
Technische Universität Braunschweig
Carl-Friedrich-Gauß-Fakultät
Institut für Sozialwissenschaften
Modul: Forschungsmodul (18 CP)
Prüfer: Prof. Dr. Dirk Konietzka
Wintersemester 2020/21



Veränderungen des Mobilitätsverhaltens in ländlichen Räumen

- während der ersten Phase der Corona-Pandemie
am Beispiel des Altmarkkreises Salzwedel -

Johanna Grüne
Wackenroderstraße 8
30559 Hannover
Matrikelnummer: 5022664
Abgabedatum: 03.02.2021

Abstract

Der vorliegende Forschungsbericht beschäftigt sich mit den Auswirkungen der zur Eindämmung der Corona-Pandemie vielfältigen politischen Maßnahmen auf die Nutzung des ÖPNV im ländlich geprägten Altmarkkreis Salzwedel (Sachsen-Anhalt). Die Datenerhebung bei den Bewohner*innen erfolgte aufgrund der coronabedingten Einschränkungen mit einem zugestellten Fragebogen und als Alternative dazu auch als Online-Fragebogen.

Aus dem fokussierten Blickwinkel der Mobilität heraus, stellt die Corona-Pandemie eine noch nie dagewesene lebensweltliche Veränderung der Menschen und deren alltäglicher Mobilität dar. Die in den verschiedenen Phasen der Pandemie massiven Mobilitätsveränderungen werden durch die Reduzierung von vielen alltäglichen Wegeleistungen aufgrund der zeitweise geschlossenen Bildungseinrichtungen, Geschäften, Restaurants, Sport- und Freizeiteinrichtungen gekennzeichnet. Um einer möglichen höheren Ansteckungsgefahr in den öffentlichen Verkehrsmitteln zu entgehen, passen die Menschen ihr Mobilitätsverhalten an die Situation an. Dabei nutzen viele Menschen individuelle Verkehrsmittel (vor allem PKW und Fahrrad um oder gehen zu Fuß), sodass der ÖPNV in bzw. durch die Corona-Pandemie Kund*innen verliert. Die Ergebnisse zeigen, dass auch im Altmarkkreis Salzwedel, einem Landkreis mit einer hohen Autoaffektivität, deutliche Einbrüche beim ÖPNV erkennbar sind.

Inhalt

Abstract	2
Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	4
Abkürzungsverzeichnis	4
1. Einleitung	5
2. Definitionen	6
2.1. Mobilität	6
2.2. Verkehr	7
2.3. ländlicher Raum	7
2.4. öffentlicher Verkehr.....	7
2.5. öffentlicher Personennahverkehr.....	8
3. Fall: Altmarkkreis Salzwedel	8
3.1. Altmarkkreis Salzwedel.....	8
3.2. Verkehr im Altmarkkreis Salzwedel.....	9
4. Motilität (Theorie)	11
5. Forschungsstand	13
5.1. Covid-19-Virus und Corona-Pandemie.....	13
5.2. Entwicklung der Corona-Pandemie in Deutschland	13
5.3. Entwicklung der Corona-Pandemie im Altmarkkreis	14
5.4. Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den ÖPNV	14
6. Methodik	19
6.1. Reallabor Altmarkkreis Salzwedel.....	19
6.2. Datenerhebung.....	20
6.2.1. Grundgesamtheit und Sampling.....	21
6.2.2. Operationalisierung und Erhebungsinstrumentarium.....	22
6.2.3. Stichprobenbeschreibung.....	23
6.3. Analyse des Erhebungsinstrumentariums	23
6.3.1. sozial erwünschtes Antwortverhalten	23
6.3.2. statistische Auswertung	24
7. Ergebnisse	24
8. Fazit	27
8.1. Zusammenfassung und Diskussion der Befunde	27
8.2. Perspektiven für die weitere Forschung	28
9. Selbständigkeitserklärung	29
10. Quellen	29
Anhang	37

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Pendlerbewegungen im Altmarkkreis Salzwedel.....	10
Abbildung 2: Reallabor Altmarkkreis Salzwedel.....	20
Abbildung 3: Entwicklung der Rufbus-Buchungen im Altmarkkreis Salzwedel	25

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bevölkerung Altmarkkreis Salzwedel nach Altersklassen (%)	9
Tabelle 2: Zukünftige Nutzung von Verkehrsmitteln (Eigenaussage der Befragten).....	18

Abkürzungsverzeichnis

(In alphabetischer Reihenfolge)

ADAC	Allgemeiner deutscher Automobil Club
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
ASW	Altmarkkreis Salzwedel
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BMBF	Bundesministerium für Bildung und Forschung
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
DLR	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.
MIV	motorisierter Individualverkehr
NMIV	nichtmotorisierter Individualverkehr
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PKW	Personenkraftwagen
PVGS	Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel mbH
RegG	Regionalisierungsgesetz
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
ST	Sachsen-Anhalt
WHO	World Health Organisation (Weltgesundheitsorganisation)

„Es ist eindeutig, dass die Corona-Pandemie unser Mobilitätsverhalten grundlegend verändert. Insbesondere die öffentlichen Verkehrsmittel müssen eine Durststrecke überbrücken und brauchen Unterstützung. Vieles weist darauf hin, dass Auto und auch Fahrrad als Gewinner aus dieser Krise hervorgehen werden.“
(Prof. Barbara Lenz, DLR 2020a)

1. Einleitung

Der Mobilität in ländlichen Räumen kommt auch in der derzeitigen Zeit eine immer wichtiger werdende Bedeutung zu, da sie eine zentrale Rolle für die Teilnahme der Menschen am sozialen Leben einnimmt.

In der vorliegenden Arbeit sollen die Auswirkung der seitens der Politik verordneten mobilitätseinschränkenden und kontaktminimierenden Maßnahmen zur Eindämmung des Coronavirus fokussiert auf den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel (ASW) betrachtet werden. Dabei umfasst der Betrachtungszeitraum die erste Phase der Pandemie und beinhaltet den ersten Lockdown im Frühjahr 2020 sowie die anschließenden Lockerungen aufgrund der gesunkenen Infektionszahlen bis August.

Während die Auswirkungen der Pandemie auf den städtischen ÖPNV schon wissenschaftlich untersucht wurden, liegen für den ländlichen Raum bisher noch keine wissenschaftlichen Studien vor.

Der ASW ist im Rahmen von der ersten Phase des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Wettbewerbs „MobilitätsWerkStadt 2025“ ausgewählt, „um ein innovatives und nachhaltiges Mobilitätskonzept [zu] erarbeiten“ (PVG 2020).

Dabei sollen neue Lösungsansätze, wie die Digitalisierung des Rufbus-Angebots, getestet und umgesetzt werden. Neben der zentralen Fragestellung des Projektes zum Rufbus-Angebot wurden aus aktuellem Anlass auch die Veränderungen der Mobilität aufgrund der Corona-Pandemie ergänzend untersucht, die den Schwerpunkt dieser Arbeit bilden.

Dabei kommt die Motilitätstheorie zur Anwendung, weil sie sich nicht nur auf die räumliche Mobilität fokussiert, sondern sie mit grundlegenden sozialen, kulturellen, wirtschaftlichen und politischen Prozessen und Strukturen verbindet, die innerhalb der Mobilität wirksam sind und in den dortigen Handlungen und Entscheidungen zum Ausdruck kommen.

Deshalb soll in diesem Bericht die folgende Fragestellung im Fokus stehen:

Wie hat sich die ÖPNV-Nutzung in der ersten Phase der Corona-Pandemie im ländlichen Raum verändert?

Die vorliegende Arbeit führt zunächst in die theoretischen Bezugskonzepte der Untersuchung ein. Hierzu werden zuerst die wichtigsten Begriffe definiert (Kapitel 2.1. bis 2.5.), bevor der Altmarkkreis Salzwedel vorgestellt wird (3.). Anschließend folgt die Motilitätstheorie mit der Übertragung auf die Fragestellung (4.). Im nächsten Schritt wird der Forschungsstand anhand von empirischen Studien mit dem Schwerpunkt auf die Auswirkungen der Corona Pandemie dargestellt und die Hypothesen für dieses Projekt abgeleitet (5.).

Nach den hinführenden Kapiteln werden das Reallabor (6.1) und die Datenerhebung beschrieben. Dabei werden die Rahmenbedingungen des Forschungsprojekts erläutert und der Ablauf der Erhebung beschrieben (6.2.). Daran anschließend folgen die Vorstellung der Grund- und Auswahlgesamtheit (6.2.1.), die Operationalisierung (6.2.2.) und die Beschreibung der Stichprobe (6.1.3.). Im nächsten Kapitel wird das Erhebungsinstrumentarium analysiert, indem auf Selektionseffekte (6.3.1.) und sozial erwünschtes Antwortverhalten eingegangen (6.3.2.) sowie das gesamte Verfahren reflektiert wird (6.3.3.). Es folgen die empirischen Ergebnisse des Projekts vorgestellt, welche die Antwort auf die Fragestellung liefern (7.).

Im abschließenden Fazit werden die zentralen Ergebnisse zusammengefasst und diskutiert (8.1.) und Perspektiven für die weitere Forschung aufgezeigt (8.2.).

2. Definitionen

In dieser Arbeit werden die Themen Mobilität, öffentlicher Personennahverkehr und ländlicher Raum in Bezug auf die Corona-Pandemie betrachtet und deshalb bedarf es zunächst einer Definition dieser relevanten Begriffe, um eine einheitliche Ausgangssituation zu schaffen.

Dabei werden u.a. notwendige Abgrenzungen zwischen den im allgemeinen Sprachgebrauch häufig synonym verwendet Begriffen Mobilität und Verkehr sowie öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und öffentlicher Verkehr (ÖV) vorgenommen, weil „Mobilität als Bewegung in möglichen Räumen und Verkehr als Bewegung in konkreten Räumen“ (Canzler/ Knie 1998: 117) verstanden wird und der ÖPNV nur ein Bestandteil des ÖV ist.

2.1. Mobilität

Mobilität ist ein elementar wichtiges Grundbedürfnis, das zu akzeptablen Kosten für alle Personen zugänglich sein muss, um die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben zu sichern (vgl. Küpper 2011: 154f.). Dieser multidimensionale Begriff lässt sich in vier Grundformen unterteilen: Die **räumliche Mobilität** beschreibt den „Wechsel zwischen (vorab) festgelegten Einheiten eines räumlichen Systems“ (Zimmermann 2001: 529), also die physische Veränderung von Menschen, Gütern und Informationen. Damit stellt sie das Kernelement der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung in unserer Gesellschaft dar (vgl. Nuhn/Hesse 2006: 18f.) und deckt die Bereiche der Alltagsmobilität (u.a. tägliches berufliches Pendeln), der residentiellen Mobilität (u.a. Umzüge) und des Tourismus ab (vgl. Ohnmacht et al. 2007/Ruske 1994: 49f.).

Soziale Mobilität stellt die Bewegung bzw. den Wechsel von Personen zwischen verschiedenen Positionen innerhalb der Gesellschaft dar. Während bei der intergenerationalen Mobilität der Schichtwechsel innerhalb der Generationenabfolge weitergegeben wird, ist mit der intragenerationalen Mobilität der Schichtwechsel im Verlauf eines Lebens (z.B. Beruf) gemeint. Beide Arten der Mobilität können Verhalten und Einstellungen der Personen beeinflussen und prägen.

Die weiteren Dimensionen von Mobilität stellen während des „distant socialising“ (Dangschat 2020) eine sichere Form der Kommunikation mit sozialen Kontakten und zur Informationsbeschaffung dar und ermöglichen kurzfristig der aktuellen Situation virtuell zu „entkommen“.

Die **informationelle Mobilität** bezeichnet die Übertragung von Informationen durch neue Kommunikationsstrukturen (u.a. Internet, E-Mail, Telefon), die über die klassischen und neuen Medien erfolgen. Unter **geistiger Mobilität** ist die Beweglichkeit zu verstehen, eigene Ideen im Bezug auf Mobilität (u.a. virtuelle Reisen) zu entwickeln und umzusetzen.

2.2. Verkehr

Der Verkehr stellt das Instrument dar, dass für die „konkrete Umsetzung der Mobilität benötigt“ wird (Becker et al. 1999: 71) und gilt aufgrund der Beschreibung der zurückgelegten Wege („Personenkilometer“) auch als Mittel zum Erreichen des Ziels (vgl. Küpper 2011: 154).

Während der Begriff der Mobilität größtenteils positiv konnotiert wird, indem dieser die Möglichkeiten aufgezeigt, wird der Begriff des Verkehrs kritischer gesehen, da er meist untrennbar mit den (umwelt-)politischen Auswirkungen (z.B. Klimawandel) verbunden wird (vgl. Fürst/Oberhofer 2013: 306).

2.3. ländlicher Raum

Ländliche Regionen, wie der der ASW, beheimaten aufgrund ihrer Lage außerhalb von Ballungsräumen Grund- und Mittelzentren, die als Anlaufpunkte die grundlegende Versorgung der Bevölkerung mit Waren, Dienstleistungen und Infrastrukturangeboten sicherstellen.

Die Indikatoren Siedlungsdichte und Siedlungsflächenanteil (sog. Siedlungsstrukturtypen) kennzeichnen Räume als ländlich, wenn dort weniger als 150 Einwohner*innen pro km² leben (vgl. Franzen et al. 2008: 1). Um Räume mit ähnlichen Rahmenbedingungen zu identifizieren, werden die Erreichbarkeitsindikatoren (zentrale und periphere Lagen) herangezogen (vgl. Spangenberg 2008: 12). Durch diese Differenzierung wird deutlich, dass neben der Siedlungsdichte die Qualität der Verkehrsinfrastruktur sowie deren vernetzte Anbindung mit den benachbarten Mittelzentren über Abwanderungen/Zuzüge und die Wirtschaftskraft des Raumes (u.a. Arbeitsplätze, Steuereinnahmen) entscheiden (vgl. Hergert 2016: 21/ BMEL 2019: 5).

Da mehr als die Hälfte der Einwohner*innen Deutschlands (ca. 47 Mio. Menschen) in einem ländlichen Raum leben, wo die Folgen des demografischen Wandels immer deutlicher werdenden, ist es wichtig für diese Personen eine gute Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur (flächendeckender Ausbau von Breitband- und Mobilfunknetzen und des Verkehrsnetzes) sicherzustellen und auszubauen (vgl. ebd.: 5ff.).

2.4. öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr umfasst alle Verkehrs- und Beförderungsangebote, die im Rahmen der jeweiligen Beförderungsbestimmungen von den Akteur*innen genutzt werden. Deswegen setzt sich der ÖV aus dem öffentlichen Personennahverkehr und -fernverkehr einschließlich der Taxis und weiteren Angeboten (z.B. Mietwagen, Carsharing, Gelegenheitsverkehr)

zusammen (vgl. Dziekan/Zistel 2018: 347f.). Die Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln richten sich dabei nicht nach den individuell spezifischen Bedürfnissen und Ansprüchen in Hinblick auf die Abfahrtszeiten und die Reiseziele der Nutzer*innen, sondern stellen eine Bündelung hinsichtlich der örtlichen und zeitlichen Nutzungswünsche dar. In seinen nach einem zeitlich festgelegten und getakteten Fahrplan stattfindenden Fahrten und den festdefinierten Haltepunkten für das Zu- und Aussteigen sowie den feststehenden Start- und Endpunkt der jeweiligen Fahrt sind Ausdruck dieser Fahrwunsch-Bündelung.

Dabei werden die jeweiligen individuellen Reiseziele, trotz Umstieg, nicht immer vollständig erreicht oder ermöglichen nur eine Teilstreckennutzung. Der ÖV versucht deshalb seine Attraktivität und Nutzung durch entsprechend vernetzte und vor allem zeitlich aufeinander abgestimmte Angebote mit den verschiedenen Anbietern zu erhöhen (vgl. ebd.).

2.5. öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) umfasst den Schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) und den straßengebundenen ÖPNV (ÖSPV). Er umfasst nach dem PBefG [§§ 1 (1), 8 (1)] die allgemein zugängliche entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr, die die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr sicherstellen sollen. Deshalb darf die Mehrheit der Fahrgäste eines Verkehrsmittels die Reiseweite von 50 km oder die Reisezeit von einer Stunde nicht überschreiten (vgl. PBefG, AEG, RegG). Im Gegensatz zum SPNV unterliegt der ÖPNV besonderen rechtlichen Rahmenbedingungen und Organisationsstrukturen, da beispielsweise die Politik Einfluss auf die Finanzierung hat (vgl. Dziekan/ Zistel 2018: 347f.). Dies ist u.a. deshalb der Fall, weil das ÖPNV-Angebot als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge auch in ländlichen Räumen das Gemeinwohl absichern soll (vgl. Werner 2006: 3) und von den kommunalen Aufgabenträgern gesetzlich sichergestellt wird (vgl. Berschin et al. 2005: 46).

