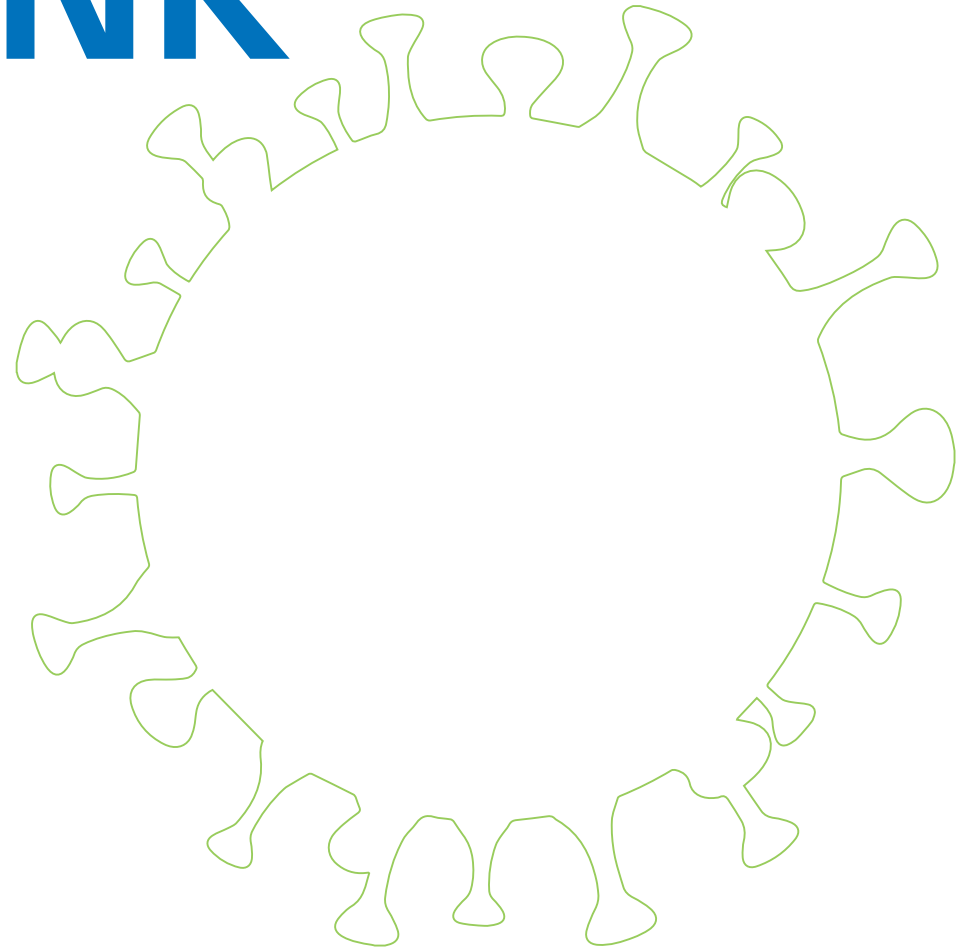


MOBILFUNK DATEN ANALYSE 2020



Nahverkehr Westfalen-Lippe

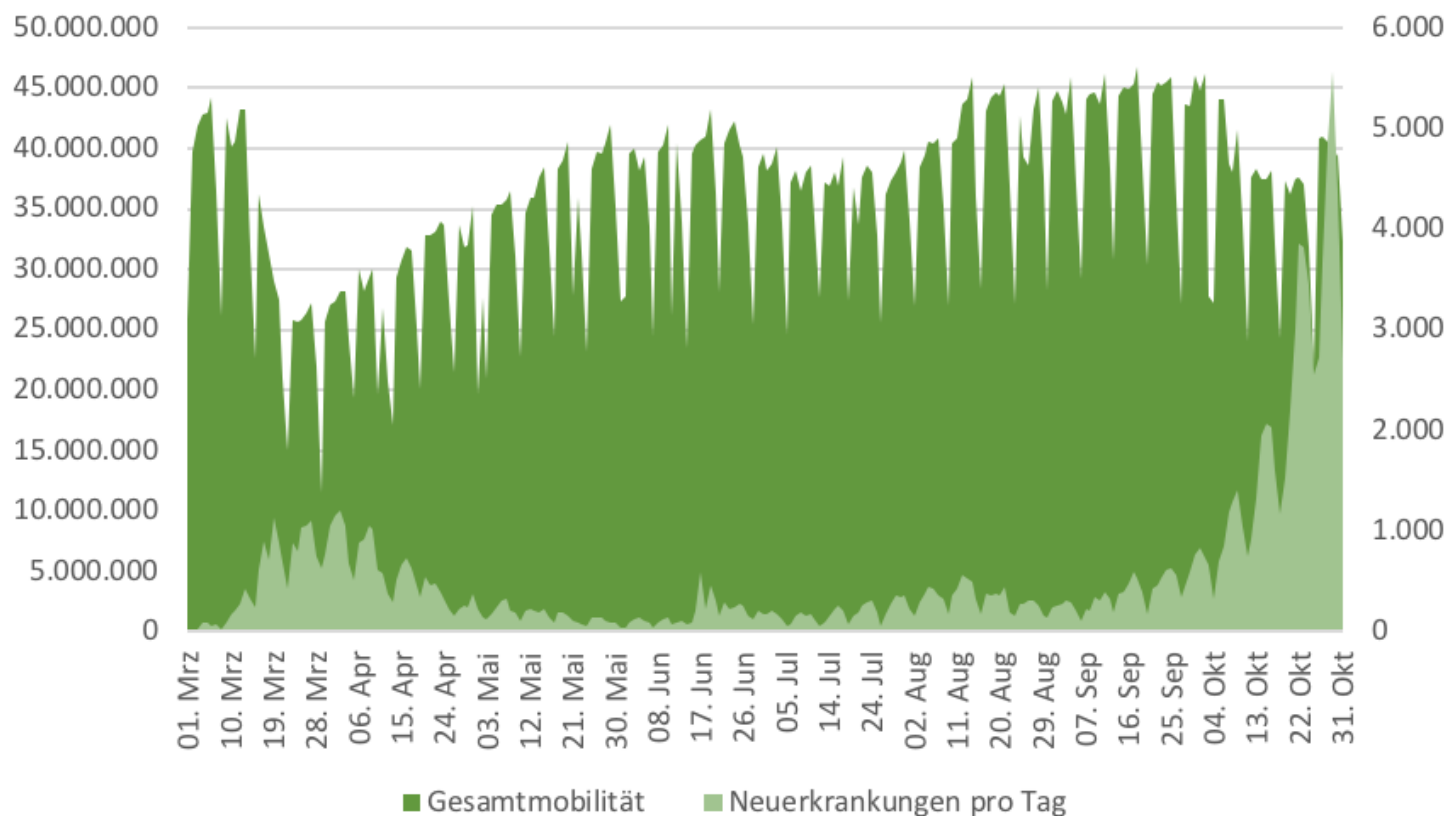
Stabsstelle für Strategie, Innovation & Digitale Entwicklung

IN HALT

03 NOVEMBER 2020

- 01** Die Entwicklung der Gesamtmobilität* und der COVID-19-Neuerkrankungen pro Tag in NRW
- 02** Eine vergleichende Analyse zwischen den Herbstferien 2020, den Osterferien 2020 und den Herbstferien 2019 ...
 - 02.1** ... bezogen auf die Gesamtmobilität NRWs
 - 02.2** ... bezogen auf die Distanz der Bewegungen in NRW
- 03** Ein Vergleich zwischen der Anzahl der klassifizierten Bewegungen auf der Schiene und auf der Straße
 - 03.1** ... in den Herbstferien 2019 und 2020 und in den Osterferien 2020
 - 03.2** ... von Januar 2020 bis Oktober 2020

