

Corona-Krise

Die Verkehrswende steht vor dem Aus

Die Corona-Pandemie bringt den Verkehr durcheinander: Auto und Rad werden zu Gewinnern der Krise, doch Bus und Bahn verlieren. Alle Verkehrsteilnehmer werden das spüren.

Von KERSTIN SCHWENN UND JAN HAUSER



© dpa

Auto oder Rad? Das ist eine Frage im Stadtverkehr.

Kommende Woche will die Politik das Auto retten. Im Kanzleramt werden sich Regierungsmitglieder und Industrievertreter zum „Autogipfel“ treffen, um etwa über Abwrackprämien und niedrigere EU-Flottengrenzwerte zu sprechen. Die Chancen auf Staatshilfen stehen nicht schlecht, denn die Corona-Krise bedroht Produktion und Arbeitsplätze in der Branche. Doch das ist nur eine Wirkung des Virus. Auf der anderen Seite befördert er die Renaissance des Autos.

Denn viele Menschen steigen derzeit aus Angst vor der erhöhten Ansteckungsgefahr in Bussen und Bahnen auf das eigene Auto um – wenn sie nicht Rad fahren oder zu Fuß gehen. In öffentlichen Verkehrsmitteln sitzen nur noch wenige Fahrgäste; in ländlichen Regionen ist die Nachfrage um bis zu 90 Prozent eingebrochen, in Städten um bis zu 80 Prozent. Bislang hielten die Verkehrsunternehmen trotzdem drei Viertel ihres Angebots aufrecht. Mancherorts wird es nächste Woche wieder auf 100 Prozent hochgefahren – ein milliardenteures Zuschussgeschäft, das der Staat schon lange vor der Corona-Zeit kräftig subventionierte.

Seit Wochen schränkt die Pandemie die Mobilität in Deutschland ein: Alle Verkehrsmittel werden viel weniger als zuvor genutzt, da Kitas, Schulen und Geschäfte weitgehend geschlossen haben, viele Angestellte im Homeoffice arbeiten und überhaupt Zuhausebleiben angesagt ist. Der Autoverkehr ist zwar auch zurückgegangen, aber weniger als andere: Schon

gilt das Auto neben dem Fahrrad als Krisengewinner. Was aber passiert, wenn das so bleibt, wenn wieder mehr Menschen in den Städten unterwegs sind?

Schon nimmt der Autoverkehr wieder zu

Andreas Knie, Mobilitätsforscher am Wissenschaftszentrum Berlin, beobachtet gerade einen langsamen Anstieg des motorisierten Individualverkehrs und warnt vor den Folgen: Wenn der Nahverkehr nicht genutzt wird und jeder im eigenen Wagen fährt, läuft die Stadt mit Autos voll. Das unerwartete Corona-Szenario bedroht damit das, was sich viele Verkehrspolitikern als Kern der „Verkehrswende“ in Deutschland vorstellen: ein immer besseres Angebot von Bussen und Bahnen als Basis für eine bezahlbare, klimaverträgliche Mobilität.

Die Verkehrsminister aus Düsseldorf und Stuttgart, Hendrik Wüst (CDU) und Winfried Hermann (Grüne), schreiben in einem gemeinsamen Papier, auch auf längere Sicht sei nicht zu erwarten, dass die Auslastung der Verkehrsmittel wieder ein normales Niveau erreiche, da Menschen Busse und Bahnen aus Angst vor einer Infektion mieden. Die Minister fordern, die Mittel des Bundes für den öffentlichen Nahverkehr über das Regionalisierungsgesetz aufzustocken. Tatsächlich wollen die 16 Länderminister in Abstimmung mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) noch diese Woche einen „Rettungsschirm für Bus und Bahn“ vorschlagen, der mit europäischem Beihilferecht vereinbar ist.

Geld ist aber nur das eine. „Es wird immer klarer, dass Sars-CoV-2 auch mittel- und langfristig enorme Auswirkungen haben wird“, heißt es in einer neuen Studie des Mobility Institute Berlin (MIB) über den städtischen Nahverkehr. Auch wenn Busse und Bahnen derzeit oft als riskanteste Orte während der Pandemie betrachtet werden, würden viele Menschen voraussichtlich trotzdem bald wieder einsteigen. Allerdings nur, wenn sich die Nahverkehrsunternehmen auf die Herausforderungen einstellten und nicht bloß zum alten Fahrplan zurückkehrten, mahnen die Autoren. Sie vermuten, in einer längeren Übergangsphase – wohl bis ein Impfstoff verfügbar ist – werde der Umfang der Nutzung schwer zu kalkulieren sein. Denn abhängig von der Verbreitung des Virus in den kommenden Monaten würden die Menschen täglich neu entscheiden, ob sie sich doch lieber ins Auto setzten. Überdies könnte die Zahl der Pendler deutlich sinken, wenn Arbeitgeber und Arbeitnehmer dauerhaft Gefallen am Homeoffice finden.

In Bus und Bahn ist es zu eng

„Es wird sehr lange dauern, bis sich der öffentliche Nahverkehr wieder erholt“, sagt Barbara Lenz, Verkehrsforscherin am Zentrum für Luft- und Raumfahrt in Berlin. Die Nutzung hängt dann davon ab, wie schnell Pendler wieder Vertrauen fassen und wie stark sie darauf angewiesen sind, weil ihnen ohne Auto eine Alternative fehlt. Die Kapazität im öffentlichen Nahverkehr geht in der Regel von bis zu vier Personen je Quadratmeter aus, was nicht zu einem Mindestabstand von eineinhalb oder zwei Metern passt. „Wenn der öffentliche Nahverkehr nur mit einem Viertel seiner Auslastung fährt, dann müssten viermal so viele Busse und Bahnen wie bisher fahren“, sagt Lenz. „Das ist nicht möglich, weil es dafür nicht genügend Fahrzeuge und Fahrer gibt, oder die Leute steigen nicht ein oder dürfen nicht einsteigen.“

Durch Abstandsregeln wird auch in der Studie vom Mobility Institute Berlin angenommen, dass die Zahl der Fahrgäste bis in die zweite Jahreshälfte hinein reduziert bleibt. Zusätzliche Kapazitäten seien mit Bussen schneller zu schaffen als mit S-Bahnen oder U-Bahnen. Rasch

könnten weitere Busspuren angelegt werden. Die Autoren erwarten, dass Fahrgäste lieber per App Fahrscheine kaufen als am Automaten. Die App könnte dann auch vor überfüllten Bussen warnen.

Überfüllt könnten die Städte werden, wenn viel mehr Menschen als bisher mit dem eigenen Auto fahren. Die Grünen wollen verhindern, dass der Individualverkehr aus der Krise als Sieger hervorgeht. Sie fordern den Ausbau von Rad- und Fußwegen – und damit eine Neuaufteilung des öffentlichen Straßenraums. Bisher sind die städtischen Straßen kaum auf viel mehr Radfahrer ausgelegt. Mehr als zuvor kommt es nun auf die Städte und deren Verkehrskonzepte an, wenn diese den städtischen Verkehrsfluss gestalten wollen. Wenn der Nahverkehr sich mit überschaubaren Fahrgastzahlen in den Bussen und Bahnen noch lange von der Corona-Auszeit erholt, läuft in nächster Zeit alles auf einen Zweikampf zwischen Rad und Auto hinaus.

Quelle: F.A.Z.

© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH 2001–2020
Alle Rechte vorbehalten.