3. Fall: Altmarkkreis Salzwedel

In diesem Abschnitt soll der Untersuchungsgegenstand, der ASW, aus dem soziodemografischen und verkehrsinfrastrukturellen Blickwinkel dargestellt werden.

3.1. Altmarkkreis Salzwedel

Der ländlich geprägte Altmarkkreis mit seinen fünf Einheitsgemeinden und einer Verbandsgemeinde liegt im Nordwesten Sachsen-Anhalts und ist einer von elf Kreisen und drei kreisfreien Städten des Landes. Mit einer Fläche von 2.293 km² (Stand: 31.12.2018) ist er flächenmäßig der drittgrößte und mit 83.765 Einwohner*innen (Stand 31.12.2019) der bevölkerungsärmste Landkreis des Bundeslandes (vgl. Destatis 2020a).

Mit einer Bevölkerungsdichte von „nur“ 37 Einwohner*innen pro km² ist dieser ländliche Raum, auch einer der am dünnsten besiedelten Landkreise in Deutschland. Die Bevölkerungsverteilung weist dabei ein ausgewogenes Geschlechterverhältnis (Frauen: 50,2%; Männer: 49,8%) auf (vgl. Destatis 2020b).

Aktuell bilden die Erwerbstätigen (25-64 Jahre) mit 54% die größte Altersgruppe, gefolgt von den Rentner*innen (25%) und den Einwohner*innen bis 24 Jahre (21%) (vgl. Tab. 1).

	Kleinkinder (0-5 Jahre)	Kinder (6-9 Jahre)	Jugendliche (10-17 Jahre)	junge Erwachsene (18-24 Jahre)	Berufstätige (25-64 Jahre)	Rentner*innen (65+ Jahre)
weiblich	4,95%	3,42%	6,70%	4,49%	52,22%	28,22%
männlich	5,27%	3,56%	7,20%	5,50%	57,01%	21,45%
gesamt	5,07%	3,47%	6,89%	4,95%	54,17%	24,65%

Tabelle 1: Bevölkerung Altmarkkreis Salzwedel nach Altersklassen (%) (nach Destatis 2020a & b)

Nach der Bevölkerungsentwicklungsprognose sinkt die Zahl der Bewohner*innen bis 2030 aber insgesamt um 14% auf 74.000 Personen. Durch den demografischen Wandel ist mit einem deutlichen Rückgang in der Gruppe der Kinder und Jugendlichen sowie Berufstätigen zu rechnen. Währenddessen soll der Anteil der Rentner*innen um 34% ansteigen, sodass sie die größte Altersgruppe bilden (vgl. Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt 2016/Destatis 2020b).

Aus diesen Entwicklungen resultiert eine geringere Nachfrage von sozialen Infrastruktureinrichtungen, wie Schulen. Der damit verbundene Schülerverkehr, der im ASW bis zu 80% der Fahrgäste ausmacht, verliert dadurch an Relevanz und damit auch das ÖPNV-Angebot (vgl. Böhler et. al. 2009: 20). Der rückläufige Berufsverkehr trägt zusätzlich dazu bei, dass die Bedeutung der spezifischen Mobilitätswünsche der zahlenmäßig anwachsenden älteren Bevölkerung und deren Anforderungen (z.B. Freizeitverkehr) zunehmend an Bedeutung gewinnen (vgl. MLV 2018: 33f.). Während des ersten Lockdowns in der Corona Pandemie im Frühjahr waren diese langfristigen Veränderungen durch den deutlich reduzierten Schüler*innenverkehr aufgrund der geschlossenen Schulen oder des Unterrichts in Kleingruppen schon einmal deutlich zu spüren. Auch der Berufsverkehr fiel geringer aus, weil einige die Möglichkeit des Homeoffices nutzen bzw. den befristeten Betriebsschließungen oder der Kurzarbeit ausgesetzt waren.

Die Arbeitslosigkeit im Altmarkkreis liegt zwar mit durchschnittlich 6,4% deutlich über dem Bundesdurchschnitt von 4,9%, zeigt aber auch, dass die Bewohner*innen häufiger als im Landesdurchschnitt (6,9%) einer Beschäftigung nachgehen (vgl. Bundesagentur für Arbeit 2020a/2020b).

3.2. Verkehr im Altmarkkreis Salzwedel

Die Nachfrage nach verschiedenen Verkehrsmitteln (und insbesondere dem ÖPNV) im Landkreis richtet sich nach der bereits genannten räumlichen Gliederung, Bevölkerungsentwicklung sowie den Veränderungen der Altersstruktur und dem Motorisierungsgrad.

40,0% der Bewohner*innen pendeln zur Arbeit in einen der umliegenden Landkreise (Auspendler), während nur 16,1% der Beschäftigten, zur sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung in die Region kommen (Einpendler), sodass das Pendlersaldo für diesen Landkreis stark negativ ist (-8.000 Personen) (vgl. Abb.1).

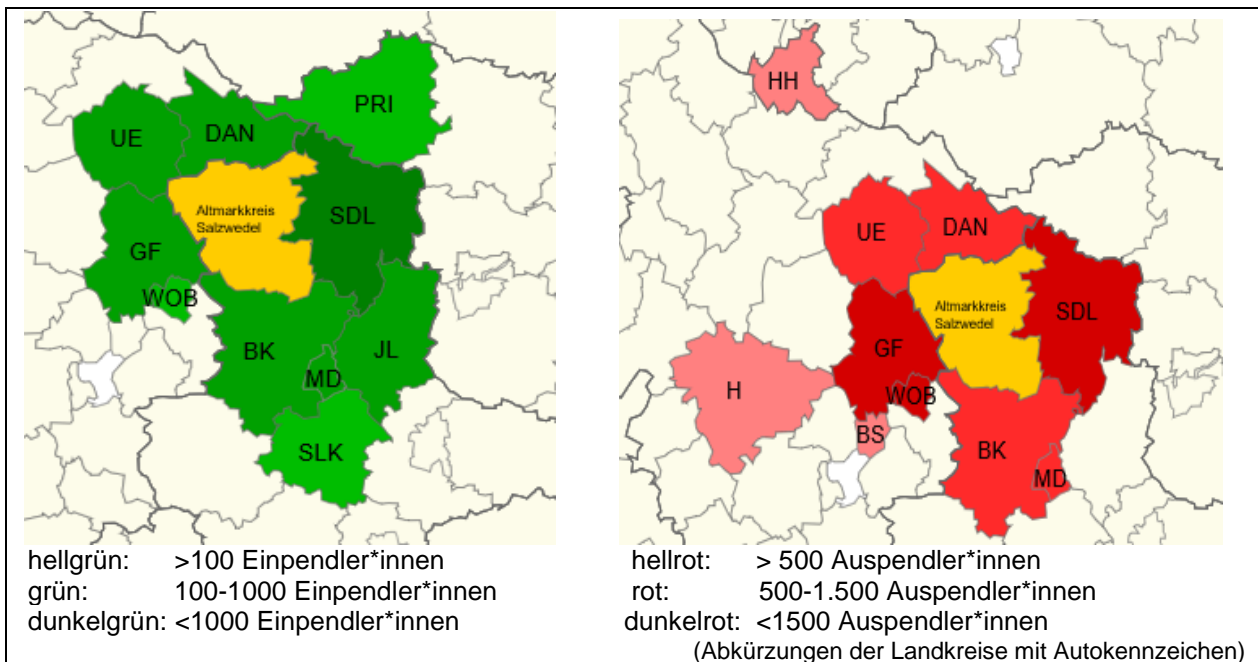


Abbildung 1: Pendlerbewegungen im Altmarkkreis Salzwedel
(eigene Darstellung; Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit 2019)

Im Altmarkkreis sind insgesamt 50.257 PKW und 3.995 Krafträder zugelassen (Stand: 2017). Das bedeutet, dass mehr als jede*r zweite*r Einwohner*in über ein MIV-taugliches Fahrzeug (584 Fahrzeuge/1.000 Einwohner*innen) verfügt, sodass der Landkreis eine der höchsten Fahrzeugdichten (MIV) in Deutschland aufweist (vgl. Kraftfahrt-Bundesamt 2017: 30f.).

Der Landkreis ist über die Straße über vier Bundesstraßen (B71, B188, B190, B248) und zwei Autobahnen (A14, A39) zu erreichen.

Der Schienenverkehr ermöglicht neben stündlich fahrenden Regionalbahnen auch einige IC Verbindungen. Da die beiden Bahnhöfe (Gardelegen, Salzwedel) aber im Laufe der Zeit an Bedeutung verloren haben, sind viele (Fernverkehr-)Verbindungen nur mit Umstiegen an den nächstgrößeren Bahnhöfen (u.a. Magdeburg) möglich, wodurch sich die Reisezeit verlängert. Die Nachfrageentwicklung im ÖSPV konnte dennoch im Vergleich zu 2009 um 40% gesteigert werden (vgl. MLV 2018: 31). Diese Situation soll bis 2030 mit eigenwirtschaftlich durch die DB Regio AG betriebenen IRE-Zügen (Berlin – Hamburg) über Stendal und Salzwedel in fernverkehrsähnlicher Qualität und durch zusätzliche Gleisanschlüsse, die eine höhere Taktung von RE ermöglichen, weiter ausgebaut werden (vgl. ebd.: 26/76).

Der ÖPVN im Altmarkkreis wird durch das Verkehrsunternehmen „Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel mbH“ (PVGS) übernommen, die den Landkreis mit einem Netz aus miteinander vertakteten Hauptlinien und ergänzenden Bedarfslinien, die „in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage ergänzt und als Zu- und Abbringer“ (VBB 2016: 6) eingesetzt werden, verbindet. Der Modal Split für den Altmarkkreis macht deutlich, dass der klassische Linienverkehr von 90% der Fahrgäste genutzt wird und die bestehende alternative Bedienform Rufbus kaum geeignet ist um „eine generelle Verbesserung des ÖPNV im ländlichen Raum, verbunden mit einer Steigerung des Modal Splits“ (ebd.: 6) zu erreichen.

Diese Entwicklung verdeutlichen die aktuellen Nutzungszahlen des Rufbussystems in Brandenburg, wo der Rufbus lediglich 2,23% des gesamten ÖPNV ausmacht und nur 32% der angebotenen Fahrten abgerufen werden (vgl. MLV/VBB 2018). Deshalb ist auch im ASW geplant die Taktung und Linienführung einiger Linien an den Nutzer*innenbedürfnissen orientiert anzupassen, um die Auslastung zu erhöhen (vgl. MLV 2018: 84).

Zusätzlich bietet der steigende Tourismus- und Freizeitverkehr die Möglichkeit den ÖPNV durch entsprechende attraktive Angebote zu einem unverzichtbaren Bestandteil in strukturschwachen ländlichen Regionen, wie dem ASW auszubauen, und zeitgleich die Finanzierung und die Qualität des ÖPNV-Angebots durch die weiteren Fahrgäste sicherzustellen.

Auch die Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022 (§ 8 Abs. 3 PBefG) stellt neben den zusätzlichen finanziellen Kosten, auch eine Chance für den ÖPNV in Räumen mit einem deutlichen demografischen Wandel dar, weil dadurch die Mobilitätschancen für mobilitätseingeschränkte Personen (körper- oder wahrnehmungsbehinderte Menschen, ältere Menschen, Kleinkinder, werdende Mütter, Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck), die knapp 20 % der Gesamtbevölkerung ausmachen, nachhaltig verbessert werden (vgl. Stuva: 1).

Insbesondere für die mobilen Senior*innen stellt der ÖPNV zur Nutzung des wachsenden Freizeitangebots eine gute Alternative zum PKW dar (vgl. MLV 2018: 34).

4. Motilität (Theorie)

Individuen zeichnen sich durch ihre mehr oder weniger stark ausgeprägte Mobilität in geografischen, wirtschaftlichen und sozialen Räumen aus. Dieses Verhalten nennt man Mortalität, in Anlehnung an die biologische Definition (vgl. Dubois et al. 2015). Dort beschreibt dieser Begriff die „Bewegungsfähigkeit von Organismen und Zellorganellen“ und die „Beweglichkeit von Populationen“ (Spektrum 1999), die sich aus den physischen und im Raum verteilten Ressourcen, wie Nahrung, ergibt und den Lebensraum prägt.

Durch Bauman (2000) wurde der Ansatz erstmals in den Sozialwissenschaften zur Bestimmung des Potenzials räumlicher Bewegung von sozialen Akteuren (Gesellschaften, Kollektiven und Individuen) genutzt. Deshalb kann Mobilität wie folgt definiert werden:

*„Motility is defined as all of the **characteristics of a given actor that allow him/her/it to be mobile** (i.e. physical skills, income, aspirations (to move or be sedentary), the social conditions of access to existing transportation and telecommunication systems, and acquired skills (job training, a driver’s license, international English for travel, etc.)“*
(Kaufmann et al. 2004: 750).

In diesem Ansatz wird eine Verbindung zwischen räumlicher und sozialer Mobilität ermöglicht in dem neben der räumlichen Raum-Zeit-Perspektive, auch die Interaktion zwischen Akteuren, Strukturen und bewegungsbeeinflussenden Kontexten beobachtet wird und ermöglicht dadurch den „modus operandi der gesellschaftlichen und politischen Logik von Bewegungen“ (Kaufmann 2004) zu verstehen. Auch die Bestimmung des Bewegungspotenzials bietet im Vergleich zur empirisch erhobenen „tatsächlichen“ Mobilität, weitere Möglichkeiten das Mobilitäts-

verhalten der Menschen auch in Hinblick auf die daraus resultierenden gesellschaftlichen Folgen auszuwerten.

Das Konzept der Motilität umfasst drei voneinander abhängige Elemente, die im Folgenden kurz vorgestellt werden sollen: Der Zugang zur Mobilität (Definition s. 2.1.), die Kompetenz, diesen Zugang zu erkennen und zu nutzen sowie die Aneignung der entstandenen Wahlmöglichkeit des (Nicht-) Handelns (vgl. ebd.).

Der **Zugang** bezieht sich auf die Art der Mobilität, die je nach Ort, Zeit und anderen kontextuellen Einschränkungen durch Netzwerke und Dynamiken innerhalb von Räumen beeinflusst werden kann. Der Zugang wird durch Optionen und Bedingungen eingeschränkt. Die *Optionen* beziehen sich auf das gesamte Spektrum der zu einem bestimmten Zeitpunkt verfügbaren Transport- und Kommunikationsmittel sowie Dienstleistungen und Geräte. Die *Bedingungen* beziehen sich auf die Zugänglichkeit der Optionen in Bezug auf standortspezifische Kosten, Logistik und andere Einschränkungen. Der Zugang hängt deshalb von der räumlichen Bevölkerungsverteilung und der Infrastruktur ab, von der Verortung im Raum sowie der sozio-ökonomischen Position ab (vgl. Kaufmann 2004).

Die **Kompetenz** umfasst alle Fähigkeiten und Fertigkeiten, die sich direkt oder indirekt auf den Zugang und die Aneignung beziehen können und interdependent mit ihnen ist.

Drei Aspekte sind zentral für die Kompetenzkomponente der Motilität: *physische Fähigkeiten*, z.B. die Fähigkeit, ein Objekt innerhalb gegebener Rahmenbedingungen/Grenzen von einem Ort zu einem anderen zu transportieren; *erworbene Fähigkeiten* in Bezug auf Regeln und Vorschriften der Bewegung, z.B. Lizenzen, spezifische Kenntnisse des Geländes; und *organisatorische Fähigkeiten*, die die Planung und Synchronisierung von Aktivitäten durch den Erwerb von Informationen ermöglichen (vgl. ebd.).

Die **Aneignung** bezieht sich darauf, wie Einzelpersonen, Gruppen, Netzwerke oder Institutionen wahrgenommen werden oder ihren realen Zugang und ihre Fähigkeiten interpretieren und danach handeln. Die Aneignung wird durch die Bedürfnisse, Pläne, Bestrebungen und das Verständnis der Personen geprägt und steht in Beziehung zu Strategien, Motiven, Werten und Gewohnheiten. Aneignung beschreibt, wie Personen bestimmte Optionen für ihr Handeln in Betracht ziehen, für angemessen halten und auswählen. Dadurch wird sie zu dem Mittel, mit und nachdem die Fähigkeiten und Entscheidungen bewertet werden.

Auf den ländlichen geprägten ASW übertragen bedeutet das, dass der Zugang dieses Raumes aufgrund der Einordnung als Mittelzentrum im Vergleich zu Großstädten über eine schlechtere Verkehrsinfrastruktur und weniger Dienstleistungen und ökonomischen Mittel verfügt, sodass die Ressourcen nur eingeschränkt zur Verfügung stehen.

Die Bewohner*innen können dann anhand dieses Angebots entscheiden, ob bzw. wann sie dieses nutzen oder nicht. So spielt bei der Wahl des Verkehrsmittels u.a. die Entfernung der Haltestellen, die Taktung, die Anschlussmöglichkeiten, der zeitliche Aufwand im Vergleich

zum Auto, der Komfort und momentan auch der Kontakt mit anderen Personen eine entscheidende Rolle.