01 Die Entwicklung der Gesamtmobilität* und der COVID-19-Neuerkrankungen pro Tag in NRW



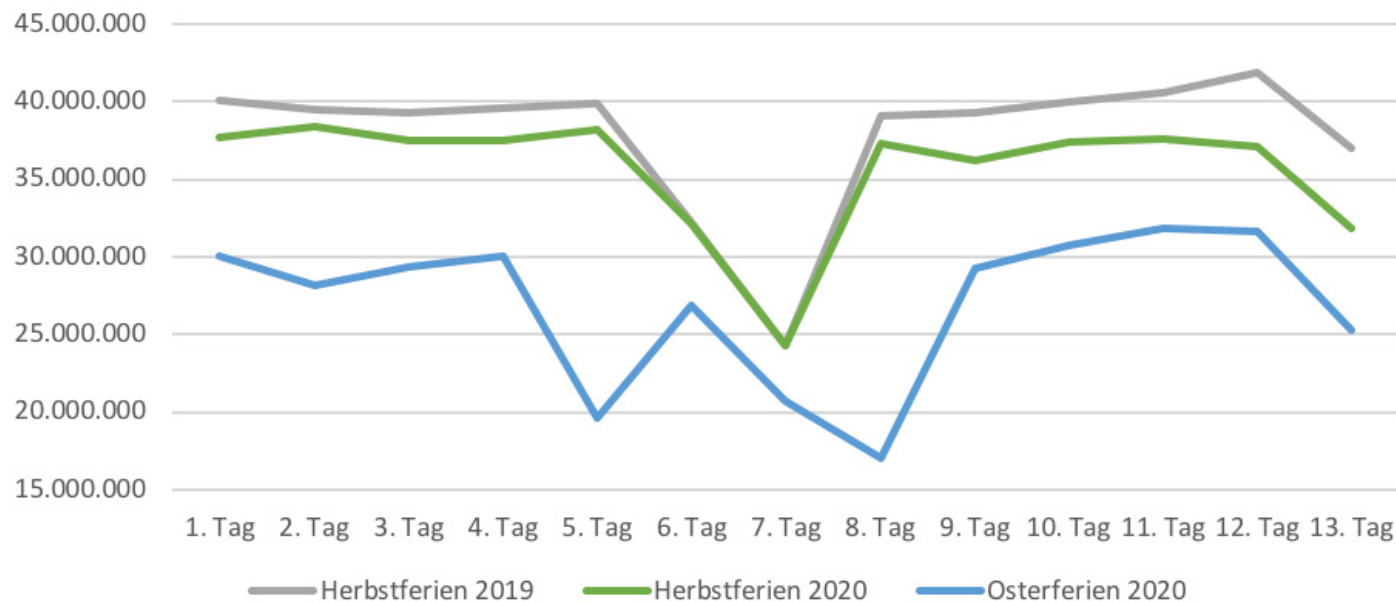
Die obige Abbildung zeigt die Anzahl der Bewegungen in Nordrhein-Westfalen im Vergleich zu den täglichen Covid-19-Neuinfektionen/Tag. Im Sommer ist die Mobilität in NRW auf einem nahezu normalen Niveau gewesen (im Vgl. zu 2019) – bei verhältnismäßig geringen COVID-19-Neuinfektionen/Tag. In den letzten Tagen ist die Anzahl der Bewegungen deutlich zurückgegangen, während die Anzahl der Neuinfektionen exponentiell zugenommen hat. Der Rückgang der Mobilität ist jedoch nicht eindeutig auf die steigenden COVID-19-Infektionen zurückzuführen, da typischerweise auch Herbstferien zu einem reduzierten Verkehrsaufkommen führen. Entscheidend wird für die weitere Entwicklung der Gesamtmobilität sein, wie die Bevölkerung in Nordrhein-Westfalen mit dem, ab dem 02. November gültigen, „Lockdown Light“ bzw. Shutdown umgehen wird.

