

01



DANKE, ES LÄUFT.

Alltagsmobilität und Befinden in
der Zeit von Ausgangsbeschränkungen,
Maskenpflicht und neuen Routinen

In Kooperation mit

WZB

Bundesweites Projekt
gefördert durch



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

Projekt:

7357

Bonn, Juli 2020

Version 1.0

Text: Marc Schelewsky

Layout und Grafik: Astrid Blome und Birgit Geisler

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

Schelewsky, Marc (2020): Mobilitätsreport Hessen 01, Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitätstracking bis Ende Juli, Ausgabe 16.07.2020, Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF.

Kurzform:

infas, Motiontag, WZB (2020): Mobilitätsreport Hessen 01, Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF.

Die Corona-Pandemie ist Alltag geworden. Besonders harte Einschnitte wie Ausgangsbeschränkungen und strikte Kontaktverbote gehören im Augenblick der Vergangenheit an. Stattdessen füllen sich Straßen, Plätze, Parkhäuser und Radwege. Sogar Urlaubspläne werden auf ihre Umsetzbarkeit geprüft und in die Tat umgesetzt. Für viele Bürgerinnen und Bürger geblieben sind nur Maskenpflicht und die eine oder andere Unbequemlichkeit.

Also gar nichts passiert? Leider nein. Selbst die von uns gesammelten Antworten in Sachen Alltagsmobilität zeigen, dass dies nur für einen Teil der Bevölkerung in Hessen zutrifft. Fast ein Drittel erwartet in den nächsten sechs Monaten eine Einschränkung des Lebensstandards. Jeder zwölfte Bürger oder jede zwölfte Bürgerin sieht ernsthafte Geldprobleme auf sich zukommen. Und neben Kurzarbeit und Homeoffice haben sich zumindest zeitweilig andere Lebensumstände ergeben, die auch in der Alltagsmobilität Spuren hinterlassen. Der Verzicht auf Aktivitäten, verstärkte Online-Einkäufe und mitunter noch immer eine Einschränkung der sozialen Kontakte sind einige der Ursachen.

So ist die tägliche Mobilität weiter reduziert. Dies betrifft die Bevölkerung jedoch nicht gleichermaßen. Je besser der individuelle wirtschaftliche Hintergrund ausfällt, desto eher stellt sich die alte Normalität ein und man gelangt weniger besorgt durch diese schwierige Zeit. Das private Auto hilft dabei. Mehr als das Fahrrad hat es seine Bedeutung ausgebaut. Und je größer die Aktivitätskreise nach dem überwundenen Lockdown wieder werden, desto deutlicher reduziert sich das zwischenzeitliche Fußgängerhoch. Der öffentliche Verkehr kann davon nicht profitieren. Im Gegenteil. Er hat sich auch im Juni nicht erholen können.

Also verkehrt gewendet statt Verkehrswende? Dafür gibt es Anzeichen, aber es ist noch nicht ausgemacht.

HINTERGRUND UND EINORDNUNG DER STUDIE

Die Zeit des Lockdowns war für viele Bewohner der Städte auch die Zeit des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs, das zeigen zumindest die Ergebnisse der ersten Studien zur Pandemie, die von steigenden Detektionen an Fahrradzahlstellen berichteten. Da passen die Popup-Bike-Lanes gut ins Bild, die vor allem in Berlin und vereinzelt auch in anderen Städten entstanden und als Antwort auf den jetzt zunehmenden Radverkehr in den Städten galten. Eine Zeit lang schien der (Auto-)Verkehr an den großen Einfallstraßen in die Stadtzentren tatsächlich zu verstummen. Vielen, die sonst den alltäglichen Weg zur Arbeit bestritten, blieben zu Hause und verhielten sich so, wie es empfohlen wurde. Die wenigen dennoch erforderlichen Wege wurden dann verstärkt mit Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt. Das Wetter bot dies an und die steigende Bewegungsarmut im Homeoffice ebenso. Was von diesen Annahmen tatsächlich stimmt und in welcher Form sich die Veränderungen darstellen, kann nicht mit einem Blick aus dem Fenster erfasst werden.

Was während des Lockdowns und im Zuge der Lockerungsmaßnahmen passiert ist, vor allem im Hinblick auf Mobilität und Verkehr, dafür interessiert sich die Studie „mobicor“, die gemeinsam von infas mit den Partnern WZB, Motiontag und NutsOne im Auftrag des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) durchgeführt wird. Die Studie will aber einen Schritt weitergehen und nicht nur die Auswirkungen des Lockdowns auf Mobilität beschreiben, sondern auch die Erwartungen der Bevölkerung für die nächsten 6 Monate erfassen und dabei Zusammenhänge erklären, die zwischen Veränderungen der individuellen Arbeitssituation und den Erwartungen an die Zukunft bestehen und welche Effekte sich davon auf das Verkehrsverhalten ableiten lassen. Versteht man Mobilität als ein abgeleitetes Bedürfnis, das sich im Rahmen der individuellen Möglichkeit als Verkehr realisiert, dann müssen Faktoren wie Einstellungen, Erwartungen und Sorgen gemeinsam mit konkreten Veränderungen der Lebenssituation betrachtet werden, um Veränderungen im Verkehrsverhalten erklären zu können. Dazu werden im Rahmen des Projekts

75%

der Befragten geben an, das allgemeine Befinden sei gut oder sogar sehr gut.

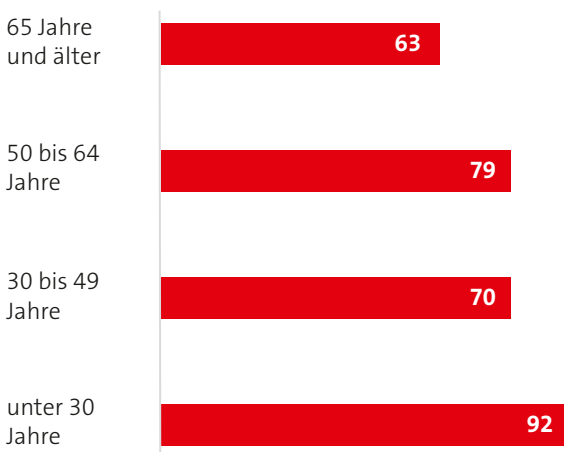


drei Erhebungswellen im Panelansatz sowie einem kontinuierlichen Smartphone-Tracking bis Anfang 2021 realisiert, um Entwicklungen auf individueller Ebene im Längsschnitt nachvollziehen zu können.