5. Forschungsstand

In diesem Abschnitt wird zuerst die Definition des Coronavirus vorgenommen und deren Ausbreitung in Deutschland sowie dem ASW skizziert. Anschließend werden die Auswirkungen der Pandemie auf die ÖPNV-Nutzung anhand von empirischen Studien aus dem ersten Lockdown im Frühjahr skizziert. Dabei werden auch die längerfristigen und damit über die Pandemie hinauswirkenden Auswirkungen auf das individuelle Mobilitätsverhalten, die Wahl der Verkehrsmittel sowie den zukünftigen ÖPNV-Nutzung analysiert.

5.1. Covid-19-Virus und Corona-Pandemie

Ende Dezember 2019 wurden der WHO Fälle von Lungenentzündung in der chinesischen Stadt Wuhan gemeldet, dessen Ursache Anfang Januar 2020 im neuartigen Beta-Coronavirus 2019-nCoV (später: Covid-19-Virus) gefunden wurde.

Coronaviren (CoV) sind unter Säugetieren und Vögeln weit verbreitet und können beim Menschen Erkrankungen von einer milden Erkältung bis zu schweren Krankheitsverläufen (u.a. Lungenentzündungen) verursachen. Das neuartige Virus (nCoV) mit einem neuen Stamm, der bisher bei Menschen noch nicht identifiziert wurde, sorgt dafür, dass die Erkrankung symptomfrei bleiben, aber auch verstärkt bei älteren Menschen oder bei Vorerkrankungen zu schweren Verläufen kommen kann (vgl. WHO Europa 2020/RKI 2020).

Durch die weltumspannende Vernetzung im Rahmen der Globalisierung und der entsprechend globalen Mobilität (v.a. geschäftliche und touristische Flugreisen sowie Handel) hat sich die Viruserkrankung in unterschiedlichen Wellen zu einer weltweiten Pandemie entwickelt. Ende Januar wurde der Ausbruch des Virus vom Generaldirektor der WHO, als „Notlage von internationaler Tragweite“ (höchste Warnstufe der WHO) eingestuft. Nachdem sich das Virus wellenartig auf der ganzen Welt verbreitet hat (mehr als 118.000 Fälle in 114 Ländern, 4291 Todesfälle), ist er Mitte März zur globalen Pandemie erklärt worden (vgl. ebd.).

5.2. Entwicklung der Corona-Pandemie in Deutschland

Am 27.01.2020 wird der erste Corona Fall in Deutschland gemeldet. Anfang März werden die ersten Großveranstaltungen in Deutschland aufgrund des Coronavirus abgesagt (Tourismmesse ITB, Internationale Handwerksmesse, Leipziger Buchmesse). Am 08.03.2020 wird bekannt das erstmals ein Deutscher in Verbindung mit dem Coronavirus gestorben ist und ab Mitte März schließen die meisten Bundesländer die Schulen und Kindertagesstätten, Veranstaltungen werden verboten sowie der Handel und das Hotel- und Gaststättengewerbe massiv eingeschränkt oder ebenfalls vorübergehend geschlossen.

Am 22.03.2020 einigen sich der Bund und die Länder auf strenge Ausgangs- und Kontaktbeschränkungen. Millionen Menschen können nicht mehr an ihrem Arbeitsplatz, weil Geschäfte und Einrichtungen geschlossen werden und weitgehende Kontaktbeschränkungen auf

Grundlage des Infektionsschutzgesetzes treten in Kraft um die weitere Ausbreitung des Coronavirus durch massive Beschränkung der zwischenmenschlichen Kontakte einzudämmen. Deshalb wird in der Arbeitswelt Kurzarbeit, das Arbeiten im Homeoffice und virtuelle Zusammenkünfte in Form von Videokonferenzen die das tägliche Pendeln zwischen Wohnung und Arbeitsplatz und Dienstreisen ersetzen zur neuen arbeitsweltlichen Erfahrung für viele Beschäftigte. Am 20.04.2020 treten die ersten vorsichtigen Lockerungen der Corona-Schutzmaßnahmen orientiert an den jeweiligen Infektionszahlen in Kraft und weitere folgen in den Wochen danach (vgl. MDR aktuell 2020).

Der ÖPNV ist auch während des zeitlich befristeten Lockdowns weitestgehend aufrechterhalten worden, auch wenn teilweise reduzierte Verkehrsangebote wie z.B. die Reduzierung auf bestehende Sonn- und Feiertags- oder Ferienfahrplanregelungen erfolgt sind.

Für die Nutzer*innen vom ÖPNV besteht seit dem 27.04.2020 in allen Bundesländern eine Maskenpflicht. weil sich dort unter Umständen das Kontaktverbot und der Mindestabstand nicht immer einhalten lassen. Bürger*innen, die diese Vorschrift missachten, müssen mit einem Bußgeld rechnen dessen Höhe je nach Bundesland variiert.

Diese Maßnahmen stellen eine einmalige Zäsur dar, bei der auch in die ansonsten grundgesetzlich garantierten Freiheitsrechte des Einzelnen zum Wohl der Allgemeinheit eingeschränkt worden sind, angesichts der Situation aber notwendig, wie das Zitat von der *Bundeskanzlerin Merkel beweist*:

*„Die Krise ist einzigartig. Sie ist so, dass wir damit keine Erfahrungen haben. Hier haben wir es mit einem Gegner zu tun, wenn ich das so sagen darf, **einem Virus, den wir nicht kennen, wo wir noch nicht wissen, wie wir ihn bekämpfen können, durch Impfungen oder durch Medikamente. Und deshalb müssen wir so agieren, wie wir es möglichst kraftvoll tun können**“ (14.03.2020).*

5.3. Entwicklung der Corona-Pandemie im Altmarkkreis

Im Altmarkkreis gab es bis August 2020 37 bestätigte Coronafälle, von denen bereits 34 wieder genesen sind und „nur“ eine Person in Verbindung mit dem Virus verstorben ist.

In diesem Zeitraum sind 116 Personen aus Nicht-Risikogebieten und 189 aus Risikogebieten, wie Italien, registriert worden.

Von den Infizierten waren über die Hälfte der Personen Reiserückkehrer oder hatte unmittelbaren Kontakt mit einer dieser Personen. Die zwischendurch sehr hohe Anzahl an in Quarantäne befindlichen Personen erklärt sich dadurch, dass sich in der Schulklasse oder Reisegruppe eine infizierte Person befand und alle als Kontaktperson in Quarantäne mussten (vgl. Anhang).

5.4. Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den ÖPNV

Im Frühjahr haben sich vor allem die Großstädte, also Räume in den viele Menschen auf engem Raum leben, zu Virus-Hotspots entwickelt, während sich in den ländlichen Räumen deutlich weniger Personen infiziert haben. Durch das „distant socialising“ zur Eindämmung des Virus kam sowohl der (internationale) Verkehr (Handel, Geschäftsreisen, Tourismus) fast zum

Erliegen und das individuelle Mobilitätsverhalten hat sich aufgrund der politischen Einschränkungen seit Mitte März 2020 deutschlandweit grundlegend verändert (vgl. Dangschat 2020). Dabei ist die Nachfrage im ÖPNV teilweise um bis zu 90% eingebrochen (Blickpunkt Verkehr 2020/ DVV 2020) und hat sich nach dem Lockdown im Frühjahr nur schrittweise erholt. Selbst nach den Lockerungen im April hat der ÖV noch nicht den Vor-Pandemie-Wert erreicht (-4%). Im gleichen Zeitraum hat der PKW als gewähltes Verkehrsmittel 5% der Nutzer*innen dazu gewonnen (vgl. DLR 2020b).

H₁: Der ÖPNV im ASW hat in der Corona-Pandemie deutlich an Fahrgästen verloren.

Im ersten Lockdown der Pandemie zeigt sich, dass erheblich weniger Personen (täglich) zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz pendeln, sodass sich dieser Anteil von 66% auf 32% mehr als halbiert hat. Ein Grund für diese Entwicklung ist der Rückgang der zurückgelegten Wege der Berufstätigen aufgrund des teilweise massiv ausgeweiteten Angebots an Home-Office-Arbeitsplätzen (40%-55%) oder durch die vermehrte Inanspruchnahme der verbesserten Regelungen zur Kurzarbeit seitens der Unternehmen (vgl. Meyer 2020/ Hagen et. al. 2020).

Auch in anderen Bereichen werden die Wege auf ein Minimum heruntergefahren, sodass 70%, statt wie bisher 37%, nur ein- oder zweimal pro Woche einkaufen gehen und nur noch 10% (vorher: 22%) mit dem Auto zum Sport fahren (vgl. ebd.). Die Reduzierung kann hierbei aber auch auf die Schließungen der Vereine und Fitnessstudios zurückgeführt werden.

H₂: Im Vergleich zu anderen Personengruppen fällt bei den Berufstätigen die Reduzierung der Wegeleistung und Personenkilometer am deutlichsten aus.

Im Bezug auf den ÖPNV lässt sich festhalten, dass jede*r vierte Befragte den ÖPNV meidet, unter den regelmäßig Nutzer*innen liegt der Anteil mit 43% noch deutlich höher, sodass die Auslastung in den Bussen und Bahnen deutlich zurückgegangen ist (vgl. Meyer 2020).

Trotz der massiv zurückgegangenen Fahrgastzahlen wurde das Angebot der Verkehrsunternehmen größtenteils aufrecht gehalten, um so möglichst ausreichend Abstand zwischen den Fahrgästen und dem Fahrpersonal zu ermöglichen. In einigen Regionen sind aber auch aufgrund des Rückgangs (zeitweise) Sonderfahrpläne eingeführt worden, die sich an die Ferien- oder Wochenendangeboten orientieren (vgl. Meyer 2020).

Die geringe Nutzung des ÖPNV kann damit zusammenhängen, dass sich zwei Drittel der Befragten (63%) während des ersten Lockdowns bei einer (möglichen) ÖPNV-Nutzung (deutlich) unwohler als zuvor fühlen und nur 34% keine Veränderung in ihrem Sicherheitsempfinden sehen (vgl. DLR 2020a). Auch nach dem ersten Lockdown konnte das Unbehagen im ÖPNV nicht unter 50% gesenkt werden und liegt damit nur knapp unter den Werten des Flugzeugs (vgl. DLR 2020b/c; NaNa 35/2020). Eine weitere Studie kommt zu dem Ergebnis, dass die Befragten eine mögliche Ansteckungsgefahr im ÖPNV/SPNV deutlich wahrscheinlicher finden (50%) im Vergleich zu anderen Orten. So weisen Schule, Kindergarten und Büro sowie Kino und Theater mit nur 34% eine deutlich geringere „Gefahr“ auf, wie auch das Einkaufen oder

Restaurantbesuche (25%) (vgl. Meyer 2020). Damit ist die gefühlte Unsicherheit unter den ÖPNV-Nutzer*innen trotz der seitens der Verkehrsunternehmen ergriffenen Schutzmaßnahmen und der Einführung der Maskenpflicht hoch, obwohl die dort ergriffenen Schutzmaßnahmen (u.a. ausgeweitete Hygienekonzepte, verdichtete Reinigungsintervalle, automatische Türöffnungen, Durchlüften an Haltestellen) durchaus positiv bewertet werden.

Das Robert-Koch-Institut (RKI) stuft die Gefahr sich im ÖPNV mit COVID-19 zu infizieren durch die kurzen zeitlich befristeten Begegnungen, als potentiell weniger gefährlich ein, als Familienzusammenkünfte, wo die Menschen über Stunden gemeinsam beisammen sind. Außerdem spielt laut dem aktuellen Wissenstand „die indirekte Übertragung durch kontaminierte Oberflächen nur eine untergeordnete Rolle“ (vgl. Buda et al. 2020).

Mit der Einführung der Maskenpflicht im ÖPNV (27.04.2020) soll sichergestellt werden, dass durch die zeitgleich angelaufene schrittweise Aufhebung der Einschränkungen des öffentlichen Lebens und gleichzeitig damit verbundene steigende Nutzung des ÖV nicht zum erhöhten Ansteckungsrisiko werden zu lassen und mit der Verpflichtung zum Tragen von einem Mund-Nasen-Schutz auch ein sichtbares Gefühl von Sicherheit (auch in den Hauptverkehrszeiten) zu genießen (vgl. Hinkelmann 2020). Diese Sicherheit empfinden 14% der Befragten (Abo-Kund*innen: 14%) aufgrund der Masken-Pflicht und weitere 28% (Abo: 36%) fühlten sich zusätzlich in Verbindung mit der Einhaltung vom Mindestabstand bei ÖPNV-Nutzung sicher. 29% (Abo: 33%) fühlen sich trotz Maskenpflicht wegen der Nichteinhaltung vom Abstand nicht sicher und weitere 18% (Abo: 12%) verunsicherte das nicht korrekte Tragen der Masken. 11% (Abo: 5%) gaben an das noch strengere Hygienemaßnahmen erforderlich sind (vgl. Krämer/Herchel 2020).

*H₃: Der Sicherheitsaspekt ist ein wesentlicher Aspekt für die Verkehrsmittelwahl der Nutzer*innen in der Corona-Pandemie.*

Im Gegensatz dazu haben die Befragten bei der Nutzung von individuellen Verkehrsmitteln (v.a. Auto, Fahrrad) kaum/keine Bedenken, sodass 76% weiterhin das Auto nutzen (vgl. DLR 2020a). Im Gegensatz dazu hat das Auto als individuell genutztes Verkehrsmittel in dieser Phase der Pandemie als geschützter Rückzugsraum gewonnen, denn der Anteil der Mitfahrer*innen ist von 10% auf nur noch 7% im Mai gesunken (vgl. Follmer 2020: 14).

Der Stellenwert des Autos als Verkehrsmittel ist in der Corona-Krise von 46% vor auf 57% Autonutzung gestiegen. Sogar 32% der Menschen, die über keinen PKW verfügen (20% der Gesamtbevölkerung), habe angegeben in der Corona-Krise den PKW als Verkehrsmittel zu vermissen. Dabei handelt es sich besonders oft um junge Menschen, Personen in Stadtregionen und etwas häufiger um Frauen als um Männer. Hierbei handelt es sich genau um die Personengruppen, die im Vergleich zur Gesamtbevölkerung weniger gut mit Pkw ausgestattet sind. Darüber hinaus gaben 6% dieser autofreien Personen an, dass sie aufgrund der Verbreitung des Virus über die Anschaffung dieses Verkehrsmittels nachdenken (vgl. ebd.).

Die Erfahrungen aus der Corona-Pandemie, bei der das Auto als persönliche Schutzzone und als Möglichkeit für eine kontaktlose Mobilität wahrgenommen wurde, führte bei 12% der befragten PKW-Halter*innen dazu, ein weiteres Auto anzuschaffen um auch einer anderen im gemeinsamen Haushalt lebenden Personen diese Mobilität zu ermöglichen. In Mehrpersonenhaushalten mit Kindern war diese Quote bei den Befragten mit 24% sogar doppelt so hoch. Diese Überlegung war in den beiden Altersgruppen der zwischen 30- bis 39-Jährigen mit 29% und der 18- bis 29-Jährigen mit 23% deutlich über dem Durchschnitt vorhanden. Gleichzeitig ist von 77% der befragten PKW-Nutzer*innen die sonst auch den ÖPNV nutzen, in dieser Phase deutlich weniger genutzt worden und auch eine künftige Nutzung wird bzw. wurde auch bereits in der Zeit nach Corona ausgeschlossen (vgl. DAT 2020).

H₄: Die bestehende Automobilaffinität im ASW ist in der Pandemie weiter angestiegen.

Insgesamt ist die Pandemie mit der einhergehenden Bewegungsfreiheit sowohl für die Verkehrsunternehmen als auch die Menschen belastend. So geben 38% der Befragten an, dass sich durch die Einschränkungen in ihrer Mobilität gering belastet fühlen (insbesondere Senioren), während jede*r Vierte (vor allem größere Haushalte, Schüler*innen, Auszubildende und Student*innen) sich einer starken Belastung ausgesetzt sieht (vgl. Meyer 2020).

Momentan sind die konkreten Auswirkungen der Pandemie auf den Alltagsverkehr und insbesondere in ÖV noch völlig offen, lassen sich wahrscheinlich erst in ein paar Jahren mit Gewissheit bestätigen. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass der Pkw-Verkehr zu Lasten des ÖPV zunehmen wird und der NMIV in bestimmten sozialen (urbanen) Gruppen zunehmen und sich die Konflikte um den Öffentlichen Raum verschärfen wird (vgl. Dangschat 2020). Das bedeutet, dass der Anteil des Verkehrs an den Emissionen von Treibhausgasen, Feinstaub und Lärm wird nicht zurückgehen, sondern auf hohem Niveau verbleiben und die Vorgaben des Pariser Klimaschutz Abkommens sowie nationalen Klimaziele werden ohne massive Veränderungen im Verkehrsbereich nicht erreicht werden (vgl. Dangschat 2020).

