

Corona-Pandemie und Mobilität

Jens S. Dangschat



auto-medienportal. net

Soziologische Perspektiven auf die Corona-Krise
Digitales Kolloquium des Wissenschaftszentrum Berlin (WZB)
27.05.2020

1. Corona und Mobilität – ein doppelter Zusammenhang
2. Auswirkungen des *distant socialising* auf die Mobilität
3. Was wird bleiben, was wird sich ändern?
4. Aufwind für die automatisierte und vernetzte Mobilität (avM)
5. Aufgaben der Soziologie

Ohne eine umfangreiche globale Mobilität wäre der CORVID-19 nicht in die Welt gekommen

- Flugreisen (geschäftlich, touristisch),
- Handel.

Ohne einen dichten Nahverkehr und den intensiv genutzten öffentlichen Raum wären die Großstädte nicht die Hotspots.

Aber

Durch das *distant socialising** als Gegenmaßnahme gegen den CORVID-19 wurden der Verkehr und die Mobilität deutlich reduziert. Daraus entstehen jedoch erhebliche ökonomische, soziale und gesundheitliche Folgekosten.

* Bitte nie ‚social distancing‘ sagen, denn das genaue Gegenteil ist nötig !!

Auswirkungen des ‚*distant socialising*‘ auf die Mobilität

1. Der globale Verkehr (Handel, Geschäftsreisen, Tourismus) wurde auf nahe null reduziert
2. Internationale Lieferketten (auch innerhalb der EU) sind zusammengebrochen (Grenzkontrollen, Staus, Schließen von Fabriken)



3. Der Alltagsverkehr hat sich verändert (Phase 1: breit akzeptierter Lockdown)
 - deutlich weniger Außer-Haus-Aktivitäten (= weniger Verkehr)
 - deutlich weniger ÖV, mehr Fahrrad und zu Fuß gehen
 - auch weniger Pkw-Nutzung, aber der Anteil am modal split hat sich erhöht

Auswirkungen des ‚distant socialising‘ auf die Mobilität

Vienna

Retail & recreation

-85% compared to baseline



Grocery & pharmacy

-52% compared to baseline



Parks

-44% compared to baseline



Transit stations

-71% compared to baseline



Workplace

-52% compared to baseline



Residential

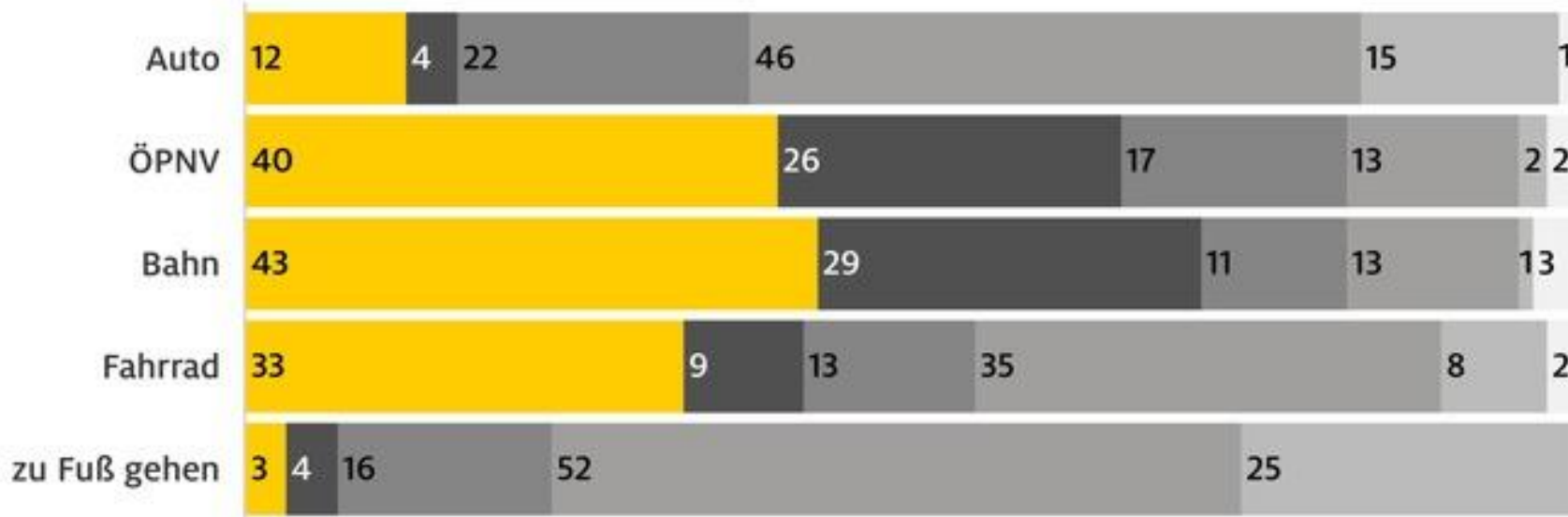
+15% compared to baseline



Auswirkungen des ‚distant socialising‘ auf die Mobilität

Wie hat sich Ihre Nutzung folgender Fortbewegungsarten durch die Corona-Krise verändert?