Der vorliegende Bericht betrachtet die Befragungsergebnisse der ersten Welle der regionalen Vertiefung für das Bundesland Hessen. Dafür wurden im Zeitraum vom 19. Mai bis zum 20. Juni 2020 (KW 21-25) 1.128 Telefon-Interviews (CATI) durchgeführt. Im Fokus stehen dabei Analysen zum allgemeinen Befinden und den Auswirkungen der Pandemie auf das Mobilitäts- und Konsumverhalten. Dabei wird auch genauer auf den Radverkehr eingegangen und analysiert, wie weit sich auch über das Ende des Lockdowns hinaus Anzeichen einer Verkehrswende finden lassen. Die Ergebnisse werden dabei in Bezug zur bundesweiten Erhebung von mobicor sowie zur Verkehrserhebung Mobilität in Deutschland (MiD 2017) gesetzt.

Befinden nach Alter, Arbeitssituation und Haushaltstyp

Angaben in Prozent



1.128 Befragte, Personen ab 16 Jahre, MOBICOR

WIE GEHT'S DENN, HESSEN? ANALYSEN ZUM ALLGEMEINEN BEFINDEN

Die einleitende Frage der Telefoninterviews richtete sich auf das allgemeine Befinden der Befragungsperson. Diese war nicht nur als Warm-up für das folgende Interview gedacht, sondern sollte auch ein grundlegendes Stimmungsbild unter dem Einfluss von Corona und des Lockdowns erfassen. Die gute Nachricht ist, es geht ihnen gut. 75 Prozent der Befragten geben an, das allgemeine Befinden sei gut oder sogar sehr gut. Unterschiede zwischen Männern und Frauen bestehen dabei nicht. Diese finden sich jedoch mit Blick auf das Alter. Während es den jungen Befragten unter 30 Jahren zu 92 Prozent gut oder sehr gut geht, sinkt dieser positive Wert für die Menschen ab 65 Jahren auf 63 Prozent. Im Hinblick auf die Risikofaktoren für einen schweren Verlauf einer Corona-Erkrankung, zu der auch ein höheres Alter gehört, ist das nachvollziehbar. Allerdings, so das positive Ergebnis, es geht auch nur wenigen Menschen schlecht. Unter den jüngeren Befragten sind es gerade 2 Prozent, bei den älteren Befragten 8 Prozent, die das allgemeine Befinden mit eher oder ziemlich schlecht beschreiben.¹

Mit dem Lockdown hat sich auch die Arbeitssituation für viele Arbeitnehmer geändert. Wer es gewohnt war, morgens ins Büro zu gehen, musste oder durfte nun von Zuhause aus arbeiten. Was sich zunächst als Gewinn an Freiheit oder Freizügigkeit ankündigte, verlor schnell an Attraktivität, denn das Verschwimmen der Grenze zwischen Arbeit und Feierabend bzw. Freizeit stellt für manche durchaus auch eine psychologische Belastung dar (vgl. Lott 2020). So verwundert es nicht, dass diejenigen, die sich im Homeoffice befinden, nur zu 77 Prozent angeben, das allgemeine Befinden sei gut oder sehr gut. Die Gruppe der Befragten,

¹ Im Vergleich dieser Aussagen zur Bewertung der Lebenszufriedenheit nach dem Sozio-ökonomischen Panel zeigt sich, dass die Corona-Krise wenig bis keinen Einfluss auf das allgemeine Befinden der Menschen besitzt. 2016 lag der Wert für die allgemeine Lebenszufriedenheit, gemessen auf einer auf einer Skala von 0 = „sehr unzufrieden“ bis 10 = „sehr zufrieden“, für die westdeutschen Bundesländer bei 7,55 (Hoffmann, Schupp 2018)

die nach wie vor wie gewohnt arbeitet und sich nicht umstellen musste, zeigt hier einen leicht höheren Wert von 82 Prozent. Die in Hessen relativ kleine Gruppe der Arbeitnehmer in Kurzarbeit bildet die Spitze mit 89 Prozent derjenigen, denen es gut oder sehr gut geht.

Für Familien mit Kindern stellten die Schließungen von Kitas, Kinderläden und Schulen eine besondere Herausforderung dar, mussten sie doch entweder eine alternative Kinderbetreuung organisieren, wenn der Weg zur Arbeitsstätte weiterhin erforderlich war. Oder aber sie mussten Homeoffice und Home-Schooling unter einen Hut bringen, was sich für viele als große Belastung zeigte (vgl. Wildemann, Hosenfeld 2020). Nach 13 Wochen Ausnahmesituation hat das Befinden jedoch nur wenig gelitten. 81 Prozent der Haushalte mit Kindern geben an, dass es ihnen gut oder sehr gut gehe. Bei Haushalten ohne Kinder, deren Mitglieder sich im Alter zwischen 30 und 64 Jahren befinden, liegt dieser Wert nur knapp über 70 Prozent.

Als Fazit kann man die einleitende Aussage wiederholen: Trotz Corona-Krise geht es den meisten Menschen aktuell gut, auch wenn sich die Erwartungen an die Entwicklungen in den nächsten 6 Monaten etwas weniger positiv darstellen, wie in Kapitel 6 gezeigt wird. Gut geht es aktuell insbesondere jüngeren Menschen und auch denen, die wirtschaftlich abgesichert sind. 83 Prozent der Befragten mit hohem ökonomischen Haushaltsstatus geben an, ihnen gehe es gut oder sehr gut. Bei den Menschen mit niedrigem ökonomischen Haushaltsstatus sind es nur 74 Prozent. Ältere Menschen machen sich anscheinend mehr Sorgen um ihre Gesundheit und Familien mit Kindern erleben eine doppelte Belastung durch den Wegfall von Betreuungsangeboten. Das alles bewegt sich aber auf einem Niveau, bei der fast durchgängig mehr als 70 Prozent der Befragten angeben, es gehe ihnen gut oder sehr gut. Die Corona-bedingten Einschnitte in den Alltag scheinen sich also nicht sehr stark auf das allgemeine

Befinden auszuwirken. Deshalb sollte einmal genauer betrachtet werden, was sich im Alltag für die Menschen aufgrund der Corona-Pandemie und des Lockdowns geändert hat.