Konkret zeichnen sich auch aufgrund der in dieser Phase gemachten individuellen Erfahrungen veränderte Verkehrsmittelpräferenzen auch beim individuellen Mobilitätsverhalten ab, die auch über die Zeit der Corona-Pandemie hinaus bei den zukünftigen individuellen Mobilitätsentscheidungen der Menschen wirksam sein werden. Dabei gaben die Befragten an, dass sie nach der Krise seltener öffentliche Verkehrsmittel nutzen und stattdessen vermehrt zu Fuß gehen, Fahrrad fahren oder das (eigene) Auto nutzen (ebd./vgl. Tabelle 1).

H₅: Langfristig wird sich das Mobilitätsverhalten zu einer stärkeren individuellen und bewegungsorientierten Verkehrsmittelnutzung verändern, sodass der ÖPNV an Bedeutung verliert.

Verkehrsmittel	nicht mehr	weniger	gleich viel	mehr
Bus	5%	46%	41%	8%
ÖPNV/SPNV/SPFV	7%	40%	47%	6%
(eigenes) Auto	1%	11%	66%	23%
zu Fuß	1%	6%	63%	30%
Fahrrad	2%	9%	57%	32%

Tabelle 2: Zukünftige Nutzung von Verkehrsmitteln (Eigenaussage der Befragten)

Unter den 19% der regelmäßigen ÖPNV-Nutzer*innen, die über ein Abo eines Verkehrsverbundes an Ihrem Wohnort (z.B. Monats- oder Jahreskarte) verfügen gaben 70% an, dass sie ihr Abo auch zukünftig nutzen werden (sicher: 50% und 20% wahrscheinlich), während 12% davon ausgehen es zu kündigen (vgl. Krämer/Hercher 2021). Neben der Abo-Karte ist auch die vorherige regelmäßige Nutzung des ÖPNV ein Indiz dafür, dass sie diesen auch nach der Pandemie weiter nutzen (vgl. DLR 2020c).

*H₆: Abo-Karten-Besitzer*innen weisen ein größeres Vertrauen in den ÖPNV auf als ÖPNV-Nutzer*innen ohne Abo-Karte.*

Mobilitätsforscher Andreas Knie sieht die aktuellen Entwicklungen sehr kritisch und merkt an, dass kritisch hinterfragt werden muss, ob der öffentliche Verkehr, die von zu Hause arbeitenden oder umgestiegenen Fahrgäste ohne neue angepasste Angebote wieder zurückgewinnen kann. Er warnt davor, dass dadurch der ÖV als „Rückgrat der Verkehrswende“ wegbrechen könnte, wenn es nicht gelingt das Angebot attraktiver und stärker als bisher an den Bedürfnissen der Nutzer*innen auszurichten. Der ÖV stellt nach Auffassung von Knie auch dann eine Alternative zum vorhandenen Auto dar, wenn es ein besseres digitales Angebot gibt.

Er stellt fest, dass der ÖV momentan größtenteils von Menschen genutzt wird, die keine Alternative haben, weil sie nicht von zu Hause aus arbeiten können, keinen Führerschein oder Fahrzeug besitzen und ein eher geringes Einkommen haben. Laut Knie hat diese überproportionale ÖPNV-Nutzung der ärmeren Menschen durch die Pandemie deutlich zugenommen (vgl. Nefzger 2020).

Zum Schluss soll noch ein kurzer Exkurs wie der ÖV in Deutschland im internationalen Vergleich durch die Pandemie gekommen ist: Nach dem ersten Lockdown lässt sich festhalten, dass der ÖV in Deutschland zwar stark von den Auswirkungen der Pandemie getroffen wurde, sich anschließend aber relativ gut wieder „erholt“ hat, sodass der Einbruch der Nutzung des ÖV Im internationalen Vergleich in Deutschland relativ „mild“ ausfällt. Dies kann daran liegen, dass die Corona-Krise hierzulande vergleichsweise relativ gut unter Kontrolle war und der ÖV in den vergangenen Jahren mehr Zuwachs bekommen hat und den „Vertrauensverlust“ der Nutzer*innen dadurch besser verkraften konnte als andere Länder, in denen die Nutzung

weiterhin gering bleibt (vgl. Hagen et. al. 2020: 26/32). Da die Krise mit dem zweiten Lockdown aber immer noch anhält, kann momentan nur spekuliert werden, wann die guten Ergebnisse von vor der Pandemie wieder erreicht werden.

6. Methodik

Im folgenden Kapitel wird beschrieben, wie nach Formulierung der Fragestellung und Aufstellung der Hypothesen die Datenerhebung sowie -auswertung erfolgte. Dabei wird zunächst der Rahmen in dem das Projekt stattgefunden hat vorgestellt, bevor die Wahl der Methodik, die Rahmenbedingungen des Forschungsprojektes begründet sowie der Ablauf der Erhebung beschrieben wird. Daraufhin folgt die Vorstellung der Grundgesamtheit und der Stichprobe. Nach der Analyse des Erhebungsinstrumentariums erfolgt schließlich die Beschreibung des statistischen Auswertungsverfahrens.

6.1. Reallabor Altmarkkreis Salzwedel

Das in diesem Bericht vorliegende Forschungsprojekt ist in das seit Januar 2020 laufende und vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderte „Reallabor Altmarkkreis Salzwedel (RelAiS)“ eingegliedert. Es zielt darauf ab, dass damit das bereits bestehende Rufbus-system im ASW für die Bewohner*innen unter Einbeziehung der Möglichkeiten aus der Digitalisierung flexibler und attraktiver zu gestalten. Dadurch soll die Durchführung der alternativen Bedienform Rufbus die sich stärker als der konventionell betriebene Linienverkehr an den Interessen und Wünschen der Nutzer*innen ausgerichtetes ÖPNV-Angebot weiter optimiert werden (u.a. Senken der laufenden Betriebskosten) (vgl. PVGS 2020).

„Ein Reallabor bezeichnet einen gesellschaftlichen Kontext, in dem die [Forschenden] Interventionen im Sinne von Realexperimenten durchführen, um über soziale Dynamiken und Prozesse zu lernen“ (Schneidewind 2014: 3). Die Idee des Reallabors überträgt den naturwissenschaftlichen Begriff des Labors in die Analyse gesellschaftlich relevanter Prozesse und weist Verbindungen zur Feldforschung auf (vgl. WBGU 2014: 93).

Das Reallabor, das zunehmend in der transformativen Forschung eingesetzt wird, konzipiert Ansätze, die besonders die Heterogenität der Zielgruppe (z.B. des ÖPNV) berücksichtigt.

Es baut auf den Realexperimenten auf, die als „ökologische Gestaltungsprozesse in der Wissensgesellschaft“ (Gross et al. 2005) gelten und eine hybride Form des Experimentes darstellen. Durch ihren transdisziplinären Ansatz bildet es zudem die Schnittstelle zwischen Wissenschaft, Gesellschaft und Politik und kann durch den empirischen Aufbau auch auf andere Themenbereiche übertragen werden (vgl. Schneidewind 2013: 82ff./ MWK 2013: 30).

Deshalb können bzw. sollen sich die Bürger*innen auf qualitative oder quantitative Weise (u.a. Haushaltsbefragung, Telefoninterviews) an dem Projekt beteiligen (vgl. Abb. 2).

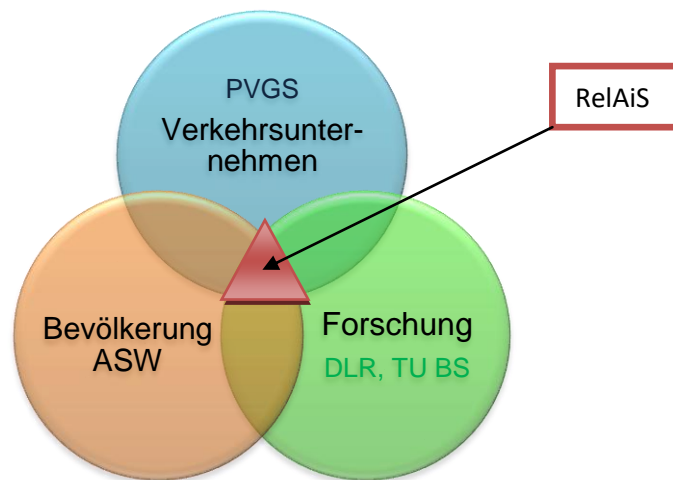


Abbildung 2: Reallabor Altmarkkreis Salzwedel (eigene Darstellung)

6.2. Datenerhebung

Ab Januar 2020 wurden der Ablauf des Forschungsprojekts "Reallabor Altmarkkreis Salzwedel" sowie das methodische Vorgehen festgelegt. Aufgrund der bis heute anhaltenden COVID-19-Pandemie und dem damit verbundenen ersten Lockdown im Frühjahr und den damit verbundenen massiven Einschränkungen der unmittelbaren zwischenmenschlichen Kontakte konnten die ab März 2020 geplanten Stakeholder-Workshops, teilnehmenden Beobachtungen, Gruppendiskussionen und Bürgersprechstunden nicht vor Ort durchgeführt werden. Sie sind durch alternative Forschungsmethoden, u.a. 15 Telefoninterviews, ersetzt worden, die dann als Grundlage für die quantitative Haushaltsbefragung verwendet worden sind.

Da auch das geplante Mobilitätstagebuch aufgrund der zahlreichen Einschränkungen in der Mobilität, keine „Normalität“ abbildet, wurde dieses durch die Aufnahme von diesbezüglichen ausgerichteten weiteren Fragestellungen zum Einfluss der Pandemie im Fragebogen ersetzt. Deshalb wird zur Beantwortung der vorliegenden Forschungsfrage die quantitative Methodik verwendet, dessen Ziel es ist, die aus der Theorie abgeleiteten Hypothesen zu überprüfen.

Die quantitative Methode ist zum einen durch den hohen Grad an Standardisierung gekennzeichnet, welche es ermöglicht die Antworten besser zu vergleichen. Zum anderen ist sie durch höhere Fallzahlen charakterisiert, als die qualitative Forschung, wodurch für dieses Projekt die Auswirkungen der Pandemie auf das veränderte Mobilitätsverhalten deutlicher herausgearbeitet werden können (vgl. Raithel 2008: 8).

Dafür wurden 2.000 Fragebögen an zufällig ausgewählte Haushalte (5% der Haushalte) im Altmarkkreis verteilt. Durch diesen Verteilungsschlüssel wurde jede vierte von den 284 Gemeinden nach dem Zufallsprinzip und unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Tarifbereiche des Landkreises ausgewählt. Dort hat jeder zweite Haushalt einen Fragebogen bekommen und die übrig gebliebenen Fragebögen wurden in den anderen Orten verteilt.

Um auch den Bürger*innen, die keinen Fragebogen erhalten haben, die Teilnahme an der Befragung zu ermöglichen, ist der Link zu dem Online-Fragebogen in der Lokalzeitung, auf der Homepage des Verkehrsunternehmens und Aushängen veröffentlicht worden.

Als Datenerhebungsverfahren wurde der standardisierte (Online-)Fragebogen gewählt. Dafür wurde zuerst der Fragebogen erstellt und anschließend auch online mit „SoSci Survey“ umgesetzt. Um eine möglichst reibungslose Funktionalität des Verfahrens vorher sowohl technisch als auch inhaltlich zu prüfen, wurde ein Pretest mit 25 Personen aus einem ländlichen Raum in Niedersachsen durchgeführt. Nach der Auswertung sind noch einige kleine Anpassungen vorgenommen worden und dann wurden die Fragebogen verteilt bzw. online gestellt.

Die eigentliche Erhebung fand anschließend im Zeitraum April bis Juli 2020 statt.

Bei dem gewählten Erhebungsverfahren handelt es sich um eine internetgestützte/ schriftliche Befragung (vgl. Raithel 2008: 66). Diese Befragungsarten zeichnen sich durch eine starke Strukturierung aus, da die gleichen Fragen und Antworten in derselben Formulierung und Reihenfolge ausgefüllt werden können. Dabei ermöglichte die Konformität einen Vergleich der erhobenen Informationen (vgl. Hill et al. 2011: 315f.).

Befragungen gehören zusammen mit der Beobachtung und dem Experiment zu den reaktiven Verfahren empirischer Sozialforschung. Reaktive Verfahren kennzeichnen sich dadurch aus, dass der Messvorgang Einfluss auf das Verhalten der Versuchsperson oder des Befragten haben kann, wodurch ein gefundener Zusammenhang zwischen unabhängiger und abhängiger Variable stets kritisch betrachtet werden muss (vgl. ebd.: 408f.). Durch die Wahl des (Online-) Fragebogens konnte eine mögliche Einflussnahme durch den Interviewenden ausgeschlossen werden. Allerdings kann die Anwesenheit Dritter, die die Befragten bei der Beantwortung des Fragebogens beeinflussen, nicht ausgeschlossen werden.

Neben der Reduzierung der Reaktivität waren vor allem die Zeit- und Ortsunabhängigkeit, die es den Bewohner*innen auch in dieser außergewöhnlichen und von maximaler Kontaktminimierung geprägten Zeit ermöglicht hat, an der Befragung teilzunehmen.

Da das Sample viele Berufstätige umfasst, war die Sorge, dass sie über keinen Internetzugang verfügen oder sich mit dem Medium nicht auskennen, gering und viele Personen auch einen der insgesamt 2.000 ausgedruckten Fragebögen ausfüllen konnten. Die Online-Umfragen haben dabei einen Kostenvorteil gegenüber anderen Erhebungsmethoden wie z.B. der postalischen Umfrage, da keine Druck- und Versandkosten auftreten (vgl. Diekmann 2010: 522). Ihr Nachteil liegt jedoch vor allem in der Wirkung, da der Link oder QR-Code eher übersehen wird und nicht so ein großer Zwang besteht teilzunehmen, als wenn diese im Briefkasten liegt (vgl. ebd.: 528). Des Weiteren ist es auch nicht möglich Verständnisfragen direkt zu stellen, wie es bei persönlichen Befragungen der Fall ist (vgl. Raithel 2008: 66). Dafür konnten die Teilnehmenden aber jederzeit die Bearbeitung des Fragebogens unterbrechen und Fragen an die Forschenden per E-Mail stellen.

6.2.1. Grundgesamtheit und Sampling

Die **Grundgesamtheit** dieses Projekts, d.h. die Menge von Objekten, für welche die Ergebnisse der Untersuchung gelten sollen, umfasst alle Haushalte des ASW. Da im Rahmen des Forschungsprojekts keine Vollerhebung mit allen Einwohner*innen durchgeführt worden

konnte, wird hier nur eine Teilpopulation untersucht, sodass es sich hierbei um eine Teilerhebung handelt (vgl. Stein 2019: 136). Das Sampling, welches vor der Erhebung festgelegt wurde, umfasst alle Personen genommen, die ihren Wohnsitz im AWS haben, sodass Selektionseffekte weitgehend ausgeschlossen sind.

6.2.2. Operationalisierung und Erhebungsinstrumentarium

Der Fragebogen beinhaltet insgesamt aus insgesamt 28 Fragen. Dabei wurde darauf geachtet die Fragen verständlich und präzise sowie die Antwortkategorien disjunkt und erschöpfend zu formulieren. Das Anschreiben des Fragebogens informiert die Teilnehmenden über das Forschungsprojekt, die Besonderheiten der vorherrschenden Situation, sowie den Umgang mit den erhobenen Daten.

In dem Fragebogen wurden die Teilnehmenden nach ihren Anforderungen an einen attraktiven Nahverkehr und das bestehende Rufbus-Angebot sowie die Veränderungen in ihrer Mobilität durch die Pandemie gefragt, die den Schwerpunkt dieser Arbeit bilden.

Als „Eisbrecherfragen“ dient der Vergleich der Häufigkeit der Nutzung bestimmter Verkehrsmittel unter „normalen“ Bedingungen und unter Corona-Bedingungen (1./2.Frage). Dabei wurde bei den Verkehrsmitteln zwischen *Auto, Fahrrad, Bus (Region), SPNV/SPFV, zu Fuß, Moped/Motorrad, Rufbus* und *sonstigen Verkehrsmitteln* unterschieden und bei der Häufigkeit zwischen den Antwortkategorien (*fast*) *täglich, 3-6x/Woche, 1-2x/Woche, 1-3x/Monat* und *seltener bis nie*. Mit diesem Einstieg sollte signalisiert werden, dass auch die aktuelle Situation aufgegriffen wird und bietet zudem einen einfachen Einstieg in die Befragung.

Die anschließende Frage (3.) zur letzten Nutzung des ÖPNV mit den Antwortkategorien *heute oder gestern, letzte Woche, letzten Monat, Anfang des Jahres 2020, im Jahr 2019, im Jahr 2018 oder früher*, zeigt an, wann die Befragten das letzte Mal dieses Angebot genutzt haben.

