
Corona beeinträchtigt Mobilität geringer als erwartet

Die Corona-bedingten Restriktionen der vergangenen Wochen haben sich, wie nicht anders zu erwarten war, auch auf die Mobilität in Deutschland ausgewirkt. Allerdings fielen die Effekte der Pandemie im Detail oft anders aus als vermutet, wie eine aktuelle Untersuchung des Sozialforschungsinstituts Infas ausweist. Demnach verringerte sich die Mobilität hierzulande deutlich, aber bei weitem nicht in dem Maß, wie es als denkbar angenommen wurde.

Vielmehr blieb eine gewisse „Grundmobilität“ erhalten. Darunter versteht Infas insbesondere die Zeit, die eine Person pro Tag unterwegs ist. Diese sogenannte Unterwegszeit ging demnach nicht in dem Ausmaß zurück wie etwa die Summe der täglich zurückgelegten Kilometer.

Als deutlichen Verlierer der Corona-Pandemie macht Infas den ÖPNV aus. Der Anteil von Bus und Bahn am sogenannten Modal Split, also der anteiligen Aufteilung des Transportaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsträger, ging nach Auskunft des Potsdamer Start-up-Unternehmens Motiontag, das die Auswirkungen des Corona-Virus auf die Mobilität in Deutschland gemeinsam mit Infas gemessen hat, von zuvor einem Drittel auf nur noch neun Prozent zurück. Und der Anteil der mit Bus und Bahn zurückgelegten Kilometer nahm während der Corona-Krise sogar überproportional um über 75 Prozent ab.

Dass Busse und Bahnen von den Bürgern weitgehend gemieden werden, erscheint den Verfassern der Studie wenig verwunderlich, da die Fahrgäste in diesen Transportmitteln näher mit fremden Personen in Kontakt kommen als bei anderen. Zudem kritisieren die Experten, dass viele Verkehrsunternehmen ihr Angebot zuletzt deutlich eingeschränkt und zudem darauf verzichtet hätten, ihre Busse und Bahnen regelmäßig zu desinfizieren. Da nutzten viele Bundesbürger, die sonst mit dem öffentlichen Nahverkehr unterwegs waren, dann doch lieber ihren Privatwagen bzw. legten kürzere Entfernungen per pedes oder mit dem Rad zurück.

So überrascht es denn auch nicht, dass Fahrrad-, Fuß- und Autoverkehr während der Corona-Krise prozentual zulegen konnten: Das Fahrrad baute seinen Anteil an dem Verkehrsträger-Mix in absoluten Zahlen von zwei auf sieben Prozent aus. Die zu Fuß zurückgelegten Wege wuchsen von zuvor vier auf nunmehr 14 Prozent. Und der sogenannte motorisierte Individualverkehr (MIV) mit dem Auto nahm um elf Prozent von 63 auf 70 Prozent zu. Wie dramatisch die Verschiebungen hin zu den individuellen Fortbewegungsmitteln in der Corona-Krise ausfielen, wird daran deutlich, dass die Bundesbürger laut der Infas/Motiontag-Erhebung rund zweieinhalbmal so viel Wegstrecke zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt haben sollen wie vor der Pandemie.

Diese wirkte sich demnach auch massiv auf die pro Tag zurückgelegten Kilometer pro Person aus: Die Wegstrecken verringerten sich seit der ersten März-Woche dieses Jahres um rund 45 Prozent. Aus den im Mittel üblichen rund 40 Kilometern pro Person und Tag wurden zuletzt nur noch rund 15 Kilometer. Das entspricht einem Rückgang um fast zwei Drittel. Auswirkungen hat die Corona-Pandemie demnach ebenfalls auf die Verteilung der Mobilität über den Tag. Wie die Studie ausweist, findet sie in den Abend- und Nachtstunden, genauer gesagt ab 20 Uhr, praktisch gar nicht mehr statt – und zwar bei allen Verkehrsmitteln. Warum auch, wenn es nach Ende der Ladenöffnungszeiten kaum noch Gründe dafür gibt, außer Haus unterwegs zu sein?

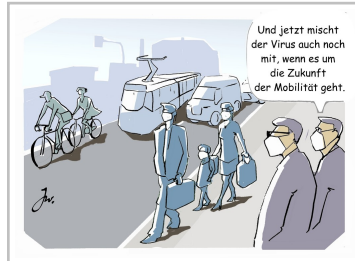
Die Daten der Infas/Motiontag-Untersuchung verdeutlichen, warum sich viele Verkehrsteilnehmer auch für die Zeit nach der Pandemie auf den Straßen Zustände wie

während der Corona-Krise wünschen. Denn so leere Verkehrswege, so seltene Staus und so wenig Stress bei der Fortbewegung haben viele Menschen schon lange nicht mehr erlebt. Einige erinnern sich zwar vielleicht noch an die autofreien Sonntage Anfang der 1970er-Jahre, als man wegen der Fahrverbote infolge der Ölkrise auf leergefegten Autobahnen Fahrrad fahren konnte. Aber das ist lange her. Ansonsten beschert der Verkehrsalltag heutzutage vielen Menschen doch – gefühlt – fast nur noch überfüllte Transportwege, unpünktliche Verkehrsmittel sowie Stress und Hektik.

Ob nach der Krise allerdings tatsächlich alles anders sein wird als vorher, wie derzeit vielfach behauptet, wird sich im Bereich der Mobilität nach Ansicht der Studienautoren nicht erst in Wochen oder Monaten zeigen, wenn wieder Alltag einkehrt, sondern möglicherweise schon bei der nächsten Verschlechterung des Wetters. Dann dürfte nämlich interessant sein, zu beobachten, ob die Bereitschaft zur Fortbewegung mit Muskelkraft auf dem Fahrrad oder zu Fuß noch ebenso so hoch ist wie in den Corona-Tagen mit schönem Frühlingswetter.

Eine mögliche Folge der Corona-Krise wollen jedoch viele Experten trotz aller Unwägbarkeiten schon jetzt nicht ausschließen: dass der ÖPNV langfristige Einbußen hinnehmen muss. Denn er habe einen Imageverlust erlitten und werde verstärkt als unsauber sowie als grundsätzlich mit einem größeren Ansteckungsrisiko behaftet wahrgenommen, heißt es zur Begründung. Wenn die Passagiere, die dem ÖPNV möglicherweise verloren gehen, dann allerdings mehr mit dem Auto unterwegs sein werden, dürfte das den zukünftigen Planungen bezüglich Umweltbelastung und Mobilität nicht in die Karten spielen, warnen Skeptiker. (ampnet/deg)

Bilder zum Artikel



Mobilität in der Corona-Krise.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goslar Institut