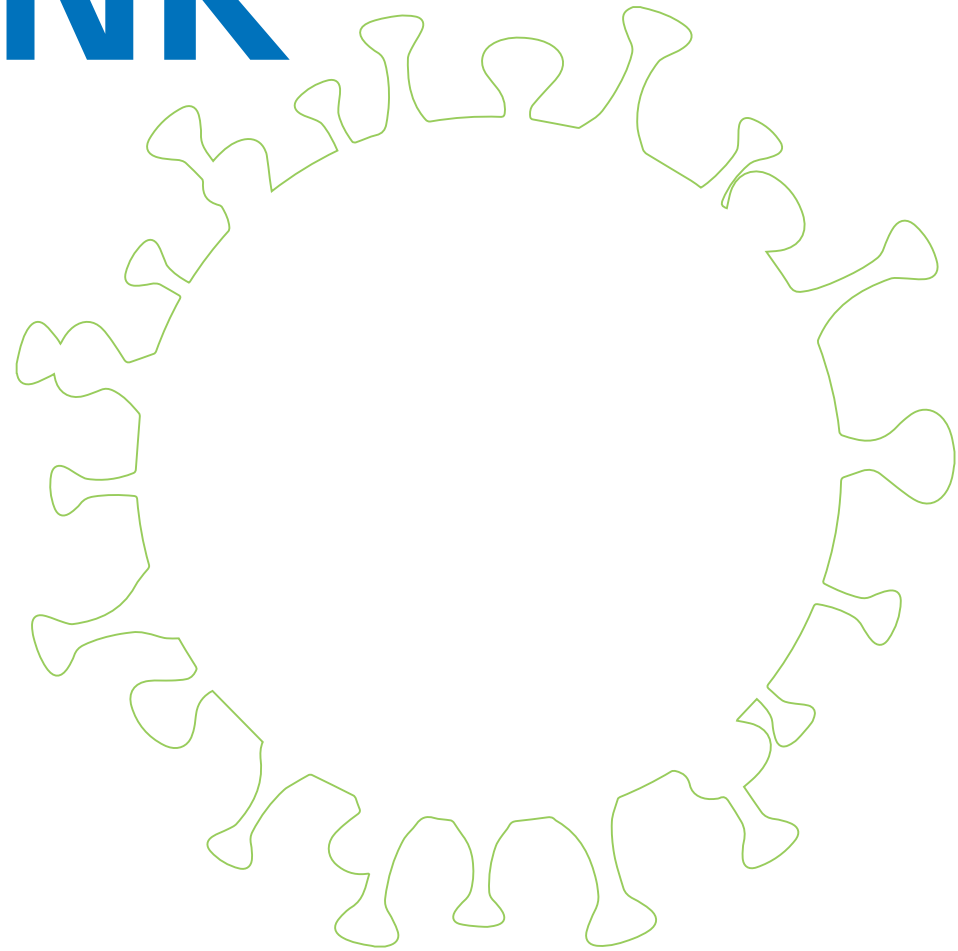


MOBILFUNK DATEN ANALYSE 2020



Nahverkehr Westfalen-Lippe

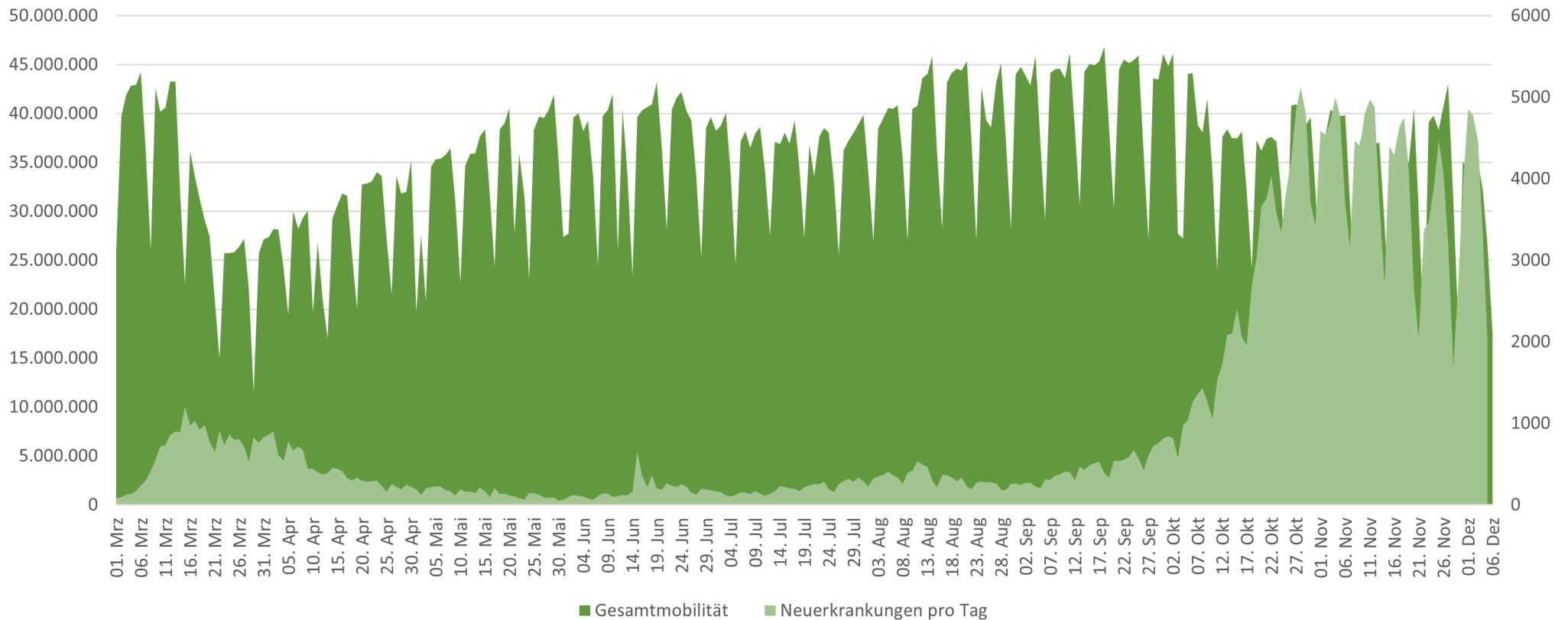
Stabsstelle für Strategie, Innovation & Digitale Entwicklung

IN HALT

10 DEZEMBER 2020

- 01** Die Entwicklung der Mobilität* und der COVID-19-Neuerkrankungen pro Tag in Nordrhein-Westfalen