Die Verfügbarkeit eines PKW-Führerscheins (5.) und die Zustimmung zur Aussage *„In meinem Landkreis bin ich auf mein Auto angewiesen“* (8.) zeigt an wie groß die Abhängigkeit vom MIV im AWS ist. Die offene Frage *„Was würde Sie motivieren das Auto auch mal stehen zu lassen oder sogar ganz abzuschaffen?“* (16.) sucht nach neuen Nutzer*innen orientierten Ansätzen um den ÖPNV attraktiver zu gestalten.

Das Vorhandensein einer Abo-Karten für den Nahverkehr (4.) hingegen verdeutlicht, wie viele Personen (wahrscheinlich) regelmäßig unterwegs mit dem ÖV unterwegs sind.

Die Fragen nach der Verkehrsmittelnutzung für bestimmte Wegezwecke (*Arbeit, Schule/ Ausbildung, Hobby/Sport, Besuch von Freunden, Begleitung von Kindern* und *Einkauf*) (7.) sowie die Auskunft über den zeitlichen und räumlichen Aufwand für den Hauptweg (z.B. Weg zur Arbeit) (6.) ermöglichen Vergleiche zwischen dem Zweck und zeitlichen Aufwand.

Die Veränderungen durch die Pandemie sollen am Ende des Fragebogens noch einmal ausführlich abgefragt werden, sodass die Befragten sich zum einen auf der Likertskala angeben können wie viele Gedanken (*viel weniger Gedanken – viel mehr Gedanken*) sie sich in der

aktuellen Situation machen (18.) und ankreuzen, ob und wenn ja um wie viel Prozent sie ihre Mobilität eingeschränkt haben (19.) und können ihre Entscheidung auch begründen (17.). Abschließend wird noch eine Prognose für das zukünftige Mobilitätsverhalten für unterschiedliche Verkehrsmittel erfragt (20.).

Als **soziodemografische Daten** (21.-28.) werden das Geschlecht (*weiblich, männlich, keine Angabe/divers*), das Geburtsjahr, das dann in der Auswertung ins Alter umgewandelt wurde, der Wohnort, die Haushaltsgröße inklusive der Angabe von Kindern unter 18 Jahren, das Haushaltsnettoeinkommen pro Monat (*unter 1.000 € - über 5.000€*), sowie der derzeitige berufliche Status (*in Ausbildung, arbeitssuchend, geringfügig berufstätig, in Teilzeit berufstätig, Vollzeit berufstätig, vorübergehend freigestellt, im Ruhestand und sonstiges*) abgefragt. Abschließend können die Befragten noch gesundheitliche/ langwierige Einschränkungen (*u.a. Geh-, Seh-, Hörbehinderung*) und momentane Einschränkungen (*u.a. Verlust meiner Fahrerlaubnis (PKW) und durch die Corona-Pandemie*) angeben.

6.2.3. Stichprobenbeschreibung

Es haben insgesamt 312 Personen (63,3% weiblich, 34,8% männlich, 2% divers/keine Angabe) aus dem ASW an der Befragung mit dem verteilten Papierfragebogen (n=235) oder online (n=77) teilgenommen. Die Personen kommen dabei überwiegend aus den größeren Ortschaften, sodass nur 51 der 294 Ortschaften sowie die Landkreiszentren Salzwedel und Gardelegen in dieser Stichprobe vertreten sind.

Das Durchschnittsalter der Befragten (n=244) liegt bei 51,39 Jahren und umfasst eine Spannweite von 74 Jahren (17 - 91 Jahre).

Die meisten Befragten (38,3% bzw. 38,6%) wohnen entweder in einem 2 oder 3-7-Personen-Haushalt, während fast ein Viertel der Bevölkerung alleine leben.

Das monatliche Haushaltseinkommen (n=225) liegt bei 44,0% der Befragten unter 2.000 Euro, über die Hälfte (52,9%) hat zwischen 2.001 und 5000 Euro zur Verfügung und lediglich 3,1% verdienen über 5.000 Euro.

Auffällig in der Stichprobe (n=297) ist, dass fast alle Personen (271) einen Führerschein besitzen und nur 7,9% (22) der Befragten (n=276) über eine Abo-Karte für den ÖPNV verfügen.

6.3. Analyse des Erhebungsinstrumentariums

6.3.1. sozial erwünschtes Antwortverhalten

Das Phänomen der Sozialen Erwünschtheit tritt auf, wenn die befragten Personen ihre eigene Meinung nicht kundtun, sondern stattdessen Antworten geben, von denen sie meinen, dass sie auf soziale Zustimmung treffen. Durch diese Verhaltensweise wird die Antworttendenz der Befragten beeinflusst und deshalb müssen die zwei Arten sozialer Erwünschtheit bei der Fragebogenkonstruktion beachtet werden. Zum einen gibt es die **kulturelle Erwünschtheit**, die ihre Ursache in internalisierten allgemeinen Verhaltenserwartungen (z.B. traditionelles Rollenbild) hat und zum anderen die **situative soziale Erwünschtheit**, die sich durch die konkreten

Stimuli der Befragungssituation ergibt. Welches Ausmaß die Verzerrung der Antworten aufweist, hängt besonders vom Thema der Umfrage ab, da heikle und schwierige Fragen besonders zu kontrovers diskutierten Themen öfter sozialerwünscht beantwortet werden (vgl. Esser 1986: 317).

Die situative soziale Erwünschtheit kann durch die unbekannte Umgebung nicht beeinflusst werden, soll aber durch den beigefügten frankierten Rückumschlag reduziert werden.

Da das Sample im Bezug auf die Nutzung des ÖPNV sehr heterogen ist, wurde bei der Erstellung des Fragebogens darauf geachtet, dass die Fragen klar und eindeutig sowie leicht verständlich formuliert ist um der kulturellen Erwünschtheit entgegenzuwirken.

*Die Rücklaufquote dieses Projektes liegt bei den Papierfragebögen bei 8%, während dieser bei den Onlinefragebögen unbekannt ist, weil die Anzahl der Bewohner*innen, die die Möglichkeit hatten an dieser Befragung teilzunehmen durch äußere Faktoren beeinflusst wurde.*

6.3.2. statistische Auswertung

Die **deskriptive Statistik** - oder auch beschreibende Statistik – hat als Zielsetzung, die möglichst übersichtliche Darstellung der Informationen eines Datensatzes, so dass die wichtigsten Informationen dadurch schneller erkennbar sind. Diese Beschreibungen beschränken sich in ihrer Geltung ausschließlich auf die Menge von Fällen, für die die Datenerhebung stattgefunden hat. Die Aufbereitung der erhobenen Daten erfolgt dabei entweder mittels einer Informationsverdichtung oder einer Informationsreduktion (vgl. Raithel 2008: 120).

Die Kontingenztafeln, als Teil der deskriptiven Statistik, sind ein Analyseinstrument, das die absoluten und relativen Häufigkeiten von Kombinationen zweier Merkmalsausprägungen einer statistischen Einheit beinhaltet. Sie stellen kompakt und strukturiert dar, inwiefern die beiden untersuchten Variablen miteinander in Beziehung stehen.

Da das logistische Regressionsmodell nach dem Umcodieren und dummy-codieren der Variablen sowie dem Entfernen von schwachen Einflussfaktoren die benötigten Grenzwerte (Chi²: 4,57; 2-Likelihood-Wert: 107,57; Cox & Snell R-Quadrat (0,105); Pseudo-R-Quadrat von Nagelkerker (0,119)) deutlich unterschritten hat, wird diese nicht in die Analyse einbezogen.

7. Ergebnisse

Zur Überprüfung der Hypothesen und Beantwortung der Forschungsfrage wurde die deskriptive Statistik mit dem Schwerpunkt auf Kontingenztafeln (Kreuztafeln) angewandt.

H₁: Der ÖPNV im ASW hat in der Corona-Pandemie deutlich an Fahrgästen verloren.

Der ÖPNV im ASW (Rufbus, Bus, SPNV, SPFV) weist während des ersten Lockdowns im Frühjahr deutlich geringere Fahrgastzahlen auf. Die Fahrgäste, die vorher zumindest 1-3x/ Monat diese Angebote genutzt haben, nutzen sie jetzt noch seltener bis nie (Tab. 1-3, Anhang). Aufgrund der generell geringen Nutzer*innen in diesem Sample lassen sich keine differenzierten Unterschiede im Bezug auf Geschlecht, Alter und Einkommen erkennen. Die monatlichen Buchungen des bedarfsorientierten ÖPNV (Abb. 3) hingegen zeigen deutlich, dass

die Nutzung des Rufbusses um bis zu 40% (Mai) eingebrochen ist und selbst im August, also in der Zeit wo es bereits im Vergleich zum Lockdown deutliche Lockerungen bei den Einschränkungen im öffentlichen Leben sowie bei den Kontaktbeschränkungen und keine Geschäftsschließungen mehr gab, blieb die Zahl der Buchungen noch knapp 5% unter dem Wert des Vorjahres zurück.

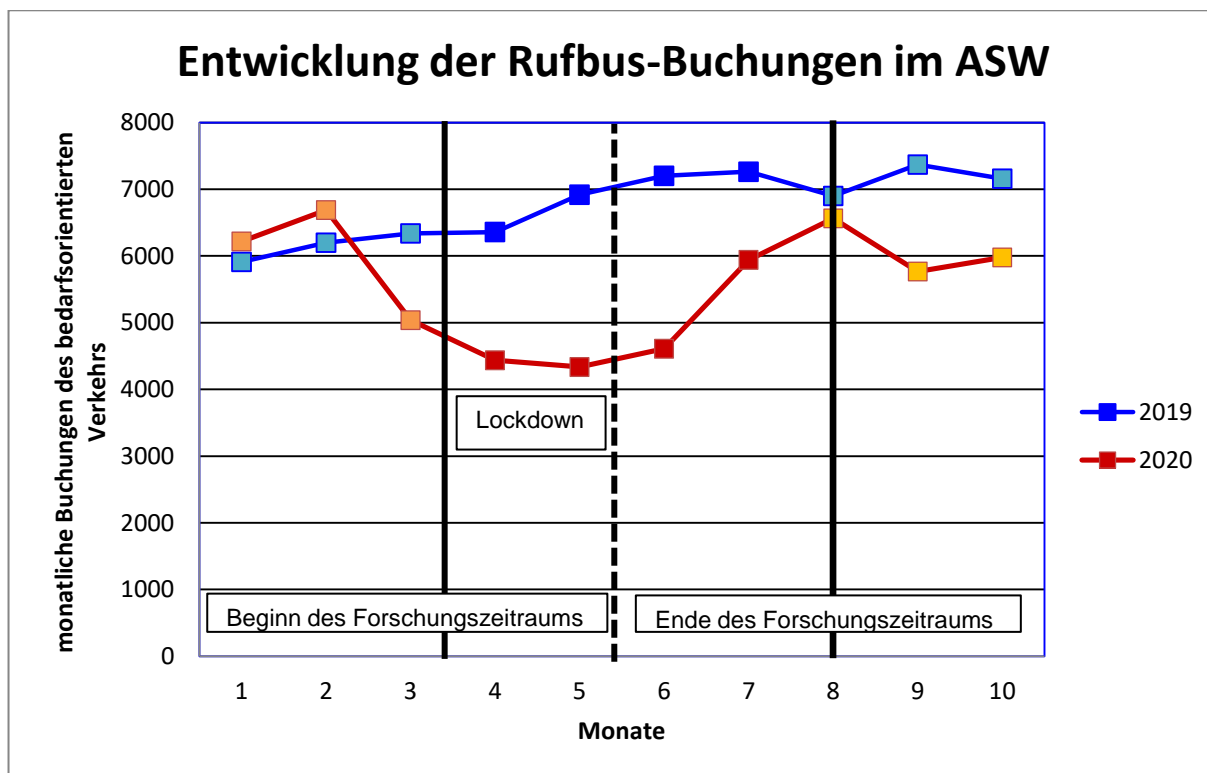


Abbildung 3: Entwicklung der Rufbus-Buchungen im Altmarkkreis Salzwedel (eigene Darstellung: Daten PVGS)

H₂: Im Vergleich zu anderen Personengruppen fällt bei den Berufstätigen die Reduzierung der Wegeleistung und Personenkilometer am deutlichsten aus.

Auf die Frage, ob die Befragten ihr Mobilitätsverhalten durch das Virus verändert haben, stimmten nur gut ein Drittel der Befragten (38,8%) zu (differenzierte Angaben, welche Wege sie reduzieren, liegen aufgrund der fehlenden Angaben im Datensatz nicht vor).

Bei der Fragestellung in Bezug auf den Umfang der prozentualen Reduzierung der Wegeleistung in der Pandemie schätzten 59% der Befragten diese um durchschnittlich 40% ein. Die Hälfte der Befragten (47,8%) verzichtet dabei auf bis zu 30% ihrer Wege, ein Viertel (25,0%) halbiert die Wegeleistungen, während die restlichen 20% nur noch bis zu 10% ihrer Wege zurücklegen.

Die Berufstätigen (n=103) weisen gegenüber den Auszubildenden/Arbeitsuchenden und Rentner*innen (n=63) mit durchschnittlich 62% minimierten Weg einen deutlich höheren Wert auf, als die Nicht-Berufstätigen (38%). Die Differenz zwischen Frauen (62%) und Männern (35,2%) ist dabei noch größer. Beide Zusammenhänge sind mit 0,776 und 0,328 nicht signifikant. In Bezug auf das Alter lässt sich festhalten, dass die älteren Personen (durchschnittlich: 36%) im Vergleich zu den jüngeren doppelt so viele Wege einsparen (18,4%).

*H₃: Der Sicherheitsaspekt ist ein wesentlicher Aspekt für die Verkehrsmittelwahl der Nutzer*innen in der Corona-Pandemie.*

Diese Hypothese kann aufgrund der fehlenden Daten (18.) für den ASW weder bestätigt noch falsifiziert werden. Jedoch ist die starke Zunahme von individuellen Verkehrsmitteln (Fahrrad, zu Fuß, PKW) ein Indiz dafür, dass die Befragten ihre Kontakte möglichst weitgehend einschränken, sodass dieser Aspekt auch einen Einfluss auf die ÖPNV-Nutzung hat.

H₄: Die bestehende Automobilaffinität im ASW ist in der Pandemie weiter angestiegen.

Die Bedeutung und der Stellwert des PKW in ländlichen Räumen zeigen sich dadurch, dass 83,6% der Befragten auf ihr Auto angewiesen sind und die Hälfte der Befragten dieses auch in der Pandemie täglich nutzt (vgl. Tab. 1-3, Anhang). Die tägliche Nutzung ist zwar um 9% in dem relevanten Pandemie-Zeitraum zurückgegangen, 8,4% davon entfallen auf die verminderte berufliche Mobilitätsanforderung der Berufstätigen in dieser Phase der Pandemie (u.a. Home-Office und Kurzarbeit) erklären. Die hohe Abhängigkeit vom PKW in ländlichen Räumen zeigt sich insbesondere dadurch, dass für den Einkauf (61,5%) und den Arbeits- bzw. Ausbildungsweg (55,1%) von den Befragten normalerweise der PKW benutzt wird. Trotzdem können sich 20% der Befragten vorstellen die Autonutzung zukünftig zu erhöhen (vgl. Tab. 5, Anhang).

H₅: Langfristig wird sich das Mobilitätsverhalten zu einer stärkeren individuellen und bewegungsorientierten Verkehrsmittelnutzung verändern, sodass der ÖPNV an Bedeutung verliert

Die Bewohner*innen des ASW wollen langfristig ihr Mobilitätsverhalten aus der Zeit vor der Pandemie beibehalten, lediglich 9,8% wollen ihre Mobilität etwas einschränken. Diese Zahlen bestätigen sich auch in der Aufgliederung nach den verschiedenen Verkehrsmitteln: So wollen 39% der Befragten ihre nichtmotorisierte Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad deutlich steigern, während beim Autofahren (55%), der ÖPNV-Nutzung (42,4%) und dem Fliegen (39,5%) eine grundsätzliche zukünftige Mobilitätssteigerung bzw. -minimierung von den meisten eher nicht in Aussicht gestellt wird, aber situationsabhängig durchaus möglich sind (vgl. Tab. 5, Anhang). Personen mit einem niedrigeren Einkommen weisen dabei eine leicht erhöhte Nutzungsprognose auf, während kein Effekt im Bezug auf das Geschlecht zu sehen ist.

*H₆: Abo-Karten-Besitzer*innen weisen ein größeres Vertrauen in den ÖPNV auf als ÖPNV-Nutzer*innen ohne Abo-Karte.*

Diese Hypothese kann weder falsifiziert noch bestätigt werden, da die Nutzer*innen, die über eine Abokarte verfügen, zwar normalerweise den ÖPNV oder SPVN regelmäßig nutzen, aber z.T. keine Angaben zur zukünftigen Nutzung vorliegen. Dadurch reduziert sich die ohne hin geringe Stichprobe von 22 Personen auf nur 10 Personen, die den ÖPNV sicher weiter benutzen wollen, sodass die Ergebnisse dieser Hypothese nicht aussagefähig ist.

