WZB infas

09

Mit Homeoffice und Deutschlandticket in die Mobilitätszukunft?

Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung

GEFÖRDERT VOM
Bundesministerium für Bildung und Forschung

April 2024

Projekt:
7895 – WZB infas – Mobicor
In Zusammenarbeit mit dem Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB)
Projektförderung durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF)
Bonn, April 2024

Text: Robert Follmer (infas), Andreas Knie (WZB), Isabel Buchmann (WZB), Michael Hoffmann (WZB), Lea van Nek (infas), Marc Schelewsky (infas)
Layout und Grafik: Mischa Frank, Julia Surowiec

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:
Follmer, Robert. Knie, Andreas (2024): Mobilitätsreport No. 9, Mit Homeoffice und Deutschlandticket in die Mobilitätszukunft? Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung, April 2024, Bonn.

Kurzform:
WZB, infas (2024): Mobilitätsreport No. 9, Bonn

Das Mobicor-Panel, gefördert vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF), bietet seit dem Beginn der COVID-19-Pandemie im Jahr 2020 bis 2023 einen Einblick in die Alltagsmobilität in Deutschland. Hinter diesem Projekt steht eine Kooperation zwischen infas und der Forschungsgruppe „Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung“ am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB). Die Grundlage der Mobicor-Studie sind quantitative Paneldaten, repräsentativ für ganz Deutschland, aus fünf Wellen, sowie qualitative Daten basierend auf vier Erhebungen.

Die Befragungsdaten wurden angelehnt an das Design der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) erhoben, die von infas in den Jahren 2002, 2008 und 2017 in Zusammenarbeit mit Partnern im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) organisiert wurde. Einige Fragestellungen und Methoden der MiD wurden übernommen, um die Vergleichbarkeit mit den Ergebnissen sicherzustellen.

Studieninformation

Die Befragung ist als Längsschnittbefragung angelegt und fand zu fünf Zeitpunkten statt (Mai 2020, September 2020, Mai 2021, September 2022 und November 2023). Die Grundgesamtheit umfasst die deutsche Bevölkerung ab 16 Jahren. Die Erhebungen umfassen jeweils eine bundesweite telefonische Befragung von rund 1.500 zufällig ausgewählten Befragten sowie bis 2022 zusätzlich Vertiefungsstudien in Hessen, Baden-Württemberg und Bayern, ebenfalls mit 1.500 Befragten.

Sowohl die Basisstichprobe als auch die drei regionalen Erhebungen basieren auf einer Zufallsstichprobe im Dual-Frame-Design.

Die qualitativen Daten wurden zu vier Zeitpunkten erhoben: Zwischen Juli und Oktober 2020, zwischen Juni und Juli 2021 und zwischen März und April 2022 sowie im November 2023. Insgesamt konnten rund 150 Interviews mit einem semi-strukturierten Fragebogen erhoben werden. Die Auswertung erfolgte vollständig und anonymisiert mithilfe von MAXQDA mittels „Qualitativer Inhaltsanalyse“.

Inhalt

6 **Zusammenfassung und Überblick**

10 **Deutschlandticket – keine Mobilitätswende, aber ein begrüßter Aufbruch**

15 Prozent haben das Ticket schon einmal gekauft, weitere neun Prozent können sich dies vorstellen

12 **Die Gretchenfrage: mehr oder weniger Auto?**

14 **Entlastungseffekte eher gering, so gut wie keine Verlagerungen vom Auto auf Busse und Bahnen**

Noch keine veränderte Verkehrsmittelwahl, aber Hoffnung

Preisstabilität und Planungssicherheit gefragt

16 **Vielfältige Transformationsanforderungen**

Umweltbewusstsein und Verkehrsmittelwahl

18 **Was wird bereits selbst unternommen? Die Aussagen der Befragten**

Überforderung und „Transformationsstress“?

Tatsächliche Praxis künftig zuverlässiger messen

21 **Zeit- und ortsflexibles Arbeiten etabliert sich**

23 **Normalisierung der Flexibilität**

26 **Resümee**

Zusammenfassung und Überblick

Die grundlegende Erkenntnis über alle Mobicor-Wellen hinweg ist die, dass sich Menschen durch die Pandemie verändert haben. Alte Wahrheiten und Selbstverständlichkeiten sind teils verschwunden, die Pandemie und ihre Folgen haben die Fragilität der globalen Welt und ihrer Abhängigkeit gleichsam über Nacht für alle Haushalte und alle Lebensumstände fühlbar gemacht. Damit nimmt die Sensibilität für Krisen zu, das Gefühl der Unsicherheit steigt. Allerdings bieten sich auch neue Optionen gemäß dem Hölderlin-Motto: „Wo Gefahr ist, wächst auch das Rettende." Dies trifft aber nicht für alle und unter allen Umständen zu. Die Pandemie hat auch die gesellschaftlichen Unterschiede deutlicher gemacht. Das Verhalten im Verkehr ist wie ein Indikator dieser gesellschaftlichen Verfasstheit.

Vor allen Dingen macht im Kontext der Pandemie der Klimawandel den Menschen zu schaffen. Rund 50 Prozent der Frauen fühlen sich von den Herausforderungen der Umweltkrise überfordert, bei den Männern ist es nur knapp ein Drittel. Die Mehrheit weiß um die Bedrohungen und sucht gerade wegen des Erlebens der Pandemie nach Wegen, das eigene Verhalten zu verändern. Als erste Maßnahme wird das Einkaufsverhalten modifiziert. Hier scheint für die Mehrheit ein praktikabler Hebel im Alltagsverhalten zu liegen. Knapp 75 Prozent der Befragten versuchen umweltschonende Produkte zu kaufen. Etwas mehr als 50 Prozent gaben sogar an, weniger Auto zu fahren. Zwar bleiben die Zwänge des raumgreifenden Lebens- und Arbeitsstils immer noch groß. Aber es deutet sich an, dass auch im Alltagsverkehr etwas verändert werden kann. Bei der Selbsteinschätzung des eigenen Umweltbewusstseins ergibt sich die bereits bekannte Korrelation. Je höher das Einkommen, umso größer die Sensibilität. Allerdings weicht das tatsächliche Verhalten davon ab – auch von Selbsteinschätzungen im Interview. Die höheren Einkommensgruppen sind immer noch deutlich mehr und klimaschädigender unterwegs als die unteren Einkommensklassen.[1]

1 UBA – Umweltbundesamt (2020): „Verkehrswende für Alle". www.umweltbundesamt.de/publikationen/verkehrswende-fuer-alle Zugriff 10.3.2024

Gemessen an den im Klimaschutzgesetz deklarierten Absichten, eine Stärkung der nachhaltigen Mobilität vorzunehmen, zeigen die fünf Mobicor-Wellen im Vergleich zur letzten MiD-Erhebung 2017 die folgenden Entwicklungen:

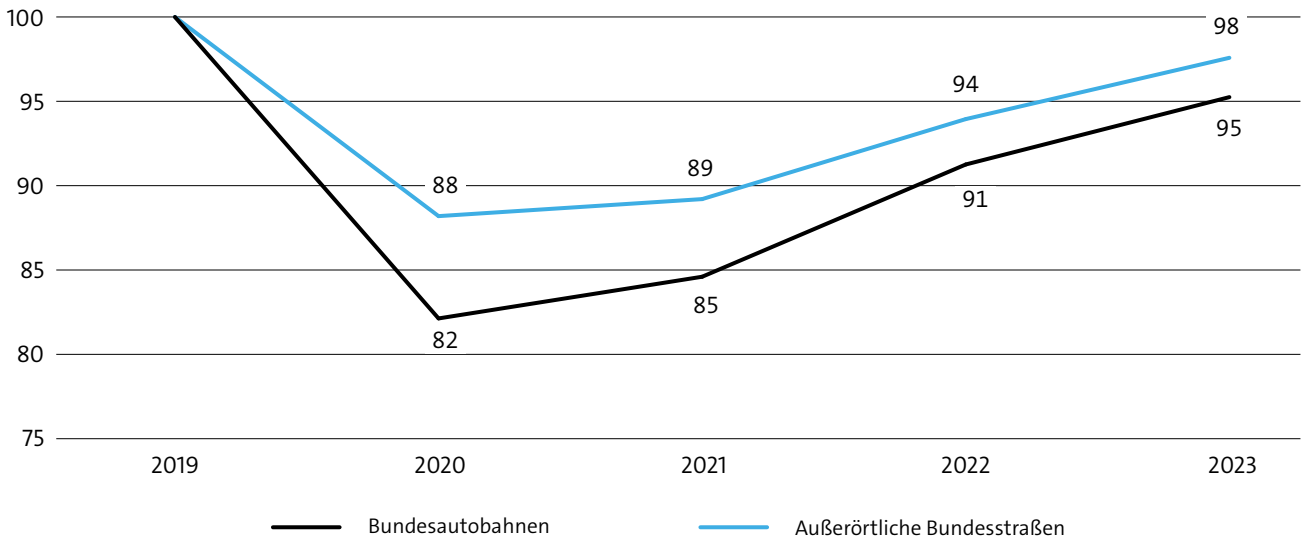
- Der motorisierte Individualverkehr dominiert auch weiter und ist mit rund 60 bis 65 Prozent der täglichen Wege das am meisten genutzte Verkehrsmittel in Deutschland. Allerdings gehen die damit gefahrenen Kilometer insgesamt gesehen für Deutschland zurück. Die Verkehrsleistung liegt im Jahr 2023 immer noch unter den Werten von denen vor der Pandemie, jedenfalls wenn man die Zählstellen für die Bundesstraßen der Bundesanstalt für das Straßenwesen (BASt) zugrunde legt (Abb. 1)[2]. Viel deutlicher zeigt sich dieser Trend in den Großstädten wie beispielsweise in Berlin und Hamburg, hier setzt der Rückgang der Fahrleistungen bereits ab 2015 ein (Abb. 15/16).

- Die Bedeutung des Fahrrads bleibt seit 2021/2022 weiterhin relativ hoch, aber die Nutzung nimmt nicht mehr weiter zu. Während der Pandemie gewann das Rad vor allen Dingen in den Städten stark an Zuspruch und liegt bundesweit mit einem Anteil bei etwas unter zehn Prozent der täglichen Wege. Allerdings schwanken die Werte saisonal stark und die Mobicor-Messzeiträume lagen 2022 und 2023 bereits in einer etwas kälteren Jahreszeit. In den Ballungsräumen und in mittelgroßen Städten wie Bremen oder Leipzig hat das Rad mittlerweile einen Anteil von knapp 30 Prozent der täglichen Wege und teilt sich den ersten Platz mit dem Auto bzw. liegt teilweise sogar vorne. Dort, wo aber keine gute Infrastruktur vorhanden ist, wo es keine sicheren Fahrradwege gibt, da steigt die Bedeutung des Fahrrads auch nicht weiter an.

- Mit Blick auf die debattierte „Verkehrswende“ bleiben die Nutzungszahlen des öffentlichen Verkehrs weiterhin ernüchternd. Busse und Bahnen sind weit davon entfernt, das viel zitierte Rückgrat der Verkehrswende zu sein. Zwar ist die Zahl der Nutzenden nach den dramatischen Verlusten während der Lockdown-Zeiten wieder gestiegen, aber trotz Neun-Euro-Ticket oder der Einführung des Deutschlandtickets bleiben die Fahrgastzahlen

2 Die Zähldaten können als Hinweise genutzt werden. Dabei sind weitere Prüfungen sinnvoll, die hier nicht erbracht werden können. Dazu verweisen wir auf eine Studie zur Nachfrageentwicklung, die zurzeit von der KCW GmbH im Auftrag der Agora Verkehrswende erarbeitet wird.

