

# Alltagsmobilität während der Corona-Pandemie – und danach?

MOBICOR Baden-Württemberg, 1. Welle im Mai/Juni 2020



bundesweite  
MOBICOR-Erhebung  
gefördert vom  
 Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung



# Was wir gemacht haben: eine aktuelle Mobilitätserhebung mit Perspektive

## MOBICOR aufgesetzt:

Ein neues Mobilitätspanel bundesweit, mit regionalen Aufstockungen in Baden-Württemberg, Hessen und Bayern. Partner sind das WZB und weitere Akteure. Bundesweit wird das Projekt durch das BMBF gefördert.

## Uns an der MiD orientiert:

Das Konzept setzt ein vereinfachtes MiD-Design um (Studie Mobilität in Deutschland). Damit ist eine direkte Vergleichbarkeit gegeben. Darüber hinaus wurde die Erhebung um aktuelle Fragen erweitert. Zusätzlich erfolgt ein Mobilitätstracking per Smartphone-App.

## 4.500 Bürgerinnen und Bürger befragt:

Insgesamt liegt bereits eine große Stichprobe vor. Basis ist die Bevölkerung ab 16 Jahren. Auf Baden-Württemberg entfallen davon im Mai /Juni 1.218 telefonische Interviews. Wünschenswert wären weitere Bundeslandaufstockungen.

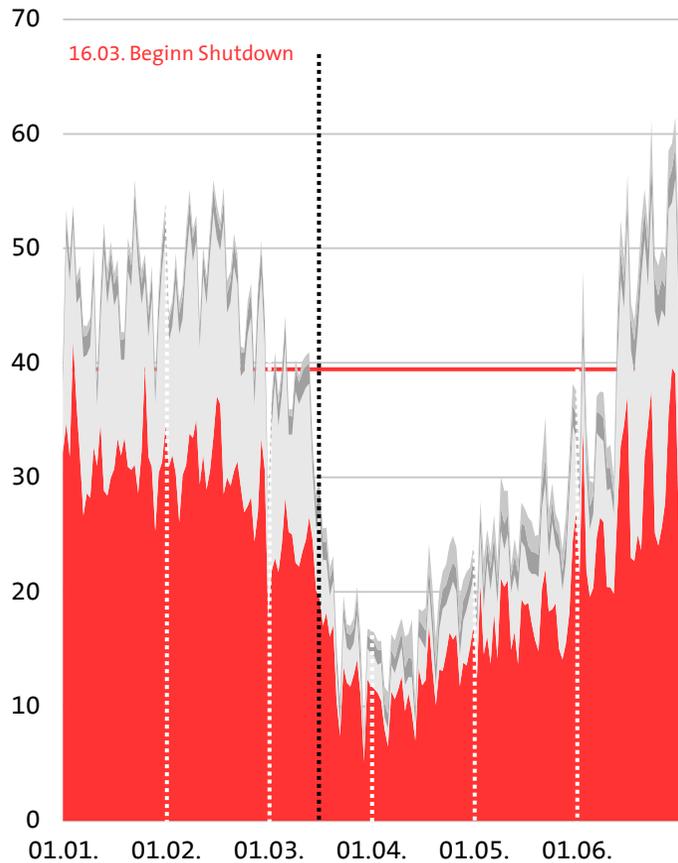
## Schon weiter geplant:

MOBICOR ist schon jetzt auf drei Erhebungswellen angelegt. Die erste Welle ist abgeschlossen. Im Herbst 2020 sowie zu Jahresbeginn 2021 sind die nächsten beiden Erhebungen geplant – im Längsschnittdesign.

# Ein bundesweiter Eindruck zu Beginn: Mobilitätstracking im ersten Halbjahr 2020 - Tal durchschritten?

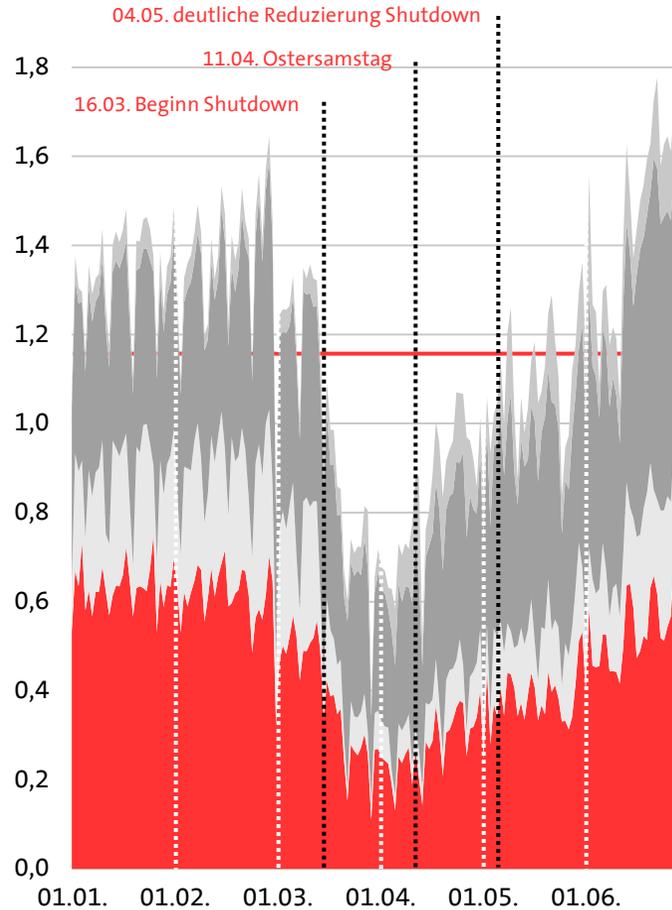
Tageskilometer pro Person

Angaben in Mittelwerten (Kilometer pro Person und Tag)