Dementsprechend kann auch keine entsprechende Differenzierung nach soziodemografischen Daten erfolgen.

8. Fazit

In diesem Abschnitt sollen die Ergebnisse zusammenfassend reflektiert und in den gesellschaftlichen Kontext eingebettet werden. Zudem sollen neue Ansätze für die weitere Forschung aufgezeigt werden. Dabei werden einzelne Aspekte herausgenommen, die detaillierter dargestellt werden.

8.1. Zusammenfassung und Diskussion der Befunde

Aufgrund der seitens der Politik ergriffenen vielfältigen vor allem kontaktbeschränkenden Maßnahmen zur Eindämmung haben zu einem veränderten Mobilitätsverhalten der Menschen geführt. Zum einen hat die bestehende Maskenpflicht, sowie die seitens der Verkehrsunternehmen im ÖPNV ergriffenen Schutzmaßnahmen für die Nutzer*innen, nicht verhindern können, dass bei etwa der Hälfte der Personen bei der ÖPNV-Nutzung während der Pandemie Sicherheitsbedenken auslöst wurden. Dies führt (wahrscheinlich) auch im ASW zu einer Verstärkung der dort existierenden Automobilaffinität sowie der häufigeren Nutzung von individuellen Verkehrsmitteln, wie dem Fahrrad. Davon ist im ASW auch die alternative Bedienform Rufbus betroffen, obwohl diese deutlich weniger Menschen befördern als der Linienverkehr und nur bedarfsorientiert fahren. Gleichzeitig verstärken, die in der und durch die Corona-Pandemie dynamisch initiierten massiven Veränderungen in der Arbeitswelt, wie den deutlich Ausbau der Arbeitsmöglichkeiten im Home-Office und der deutlich ausgeweiteten Möglichkeiten der Kurzarbeiterregelungen, die ÖPNV-Nutzung während der Pandemie. Die in der Pandemie erfolgte und ggf. auch aufgrund der zeitweisen Schließung der meisten Geschäfte, Restaurants, Theater, Museen und Freizeiteinrichtungen hat die Alltagsmobilität der Menschen auch im ASW (besonders bei älteren Menschen) eingeschränkt.

Die positive Tendenz vom ÖPNV im ASW, die insbesondere durch die Implementierung vom Rufbussystem sowohl als Erweiterung des bestehenden ÖPNV-Angebots aber auch teilweise als Ersatz für den traditionellen und deutlich kostenintensiveren Linienverkehr durch die Pandemie zumindest kurzfristig unterbrochen worden, hat die ohnehin bestehende vorherrschende Dominanz der individuellen Autonutzung sogar noch manifestiert.

Außerdem hat die Pandemie auch im ASW dazu geführt, dass aufgrund der derzeitigen Finanzierungssystematik des ÖPNV (deutlich geringere Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf) ein größerer Zuschussbedarf aus öffentlicher Hand gezahlt werden muss, um das bestehende Angebot aufrecht zu erhalten. Die Pandemie hat darüber hinaus auch die notwendigen (vorbereitenden) Schritte für eine zukunftsorientierte Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes im ASW verkompliziert und ggf. auch zeitlich verzögert.

Inwieweit sich die in der Pandemie gemachten subjektiven Erfahrungen im individuellen Mobilitätsverhalten nach der Pandemie manifestieren, ist zurzeit noch offen und hängt davon ab, wie gut die Mobilität im jeweiligen Fall ist.

8.2. Perspektiven für die weitere Forschung

Aufgrund der ersten Prognosen zur zukünftigen ÖPNV-Nutzung, lässt sich erkennen, dass fast jede fünfte Person davon ausgeht, den ÖPNV nach der Pandemie weiterhin seltener zu nutzen (vgl. DLR 2020c). Unter Berücksichtigung dieses prognostizierten Nutzungsverhaltens und der Tatsache, dass Mobilitätsentscheidungen nicht jeden Tag neu gefällt werden, sondern vielmehr durch Routinen geprägt und bestimmt werden, ist es spannend zu überprüfen inwieweit diese zukunftsgerichtete Selbsteinschätzung sich im zukünftigen Mobilitätsverhalten wirklich zeigt und welche Einflussfaktoren (Politik, soziales Umfeld, usw.) und Erfahrungen (vor und während der Pandemie) bei der Entscheidung ausschlaggebend sind. Dafür bieten sich problemzentrierte Interviews an.

Da das durch die Corona-Pandemie verursachte Unsicherheitsgefühl bei der ÖPNV-Nutzung auch in alternativen Bedienformen (wie Sammeltaxis und Kleinbussen) auftritt, zeigt, dass sich die Erhebungen nicht nur auf den städtischen Raum konzentrieren dürfen, um auch die andere Hälfte der Bevölkerung im ländlichen Raum zu erreichen. Nur auf diese Weise kann der erreicht werden, dass die Mobilitätsangebote des ÖPNV in ländlichen Räumen eine höhere Ausnutzung bekommen und dadurch „ausgeglichene soziale, infrastrukturelle, wirtschaftliche, ökologische und kulturelle Verhältnisse“ (§2 Abs.1 Raumordnungsgesetz) für alle Bürger*innen zu erreichen.

Als weiterer Forschungsaspekt können die Erfahrungen aus der Pandemie dahingehend genutzt werden, um zu untersuchen welche Potentiale sich durch die arbeitsweltlichen Veränderungen für ländliche Räume (und damit auch indirekt für den ÖPNV) ergeben. Die Pandemie hat sehr deutlich gemacht, dass in der derzeitigen Berufswelt das Arbeiten auch ohne Präsenz am Arbeitsplatz in der Firma in vielen Bereichen möglich ist. Diese Tatsache kann ggf. auch dazu führen, dass Menschen den ländlichen Raum als neuen und vor allem gegenüber dem städtischen Raum deutlich billigeren Lebens- und Wohnort entdecken. Eine derartige Entwicklung würde dadurch auch verschiedenen derzeit in den ländlichen Räumen bestehenden Herausforderungen, wie der Abwanderung bzw. der Zentralisierung innerhalb des ländlichen Raumes von infrastrukturellen Versorgungseinrichtungen, sowie den vielfältigen Auswirkungen des demografischen Wandels entgegenwirken. Deshalb kann eine Verknüpfung von der Entwicklung des zukunftsorientierten ÖPNV-Angebots im ländlichen Raum mit der Entwicklung von neuen Wohn- und Arbeitskonzepten für Berufstätige, die im Home Office arbeiten können, und jungen Familien usw. sinnvoll sein.

Ein weiterer Aspekt für weitere Forschungsprojekte ergibt sich aufgrund der ambitionierten nationalen Klimaziele, die bis 2050 die jährlichen Treibhausgas-Emissionen im Vergleich zu 1990 um 80 - 95% sinken wollen, um damit eine weitgehende Treibhausgasneutralität zu er-

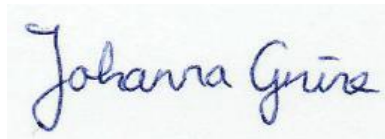
reichen. Diese Klimaziele konkretisieren die ratifizierten Ergebnisse des Pariser Klimaabkommens. Aufgrund der bestehenden Automobilaffinität im ländlichen Raum kann der ÖPNV einen wichtigen Beitrag leisten um die Emissionen zu senken und die Grenzwerte einzuhalten. Deshalb darf der dafür notwendige Umdenkprozess im Mobilitätsverhalten der Menschen und die nachhaltige Verkehrswende nicht als „reine Antriebswende“ (Elektroautos) verstanden und betrieben werden, sondern muss durch zwingend notwendige klimafreundliche und flexible Mobilitätskonzepte ergänzt werden, um eine zukunftsfähige Mobilitätsversorgung zu garantieren. Entsprechende Forschungsprojekte können als Reallabore initiiert werden, damit die erarbeiteten Konzepte auch erfolgreich von den betroffenen Menschen angenommen wird und zu einer positiven Veränderung des Mobilitätsverhaltens führen.

Zusammenfassend fasst dieses Zitat die Situation gut zusammen:

„Die Corona-Krise ist eine besondere Herausforderung für Fahrgäste und Verkehrsunternehmen. Um den ÖPNV nicht nur in der Krise, sondern langfristig zu stärken, sind zusätzliche, kundenorientierte Maßnahmen notwendig. Gleichzeitig wirft sie ein Schlaglicht auf altbekannte Probleme und Defizite“ (Weyh 2021).

9. Selbständigkeitserklärung

Ich erkläre hiermit an Eides statt, dass ich den vorliegenden Forschungsbericht „Veränderungen des Mobilitätsverhaltens in ländlichen Räumen - während des ersten Lockdowns der Corona-Pandemie (Covid-19) am Beispiel des Altmarkkreises Salzwedel-“ selbstständig verfasst sowie alle benutzten Quellen und Hilfsmittel vollständig angegeben habe und dass die Arbeit nicht bereits als Prüfungsarbeit vorgelegen hat.



Hannover, den 03.02.2021

10. Quellen

Altmarkkreis Salzwedel (2020a): Pressemitteilung. unter: https://www.altmarkkreis-salzwedel.de/PortalData/1/Resources/buerger_und_presseservice/pressemitteilungen/03_2020/Sammelmappe_PM_03_2020.pdf [letzter Zugriff: 01.09.2020].

Altmarkkreis Salzwedel (2020b): Pressemitteilung. unter: https://www.altmarkkreis-salzwedel.de/PortalData/1/Resources/buerger_und_presseservice/pressemitteilungen/04_2020/Sammelmappe_PM_04-2020.pdf [letzter Zugriff: 01.09.2020].

Altmarkkreis Salzwedel (2020c): Pressemitteilung. unter: https://www.altmarkkreis-salzwedel.de/PortalData/1/Resources/buerger_und_presseservice/pressemitteilungen/05_2020/2020-05- PM_Corona-Aktuell_Mai_2020.pdf [letzter Zugriff: 01.09.2020].

Altmarkkreis Salzwedel (2020d): Pressemitteilung. unter: https://www.altmarkkreis-salzwedel.de/PortalData/1/Resources/buerger_und_presseservice/pressemitteilungen/06_2020/2020-06_PM_Corona_Aktuell_Juli_2020.pdf [letzter Zugriff: 01.09.2020].

Altmarkkreis Salzwedel (2020e): Pressemitteilung. unter: https://www.altmarkkreis-salzwedel.de/PortalData/1/Resources/buerger_und_presseservice/pressemitteilungen/07_2020/2020-07_PM-Corona_Aktuell_Juli_2020.pdf [letzter Zugriff: 01.09.2020].

Bauman, Z. (2000): Liquid Modernity. Cambridge: Polity Press.

Becker, U./ Gerike, R./ Völlings, A. (1999): Gesellschaftliche Ziele von und für Verkehr. Schriftenreihe des Dresdner Institut für Verkehr und Umwelt e.V. Dresden: Dresdner Institut für Verkehr und Umwelt.

Berschin, F. (2000): Daseinsvorsorge durch Wettbewerb – der öffentliche Verkehr zu Lande und im Markt. Heidelberg. S. 32 – 35

Blickpunkt Verkehr (2020): Aktuelle Informationen rund um den ÖPNV. Ausgabe April 2020.

Böhler, S./Jansen, U./Koska, T./Schäfer-Sparenberg, C./Arens, C. (2009): Handbuch zur Planung flexibler Bedienformen im ÖPNV. Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsfürsorge in nachfrageschwachen Räumen. Bonn: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)

Buda, S./ an der Heiden, M./ Altmann, D./ Diercke, M./ Hamouda, O./ Rexroth, U (2020): Infektionsumfeld von erfassten COVID-19-Ausbrüchen in Deutschland. Epidemiologisches Bulletin. September 2020. 38. DOI 10.25646/7093. S.3–12 unter: https://www.rki.de/DE/Content/Infekt/EpidBull/Archiv/2020/Ausgaben/38_20.pdf?_blob=publicationFile [letzter Zugriff: 21.01.2021].

Bundesagentur für Arbeit (2019): Pendleratlas 2019 - Altmarkkreis Salzwedel. unter: <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Angebote/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html> [letzter Zugriff: 23.10.2020].

Bundesagentur für Arbeit (2020a): Sachsen-Anhalt. unter: <https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistik-nach-Regionen/Politische-Gebietsstruktur/Sachsen-Anhalt/Altmarkkreis-Salzwedel-Nav.html> [letzter Zugriff: 20.01.2020]

Bundesagentur für Arbeit (2020b): Sachsen-Anhalt. unter: <https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistik-nach-Regionen/Politische-Gebietsstruktur/Sachsen-Anhalt-Nav.html> [Zugriff: 20.01.2020]

Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) (2019): Ländliche Regionen verstehen – Fakten und Hintergründe zum Leben und Arbeiten in ländlichen Regionen. Referat 816 – Strategie und Koordinierung der Abteilung 8, Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse in ländlichen Räumen. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)/ Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (2009): Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV. Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen. Bonn.

Canzler, W./Knie, A./ Vaillant, K. (1998): Möglichkeitsräume: Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik. Wien: Böhlau.

Dangschat, J. S. (2020): Corona-Pandemie und Mobilität. Digitales Kolloquium des Wissenschaftszentrum Berlin (WZB). Soziologische Perspektiven auf die Corona-Krise. 27.05.2020. unter: <https://coronasoziologie.blog.wzb.eu/podcast/jens-dangschat-corona-pandemie-und-mobilitaet/> [letzter Zugang: 20.01.2021].

Destatis - Statistisches Bundesamt (2020a): Ergebnis 11111-0002. Gebietsfläche: Kreise, Stichtag. 15081. Altmarkkreis Salzwedel. unter: <https://www-genesis.destatis.de/genesis/online> [letzter Zugriff: 10.10.2020].

Destatis - Statistisches Bundesamt (2020b): Ergebnis 12411-0018. Bevölkerung: Kreise, Stichtag, Geschlecht. 15081 Altmarkkreis Salzwedel. unter: <https://www.genesis.destatis.de/genesis/online> [Zugriff: 10.10.2020]

Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT) (2020): DAT Barometer. Schwerpunkt Pkw-Halter in Coronazeiten. Ausgabe Mai 2020. unter: <https://barometer.dat.de/PDFs/A20200000005M.pdf> [letzter Zugriff: 23.01.2021].

DLR (2020a): DLR-Befragung: Wie verändert Corona unsere Mobilität? Verkehrsmittelnutzung, Einkaufs-, Arbeits- und Reiseverhalten. unter: <https://verkehrsforschung.dlr.de/de/news/dlr-befragung-wie-veraendert-corona-unsere-mobilitaet> [letzter Zugriff: 22.01.2021].

-
- DLR (2020b): Zweite DLR-Befragung: Wie verändert Corona unsere Mobilität? unter: <https://verkehrsforschung.dlr.de/de/news/zweite-dlr-befragung-wie-veraendert-corona-unsere-mobilitaet> [letzter Zugriff: 22.01.2021].
- DLR (2020c): Dritte DLR-Befragung: Wie verändert Corona unsere Mobilität? unter: <https://verkehrsforschung.dlr.de/de/news/dritte-dlr-befragung-wie-veraendert-corona-unsere-mobilitaet> [letzter Zugriff: 19.01.2020].
- Dieckmann, A. (2010): Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen. 4. Aufl. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt Taschenbuch Verlag.
- Dubois Y., Ravalet E., Vincent-Geslin S., Kaufmann V. (2015): Motility and High Mobility. In: Viry G., Kaufmann V. (2015): High Mobility in Europe.. London. Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.1057/9781137447388_6.
- DVV Media Group GmbH (2020): Kampagne #BesserWeiter. Werben um Vertrauen in den Nahverkehr. NahverkehrsNachrichten Ticker (NaNa). unter: https://news.dvvmedia.com/html_mail.jsp?params=%2FCZkyba303%2BCjHXMHD%2Fzrk5Hm09iepOtcUDF6kWWIbfBVclqPILw2vDfzXgW0v7JNIWy1co0XYBJzDpJutGQswYjeb3HXIxeN3OgmrhBTJMaYixNIaYSXoOHeJwAljQ4 [Zugriff: 20.08.2020].
- Dziekan, K./ Zistel, M. (2018): Öffentlicher Verkehr. In: O. Schwedes (Hrsg.). Verkehrspolitik. https://doi.org/10.1007/978-3-658-21601-6_16. Wiesbaden: Springer Fachmedien. S. 347-372.
- Esser, H. (1986): Können Befragte lügen? Zum Konzept des „wahren Wertes“ im Rahmen der handlungstheoretischen Erklärung von Situationseinflüssen bei der Befragung. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie. Jahrgang 38. Heft 2. S. 314 – 336.
- Follmer, R. (2020): Mobilitätsreport 01. Zurück zur Normalität? Unsere Alltagsmobilität in der Zeit von Ausgangsbeschränkungen, Quarantäne und wiedererlangter Routinen. Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitätstracking bis Ende Mai, Ausgabe 29.05.2020. Bonn. Berlin. mit Förderung des BMBF. unter: https://www.infas.de/fileadmin/user_upload/infas_Mobilit%C3%A4tsreport_20200610.pdf [letzter Zugriff: 23.01.2021].
- Franzen, N./ Hahne, U./ Hartz, A./ Kühne, O./ Schafranski, F./ Spellerberg, A./ Zeck, H. (2008): Herausforderung Vielfalt – Ländliche Räume im Struktur- und Politikwandel: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Nr. 4. Hannover.

