



Zwischen Handlungsbe- reitschaft und Besorgnis

Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die studentische
Nutzung öffentlicher und privatwirtschaftlicher
Mobilitätsangebote

Sonderauswertung der Studienreihe „Fachkraft 2030“

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
2. Nutzung externer / nicht eigener Verkehrsmittel	4
3. Nutzung eigener Verkehrsmittel.....	11
4. Kundenzufriedenheit im Vergleich: Fernbahn vs. Regionalbahn	13
5. Inanspruchnahme des Flugverkehrs.....	15
7. Fazit	17

1. Einleitung

Aus ganz unterschiedlichen Perspektiven kann die Corona-Pandemie bereits zum jetzigen Zeitpunkt als einschneidend beschrieben werden. Die ökonomischen Verwerfungen scheinen immens, das Miteinander im beruflichen wie im privaten Raum ist kaum mehr mit den Gewohnheiten der Vor-Pandemie-Zeit vergleichbar. Und dort, wo sich Verhaltensweisen nicht von Grund auf geändert haben, stehen sie vielfach unter behördlichem Vorbehalt.

Zwangsläufig gehört auch die individuelle Mobilität zu den Feldern des alltäglichen Lebens, die von den Auswirkungen der Pandemie tiefgreifend betroffen sind. Sei es, weil Präsenzpfllichten mehr und mehr durch digitale Angebote ersetzt werden – beruflich wie hochschulisch. Oder sei es, weil zahlreiche Freizeitmöglichkeiten wie der Weg ins Stadion, das Kino oder die Kneipe nicht mehr in gewohnter Form in Anspruch genommen werden (können).

Um einen Eindruck davon zu erhalten, wie sich die studentische Mobilität in den zurückliegenden Monaten verändert hat, wurden für diese Auswertung ausgesuchte Ergebnisse zweier Erhebungen zur Studienreihe „Fachkraft 2030“ vergleichend nebeneinandergestellt. Zum einen für den Untersuchungszeitraum September 2019 (vor Corona-Ausbruch), zum anderen für den Untersuchungszeitraum September 2020 (nach Corona-Ausbruch).

Im Fokus steht dabei die studentische Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, von der ausgegangen wird, dass sie zum Untersuchungszeitraum 1 sozusagen unter Normalbedingungen stattgefunden hat. Die Vergleichswerte aus Untersuchungszeitraum 2 sollen einen empirischen Eindruck davon vermitteln, wie es bei jungen Menschen unter Pandemie-Bedingungen um die Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel bestellt ist.

Weitere Aspekte, die beleuchtet werden, sind die Inanspruchnahme von Flugverbindungen oder die studentische Zufriedenheit mit unterschiedlichen Bahnangeboten.

Durchführung der Befragung und Methodik

Durchgeführt wurden die beiden bundesweiten Befragungen zur Studienreihe „Fachkraft 2030“, auf denen die vorliegende Publikation basiert, im September 2019 und im September 2020. Teilgenommen haben etwa 28.500 Personen. Wissenschaftlich begleitet wurden die Erhebungen, wie schon seit der ersten Online-Befragung im Oktober 2012, durch das Department of Labour Economics der Maastricht University. Ausführliche Erläuterungen zur Methodik können den auf studitemps.de/fachkraft bereitgestellten Vollversionen zur Studienreihe entnommen werden.

2. Nutzung externer / nicht eigener Verkehrsmittel

Angesichts der Corona-Pandemie liegt der Verdacht nahe, dass es beim Nutzungsverhalten junger Menschen hinsichtlich unterschiedlichster Mobilitätsangebote zu Veränderungen gekommen ist. Von Vorteil dürfte in diesem Zusammenhang sein, dass die erste Erhebungswelle zum Thema Verkehrsmittelnutzung im September 2019 und damit vor Beginn des Infektionsgeschehens in Deutschland durchgeführt wurde.

Die konkrete Fragestellung lautete dabei: Wie häufig haben Sie in den letzten sechs Monaten folgende Verkehrsmittel und Angebote genutzt? Zur Auswahl standen dabei diese (jeweils nicht im Eigenbesitz) der Befragten befindlichen Verkehrsmittel¹:

- Straßenbahn / U-Bahn
- Regionalbahn / S-Bahn
- Linienbus
- Fernbus
- Fernverkehr Bahn
- Leih-E-Roller
- Leih-Fahrrad
- Carsharing
- Ridesharing
- Taxi / Wagen mit Fahrer

Eine weitere Erhebung zur identischen Fragestellung fand im September 2020 statt. Also gut ein halbes Jahr nach Corona-Ausbruch in Deutschland. Die Ergebnisse beider Befragungswellen werden nachfolgend separat dargestellt und abschließend hinsichtlich möglicher/plausibler Corona-Effekte analysiert.

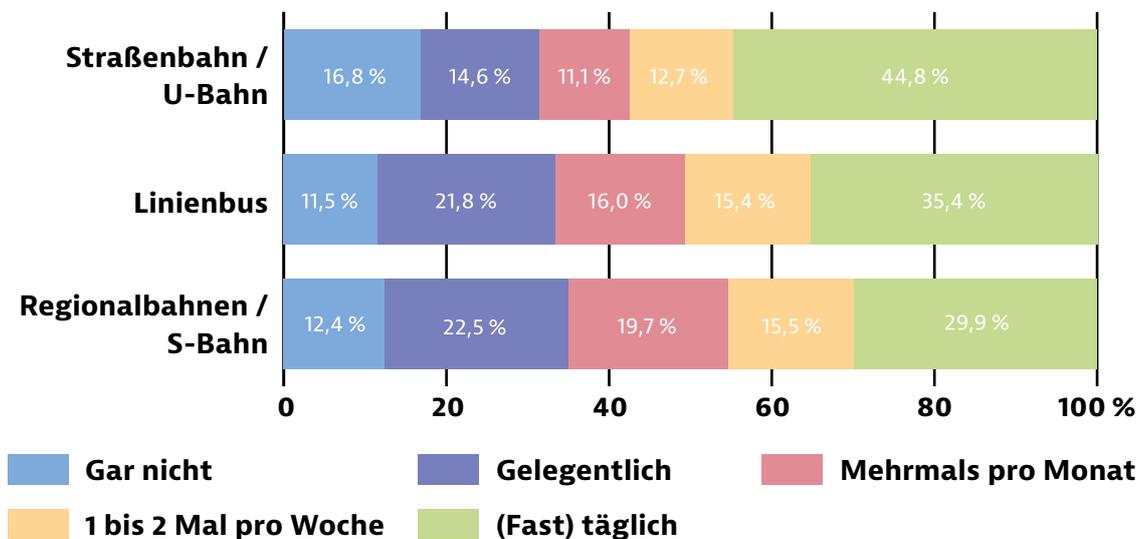
Erhebung 1 (September 2019)

Da dem öffentlichen Personennahverkehr (fortfolgend: ÖPNV) in der politischen Diskussion um klimafreundliche Weichenstellungen im urbanen Raum eine besondere Rolle zukommt, wurden die zehn zur Auswahl gestellten Verkehrsmittel zunächst gruppiert. Den Bereich des ÖPNV bilden dabei die drei Mobilitätsvarianten „Straßenbahn / U-Bahn“, „Regionalbahn / S-Bahn“ und „Linienbus“ ab. Diese werden zum Einstieg in den Themenkomplex gesondert betrachtet.