- habe ich auch bisher nicht genutzt
- nutzte ich aktuell nicht mehr
- nutze ich weniger
- nutze ich unverändert
- nutze ich häufiger
- keine Angabe



Quelle: ADAC e.V.

© ADAC e.V. 04.2020

1. Der globale Verkehr (Handel, Geschäftsreisen, Tourismus) wurde auf nahe null reduziert
2. Internationale Lieferketten (auch innerhalb der EU) sind zusammengebrochen (Grenzkontrollen, Staus, Schließen von Fabriken)
3. Der Alltagsverkehr hat sich verändert (Phase 1: breit akzeptierter Lockdown)
 - deutlich weniger Außer-Haus-Aktivitäten (= weniger Verkehr)
 - deutlich weniger ÖV, mehr Fahrrad und zu Fuß gehen
 - auch weniger Pkw-Nutzung, aber der Anteil am modal split hat sich erhöht
4. Auswirkungen auf Umwelt und Klima deutlich geringer als erhofft

1. Der Alltagsverkehr hat sich verändert (Phase 2: umstrittenes schrittweises Öffnen)
 - Wieder zunehmende Zahl an Außer-Haus-Aktivitäten (= zunehmender Verkehr)
 - Deutlich schleppende Zunahme des ÖV, mehr Fahrrad und zu Fuß gehen (outdoor-sport)
 - Deutliche Wiederzunahme der Pkw-Nutzung („My car is my castle“)

2. Wie wird sich der Alltagsverkehr verändern?
 - Völlig offen
 - Es ist zu befürchten, dass der Pkw-Verkehr zu Lasten des ÖPV zunehmen wird
 - Radverkehr und zu Fuß Gehen wird in bestimmten sozialen (urbanen) Gruppen zunehmen und Konflikte um den Öffentlichen Raum verschärfen)

3. Anteil des Verkehrs an den Emissionen von Treibhausgasen, Feinstaub und Lärm wird nicht zurückgehen, sondern auf hohem Niveau verbleiben
 - Die Vorgaben des Pariser Abkommens werden ohne massive Veränderungen nicht erreicht werden

Es ist zu befürchten, dass die **Automobilität** gestärkt wird!

Automobilität ist mehr als nur die Benutzung von Autos, sondern sie ist ein komplexes, sich selbst verstärkendes sozio-materielles System aus technologischen und kulturellen Prozessen, Politiken, Normen und Praktiken.

Den automatisierten und vernetzten Fahrzeugen werden eine Reihe positiver Erwartungen zugeschrieben:

- sicherer,
- sauberer,
- smarter,
- komfortabler,
- fördert soziale Inklusion.



In Südostasien und Teilen der USA sehr stark akzeptiert, in Deutschland und Österreich große Skepsis

In China werden in der Corona-Pandemie automatisierte und vernetzte Fahrzeuge genutzt, um

- Straßen zu desinfizieren,
- Ausgangskontrollen und Abstandsregeln im öffentlichen Raum zu kontrollieren und
- COVID 19-Patienten zu versorgen.

1. Fachliche Begleitung der Verkehrs- und Mobilitätswende
2. Soziale und räumliche Differenzierung vornehmen
3. Kontrapunkt zur technik-getriebenen Transformation setzen, indem auf die Notwendigkeit zu Verhaltensänderungen hingewiesen wird
4. Kritische Begleitung der Digitalisierung, Automatisierung und Vernetzung → Verstärkung nicht nachhaltiger Trends der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung
5. Analyse nicht nur der Auswirkungen der Digitalisierung und Automatisierung, sondern vor allem auch des Entstehungszusammenhangs (Genese) der Narrationen um die Automobilität

Danke für Ihre Aufmerksamkeit



free download

www.springer.com/de/book/9783662612828



<http://changemobility.at/>

Jens S. Dangschat
Technische Universität Wien, FB Soziologie
jens.dangschat@tuwien.ac.at