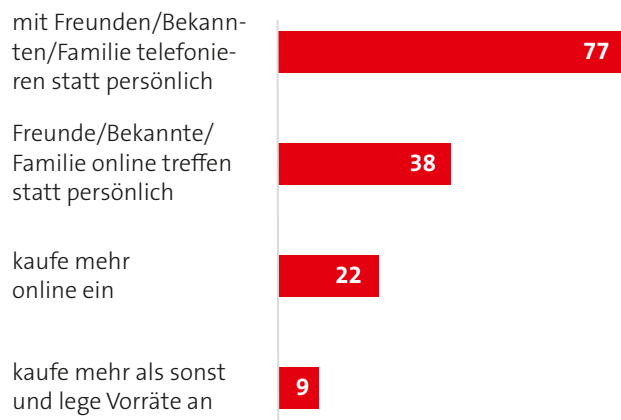
AUSWIRKUNGEN DER PANDEMIE AUF DEN ALLTAG

DIGITALE KOMMUNIKATION

Der Wert der ZOOM-Aktie hat sich zwischen Ende Januar und Anfang Juli 2020 verdreifacht.² Viele Unternehmen haben nach Lösungen gesucht, die Kommunikation so gut wie möglich aufrecht zu erhalten, auch wenn die Mitarbeiter im Homeoffice sind. Da boten sich die Tools zur digitalen Kommunikation in Konferenzform an und bescherten u.a. dem Anbieter ZOOM einen unerwarteten Höhenflug. Auch für private Zwecke boten sich in Zeiten eingeschränkter persönlicher Kontakte Online-Kommunikation statt persönlicher Treffen an. Das gaben auch 38 Prozent der Befragten an. Allerdings wurde das Telefon für den gleichen Zweck von 77 Prozent der Befragten mehr als doppelt so häufig genutzt. In städ-

Pandemieauswirkung in Hessen

Angaben in Prozent



1.133 Befragte, Personen ab 16 Jahren, MOBICOR

² Quelle: <https://www.finanzen.net/aktien/zoom-aktie>; Zugriff 04.07.2020.

tischen Räumen wird dabei generell intensiver mit Freunden und Verwandten kommuniziert als in ländlichen Regionen. In Metropolen nutzen 85 Prozent der Befragten das Telefon und 47 Prozent Online-Dienste, um mit Familie und Freunden in Kontakt zu bleiben. Auf dem Land sinkt die Nutzung des Telefons als Alternative zu persönlichen Treffen auf 74 Prozent, die von Online-Diensten auf 33 Prozent. In ländlichen Räumen ist die Anzahl der Haushaltsmitglieder tendenziell etwas höher, entsprechend scheint der Bedarf an Telekommunikation generell etwas geringer ausgeprägt zu sein.

KONSUM UND EINKAUF

Ernste Versorgungsengpässe an Grundnahrungsmitteln blieben auch direkt nach Inkrafttreten des Lockdowns aus, obwohl die Lieferketten nicht auf diese Ausnahmesituation vorbereitet waren. Dennoch zeigt ein Blick in die Regale der Supermärkte Ende März eine überdurchschnittlich hohe Nachfrage an Toilettenpapier und Mehl. Zwar scheint inzwischen jeglicher Mangel behoben, aber dennoch geben 9 Prozent der

Befragten an, mehr als sonst einzukaufen und Vorräte anzulegen. Das liegt im bundesweiten Durchschnitt. Im Geschlechtervergleich zeigt sich, dass Frauen mit 12 Prozent deutlich häufiger angegeben haben, mehr als sonst einzukaufen und Vorräte anzulegen als Männer (5 Prozent). Auch die Altersgruppe zwischen 30 und 49 Jahren tat dies häufiger als die Altersgruppe unter 30 (5 Prozent) und der Gruppe ab 50 Jahren (8 Prozent).

Mit 22 Prozent hat jeder fünfte Befragte häufiger als zuvor die Möglichkeit des Online-Shoppings genutzt, das liegt leicht unter dem deutschlandweiten Niveau von 24 Prozent der Befragten, die öfter als zuvor online eingekauft haben. Dabei zeigt sich, dass insbesondere in Metropolen, Regiopolen und Großstädten sowie in den zentralen Städten der ländlichen Regionen jeweils knapp 30 Prozent verstärkt online einkaufen. In den Metropolen, Regiopolen und Großstädten wird zudem noch die Möglichkeit der Lieferung von Waren von einem Händler vor Ort deutlich häufiger in Anspruch genommen als in ländlichen Regionen.



22%

Mit 22 % hat jeder fünfte Befragte häufiger als zuvor die Möglichkeit des Online-Shoppings genutzt.

Ein Blick auf die Altersgruppen zeigt, dass vor allem die Befragten zwischen 30 und 49 Jahren häufiger die Möglichkeit des Online-Shoppings in Anspruch nahmen. Die unter 30-Jährigen haben sich mit 12 Prozent zudem eher Waren von einem Händler vor Ort liefern lassen als die restlichen Befragten mit 8 Prozent. In der Altersgruppe ab 65 Jahren geben nur 7 Prozent an, häufiger als sonst online eingekauft zu haben.

KINDERBETREUUNG

Wie zuvor beschrieben, sind es die Befragten zwischen 30 und 49 Jahren, die angeben, eher mehr als sonst einzukaufen und Vorräte anzulegen. Auch beim Online-Shopping ist diese Gruppe stärker als die anderen Altersgruppen vertreten. Eine Erklärung für das Verhalten kann in der Kinderbetreuung gesehen werden. Fast die Hälfte der Befragten dieser Altersgruppe gibt an, dass sie ihre Kinder zu Hause betreuen müssen. Da liegt es nahe, Vorräte einzukaufen, wenn zwischen Arbeit und Kinderbetreuung kaum Zeit für einen täglichen Einkauf bleibt. Das erklärt auch, warum Frauen eher dazu neigen Vorräte anzulegen, da sie sich mit 23 Prozent der Befragten fast doppelt so häufig um die Kinderbetreuung kümmern als es mit 13 Prozent die männlichen Befragten angeben haben.

ZUSAMMENFASSUNG

Das Eindringen der Digitalisierung in alle Lebensbereiche wurde schon Anfang der 1990er mit dem Begriff „ubiquitous computing“ (Weiser 1991) beschrieben und hat sich anschließend in vielerlei Hinsicht realisiert. Deutschland galt bei der Nutzung digitaler Dienste lange Zeit als eher zögerlich. Ob Industrie 4.0, eLearning, bei digitalen Gesundheitsdiensten, bei der Mobilität und auch im privaten Bereich; aufgrund von Datenschutzbedenken, geringer Investitionsbereitschaft oder ausbleibender Netzwerkeffekte blieb vieles von dem, was durch die Digitalisierung möglich schien, hinter den Erwartungen zurück (vgl. Opiela

et al. 2019). Mit dem Lockdown entstanden neue Herausforderungen, bei denen digitale Dienste eine gute Antwort darstellten und es wurde eine nachholende Digitalisierung erwartet. Und tatsächlich haben viele Unternehmen erstaunlich schnell die Möglichkeit, von zuhause aus zu arbeiten, umsetzen können. Viele Universitäten haben im Sommersemester ihr komplettes Lehrangebot auf den Online-Betrieb umgestellt. Der in dieser Studie untersuchte private Kontext zeigt diesen Trend zur Digitalisierung auf schwachem Niveau. Ein Fünftel kauft öfter online ein, ein gutes Drittel nutzt Online-Kommunikation, um Freunde und Bekannte zu treffen. Digitale Euphorie lässt sich nicht erkennen. Stattdessen greifen 75 Prozent zum Telefonhörer um zu fragen, wie es Verwandten und Freunden geht. Dabei sollte aber bedacht werden, dass für ein Gespräch immer zwei Personen erforderlich sind und wenn einer davon ein digitaler Nachzügler ist, bleibt als verbindendes Medium nur das Telefon oder Handy.