¹ Ergebnisse zu den Kategorien „Fernbus“, „Carsharing“, „Ridesharing“ und „Taxi / Wagen mit Fahrer“ wurden im Verlauf dieser Veröffentlichung nicht berücksichtigt. Diese können aber auf Nachfrage an s.hartmann@constata.de zur Verfügung gestellt werden.

Zunächst fällt auf, dass alle drei ÖPNV-Varianten von den Befragten im ersten Untersuchungszeitraum sehr häufig genutzt wurden. So gaben rund 45 Prozent der Teilnehmenden an, „(fast) täglich“ mit Straßenbahn oder U-Bahn unterwegs zu sein. Dasselbe gilt in etwa 35 Prozent der Fälle für den Linienbus und in rund 30 Prozent der Fälle für Regional- und S-Bahnen.

Alle übrigen Antwortdimensionen fallen für die drei genannten ÖPNV-Varianten zum Teil deutlich ab, wobei insgesamt gesehen die Antwortdimension „mehrmals pro Monat“ für die Kategorie Straßenbahn / U-Bahn den geringsten Wert aufweist. Die Nutzung liegt hier bei lediglich 11,1 Prozent. Die folgende Darstellung fasst den Sachverhalt zusammen.



© Studitemps GmbH/Maastricht University

Des Weiteren fällt auf, dass weibliche und männliche Befragte das ÖPNV-Angebot in ihrem Wohnumfeld zum Zeitpunkt der ersten Erhebung (vor Corona-Ausbruch) in etwa gleich intensiv in Anspruch genommen haben.

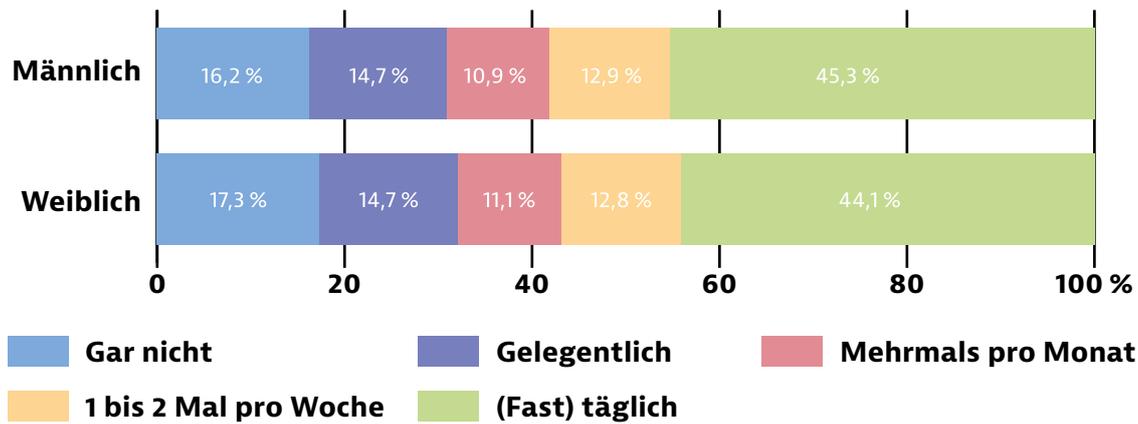
Beispiel „(fast) tägliche“ Nutzung: Für alle drei ÖPNV-Verkehrsmittel wurde hier die häufigste Inanspruchnahme festgestellt. Führend zeigte sich die Nutzung von Straßen- und U-Bahnen, wobei der Anteil männlicher Befragter mit 45,3 Prozent minimal vor dem weiblichen Vergleichswert liegt (44,1 %).

Zum Vergleich: Die ÖPNV-Varianten Linienbus und Regionalbahn / S-Bahn folgen mit Abstand. Während männliche Befragte den Linienbus zum Untersuchungszeitpunkt in 35,4 Prozent der Fälle (fast) täglich nutzten, waren es auf weiblicher Seite 34,9 Prozent.

Und auch bei der letztplatzierten ÖPNV-Variante Regionalbahn / S-Bahn fällt der Anteil der (fast) täglichen Nutzung leicht zugunsten männlicher Befragter aus (30,9 % vs. 29,1 %).

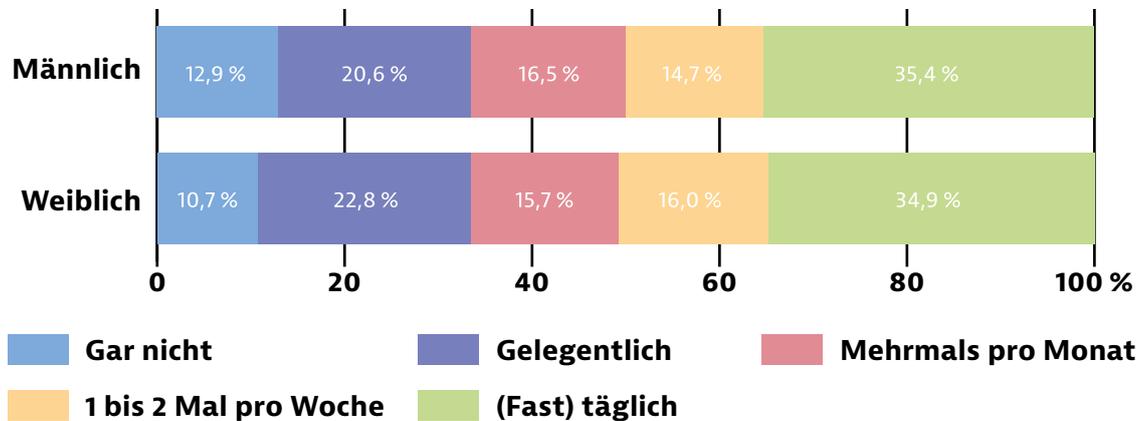
Nennenswerte prozentuale Abweichungen zwischen männlichen und weiblichen Nutzern konnten überdies für keine der zur Auswahl stehenden Antwortdimensionen nachgewiesen werden. Die insgesamt niedrigste Nutzung entfiel auf die Antwortdimension „mehrmals pro Monat“ im ÖPNV-Bereich Straßenbahn / U-Bahn. Dies gaben 10,9 Prozent der männlichen und 11,1 Prozent der weiblichen Teilnehmenden an.