- 02** Die Entwicklung der Gesamtmobilität im Vgl. zum Jahr 2019 (01. November – 08. Dezember 2020)
- 03** Ein Vergleich zwischen der Anzahl der klassifizierten Bewegungen auf der Schiene und auf der Straße:
Januar 2020 – November 2020

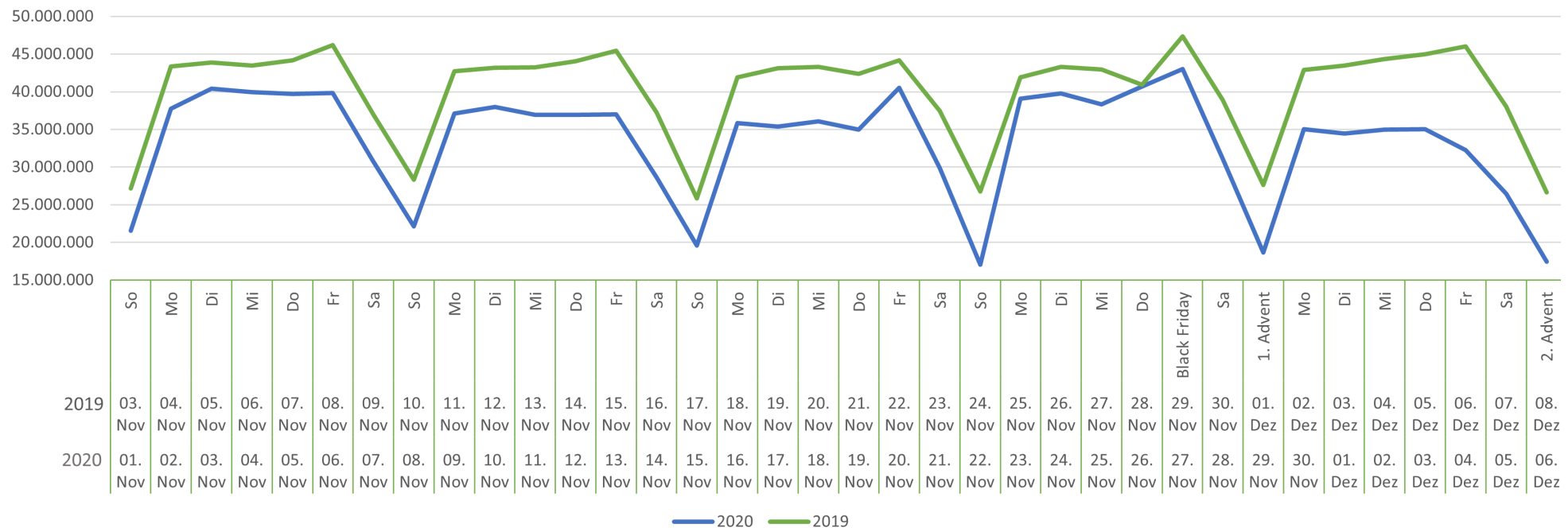
01 Die Entwicklung der Mobilität* und der COVID-19-Neuerkrankungen pro Tag in Nordrhein-Westfalen