Unterwegszeit pro Tag und Person

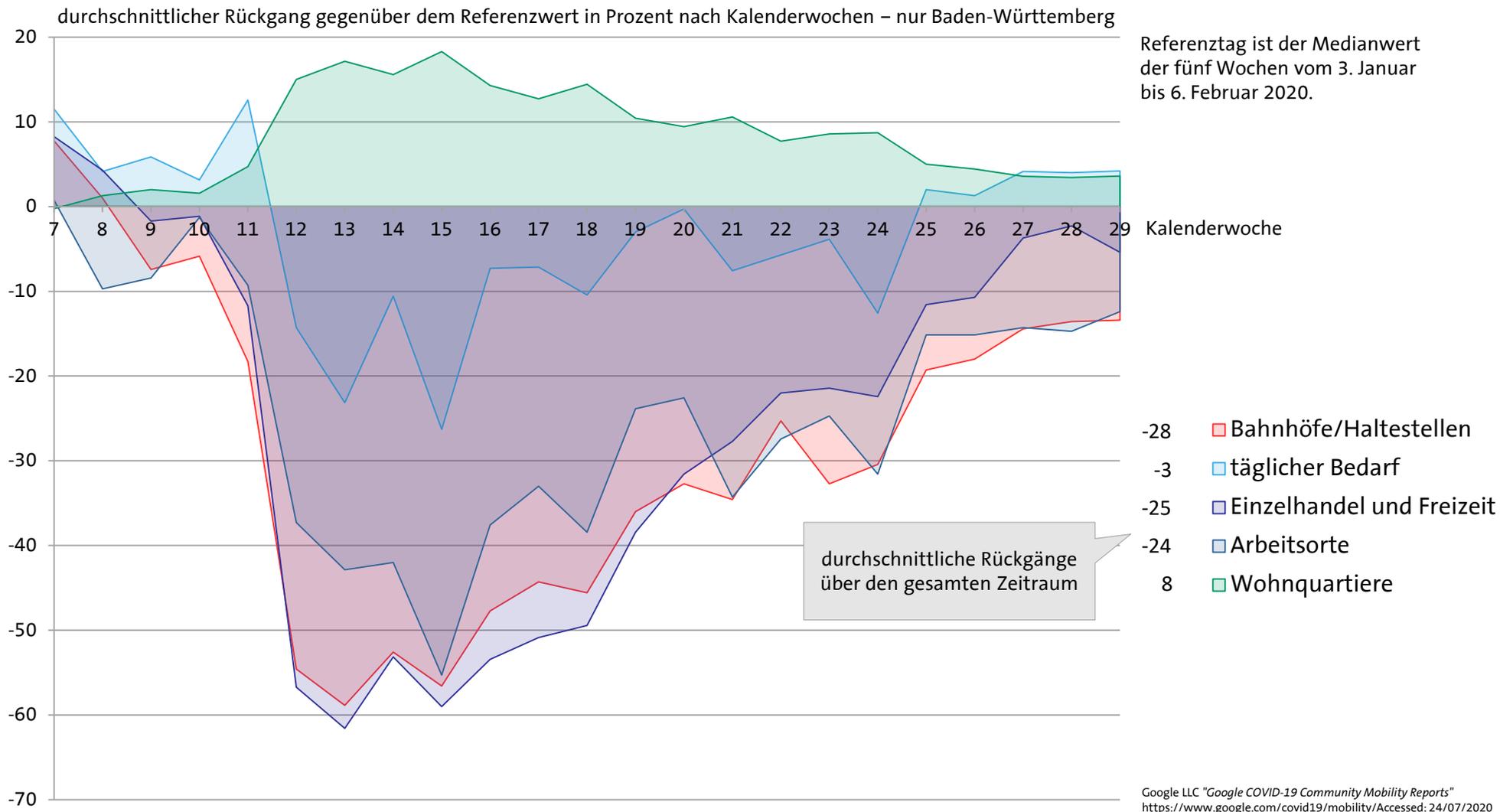
Angaben in Stunden pro Person und Tag



- Fahrrad
- zu Fuß
- ÖV
- Auto
- MiD-Baseline

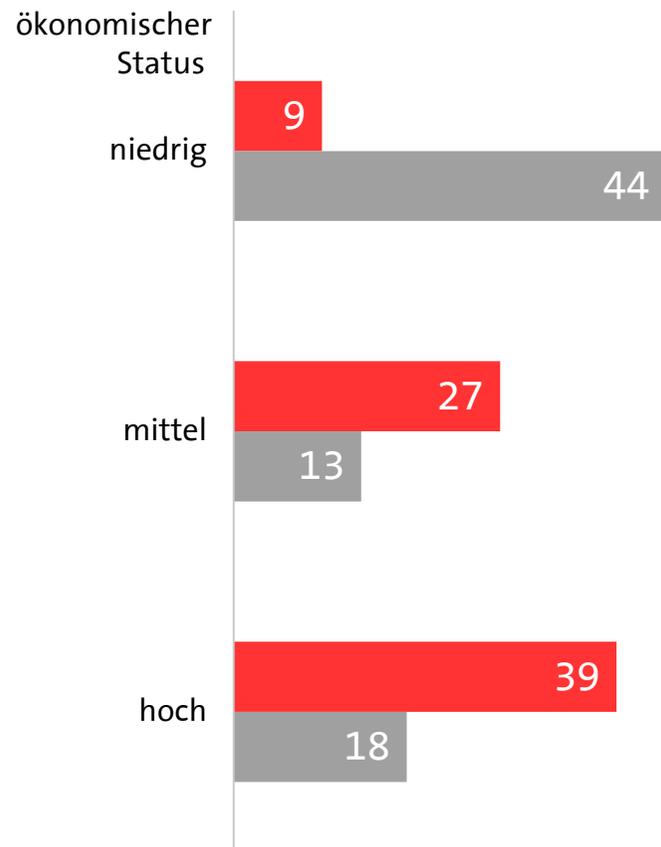
Datenbasis:  
rund 1.500 Personen im Tracking von  
MOTIONTAG (Partner im MOBICOR-Projekt),  
Eigenprojekt

# Was sagen die anderen - Aufenthaltsmessungen von Google: größte Rückgänge an Bahnhöfen und Haltestellen



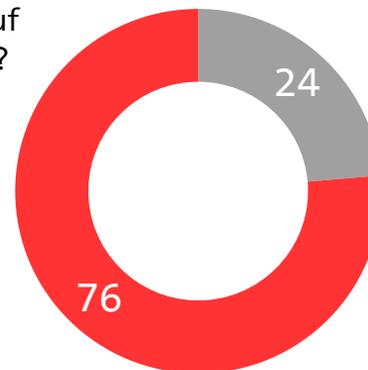
# Wie es den Menschen in Baden-Württemberg ergangen ist: nicht nur im Homeoffice - und anders eingekauft

■ Homeoffice   ■ Kurzarbeit

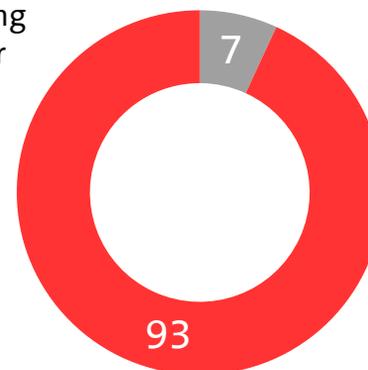


■ ja   ■ nein

Online-Einkauf  
öfter genutzt?