Abb. 1: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke in Deutschland (nur Bundesfernstraßen)
Darstellung prozentualer Anteile zum Bezugsjahr 2019



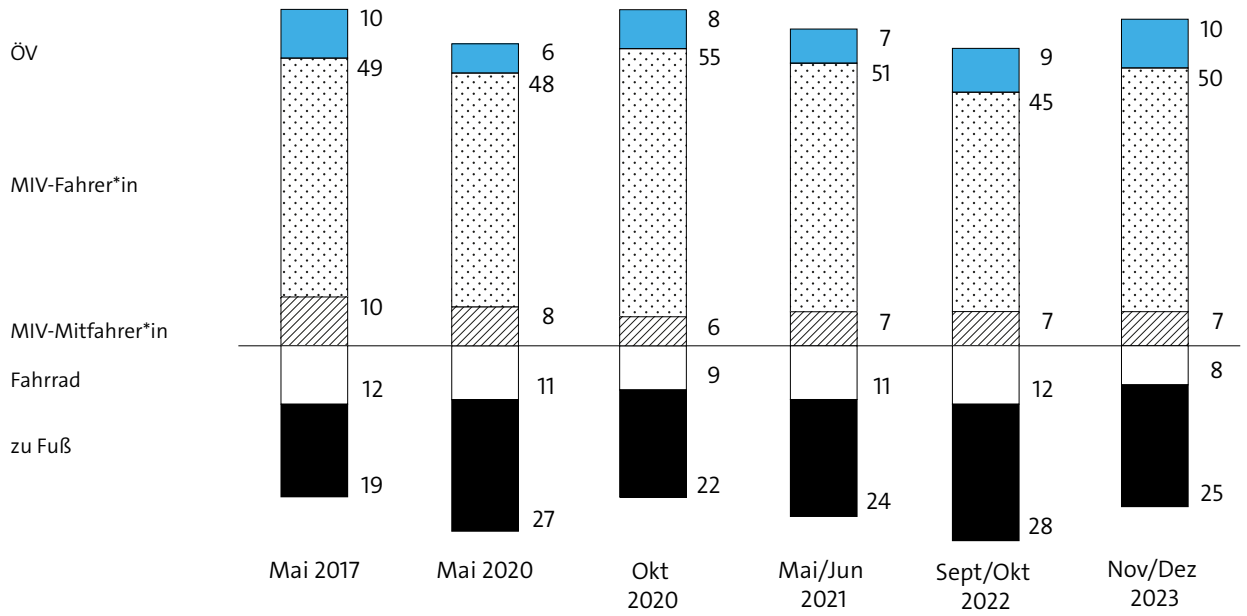
Datenbasis: Bundesanstalt für Straßenwesen, eigene Berechnung

hinter den Erwartungen und erreichen gerade das Niveau der Vor-Corona-Zeit (Abb. 2). Dies betrifft insbesondere den ländlichen Teil Deutschlands. Man kann feststellen, dass Busse und Bahnen jenseits der Ballungsräume und außerhalb des Schüler- und Auszubildendenverkehrs praktisch keine Optionen mehr sind. Hier zeigen die neusten Daten einen Anteil von unter fünf Prozent am Modal Split. Der Nahverkehr in Großstädten funktioniert langsam wieder wie vor Corona, geht aber auch immer noch nicht über die Werte von 2017 hinaus. Im Fernverkehr sind die Reisendenzahlen von vor Corona noch nicht wieder erreicht. „Im Jahr 2023 gab es knapp 1,8 Milliarden Reisende im Schienenpersonenverkehr der Deutsche Bahn AG – mehr als 2020 bis 2022, aber noch 29,4 Prozent weniger als 2019. Von den 1,8 Milliarden Reisenden fahren mit fast 1,7 Milliarden (91 Prozent) die allermeisten in Zügen des Nahverkehrs.“[3] Dies liegt sicherlich auch an den hausgemachten Problemen fehlender Performance im Angebot der Deutschen Bahn. Im Schnitt sind es über ganz Deutschland und alle Segmente des öffentlichen Verkehrs zusammengezählt rund zehn Prozent der täglichen Wege, die mit Bussen und Bahnen im Nah- und Fernverkehr zurückgelegt werden.

– Der eindeutige Gewinner bei der Verkehrsmittelwahl während der Pandemiezeit sind die Füße. Der Anteil dieses Verkehrsmittels, das in den Zeiten des Lockdowns fast 30 Prozent betrug, hat sich bei mehr als 25 Prozent eingependelt (Abb. 2). Dies bedeutet, dass nach dem Auto die Füße das meistgenutzte Verkehrsmittel in Deutschland sind und dass dieser Wert sich auch nach dem Wegfall der Restriktionen stabilisiert hat. Dies ist umso überraschender, weil der Fußverkehr in den verkehrspolitischen Auseinandersetzungen bislang praktisch keine Rolle gespielt hat.

3 Statista (2024): „Anzahl der Reisenden im Schienenpersonenverkehr der Deutsche Bahn AG in den Jahren 2005 bis 2023“. https://de.statista.com/statistik/daten/studie/13626/umfrage/reisende-im-schienenpersonenverkehr-der-db-ag/ Zugriff: 10.3.2024

Abb. 2: Modal Split bundesweit (2017 bis 2023)
Wege, Angaben in Prozent



Datenbasis: Mobicor für Personen ab 16 Jahren in den Jahren 2023, 2022, 2021, 2020 sowie Ausschnitt aus der MiD 2017. Anteile der genutzten Verkehrsmittel (Modal Split) für die am Stichtag unternommenen Wege. Stichprobenbedingt größere Fehlerspielräume in MOBICOR (+/- 10 %)
* MIV = Motorisierter Individualverkehr

– Nachrichtlich ist zu vermelden, dass das Flugzeug als Verkehrsträger von den Folgen der Pandemie ebenfalls heftig betroffen ist und die Nutzungszahlen noch weit unter den Werten vor 2020 liegen. Nach Angaben der Flughäfen ist das Inlandsflugaufkommen nach der Pandemie deutlich zurückgegangen und beträgt jenseits der Zubringerverkehre nur noch rund 20 Prozent des ursprünglichen Niveaus. Im Bereich des Fernverkehrs liegen die grenzüberschreitenden Flüge Anfang des Jahres 2024 bei rund 80 Prozent des Vor-Corona-Niveaus.[4]

– Die genauere Prüfung der berichteten Trends wird die neue Ausgabe der Studie „Mobilität in Deutschland“ leisten, die voraussichtlich zum Jahresende 2024 erste Ergebnisse bereitstellt.

Damit spiegelt das Verkehrsverhalten trotz der Pandemie im Großen und Ganzen immer noch die politischen Projektionen und die sich hieraus ableitenden Unterstützungsmaßnahmen wider. Das Auto, das gegenüber allen anderen Verkehrsmitteln rechtlich und wirtschaftlich privilegiert ist, dominiert auch weiterhin den Alltag, während sich das politische Nischendasein des Fahrrades langsam zu rächen beginnt: „Politics matters“ kann als Parole ausgegeben werden. Wenn sich die Infrastruktur nicht flächendeckend verbessert, kann das Rad nur kleine Marktanteile dazugewinnen. Besonders kritisch sollten die gemessenen Zahlen angesichts des Zustands des öffentlichen Verkehrs interpretiert werden. Hier scheinen die beachtlichen Fördermittel unter anderem durch die Regionalisierungsmittel nicht den gewünschten Effekt zu erreichen. Aus den Erfahrungen des Neun-Euro-Tickets sowie auch mit dem zwischenzeitlich eingeführten Deutschlandticket lässt sich eine Reihe von Hinweisen ableiten, wie eine Reform an Haupt und Gliedern des öffentlichen Verkehrsangebotes wirken könnte. Dass selbst kurz nach dem Schrecken der Pandemie in nur drei Monaten fast 60 Millionen Neun-Euro-Tickets gekauft wurden, zeigt, dass die Menschen nicht grundsätzlich den Glauben an Busse und Bahnen verloren haben, dass aber der aktuelle Zustand vielfach nicht akzeptiert wird. Mit dem zwischenzeitlich eingeführten Deutschlandticket konnte weder in Sachen Preis noch Einfachheit an diesen Erfolg angeknüpft werden. Laut den Aussagen der Nutzenden wurde und wird die Einfachheit des Angebots zwar begrüßt, allerdings sollte der Preis deutlich unter den jetzt angebotenen 49 Euro liegen. Denn mit diesem Angebot konnten bei den rund eine Million gekauften Tickets offenkundig nur die schon vorhandenen Stammkund*innen adressiert werden, die sich natürlich sehr gefreut haben, weil ihre Kosten nahezu auf die Hälfte des alten Preises reduziert wurden. Neukund*innen sind dagegen nicht in Sicht, weil hierfür die Anreize nicht hoch genug sind. Nennenswerte Umstiege vom Auto auf Busse und Bahnen und damit mögliche Einspareffekte an C02 konnten wir bislang nicht messen.

Bleiben die Füße als der tatsächliche „Gewinner“ bei den Verkehrsmitteln während und nach der Pandemie zu würdigen. Selbst diese guten Werte könnten noch deutlich steigen, wenn etwa für die jüngeren und älteren Menschen sichere Wege angelegt würden und der öffentliche Raum mehr Platz für ein gefahrloses Gehen bieten könnte.

4 ADV – Arbeitsgemeinschaft der Verkehrsflughäfen (2024): „ADV-Monatsstatistik“. https://dashboard.adv.aero/fileadmin/documents/Statistiken/2023/01.2023_ADV-Monatsstatistik.pdf Zugriff 10.3.2024

Deutschlandticket – keine Mobilitätswende, aber ein begrüßter Aufbruch

Das Deutschlandticket ist seit mehr als einem Dreivierteljahr auf dem Markt. Es hat eine kleine Zitterpartie hinsichtlich seines aktuellen Preisniveaus und seines mittelfristigen Überlebens erstmal überstanden und ist damit zu einer festen Größe der Tariflandschaft im öffentlichen Verkehr geworden. Es löst mehr und mehr andere Zeitkartenvarianten ab und hat den vielbeklagten Tarifdschungel gelichtet. Auch wenn Tendenzen bestehen, diesen Dschungel durch allerlei Abkömmlinge und Untervarianten des Tickets wieder wuchern zu lassen, ist es ein Meilenstein in der Landschaft des öffentlichen Verkehrs. Anlass genug für eine kleine Zwischenbilanz aus der Mobicor-Perspektive mit der Befragung im November 2023, ergänzt durch eine aktuellere infas-Befragung aus dem Januar 2024 mit weiteren Fragestellungen zu diesem besonderen Thema.[5]

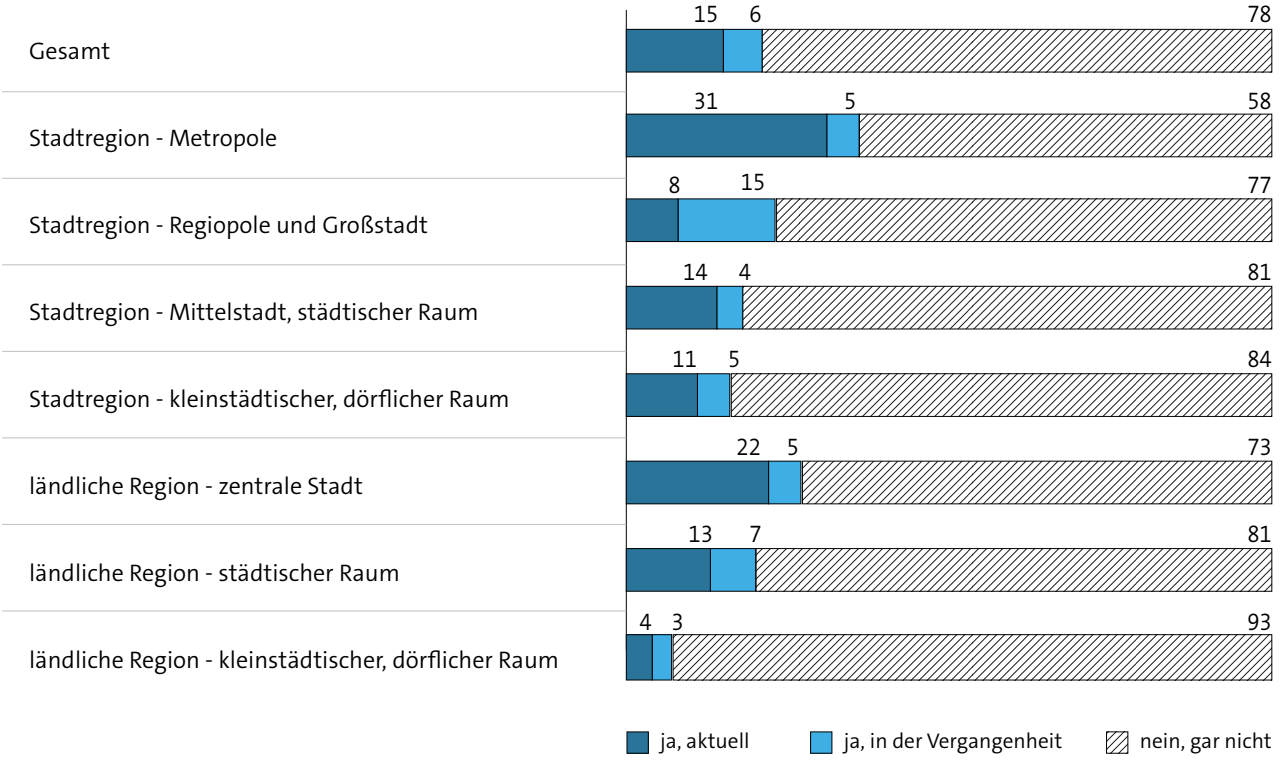
5 infas hat in einem Eigenprojekt im Januar 2024 1.005 Bundesbürgerinnen und Bundesbürger nach Nutzung und Bewertung des Tickets gefragt. Die telefonische Befragung erfolgte auf Basis einer repräsentativen Zufallsstichprobe im Dual-Frame-Verfahren, wie auch die MOBICOR-Erhebungen.

Rund ein Fünftel hat das Ticket schon einmal gekauft, weitere neun Prozent können sich dies vorstellen

Die Ergebnisse führen zu einer durchweg positiven Bilanz. Rund ein Viertel der Befragten zählt zur aktuellen Kund*innenschaft oder dem Interessent*innenkreis. Dieses Viertel setzt sich aus drei Teilgruppen zusammen: Sowohl in der Mobicor-Erhebung als auch der Ergänzung im Januar 2024 hatten etwa 15 Prozent der Befragten zum Befragungszeitpunkt eines der jeweils für einen Monat geltenden Deutschlandtickets in der Tasche, weitere rund fünf Prozent nicht aktuell, aber in einem der Vormonate (Abb. 3) – und neun Prozent erwägen im Januar 2024, sich demnächst zumindest zeitweise eines zuzulegen.