Straßenbahn /U-Bahn



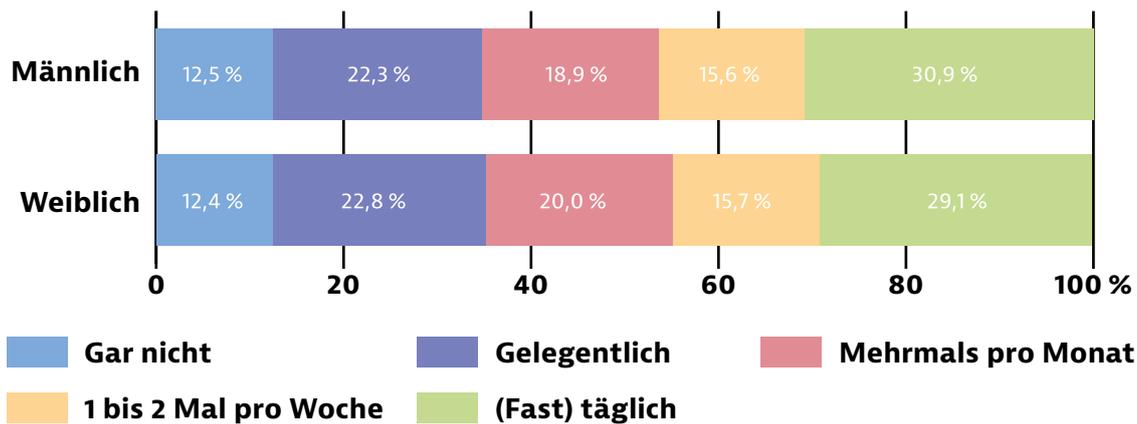
© Studitemps GmbH/Maastricht University

Linienbus



© Studitemps GmbH/Maastricht University

Regionalbahnen / S-Bahn



© Studitemps GmbH/Maastricht University

Erhebung 2 (September 2020)

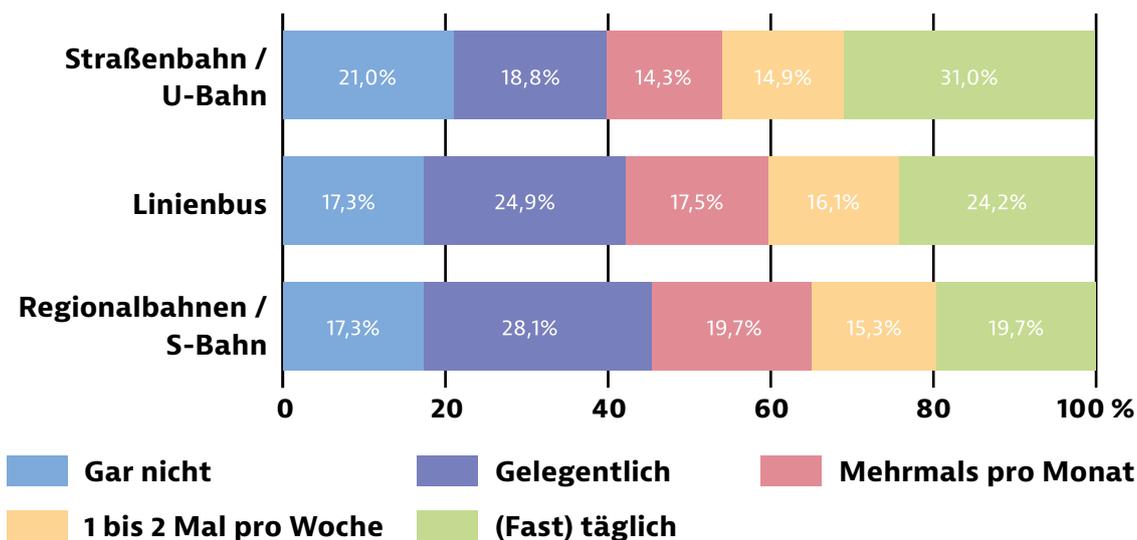
Im Rahmen der Folgeuntersuchung (September 2020) – also den Zeitraum während der Corona-Pandemie betreffend – konnten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum erhebliche Unterschiede in der studentischen ÖPNV-Nutzungshäufigkeit festgestellt werden.

Hauptergebnis: Bedingt durch die Corona-Situation in Deutschland scheint sich die Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel auf studentischer Seite deutlich reduziert zu haben. So erreichte in keiner der drei zur Auswahl gestellten ÖPNV-Varianten die (fast) tägliche Nutzung annähernd das Vorjahresniveau.

Bezogen darauf lag auch zum September 2020 die Variante Straßenbahn / U-Bahn in Führung. Nun jedoch mit einem Anteil von nur noch 31,0 Prozent für den (fast) täglichen Gebrauch, was fast 14 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert liegt (44,8 %).

Ähnlich, wenngleich auf jeweils geringerem Nutzungsniveau, fällt die Situation bei den ÖPNV-Arten Linienbus und Regionalbahn / S-Bahn aus. Während die (fast) tägliche Nutzung von Linienbussen zwischen September 2019 und September 2020 um gut 11 Prozentpunkte einbrach (35,4 % vs. 24,2 %), konnte im selben Zeitraum aufseiten der Inanspruchnahme von Regional- und S-Bahnen ein Minus von etwa 10 Prozentpunkten festgestellt werden (29,9 % vs. 19,7 %).

Zudem zeigte sich, dass die (fast) tägliche Nutzung bezogen auf Linienbusse sowie Regional- und S-Bahnen nicht mehr die am häufigsten gewählte Antwortdimension war. Im Bereich Linienbus war dies im September 2020 mit 24,9 Prozent die Nutzungsmöglichkeit „gelegentlich“. Ähnlich fiel das Ergebnis auch für die ÖPNV-Variante Regionalbahn / S-Bahn aus, wobei hier der Abstand zwischen (fast) täglichem und gelegentlichem Gebrauch erheblich deutlicher ausfiel (19,7 % vs. 28,1 %).



© Studitemps GmbH/Maastricht University

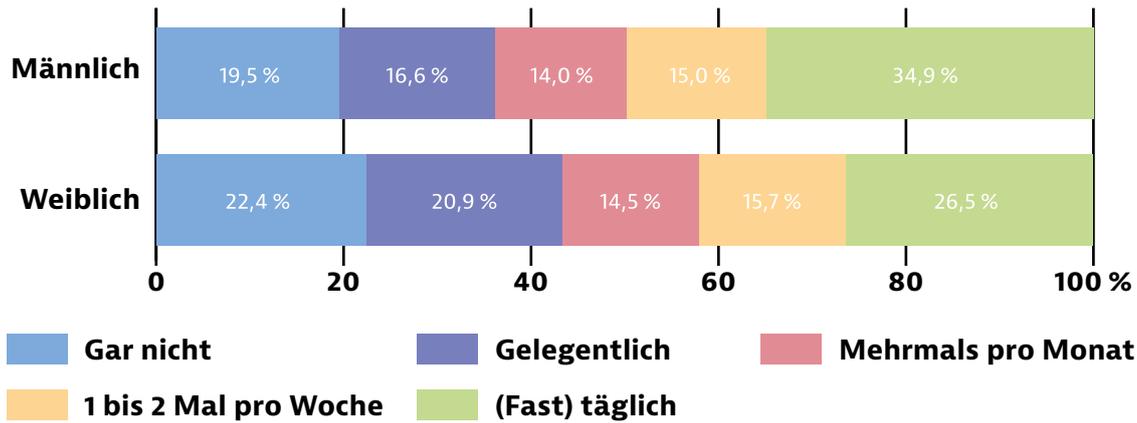
Interessanterweise resultiert der insgesamt reduzierte Gebrauch öffentlicher Verkehrsmittel zwischen beiden Untersuchungszeiträumen vor allem aus Änderungen bzw. Anpassungen im Nutzungsverhalten weiblicher Befragter. So zeigt sich, dass diese in deutlich stärkerer Form als auf männlicher Seite von der Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel Abstand nahmen.