Warenlieferung  
durch Händler  
vor Ort öfter  
genutzt?



Definition ökonomischer Status nach  
Netto-Äquivalenzeinkommen des Haushalts  
pro Kopf pro Monat

27 % niedrig - unter 1.300,- Euro  
43 % mittel - ab 1.300,- bis unter 2.200,- Euro  
30 % hoch - ab 2.200,- Euro

Personen, Angaben in Prozent

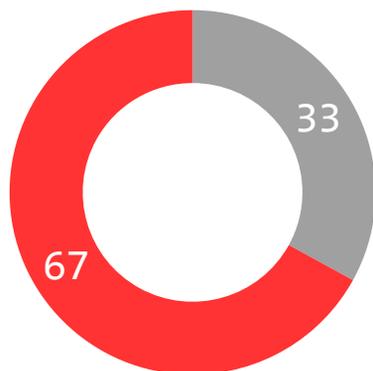
Datenbasis:  
MOBICOR Baden-Württemberg

# Wie es den Menschen in Baden-Württemberg ergangen ist: veränderte Kontakte und Perspektiven

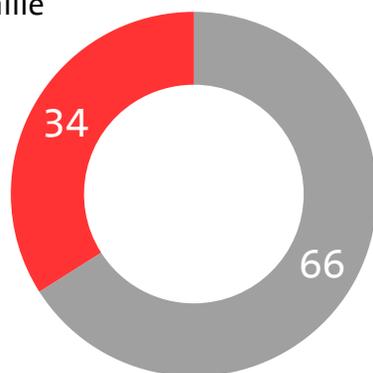
## Soziale Kontakte?

■ ja ■ nein

Online-Treffen  
mit Familie und  
Freunden statt  
persönlich?



Telefonate mit Familie  
und Freunden  
statt persönlich?



## Erwartungen in den nächsten sechs Monaten?

Einschränkung des  
Lebensstandards

ernsthafte  
Geldprobleme

ökonomischer  
Status

niedrig



16

mittel



6

hoch



2

Die Betroffenheit geht in unterschiedlicher Form durch alle Bevölkerungsgruppen. Je nach Aspekt sind Jüngere, Familien oder auch Ältere mehr beeinträchtigt. Kaum jemand bleibt unberührt.

Personen, Angaben in Prozent

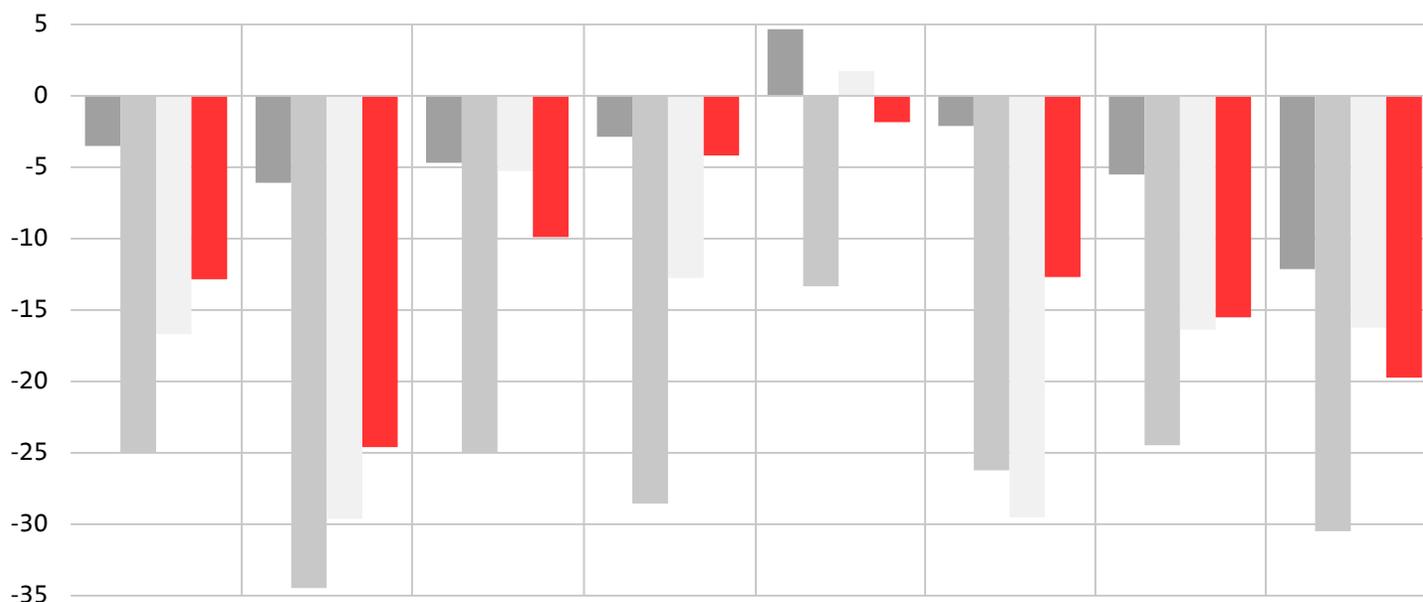
Datenbasis:  
MOBICOR Baden-Württemberg

# Niveau der Alltagsmobilität in Baden-Württemberg im Mai/Juni: Rückgang, aber nicht in allen Bevölkerungsgruppen gleich

gesamt	ökonomischer Status			16 bis 29 Jahre	30 bis 49 Jahre	50 bis 64 Jahre	65 Jahre und älter
	niedrig	mittel	hoch				
82 %	77 %	81 %	87 %	90 %	87 %	82%	69 %
2,4	1,9	2,7	2,5	2,6	2,7	2,5	1,8
36	26	36	46	49	36	44	19
76	61	75	92	90	80	79	57

mittlere Tageswerte  
pro Person

- Unterwegsquote
- Wege pro Tag
- Kilometer pro Tag
- Unterwegszeit pro Tag in Minuten