Nachvollziehbarerweise fällt dieses Ergebnis in den großen Städten höher aus als in der Region. Doch anders als oft angenommen, ist kein eklatantes Stadt-Land-Gefälle zu konstatieren. In den Metropolen wie beispielsweise

Abb. 3: Erwerb des Deutschlandtickets nach RegioStaR 7
Angaben in Prozent



Datenbasis: infas-Mehrthemenbefragung im Januar 2024 für Personen ab 18 Jahren. Alle Befragten. Abweichungen von 100 Prozent sind rundungsbedingt.

Hamburg, Berlin oder München erreicht der Anteil der bisherigen Käufer*innenschaft aus aktuellem oder früherem Besitz zwar einen Wert von 30 Prozent oder mehr, gegenüber den mehr als 20 Prozent bundesweit, aber auch in den ländlichen Regionen mit einem sehr viel dünneren ÖPNV-Angebot umfasst diese Gruppe je nach genauer regionaler Kategorie und Angebotsniveau noch zwischen zehn und knapp 20 Prozent (Abb. 3). Das Deutschlandticket ist dort also keineswegs ein Ladenhüter.

Allerdings findet es überall unter den regelmäßigen Autofahrer*innen weniger Käufer*innen als unter denjenigen, denen ein Auto nur gelegentlich oder gar nicht zur Verfügung steht. Bei den etwa drei Vierteln mit jederzeitiger Verfügbarkeit umfasst die bisherige Käufer*innenschaft im Januar 2024 „nur“ zehn Prozent, während dieser Anteil in den Gruppen mit gelegentlicher oder ganz ohne Autonutzungsmöglichkeit die 40-Prozent-Marke erreicht. Somit funktioniert das Ticket zumindest für einen nicht unerheblichen Teil dieser Gruppe als eine Art Zündschlüssel für den ÖPNV, stets in der Tasche und unkompliziert nutzbar.

Darüber hinaus belegen die Resultate der Befragung eine gewachsene Kund*innenbindung im ÖPNV. Zwar kommt nach dem Januar-Ergebnis mit 52 Prozent gut die Hälfte der Ticket-Käufer*innenschaft nach eigenen Angaben aus einer anderen Zeitkarte zum Deutschlandticket, doch 46 Prozent berichten, sie hätten zuvor in der Regel ein Angebot aus dem Einzelticketsortiment genutzt. Nur ganze zwei Prozent waren dagegen zuvor eher vollständig ÖPNV-abstinent.

Die Zusammensetzung der Käufer*innenschaft aus diesen drei Gruppen belegt eine in der Januar-Befragung überschlägig ermittelte monatliche Nutzungshäufigkeit. Sie liegt bei etwa 35 Fahrten pro Kund*in. Der Wert ist niedriger als für die meisten der bisherigen Monats- oder Jahreskarten. Diese erreichen in der Regel Werte zwischen 40 und 60 Fahrten. Allerdings fällt die für das Deutschlandticket ermittelte Nutzung abhängig von dem verfügbaren ÖPNV-Angebot unterschiedlich aus. Sie liegt in den Großstädten um einige monatliche Fahrten höher als außerhalb. Mutmaßlich schlägt aber auch hier der gestiegene Anteil an orts- und zeitflexibler Arbeitszeit zu Buche.

Unabhängig davon ist für alle drei genannten Gruppen neben dem dominierenden Preisargument die einfache Nutzung ohne langes Nachdenken über Tarifgrenzen oder andere Stolpersteine ein wichtiger Kaufgrund. So nennen 29 Prozent der Nutzer*innen die Einfachheit und 45 Prozent den günstigen Preis als Hauptgrund für den Kauf. Doch immerhin weitere sieben Prozent von ihnen entscheiden sich für keinen dieser beiden Hauptgründe, sondern geben als wesentliche Motivation an, mit Kauf und Nutzung die Verkehrswende unterstützen oder einen Beitrag gegen den Klimawandel leisten zu wollen.

21 %

haben das Ticket schon einmal gekauft, weitere neun Prozent können sich dies vorstellen.

Die Gretchenfrage: mehr oder weniger Auto?

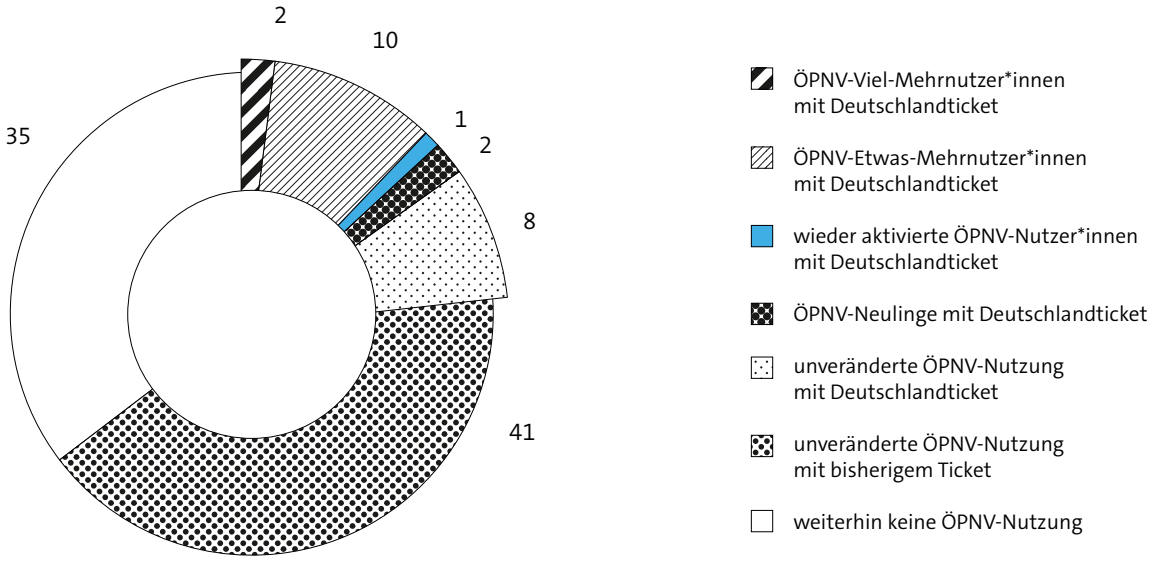
Dies führt zu der Gretchenfrage, ob und wie das Deutschlandticket die Verkehrsmittelwahl verändert hat. Hier fällt die Bilanz in beiden Erhebungen bisher eher bescheiden aus.

Dies haben wir von verschiedenen Seiten mit unterschiedlichen Zugängen beleuchtet. In der Mobicor-Erhebung wurde hierzu eine einfache Segmentation erstellt. Diese sieht im Deutschlandticket bezogen auf die erwachsene Gesamtbevölkerung nur etwa zwei Prozent wirkliche ÖV-Neulinge bzw. Kund*innen, die schon sehr lange keinen ÖPNV genutzt haben. Zu den unveränderten Nutzer*innen, die nur das Ticket gewechselt, aber nicht ihre ÖV-Nutzung verändert haben, zählen acht Prozent. Mit zwölf Prozent etwas größer ist das Segment derjenigen, die mit dem Deutschlandticket in der Tasche nach eigenen Angaben nun etwas oder viel öfter im öffentlichen Verkehr unterwegs sind. Zusammen ergibt sich ein Anteil von 23 Prozent, der sich nicht unbedingt in jedem Monat, so doch gelegentlich für ein Deutschlandticket entschieden hat. Dieses Ergebnis ergibt sich sowohl in Mobicor im November 2023 als auch in der ergänzenden infas-Befragung Anfang 2024.

Dies bedeutet aber auch, dass bisher etwas mehr als 40 Prozent den ÖPNV nutzen, sich aber für ein anderes Ticket entscheiden. Hinzu kommen rund 35 Prozent, die dies weder mit dem Deutschlandticket noch mit irgendeiner anderen Fahrkarte tun und dem ÖPNV weiterhin den Rücken zukehren (Abb. 4). Diese grundsätzlichen Verhältnisse haben sich mit der Ticketeinführung kaum verändert.

Allerdings beruhen diese Auswertungen auf Selbsteinschätzungen der Befragten. Wir wollten dies jedoch konkreter als in einem eher unverbindlichen Lippenbekenntnis wissen. Daher haben wir in der Januar-Erhebung etwas genauer gefragt. Jeweils bezogen auf die in den letzten Tagen vor der Befragung konkret unternommenen Fahrten mit dem Deutschlandticket in Bus oder Bahn konnte angegeben werden, ob diese Fahrten ohne dieses Ticket gar nicht, auch mit dem ÖPNV, dem Auto, dem Fahrrad oder zu Fuß unternommen worden wären. Die Antworten zeigen für eher kürzere Wege mit dem Bus ein anderes Muster als für die in der Regel längeren Fahrten mit Straßenbahn, Stadt- bzw. U-Bahn oder Regionalbahn.

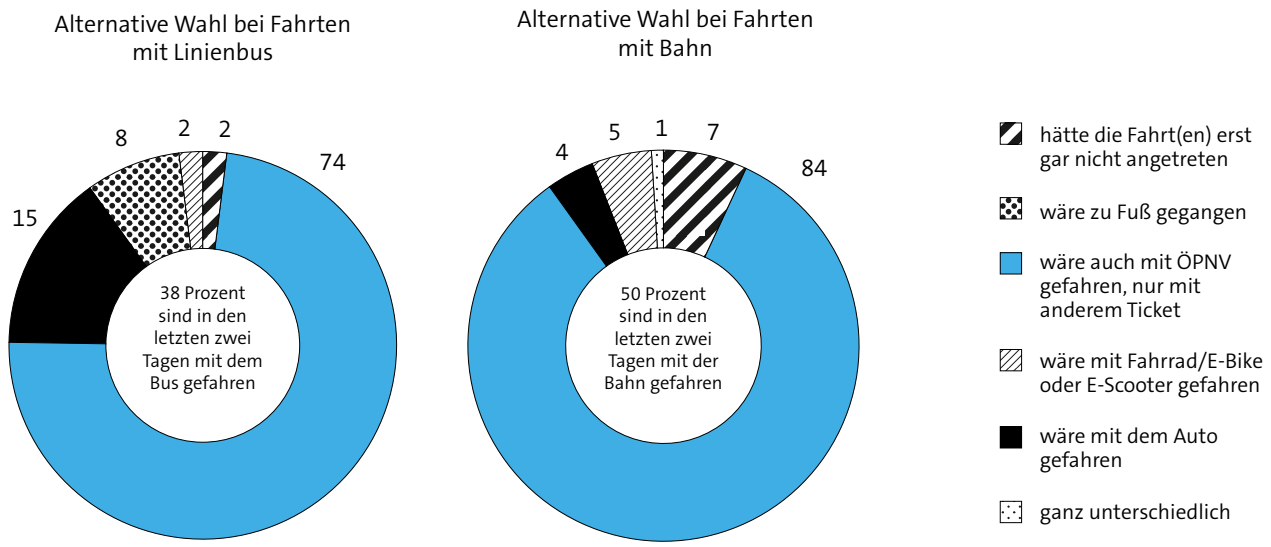
Abb. 4: ÖPNV-Nutzungssegmente des Deutschlandtickets
Angaben in Prozent



Datenbasis: Mobicor 5 im November und Dezember 2023 für Personen ab 16 Jahren. Alle Befragten.

Gemeinsam ist bei dem Bezug auf Bus oder Bahn der hohe Anteil derjenigen, die ohnehin öffentlich gefahren wären, ob nun mit oder ohne Deutschlandticket. Er liegt bei Wegen mit dem Bus bei 74 Prozent und bei Wegen auf der Schiene bei 84 Prozent. Das Auto stehen gelassen haben immerhin 15 Prozent der Busfahrenden, aber nur vier Prozent der Bahnfahrenden. Und mit ÖPNV statt Fahrrad sind zwei und fünf Prozent unterwegs gewesen. Doch auch Fußwege wurden verlagert, acht Prozent beim Bus und weniger als ein Prozent im Fall einer Bahnnutzung (Abb. 5). Hinzu kommt schließlich, dass nicht nur andere Verkehrsmittel ersetzt, sondern mit dem Ticketbesitz Fahrten „stimuliert“ wurden. Dies trifft beim Bus auf zwei Prozent zu, bei der Bahn sind es sieben Prozent.

Abb. 5: Alternative Verkehrsmittelwahl, wenn es das Deutschlandticket nicht gegeben hätte
Angaben in Prozent



Datenbasis: infas-Mehrthemenbefragung im Januar 2024 für Personen ab 18 Jahren. Befragte, die in den vergangenen zwei Tagen Fahrten mit dem Linienbus/der Bahn mit dem Deutschlandticket unternommen haben. Abweichungen von 100 Prozent sind rundungsbedingt.

Entlastungseffekte eher gering, so gut wie keine Verlagerungen vom Auto auf Busse und Bahnen

Zusammengenommen zeigt sich, dass das Ticket bisher kaum einen Entlastungseffekt verzeichnen kann. Es wird auf wenige Autofahrten verzichtet und andere umweltgerechte Alternativen wie Rad oder zu Fuß nehmen kleine Einbußen hin. Zudem kommen Wege hinzu, die möglicherweise ohne das Angebot des Deutschlandtickets unterblieben wären. Dies können allerdings auch Fahrten sein, die man sich bei einem teureren ÖPNV nicht hätte leisten können, die also einen positiven Teilhabe-Aspekt aufweisen.