Zur Erinnerung: Zum Untersuchungszeitpunkt September 2019 konnten für die jeweils meistgewählte Antwortoption „(fast) täglich“ allenfalls marginale Unterschiede zwischen männlichen und weiblichen ÖPNV-Nutzern festgestellt werden.

Ein Jahr später liegt hierzu ein deutlich anderes Gesamtbild vor: Während männliche Befragte Straßen- und U-Bahnen im September 2020 noch zu anteilig 34,9 Prozent (fast) täglich nutzten, waren es auf weiblicher Seite lediglich 26,5 Prozent. Ähnlich ist die Situation auch in den Bereichen Linienbus sowie Regionalbahn / S-Bahn, wie die nachfolgende Darstellung zeigt.

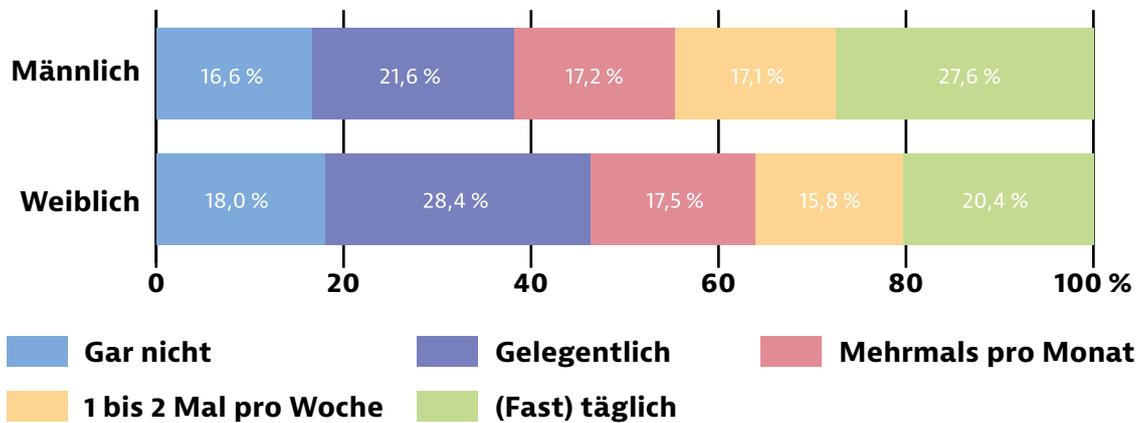
Zudem fällt auf, dass sich die beiden entgegengesetzten Antwortdimensionen „(fast) täglich“ und „gar nicht“ auf weiblicher Seite für die ÖPNV-Varianten Straßenbahn / U-Bahn und Linienbus fast angleichen. Bei Regionalbahnen und S-Bahnen überwiegt auf weiblicher Seite sogar die Nichtnutzung. Auf männlicher Seite überwiegt im Vergleich beider Antwortdimensionen auch zum September 2020 jeweils deutlich die Option „(fast) täglich“.

Straßenbahn / U-Bahn



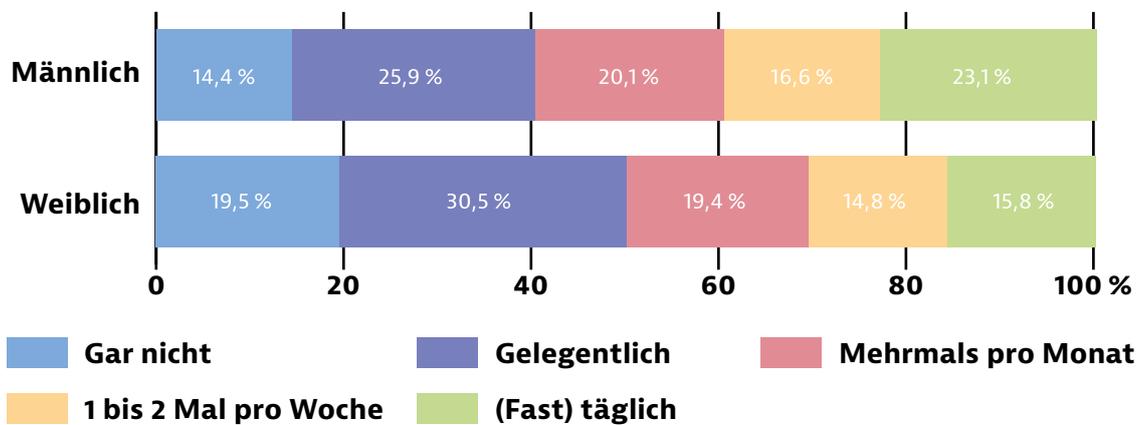
© Studitemps GmbH/Maastricht University

Linienbus



© Studitemps GmbH/Maastricht University

Regionalbahnen / S-Bahn

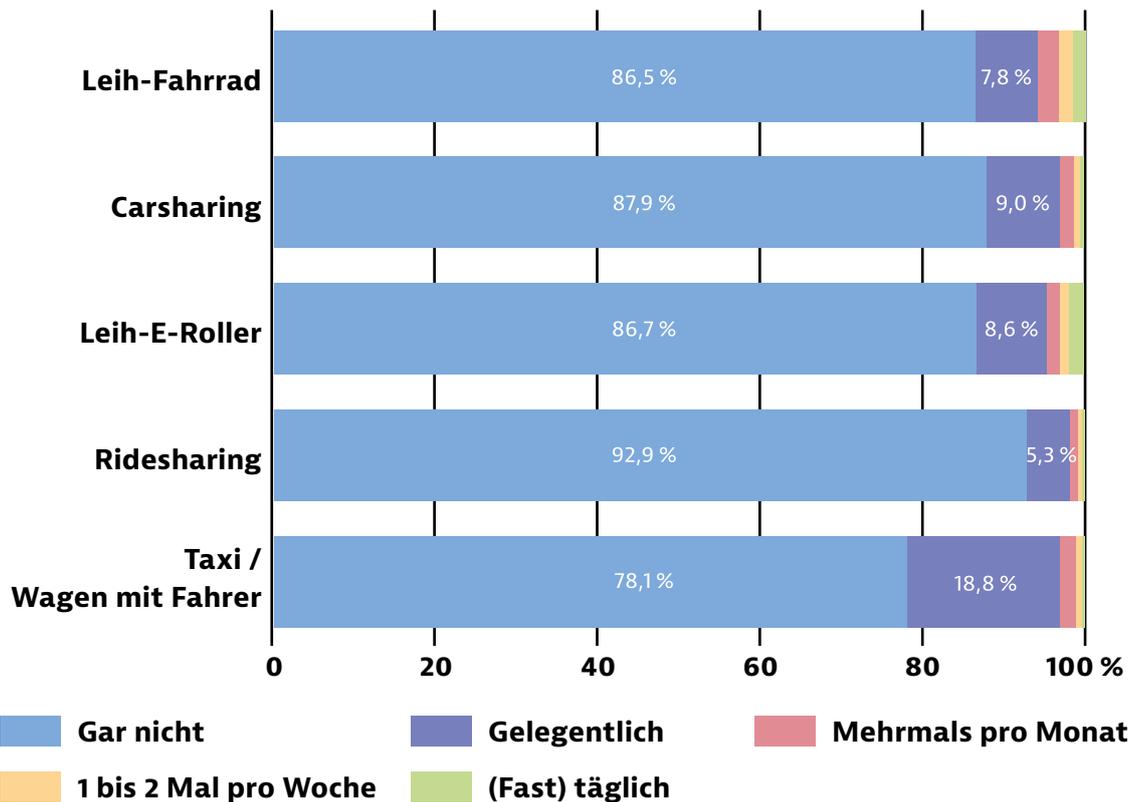


© Studitemps GmbH/Maastricht University

Ein weiterer Fokus dieser Auswertung soll – ebenfalls vor dem Hintergrund der Corona-Problematik – auf der leihweisen Nutzung von Fahrrädern und E-Rollern liegen. Vor

