

## Multimodal gegen Corona - wie Mobilitätsplattformen in der Krise und darüber hinaus den ÖPNV bereichern

Zur Hochphase der Corona-Krise veröffentlichte das mib die Studie *Wie weiter nach dem Lockdown?* Sie beschäftigte sich mit der Frage, welche Auswirkungen die Pandemie mittel- und langfristig auf urbane Mobilität und den ÖPNV haben könnte.

In der Zwischenzeit hat sich viel getan. Die erste Krisenphase ist überwunden und Europa ist in die zweite Phase der Pandemie eingetreten. In dieser Kalibrierungsphase konnten wir zuerst ein langsames Zurückfahren bestehender Einschränkungen beobachten. Nun steigen die Fallzahlen mancherorts jedoch wieder schnell. Wie in der Studie vorhergesagt, wird dies in den betroffenen Regionen durch erneute, strengere Eindämmungsmaßnahmen begleitet.

Gerade vor dem Hintergrund dieser erneut steigenden Ungewissheit ist es wichtig, sich genauer mit den Erkenntnissen zur Mobilität in den ersten Monaten der Pandemie zu beschäftigen. Das wollen wir in diesem Papier tun. Der Fokus liegt dabei auf multimodalen Angeboten.

### *Ausbau multimodaler Angebote wichtiger Baustein einer Corona-Strategie im ÖPNV*

Multimodale Angebote können dabei helfen, Kund\*innen an das Ökosystem von ÖPNV-Betreibern zu binden. Dies ist im Laufe der Pandemie besonders wichtig, da sich teils schnell ändernde Risikowahrnehmungen zu einer insgesamt flexibleren Verkehrsmittelwahl führen.

Im jetzt vorliegenden Papier gehen wir, das sind das mib und Jelbi, dieser These weiter auf den Grund. Dafür analysieren wir das Nutzer\*innen- und Buchungsverhalten in der multimodalen Jelbi-App und

vergleichen es mit jenem in den reinen ÖPNV-Apps der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) (FahrInfo- und Ticket-App).

Unsere Kernergebnisse sind:

- Während des Lockdowns hat sich das **Buchungsverhältnis zwischen ÖPNV- und Sharing-Angeboten auf Jelbi umgedreht**. Entfielen zuvor rund 80% der Buchungen auf den ÖPNV, so waren es zum Höhepunkt der Krise nur noch 20%. Vier von fünf Buchungen entfielen zu diesem Zeitpunkt auf Sharing-Angebote.
- **Kund\*innen steigen insgesamt auf kurzfristige ÖPNV-Tickets um**. Diese haben sich nach der Krise wesentlich schneller erholt als längerfristige Ticketarten.
- **Kund\*innen kehren über multimodale Plattformen schneller in kurzfristige Produkte des ÖPNV zurück**. Der Vergleich mit anderen BVG-Apps zeigt, dass sich die Buchungen von kurz- und mittelfristigen Tickets in Jelbi schneller erholt haben.

### *Sharing-Angebote in der Krise attraktiver als der ÖPNV - Effekt hält bis heute an*

Das BVG-Projekt Jelbi bündelt den ÖPNV, Sharing-Angebote für Autos und Mikromobilität sowie den BVG Ridesharing-Dienst BerlKönig auf einer Plattform. Die App deckt dabei nicht nur die Fahrtenauskunft ab, sondern erlaubt auch die Reservierung von Sharing-Fahrzeugen und die Bezahlung.

Im April gingen die ÖPNV-Buchungen in Jelbi im Vergleich zu Januar absolut um 88% zurück, während die Buchungen der Sharing-Angebote zusammengefasst sogar