Diese an konkreten Fahrten ermittelte Bilanz zeichnet ein zurückhaltenderes Bild als die im Januar 2024 parallel dazu erneut gestellte generelle Frage nach einer ganz allgemeinen Einschätzung – welche eher von einer nicht von der Hand zu weisenden sozialen Erwünschtheit oder der individuellen Hoffnung geprägt sein mag, sich mit dem Ticket doch wesentlich häufiger zugunsten des ÖPNV zu entscheiden. Hier geben nur 23 Prozent der befragten Nutzer*innen an, ihre Verkehrsmittelwahl nicht verändert zu haben. 52 Prozent schätzen es dagegen so ein, dass sie etwas häufiger, und 13 Prozent, dass sie nun deutlich häufiger öffentlich fahren als zuvor. Knappe zehn Prozent berichten sogar, sie seien zuvor lange Zeit gar nicht mit Bus oder Bahn unterwegs gewesen.

Noch keine veränderte Verkehrsmittelwahl, aber Hoffnung

Die gute Absicht ist also öfter zu verzeichnen als die Tat. Dies ist keine neue Erkenntnis und sollte die bisherige Bilanz des Tickets nach unserer Auffassung nicht grundsätzlich trüben, jedoch zu der realistischen Einschätzung führen, dass umfassende Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl nicht von heute auf morgen und nicht allein mit Preis- oder Tarifmaßnahmen zu erzielen sind.

Auch dies ist nicht neu. Das Deutschlandticket wird dafür mehr Zeit als wenige Monate benötigen. Vor allem müssen Angebotsverbesserungen in Quantität und vor allem Qualität hinzukommen, wenn der Autoschlüssel öfter gegen das Deutschlandticket getauscht werden soll. Diese benötigen aber deutlich höhere Investitionen und sind erheblich aufwendiger als eine große und doch kleine, vielleicht überfällige Ticketinnovation. Allerdings stellt sie eine Intervention dar, die für sich genommen einen hohen Wert haben kann.

Diese fachliche Einschätzung wird durch die im Januar ergänzend zu Mobicor erfragten Bewertungen des Tickets vonseiten seiner Nutzer*innen untermauert. Qualität und Preis müssen aus deren Sicht zueinander passen. Der bewusst zugespitzten Aussage, durch das Deutschlandticket sei der ÖPNV nun so günstig, wie es

seiner aktuellen, nicht immer optimalen Angebotsqualität entsprechen würde, stimmen immerhin 70 Prozent der Ticketnutzer*innen zu – unter denjenigen ohne Auto-Alternative sogar mehr als 80 Prozent. Und über 95 Prozent der Nutzer*innenschaft sehen in dem Ticket trotz mancher empfundener Qualitätsmängel eine Erleichterung der Bus- und Bahnnutzung (Abb. 6).

Geteilter ist die Meinung bei der auch unter Verkehrsexpert*innen kontrovers diskutierten Frage, ob es ungerecht sei, dass das Ticket in schlechter ÖPNV-versorgten Regionen denselben Betrag kostet wie etwa in städtischen U-Bahn- und S-Bahn-Systemen. Mit einer hauchdünnen Mehrheit von 51 Prozent sehen die befragten Nutzer*innen darin kein Problem.

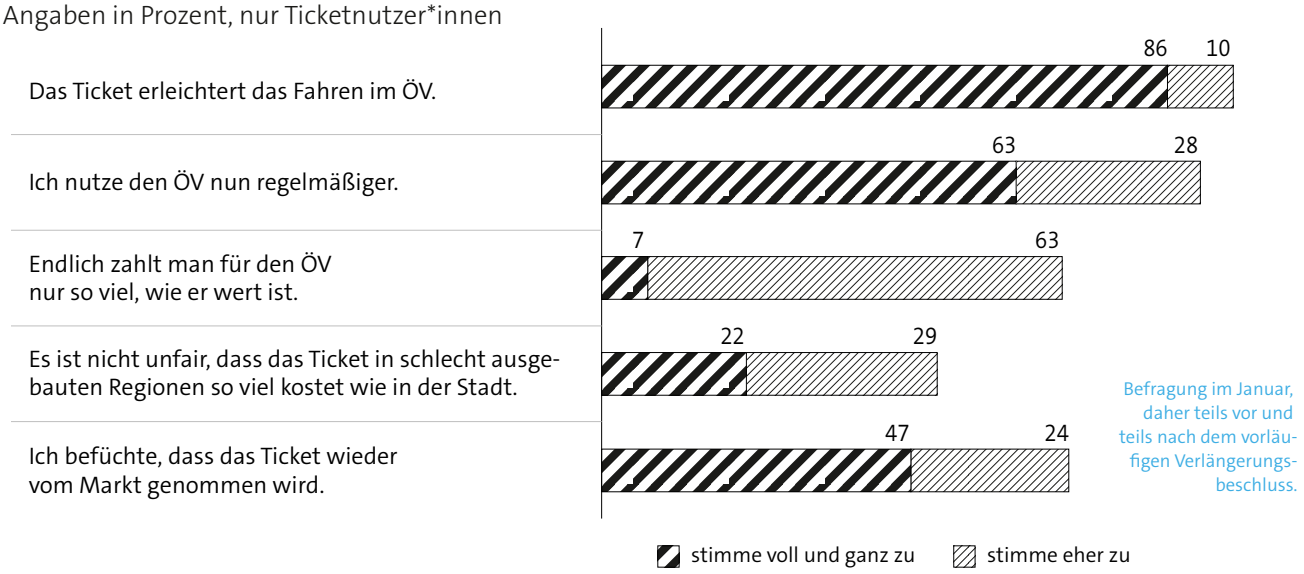
Preisstabilität und Planungssicherheit gefragt

Diese breit geführte Diskussion kann zu günstigeren Preisen oder besseren Leistungen führen. Höhere Preise als die gegenwärtig festgelegten 49 Euro könnten jedoch den Ticketerfolg gefährden. In vorangegangenen Mobicor-Erhebungen aus der Phase kurz nach dem Neun-Euro-Ticket im Jahr 2022 konnten wir zeigen, dass ein Monatspreis zwischen 29 Euro bis maximal 35 Euro eine deutlich höhere Akzeptanz findet – und auch den hier nur kurz erwähnten sozialen Teilhabeaspekt sichert. Ein solches Preisniveau würde dem Ticket deutlich mehr Käufer*innen bescheren. Ein höherer Preis birgt dagegen die Gefahr, die erzielten Erfolge hin zu einem Dauerticket in den Taschen und weg von Einzelfahrschein und Ticketautomat zunichtezumachen. Eine Preis- und Bestandsgarantie für das Deutschlandticket wäre also wünschenswert. Dabei überzeugt die gegenwärtig politisch ausgesprochene Überlebensgarantie bis 2025 das Publikum offenbar nicht. Im Januar 2024 haben noch 71 Prozent der von uns befragten Personen der Befürchtung zugestimmt, das Ticket werde bald wieder vom Markt genommen.

Auch wenn inzwischen zumindest vorübergehende Sicherheit eingetreten ist, bleibt die Zukunft über 2025 hinaus noch ungewiss. Das neue Ticketangebot hat begonnen, Routinen im ÖV zu verändern. Gleichzeitig benötigt es offenbar mehr Zeit, um seine Potenziale auszuschöpfen. Auch wenn eine Tarifmaßnahme allein den ÖPNV noch nicht über die Ziellinie der vieldiskutierten Mobilitätswende trägt, sollte sie von Dauer sein. Ähnlich wie im Komplex „Homeoffice“ (dazu später mehr) ist Dauerhaftigkeit gefragt. Erst wenn etwa die hiervon betroffene Gruppe der Berufstätigen sicher sein kann, dass sowohl auf derartige Arbeitsbedingungen als auch auf ein günstiges Ticket Verlass ist, werden sich Verkehrsmittelwahl und andere Verhaltensroutinen stabil verändern.

Abb. 6: Einstellungen zum Deutschlandticket

Angaben in Prozent, nur Ticketnutzer*innen



Datenbasis: infas-Mehrthemenbefragung im Januar 2024 für Personen ab 18 Jahren. Befragte, die aktuell das Deutschlandticket besitzen.

Vielfältige Transformationsanforderungen

Veränderungserwartungen im Verkehr sind nicht die einzigen Herausforderungen, mit denen sich Bürger*innen gegenwärtig und vermutlich auch in absehbarer Zukunft konfrontiert sehen. Dies führt zu verschiedenen Implikationen und persönlichen Anstrengungen, die es in der wissenschaftlichen Begleitung dieser Prozesse zu berücksichtigen gilt. Insbesondere im Hinblick auf Umsetzungsempfehlungen für eine veränderte politische Praxis sollten mögliche Interaktionseffekte stärker als bisher in den Blick genommen werden. Die Mobicor-Erhebung hat sich daher auch – im Kontext des Verkehrsverhaltens – mit Transformationsanforderungen beschäftigt. In der Herbst-Erhebung 2023 haben wir mit entsprechenden Ergänzungen begonnen.

Zu diesem Zweck haben wir ein ergänzendes Fragenprogramm entwickelt. Die Antworten können innerhalb dieses Themenschwerbereichs, aber auch kombiniert mit Befunden aus dem Mobilitätsschwerpunkt ausgewertet werden. Das zusätzliche Programm umfasst Fragen zur Selbsteinschätzung des eigenen Umweltbewusstseins sowie zum Ausmaß, mit dem man sich damit auseinandersetzt, persönlich umweltverträglicher leben zu können. Hierfür liegen teilweise Referenzpunkte aus anderen Befragungen vor, wie etwa der Umweltbewusstseinsstudie 2020[6]. Darüber hinaus haben wir eine verhaltensorientierte Merkmalsliste entwickelt, also bewusst auf die ebenfalls mögliche Erhebung reiner Einstellungsmerkmale verzichtet. Da wir darüber hinaus zumindest in einfacher Form einer „Überforderungsthese“ nachgehen möchten, wird diese verhaltensbasierte Einschätzungserhebung durch eine entsprechende Nachfrage ergänzt. Den Abschluss des neuen Themenblocks bilden Verantwortungszuschreibungen gegenüber bestimmten Akteuren. Diese Zusammenstellung bietet wie erläutert einen Einstieg in entsprechende Analysen. Dies werden wir nach Möglichkeit bei einer künftigen Mobicor-Weiterentwicklung vertiefen.

Umweltbewusstsein und Verkehrsmittelwahl

Einen ersten Eindruck zu möglichen Zusammenhängen mit Mobilitätsmustern vermittelt die Differenzierung der Selbsteinschätzung zum Umweltbewusstsein nach Nutzer*innensegmenten bezogen auf die übliche Verkehrsmittelwahl. Dazu werden die 2.022 Befragten der Mobicor-Welle 5 aus dem Herbst 2023 nach ihren Antworten hinsichtlich der üblichen Verkehrsmittelnutzung zu Fuß, dem Rad, dem ÖPNV und dem Auto klassifiziert.

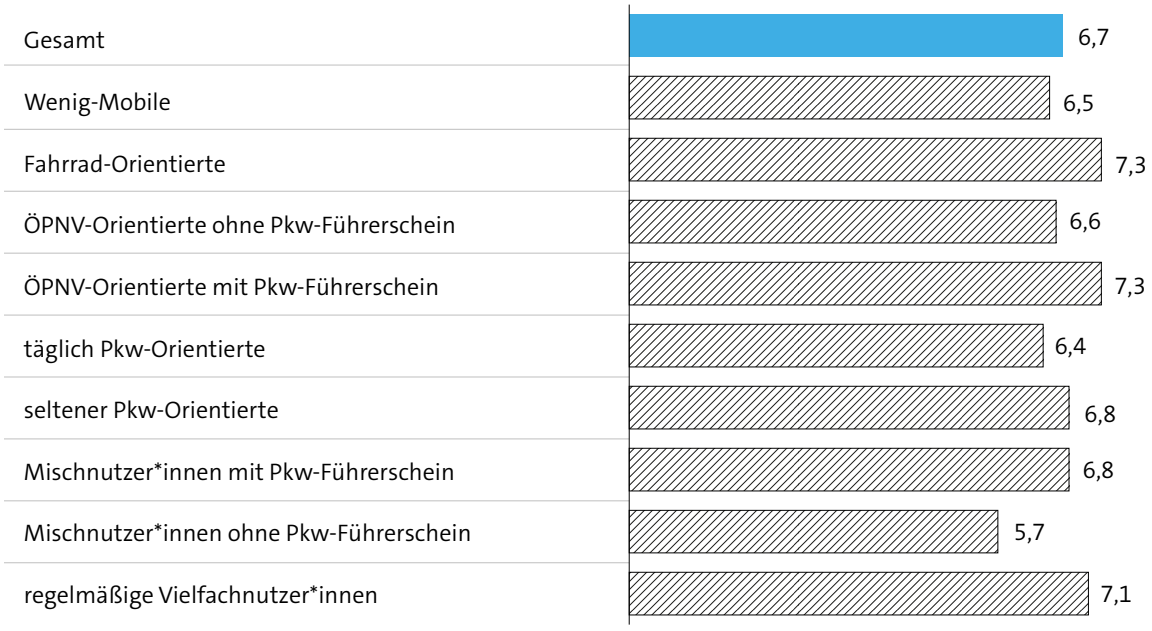
So gut wie ausschließlich mit dem Auto unterwegs sind demnach 44 Prozent. Seltener, aber trotzdem mehrmals pro Woche an den Pkw gebunden sind weitere 12 Prozent. Insgesamt 14 Prozent zählen – mit verschiedenen Abgrenzungen – zu den Befragten, die sich vorwiegend auf den ÖPNV verlassen. Weitere 12 Prozent entscheiden sich in der Regel für das Fahrrad. 14 Prozent nutzen in unterschiedlicher Form verschiedene Verkehrsmittel abwechselnd.

