

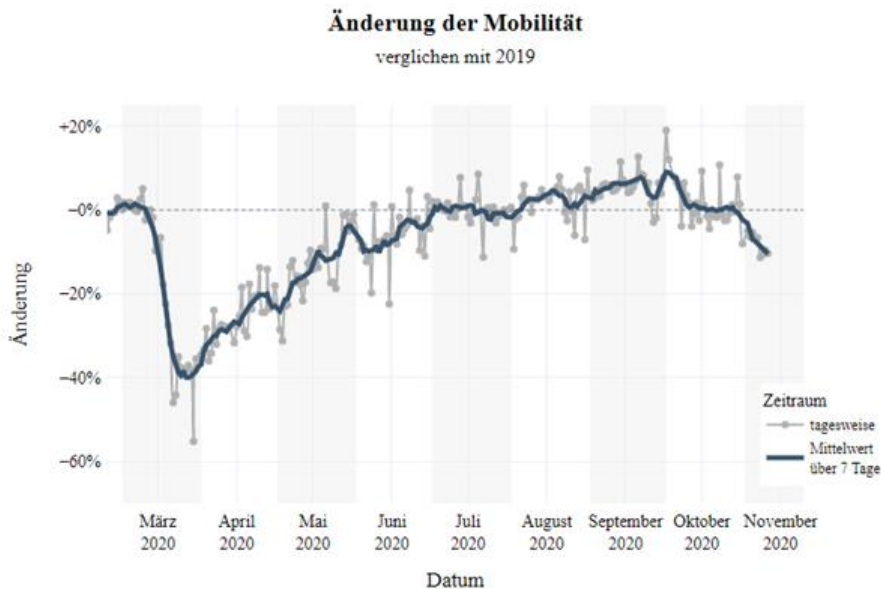
Literaturrecherche zu den Auswirkungen der Coronapandemie auf den Individualverkehr

Bachelor's Thesis von Manuel Wölfel

Mentor(in/innen/en):

M.Eng. Markus Fischer

M.Sc. Katrin Lippoldt



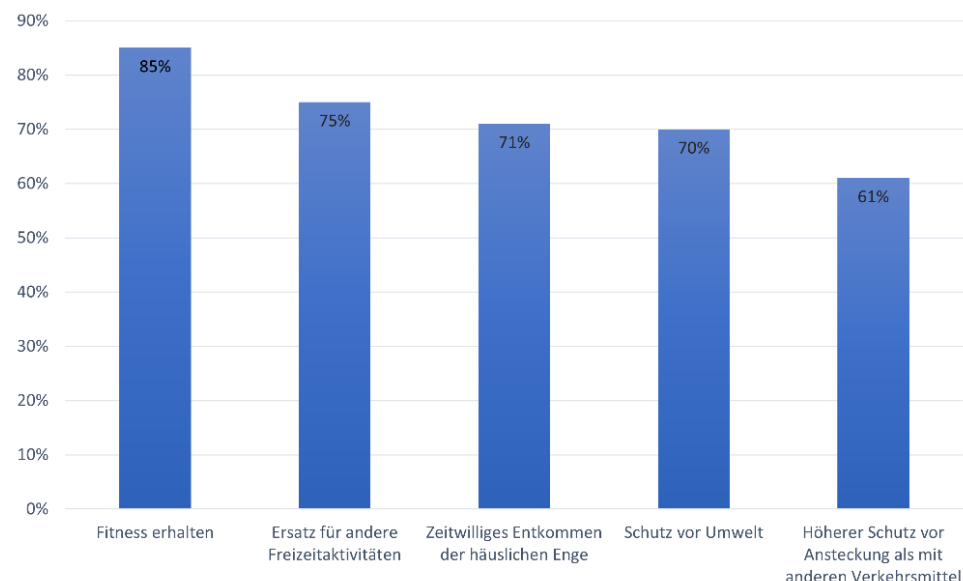
Vor allem soziale und gesundheitliche Aspekte gewannen bei der Wahl des Fortbewegungsmittels zu dieser Zeit an Beliebtheit. Der Schutz vor Ansteckung, das Bedürfnis an sportlichen Aktivitäten und das Entkommen der häuslichen Enge standen dabei im Mittelpunkt. Somit konnte vor allem im Bereich des **Individualverkehrs** (Fahrrad, Auto, Fußgänger, Motorräder) ein Wachstum der Nutzung verzeichnet werden, da diese den neuen Anforderungen der Menschen gerecht wurden.

Infolge der Reduzierung der Nutzung des öffentlichen Personen-Nahverkehrs von 23 % auf 13 % im ersten Pandemiejahr kam es zu Variationen bei der Verkehrsmittelwahl. Vor allem in Städten boten beispielsweise E-Scooter und Sharing-Angebote eine Alternative zum bisherigen ÖPNV-Angebot. Zusätzlich bewirkte die zunehmende Nahraumorientierung in der Pandemie einen Zuwachs an Fahrradfahrer und Fußgänger.

Im Analysezeitraum 2020 bis 2021 kam es in Deutschland im Zuge der **SARS-CoV-2-Pandemie** und infolge von Infektionsschutzmaßnahmen zu einer Umstrukturierung des Mobilitätsverhaltens. Sowohl politische, soziale als auch wirtschaftliche Faktoren spielten dabei eine wesentliche Rolle.

Während der sogenannten **Pandemiewellen** sind die verhältnismäßig größten Mobilitätsänderungen gemessen worden. Zur Zeit des ersten Lockdowns ab den 23.01.2020 sank beispielsweise die allgemeine Mobilität um bis zu **40 %**. Diese Tiefpunkte näherten sich im Laufe der lockdownfreien Zeit wieder vor pandemischen Werten an, obwohl weiterhin Aspekte wie Homeschooling, Homeoffice und geschlossene Geschäfte den Mobilitätsalltag beeinflussten.

Gründe für Fahrrad-Nutzung in der Corona-Pandemie



Welchen Einfluss hatte die Coronakrise auf die einzelnen Verkehrsmittel des Individualverkehrs ?



- Erhöhte Nutzung nach 1. Pandemiewelle im April 2020
- Anstieg der monomodalen Nutzung des Fahrrads von 6% in 2019 auf 9% in 2020
- Einpendeln des vor pandemischen Wert zur Fahrradnutzung im Jahr 2021

- Erhöhte Nutzung über 2 Pandemiejahre
- Zuwachs des Modal Splits von 26% auf 43% in Städten (2019 – 2020)
- Zuwachs von 23% auf 28% in ländlichen Regionen (2019 -2020)

- Zu Beginn 1. Lockdown Lieferprobleme -> Neuzulassungen sanken stark.
- Anstieg des Modal-Splits von 44% in 2020 bis zu über 50% im 2. Pandemiejahr
- Ausgeprägte monomodale Nutzung von 55-61% (2020-2021)

- Anstieg der Carsharing Flottengröße von 7,1% im ersten Pandemiejahr
- Anstieg der Nutzer von 25,5% im Jahr 2021 verglichen mit 2020
- Anstieg E-Scooterfahrten pro Tag von 1 auf zirka 3 über Pandemiezeitraum