wobei die Wegeanzahl nur um 27 Prozent gestiegen ist. Einkaufswegen sind damit im Durchschnitt deutlich länger geworden. Wie auch beim Verkehrsaufkommen ist der Anstieg zwischen den drei Erhebungszeitpunkten fast linear. Erledigungswege erzeugen mit 39 Millionen Personenkilometern analog zur gestiegenen Wegeanzahl auch ein deutliches Plus von 25 Prozent in der Verkehrsleistung. Dieses Plus lässt sich zwischen Oktober 2020 und Oktober 2021 beobachten. Bei Freizeitwegen ist die

Anzahl der Wege zwar leicht gesunken, trotzdem ist die Verkehrsleistung um rund zwölf Prozent auf 86 Millionen Personenkilometer gestiegen. Gegenüber dem Oktober 2020 hat sich die Verkehrsleistung von Freizeitwegen sogar mehr als verdoppelt. Freizeitwege sind damit durchschnittlich länger als vor dem Ausbruch der Pandemie. Das führt zu der Vermutung, dass Freizeitaktivitäten im Wohnumfeld von entfernungsintensiveren Aktivitäten abgelöst wurden. Das gilt auch für Begleitwege, die bei etwa gleicher Wegeanzahl eine Verkehrsleistung von zwölf Millionen Personenkilometern erzeugen und damit um 50 Prozent gegenüber dem Wert der MiD zugenommen haben (vgl. unten stehende Abbildung).

Auch bei der genaueren Betrachtung der Wegzwecke zeigt sich damit die Rückkehr zur Normalität, die sich bei den allgemeinen Mobilitätskennziffern angedeutet hat. Anzahl der Wege und die zurückgelegten Kilometer liegen auf dem MiD-Niveau, auch wenn kleinere Abweichungen festzustellen sind. Hinweise auf eine fortdauernde Nahraumorientierung finden sich nicht.

**Entwicklung der Verkehrsleistung für Hessen entlang der drei Erhebungszeitpunkte 2017, 2020 und 2021 – jeweils Oktober**  
Angaben in Millionen Personenkilometer



### 5. MODALSPLIT UND VERKEHRSMITTEL-NUTZUNG

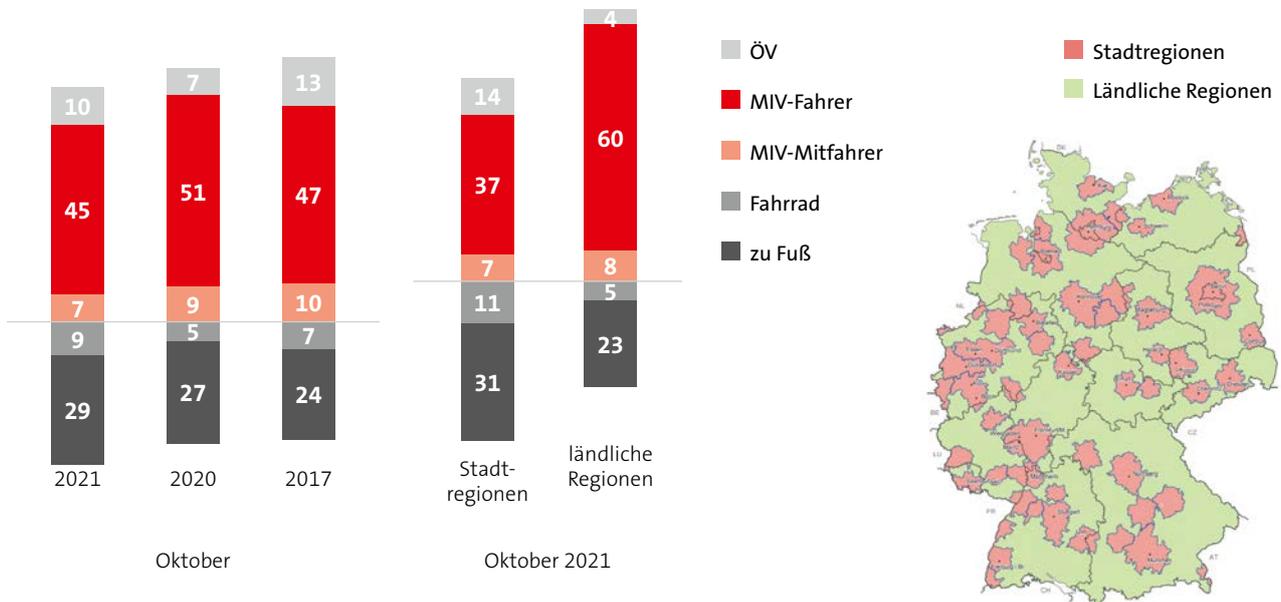
Die Betrachtung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung entlang der Wegezwecke, wie im Kapitel zuvor dargelegt, zeigt in der Tendenz eine Rückkehr zum Vor-Corona-Niveau. Nur dienstliche Wege scheinen davon ausgenommen. Ob sich eine ähnliche Entwicklung auch beim Modalsplit und den Verkehrsmittelnutzungen aufzeigen lässt, soll im Folgenden analysiert werden. Dazu werden erneut die MiD vom Oktober 2017 und die MOBICOR-Erhebungen vom Oktober 2020 und 2021 miteinander verglichen. Aufgrund der topografischen und verkehrsinfrastrukturellen Unterschiede werden dabei städtische und ländliche Regionen differenziert betrachtet (vgl. Abbildung unten).