DER RADVERKEHR UND DIE VERKEHRSWENDE

Die Bewegungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum wurden mit dem Lockdown deutlich eingeschränkt. Mit Kampagnen wie „#WirBleibenZuhause“, die von der Bundesregierung gefördert und von zahlreichen Personen des öffentlichen Interesses unterstützt wurde, wurde um Verständnis für diese Maßnahmen geworben. Die Kampagne hatte Erfolg und viele Menschen blieben wie empfohlen zuhause. Was sich dadurch im Bereich von Mobilität und Verkehr verändert hat, wird im Folgenden betrachtet, beginnend mit dem Radverkehr.

Der Modal Split-Anteil des Fahrrads beträgt in Hessen 8 Prozent und liegt damit drei Prozentpunkte unter den Vergleichswerten für ganz Deutschland. Damit entspricht das Ergebnis dieser Umfrage genau dem Modal Split-Anteil der MiD 2017, sowohl für Hessen als auch bundesweit. Danach, so scheint es, hat sich durch die Corona-bedingten Einschränkungen nichts am gewöhnlichen



15%

der Befragten geben an, auf das Fahrrad auszuweichen, anstatt Bus und Bahn zu nutzen.

Verkehrsverhalten verändert. Doch ein genauere Blick offenbart einige Besonderheiten.

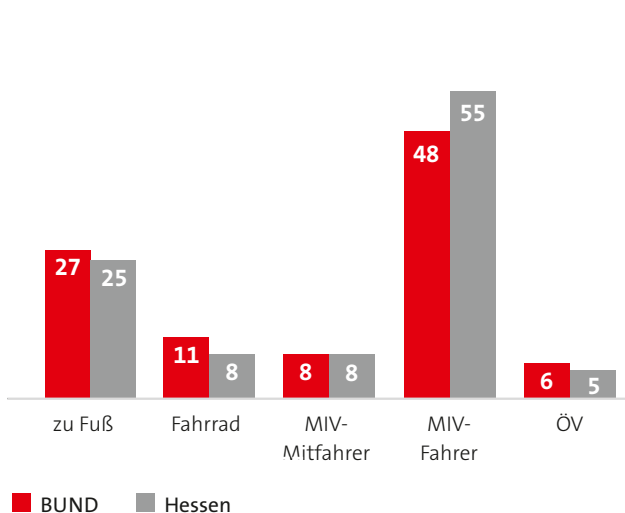
Die durchschnittliche Entfernung eines Fahrradwegs beträgt 6,9 Kilometer. Im Vergleich zur Regionalauswertung der MiD 2017 für Hessen ist das eine Verdreifachung der durchschnittlichen Wegelängen. Hier kommt zum Tragen, dass zwischen der Kalenderwoche 21 und 25 etwa 45 Prozent der Fahrradwege dem Wegezweck Freizeit zugeordnet wurden. Ein bemerkenswert hoher Anteil im Vergleich zu den Ergebnissen der MiD 2017 für Hessen, dort waren es nur 9 Prozent. Das spiegelt sich auch in den hohen Wegeanteilen von 18 Prozent bei Entfernungen von über 10 Kilometer wider. Selbst entfernungsintensive Wege von über 50 Kilometern besitzen einen bemerkenswert hohen Anteil von 5 Prozent an allen Fahrradwegen. Dem entspricht ein Modal Split-Anteil von 9 Prozent für Wege mit mindestens 50 Kilometern Länge. Die Zahlen deuten darauf hin, dass das Fahrradfahren neben der Bedeutung als Verkehrsmittel für alltägliche Wege einen ebenso hohen Stellenwert für den Bewegungsausgleich nach dem Homeoffice oder als Freizeitaktivität

besitzt. Dabei ist das Fahrradfahren häufig Selbstzweck und nicht nur das Verkehrsmittel, das für die Wege zu den Freizeitaktivitäten genutzt wird. 15 Prozent aller Fahrradwege sind Rundwege ohne ein bestimmtes Ziel.

Neben dem Einsatz für Freizeitwecke kommt dem Fahrrad auch eine Rolle als Transportmittel zur Raumüberwindung zu. 44 Prozent aller Fahrradwege kommen durch die Fahrradnutzung für Einkauf und private Erledigungen zustande. Daraus ergibt sich für alle Einkaufswege ein Modal Split-Anteil von 8 Prozent, der vergleichbar mit den Ergebnissen der MiD 2017 ist, dort waren es 9 Prozent. Diese Tätigkeiten finden eher im näheren Umfeld zum Wohnort statt, sind damit weniger raumintensiv und entsprechend hat die Hälfte aller Fahrradwege, der sogenannte Median, eine Länge von 2 Kilometern oder weniger.

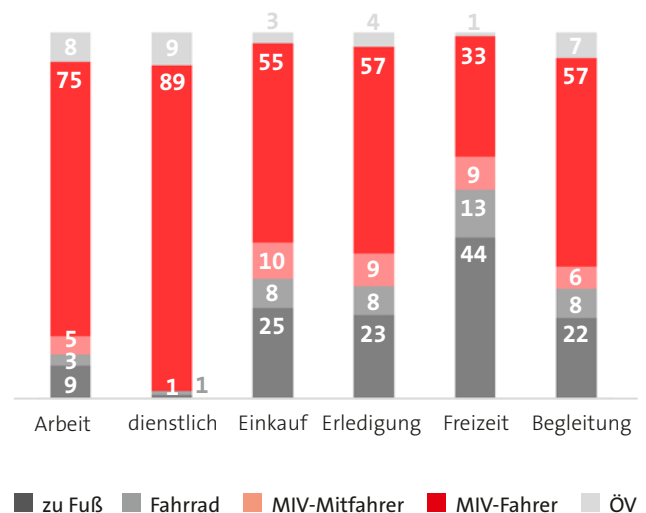
Bemerkenswert ist der niedrige Anteil, den das Fahrrad an Arbeitswegen besitzt. Gerade mal 5 Prozent aller Fahrradwege können dem Wegezweck Arbeit zugeordnet werden. Das ist vor dem Hintergrund von Homeoffice, Kurzarbeit und an-