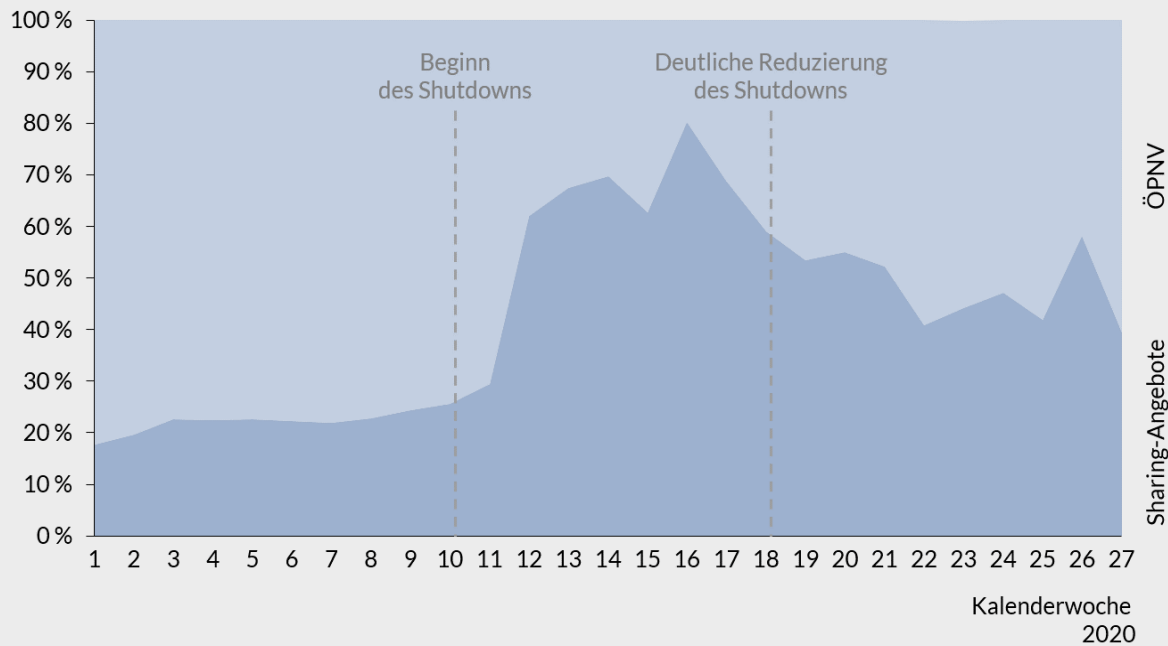


Abbildung 1: Anteil der Buchungen von Sharing- und ÖPNV-Angeboten über Jelbi (vom 30.12.2019 – 05.07.2020)

um 6% zunehmen.<sup>i</sup> Dies schlägt sich auch im Verhältnis zwischen ÖPNV-Buchungen und Buchungen von Sharing-Angeboten nieder: Letztere haben im Vergleich zum ÖPNV in der Krise stark hinzugewonnen (vgl. Abbildung 1).

Vor der Krise machten Buchungen von ÖPNV-Tickets noch rund 80% aller Buchungen auf der App aus. Zum Höhepunkt der Krise fiel dieser Wert auf rund 20%. Zu diesem Zeitpunkt fielen dementsprechend vier von fünf Buchungen auf Sharing Angebote (KW 16 vom 13.-19. April).

Zwar wuchs der Anteil der ÖPNV-Buchungen danach wieder, jedoch entfielen auch Anfang Juli noch immer 40% aller Buchungen auf Sharing-Fahrzeuge.

### *Kund\*innen steigen auf kurzfristige ÖPNV-Tickets um – Flexibilität bleibt wichtig*

Während sich der Verkauf von ÖPNV-Tickets nach der akuten Krisenphase erholt hat, ist eine klare Veränderung in der Struktur der verkauften Tickets zu erkennen: Der Verkauf von Einzel- und 4-Fahrten-Tickets erholt sich deutlich

schneller als der von mittel- und langfristigen Produkten wie Tages-, Wochen- und Monatskarten (vgl. Abbildung 2, 3 und 4).<sup>ii</sup>

Über verschiedene BVG Apps – die BVG FahrInfo-App, die BVG Ticket-App und Jelbi – hinweg erholte sich der Verkauf der kurzfristigen Tickets bis KW 26 um 62%. Der Verkauf mittel- und langfristiger Tickets erholt sich im gleichen Zeitraum bedeutend langsamer (jeweils 39% und 37% bis KW 26<sup>iii</sup>). Dies spricht dafür, dass Kund\*innen flexibel auf aktuelle Entwicklungen reagieren möchten.