*Mobilität meint in diesem Kontext die Anzahl der Reisen, die an den jeweiligen Tagen zurückgelegt wurden. Für diese Analyse wurden Reisen berücksichtigt, die zwischen den Zonen stattgefunden haben und solche, die innerhalb einer Zone („Binnenbewegungen“) registriert wurden. Es wurden ebenfalls Reisen berücksichtigt, die nur in Nordrhein-Westfalen starten oder enden (z.B. Bielefeld-Osnabrück oder Frankfurt-Dortmund). Damit eine Reise als solche ausgegeben wird, müssen mindestens zwei Kilometer zurückgelegt werden. Zudem müssen die mobilen Endgeräte 60 Minuten „stationär“ sein, um als Reisen erfasst zu werden. Der Weg zum Bäcker um die Ecke wird also nicht erfasst, da die Distanz (< 2 km) und die Aufenthaltsdauer (< 60 Minuten) in der Regel zu kurz sind.

02 Eine vergleichende Analyse zwischen den Herbstferien 2020, den Osterferien 2020 und den Herbstferien 2019 ...

Die nachfolgenden zwei Grafiken analysieren die Herbstferien 2020, indem zum einem die Gesamtmobilität und zum anderen die Distanz mit den Osterferien 2020 und den Herbstferien 2019 verglichen wird.

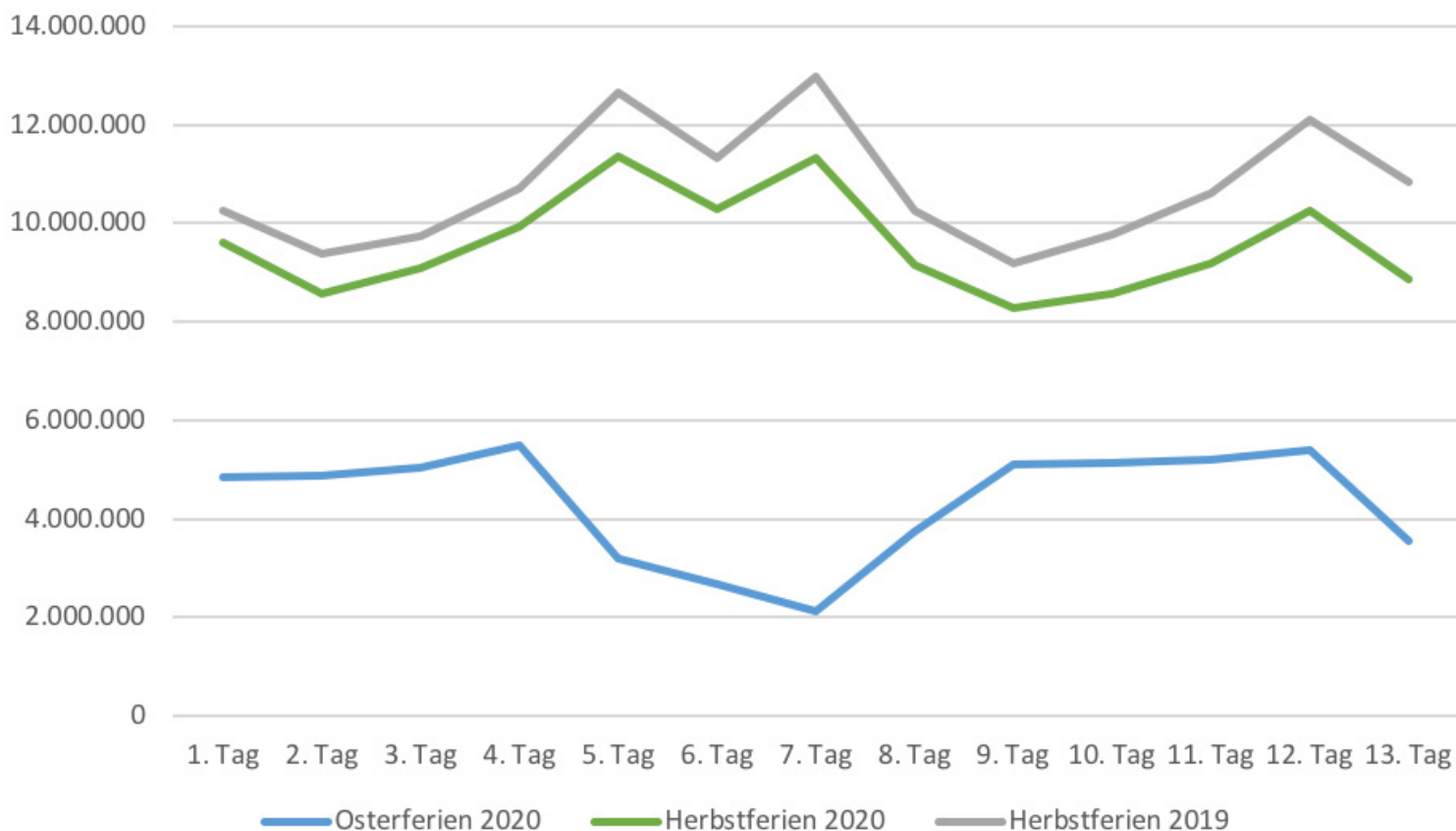
02.1 ... bezogen auf die Gesamtmobilität NRW