Rückgänge in Prozent  
gegenüber dem  
MiD-Ausgangswert  
für Mai/Juni

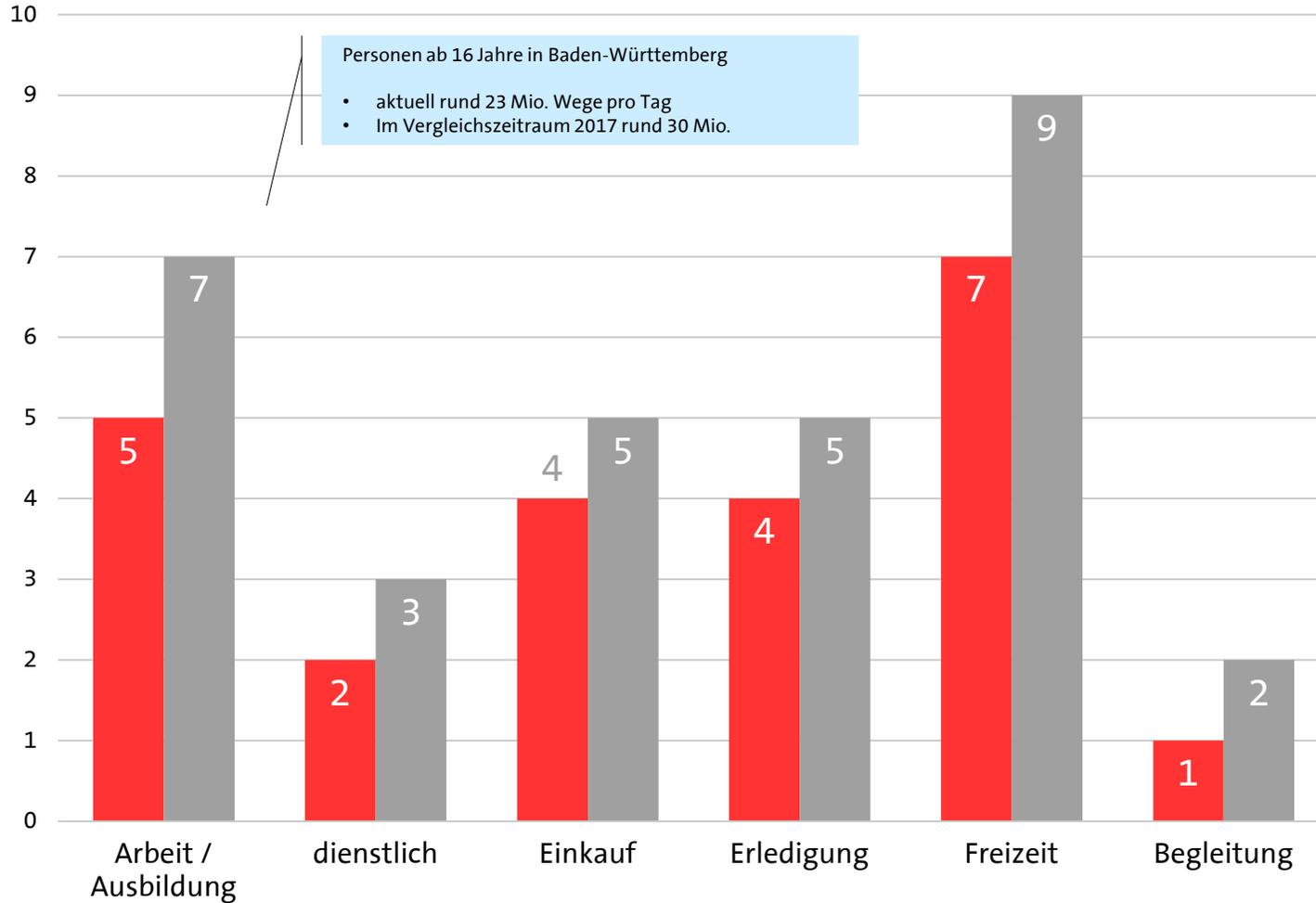
stichprobenbedingt größere Fehlerspielräume  
in MOBICOR (+/- 15 %)

Datenbasis:  
MOBICOR Baden-Württemberg und Ausschnitt  
aus der regionalen MiD für Personen ab 16 Jahren  
im Mai/Juni

# Warum wir unterwegs sind - hochgerechnet vorher und nachher: Einkauf und Erledigung bleiben

Verkehrsaufkommen in Baden-Württemberg pro Tag im Mai/Juni absolut für Personen ab 16 Jahren

Mio.



■ MOBICOR  
■ MiD

Angaben in Millionen Wegen

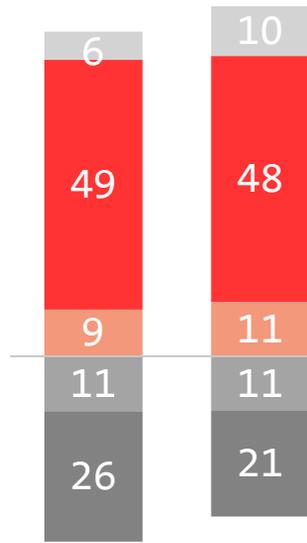
stichprobenbedingt größere Fehlerspielräume  
in MOBICOR (+/- 15 %)

Datenbasis:  
MOBICOR Baden-Württemberg und Ausschnitt  
aus der regionalen MiD für Personen ab 16 Jahren  
im Mai/Juni

# Modal Split vorher und jetzt - Stadt und Land:

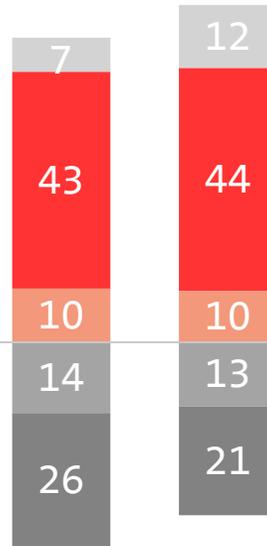
Plus für den Fußverkehr, Minus für den öffentlichen Verkehr

Baden-Württemberg  
gesamt



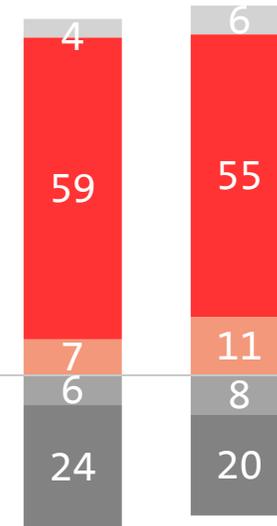
MOBICOR MiD

Stadtregion



MOBICOR MiD

ländliche Region



MOBICOR MiD



- ÖV
- MIV-Fahrer
- MIV-Mitfahrer
- Fahrrad
- zu Fuß

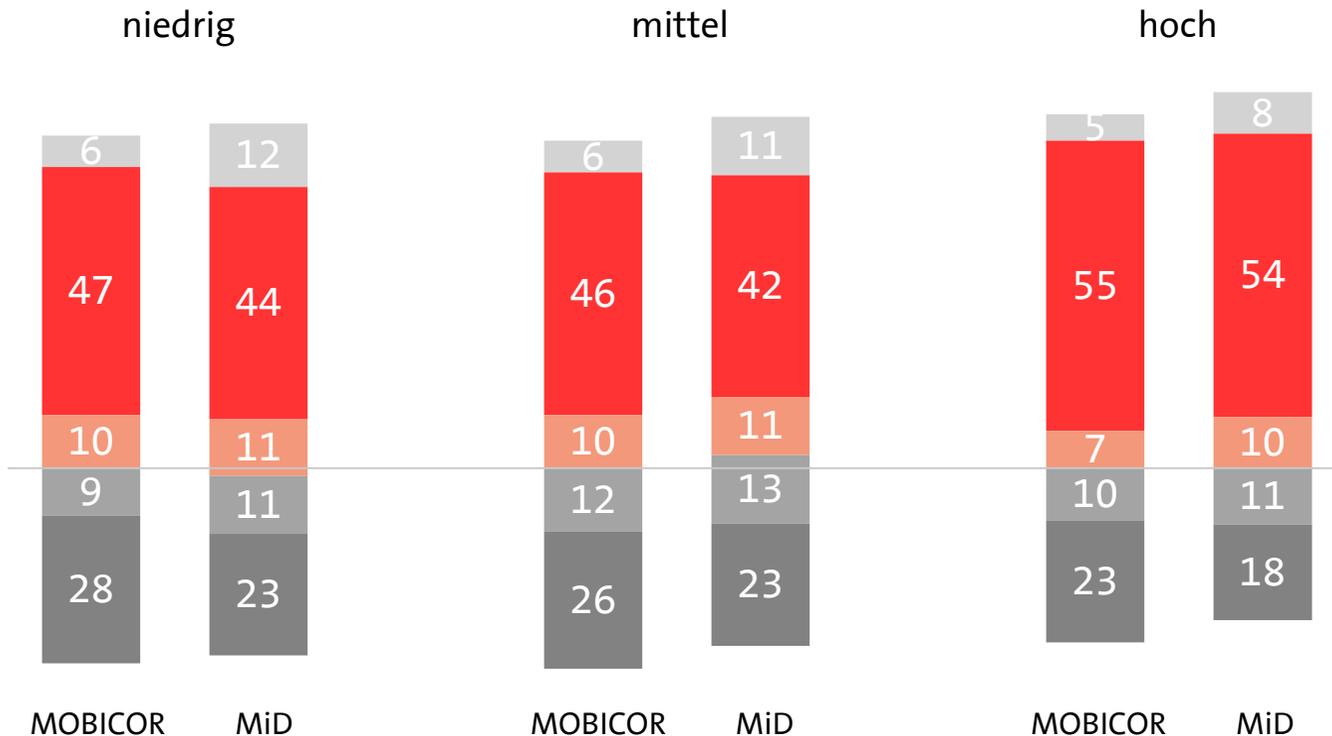
Wege, Angaben in Prozent

rundungsbedingt Abweichungen von 100 möglich

Datenbasis:  
 MOBICOR Baden-Württemberg und Ausschnitt  
 aus der regionalen MiD für Personen ab 16 Jahren  
 im Mai/Juni

# Modal Split nach ökonomischem Status: Wohlstand fährt mehr Auto

## ökonomischer Status



Definition ökonomischer Status nach Netto-Äquivalenzeinkommen des Haushalts pro Kopf pro Monat

- 27 % niedrig - unter 1.300,- Euro
- 43 % mittel - ab 1.300,- bis unter 2.200,- Euro
- 30 % hoch - ab 2.200,- Euro

- ÖV
- MIV-Fahrer
- MIV-Mitfahrer
- Fahrrad
- zu Fuß

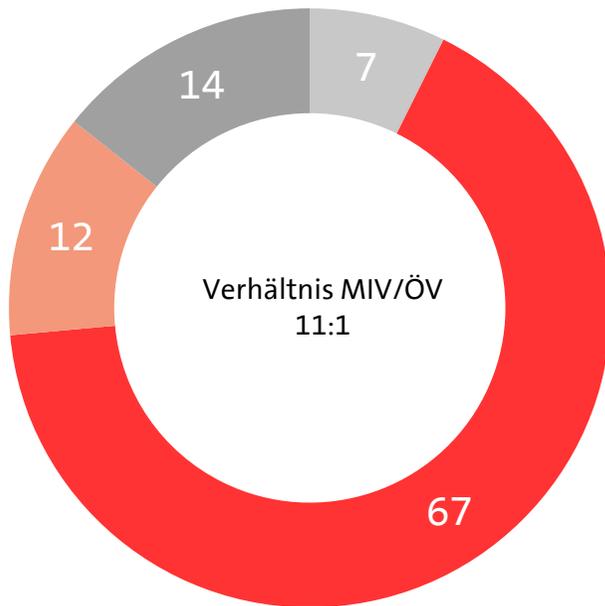
Wege, Angaben in Prozent

rundungsbedingt Abweichungen von 100 möglich

Datenbasis:  
MOBICOR Baden-Württemberg und Ausschnitt aus der regionalen MiD für Personen ab 16 Jahren im Mai/Juni

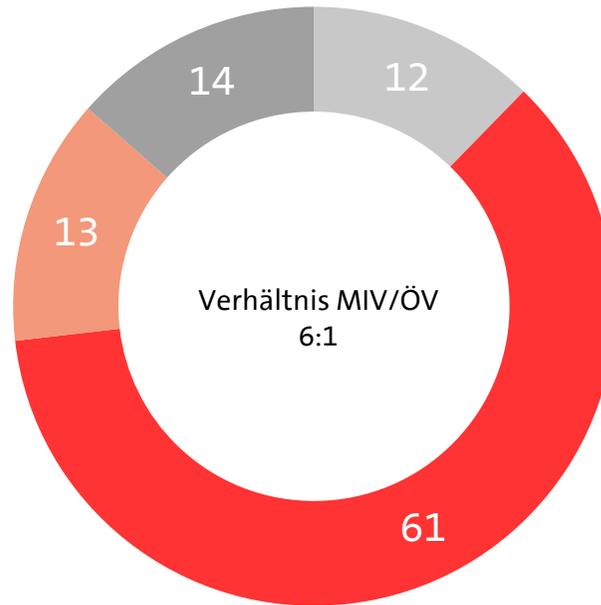
# Anders gerechnet - Modal Split ohne Fußverkehr: Verhältnis Auto zu ÖV deutlich verschlechtert

MOBICOR



Basis: ohne Wege zu Fuß

MiD



Basis: ohne Wege zu Fuß

- Fahrrad
- ÖV
- MIV-Fahrer
- MIV-Mitfahrer

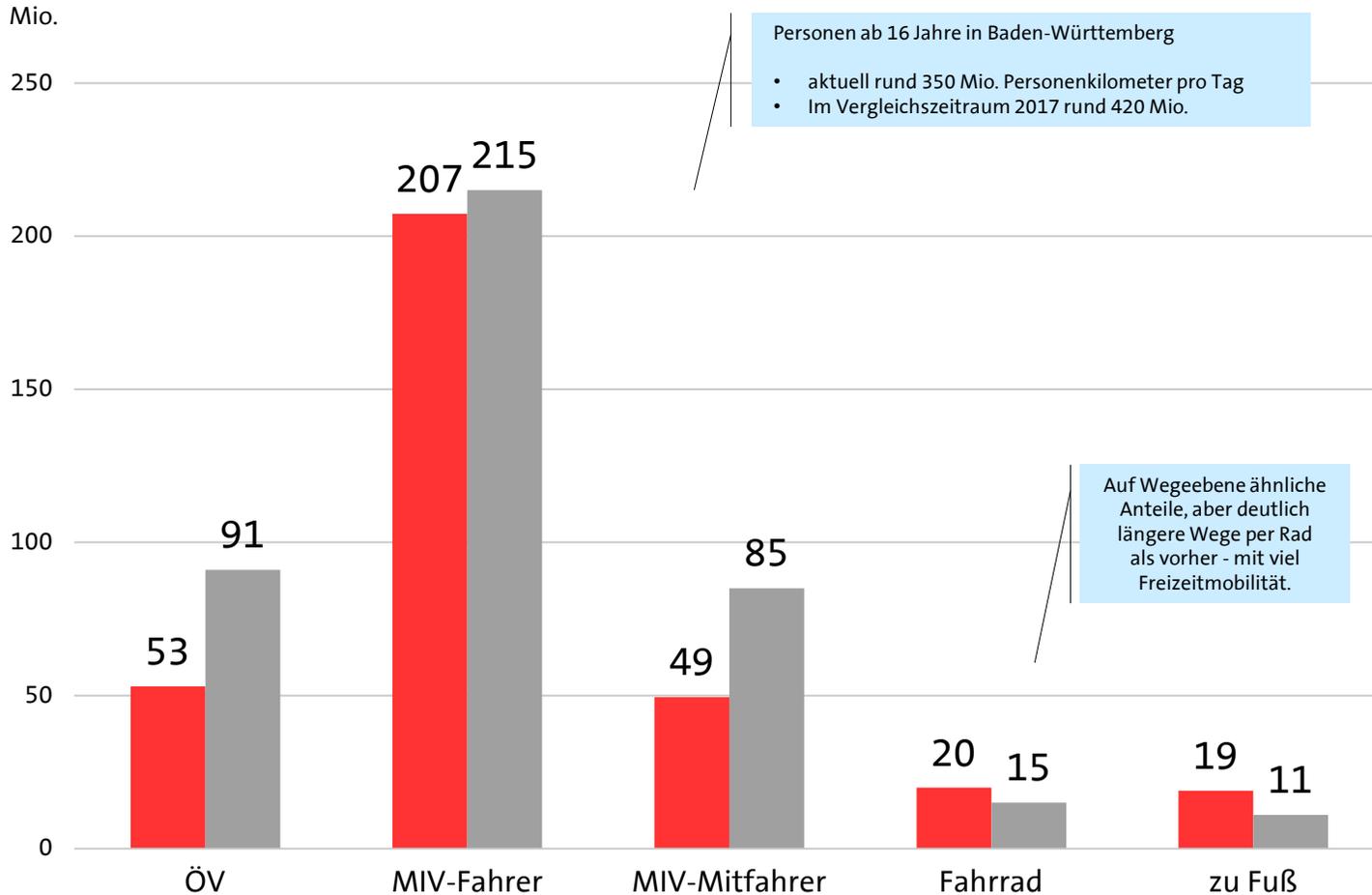
Wege, Angaben in Prozent

Datenbasis:  
MOBICOR Baden-Württemberg und Ausschnitt  
aus der regionalen MiD für Personen ab 16 Jahren  
im Mai/Juni