### *Die Buchung kurzfristiger Tickets erholt sich nach Krise in Jelbi schneller als in reinen ÖPNV-Apps*

Weiterhin spannend ist der Vergleich zwischen Jelbi und den reinen ÖPNV-Apps der BVG. In der mib-Studie *Wie weiter nach dem Lockdown?* wurde argumentiert, dass multimodale Angebote wie Jelbi die Kundenbindung dadurch stärken können, dass sie Nutzer\*innen auch in volatilen Perioden im eigenen, ÖPNV-zentrierten Ökosystem halten.

Innerhalb dieses Ökosystems könnten Nutzer\*innen demnach schnell und einfach vom Bus auf Sharing-Dienste umsteigen, wenn die Infektionszahlen steigen. Wichtiger jedoch: Bei sinkenden Infektionszahlen können sie genauso schnell wieder in Bus und Bahn zurückkehren.

Der Vergleich der Buchungszahlen über die BVG-Apps hinweg unterstützt diese These: Nach der Lockerung der Shutdown-Maßnahmen erholten sich die Buchungszahlen kurzfristiger Produkte auf Jelbi meist schneller als in den reinen ÖPNV-Ticket-Apps (v. a. von KW 20 – 26, vgl. Abbildung 2). Auch die Buchungen von Tageskarten, touristischen Produkten und 7-Tage-Karten erholten sich von Mai bis Juni (KW 19 - 23) auf Jelbi schneller (vgl. Abbildung 3). Nur im Bereich der Monatstickets erholt sich Jelbi insgesamt langsamer als die anderen Apps (vgl. Abbildung 4).

*Die multimodale Integration auf der eigenen Plattform birgt große Chancen*

Die Zahlen zeigen: Multimodale Angebote wie Jelbi bieten den Kund\*innen Flexibilität in Krisenzeiten und können ihnen die Rückkehr in den ÖPNV erleichtern. Langfristig könnte dieser Trend zu mehr Flexibilität aus Sicht von ÖPNV-Unternehmen noch wichtiger werden. Nämlich dann, wenn sich die Fahrgäste während der kommenden Monate an eine flexiblere Verkehrsmittelwahl gewöhnen.

Es erscheint daher wichtig, dass Multimodalität auf Seiten von Aufgabenträgern und ÖPNV-Unternehmen bei der Planung ihres Mobilitätsangebots konsequent mitgedacht wird. Besonders attraktiv ist dabei das Modell der Integration auf der eigenen Plattform, wie das Beispiel Jelbi zeigt. Kund\*innen werden im eigenen Ökosystem gehalten und kehren schneller wieder in Bus und Bahn zurück.

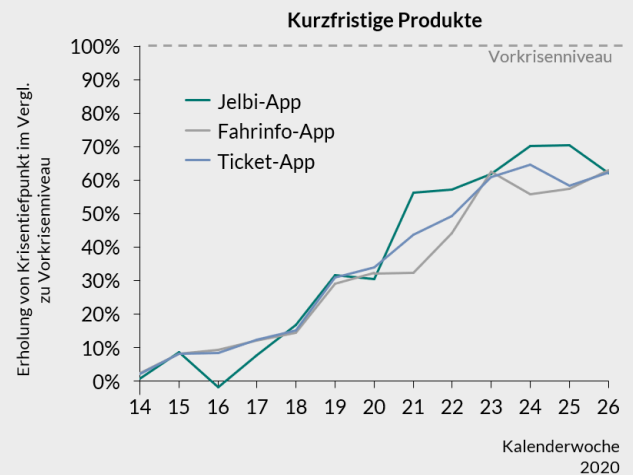


Abbildung 2: Erholung der Buchung kurzfristiger Produkte (Einzel- und 4-Fahrten-Tickets)