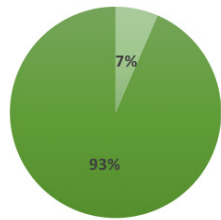
Die Grafik 2.1 zeigt, dass während der Herbstferien 2020 weniger Bewegungen in Nordrhein-Westfalen registriert wurden als während der Herbstferien 2019 (insgesamt -6 Prozent). Die Mobilität in den Herbstferien 2020 weicht von der „Normalmobilität“ aus dem Jahr 2019 kaum ab. Deutlich größer fällt der Unterschied zwischen den Osterferien 2020 und den Herbstferien 2020 aus (insgesamt +32 Prozent). Dabei gilt es zu bedenken, dass sich Deutschland während der Osterferien 2020 im Lockdown befand und u.a. Kindertagesstätten, Schulen und die Gastronomie geschlossen hatten. Diese Unterschiede können verdeutlichen, in welchem Umfang in den nächsten Wochen weniger Bewegungen in Nordrhein-Westfalen stattfinden könnten. Wobei zu beachten ist, dass die gesellschaftliche Akzeptanz eine andere ist als im Frühjahr und einige Maßnahmen nicht wiederholt werden (z.B. die Schließung der Schulen und Kindertagesstätten), sodass der Mobilitätsrückgang wahrscheinlich weniger stark ausfallen wird.

02.2 ...bezogen auf die Distanz der Bewegungen in NRW

Die Grafik 2.2 zeigt die gesamte Anzahl der täglich zurückgelegten Kilometer in den Osterferien 2020, in den Herbstferien 2020 und in den Herbstferien 2019 in NRW. Die zurückgelegten Kilometer spiegeln nur bedingt die Realität wieder, da diese nur die Distanz zwischen den Zentren der Zonen beschreiben. Bei Bewegungen innerhalb einer Zone werden dementsprechend „null“ zurückgelegte Kilometer ausgewiesen. Näherungsweise lässt sich aber feststellen, wann insgesamt kürzere bzw. längere Strecken zurückgelegt werden – insbesondere im relativen Vergleich. Beim relativen Vergleich der Distanzen fallen die Unterschiede deutlicher aus als bei dem Vergleich der Anzahl der Bewegungen. Die Distanz liegt in den Herbstferien 2020 leicht unter jener aus den Herbstferien 2019 (- 11 Prozent) und deutlich über der Distanz in den Osterferien 2020 (+ 121 Prozent).