Wird für diese Segmente betrachtet, inwieweit sie sich hinsichtlich ihrer Selbsteinschätzung zum Umweltbewusstsein unterscheiden, zeigen sich systematische, aber nur geringe Unterschiede. Auf der dazu verwendeten 10er-Skala erreichen die Fahrradorientierten den höchsten Mittelwert. Knapp dahinter folgen einige ÖPNV-Nutzer*innengruppen sowie die multimodalen Vielnutzer*innen. Die große Gruppe der täglichen Autofahrer*innen liegt etwas darunter. Auffällig ist, dass Personen ohne Pkw-Führerschein, die nicht das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel wählen, ihr eigenes Umweltbewusstsein unter allen Segmenten in der Tendenz am schlechtesten einschätzen. Zusammengenommen besteht also ein Zusammenhang, wobei dieser nicht sehr ausgeprägt ist. Vereinfacht gesagt, liegen die Radfahrer*innen im Schnitt am oberen und die Autofahrer*innen eher am unteren Ende der Skala. Allerdings trennen sie bezüglich dieser Selbsteinschätzung keine Gräben, sondern eher Nuancen (Abb. 7).

Ein ähnliches Ergebnis ergibt sich bei der Frage nach der Auseinandersetzung mit dem Bemühen, persönlich umweltverträglicher zu leben als bisher. Auch dabei handelt es sich um eine Selbsteinschätzung. Für die Gesamtheit aller Befragten zeigt sie eine recht klare Zweiteilung. Rund 50 Prozent wählen eine der unteren drei Stufen, die andere Hälfte die höchsten beiden Ausprägungen auf einer fünfstufigen Skala. Die Unterschiede zwischen den Mobilitätssegmenten fallen ebenfalls gering aus, wobei erneut die überwiegend Radfahrenden etwas positiver abschneiden als die deutlich Auto-Orientierten. Ähnlich zurückhaltend sind auch hier Personen ohne Führerschein und ohne Fahrradnutzung.

5 UBA – Umweltbundesamt (2020): „Umweltbewusstsein in Deutschland 2020“. www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltbewusstsein-in-deutschland-2020 Zugriff: 10.03.2024

Abb. 7: Beurteilung des eigenen Umweltbewusstseins nach Mobilitätssegmenten
Angabe des Mittelwerts (1 = gar nicht umweltbewusst, 10 = sehr umweltbewusst)



Datenbasis: Mobicor 5 im November und Dezember 2023 für Personen ab 16 Jahren. Alle Befragten.

Was wird bereits selbst unternommen? Die Aussagen der Befragten

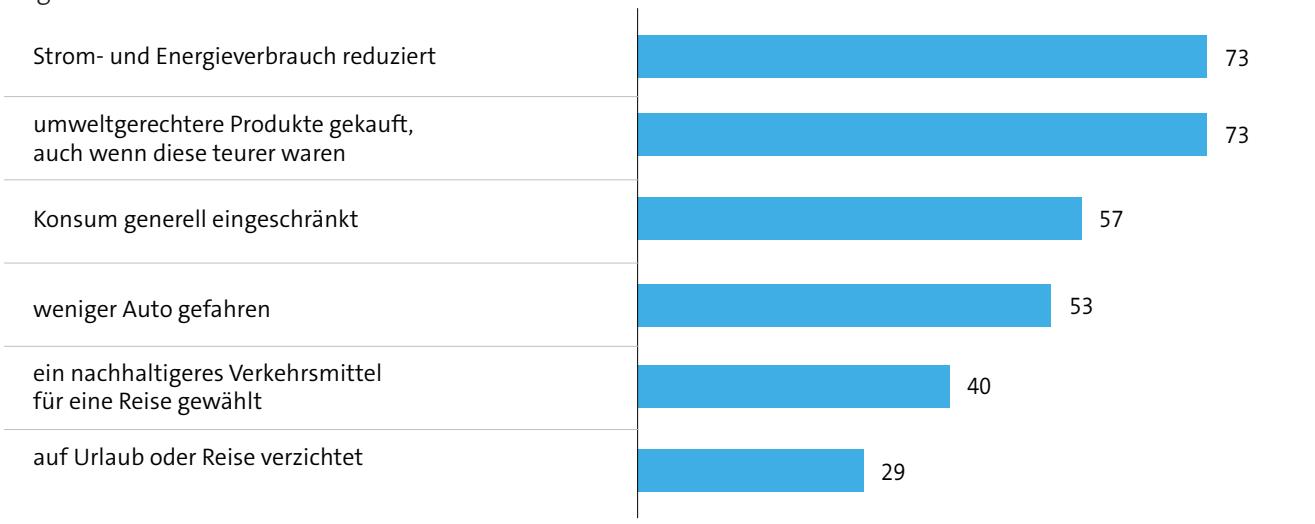
Weiterführend wurde nach verschiedenen Handlungsorientierungen gefragt. Vorgegeben waren sechs Möglichkeiten, sich bereits jetzt umweltorientierter zu verhalten. Auch dies ist eine Selbsteinschätzung. Um jedoch eine etwas höhere Konkretisierung zu erreichen, wurde nach dem tatsächlichen Verhalten in den letzten zwölf Monaten gefragt. Die Liste umfasste verschiedene Lebensbereiche und Möglichkeiten. Diese erhalten unterschiedliche Zustimmungsraten.

Die höchsten Angaben, dies bereits zu praktizieren, erreichen mit jeweils 73 Prozent die Aussagen, selbst bei höherem Preis umweltgerechtere Produkte gekauft sowie aus Umweltgründen den eigenen Strom- bzw. Energieverbrauch reduziert zu haben. An zweiter Stelle mit einem Ja-Anteil von 57 Prozent steht eine allgemeine Konsumreduzierung. Erst danach folgen Aussagen mit Mobilitätsbezug. So geben immerhin 53 Prozent und damit mehr als die Hälfte der Befragten an, weniger Autofahrten zu unternehmen, 40 Prozent haben sich nach eigener Aussage bei einer Reise für ein umweltverträglicheres Verkehrsmittel entschieden. Und 29 Prozent sagen, aus solchen Gründen schon einmal ganz auf eine Reise verzichtet zu haben (Abb. 8). Diese Selbsteinschätzungen unterscheiden sich in der Tendenz erneut zwischen den Mobilitätssegmenten, allerdings nicht systematisch und auch nicht grundsätzlich. Auch in Sachen Konsumverzicht oder Energiesparen bestehen keine ganz grundsätzlichen Unterschiede. Die berichteten Handlungsorientierungen verlaufen quer über mehrere Lebensbereiche, also eher nicht entlang verschiedener Gewohnheiten in der Alltagsmobilität.

Zu diesem Ergebnis passen Befunde aus diesbezüglichen multivariaten Analysen. Diese deuten auf breit in der Gesellschaft verteilte Umweltorientierungen hin, ohne dass diese auf spezifische Bevölkerungsgruppen konzentriert wären oder genau zu beschreibenden Mustern folgen würden:

- Das erklärte Umweltbewusstsein kann nicht alleine durch sozio-ökonomische Einstufungen, auch weniger durch das Bildungsniveau und auch nur eingeschränkt durch das Alter erklärt werden. So stufen sich etwa ältere Befragte eher als umweltbewusst ein, aber in der Kontrolle mit den genannten weiteren Variablen in einem Regressionsmodell ergibt sich kein signifikanter Erklärungsanteil. Dies gilt sowohl für die Selbsteinschätzung in Sachen Umweltbewusstsein als auch für die in den darge-

Abb. 8: In den vergangenen zwölf Monaten nach eigener Angabe individuell getroffene Maßnahmen zum Umweltschutz
Angaben in Prozent



Datenbasis: Mobicor 5 im November und Dezember 2023 für Personen ab 16 Jahren. Alle Befragten (Item 4: Befragte, die zumindest gelegentlich ein Auto nutzen).

stellten Einzelmerkmalen angegebene Praxis, wenn die Summe aus allen sechs Merkmalen betrachtet wird. Inhaltlich bedeutet dies, dass das Umwelthandeln gemäß Selbsteinschätzung in hoher Breite vorhanden ist. Profile entlang struktureller Merkmale bestehen kaum, zu vermuten sind eher individuelle Ausprägungen.

– Auch eine Faktorenanalyse der sechs Merkmale, die nach Merkmalsclustern sucht, zeigt ein eindimensionales Ergebnis. Die abgefragten Handlungen lassen sich also nicht zu Mustern bündeln. Dies haben bereits die sehr unterschiedlichen Zustimmungsraten zwischen über 70 und nur gut 20 Prozent nahegelegt.

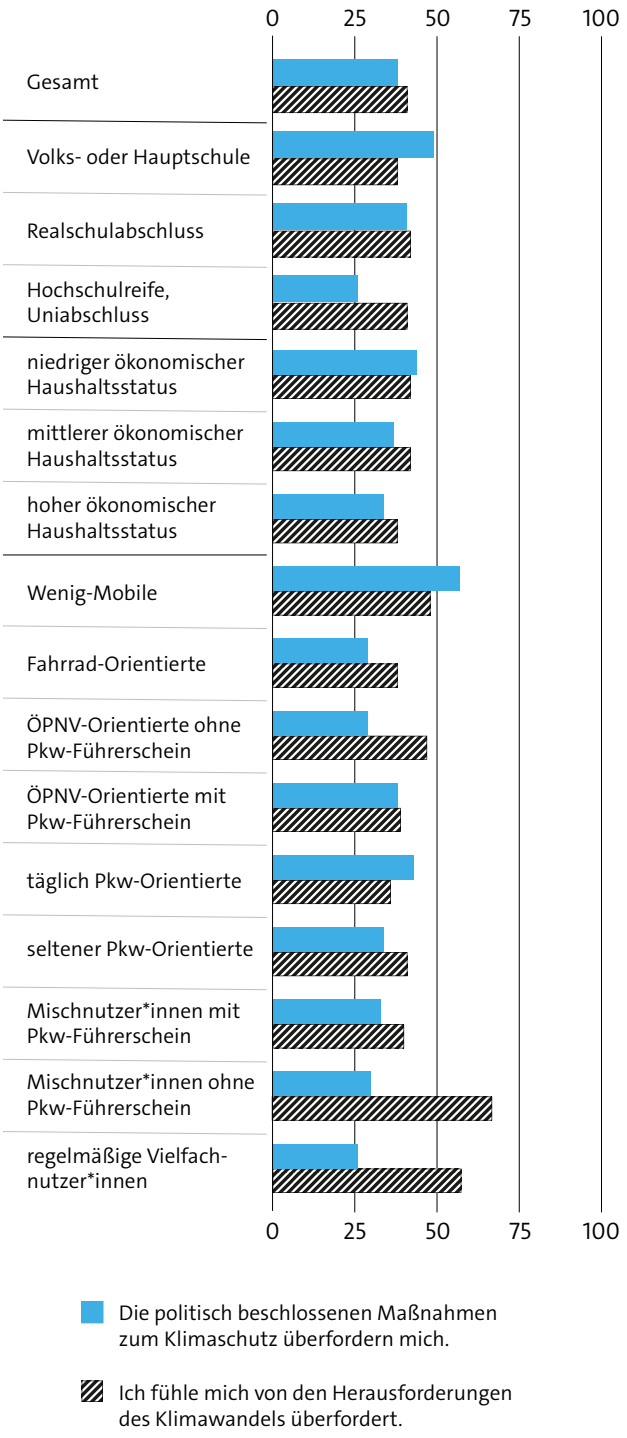
Überforderung und „Transformationsstress"?

Trotzdem bleibt die Frage, welche Akteur*innen und Maßnahmen Umweltbewusstsein und Umwelthandeln stärken können. Ebenso ist aufschlussreich, in welchem Ausmaß sich die Befragten durch derartige Anforderungen überfordert fühlen. Bezogen auf den Klimawandel ergibt sich sowohl durch diesen selbst wie auch durch beschlossene politische Maßnahmen eine Zweiteilung. Rund 40 Prozent der Bevölkerung sehen hier jeweils eine Überforderung (Abb. 9). Für 60 Prozent trifft dies dagegen eher nicht zu, über die geschlechtsspezifischen Unterschiede wurde bereits oben berichtet. Dies gilt quer durch alle Bevölkerungsgruppen und erneut weitgehend unabhängig von der Mobilitätspraxis. Eine Ausnahme stellt die Unterscheidung der Angabe zur Überforderung durch politische Vorgaben dar. Die empfundene Belastung fällt mit höherem Bildungsniveau etwas geringer aus.