Gewöhnliche Verkehrsmittelnutzung Hauptverkehrsmittel
Angaben in Prozent



Fallzahlen Bund: 3.756, Fallzahlen Hessen: 3.058

Gewöhnliche Verkehrsmittelnutzung nach Wegezwecken
Angaben in Prozent



Basis: 2.856 erfasste Wege

deren Einschränkungen in Folge der Pandemie zunächst gut erklärbar, immerhin geben 35 Prozent der Befragten an, ganz oder überwiegend von zu Hause aus zu arbeiten. Doch betrachtet man ausschließlich die Arbeitswege, sinkt der Modal Split-Anteil des Fahrrads auf gerade mal 3 Prozent. Das ist überraschend, da das Fahrrad als „sicheres“ Verkehrsmittel gesehen werden kann und immerhin 15 Prozent der Befragten angeben, auf das Fahrrad auszuweichen, anstatt Bus und Bahn zu nutzen. Aber anscheinend nicht bei Arbeitswegen. Der Regionalbericht der MiD 2017 für Hessen weist noch einen Anteil von 9 Prozent des Fahrrads an allen Arbeitswegen aus. Als Begründung kann der hohe Anteil der Fahrradbesitzer im Homeoffice benannt werden: 42 Prozent der Fahrrad-Besitzer arbeiten derzeit ganz oder überwiegend von zu Hause aus. Damit entfallen zahlreiche Fahrradwege mit dem Wegezweck „Arbeit“.

Es entsteht somit ein Bild, in dem der Fahrradnutzung aktuell zwei Bedeutungen zukommen, einmal als Transportmittel für Einkäufe und Erledigungen und zudem als Fitness- und Freizeitgerät.

DER ÖFFENTLICHE VERKEHR (ÖV) UND DAS AUTO

Bevor auf die Pandemie-bedingten Auswirkungen eingegangen wird, dient eine kurze Beschreibung des gewöhnlichen Verhaltens vor dem Lockdown zur Einordnung der Ergebnisse anhand der Untersuchung Mobilität in Deutschland inklusive der Aufstockung für Hessen. Insbesondere der ÖV steht hier im Fokus, der zuvor in Hessen im gleichen Umfang wie auf Bundesebene genutzt wurde: 22 Prozent der Befragten geben an, den ÖV an mindestens einem bis drei Tagen pro Woche zu nutzen. Nie oder fast nie genutzt wird der ÖV von 45 Prozent der Befragten. In Metropolregionen wird der ÖV häufiger genutzt als in den anderen Raumtypen. 50 Prozent der befragten Metropolenbewohner nutzen an mindestens 1-3 Tagen pro Woche den ÖV und 20 Prozent tun dies

sogar täglich oder fast täglich. In kleinstädtisch-dörflichen Räumen im Umfeld von Stadtregionen oder im städtischen Raum in ländlichen Regionen sinkt der Anteil auf 10 Prozent bzw. 9 Prozent, die den ÖV mindestens an einem Tag pro Woche nutzen. Die jüngeren Befragten unter 30 Jahren nutzen den ÖV am häufigsten, fast die Hälfte gibt an, mindestens einmal pro Woche mit Bus und Bahn unterwegs zu sein (44 Prozent). Bei der Altersgruppe der 65-Jährigen oder älter sinkt der Anteil auf 16 Prozent. Noch weniger fährt die autoaffine Altersgruppe der 50- bis 64-Jährigen. Dort liegt der Anteil derjenigen, die den ÖV mindestens einmal pro Woche nutzen, bei gerade einmal 14 Prozent.

Nun zu den Auswirkungen des Lockdowns. Die erste Auffälligkeit ist, dass 41 Prozent der Befragten, die derzeit im Homeoffice arbeiten, im gewöhnlichen Alltag mindestens einmal in der Woche den ÖV genutzt haben. Aktuell berichten aus dieser Gruppe nur 5 Prozent den ÖV an ihrem Berichtstag als Hauptverkehrsmittel in Anspruch genommen zu haben. Während Fahrrad und Auto in Bezug auf das Infektionsrisiko als „sichere“ Verkehrsmittel wahrgenommen werden, gilt das für den öffentlichen Verkehr nicht. Entsprechend hat sich die Nachfrage stark verringert und auf die als sicher wahrgenommenen Verkehrsmittel verlagert. Teilweise wurde auch ganz auf Wege verzichtet, soweit dies möglich war. Dabei zeigt sich für Hessen das gleiche Bild wie in der bundesweiten Befragung: Etwa ein Drittel aller Befragten gibt an, auf das Auto auszuweichen, ein Sechstel auf das Fahrrad und jeder Zehnte fährt lieber gar nicht, wenn es sich vermeiden lässt. Andererseits gibt etwa die Hälfte der Befragten an, sich nicht zu ändern und weiterhin wie bisher unterwegs zu sein. Dies aber zu 95 Prozent in den sicheren Verkehrsmittel wie Auto und Fahrrad oder sie gehen zu Fuß. Nur die übrigen 5 Prozent dieser Befragten haben den ÖV am Berichtstag genutzt.

Dass etwa zwei Drittel der Befragten in ländlich geprägten Regionen weiter wie bisher fährt, deutet auf eine ausgeprägte Autoorientierung hin, die

keine Verhaltensanpassung erforderlich macht, um sicher unterwegs zu sein. Hier findet sich auch eine sehr hohe Anzahl an Pkws pro Haushalt. Je nach Regionstyp finden sich zwischen 1,6 und 1,9 Pkw pro Haushalt. Entsprechend stellt der Pkw auf etwa 75 Prozent aller Wege das Hauptverkehrsmittel dar, entweder als Fahrer oder als Mitfahrer. Das sind deutlich mehr als im hessischen Durchschnitt mit 55 Prozent. Allerdings scheint sich langsam eine Rückkehr zur Normalität der Vor-Corona-Zeit einzustellen. Während des Befragungszeitraums von Kalenderwoche 21 bis 25 ging der Anteil des Pkws als Hauptverkehrsmittel, unabhängig vom Regionstyp, von 66 Prozent auf 52 Prozent zurück, während sich der Anteil der ÖV-Fahrten von 1 Prozent auf 8 Prozent erhöhte.

Es ist zu erwarten, dass es für die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs durch die ausbleibenden Fahrgelderlöse zu großen finanziellen Belastungen kommen wird, die den Handlungsspielraum, den Folgen der Corona-Krise entgegenzuwirken, zunehmend einschränkt. Die erforderlichen Investitionen zur Gestaltung neuer attraktiver Angebote oder zur Umsetzung von Maßnahmen, die das Sicherheitsgefühl erhöhen, um auf diesem Weg Fahrgäste zurück zu gewinnen, sind derzeit bei den Unternehmen nicht gegeben. Zudem birgt die geringe ÖV-Nutzung und deren Substitution durch Autofahrten mit Blick auf die Klimaziele der Bundesregierung, bei denen insbesondere der Verkehrssektor großen Nachholbedarf aufzeigt (vgl. Agora Energiewende 2017), auch ein finanzielles Risiko (vgl. Agora Verkehrswende, Agora Energiewende 2018). Die Frage nach den Möglichkeiten, verloren gegangenes Vertrauen in eine sichere Beförderung im öffentlichen Verkehr zurückzugewinnen, sollten zeitnah angestoßen werden und zu konkreten Handlungen führen, bevor sich neue Verhaltensweisen als Routinen ausprägen und dann nur noch schwer zu ändern sind. Den öffentlichen Verkehr zu stärken und zu fördern, ist gerade aufgrund der Pandemiebedingten Nachfrageeinbußen mehr als sonst erforderlich, da sonst das politische Ziel der Verkehrs-

wende umso schwieriger zu erreichen sein wird.

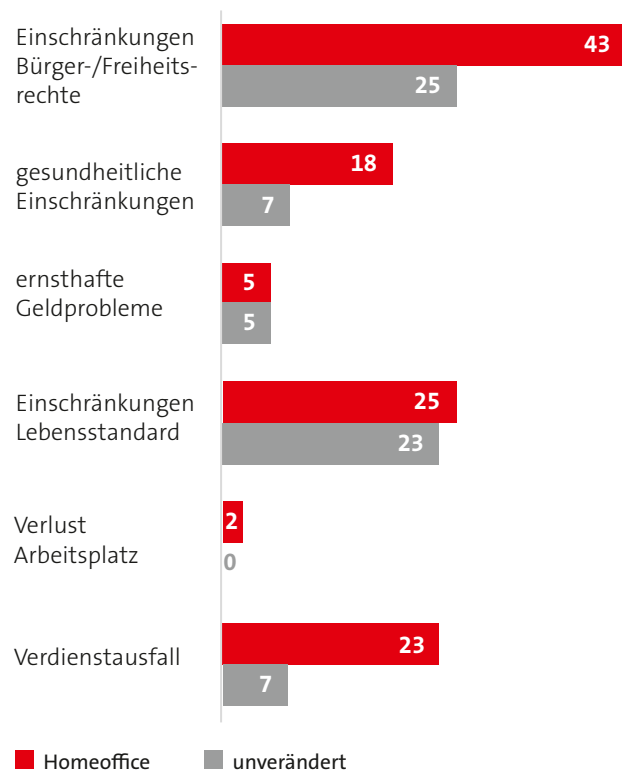
ERWARTUNGEN AN DIE NÄCHSTEN 6 MONATE

Eingangs wurde vom aktuellen Befinden berichtet, das in der Summe besser ist, als man es vermuten könnte. Aber wie sieht der Blick in die Zukunft aus, was erwarten die Befragten in den nächsten sechs Monaten für Konsequenzen, insbesondere im Hinblick auf die wirtschaftliche Situation und den Auswirkungen am Arbeitsmarkt?

Es wird deutlich, dass die Zukunft nicht völlig sorgenfrei gesehen wird. Etwa jeder fünfte Befragte erwartet demnach einen Verdienstausschlag in den nächsten sechs Monaten. Im bundesweiten Durchschnitt ist es sogar jeder Vierte. Besonders ausgeprägt ist die Sorge um einen Verdienstauss-

Erwartungen an die nächsten 6 Monate

Angaben in Prozent



Corona-bedingte Veränderung der Berufsausübung (Antwort "Ja")

fall bei Menschen im Alter von 65 Jahren oder älter. Hier geben 42 Prozent an, dass sie einen Verdienstaustausfall erwarten. Bei den Jüngeren unter 30 Jahren sind es hingegen nur 7 Prozent. Sorgen um den Arbeitsplatz machen sich allerdings nur wenige der Befragten, nur 4 Prozent erwarten den Verlust des Arbeitsplatzes in den nächsten sechs Monaten. Die Sorge ist in den eher strukturschwachen ländlichen Regionen mit 8 Prozent deutlich stärker ausgeprägt als in den Metropolen mit einem Prozent. Innerhalb der Mobilitätssegmente zeigen die Wenig-Mobilen eine ausgeprägte Erwartung an einen Verlust des Arbeitsplatzes mit 31 Prozent. Dass Verdienstaustausfälle oder gar der Verlust des Arbeitsplatzes zu ernsthaften Geldproblemen in den nächsten sechs Monaten führen, erwarten 8 Prozent der Befragten. Diese Sorge findet sich insbesondere bei Haushalten mit einem niedrigen ökonomischen Haushaltsstatus mit 14 Prozent. Bei den Altersgruppen stechen die 30- bis 49-Jährigen hervor, von denen 15 Prozent ernsthafte Geldprobleme teilen, in den anderen Altersgruppen liegt der Wert lediglich zwischen 5 Prozent und 7 Prozent.

Ausgeprägter als die Sorgen um finanzielle Einbußen und wirtschaftliche Einschränkungen sind die Erwartungen im Verdienstaustausfall Bereich von gesundheitlichen Einschränkungen und Einschränkungen im Bereich der Bürger- und Freiheitsrechte. 17 Prozent der Befragten erwarten gesundheitliche Einschränkungen. In der Gruppe der ab 65-Jährigen sind dies sogar 27 Prozent. Das korreliert mit dem Ergebnis, dass 24 Prozent der Nicht-Berufstätigen gesundheitliche Einschränkungen erwartet, im Gegensatz zu 13 Prozent der Berufstätigen oder auch 13 Prozent der Personen unter 30 Jahren. Der ökonomische Haushaltsstatus besitzt in dieser Frage keinen Einfluss, wohl aber die Veränderungen in der Berufsausübung. Jeder fünfte Befragte im Homeoffice oder Kurzarbeit teilt die Sorge um gesundheitliche Einschränkungen. Diejenigen, die nach wie vor unverändert ihrer Arbeit nachgehen, tun dies nur zu 7 Prozent. Da viele Arbeitnehmer inzwischen wieder aufgefordert werden, das Büro aufzusuchen, kann dies als Erklärung herangezogen werden. So wird die Rückkehr an den Arbeitsplatz auch mit der Sorge eines erhöhten Infektionsrisikos verbunden.



19%

der Befragten rechnen in den nächsten sechs Monaten mit Verdienstaustausfällen.