-
- Fürst, E./Oberhofer, P. (2013): Zum Begriff der Mobilität im Personenverkehr aus verkehrswissenschaftlicher Perspektive. In: WiSt – Wirtschaftswissenschaftliches Studium. 42. 6. S. 305-312.
- Hagen, T./ Sunder, M./ Lerch, E./ Saki, S. (2020): Verkehrswende trotz Pandemie? Mobilität und Logistik während und nach der Corona-Krise. Analysen für Hessen und Deutschland. Frankfurt am Main: Frankfurt University of Applied Sciences.
- Herget, M. (2016): Mobilität von Familien im ländlichen Raum, Arbeitsteilung, Routinen und typische Bewältigungsstrategien. In: Gather, M./ Kagermeier, A./ Kesselring, S./ Lanzendorf, M./ Lenz, B./ Wilde, M. (Hrsg.): Frankfurt am Main. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Wiesbaden: Springer Fachmedien.
- Hinkelmann, C. (2020): Interview: Corona-Maskenpflicht in Bus und Bahn - So läuft das in einer Stadt, in der es bereits Realität ist. Urban Transport Magazine. unter: <https://www.urban-transport-magazine.com/interview-corona-maskenpflicht-in-bus-und-bahn-so-laeuft-das-in-einer-stadt-in-der-es-bereits-realitaet-ist/> [letzter Zugriff: 23.01.2021].
- Kaufmann, V./ Bergman M. M./ Joye, D. (2004): Motility: Mobility as capital. International Journal of Urban and Regional Research. 28 (4). S. 745–765.
- Kraftfahrt-Bundesamt (2017): Fahrzeugzulassungen (FZ). Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern am 1. Januar 2017 nach Zulassungsbezirken. Flensburg. unter: https://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2017/fz1_2017_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=4 [letzter Zugriff: 06.11.2020].
- Krämer, A./ Hercher, J. (2021): OpinionTRAIN (2020) „ÖPNV: Kontaktängste und veränderte Arbeitsorganisation bestimmen die Nachfrageentwicklung bei und Bahnen in 2021“ Studie untersucht die Mobilität in Stadtgebieten in Deutschland, Österreich, der Schweiz und in Schweden. Bonn.
- Küpper, P. (2011): Auf dem Weg zu einem Grundangebot von Mobilität in ländlichen Räumen – Probleme, Ursachen und Handlungsoptionen. In: Hege, H.-P./ Knapstein, Y./ Meng, R./ Ruppenthal, K./ Schmitz-Veltin, A./ Zakrzewski, P. (Hrsg.): Schneller, öfter, weiter? Perspektiven der Raumentwicklung in der Mobilitätsgesellschaft. Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung. S. 152-168.
- MDR aktuell (2020): Pandemie. Die Chronik der Corona-Krise. unter: <https://www.mdr.de/nachrichten/politik/corona-chronik-chronologie-coronavirus-100.html#sprung11> [letzter Zugriff 18.01.2021]

-
- Mc Kinsey and Company (2020): Wegen Corona: Verbraucher wollen ihr Verhalten im Alltag ändern. unter: <https://www.mckinsey.de/news/presse/2020-05-07-corona-consumer-sentiment-survey-wave-5> [letzter Zugriff: 22.01.2021].
- Meyer, H. (ADAC) (2020): Corona und Mobilität: Mehr Homeoffice, weniger Berufsverkehr. unter: <https://www.adac.de/verkehr/standpunkte-studien/mobilitaets-trends/corona-mobilitaet/> [Zugriff: 22.10.2020].
- Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL)/ Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB) (2018): Landesnahverkehrsplan 2018. Potsdam. unter: https://mil.brandenburg.de/media_fast/4055/web_Landesnahverkehrsplan_2018_Endstand.pdf [letzter Zugriff: 08.11.2020].
- Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt (MLV)/ Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (2018): ÖPNV-Plan 2020 – 2030. Plan des öffentlichen Personennahverkehrs. Beschluss der Landesregierung vom 11.12.2018. unter: https://www.nasa.de/fileadmin/content/02_verkehr_planung/02_oepnv_plan/pdf/OEPNV-Plan_2020_-_2030_Webfassung.pdf [letzter Zugriff: 30.12.2020].
- NaNa-Nahverkehrs-Nachrichten (2020): Informationen aus dem gesamten öffentlichen Personenverkehr. Nr. 35. 65. Jahrgang. Hamburg/Düsseldorf: DVV Media Group GmbH.
- Nefzger, E. (2020): Corona wirft Nahverkehr zurück. Busse und Bahnen sind wieder die Verkehrsmittel der Armen. unter: <https://www.spiegel.de/auto/corona-folge-busse-und-bahnen-sind-wieder-die-verkehrsmittel-der-armen-a-5c9eb3d4-077f-4122-b916-e60e04215d23> [letzter Zugriff: 23.01.2021].
- Nuhn, H./Hesse, M. (2006): Verkehrsgeographie. Stuttgart: UTB.
- Ohnmacht, T./ Grotrian, J./ Amstutz, M. (2007): Wie viel Verkehr erzeugt Tourismus wirklich? Eine kritische Auseinandersetzung mit der schweizerischen Verkehrsstatistik, in W. Freyer (Hrsg.) Tourismus und Wissenschaft - Chancen für den Standort Deutschland. Berlin: VS Verlag. S. 131–188.
- Raithel, J. (2008): Quantitative Forschung 2. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Robert Koch Institut (RKI): Epidemiologischer Steckbrief zu SARS-CoV-2 und COVID-19. unter: https://www.rki.de/DE/Content/InfAZ/N/Neuartiges_Coronavirus/Steckbrief.html [letzter Zugriff: 13.01.2020].

Schneidewind, U. (2013): Transformative Literacy. Understanding and Shaping Societal Transformations | GAIA 22/2: S. 82 – 86.

Schneidewind, U. (2014): Urbane Reallabore – ein Blick in die aktuelle Forschungswerkstatt. In: pnd-online. Ein Magazin mit Texten und Diskussionen zur Entwicklung von Stadt und Region.

Spangenberg, M. (2008): Raumtypen im Stadt-Land-Kontinuum. Planerin, Nr. 4/2008. S. 9–12.

Spektrum – Lexikon der Biologie (1999): Motilität. Heidelberg: Spektrum Akademischer Verlag. unter: <http://spektrum.de/lexikon/biologie/motilitaet/44131> [letzter Zugang: 20.01.2021].

Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt (2016): Regionalisierte Bevölkerungsprognose von 2014 bis 2030. unter: https://statistik.sachsen-anhalt.de/fileadmin/Bibliothek/Landes_aemter/StaLa/startseite/Themen/Bevoelkerung/Tabellen/Bevoelkerungsprognose/6_-_Bevoelkerungsprognose-2014-2030-Kreise.pdf [letzter Zugriff: 20.10.2020].

Stein, P. (2019): Forschungsdesigns für die quantitative Sozialforschung. In: N. Baur, J. Blasius (Hrsg.): Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung. 2. überarb. und erw. Aufl. Wiesbaden: Springer VS. S. 125 – 142.

STUVA - Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e.V.: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland. „Rechtlicher Rahmen, technische Standards und Empfehlungen“. Köln. unter: https://www.mobi-wissen.de/files/barrierefreier_oepnv_in_deutschland.pdf [letzter Zugriff: 20.01.2021].

PVGS (2020): MobilitätsWerkStadt 2025 unter: <https://www.pvgs-salzwedel.de/news/mobilitaetswerkstadt> [letzter Zugriff: 20.01.2021].

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (2016): Handbuch: Alternative Bedienung. Berlin.

Volksstimme.de (2016): Bilanz. Touristen stehen auf den Altmarkkreis unter: <https://www.volksstimme.de/lokal/salzwedel/bilanz-touristen-stehen-auf-den-altmarkkreis> [letzter Zugriff: 21.01.2021].

Weltgesundheitsorganisation (WHO) Regionalbüro für Europa (2020): Pandemie der Coronavirus-Krankheit (COVID-19). unter: <https://www.euro.who.int/de/health-topics/health-emergencies/coronavirus-covid-19> [letzter Zugriff: 13.01.2020].

Werner, J. (2006): Reform zur Marköffnung im Nahverkehr, in: ifmo (Hrsg.): ÖPNV – Herausforderungen und Chancen. Berlin. S. 3 – 20.

Weyh, M (2021): Forsa-Umfrage: Angst vor Ansteckung im ÖPNV fährt in Corona-Zeiten mit. unter: https://www.busplaner.de/de/news/analysen-und-studien-wirtschaft-allg_forsa-umfrage-angst-vor-ansteckung-im-oepnv-faehrt-corona-zeiten-mit-60627.html [letzter Zugriff 22.01.2021].

Zimmermann, G. E. (2001): Räumliche Mobilität. In: Schäfers B., Zapf W. (Hrsg.) Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. https://doi.org/10.1007/978-3-322-94976-9_47. S. 529-538.

Technische Universität Braunschweig
Carl-Friedrich-Gauß-Fakultät
Institut für Sozialwissenschaften
Modul: Forschungsmodul
Prüfer: Prof. Dr. Dirk Konietzka
Wintersemester 2020/21



Anhang

Veränderungen des Mobilitätsverhaltens in ländlichen Räumen

- während der ersten Phase der Corona-Pandemie
am Beispiel des Altmarkkreises Salzwedel

Johanna Grüne
Wackenroderstraße 8
30559 Hannover
Matrikelnummer: 5022664



Deutsches Zentrum
für Luft- und Raumfahrt

Institut für Verkehrssystemtechnik

Mobilitätsfragebogen: Mobilität im Altmarkkreis Salzwedel

Liebe Studienteilnehmerinnen und liebe Studienteilnehmer,

vielen Dank, dass Sie sich dazu bereit erklärt haben an dieser Mobilitätserhebung teilzunehmen, die wir im Rahmen des Forschungsprojekt *Reallabor Altmarkkreis Salzwedel* durchführen. Durch Ihre Teilnahme helfen Sie uns die Verkehrsmittelnutzung im Landkreis zu erfassen und zu analysieren. Aus den Ergebnissen sollen Rückschlüsse auf den Veränderungs- und Verbesserungsbedarf für den öffentlichen Nahverkehr gezogen werden. Die Ergebnisse dienen zusätzlich dem Erkenntnisgewinn für weitere Forschungsprojekte im Bereich der ländlichen Mobilität und zukünftiger Mobilitätsdienste.

Dabei sollen u.a. ihre Erfahrungen mit dem bzw. ihre Erwartungen an das bereits bestehende Ruf-Bus-Angebot hinterfragt werden.

Bitte füllen Sie den Fragebogen gewissenhaft aus. Es gibt dabei keine falschen oder richtigen Antworten. Wichtig ist dabei, dass Sie sich dabei von dem derzeit aufgrund der Corona-Krise eingeschränkten Mobilitätsangebot frei machen, denn derartige Maßnahmen hat es bisher nicht gegeben. Trotzdem möchten wir die aktuelle Situation aber im Rahmen dieser Befragung aufgreifen, um ihre Meinung auch zu dieser Ausnahmesituation und den damit verbundenen eingeschränkten Angebot im öffentlichen Nahverkehr zu erfassen.

Für die Rücksendung können Sie den beiliegenden bereits frankierten und adressierten Briefumschlag verwenden.

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR)
Institut für Verkehrssystemtechnik, z.Hd. Alexandra König
Lilienthalplatz 7
38108 Braunschweig

Die Daten werden anonym erhoben. Es können keine Rückschlüsse auf einzelne Teilnehmerinnen und Teilnehmer gezogen werden. Die Daten werden ausschließlich für wissenschaftliche Zwecke verwendet.

Für weitergehende Fragen oder Informationen von Ihnen stehen wir Ihnen gerne unter den untenstehenden Kontaktdaten zur Verfügung.

Herzlichen Dank für Ihr Interesse und Ihre Bereitschaft zur Mitarbeit.

Ansprechpartnerin:

Alexandra König

Mail: Alexandra.Koenig@dlr.de

Telefon: +49 531 295 3676

1. Bitte geben Sie an, wie häufig Sie in der Regel die folgenden Verkehrsmittel für Ihre üblichen Wege benutzen. Bitte denken Sie dabei an die Zeit vor der Corona-Krise.

Verkehrsmittel	(fast) täglich	3-6x/Woche	1-2x/Woche	1-3x/Monat	seltener bis nie
Auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus (Region)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nah- und Fernverkehr (Bahn)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
zu Fuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/Motorrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rufbus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
sonstiges: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. Bitte geben Sie an, wie häufig Sie in der Regel die folgenden Verkehrsmittel für Ihre üblichen Wege benutzen. Bitte denken Sie dabei an die Zeit während der Corona-Krise.

Verkehrsmittel	(fast) täglich	3-6x/Woche	1-2x/Woche	1-3x/Monat	seltener bis nie
Auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus (Region)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nah- und Fernverkehr (Bahn)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
zu Fuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/Motorrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rufbus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
sonstiges: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. Wann haben Sie das letzte Mal ein öffentliches Verkehrsmittel (Bus, Rufbus oder Bahn) im Landkreis genutzt?

heute oder gestern	letzte Woche	letzten Monat	Anfang des Jahres 2020	im Jahr 2019	im Jahr 2018 oder früher
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. Besitzen Sie eine Abo-Karte für den öffentlichen Nahverkehr in der Region?

- nein
- ja, und zwar...
- Schülermonatskarte, Schülermonats-Netzkarte, Sammel-Schülerzeitkarten
 - Wochenkarte / Monatskarte
 - Job-Ticket
 - Sonstiges: _____

5. Besitzen Sie einen gültigen PKW-Führerschein?

- Ja, seit dem Jahr ____ ____ ____
- Nein

6. Wie viel Zeit wenden Sie an einem normalen Wochentag durchschnittlich für Ihren Hauptweg (z.B. den Weg von der Wohnung zur Arbeit/Schule) auf?

- Ich benötige für den Weg ca. ____ ____ Minuten und/oder ca. ____ ____ Kilometer

7. Welches Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich für die folgenden Wege?

	Auto	Fahrrad	Bus und Rufbus	Bahn	zu Fuß	anderes: _____	trifft nicht zu
Arbeitsweg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weg zur Schule/Ausbildung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
zum Hobby/Sport	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
zu Freunden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
begleiten von Kindern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einkauf	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

8. Bitte schätzen Sie ein, inwieweit die folgenden Aussagen auf Ihren Landkreis und ihr entsprechendes Mobilitätsverhalten zutreffen?

In meinem Landkreis ...	trifft voll und ganz zu	trifft eher zu	teils/teils	trifft eher nicht zu	trifft überhaupt nicht zu
...ist die nächste größere Stadt weit entfernt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...fahren die Busse häufig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...sind die Bushaltestellen gut zu Fuß zu erreichen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...sind die Taxipreise hoch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...erfordert mein Leben ein hohes Maß an Mobilität	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...bin ich auf mein Auto angewiesen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... könnte ich meine Ziele gut mit einem Fahrrad erreichen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9. Kennen Sie das Rufbus-Angebot des PVGS?

- ja nein →Bitte machen Sie bei Frage 12 weiter.

10. Wenn ja, haben Sie den Rufbus schon einmal genutzt?

- ja nein

11. Wenn ja, wie häufig nutzen Sie den Rufbus?

- einmalig genutzt seltener als 1x im Monat
 ca. 2-3x Monat ca. 1x Woche
 ca. 2-3x Woche ungefähr täglich

12. Wie zutreffend sind die folgenden Aussagen aus Ihrer Sicht für das Rufbus-Angebot im Landkreis?

Wenn Sie keine eigenen Erfahrungen mit dem Rufbus gemacht haben, beantworten Sie die Fragen trotzdem auf Basis von Annahmen und Erfahrungen von Dritten. Auf welcher Basis beantworten Sie die folgenden Fragen?