Dies leitet über zu den Antworten auf die ebenfalls gestellte Frage nach den Möglichkeiten verschiedener Akteur*innen, etwas gegen den Klimawandel tun zu können. In der gewählten einfachen Dreiteilung rangieren Staat sowie Industrie und Wirtschaft deutlich vor den Bürger*innen selbst. Während nur knapp die Hälfte der Befragten sich selbst bzw. die Bürgerschaft als Handelnde mit Einfluss sieht, wird dies staatlichen und wirtschaftlichen Akteur*innen jeweils zu etwa 70 Prozent zugeschrieben. Beachtenswert ist dabei, dass die Differenz von im Mittel 20 Prozentpunkten zwischen Eigen- und Institutionenverantwortung mit höherem

Abb. 9: Zustimmung zu Aussagen zum Klimawandel nach Bildungsniveau, ökonomischem Haushaltsstatus und Mobilitätssegment

Angaben in Prozent



Datenbasis: Mobicor 5 im November und Dezember 2023 für Personen ab 16 Jahren. Alle Befragten.

Bildungsniveau steigt. Wachsend mit dem Bildungsgrad werden von den Befragten die institutionellen Akteure in noch größerem Ausmaß in die Pflicht genommen, während dies für die Kennzeichnung der Bürger*innen als Verantwortliche kaum zutrifft (Abb. 10).

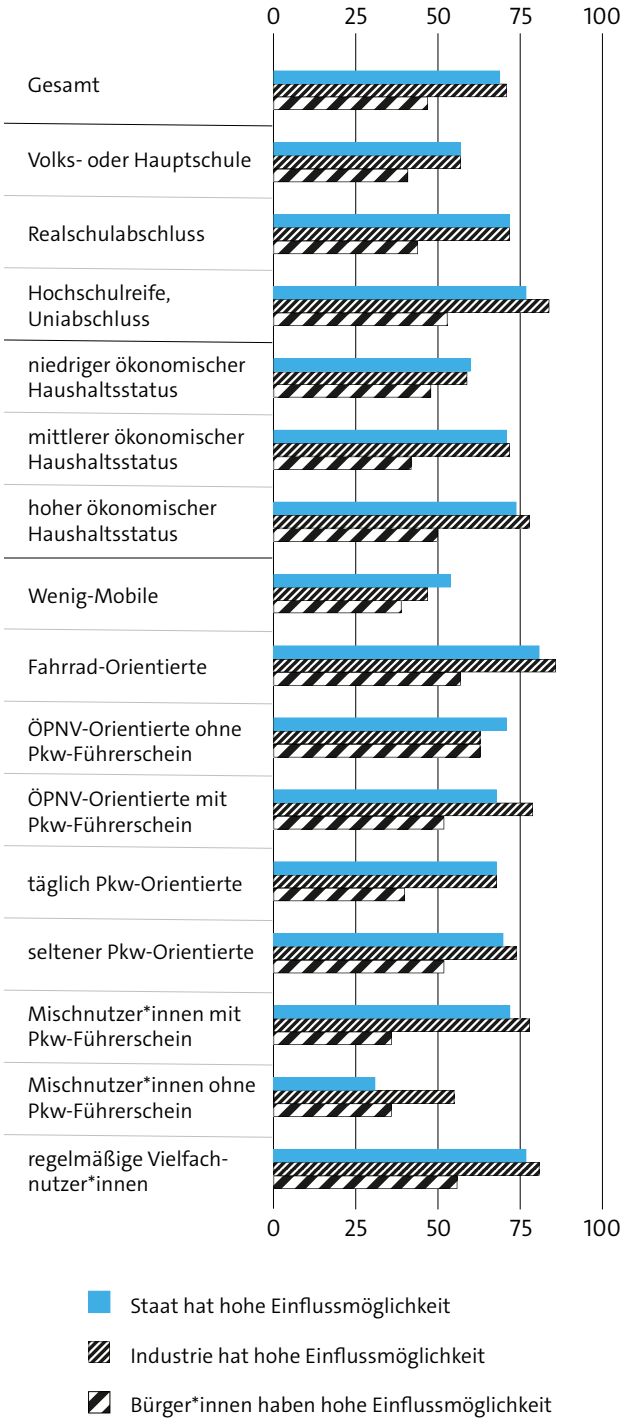
Die Schlussfolgerung kann an dieser Stelle nur sein, dass diese Zuschreibungen auf übergeordnete Akteur*innen ernst genommen werden müssen, ohne die Bürger*innen aus der Pflicht einer verantwortungsvollen individuellen Praxis zu entlassen. Notwendig sind also Kommunikation, aber vor allem praxisgerechte Offerten und Möglichkeiten zu realem individuellem Handeln.

Eine derartige Forderung führt zurück zu den Mobilitätsgewohnheiten und dem Deutschlandticket als eine solche Chance. Dessen Käufer*innen sowie unter ihnen insbesondere diejenigen, die mit dem Ticket nach eigener Angabe ihre ÖPNV-Nutzungshäufigkeit in größerem Umfang erhöht haben – was für knapp fünf Prozent der Bevölkerung zutrifft – , zeigen sich auch bei anderen Aspekten umweltorientierter und handlungsoffener. Diese grundsätzliche Bereitschaft konnte in ihren Fällen das Angebot „Deutschlandticket“ abholen und zur Tat werden lassen.

Tatsächliche Praxis künftig zuverlässiger messen

Der damit verknüpfte Fingerzeig ist eindeutig. Gute Angebote verändern Verhalten eher als Appelle. Mobilität bildet dabei nur ein Element einer umfassenden interaktiven Verhaltenskette. Mit Blick auf diesbezüglich erforderliche tiefere Analysen und genauere Messmethoden können die bisherigen Befunde aber nicht ausreichen. Die ersten Ergänzungen des Mobicor-Programms um Aussagen in Sachen Umweltbewusstsein, Transformationshandeln und Veränderung legen nahe, dass umfassender und aufwendiger erhoben werden muss, um über eher subjektiv geprägte allgemeine Selbsteinschätzungen hinaus das praktische Handeln zuverlässig vermessen und zu Einstellungsmustern in Beziehung setzen zu können. Ausgehend von den bewährten Operationalisierungen der Alltagsmobilität soll das Programm dazu in weiteren Erhebungen einen Beitrag leisten und so weiterführende Schlussfolgerungen und Empfehlungen auf guter empirischer Basis ermöglichen.

Abb. 10: Wahrgenommene hohe Einflussmöglichkeit verschiedener Akteursgruppen auf Klimawandel nach Bildungsniveau, ökonomischem Haushaltsstatus und Mobilitätssegment
Darstellung der Top 2 in Prozent



Datenbasis: Mobicor 5 im November und Dezember 2023 für Personen ab 16 Jahren. Alle Befragten.

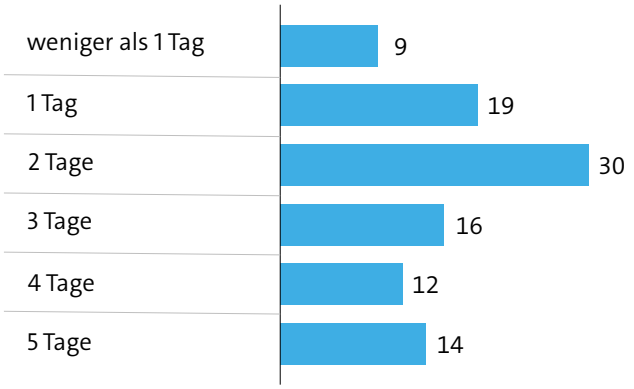
Zeit- und ortsflexibles Arbeiten etabliert sich

Die Zeitungen sind voller Meldungen über Unternehmen, die ihre Arbeitnehmer*innen wieder zurück in die Büros rufen. Man könnte den Eindruck gewinnen, dass nunmehr die Zeiten des Homeoffice vorbei sind und sich alle wieder im Büro versammeln. Dem ist aber nicht so. Bereits in den früheren Mobicor-Befragungen deutete sich in den qualitativen Interviews an, dass es ein hohes Interesse der Arbeitnehmer*innenschaft gibt, mehr von zu Hause oder von einem Dritten Ort arbeiten zu wollen[7]. Durch die plötzlich einsetzende Pandemie mussten dann Industrie, Verwaltung und Dienstleistungssektor gleichsam über Nacht an technischen, rechtlichen und organisatorischen Lösungen arbeiten, um über alle Branchen und Hierarchiestufen hinweg die Arbeitsprozesse in Gang zu halten. Dies betraf damals die Mehrzahl der Beschäftigten. Im Mai 2020 wurde dementsprechend mit knapp 40 Prozent der Befragten der höchste Wert an orts- und zeitflexibler Arbeit gemessen. Als die Restriktionen langsam gelockert wurden und sich die Interessenlage der Arbeitnehmer*innenschaft etwas besser strukturieren konnte, blieb der Anteil weiter hoch, im September 2022 waren es immer noch 35 Prozent der Befragten. Im November sind es noch ein Viertel aller Beschäftigen, die in Deutschland orts- und zeitflexibel arbeiten. Im November 2023 werden durchschnittlich 2,44 Tage nicht mehr im Büro verbracht. Knapp 65 Prozent der Befragten gehen im Übrigen davon aus, dass sie auch in Zukunft orts- und zeitflexibel arbeiten werden. Die Mehrheit der Befragten präferiert tatsächlich auch zwei bis drei Tage in der Woche. Rund 14 Prozent der Befragten sind an allen fünf Werktagen im Homeoffice (Abb. 11/12).

Interessant ist, dass sich mittlerweile wieder Bildung und ökonomischer Status als bestimmende Parameter durchsetzen. Der Anteil der Menschen mit hohem Bildungsabschluss und/oder höheren Einkommensklassen ist deutlich mehr im Homeoffice und verbringt dort auch mehr Zeit. Nur fünf Prozent der im November 2023 im Homeoffice Arbeitenden verfügen über einen Haupt- oder Realschulabschluss, dafür aber fast 40 Prozent über einen Universitätsabschluss. Dieses krasse Verhältnis war nicht immer so. Zwar stieg der Anteil von Frauen und Männern mit niedrigerem Bildungsabschluss im Homeoffice auch an, jedoch deutlich geringer, als der von Frauen und Männern mit höheren Bildungsabschlüssen, was die Unterschiede zwischen Höher- und Niedriggebildeten deutlich vergrößert. Bei der Altersverteilung deutet sich an, dass orts- und zeitflexibles Arbei-

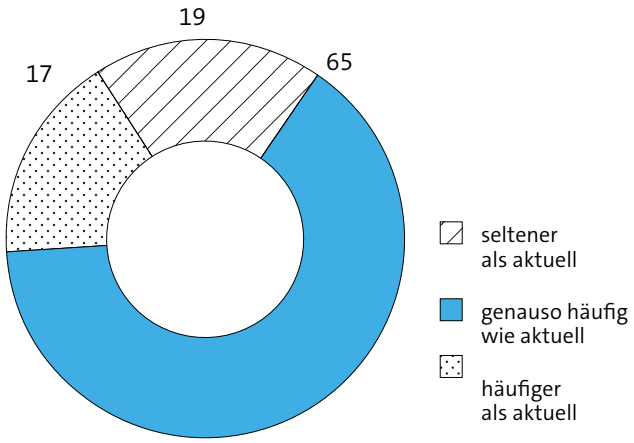
7 Vogl, G., Castensen, T. (2021): „Mobiles Arbeiten vor und seit Corona. Arbeitssoziologische Perspektiven". In: WSI Mitteilungen, Ausgabe 03/2021. www.wsi.de/data/wsimit_2021_03_vogl.pdf Zugriff 14.03.2024

Abb. 11: Anzahl von Tagen im Homeoffice
Angaben in Prozent



Datenbasis: Mobicor 5 im November und Dezember 2023
für Personen ab 16 Jahren. Befragte, die von zu Hause aus arbeiten.

Abb. 12: Einschätzung langfristiger Homeoffice-Häufigkeit
Angaben in Prozent

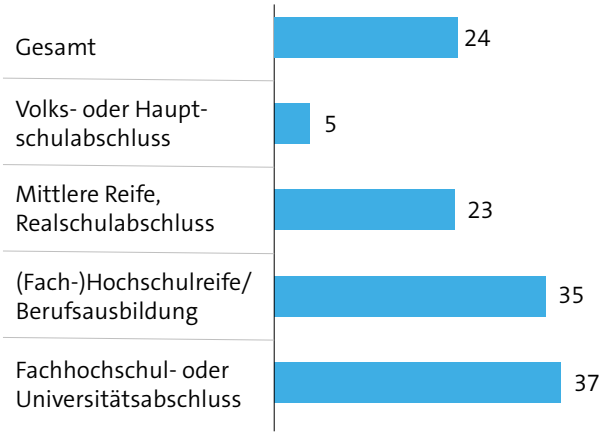


Datenbasis: Mobicor 5 im November und Dezember 2023
für Personen ab 16 Jahren. Befragte, die von zu Hause aus arbeiten.

ten bei Älteren beliebter ist. Während beispielsweise nur rund sechs Prozent der unter 30-Jährigen ausschließlich im Homeoffice arbeiten, steigt dieser Wert auf das Doppelte bei den über 50-Jährigen an. Hier sind es mehr als 12 Prozent, die an fünf Tagen nicht im Büro sind (Abb. 13). Man kann also festhalten, dass nach einer Zeit mit harten Restriktionen, von denen auch Beschäftigte mit geringerer Qualifikation durch Homeoffice betroffen waren, nunmehr die „üblichen Verdächtigen" das orts- und zeitflexible Arbeiten präferieren: sehr gut ausgebildete und überdurchschnittlich verdienende Männer. Allerdings ist gemessen am Referenzjahr 2017 auch die Zahl der Beschäftigten mit geringerer Qualifikation, die sich im Homeoffice befinden, deutlich höher und deutet damit an, dass sich das grundlegende Verständnis von Erwerbsarbeit quer über alle Kategorien verändert hat (Abb. 13/14).