Beginn der Pandemie gaben die Befragten in jeweils deutlicher und nahezu paritätischer Mehrheit an, beide Verkehrsmittel „gar nicht“ zu nutzen. Mit Bezug auf Leihfahrräder sagten dies 86,5 Prozent der Befragten, mit Blick auf E-Roller 86,7 Prozent.

Im Vergleich dazu spielte die entgegengesetzte Antwortdimension „(fast) täglich“ im ersten Untersuchungszeitraum so gut wie keine Rolle. Lediglich 1,5 Prozent der Befragten gaben an, fast täglich ein Leihfahrrad zu nutzen. Beim E-Roller waren es 1,8 Prozent.

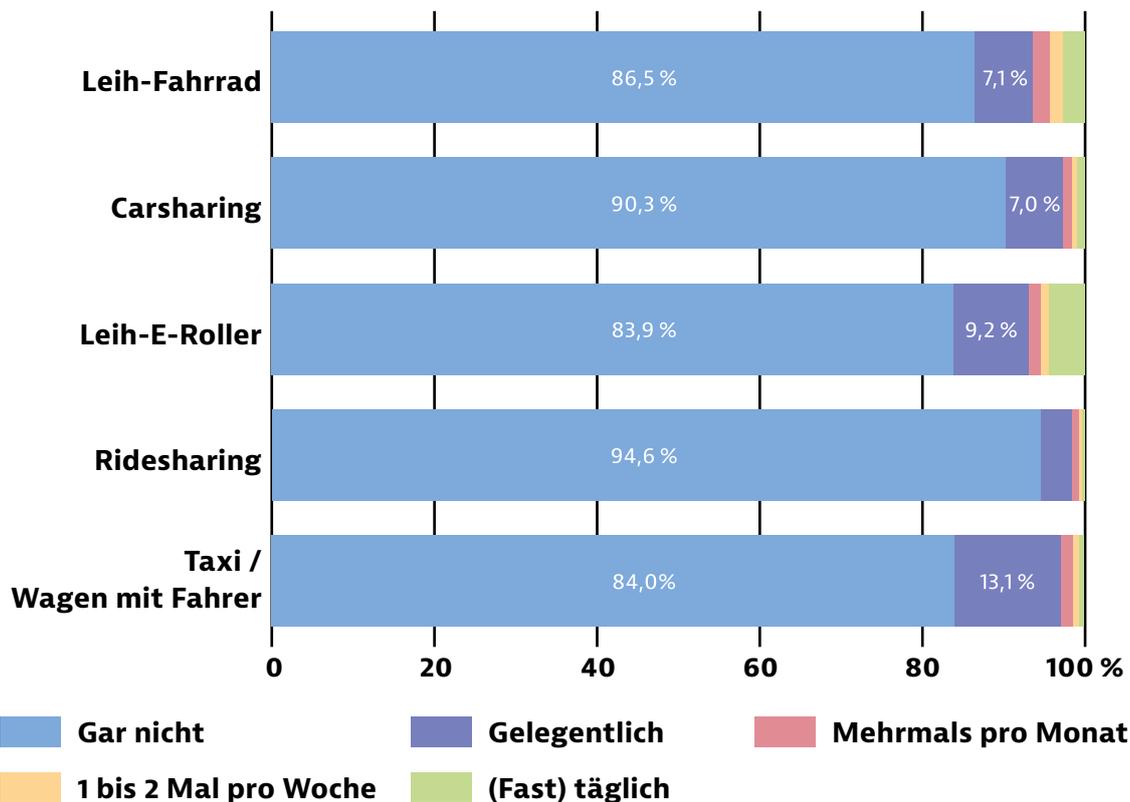


© Studitemps GmbH/Maastricht University

Zum zweiten Messpunkt hin (September 2020) konnten auch in diesem Bereich Veränderungen festgestellt werden. So zeigte sich, dass die (fast) tägliche Nutzung von sowohl Leih-Fahrrädern als auch Leih-E-Rollern gestiegen war – wenngleich noch immer auf einem insgesamt überschaubaren prozentualen Niveau.

Am stärksten war der Zuwachs aufseiten der Nutzung von E-Rollern, die nun von insgesamt 4,5 Prozent der Befragten (fast) täglich in Anspruch genommen wurden. Das entspricht etwa dem Zweieinhalbfachen des Ausgangswertes aus dem Jahr zuvor. Bei Leih-Fahrrädern fiel der Anstieg des (fast) täglichen Gebrauchs hingegen erheblich geringer aus. Hier wurde prozentual weniger als eine Verdopplung des ersten Messpunktes erreicht.

(Fast) täglich wurden beide Fortbewegungsmittel sowohl vor als auch während der Corona-Pandemie in etwas größerem Umfang von männlichen Befragten genutzt.



© Studitemps GmbH/Maastricht University

3. Nutzung eigener Verkehrsmittel

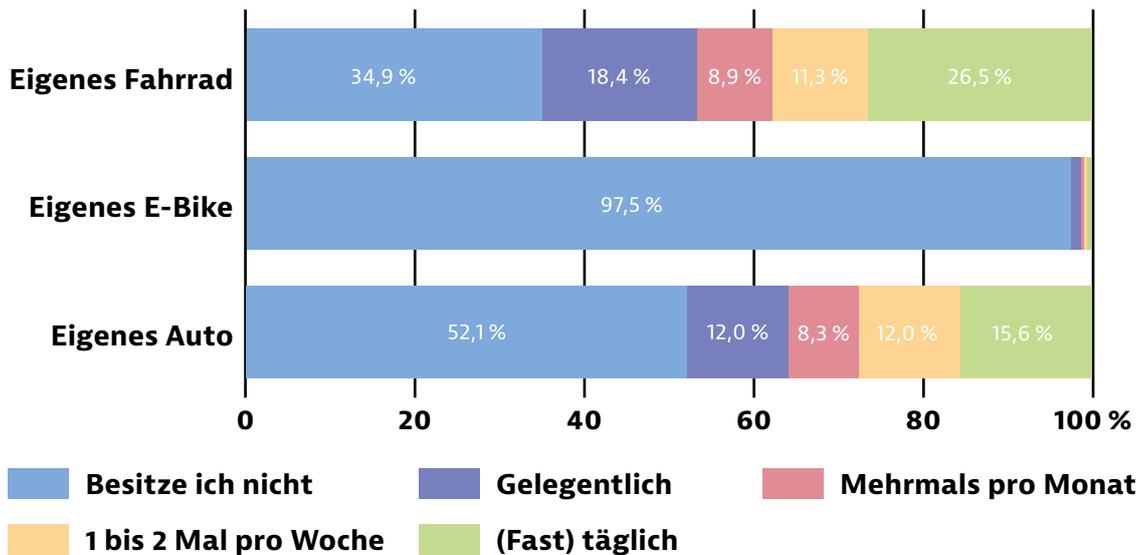
Besitz: Was die Nutzung eigener Verkehrsmittel betrifft, wurden die Teilnehmenden zu den drei Optionen „Eigenes Fahrrad“, „Eigenes E-Bike“ und „Eigenes Auto“ befragt. Dabei zeigte sich, dass zum Zeitpunkt der ersten Erhebung (September 2019) lediglich 2,5 Prozent der Befragten angaben, im Besitz eines E-Bikes zu sein.