Gegenüber dem Oktober 2017 hat sich der Fußwegeanteil deutlich erhöht. Mit 29 Prozent des Modalsplits – fünf Prozentpunkte mehr als im Oktober 2017 – wird fast jeder dritte Weg zu

Fuß zurückgelegt. Der Fahrradanteil hat sich mit neun Prozent gegenüber der MiD leicht, gegenüber dem Vorjahreswert sogar deutlich erhöht. In absoluten Zahlen haben sich die Fahrradwege binnen eines Jahres verdoppelt und erzeugen mit 1,4 Millionen Wegen pro Tag ein ähnlich hohes Verkehrsaufkommen wie der ÖV, mit dem pro Tag 1,5 Millionen Wege zurückgelegt werden. Das entspricht einem Modalsplit-Anteil des ÖV von zehn Prozent und damit drei Prozentpunkten mehr als im Oktober 2020. Dieser Anstieg und das Plus von 0,6 Millionen ÖV-Wege mehr pro Tag in absoluten Zahlen lassen die Hoffnung zu, dass die tiefe Krise des ÖV überwunden ist und er sich auf dem Weg zurück auf das Vor-Corona-Niveau befindet, das bei einem Anteil von 13 Prozent an allen Wegen lag. Dies gilt umso mehr, da gleichzeitig der MIV die hohen Modalsplit-Anteile vom letzten Herbst nicht mehr erreichen kann und diese im Oktober 2021 – für Fahrer und Mitfahrer aufsummiert – um fünf Prozentpunkte unter dem MiD-Niveau liegen. In absoluten Zahlen sind das 0,7 Millionen MIV-Wege we-

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

Wege, Angaben in Prozent



Datenbasis: MOBICOR Hessen sowie Ausschnitt aus der regionalen MiD 2017 für Personen ab 16 Jahren im Oktober 2017

niger als während der MiD. Andererseits hat sich trotz der sinkenden Modalsplit-Anteile die Anzahl der MIV-Wege gegenüber dem Herbst 2020 leicht, auf nun acht Millionen MIV-Wege erhöht (vgl. Abbildung unten).

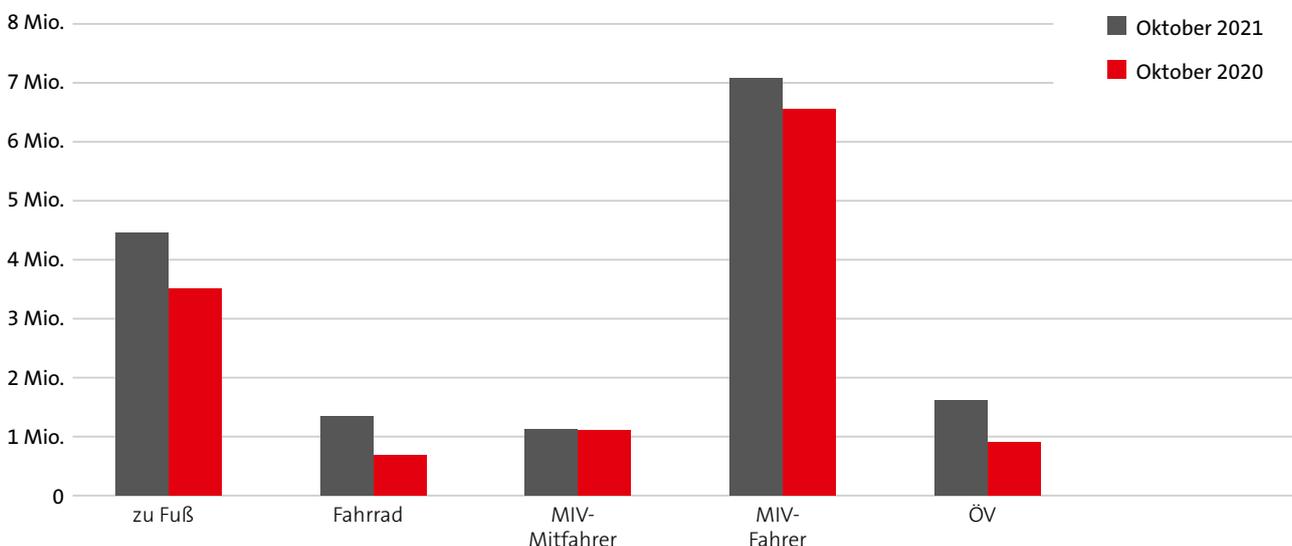
Es zeigt sich, dass die Wegeanzahl mit ÖV, Rad und zu Fuß mit neun Prozentpunkten gegenüber dem Vorjahr deutlich ansteigt und mit einem Anteil von 48 Prozent fast die Hälfte aller Wege umfasst, wobei der deutliche Anstieg der Fußwege einen Vergleich insgesamt erschwert. Diese Anteilsgewinne lassen sich bei allen drei Verkehrsmitteln beobachten. Der MIV verzeichnet zwar absolut gesehen einen leichten Zuwachs, der aber aufgrund der insgesamt gestiegenen Verkehrsleistung keinen Ausdruck in den Wegeanteilen findet. Der Modalsplit-Anteil des MIV sinkt um acht Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahreswert.