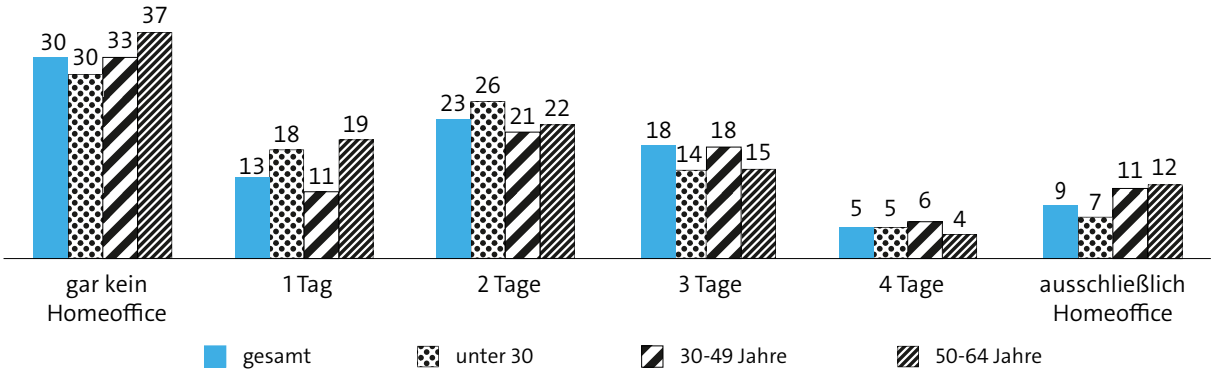
Insgesamt kann man vermuten, dass im Jahre 2023 die Menschen orts- und zeitflexibel arbeiten, die das auch wollen, die das dürfen und bei denen es offenkundig auch funktioniert. Das bedeutet, dass die vor der Pandemie bereits vorhandenen Wünsche tatsächlich nun weitgehend erfüllt werden. Es ist daher auch für die Zukunft davon auszugehen, dass rund ein Viertel aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten an mindestens zwei Tagen nicht am eigentlich angestammten Arbeitsplatz zu finden ist. Dieser Durchschnittswert variiert von Branche zu Branche und der Anteil der höheren Einkommensklassen bzw. der höheren Bildungsschichten ist wie bereits vermerkt überdurchschnittlich groß. Dies hat auf jeden Fall auch Folgen für die Verkehrsmengenentwicklung.

Abb. 14: Regelmäßige Homeoffice-Nutzung nach Bildungsabschluss
Angaben in Prozent

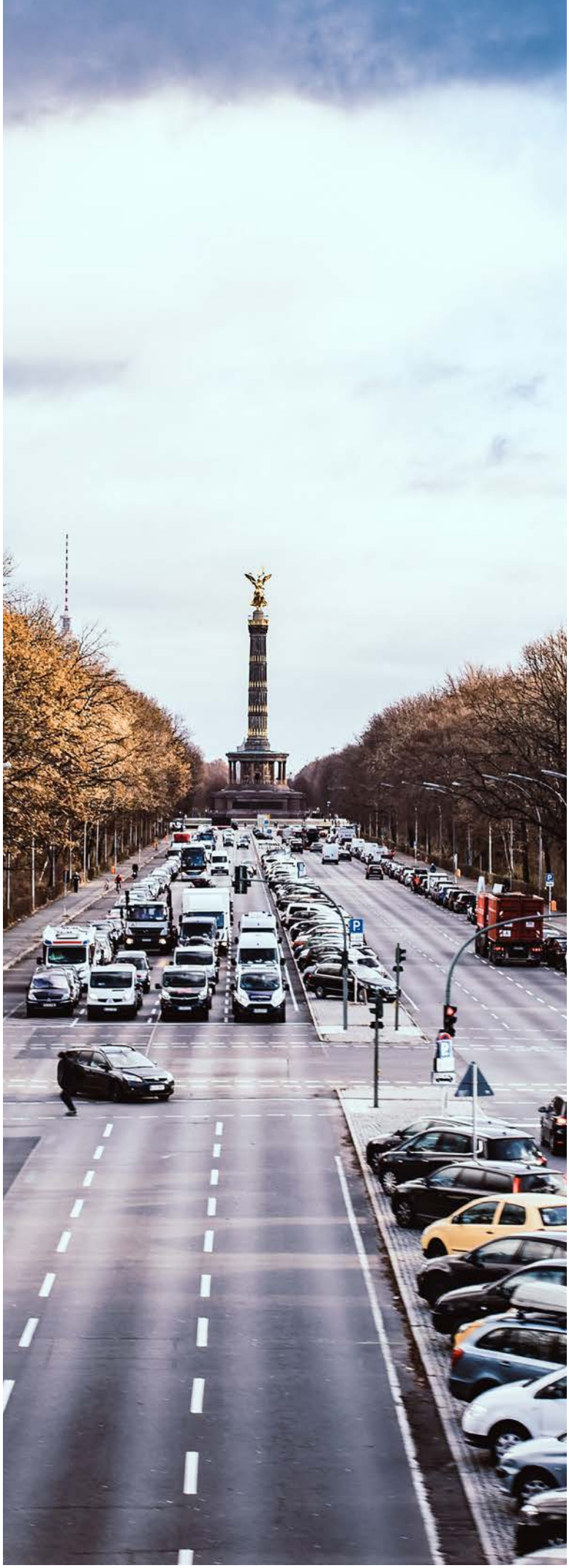


Datenbasis: Mobicor 5 im November und Dezember 2023 für Personen ab 16 Jahren. Befragte, die von zu Hause aus arbeiten.

Abb. 13: Homeoffice-Präferenz bei Vollzeit-Erwerbstätigen nach Altersgruppen
Angaben in Prozent



Datenbasis: Mobicor 5 im November und Dezember 2023 für Personen ab 16 Jahren. Alle Befragten.



Normalisierung der Flexibilität

Mittlerweile konnte für Deutschland eine abnehmende Menge bei den Pkw-Bewegungen festgestellt werden. Laut den Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen liegt die Zahl der gemessenen Pkw zumindest an den Zählstellen der Autobahnen und Bundesstraßen 2023 um rund 5 Prozent unter den Werten aus dem Jahre 2019, ebenfalls die davon abzuleitenden Fahrleistungen.[8]

In Ballungsräumen wie Hamburg und Berlin ist dies sogar schon als längerfristiger Trend bekannt, der bereits 2015 einsetzte (Abb. 15/16).

Der Rückgang fällt hier noch deutlich höher aus als auf den Bundesstraßen. Wie stark der Mengeneffekt auf das Homeoffice zurückzuführen ist und wie stark die Entlastung am Ende wirklich ausfällt, muss noch weiter untersucht werden, weil auch das Verhalten der orts- und zeitflexiblen Menschen nicht statisch ist. Was sich herausstellt, ist aber auch hier eine „Normalisierung der Flexibilität". Das heißt, dass durch das Homeoffice und vermutlich weitere Gründe einfach weniger Auto gefahren wird. Die Fahrten zum Büro bzw. zur Arbeitsstelle werden weniger, aber auch Konferenzen und Kongresse werden nicht mehr so häufig besucht. Während der Arbeitszeit scheinen auch die viel zitierten Fahrten zum Baumarkt zurückgegangen zu sein und mit der gewonnenen Flexibilität dominieren kurze Fuß- und Fahrradwege. Die Analysen hierzu sind aber noch nicht abgeschlossen.

Zusammengefasst zeigt sich auch hier, dass die Pandemie bereits latent angelegte Tendenzen nun offenkundig macht. Ein rele-

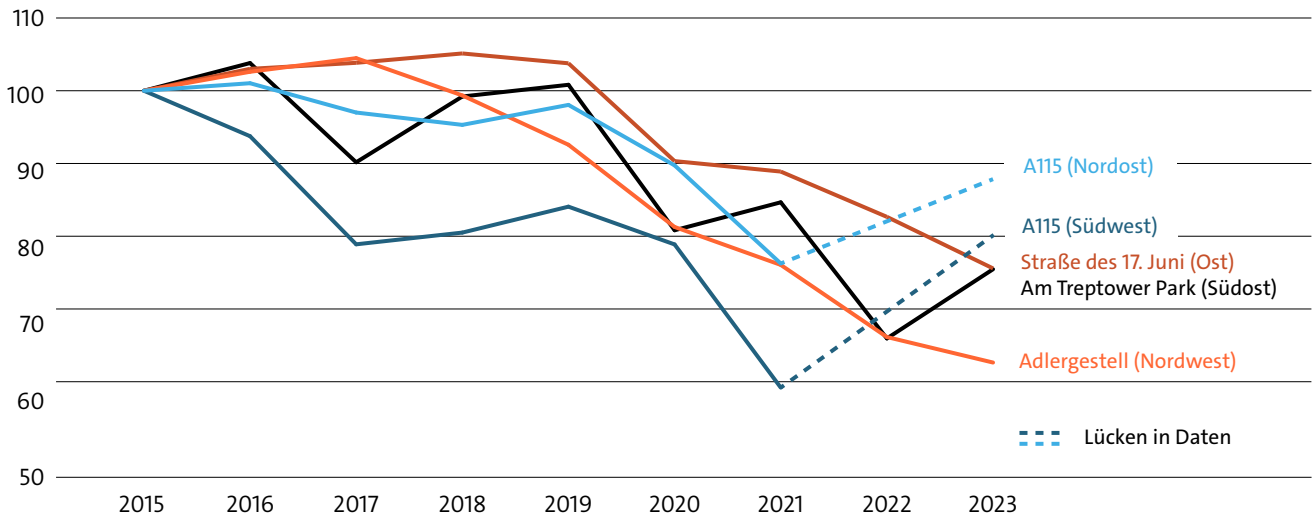
8 BASt – Bundesanstalt für Straßenwesen (2024): „Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen. Netzlängen, durchschnittliche Verkehrsstärken (DTV) und Jahresfahrleistungen (JFL) in der Bundesrepublik Deutschland". https://files.bast.de/index.php/s/k5DfyYXQFc4Ms8j/download/Verkehrsentwicklung.pdf Zugriff: 27.03.2024

vanter Teil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten möchte nicht jeden Tag die weiten Wege zum Büro antreten. Die Pandemie hat Prozesse entstehen lassen, die für ein Viertel der Beschäftigten diese Neigung zu einer festen Routine etabliert hat. Es ist auch davon auszugehen, dass sich dies in absehbarer Zeit nicht ändert. Die Analyse von Betriebsvereinbarungen zeigt, dass es sich Firmen praktisch kaum noch erlauben, ort- und zeitflexibles Arbeiten zu verhindern, die dazu keine zwingenden operativen Gründe darlegen können. Aus dieser Sicht ist anzunehmen, dass die Optionen, an jedem Tag die Freiheit zu haben, überall zu arbeiten, als Massenphänomen zurückgehen wird und sich auf ganz bestimmte Branchen in Dienstleistungsbereichen begrenzen wird. Aber ein Zurück zur „alten" Zeit scheint letztlich vor dem Hintergrund des Arbeitsmarktes ausgeschlossen.

Dieses Verhalten korrespondiert mit dem in anderen Bereichen, beispielsweise mit der Neigung, online zu shoppen, Lebensmittel und Gerichte zu bestellen und immer stärker auch Streamingdienste in Anspruch zu nehmen. Der vom Rheingold Institut[9] schon 2023 diagnostizierte Trend, dass es auch nach der ausklingenden Pandemie weiterhin einen Rückzug des Lebens mehr und mehr ins Private zu geben scheint, bestätigt sich: Einkaufen, Arbeiten, Kino, Theater, Restaurantbesuche – alles Angelegenheiten in der Öffentlichkeit, die sich teils in private Räume verlagern. Man ist geneigt, von einer „80-Prozent-Gesellschaft" zu sprechen: Die Umsätze in der Gastronomie, im Kulturbereich und letztlich auch die des Verkehrswesens sind im Schnitt in etwa auf 80 Prozent des Vor-Corona-Niveaus. Dies hätte gravierende Folgen für die Gesellschaft: Die Städte drohen zu veröden, weil viele Aktivitäten jetzt nicht mehr öffentlich stattfinden. Der umweltpolitische Gewinn könnte zulasten der Urbanität gehen. Gleichzeitig besteht aber die Chance, dass sich das Stadt-Land-Gefälle ausgleicht. Denn mit dieser hohen Flexibilität und den neuen digitalen Möglichkeiten können strukturelle Nachteile ländlicher Räume zumindest teilweise kompensiert werden.