Ganz anders die Situation beim nicht motorisierten Fahrrad, über das rund 65 Prozent der Befragten verfügten. Auf ein eigenes Auto konnten zum selben Zeitpunkt fast 48 Prozent zurückgreifen.

Nutzungshäufigkeit: Das eigene Verkehrsmittel mit der größten Nutzungshäufigkeit ist das Fahrrad. Rund 26,5 Prozent aller Befragten gaben an, „(fast) täglich“ darauf zurückzugreifen. Im Falle des eigenen Autos betrifft dies hingegen 15,6 Prozent und im Falle des E-Bikes lediglich 0,5 Prozent.

Was die Nutzungsdimension „ein- bis zweimal pro Woche“ betrifft, liegt mit einem Anteil von annähernd 12 Prozent hingegen das Auto knapp vor dem Fahrrad (11,3 %). Ähnlich eng sieht es bei der Dimension „mehrmals pro Monat“ aus, wobei hier wiederum das eigene Fahrrad mit anteilig 8,9 Prozent etwas häufiger genutzt wird als das Auto (8,3 %).

Aufgrund des geringen Besitzanteils spielen E-Bikes in allen zur Auswahl gestellten Nutzungsdimensionen keine relevante Rolle. Die nachfolgende Darstellung verdeutlicht den Sachverhalt.



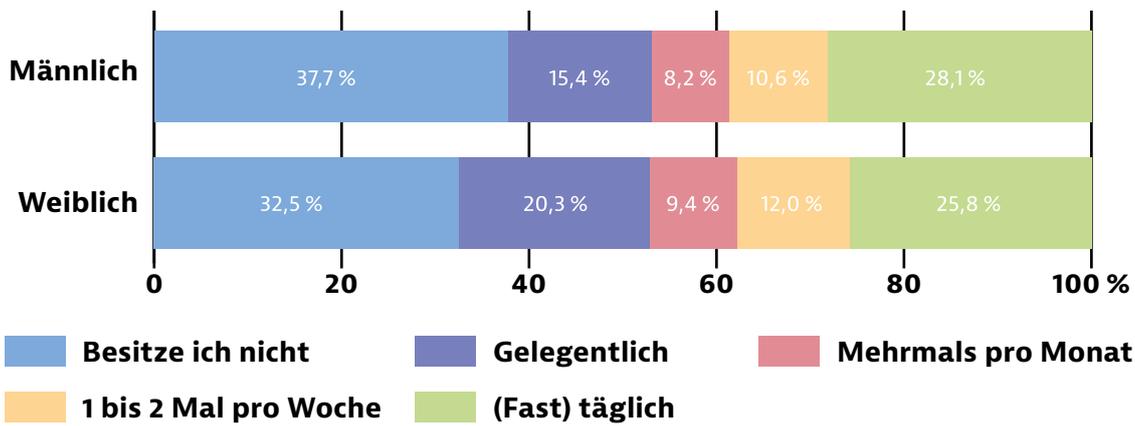
© Studitemps GmbH/Maastricht University

Aus geschlechtlicher Perspektive zeigt sich, dass männliche Befragte zum Untersuchungszeitpunkt im September 2019 seltener ein eigenes Fahrrad und zudem seltener ein eigenes Auto besaßen.

Zur tatsächlichen Nutzung fällt jedoch auf, dass diese beim eigenen Fahrrad auf männlicher Seite in der Antwortdimension „(fast) täglich“ mit anteilig 28,1 Prozent etwas höher ausfällt als auf weiblicher Seite (25,8 %).

Beim eigenen Auto hingegen fällt das Ergebnis in derselben Antwortdimension mit 15,4 Prozent (m.) gegenüber 16,0 Prozent (w.) für beide Geschlechter fast identisch aus.

Das eigene E-Bike spielt auch in der geschlechtlichen Betrachtung der Nutzungshäufigkeit keine Rolle. Die prozentualen Unterschiede je Antwortdimension sind zu vernachlässigen.



© Studitemps GmbH/Maastricht University

Exkurs: Mit der Frage nach der Nutzung eines eigenen Autos verbindet sich zwangsläufig die Frage nach einem Führerschein. Aus diesem Grund wurden die Teilnehmenden um eine Angabe gebeten, ob sie zum Zeitpunkt der Erhebung im September 2019 (bereits) im Besitz eines gültigen Pkw-Führerscheins der Klasse B waren.

59,2 Prozent der Befragten bejahten dies, während 28,1 Prozent angaben, den Führerschein zu einem späteren Zeitpunkt machen zu wollen. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass mehr als jeder zehnte Teilnehmende angab, überhaupt keinen Führerschein machen zu wollen. Exakt trifft dies auf 12,7 Prozent der Befragten zu.

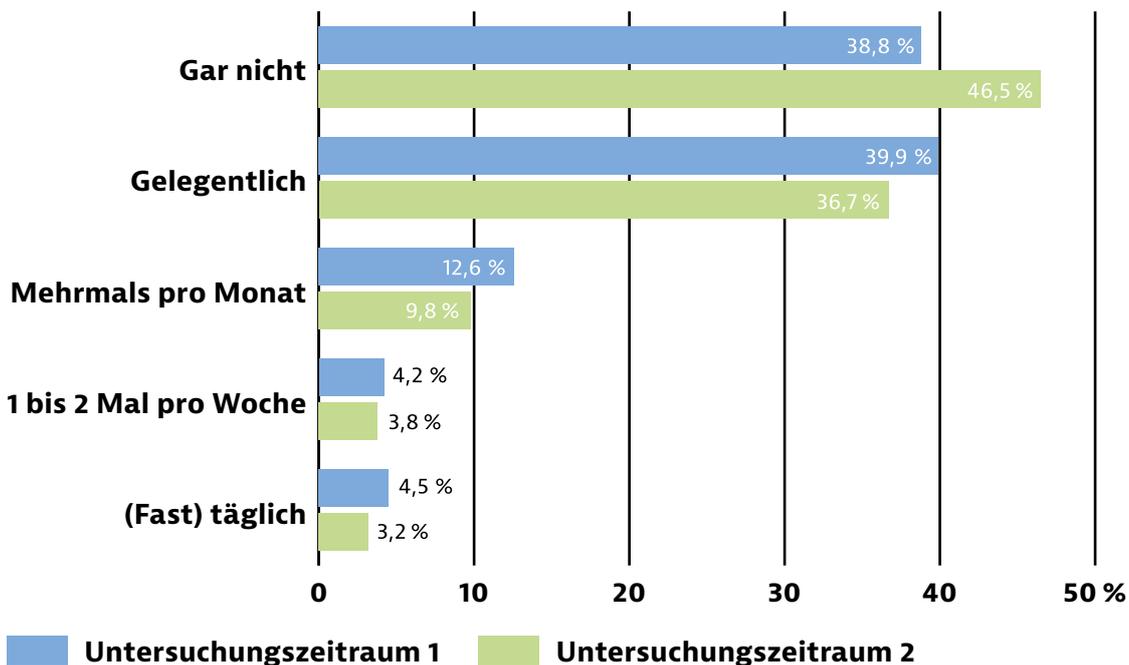
4. Kundenzufriedenheit im Vergleich: Fernbahn vs. Regionalbahn