03 Ein Vergleich zwischen der Anzahl der klassifizierten Bewegungen auf der Schiene und auf der Straße



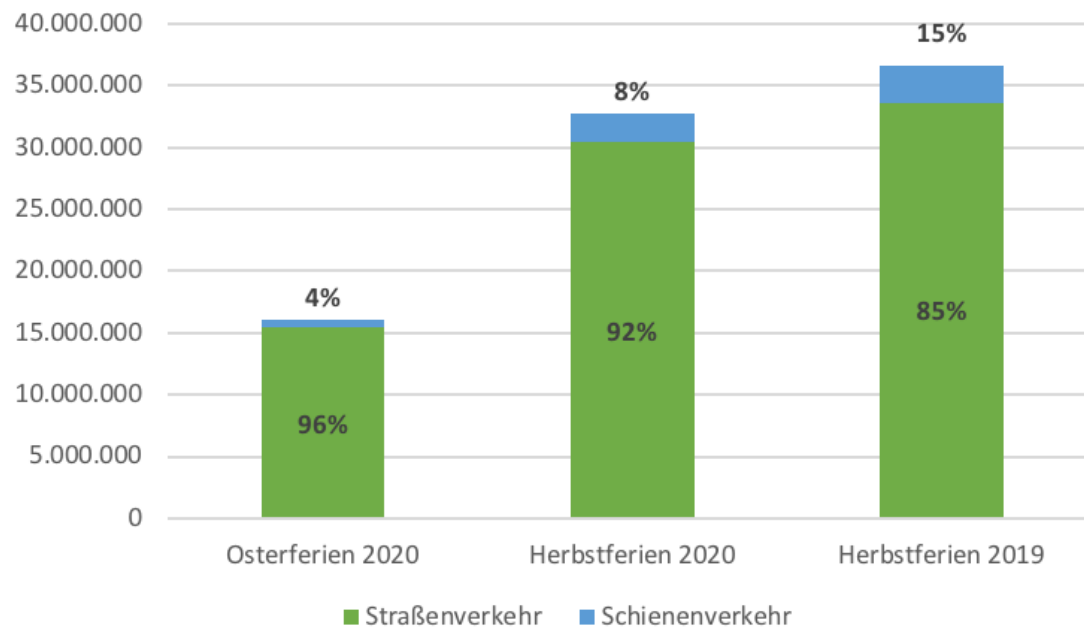
■ Classified ■ Not Classified

Das Verhältnis von Classified zu Not Classified

(Januar 2020 - Oktober 2020)