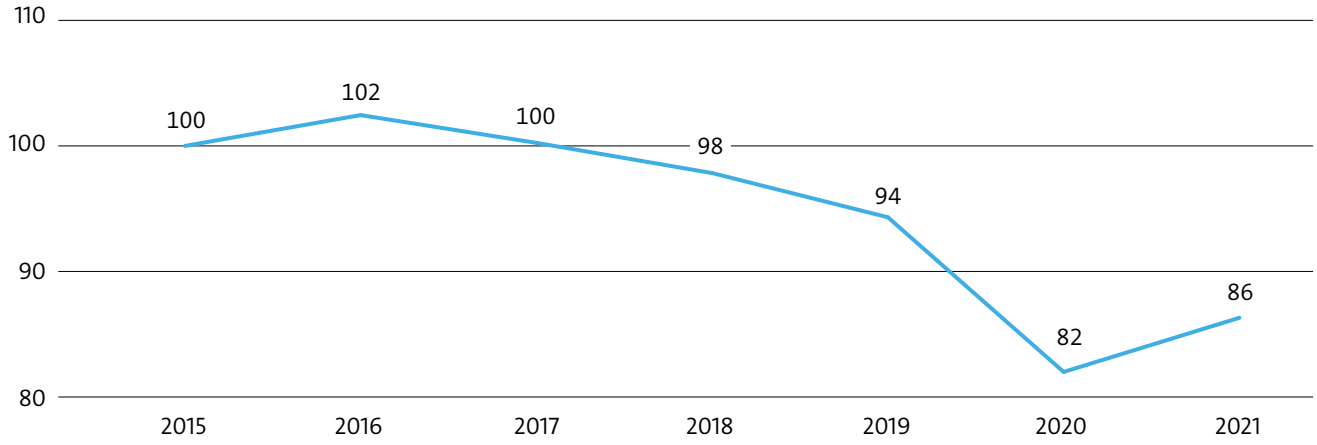
9 Rheingold Institut (2023): „Deutschland auf der Flucht vor der Wirklichkeit". www.rheingold-marktforschung.de/gesellschaft/deutschland-auf-der-flucht-vor-der-wirklichkeit/ Zugriff: 03.04.2024

Abb. 15: Durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehrsstärke in Berlin (gesamt)
Darstellung der prozentualen Anteile zum Bezugsjahr 2015



Datenbasis: Abgeordnetenhaus Berlin, eigene Berechnung, * Im Jahr 2022 gab es vereinzelte Lücken in den Daten aufgrund von Baumaßnahmen.

Abb. 16: Durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehrsstärke in Hamburg (gesamt)
Darstellung der prozentualen Anteile zum Bezugsjahr 2015



Datenbasis: Behörde für Verkehr und Mobilitätswende Hamburg, eigene Berechnung.

Resümee

Fasst man nun die Ergebnisse der fünf Mobicor-Wellen, die zwischen den Jahren 2020 und 2024 erhoben wurden, vor dem Hintergrund der debattierten „Verkehrswende“ zusammen, dann lässt sich vordergründig feststellen, dass sich das Auto als dominantes Verkehrsmittel behauptet hat, dass es aber auch kein „Gewinner“ der Pandemie ist, sondern es seinen Anteil am Modal Split bei der Zahl der Wege knapp und bei den Verkehrsleistungen eher behaupten konnte. Es gibt ein deutliches Stadt-Land-Gefälle, in den großen Ballungsräumen wie Berlin beispielsweise ist das Auto bezogen auf die Zahl der täglichen Wege nicht mehr führend. Deutschlandweit zeigt sich im Übrigen, dass die mit dem Pkw insgesamt absolvierten Verkehrsleistungen gegenüber dem Vergleichsjahr 2019 eher gesunken sind. Dies kann an dem beständig hohen Ausmaß von orts- und zeitflexibler Arbeit liegen, bei der die langen Pendlerwege deutlich weniger werden. Der große Gewinner der Pandemie bei den Verkehrsmitteln sind die Füße, die zwischenzeitlich sogar – gemeinsam mit dem Rad – nicht nur bei der Zahl der Wege, sondern auch bei den Verkehrsleistungen den öffentlichen Nahverkehr überholt hatten. Dieser natürlich der Pandemie und der Angst vor Infektionen geschuldete Umstand deutet aber eine Renaissance des Fußverkehrs an, dessen Anteil auch in der fünften Mobicor-Welle noch deutlich über dem letzten MiD-Wert aus dem Jahr 2017 liegt. Beim Verkehrsmittel Fahrrad sind die Tendenzen nicht ganz eindeutig. Gemessen am Referenzjahr steigt deutschlandweit der Anteil des Rades zwar leicht, dort, wo eine Verkehrsinfrastruktur vorhanden ist, sogar stark, aber in der fünften Erhebungswelle konnten wir erstmals eine deutschlandweite Stagnation feststellen. Das Fahrrad punktet vor allen Dingen interessanterweise in mittelgroßen Städten und ist teilweise wie beispielsweise in Leipzig oder Bremen das führende Verkehrsmittel, gemessen an der Zahl der Wege.

Das Sorgenkind bei der Verkehrsmittelwahl ist und bleibt der öffentliche Personennah- und Fernverkehr. Gemessen an den Werten von 2017 bzw. auch von 2019 bleiben die Zahlen auch 2024 immer noch hinter den Erwartungen zurück. Insbesondere im ländlichen Bereich gibt es im Bus- und Bahnsegment kaum noch Nutzende. Das Neun-Euro-Ticket, das im Jahr 2022 für drei Monate galt, hat allerdings gezeigt, dass – wenn die Konditionen stimmen – , die Menschen Busse und Bahnen noch längst nicht vergessen haben. Die rund 58 Millionen verkauften Tickets belegen das grundsätzliche Potenzial eindrucksvoll. Interessant ist aber auch, dass Menschen mit besonders niedrigem Einkommen genauso unter den Neukund*innen waren wie Menschen mit sehr hohem Einkommen. Das Neun-Euro-Ticket erfüllte offenkundig so etwas wie den Wunsch nach einer „Mobilitätsreserve“, die man gerne in der Tasche hat. Mit dem 49-Euro-Ticket ist dieser Effekt aber leider kaum eingetreten. Zumal die Befragten auch mehrheitlich nicht daran glauben, dass der Preis dieses Deutschlandtickets stabil gehalten werden kann, dafür waren die Debatten über die Finanzierung zwischen Bund und Ländern zu heftig. Was man aber aus beiden Tickets erkennen kann, ist eindeutig: Ein einfacher Tarif und ein günstiger Preis sind zwei zentrale Erfolgsfaktoren. Leider wurde mit 49 Euro der Preis des Deutschlandtickets in den qualitativen Mobicor-Auswertungen der Interviews als zu hoch ermittelt. Mit knapp einer Million verkaufter Tickets bleibt der große quantitative Erfolg aus und vor allen Dingen kann keine nennenswerte Umsteigeneigung gemessen werden. Zwar freuen sich insbesondere in den Metropolen die bereits vorhandenen ÖV-Kund*innen über eine sehr deutliche Vergünstigung, teilweise haben sich die Kosten halbiert, aber Neukund*innen konnten nicht gewonnen werden. Wenn hier eine deutliche Reduktion des Preises politisch durchsetzbar wäre, könnten auch mehr Menschen für den ÖV gewonnen werden.

Für das Ziel der Verkehrswende kann damit nach fünf Mobicor-Wellen festgehalten werden, dass die Pandemie und die Folgen zwar zu keiner grundsätzlichen Verschiebung des Modal Splits geführt haben, dass sich aber Trends, die bereits vor der Pandemie erkennbar waren, nun deutlicher zeigen und ein hohes Potenzial für die Reduktion von Treibhausgasen bieten. Besonders wirksam und aktuell mutmaßlich der größte Hebel zur Absenkung von Fahrleistungen ist die Neigung zu orts- und zeitflexiblem Arbeiten. Hier gehen wir von einem stabilen Anteil von 25 Prozent aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und einer Zahl von 2,5 Tagen aus, die nicht im Büro oder an der Arbeitsstelle verbracht werden. Der bundesweit erkennbare Rückgang der Pkw-Fahrleistungen, besonders deutlich in Berlin und Hamburg, scheint hiermit zumindest teilweise begründbar. Die tatsächlichen Potenziale sowie mögliche Rebound-Effekte müssen allerdings noch genau untersucht werden. Dennoch lässt sich hieraus ableiten, dass ein gro-

ßer klimapolitischer Hebel interessanterweise durch das Bundesarbeitsministerium stabilisiert werden könnte. Das bereits diskutierte Recht auf Homeoffice – zumindest an bis zu zwei Tagen – wäre aus der verkehrspolitischen Perspektive durchaus zu begrüßen.

Auf der anderen Seite bleibt der Trend der steigenden Zulassungen im Pkw-Segment unverkennbar: Zuletzt schwächt sich dieser zwar ab und bei steigender Bevölkerung stagniert die darauf bezogene Pkw-Dichte, doch deutet der hohe Anteil gewerblicher Fahrzeuge darauf hin, dass die Dienstwagenbesteuerung eine starke Rolle spielt. Diese abzuschaffen bzw. alleine auf batterieelektrische Fahrzeuge zu konzentrieren, könnte eine Option zur Begrenzung der Zulassungszahlen sein.

Beim Thema Fahrrad zeigt sich ganz besonders, wie politische Entscheidungen oder besser wie fehlende politische Entscheidungen wirken. Die Ergebnisse der fünften Mobicor-Welle zeigen erstmals eine über ganz Deutschland gemessene Stagnation bei der Nutzung. Offenkundig ist mit der aktuellen Infrastruktur nicht wesentlich mehr Fahrradverkehr zu gewinnen. In den Städten reicht der Platz nicht mehr aus und in ländlichen Gebieten ist das Vorhandsein eines sicheren Fahrradweges eher die Ausnahme als die Regel. Die letzten Jahre haben eindeutig gezeigt, dass hier mehr Potenzial für dieses umweltfreundliche Verkehrsmittel zu generieren ist. Dabei ist ersichtlich, dass die Fahrradausbaupläne nicht alleine in kommunaler Verantwortung liegen können, der Bau von Bundesfernstraßen zeigt hier ein sehr erfolgreiches Muster: Länder „bestellen“ Straßen, der Bund finanziert und baut diese Straßen dann. Analog könnte man auch die Fahrradinfrastruktur weiter voranbringen, die Kommunen scheinen jedenfalls oft überfordert.

Ebenfalls wäre der erfreuliche Trend zu mehr Fußverkehr noch deutlich ausbaufähig, wenn den Fußwegen in der Stadt- und Verkehrsplanung mehr Aufmerksamkeit entgegengebracht würde. Hier fehlt es schlicht an ausreichendem Platz, der aber durch den Abbau öffentlicher Parkflächen geschaffen werden könnte.

Schließlich zeigen die Befunde aus den Mobicor-Befragungen, dass die aktuelle Verfassung von Bussen und Bahnen nicht dazu angetan ist, die für den Klimaschutz notwendigen Marktanteile zu erreichen. Die Ergebnisse von Mobicor können bei den Reformen die Richtung der Bemühungen anzeigen: Die Tarife müssen einfach sein bzw. nach Einführung des Deutschlandtickets auch einfach bleiben und nicht wieder durch zusätzliche Vereinbarungen und Sondertatbestände unübersichtlich werden. Die sehr unterschiedlichen Regelungen zur Mitnahme von Fahrrädern oder die zwischenzeitlich geplante Einführung eines 29-Euro-Tickets in Berlin sind nicht dazu angetan, die Benutzung des ÖV einfacher und damit auch attraktiver zu machen. Der Preis spielt selbstredend ebenfalls eine bedeutende Rolle. Denkbar wäre, das Ticket bundesweit für 29 Euro einzuführen. Um möglichst einen ähnlichen Effekt wie bei dem Neun-Euro-Ticket zu erreichen, könnten im Preis auch der Fernverkehr und ein Anschlusstaxi für die erste und letzte Meile inkludiert werden. Die Ergebnisse von Mobicor sowie der zusätzlichen Erhebungen lassen jedenfalls deutlich erkennen, dass hier sehr schnell eine sehr große Akzeptanz erwartbar ist und dann auch Umstiege vom Pkw auf den Zug wahrscheinlich und nennenswert wären. Zusätzlich erforderliche Mittel wären finanzierbar, wenn dem Ziel der Verkehrswende ein wirklich hoher Stellenwert und nicht nur ambitionierte Worte zugemessen werden.

Zusammenfassend zeigen die Ergebnisse von Mobicor, dass selbst im Autoland Deutschland mit wenigen Änderungen bei den politischen Rahmenbedingungen Effekte bei der Einsparung von Treibhausgasen möglich werden. Dies ist deshalb erwartbar, weil Menschen generell sensibler geworden sind und damit beginnen, ihre Lebensumstände abzuprüfen und dort, wo es geht, auch Korrekturen vorzunehmen. Die Ergebnisse zeigen aber, dass der Umweltschutzgedanke und die sich daraus abzuleitenden Verhaltensänderungen in der gesamten Bevölkerung Widerhall gefunden haben. Die Tiefe der Veränderung hängt von Umständen und Möglichkeiten ab, die in Deutschland sehr unterschiedlich ausgeprägt sind und von vielfältigen Faktoren abhängen: statt vom Bildungsstand, vom kulturellen und materiellen Vermögen sowie von der unmittelbaren Umgebung. In jedem Fall lässt sich aus den Aussagen und dem tatsächlichen Verhalten der Befragten ableiten, dass eine ambitioniertere Klimaschutzpolitik durchaus auf Resonanz stoßen würde.

Kontakt

Prof. Dr. Andreas Knie
Leitung der Forschungsgruppe Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung

WZB - Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH

Tel.: +49(0)30 25491-588
E-Mail: andreas.knie@wzb.eu

Robert Follmer
Bereichsleitung Mobilitäts- 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