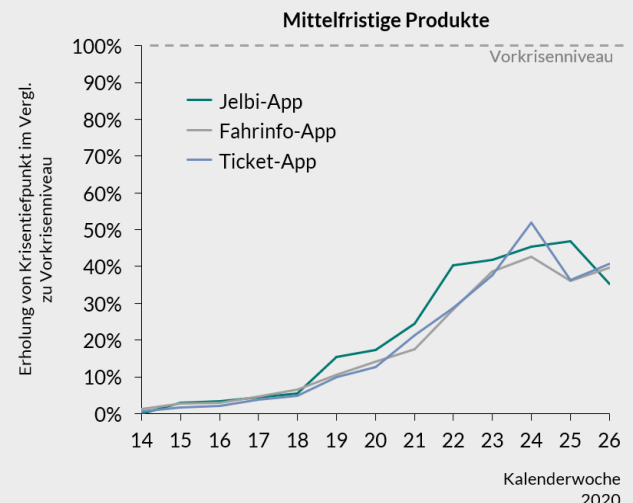


Abbildung 3: Erholung der Buchung mittelfristiger Produkte (Tageskarten, 7-Tage-Karten, touristische Produkte)

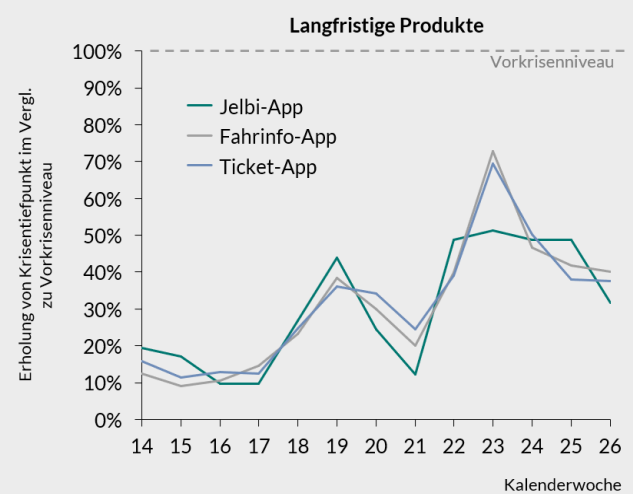


Abbildung 4: Erholung der Buchung langfristiger Produkte (Monatskarten)

Jedoch muss es nicht immer sofort eine voll integrierte Plattformlösung sein. So haben Ridesharing-Anbieter (z. B. BerlKönig<sup>iv</sup> und MOIA<sup>v</sup>) während der Krise in deutschen Städten Nachtverkehre unterstützt. In einem anderen Beispiel hatten die Besitzer von längerfristigen ÖPNV-Tickets die Möglichkeit, Kick-Scooter vergünstigt zu nutzen. Auch in diesem kleineren Maßstab können multimodale Angebote helfen, Mobilität in Zeiten erhöhter Infektionsrisiken sicherzustellen. ■

## Kontakt

### mib

#### Dr. Jörn Richert

Head of Consulting & Policy  
jri@mobilityinstitute.com

#### Samuel Schrader

Business Development Manager  
sas@mobilityinstitute.com

[www.mobilityinstitute.com](http://www.mobilityinstitute.com)

### Jelbi

[info@jelbi.de](mailto:info@jelbi.de)  
[www.jelbi.de](http://www.jelbi.de)

© mib und Jelbi, 2020

---

<sup>i</sup> mib (2020). *Wie weiter nach dem Lockdown?*  
Verfügbar unter:  
<https://mobilityinstitute.com/publikationen/corona>

<sup>ii</sup> Der Nullpunkt stellt dabei den Verkauf zum Krisentiefpunkt (KW 13 2020) und 100% den Verkauf auf Vorkrisenniveau (KW 8 2020) dar. Die Berechnungsformel für den Erholungsfaktor bildet sich wie folgt: (Betrachtungszeitpunkt – Krisentiefpunkt) / (Vorkrisenniveau – Krisentiefpunkt)

<sup>iii</sup> Die Zahlen stellen den Durchschnitt der Erholung über die drei betrachteten BVG-Apps dar

<sup>iv</sup> MOVINC (2020). *Corona: BerlKönig fährt Gesundheitspersonal – und das kostenlos.*  
Verfügbar unter:  
<https://movinc.de/carsharing/corona-berlkoenig-faehrt-gesundheitspersonal-und-das-kostenlos/>  
<sup>v</sup> MOIA (2020). *MOIA verstärkt Nachtverkehr im Auftrag der Stadt Hamburg.* Verfügbar unter:  
<https://www.moia.io/de-DE/presse/moia-verstaerkt-nachtverkehr-im-auftrag-der-stadt-hamburg>