Was die Nutzung der Bahn betrifft, lag der Fokus der Befragung nicht nur auf dem zuvor beschriebenen Aspekt ÖPNV, sondern auch auf dem Schienenfernverkehr. Zwischen beiden Arten des Bahnfahrens bestehen zunächst deutliche und zugleich nachvollziehbare Unterschiede in der Häufigkeit der Nutzung.

Während das Fernverkehrsangebot der Bahn in Untersuchungszeitraum 1 (vor Beginn Corona-Pandemie) von lediglich 4,5 Prozent der Befragten „(fast) täglich“ in Anspruch genommen wurde, traf dies im Bereich von Regional- und S-Bahnen auf etwa 30 Prozent zu.

Für Untersuchungszeitraum 2 (während Corona-Pandemie) liegen auch hier abweichende Werte vor. So wurde der Fernverkehr der Bahn nun in nur noch 3,2 Prozent der Fälle (fast) täglich in Anspruch genommen. Bei Regional- und S-Bahnen waren es 19,7 Prozent.

Mehr noch sticht jedoch ins Auge, dass der Anteil der Befragten, die gar nicht mehr auf das Fernverkehrsangebot der Bahn zurückgriffen, von zuvor 38,8 Prozent auf nunmehr 46,5 Prozent gestiegen war (eine Zunahme von rund 20%). In allen anderen Antwortdimensionen nahmen dagegen die Werte vom ersten zum zweiten Messpunkt hin ab.



© Studitemps GmbH/Maastricht University

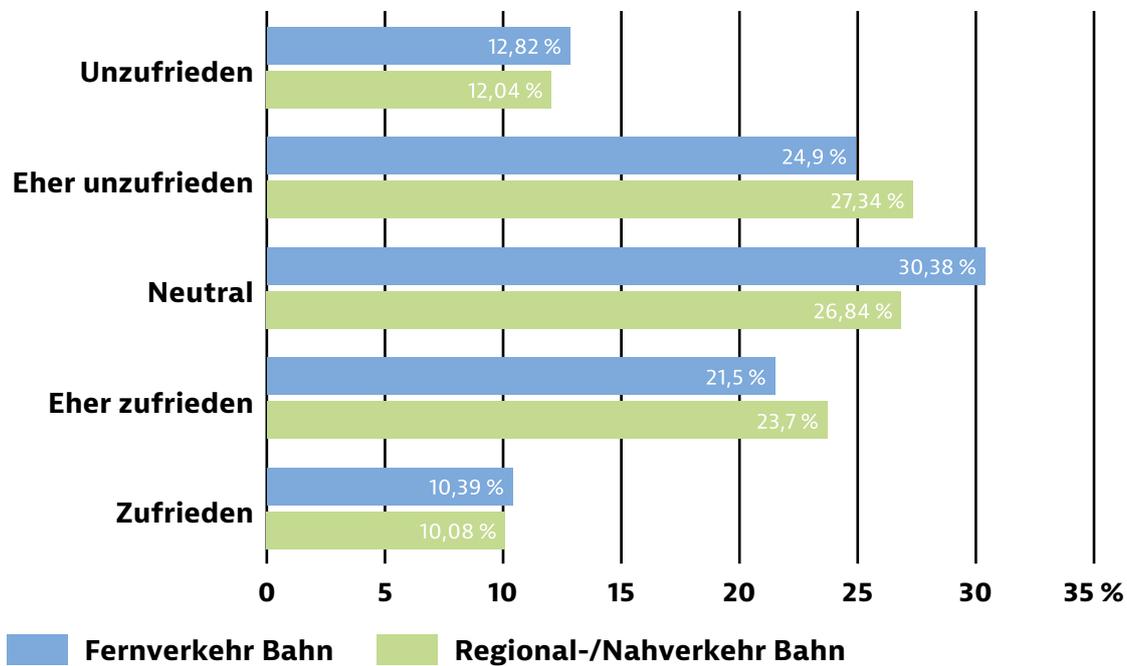
Über die Angabe zur Nutzung hinaus wurden die Teilnehmenden gebeten, eine grundsätzliche Einordnung zur Zufriedenheit mit beiden Bahnangeboten – Fern- und Regionalverkehr – zu tätigen. Konkret lautete die Fragestellung: Wie zufrieden sind Sie insgesamt mit der Deutschen Bahn?

Aus der Fragestellung geht bereits hervor, dass persönliche Erfahrungen mit privaten Anbietern von Bahnreisen wie etwa Flixtrain nicht mit in die Bewertung einfließen sollten. Zudem beziehen sich die nachfolgenden Ergebnisse zur Zufriedenheit mit den genutzten Bahnangeboten lediglich auf den ersten Untersuchungszeitraum im September 2019.

Im Ergebnis zeigt sich, dass sich Zufriedenheit und Unzufriedenheit sowohl im Regional- als auch im Fernverkehr der Deutschen Bahn in etwa die Waage halten. So gaben mit Blick auf den Fernverkehr 10,4 Prozent der Befragten an, zufrieden zu sein. Ihre Un-

zufriedenheit brachten hingegen 12,8 Prozent der Teilnehmenden zum Ausdruck.

Fast identisch ist das Meinungsbild mit Blick auf den Regionalverkehr der Deutschen Bahn. Hier gaben 10,1 Prozent der Befragten an, zufrieden zu sein, wohingegen sich 12,0 Prozent der Nutzerinnen und Nutzer unzufrieden zeigten.



© Studitemps GmbH/Maastricht University

5. Inanspruchnahme des Flugverkehrs

Was die Inanspruchnahme des Flugverkehrs betrifft, können 11,7 Prozent der Befragten im September 2019 der Kategorie Vielflieger zugeordnet werden. Das heißt, dass etwas mehr als jeder Zehnte angab, innerhalb der zurückliegenden drei Jahre vor der Befragung mindestens drei Mal pro Jahr geflogen zu sein. Zum Vergleich: Der Anteil der Befragten, die angaben, innerhalb der letzten drei Jahre mindestens einmal geflogen zu sein, lag bei 90 Prozent.