Die größten Befürchtungen bestehen im Rahmen der Zukunftserwartungen hinsichtlich einer Einschränkung der Bürger- und Freiheitsrechte. 31 Prozent der Befragten teilen diese Sorgen, auf Bundesebene sind es sogar 39 Prozent. Ausgeprägt ist diese Erwartung besonders unter den 30- bis 49-Jährigen mit 40 Prozent und unter den Befragten im Homeoffice mit 43 Prozent. Hier kann ein Zusammenhang mit Kindern im Haushalt vermutet werden, bei denen ebenfalls 39 Prozent diese Erwartung haben. Die langsame Öffnung von Ladengeschäften, Restaurants und Kultureinrichtungen erzeugt großes Unverständnis bei Familien mit Kindern, die sich weiterhin mit geschlossenen Schulen, Kitas und Kilas konfrontiert sehen. Aus der Schulpflicht wird in diesem Verständnis ein Recht auf Schule, das aktuell verwehrt wird. Ebenso ausgesetzt wurde der seit dem 01.08.2013 geltende Rechtsanspruch auf Kinderbetreuung für Kinder zwischen einem und drei Jahren. Auch wenn diese nicht zu den originären Grund- oder Freiheitsrechten zählen, so kann hier ein größerer Zusammenhang vermutet werden, in dem das Recht auf Kinderbetreuung und Schule nicht getrennt von anderen Einschränkungen gesehen wird, wie z.B. der eingeschränkten Religionsausübung (Art. 4, GG), eingeschränkte Versammlungsfreiheit (Art. 8, GG) oder der Aussetzung der Freizügigkeit (Art. 11, GG).

Überraschend ist, dass weniger die negativen finanziellen Erwartungen geteilt werden, sondern die Sorge um Gesundheit sowie um Bürger- und Freiheitsrechte deutlich häufiger genannt wurden. Und das, obwohl aktuell zunehmend die Auswirkungen der Krise auf die Wirtschaft und den Arbeitsmarkt sichtbar werden. Zu denken ist an den prognostizierten Einbruch des Bruttoinlandsprodukts von 6,3 Prozent³, die Neuverschuldung des Bundes durch den ersten und zweiten Nachtragshaushalt in Höhe von fast 220 Mrd. Euro oder der Anstieg der Arbeitslosenzahlen von 1,3 Prozent

³ So die Schätzung des BMWi (vgl. <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Dossier/wirtschaftliche-entwicklung.html>). Je nach Quelle variieren die Prognosen zwischen -4,2 % und -9,0 % BIP-Wachstum für 2020. Eine Übersicht findet sich hier: <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/konjunkturprognose114.html> [Zugriff jeweils 06.07.2020].

Zur Stichprobe

Zwischen dem 19. Mai und dem 20. Juni 2020 (KW 21-25) wurden insgesamt 1.128 Telefon-Interviews (CATI) mit Personen durchgeführt, die ihren Wohnsitz in Hessen gemeldet haben. Befragt wurden 553 männliche und 575 weibliche Personen im Alter ab 16 Jahren. Die Befragung ist als Panelstudie angelegt und die bereits interviewten Personen werden im Herbst 2020 erneut befragt. Zudem gibt es eine zweite Stichprobe, die mit Hilfe der Smartphone-App mobico kontinuierlich in ihrem Verkehrsverhalten beobachtet wird. Die mobico App ist ein persönliches Mobilitätslogbuch. Sie zeichnet die durchgeführten Wege und die dabei genutzten Verkehrsmittel automatisch auf und stellt den Nutzerinnen und Nutzern ihr individuelles Mobilitätsverhalten übersichtlich zur Verfügung. Ziel des Projekts ist es, die Befragungspersonen im Verlaufe der nächsten Monate zu beobachten und Hinweise auf Veränderungen im Mobilitätsverhalten, dem allgemeinen Befinden oder den Erwartungen für die nähere Zukunft zu erfassen und zu analysieren. Die Studie ist ein Teil zahlreicher weiterer Projekte, die sich mit den Auswirkungen und Folgen der Corona-Pandemie beschäftigen und die alle dazu beitragen, ein umfassendes Bild zu zeichnen. Auf Grundlage eines besseren Verständnisses können Mittel und Instrumente, mit denen eine Ausbreitung einer zweiten Infektionswelle begegnet werden kann, besser, schneller und effizienter eingesetzt werden.

im Vergleich zum Vorjahresmonat bei gleichzeitiger Inanspruchnahme von Kurzarbeit in bislang nie dagewesener Höhe. Dass selbst in dieser angespannten Situation die größeren Sorgen der Gesundheit und der Bewahrung der Grund- und Freiheitsrechte gilt, kann als bemerkenswert positiver Indikator für ein gesundes und vitales Demokratieverständnis in Deutschland und Hessen gewertet werden.