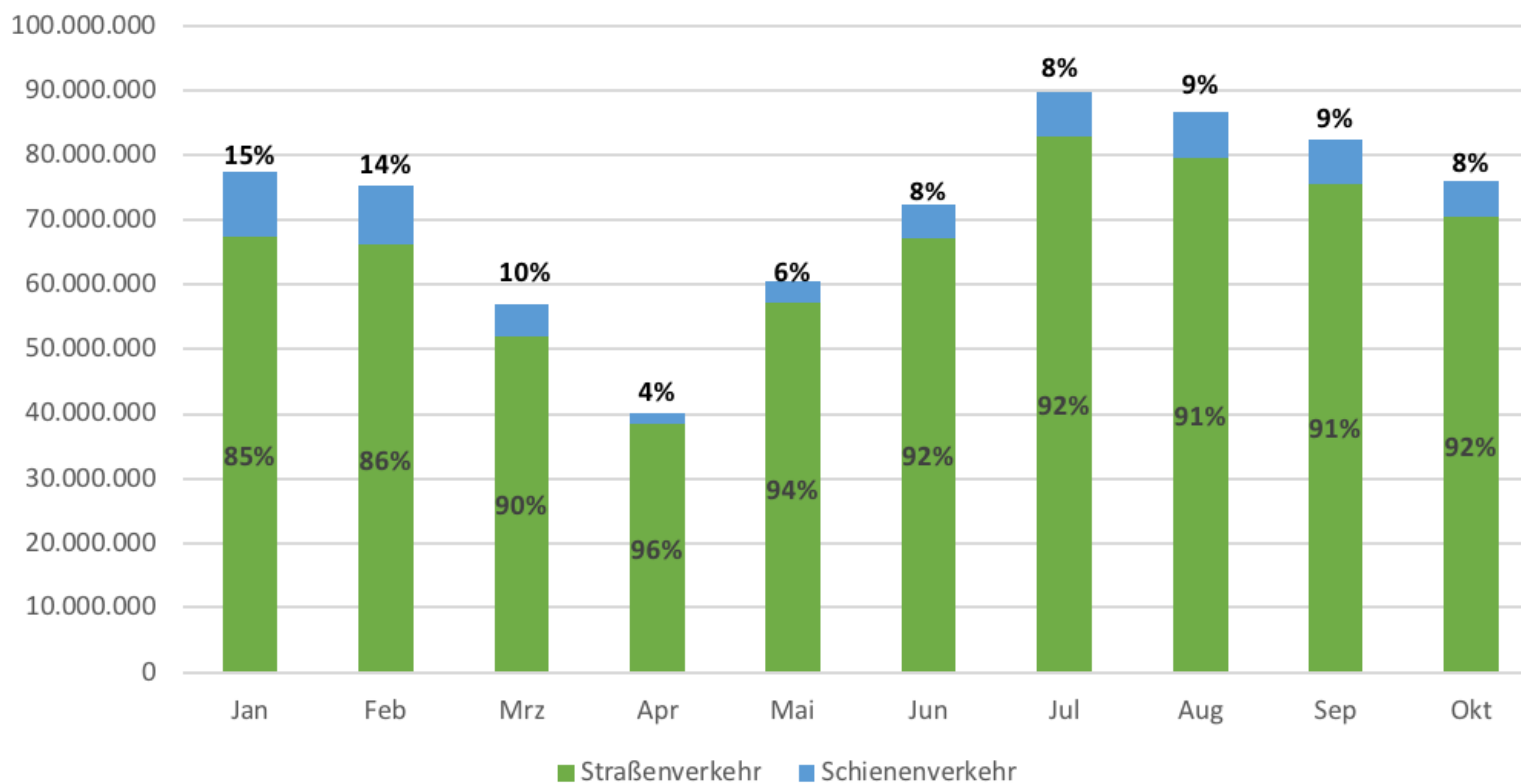
Die folgenden Analysen vergleichen die Anzahl der klassifizierten Bewegungen auf der Straße und auf der Schiene. Da eine zuverlässige Klassifizierung des Verkehrsmittels erst ab einer Distanz von 30 Kilometern gewährleistet werden kann und die große Masse an Bewegungen im Nahbereich stattfindet, ist die Anzahl der klassifizierten Bewegungen sehr gering. Die nachfolgenden Analysen bilden also nur Ausschnitte aus diesen klassifizierten sieben Prozent. Dennoch lassen sich durch den Vergleich der dargestellten Zeiträume interessante Erkenntnisse ableiten. Die Anteile am Schienenverkehr wirken, wahrscheinlich aus Klassifizierungsgründen, zu hoch (z.B. 15 Prozent im Januar 2019), aber die Verhältnisse zueinander erscheinen plausibel.