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 Wochen ist die Anzahl der Bewegungen deutlich zurückgegangen, während die Anzahl der Neuinfektionen exponentiell zugenommen hat. Der Einfluss des „Lockdown Light“ (ab dem 02. November) hat sich im Vgl. zum September und Oktober auf das Mobilitätsaufkommen in NRW nicht spürbar ausgewirkt. Seit Anfang Dezember ist ein weiterer Rückgang der Mobilität zu verzeichnen, ggf. bedingt durch die Anzahl der nicht signifikant abnehmenden Corona-Infektionen. Jedoch liegt dieser Rückgang deutlich unter jenem während des Lockdowns im Frühjahr 2020.

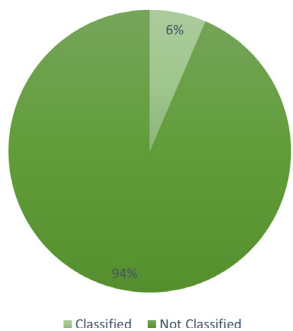
*Mobilität meint in diesem Kontext die Anzahl der Reisen, die an den jeweiligen Tagen zurückgelegt wurden. Für diese Analyse wurden Reisen berücksichtigt, die zwischen den Zonen stattgefunden haben und solche, die innerhalb einer Zone („Binnenbewegungen“) registriert wurden. Es wurden ebenfalls Reisen 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 Die Entwicklung der Gesamtmobilität im Vgl. zum Jahr 2019 (01. November – 08. Dezember 2020)



Die Grafik zeigt tagesspezifisch die Gesamtmobilität in NRW im Vergleich zum Jahr 2019. Grundsätzlich verlaufen die Graphen recht parallel zueinander. Bestimmte Ereignisse (z.B. Black Friday) und der Wochenverlauf (z.B. ist der Sonntag immer das „Wochentief“) prägen die einzelnen Tage. Der Black Friday führt im betrachteten Zeitraum in beiden Jahren zum höchsten Mobilitätsaufkommen in NRW. Seit Anfang Dezember ist die Differenz zwischen der Mobilität im Jahr 2019 und im Jahr 2020 größer geworden. Während die Differenz in der KW 48 (2020: 23.11. – 29.11.) lediglich 11,42 Prozent betrug, liegt die Mobilität in der KW 49 (2020: 30.11. – 06.12.) 24,67 Prozent unter jener aus dem Vorjahr. Dies kann u.a. mit einem veränderten Verhalten aufgrund von Corona-Maßnahmen (z.B. mehr Homeoffice, Reduzierung der Kontakte, ...) zusammenhängen und mit fehlenden Ereignissen wie Weihnachtsmärkten oder Weihnachtsfeiern.

03 Ein Vergleich zwischen der Anzahl der klassifizierten Bewegungen auf der Schiene und auf der Straße: Januar 2020 – November 2020



Die folgende Analyse vergleicht 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 (sechs 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.

Betrachtet man die klassifizierten Anteile am Schienen- und Straßenverkehr monatweise, 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. Dennoch lag der Anteil des Schienenverkehrs am Verkehrsaufkommen im Sommer immer noch deutlich unter dem Niveau des Modal Split, den die Mobilfunkdatenanalysen vor Corona skizziert haben. Seit Oktober ist der Anteil des Schienenverkehrs an der Gesamtmobilität wieder gesunken und es ist eine Verkehrsverlagerung zu Gunsten des MIVs zu beobachten. Dies kann mit den steigenden Infektionszahlen und einem stärkeren Unwohlbefinden im ÖV zusammenhängen.