# Gesamter Modal Split in Kilometern hochgerechnet:

## ÖV abgestürzt, Auto fast obenauf, mehr Kilometer per Rad und zu Fuß

Verkehrsleistung pro Tag im Mai/Juni absolut in Baden-Württemberg pro Tag im Mai/Juni absolut für Personen ab 16 Jahren

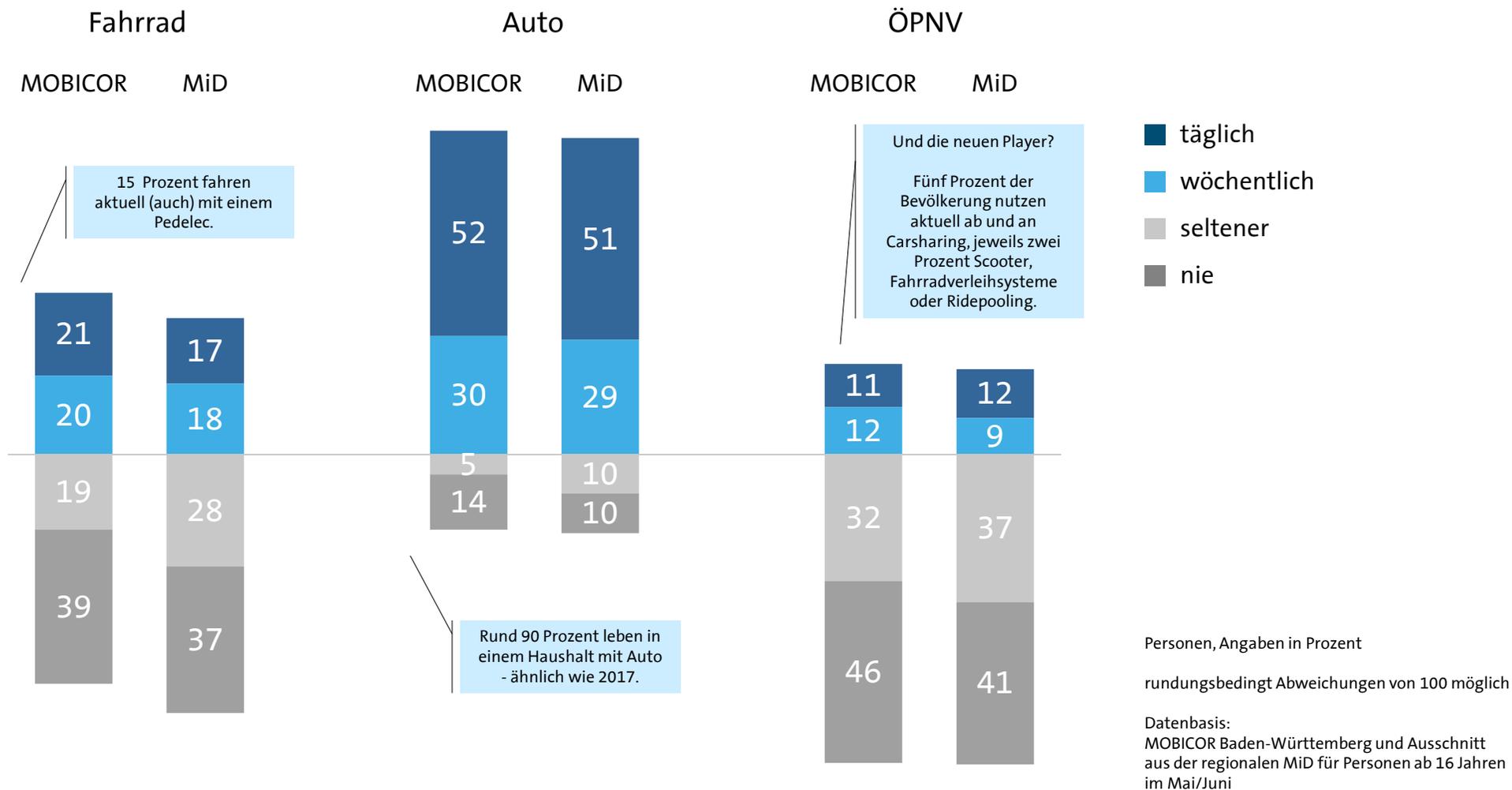


Angaben in Millionen Personenkilometern

stichprobenbedingt größere Fehlerspielräume in MOBICOR (+/- 15%)

Datenbasis: MOBICOR Baden-Württemberg und Ausschnitt aus der regionalen MiD für Personen ab 16 Jahren im Mai/Juni