AUSBLICK

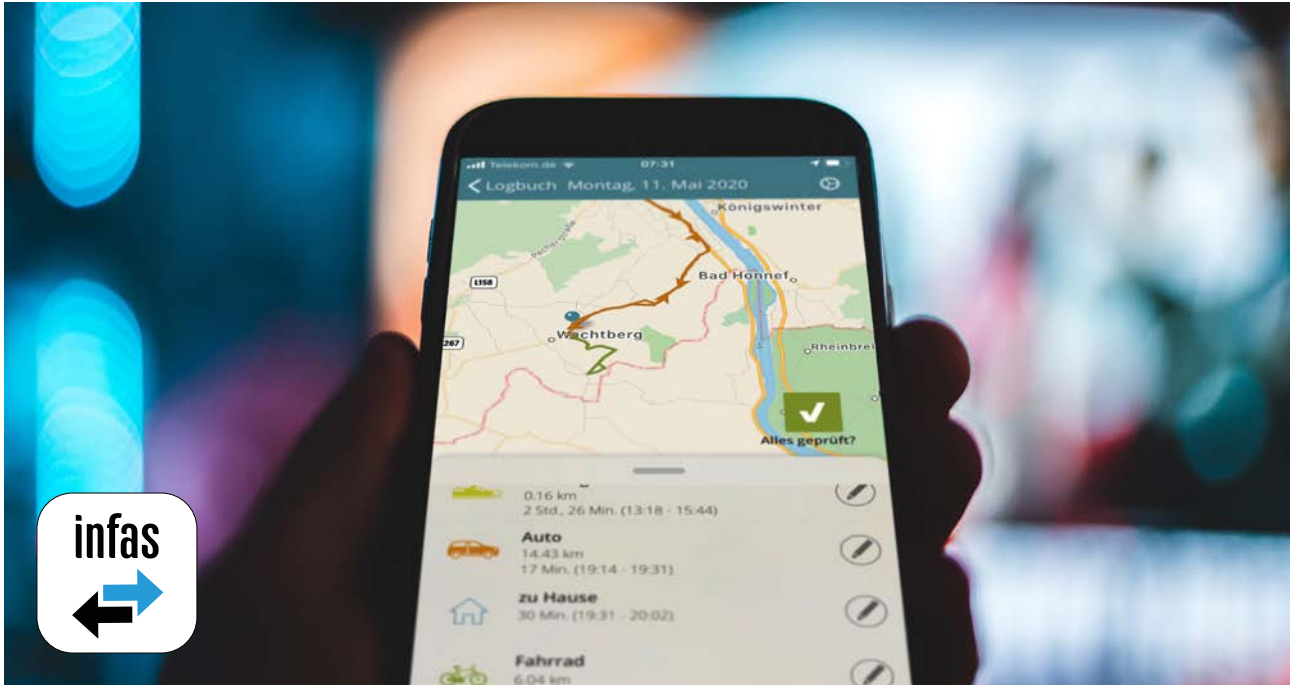
Die Momentaufnahme der Auswirkungen der Corona-Pandemie, die diesem Bericht zugrunde liegt, wurde nach dem harten Lockdown zu Beginn der langsam erfolgenden Aufhebung der Einschränkungen angefertigt. Es ist ein Moment des Übergangs, an dem der erste Schrecken darüber weicht, dass so etwas tatsächlich möglich ist, dem folgenden Eintritt der Gewohnheit, in der für viele das Maskentragen routinierte Gewohnheit ist und der ungewissen Zukunft, die zwischen erneutem Lockdown aufgrund einer zweiten Infektionswelle und vollständiger Rückkehr zur Normalität liegen wird. Dieser Übergang ist geprägt durch den Verlust von Gewissheiten. Der Gewissheit, dass Freunde, Bekannte und Verwandte diejenigen sind, deren Nähe gesucht wird und nicht diejenigen, zu denen man Abstand hält. Der Gewissheit, dass jederzeit eine Reise von einem Ort zu einem anderen möglich ist, zumindest in Deutschland und, seit dem Abkommen von Schengen, auch in weiten Teilen von Europa.

Dass trotz der getroffenen Maßnahmen, wie Kontaktsperre und Abriegelungen ganzer Bundesländer, keine größere Unsicherheit resultiert, das Befinden mehr als gut und der Blick in die Zukunft eher rosig ist, das überrascht. Ob die Gründe darin zu sehen sind, dass Deutschland im Vergleich zu anderen Ländern bis jetzt verhältnismäßig gut durch die Krise manövriert wurde – sowohl was die wirtschaftlichen Möglichkeiten und Aussichten anbelangt als auch aus medizinischer Sicht – oder ob die Erfahrungen der letzten Jahre im Be-

reich der Krisenbewältigung ein Fundament des Vertrauens geschaffen haben, auf dem man auch jetzt aufbauen kann, kann an dieser Stelle nicht geklärt werden. Für den Moment scheint der Höhepunkt der Pandemie überwunden.

Wir wollen aber nicht bei einer Momentaufnahme stehen bleiben. Die letzten Monate haben gezeigt, wie dynamisch sich Situationen ändern können und wie schnell daraus neue Herausforderungen entstehen. Im mobicor-Projekt werden wir weiterhin beobachten, wie sich die Mobilität der Menschen verändert, um auch die Entwicklungen im ÖV nicht nur zu einem Zeitpunkt, sondern in der Entwicklung erfassen zu können. Zudem können auch Einstellungen, Befinden und Erwartungen besser im Verlauf als im Moment verstanden werden. Mit diesen Fragen wird sich das mobicor-Projekt auch in den nächsten Monaten beschäftigen.





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. Derzeit wird für Hessen eine Tracking-Sample aufgebaut, um Veränderungen der Mobilität über einen längeren Zeitraum kontinuierlich beobachten zu können.

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.

LITERATUR

- Agora Energiewende (2017): Das Klimaschutzziel von -40 Prozent bis 2020: Wo landen wir ohne weitere Maßnahmen? Eine realistische Bestandsaufnahme auf Basis aktueller Rahmendaten. [URL: <https://www.agora-energiewende.de/veroeffentlichungen/das-klimaschutzziel-von-40-prozent-bis-2020-wo-landen-wir-ohne-weitere-massnahmen/>; Zugriff: 22.06.2020].
- Agora Verkehrswende, Agora Energiewende (2018): Die Kosten von unterlassenem Klimaschutz für den Bundeshaushalt. Die Klimaschutzverpflichtungen Deutschlands bei Verkehr, Gebäuden und Landwirtschaft nach der EU-Effort-Sharing-Entscheidung und der EUClimate-Action-Verordnung. [URL: https://www.agora-energiewende.de/fileadmin2/Projekte/2018/Non-ETS/142_Nicht-ETS-Papier_WEB.pdf, Zugriff 19.06.2020]
- Hoffmann, Clara; Jürgen Schupp (2018): Allgemeine Lebenszufriedenheit und Zufriedenheit mit Lebensbereichen. Datenreport 2018. [URL: <https://www.bpb.de/nachschlagen/datenreport-2018/werte-und-einstellungen/278547/allgemeine-lebenszufriedenheit-und-zufriedenheit-mit-lebensbereichen>; Zugriff am 02.07.2020].
- Lott, Yvonne (2020): Work-Life Balance im Homeoffice: Was kann der Betrieb tun? WSI Report Nr. 54, Januar 2020. [URL: https://www.boeckler.de/pdf/p_wsi_report_54_2020.pdf; Zugriff: 04.07.2020].
- Opiela, Nicole et al., (2019): Deutschland-Index der Digitalisierung 2019. Kompetenzzentrum Öffentliche IT (Hrsg.). Berlin. [URL: <https://www.oeffentliche-it.de/documents/10181/14412/Deutschland-Index+der+Digitalisierung+2019>; Zugriff: 06.04.2020].
- Weiser, Mark (1991): The Computer for the 21st Century Scientific American, September 1991, S. 94-104.
- Wildemann, Anja; Ingmar Hosenfeld (2020): Bundesweite Elternbefragung zu Homeschooling während der Covid 19-Pandemie. Erkenntnisse zur Umsetzung des Homeschoolings in Deutschland. [URL: https://www.uni-koblenz-landau.de/de/landau/fb5/bildung-kind-jugend/grupaed/medienordner-grundschulpaedagogik/Wildemann/bericht_homeschooling; Zugriff: 04.07.2020].

Kontakt

Marc Schelewsky

Senior-Projektleiter

infas Institut für angewandte

Sozialwissenschaft GmbH

Tel. +49 (0)228 3822-952

E-Mail: m.schelewsky@infas.de