- auf Basis eigener Erfahrungen
 auf Basis der Erfahrungen von Dritten (z.B. Kinder, Freunde, Nachbarn)
 auf Basis von Medienberichten

	gar nicht zutreffend				sehr stark zutreffend
Eine flexible, spontanere Buchung ist möglich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Anbindung an andere Verkehrsmittel, wie Fernbusse und Bahn ist gut	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es gibt viele Verbindungen und ein großes Angebot	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Ticketpreise sind günstig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Bestellung der Rufbusse ist komfortabel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Das Verkehrsnetz ist übersichtlich und einfach verständlich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es gibt eine Haltestelle in der Nähe meiner Wohnung/meines Hauses	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Rufbus ist auch für mobilitätseingeschränkte Menschen mit Rollator oder Rollstuhl einfach nutzbar, also barrierefrei	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Rufbus ist auch für Menschen, die Gegenstände transportieren, wie Kinderwagen oder Einkäufe einfach nutzbar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Hotline ist gut zu erreichen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Vorbestellzeit ist angemessen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Rufbus ist pünktlich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

13. Welche Eigenschaften des Rufbus-Services sind Ihnen besonders wichtig?

	gar nicht wichtig				sehr wichtig
Eine flexible, spontanere Buchung ist möglich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Anbindung an andere Verkehrsmittel, wie Fernbusse und Bahn ist gut	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es gibt viele Verbindungen und ein großes Angebot	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Ticketpreise sind günstig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Bestellung der Rufbusse ist komfortabel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Das Verkehrsnetz ist übersichtlich und einfach verständlich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	gar nicht wichtig				sehr wichtig
Es gibt eine Haltestelle in der Nähe meiner Wohnung/meines Hauses	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Rufbus ist auch für mobilitätseingeschränkte Menschen mit Rollator oder Rollstuhl einfach nutzbar, also barrierefrei	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Rufbus ist auch für Menschen, die Gegenstände transportieren, wie Kinderwagen oder Einkäufe einfach nutzbar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Hotline ist gut zu erreichen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Vorbestellzeit ist angemessen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Rufbus ist pünktlich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gibt es aus ihrer Sicht weitere wichtige Eigenschaften? Bitte ergänzen Sie:					
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

14. Wie zufrieden sind Sie mit den folgenden Aspekten des Rufbus-Angebots?

	sehr zufrieden	zufrieden	teils/teils	unzufrieden	sehr unzufrieden
Preis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Komfort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zugänglichkeit (Barrierefreiheit)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Service & Personal	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verfügbarkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zeit (Pünktlichkeit)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Garantie von Anschlüssen zu Bus & Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
sichere Fahrweise	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
technische Sicherheit des Fahrzeugs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sicherheit vor dem Verhalten anderer Fahrgäste	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Information und Auskunft (vor, während und nach der Fahrt)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Distanz bis zur Haltestelle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

15. Wie wahrscheinlich wäre es, dass Sie den öffentlichen Nahverkehr (Bus und Rufbus) häufiger nutzen, wenn die folgenden Rahmenbedingungen gegeben wären?

	sehr un- wahr- scheinlich				sehr wahr- scheinlich
kostenloser Nahverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1-Ticket-Prinzip (Bus, Bahn, Carsharing und Co. sind mit einem Ticket/einem Abo nutzbar)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
deutschlandweit einheitliche Tarife und Tickets	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern in Bussen und Bahnen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bargeldlose Bezahlung über das Smartphone	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Echtzeit-Auskunft zu Pünktlichkeit und Verspätung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jobticket (Arbeitgeberzuschuss für Abo)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
geschenktes Jahresabo für Abgabe des Führerscheins oder Abmeldung des Autos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WLAN in den Bussen (freies Internet)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
City-Zone (kostenlose Fahrten in der Innenstadt von Salzwedel)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sammeln von Bonuspunkten für jede Fahrt, die später in den Geschäften eingelöst werden können	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mehr Sitzkomfort in den Fahrzeugen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ein Angebot rund um die Uhr (24/7-Service)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Haben Sie weitere Ideen? Bitte ergänzen Sie:					
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

16. Was würde Sie motivieren das Auto auch mal stehen zu lassen oder sogar ganz abzuschaaffen?

17. Haben Sie aufgrund der aktuellen Lage durch das Corona-Virus Ihr Mobilitätsverhalten (z.B. Wahl des Verkehrsmittels und der Wege) verändert?

Bitte Begründen Sie Ihre Antwort.

nein

ja

...weil _____

18. Machen Sie sich aufgrund der aktuellen deutschlandweiten Lage sowie des eingeschränkten Mobilitätsangebots aufgrund des Corona-Virus mehr Gedanken?

viel weniger Gedanken	Weniger Gedanken	gleichbleibend	Mehr Gedanken	Viel mehr Gedanken
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

19. Wie groß (prozentual) schätzen Sie aktuell die Einschränkungen ihres sonst üblichen Mobilitätsverhaltens aufgrund der politischen Vorgaben für das Verhalten in der Corona-Krise ein? Bitte schätzen Sie!

__ __ __ Prozent

20. Denken Sie, dass Sie sich Ihr Mobilitätsverhalten langfristig (in den nächsten Monaten und Jahren) verändern wird?

Ich werde in Zukunft...	trifft überhaupt nicht zu	trifft nicht zu	unentschieden	trifft zu	trifft vollkommen zu
... generell weniger mobil sein	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... weniger Bus fahren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... mehr Fahrrad fahren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... mehr zu Fuß unterwegs sein	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... häufiger zu Hause arbeiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... mehr Bus fahren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... mehr Auto fahren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

‘Zum Abschluss bitten wir Sie um ein paar demographische Angaben zu Ihrer Person.

21. Welches Geschlecht haben Sie?

Weiblich Männlich keine Angabe/divers

22. In welchem Jahr wurden Sie geboren?

Ich wurde im Jahr __ __ __ __ geboren.

23. In welcher Ortschaft wohnen Sie? Bitte seien Sie so konkret wie möglich.

24. Wie viele Personen wohnen in Ihrem Haushalt (Sie selbst eingeschlossen)?

___ ___ Personen, davon ___ ___ Kinder unter 18 Jahren

25. Wie hoch ist Ihr Haushaltsnettoeinkommen pro Monat?

unter 1.000 € 1.001 - 2.000 € 2.001 – 3.000 €
 3.001– 4.000 € über 4.000 €

26. Wie ist Ihr derzeitiger beruflicher Status?

- In Ausbildung (Schule, Berufsausbildung, Studium etc.)
- Arbeitssuchend
- geringfügig berufstätig (max. 18 Stunden pro Woche)
- In Teilzeit berufstätig (18-35 Stunden pro Woche)
- Vollzeit berufstätig (mehr als 35 Stunden pro Woche)
- Vorrübergehend freigestellt (wegen Krankheit, Elternzeit etc.)
- Im Ruhestand
- Sonstiges: _____

27. Sind Sie durch gesundheitliche Probleme in Ihrer Mobilität eingeschränkt?

- ja, durch eine Gehbehinderung
- ja, durch eine Sehbehinderung
- ja, durch eine Hörbehinderung
- ja, durch (eine) andere Einschränkung(en)
- nein, keine Einschränkung in meiner Mobilität

28. Sind Sie durch momentane Umstände in Ihrer Mobilität eingeschränkt?

- ja, durch eine momentane vorübergehende Erkrankung/ Beeinträchtigung
- ja, durch Verlust meiner Fahrerlaubnis (PKW)
- ja, durch die Corona-Pandemie
- nein, keine Einschränkung in meiner Mobilität

Möchten Sie der Befragung noch etwas ergänzen?

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Verkehrsmittelnutzung vor und während der Coronapandemie

Tabelle 1: Verkehrsmittelnutzung vor der Pandemie

	Auto		Fahrrad		Bus		SPNV/SPFV		zu Fuß		Moped/Motorrad		Rufbus		sonstiges	
	Anzahl	%*	Anzahl	%*	Anzahl	%*	Anzahl	%*	Anzahl	%*	Anzahl	%*	Anzahl	%*	Anzahl	%*
(fast)täglich	167	58	58	20,6	14	5,5	4	1,6	118	45,2	4	1,7	1	0,4	0	0
3-6x/Woche	42	14,6	40	14,2	6	2,4	5	2	31	11,9	2	0,8	1	0,4	0	0
1-2x/Woche	38	13,2	74	26,3	15	5,9	7	2,7	41	15,7	6	2,5	11	4,4	2	1,7
1-3x/Monat	21	7,3	42	14,9	32	12,6	52	20,4	23	8,8	14	5,8	24	9,6	2	1,7
seltener bis nie	20	6,9	67	23,8	186	73,5	187	73,3	48	8,4	215	89,2	212	85,1	111	96,5
fehlende Werte	24		31		59		57		51		71		63		197	
Gesamt	312	100	312	100	312	100	312	100	312	100	312	100	312	100	312	100

%* = gültige Prozent

Tabelle 2: Verkehrsmittelnutzung während der Pandemie

	Auto		Fahrrad		Bus		SPNV/SPFV		zu Fuß		Moped/Motorrad		Rufbus		sonstiges	
	Anzahl	%*	Anzahl	%*	Anzahl	%*	Anzahl	%*	Anzahl	%*	Anzahl	%*	Anzahl	%*	Anzahl	%*
(fast)täglich	141	49	60	22,2	4	1,6	4	1,6	110	41,8	6	2,4	0	0	55	45,1
3-6x/Woche	59	20,5	59	21,9	5	2	3	1,2	46	17,5	3	1,2	2	0,8	0	0
1-2x/Woche	50	17,4	57	21,1	15	5,9	6	2,3	30	11,4	7	2,8	7	2,8	3	2,5
1-3x/Monat	13	4,5	26	9,6	21	8,3	29	11,3	16	6,1	10	4	15	6	2	1,6
seltener bis nie	25	8,7	68	25,2	209	82,3	214	83,6	61	23	221	89,5	224	90,3	62	50,8
fehlende Werte	24		42		58		56		49		65		64		190	
Gesamt	312	100	312	100	312	100	312	100	312	100	312	100	312	100	312	100

%* = gültige Prozent

Tabelle 3: Verkehrsmittelnutzung während der Pandemie im Vergleich zu vor der Pandemie

	Auto		Fahrrad		Bus		SPNV/SPFV		zu Fuß		Moped/Motorrad		Rufbus		sonstiges	
	Anzahl	%*	Anzahl	%*	Anzahl	%*	Anzahl	%*	Anzahl	%*	Anzahl	%*	Anzahl	%*	Anzahl	%*
(fast)täglich	-26	-9	2	1,6	-10	-3,9	0	0	-8	-3,4	2	0,7	-1	-0,4	55	45,1
3-6x/Woche	17	5,9	19	7,7	-1	-0,4	-2	-0,8	15	5,6	1	0,4	1	0,4	0	0
1-2x/Woche	12	4,2	-17	-5,2	0	0	-1	-0,4	-11	-4,3	1	0,3	-4	-1,6	1	0,8
1-3x/Monat	-8	-2,8	-16	-5,3	-11	-4,3	-23	-9,1	-7	-2,7	-4	-1,8	-9	-3,6	0	-0,1
seltener bis nie	5	1,8	1	1,4	23	8,8	27	10,3	13	14,6	6	0,3	12	5,2	-49	-45,7

%* = gültige Prozent

Tabelle 4: Verkehrsmittelwahl und Wegezweck

	Auto		Fahrrad		Bus/Rufbus		SPNV/SPFV		zu Fuß		trifft nicht zu		nicht beantwortet	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%*
Arbeitsweg	152	48,7	22	7,1	6	1,9	2	0,6	8	2,6	60	19,2	62	19,8
Weg zur Schule/	20	6,4	7	2,2	17	5,4	3	1	3	1	159	51	103	33
zum Hobby/Sport	73	23,4	63	20,2	6	1,9	3	1	32	10,3	45	14,4	90	28,8
zu Freunden	98	31,4	50	16	10	3,2	3	1	36	11,5	12	3,8	103	33
Begleiten von Kin	61	19,6	11	3,5	1	0,3	1	0,3	20	6,4	111	35,6	107	34,3
Einkauf	192	61,5	25	8	4	1,3	2	0,6	11	3,5	5	1,6	73	23,5

Tabelle 5: langfristige Veränderungen bei der der Verkehrsmittelwahl

	5		4		3		2		1		nicht beantwortet	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
generell weniger	152	48,7	22	7,1	6	1,9	2	0,6	8	2,6	40	19,9
mehr Fahrrad fah	73	23,4	63	20,2	6	1,9	3	1	32	10,3	34	16,9
mehr zu Fuß unter	98	31,4	50	16	10	3,2	3	1	36	11,5	36	17,9
häufiger zu Haus	61	19,6	11	3,5	1	0,3	1	0,3	20	6,4	37	18,4
mehr Bus fahren	192	61,5	25	8	4	1,3	2	0,6	11	3,5	43	19,4
mehr Auto fahren	61	19,6	11	3,5	1	0,3	1	0,3	20	6,4	38	18,8
weniger fliegen	192	61,5	25	8	4	1,3	2	0,6	11	3,5	35	17,3

5 = trifft voll und ganz zu, 4= trifft eher zu, 3= teils/teils, 2= trifft eher nicht zu, 1= trifft gar nicht zu

Tabelle 6: Bewertung der Mobilitätsangebote vor Ort

	5		4		3		2		1		trifft nicht zu	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
ist die nächste St	119	38,1	52	16,7	49	15,7	38	12,2	10	3,2	44	14,1
fahren die Busse	25	8	43	13,8	73	23,4	77	24,7	40	12,8	54	17,3
Bushaltestellen z	111	35,6	104	33,3	37	11,9	12	3,8	4	1,3	44	14,1
sind die Taxipreis	88	28,2	61	19,6	49	15,7	18	5,8	7	2,2	89	28,5
erfordert eine hoh	167	53,5	44	14,1	37	11,9	7	2,2	4	1,3	53	16,9
bin ich auf mein A	190	60,9	35	11,2	15	4,8	8	2,6	21	6,7	43	13,7
Ziele mit dem Fat	25	8	28	9	89	28,5	72	23,1	56	17,9	42	13,4

5 = trifft voll und ganz zu, 4= trifft eher zu, 3= teils/teils, 2= trifft eher nicht zu, 1= trifft gar nicht zu

Tabelle 7: Corona-Fälle im Altmarkkreis Salzwedel

In der folgenden Tabelle ist die Entwicklung der COVID-19 Infizierten und in Quarantäne befindlichen Personen für den Altmarkkreis Salzwedel und anhand prägender deutschlandweiter/regionaler Regelungen zusammengefasst.

Datum	bestätigte Infizierte	In Quarantäne befindliche Personen	als geheilt entlassene Personen/Tote	abgelaufene Quarantäne
28.01.2020	erste Fall des neuen Coronavirus in Deutschland:			
10.03.2020	erster Fall des neuen Coronavirus in Sachsen-Anhalt			
12.03.2020	1	54	0	0
16.03.2020	2	keine Angabe	0	0
17.03.2020	3	90	0	0
18.03.2020	3	95	0	0
19.03.2020	3	97	0	0
20.03.2020	3	98	0	0
23.03.2020	8	60	0	0
24.03.2020	9	82	0	43
25.03.2020	10	94	0	53
27.03.2020	12	95	0	76
30.03.2020	14	52	0	129
31.03.2020	15	54	0	129
01.04.2020	15	49	0	138
02.04.2020	17	46	0	150
03.04.2020	17	49	0	161
06.04.2020	21	58	0	164
07.04.2020	22	61	0	162
08.04.2020	25	74	0	164
09.04.2020	27	79	0	171
14.04.2020	28	58	0	196
15.04.2020	29	49	13	208
16.04.2020	30	59	14	220
17.04.2020	30	72	16	224
20.04.2020	30	80	22	248
22.04.2020	30	67	23	263
	Einführung der Maskenpflicht im ÖPNV in Sachsen-Anhalt			
24.04.2020	30	61	26	271

27.04.2020	31	33	27	311
28.04.2020	32	33	27	314
29.04.2020	32	32	28	316
30.04.2020	32	31	29	321
07.05.2020	32	17	30	340
08.05.2020	32	18	30	341
11.05.2020	32	6	31	353
12.05.2020	32	6	32	354
13.05.2020	32	8	32	354
15.05.2020	32	5	32	357
19.05.2020	33	3	32	359
20.05.2020	33	7	32	359
25.05.2020	33	5	32	362
26.05.2020	33	6	32/1	362
27.05.2020	33	6	32/1	362
02.06.2020	33	2	32/1	368
05.06.2020	33	2	32/1	371
10.06.2020	33	1	32/1	373
12.06.2020	34	3	32/1	373
15.06.2020	34	20	32/1	373
23.06.2020	34	4	32/1	391
26.06.2020	35	37	33/1	394
01.07.2020	35	45	33/1	395
06.07.2020	35	8	34/1	432
21.07.2020	35	2	34/1	448
22.07.2020	36	3	34/1	448
24.07.2020	37	7	34/1	448
26.07.2020	37	10	34/1	448

Tabelle 7: Entwicklung der COVID-19-Fälle im Altmarkkreis Salzwedel (Altmarkkreis Salzwedel 2020a-f)