03.1 ... in den Herbstferien 2019 und 2020 und in den Osterferien 2020



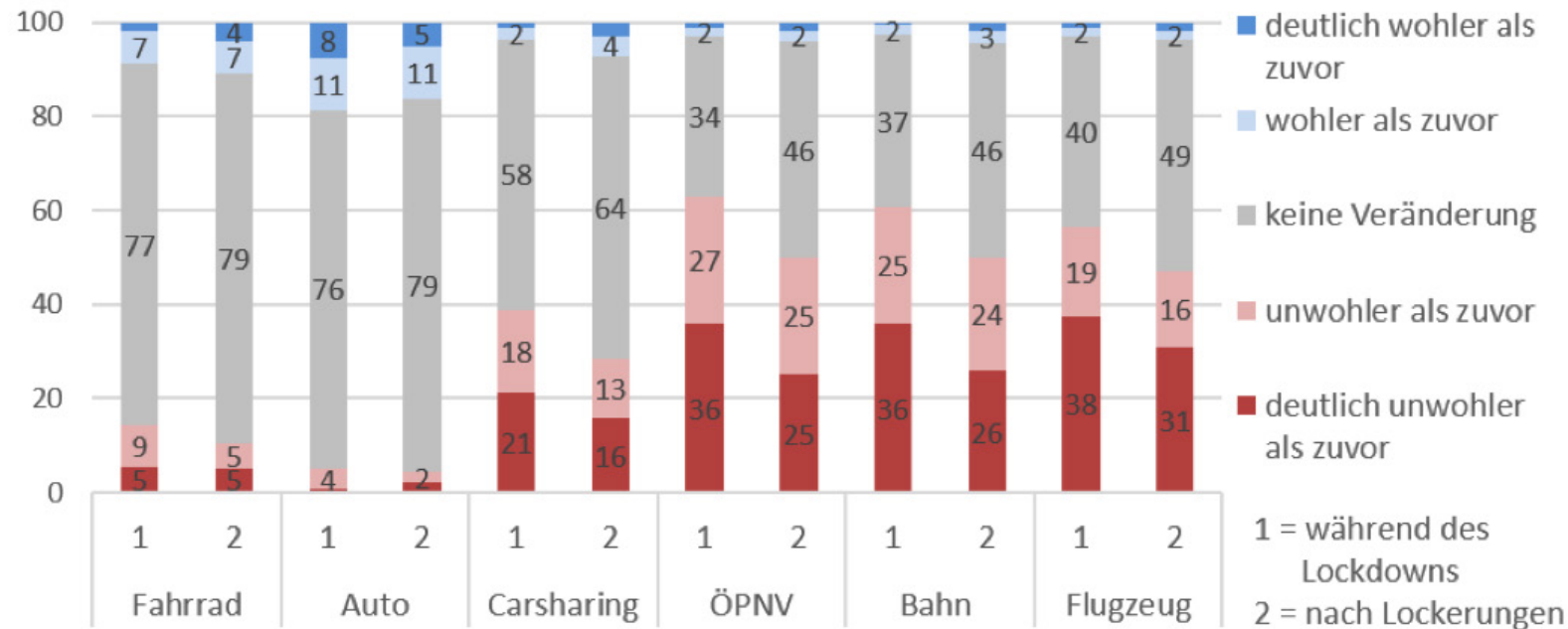
Die obige Grafik verdeutlicht nicht nur den deutlichen Rückgang der Mobilität in den Osterferien 2020 während des Lockdowns, sondern auch die starke Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße. In den Herbstferien 2020 hat sich der Anteil am Schienenverkehr gegenüber den Osterferien 2020 zwar verdoppelt, aber er liegt immer noch knapp 50 Prozent unter dem Anteil des Schienenverkehrs in den Herbstferien des Vorjahres.

03.2 ...von Januar 2020 bis Oktober 2020



Betrachtet man die klassifizierten Anteile am Schienen- und Straßenverkehr monatsweise, so setzt die Verkehrsverlagerung Mitte März ein und erreicht ihren Tiefpunkt im April 2020. Der Anteil des Schienenverkehrs steigt danach sukzessive an und hat sich im Sommer im Vergleich zum April immerhin verdoppelt. Die zunehmende Nutzung des ÖV im Sommer deckt sich auch mit Studien des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR), die u.a. feststellen, dass sich mehr Bürger während des Lockdowns im ÖPNV unwohl gefühlt haben als nach den Lockerungen (s. untenstehende Abb.).

Wie fühlen Sie sich aktuell, wenn Sie die folgenden Verkehrsmittel nutzen bzw. wie würden Sie sich aktuell fühlen, wenn Sie diese nutzen würden?



1. und 2. DLR-Befragung zur Mobilität in Krisenzeiten, Personen ab 18 Jahren unabhängig davon, ob die Person das Verkehrsmittel nutzt, Angaben in Prozent

Quelle: DLR 2020 (<https://verkehrsforschung.dlr.de/de/news/zweite-dlr-befragung-wie-veraendert-corona-unsere-mobilitaet>)

Dennoch liegt der Anteil des Schienenverkehrs am Verkehrsaufkommen immer noch deutlich unter dem Niveau des Modal Split, den die Mobilfunkdatenanalysen vor Corona skizziert haben. Während eines „Lockdown-Light“ und steigenden Infektionszahlen könnte das Unwohlbefinden im ÖV wieder ansteigen und zu geringeren Verkehrsanteilen führen. Neben einer Verkehrsvermeidung ist also auch mit einer Verkehrsverlagerung zu Gunsten des Straßenverkehrs bzw. des MIVs zu rechnen.