Die positive Entwicklung des Modalsplits zugunsten des Umweltverbundes relativiert sich bei der

Gegenüberstellung städtischer und ländlicher Räume. Während in städtischen Räumen zu Fuß, mit dem Fahrrad und ÖV zusammengenommen 56 Prozent aller Wege zurückgelegt werden, sind dies im ländlichen Raum nur 32 Prozent, also nur etwa jeder dritte Weg. Insbesondere dem ÖV kommt auf dem Land nur eine geringe Bedeutung zu. Mit einem Anteil von vier Prozent (gegenüber drei Prozent in 2020) werden in ländlichen Räumen mit dem ÖV weniger Wege zurückgelegt als mit dem Fahrrad. Dieses hingegen kann sich auf dem Land zunehmender Beliebtheit erfreuen, der Wegeanteil steigt binnen eines Jahres von einem auf fünf Prozent an. Das Auto hat auf dem Land im Vergleich zum Vorjahr Wegeanteile verloren. Während im Herbst 2020 noch drei von vier Wegen mit dem Auto als Fahrer oder Mitfahrer zurückgelegt wurden, sind es aktuell nur noch zwei von drei Wegen. Das sollte jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass der MIV auf dem Land mit einem Anteil von 68 Prozent an allen Wegen weiterhin das dominierende Verkehrsmittel ist.

### Verkehrsaufkommen in Hessen absolut.

Angaben in Millionen Wegen



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

In städtischen Regionen hat das Fahrrad mit elf Prozent gegenüber dem Vorjahreswert vier Prozentpunkte dazugewonnen. Der ÖV gewinnt fünf Prozentpunkte dazu und verfügt nun über einen Modalsplit-Anteil von 14 Prozent. Auch Fußwege können dazugewinnen; trotz des hohen Ausgangsniveaus steigt ihr Anteil um einen Prozentpunkt auf 31 Prozent an. Der MIV hingegen verliert deutliche zehn Prozentpunkte. Dieser Rückgang zeigt sich ausschließlich bei den MIV-Fahrern, der Mitfahrer-Anteil bleibt mit sieben Prozent unverändert. Es scheint, dass der Verlust des MIV durch einen Umstieg auf den ÖV und das Fahrrad insbesondere auf Arbeitswegen hervorgerufen wird. Der MIV-Anteil an allen Arbeitswegen (MIV-Fahrer und -Mitfahrer) sinkt um 20 Prozentpunkte auf nun 57 Prozent, während das Fahrrad um fünf, der ÖV um zehn Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr zulegt. Damit kommt das Fahrrad auf einen Anteil von acht, der ÖV auf 22 Prozent an allen zurückgelegten Arbeitswegen.

Es ergibt sich ein Bild, dass die pandemieinduzierte Zunahme der MIV-Anteile, die sich in den ersten beiden MOBICOR-Erhebungen gezeigt haben, in dieser Form nicht mehr zu beobachten ist. Ebenso erholt sich der ÖV vor allem in städtischen Räumen, 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 und pandemiebedingte Einschränkungen waren weitestgehend außer Kraft gesetzt. Angesichts des deutlichen Anstiegs der Infektionszahlen und dem Auftreten neuer Virusvarianten 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. Hinzu kommt, dass auch die individuell wahrgenommene Gefährdung angesichts der hohen Inzidenzwerte erneut zu einem Vermeidungsverhalten führen kann, die der beschriebenen positiven Entwicklung des ÖV ein jähes Ende setzen würde.

## 6. DIE NUTZUNG DES FAHRRADS IM ALLTAG

Eine Bewertung der Fahrradnutzung kann auf Grundlage der erfassten Wege in der Stichtagserhebung erfolgen, wie im vorherigen Abschnitt ausgeführt, 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 abgebildet wird.

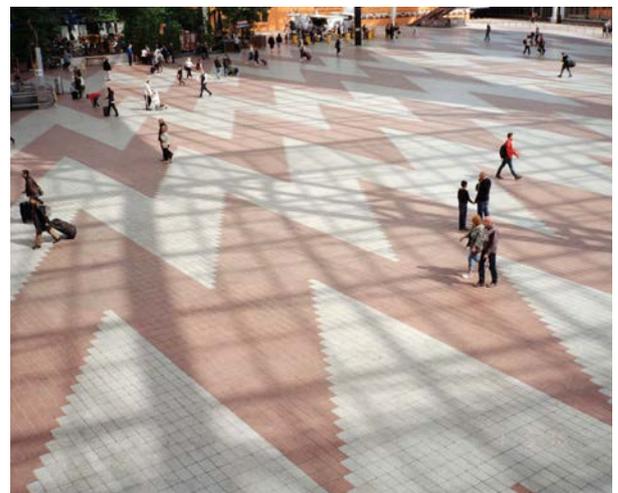
Die alltägliche Fahrradnutzung zeigt dabei gegenüber dem Vorjahr einen leichten Rückgang. Der Anteil der Befragten, die nie oder fast nie ein Fahrrad, Pedelec oder Elektrofahrrad nutzen, steigt um drei Prozentpunkte auf 48 Prozent an. Diejenigen, die das Fahrrad mindestens einmal pro Woche nutzen, umfassen 32 Prozent Befragten und damit genauso viele wie 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 neun Prozent einer mindestens wöchentlichen Nutzung. Das normale Fahrrad hingegen wird weniger häufig genutzt als vor einem Jahr. Die mindestens wöchentliche Nutzung fällt von 27 auf 24 Prozent, der Anteil derjenigen, die fast vollständig auf ein normales Fahrrad verzichten, steigt um sechs Prozentpunkte auf 57 Prozent an.

Der Fahrradbesitz hat sich dagegen leicht positiv entwickelt. 64 Prozent der Befragten geben an,



# 4%

aller Wege in ländlichen Räumen werden mit dem ÖV zurückgelegt. In städtischen Räumen sind es dagegen 14 Prozent.



ein „normales“ Fahrrad, 13 Prozent ein Pedelec oder Elektrofahrrad zu besitzen. Das sind zwei bzw. ein Prozentpunkt(e) mehr als im Vorjahr. Dabei geben zwölf Prozent der Befragten an, seit dem Beginn der Pandemie ein neues Fahrrad angeschafft zu haben (mit und ohne Unterstützungsmotor), knapp die Hälfte davon hat sogar ein erstes Fahrrad gekauft. Dabei lässt sich beobachten, dass die ökonomisch bessergestellten Haushalte mit 14 Prozent leicht über dem Durchschnitt von zwölf Prozent liegen. Sie haben aber vor allem neue und häufig auch bessere Zweiräder gekauft, so geben es rund zwei Drittel der Befragten an. Sie gehörten also bereits zu den Fahrradbesitzern. Personen mit niedrigem Haushaltsstatus liegen mit zehn Prozent unter dem Durchschnitt an Fahrrad-Neuanschaffungen. Aufgrund der geringen Fallzahl kann keine weitere Aufschlüsselung erfolgen, ob es sich dabei um ein erstes oder ein weiteres Rad gehandelt hat.

Passend zu dem Ergebnis geben auch 29 Prozent der bessergestellten Personen an, häufiger als zuvor ein Fahrrad zu nutzen. Nur drei Prozent fahren

seltener als vor der Pandemie. Bei Personen mit niedrigem Haushaltsstatus sind es nur zwölf Prozent, die häufiger als zuvor fahren. Neben den Unterschieden nach Haushaltsstatus zeigt sich ein deutlicher Anstieg der Fahrradnutzung bei Personen unter 30 Jahren. 38 Prozent von ihnen geben an, seit dem Ausbruch der Pandemie häufiger das Fahrrad zu nutzen. Mit zunehmendem Alter sinkt dieser Wert. In der Altersgruppe ab 65 Jahren sind es nur acht Prozent. Die Vermutung, dass in der jungen Altersgruppe die Vermeidung der ÖV-Nutzung aus Sorge vor einer Infektion mit einer fehlenden Autoverfügbarkeit zusammen kommt und als einzige Alternative das Fahrrad bleibt, lässt sich dabei nicht bestätigen. Nur sieben Prozent weicht aus Sorge vor einer Ansteckung vom ÖV auf das Fahrrad aus. Etwa die Hälfte nutzt den ÖV wie gewohnt und rund zwei Drittel verfügen weiterhin über eine ÖV-Zeitkarte.

Die gestiegenen Modalsplit-Anteile des Fahrrads spiegeln sich nicht in der gewöhnlichen Alltagsnutzung wider, so das Fazit. Hier zeigen sich im



# 38%

der Befragten unter 30 Jahren geben an, seit dem Beginn der Corona-Pandemie das Fahrrad häufiger zu nutzen.



Vergleich zum Vorjahr eher leichte Rückgänge. Andererseits sind mit der häufigen Anschaffung neuer Räder zumindest die Voraussetzungen für einen Anstieg des Fahrradverkehrs geschaffen. Aber auch hier trübt sich das Bild ein, wenn auf die sozial-ökonomischen Hintergründe geschaut wird. Besonders bessergestellte Personen kaufen sich ein neues Fahrrad und dann häufig ein besseres und kein erstes – sie sind also bereits Fahrradbesitzer. Die Fahrrad-Verfügbarkeit hat sich somit kaum geändert. Als Ursache kann ein Zusammenhang mit Homeoffice und höheren Zeitbudgets vermutet werden. Auf Arbeits- ebenso wie auf Freizeitwegen konnten das Fahrrad die Modalsplit-Anteile vergrößern: Bei Arbeitswegen um fünf Prozentpunkte auf acht Prozent und bei Freizeitwegen um neun Prozentpunkte auf 13 Prozent. Mit dem hohen Homeoffice-Anteil von 35 Prozent bei Personen mit hohem ökonomischem Haushaltsstatus ergibt sich ein Bild, dass das Fahrrad häufig als Freizeit- oder Sportgerät nach Beendigung der Arbeit im Homeoffice dient. Dafür spricht ebenfalls, dass rund ein Drittel aller Fahrradwege zwischen 16 und 19 Uhr startet, während es in der morgendlichen Rushhour zwischen 8 und 10 Uhr mit 17 Prozent nur halb so viele Wege sind.

## 7. 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. Auch in Hessen lässt sich ein Anstieg von 3,3 Millionen Autos in 2011 auf inzwischen 3,8 Millionen Autos beobachten. Mit insgesamt 48,5 Millionen Fahrzeugen verfügt jeder Haushalt in Deutschland über 1,2 Fahrzeuge.

Dabei hat sich in Hessen, analog zum gesunkenen Modalsplit-Anteil, die mindestens wöchentliche Autonutzung seit dem Vorjahr mit 79 Prozent leicht, um drei Prozentpunkte, verringert. Dennoch gibt ein Prozent der Befragten an, sich seit dem Beginn der Pandemie ein Auto angeschafft zu haben, weitere drei Prozent überlegen, sich ein (weiteres) Auto anzuschaffen. Die Anzahl der Autos wächst weiter, während die Nutzungsintensität eher stagniert. Es ergibt sich ein Bild vom Auto als Mobilitätsgarantie oder -option, auf die im Bedarfsfall

zurückgegriffen werden kann. Das zeigt sich auch in der Nutzung des Autos als Alternative zum ÖV: 34 Prozent der Befragten geben an, Fahrten im ÖV aus Sorge vor einer Infektion zu vermeiden und stattdessen ein Auto zu nutzen.

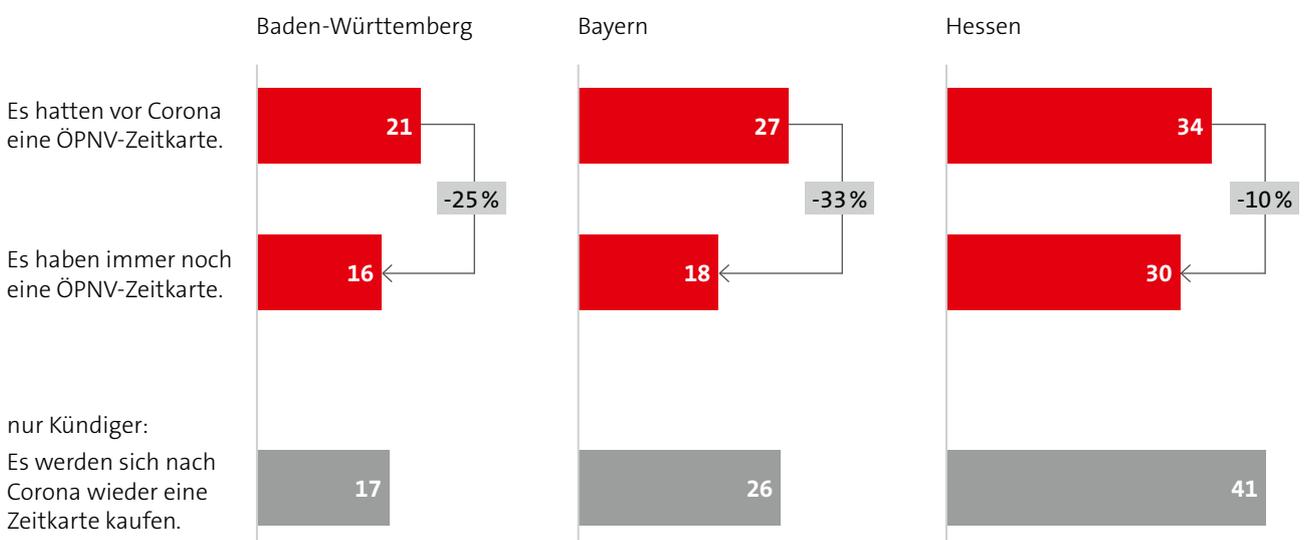
Der ÖV hat absolut und in Modalsplit-Anteilen gegenüber dem Vorjahr dazugewonnen, dennoch ist die tiefe Krise nicht überwunden. Weiterhin gibt die Hälfte der Befragten an, auf den ÖV zu verzichten und stattdessen auf das Fahrrad oder das Auto auszuweichen. Wird der Anteil derjenigen berücksichtigt, die den ÖV ohnehin meiden (28 Prozent) oder lieber gar nicht fahren (fünf Prozent), dann verbleiben gerade mal 29 Prozent, die den ÖV unverändert wie vor der Pandemie nutzen. Auch wenn dies ein Plus von sechs Prozentpunkten gegenüber dem Vorjahreswert darstellt, lässt sich an diesen Zahlen die Verstetigung der Rückgänge unter den regelmäßigen ÖV-Nutzern verdeutlichen. Die Anzahl der Zeitkartenbesitzer verringert sich seit dem Beginn der Pandemie um zehn Prozent und umfasst nun 30 Prozent der Befragten. Dabei

geben nur 41 Prozent der ehemaligen Zeitkartenbesitzer an, sich nach Corona wieder eine Zeitkarte kaufen zu wollen. Über die Hälfte der Menschen mit hoher ÖV-Affinität wenden sich damit dauerhaft vom ÖV ab.

Im Vergleich zu den beiden anderen an der MOBICOR-Studie beteiligten Bundesländer Bayern und Baden-Württemberg sind diese Zahlen weniger alarmierend. In Baden-Württemberg sind die Zeitkartennutzer um 25 Prozent, in Bayern um 33 Prozent zurückgegangen. In Baden-Württemberg wollen nach der Corona-Pandemie nur 17 Prozent wieder eine Zeitkarte kaufen, in Bayern 26 Prozent (vgl. unten stehende Abbildung). Ebenfalls ist das Verhältnis MIV-ÖV günstiger als in den anderen beiden Bundesländern und hat sich gegenüber der MiD nur geringfügig verschlechtert: Während in der MiD vier Autofahrten auf eine ÖV-Fahrt kamen, sind es nun fünf Autofahrten auf eine ÖV-Nutzung. In Bayern und Baden-Württemberg liegt das ÖV-MIV-Verhältnis jeweils bei 1:8 (vgl. Abbildung auf Seite 23).

### Veränderungen und Absichten im ÖV-Zeitkartenbesitz

Angaben in Prozent, Mehrfachnennung

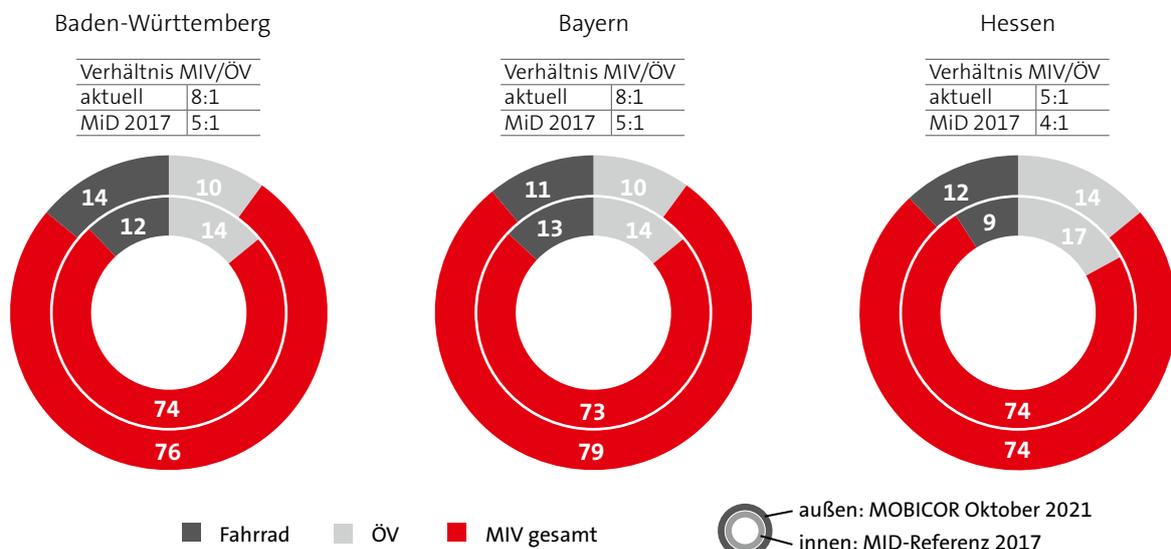


Dieser Vergleich darf aber nicht über die drohende strukturelle Krise des öffentlichen Verkehrs hinwegtäuschen, die sich vor allem aufgrund der wieder ansteigenden Infektionszahlen abzeichnet. Strukturell ist die Krise, da derzeit nicht davon auszugehen ist, dass sich die Fahrgasteinbußen ohne weiteres Zutun nach dem Ende der Pandemie wieder ausgleichen. Dafür spricht der hohe Verlust an Zeitkartenbesitzern. Diese werden nicht vollständig nach Ende der Corona-Pandemie in die Fahrzeuge zurückfinden. Die Corona-Pandemie wirkt dabei wie ein Katalysator. Neben der Angst vor Ansteckung werden als weitere Gründe für eine geringere ÖV-Nutzung die typischen Qualitätsmerkmale wie Taktfrequenz und Verbindungsqualität genannt. 49 Prozent derjenigen, die den ÖV derzeit weniger als zuvor nutzen, geben die Angst vor Ansteckung als Hinderungsgrund an, dazu kommen aber 26 Prozent, die eine schlechte Taktung benennen und 46 Prozent, die sich an schlechten Verbindungen stören (vgl. Abbildung auf Seite 24).

Die von den Nutzern wahrgenommenen Qualitätsdefizite bestanden bereits vor der Pandemie und waren bei Störungen Anlass für Ärger und Frust. Sie wurden aber insofern akzeptiert, als dass sie nicht von einer Nutzung abhielten. In Verbindung mit der wahrgenommenen Ansteckungsgefahr ist nun ein Kippunkt erreicht, bei dem diese zwei Faktoren zusammenspielen. Im Ergebnis wird der ÖV von vielen Nutzern gemieden, die sich nach Alternativen umschaun und auf das Fahrrad oder auch das Auto ausweichen. Wenn sich dieser Umstieg auf Dauer stellt, entstehen neue Routinen, die schwer zu durchbrechen sind. Diese Personen sind dann für den ÖV nicht mehr erreichbar. Werbekampagnen, niedrigere Tarife, Hygienemaßnahmen laufen dann ins Leere, denn wer im Auto oder auf dem Fahrrad sitzt, hat keine Kontaktpunkte mehr zum ÖV und wird von dessen Botschaften nicht erreicht. Aktuell besteht die Gefahr, dass im zweiten Jahr der Pandemie neue Routinen gebildet und auf Dauer gestellt werden. 55 Prozent geben an, den ÖV aktuell nicht mehr zu nutzen und des-

### Verhältnis ÖV-MIV ohne Fußwege

Wege ohne Fußwege, Angaben in Prozent



halb keine Zeitkarten mehr zu benötigen. Mit der Pandemie werden Alternativen zum ÖV gesucht, zur Risikovermeidung oder aufgrund von Homeoffice. Wenn sich diese Situation ändert und z.B. wieder zur Präsenzarbeit zurückgekehrt wird, fehlt die Zeitkarte, die ein Nutzen ohne nachzudenken ermöglicht. Dann ist es naheliegend bei der bereits erprobten Alternative zu bleiben und einfach ins Auto oder auf das Fahrrad zu steigen. Wenn einer Verstärkung der Fahrgastverluste entgegenzuwirken soll, dann ist ein zügiges Handeln erforderlich, solange die Personen noch erreichbar sind, solange es noch Kontaktpunkte gibt oder sie noch über eine Zeitkarte verfügen. Wenn bis zum Ende der Pandemie gewartet wird, um Kunden für den ÖV zurückzugewinnen, kann es wohl möglich zu spät sein.

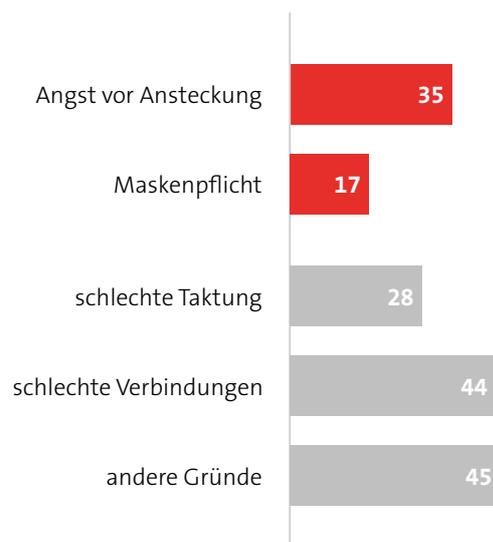
## 8. FAZIT

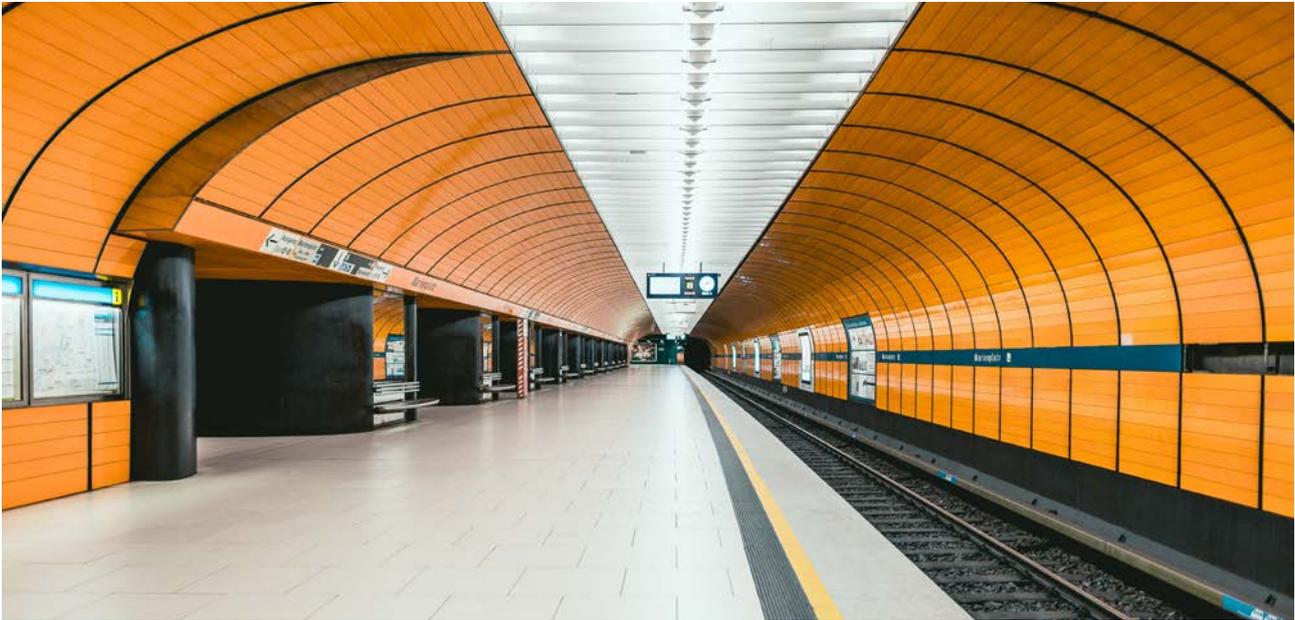
Die MOBICOR-Ergebnisse vom Herbst 2021 zeigen ein ambivalentes Bild, bei dem einerseits eine Rückkehr zum Mobilitätsverhalten, wie es sich vor der Pandemie gezeigt hat, festgestellt werden kann. Andererseits zeichnet sich eine sich verstetigende Krise des ÖV ab. Das erste Ergebnis lässt sich an der deutlich gestiegenen Verkehrsleistung insgesamt und auch an dem gestiegenen Verkehrsaufkommen ablesen. Insbesondere die Anzahl der Wege entlang der verschiedenen Wegzwecke entspricht weitestgehend dem Bild der MiD. Die starken Rückgänge vom Herbst 2020 lassen sich nicht mehr entdecken. Das zweite Ergebnis zeigt sich mit Blick auf die Zeitkartenbesitzer und den Personen, die eine ÖV-Nutzung möglichst vermeiden



### Gründe für die Abkehr vom ÖV

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





wollen. Und auch wenn die Verkehrsleistung des ÖV wieder gestiegen ist, wurden kaum mehr Wege mit dem ÖV zurückgelegt. Offen bleibt bei der Interpretation, wie 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. In Hessen sind die Kennziffern zur Krise des ÖV weniger ausgeprägt als in Bayern und Baden-Württemberg, dennoch besteht die bereits zu Beginn der Pandemie analysierte „Krise des ÖV“ weiter fort, auch wenn sich leichte Anzeichen einer Erholung erkennen lassen.

Einschränkend zu diesem Befund ist anzumerken, dass es sich bei den Analysen um Momentaufnah-

men 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 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 Verkehrswende 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](mailto: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](mailto:r.follmer@infas.de)