# Übliche Verkehrsmittelnutzung vorher und nachher: häufiger mit dem Rad, etwas öfter mit dem Auto, mehr ÖV-Abstinenz



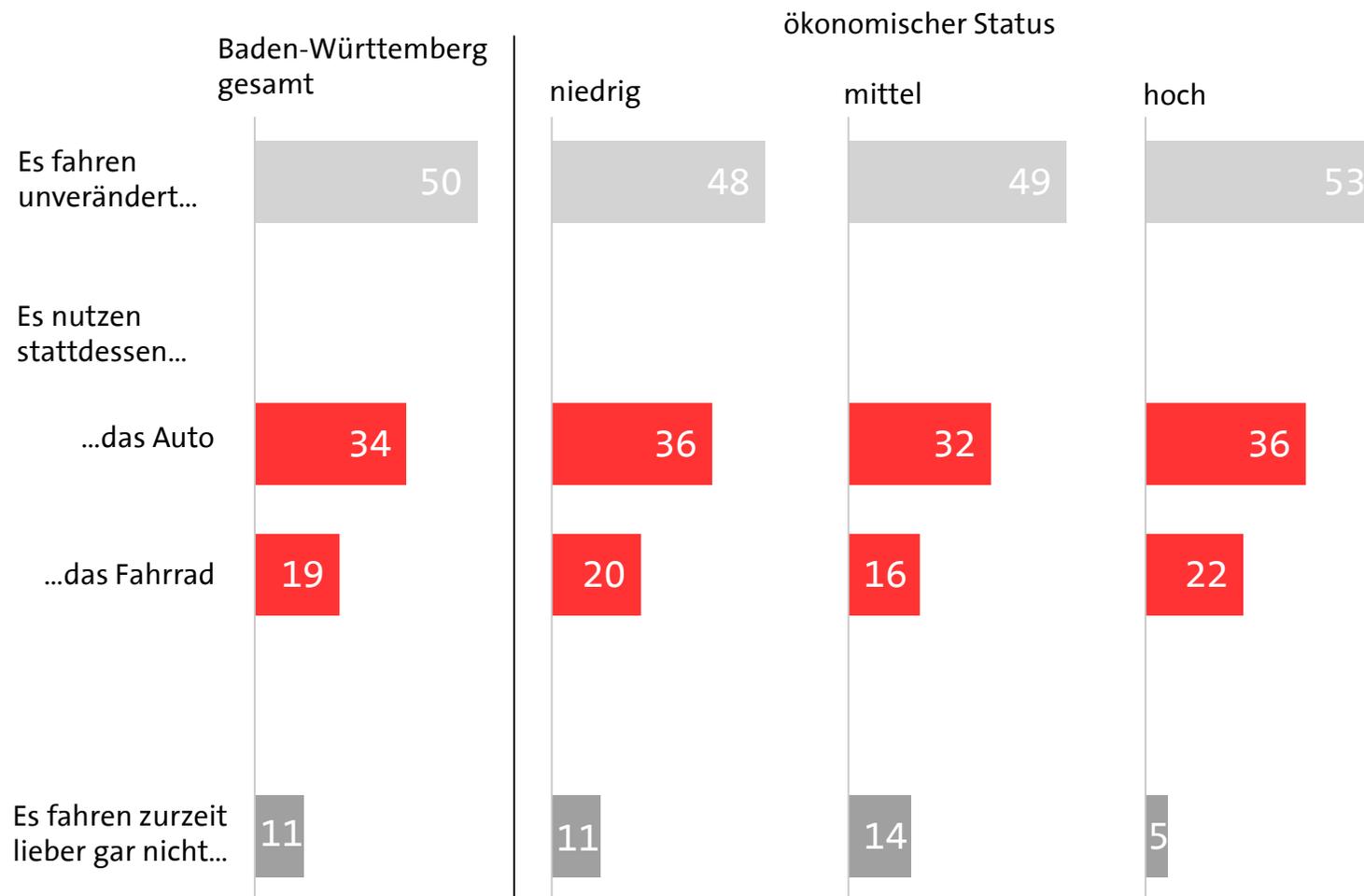
# Mobilitätssegmente in Baden-Württemberg vorher und nachher: im ÖPNV reduziert

gebildet nach üblicher Verkehrsmittelnutzung analog zur MiD 2017

Angaben in Prozent

MOBICOR		MiD			
5%		4%		<b>Wenig-Mobile</b>	nutzen kein Verkehrsmittel mindestens wöchentlich
15%	↖	13%		<b>Fahrrad-Orientierte</b>	nutzen das Fahrrad täglich oder wöchentlich und alle übrigen Verkehrsmittel seltener
3%		4%		<b>ÖPNV-Orientierte ohne Pkw-Führerschein</b>	nutzen den ÖPNV täglich oder wöchentlich, andere Angebote seltener und haben keinen Pkw-Führerschein
4%	↘	8%		<b>ÖPNV-Orientierte mit Pkw-Führerschein</b>	nutzen den ÖPNV täglich oder wöchentlich, andere Angebote seltener und besitzen Pkw-Führerschein
42%		43%		<b>täglich Pkw-Orientierte</b>	nutzen täglich den Pkw, andere Angebote seltener
11%		12%		<b>seltener Pkw-Orientierte</b>	nutzen den Pkw wöchentlich, andere Angebote seltener
11%	↖	8%		<b>Mischnutzer</b>	nutzen verschiedene Verkehrsmittel täglich oder wöchentlich
9%		8%		<b>regelmäßige Vielfach-Nutzer</b>	nutzen <i>sowohl</i> Auto <i>wie</i> Fahrrad <i>und</i> ÖPNV mindestens wöchentlich

# Alternativen zum ÖPNV - nach ökonomischem Status: die Hälfte fährt gegenwärtig lieber Auto



Definition ökonomischer Status nach  
Netto-Äquivalenzeinkommen des Haushalts  
pro Kopf pro Monat

27 % niedrig - unter 1.300,- Euro  
43 % mittel - ab 1.300,- bis unter 2.200,- Euro  
30 % hoch - ab 2.200,- Euro

Personen, Angaben in Prozent, Mehrfachnennungen

Datenbasis:  
MOBICOR Baden-Württemberg

# Was das alles bedeutet: Verkehrt gewendet?

## Der Fuß- und Radverkehr:

Das aktuelle Plus wird kaum bleiben. Weniger Nahmobilität, anderes Wetter und weniger Freizeit werden dies vermutlich wieder zurückdrehen.

## Der öffentliche Verkehr:

Hat in der Corona-Anfangszeit viel Kapital verspielt, hat es aber auch nicht leicht. Das aktuelle Minus wird länger bleiben und die Branche muss aufpassen, nicht zu einem Transporteur für weniger Begüterte zu werden - und möglicherweise andere Abo-Modelle entwickeln, wenn sich die Nutzungshäufigkeiten durch größere Home-Office-Anteile dauerhaft verändern.

## Das Niveau:

Das alte Mobilitätsniveau wird schnell wieder erreicht werden. Dies ist bereits jetzt absehbar.

## Wie es weitergehen könnte?

Pandemien möchte man am liebsten schnell vergessen. Dies war historisch so und zeigt sich auch schon jetzt. „Nachhaltigkeitserfahrungen“ werden so vermutlich nicht nachhaltig sein. Und einigen Menschen wird es schlechter gehen. Die Verkehrswende verlangt so noch mehr Aktivität als zuvor.

## Das Auto:

Dieser Schutzraum profitiert. Möglicherweise steigen seine Anteile am Verkehrsaufkommen und der Verkehrsleistung. Der ÖPNV verliert an den Pkw. Und wenn in den nächsten Wochen auch Wohlhabendere vermehrt aus dem Home-Office zurückkehren, wird die Autonutzung ebenfalls weiter zunehmen.