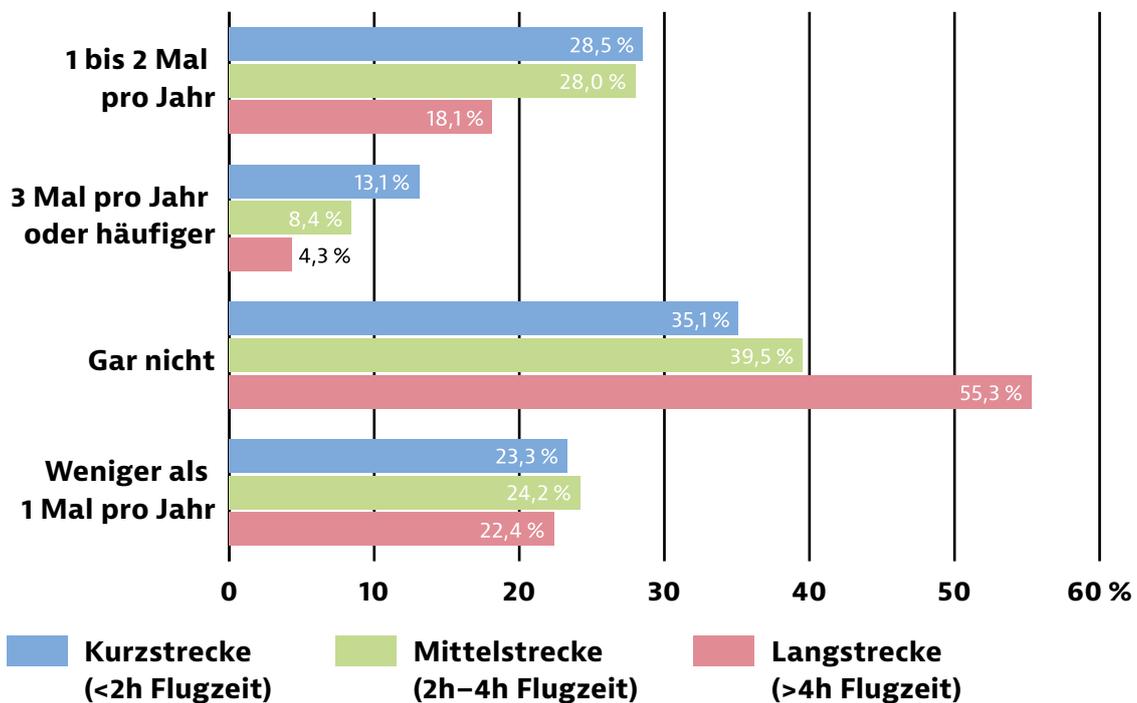
Ferner wurde untersucht, welche Streckenlängen in welcher Häufigkeit geflogen wurden. Dabei wurde zwischen Kurzstrecke (<2h), Mittelstrecke (2-4h) und Langstrecke (>4h) unterschieden.

Im Ergebnis zeigt sich, dass Kurzstreckenflüge leicht häufiger gebucht wurden als Mittelstreckenflüge. So gaben etwa 28,5 Prozent der Befragten an, ein- bis zweimal pro Jahr Strecken von weniger als zwei Flugstunden zurückzulegen (Mittelstrecke: 28,0 %).

Dreimal pro Jahr trifft dies bei Kurzstrecken auf 13,1 Prozent der Teilnehmenden zu. Bei Mittelstrecken sind es 8,4 Prozent.

Im Vergleich zu beiden Varianten fallen Langstreckenverbindungen in der Nutzung deutlich ab. 18,1 Prozent gaben an, von dieser Option ein- bis zweimal pro Jahr Gebrauch gemacht zu haben. Dreimal pro Jahr oder häufiger wurden Langstreckenverbindungen von lediglich 4,3 Prozent der Teilnehmenden genutzt.

„Gar nicht“ genutzt wurden Langstreckenflüge innerhalb der letzten drei Jahre hingegen von 55,3 Prozent der Befragten. Bei Mittel- und Kurzstrecke lag der Anteil bei 39,5 respektive 35,1 Prozent.



© Studitemps GmbH/Maastricht University

6. Fazit

Es erscheint plausibel, dass die im Verlauf dieser Publikation dargestellten Unterschiede in der Nutzung und Nutzungshäufigkeit öffentlicher Verkehrsmittel in einem engen, womöglich direkten Zusammenhang mit der Corona-Situation in Deutschland stehen.

So fällt auf, dass sich die Inanspruchnahme von ÖPNV-Fahrrangeboten im Zeitraum zwischen Messpunkt 1 (vor der Pandemie) und Messpunkt 2 (während der Pandemie) im studentischen Umfeld deutlich reduziert hat – und zwar in allen drei dargestellten ÖPNV-Varianten.

Zugleich zeigte sich, dass die weibliche Zurückhaltung bei der Nutzung von ÖPNV-Angeboten deutlich stärker ausgeprägt zu sein scheint, als es während der Pandemie auf männlicher Seite der Fall ist. Anders gesagt: Während die Nutzung in der Vor-Corona-Zeit je ÖPNV-Variante für beide Geschlechter noch nahezu gleichauf lag, stiegen männliche Befragte zum zweiten Messpunkt deutlich häufiger zu.

Einzig im Bereich der Regional- und S-Bahnen überstieg im Vergleich der beiden entgegengesetzten Antwortmöglichkeiten „gar nicht „ und „(fast) täglich“ der Anteil der Nicht-Nutzerinnen den der Gewohnheits-Nutzerinnen – anteilig 19,5 Prozent hier und 15,8 Prozent dort. Damit scheint es, als habe sich die Corona-Situation in dieser ÖPNV-Variante für Frauen am deutlichsten bemerkbar gemacht.

Zwar konnten Leih-E-Roller ihren Marktanteil unter Studierenden zwischen beiden Erhebungen offenkundig ausbauen. Dabei stellt sich hier jedoch – viel mehr noch als bei anderen Verkehrsmitteln – die Frage, ob sich die Mehrnutzung direkt aus dem Infektionsgeschehen in Deutschland (als sozusagen Freiluft-Ersatz zu ÖPNV) oder aber aus der tendenziellen Marktneuheit mit entsprechenden Wachstumseffekten dieses Fortbewegungsmittels ableiten lässt.

Spannend wird sein zu beobachten, inwieweit diese und weitere Mobilitätseffekte, die im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie zu stehen scheinen, das Potenzial zur Verstetigung über ein mögliches Ende des Infektionsgeschehens hinaus haben. Fest steht dabei, dass an einer sukzessiven Schwächung des ÖPNV-Sektors gerade vor dem Hintergrund einer weiteren Großstadtproblematik, nämlich der Umwelt- und Luftverschmutzung, niemandem gelegen sein kann.

Herausgegeben von:

Studitemps GmbH
Im Mediapark 4a
50670 Köln
studitemps.de

und

Maastricht University
Tongersestraat 53
6211 LM Maastricht
www.maastrichtuniversity.nl

Planung, Erhebung und redaktionelle Umsetzung:

Constata UG
Konrad-Adenauer-Platz 3
53225 Bonn
www.constata.de

Redaktion:

Stephan Hartmann
Anne Knappe

Datenerhebung und -auswertung:

Dr. Philipp Seegers
Anne Knappe

Kontakt:

s.hartmann@constata.de

Köln/Maastricht: Oktober 2020

Im Auftrag von:

