



Stellungnahme zur Zukunft des ÖPNV

19.01.2021

Prof. Dr. Sophia Becker | TU Berlin | IASS Potsdam | EXPERI

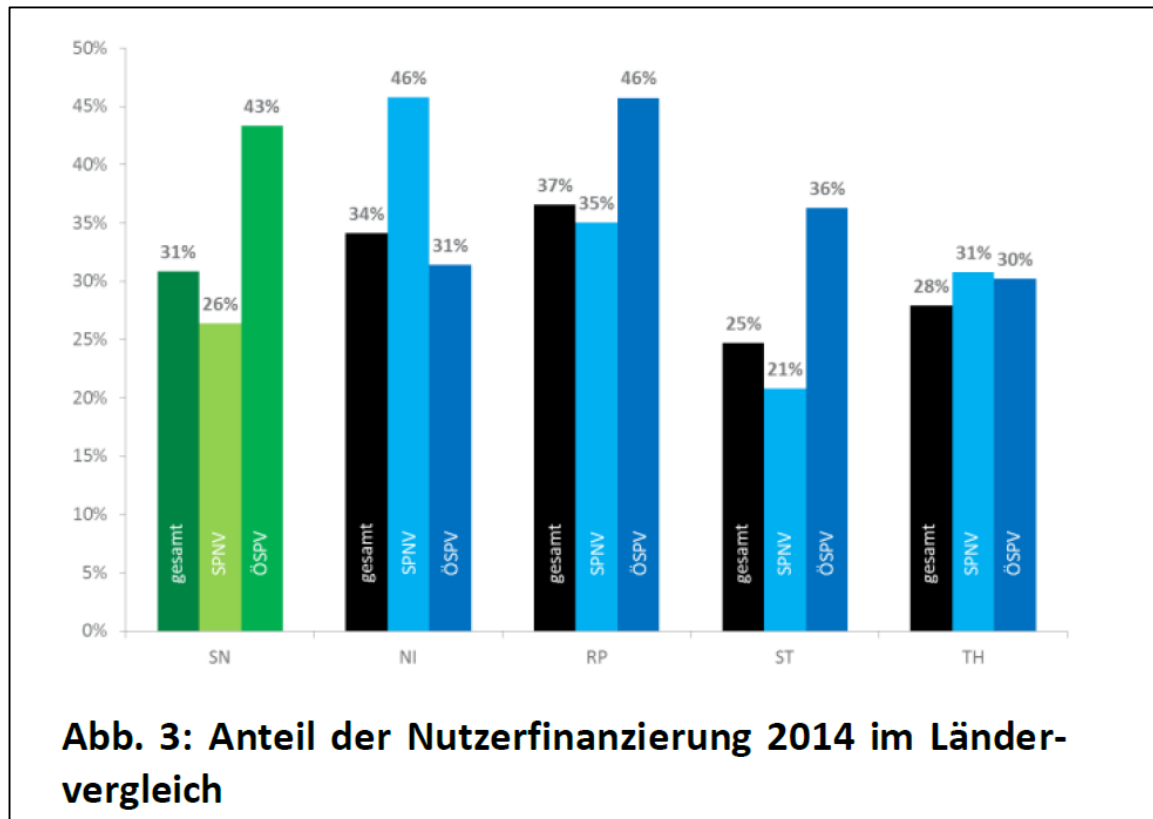
Leiterin des Fachgebiets *Nachhaltige Mobilität und transdisziplinäre Forschungsmethoden (NaMo)*

1. Der ÖPNV als notwendige Bedingung der Verkehrswende

2. Wie Covid-19 Mobilität und Verkehr verändert
 - Einschätzungen zur Ansteckungsgefahr im ÖPNV
 - Änderung der Nachfrage im Umweltverbund
 - Änderung der Pkw-Nutzung
 - Änderung der Pkw-Käufe
 - Änderung in der Häufigkeit des Home Office
 - Nutzungshäufigkeit des ÖPNV in Abhängigkeit des Einkommens
 - Nutzungsintensität und Akzeptanz von Pop-Up-Radwegen

3. Fazit & Empfehlungen: Klimaschutz, Gesundheit und Soziales im Einklang

Der ÖPNV braucht dauerhaft hohe Finanzierung und Investitionen



- Nutzerfinanzierung wird nach Covid-19 wieder steigen, ist aber auch dauerhaft nur eine von mehreren Säulen.
- Leistungsfähiger und attraktiver ÖPNV ist notwendige Bedingung für die Verkehrswende
- Hinreichende Bedingung: Abbau der Pkw-Subventionierung

→ Instandhaltung und technologischer Wandel erfordern hohe Investitionen, u.a. in saubere Antriebe für Busse. Gesetzesentwurf für 08/2021: mindestens 45% der Neubeschaffung von Bussen müssen alternativen Antrieb haben, ab 2025 mind. 65 %

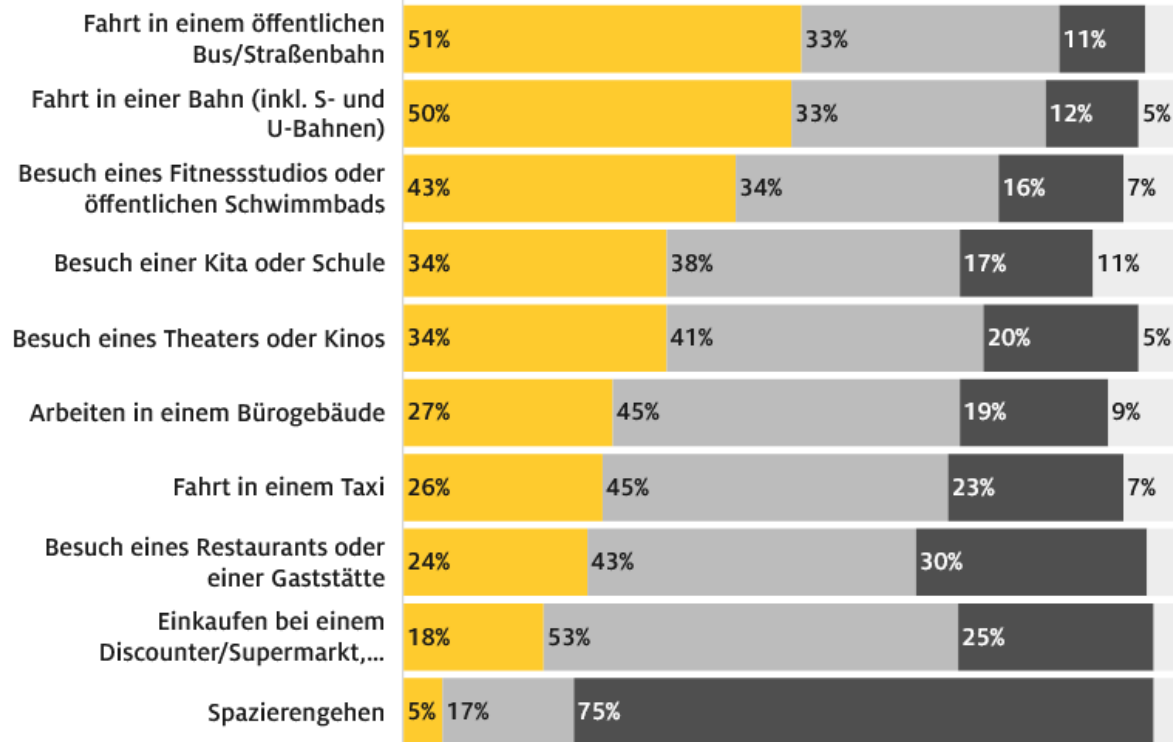


Wie Covid-19 Mobilität und Verkehr verändert

Subjektiv wird das Ansteckungsrisiko im ÖPNV als sehr hoch (zu hoch) eingeschätzt.

Wie hoch stufen Sie die Gefahr, sich bei folgenden Tätigkeiten mit dem Coronavirus anzustecken, ein?

● (sehr) hoch ● teils, teils ● (überhaupt) nicht hoch ● weiß nicht



Datenbasis: n= 2.061; rundungsbedingte Differenzen möglich

Quelle: ADAC Markt- und Meinungsforschung

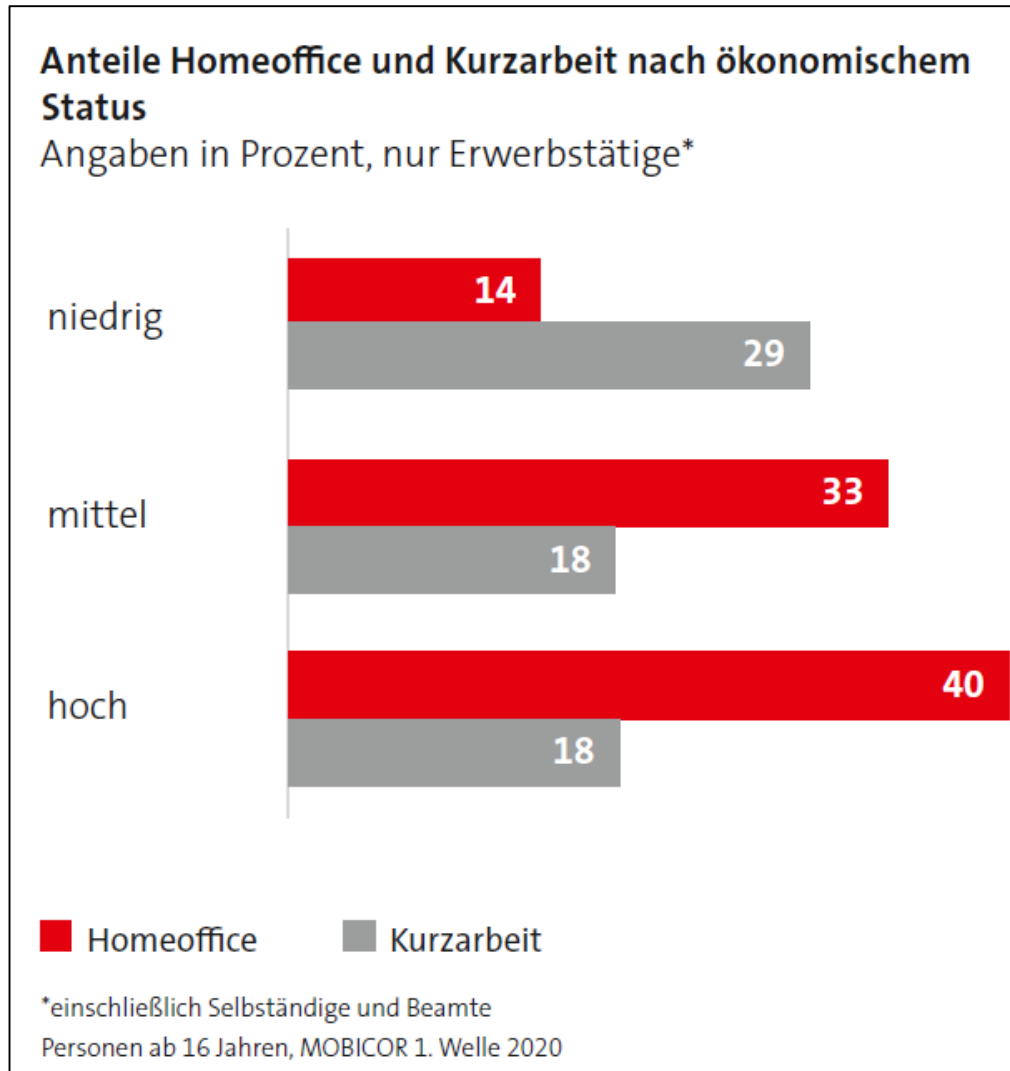
© ADAC e.V. 11.2020

Wie hoch ist die Ansteckungsgefahr im ÖPNV?

Datenlage ist nicht eindeutig, da viele Studien vor Einführung der Maskenpflicht durchgeführt wurden.

- Infektionsrisiko steigt proportional zur Verweildauer (Müller et al., 2021); im ÖPNV ist Verweildauer relativ **kurz** - im Vergleich zu Wohnung/ Arbeitsplatz/ Restaurant.
- ÖPNV hat deutlich **geringeres** Risiko als das Setting „private Haushaltskontakte“ (Luo et al., 2020); Schweigen vermindert das Risiko.
- **Abstand** einhalten zu können hat großen Einfluss auf Infektionsrisiko im ÖPNV; In Bussen ist Infektionsrisiko tendenziell höher als in U-Bahn/ S-Bahn (Sun & Zhai, 2020) → Fahrgastkapazitäten so hoch wie möglich halten; Stoßzeiten durch intelligentes Nutzermanagement oder Vorrang für systemrelevante Berufe entlasten.
- Moderne **Belüftungssysteme** und häufiges Lüften durch Öffnen aller Türen ist sehr wichtig. → Bei neuen Fahrzeugbestellungen auf Belüftungssystem achten.
- Wenn **FFP2-Masken** getragen werden, liegt der Beitrag des ÖPNV zum Infektionsgeschehen bei weniger als 1%; wenn gar keine Masken getragen werden, durchaus bei ca. 10% (Kai Nagel, pers. Kommunikation, s.a. Interview im Tagesspiegel) → FFP2-Maskenpflicht mit strenger Kontrolle & Sanktionen.

Wer macht Home Office?



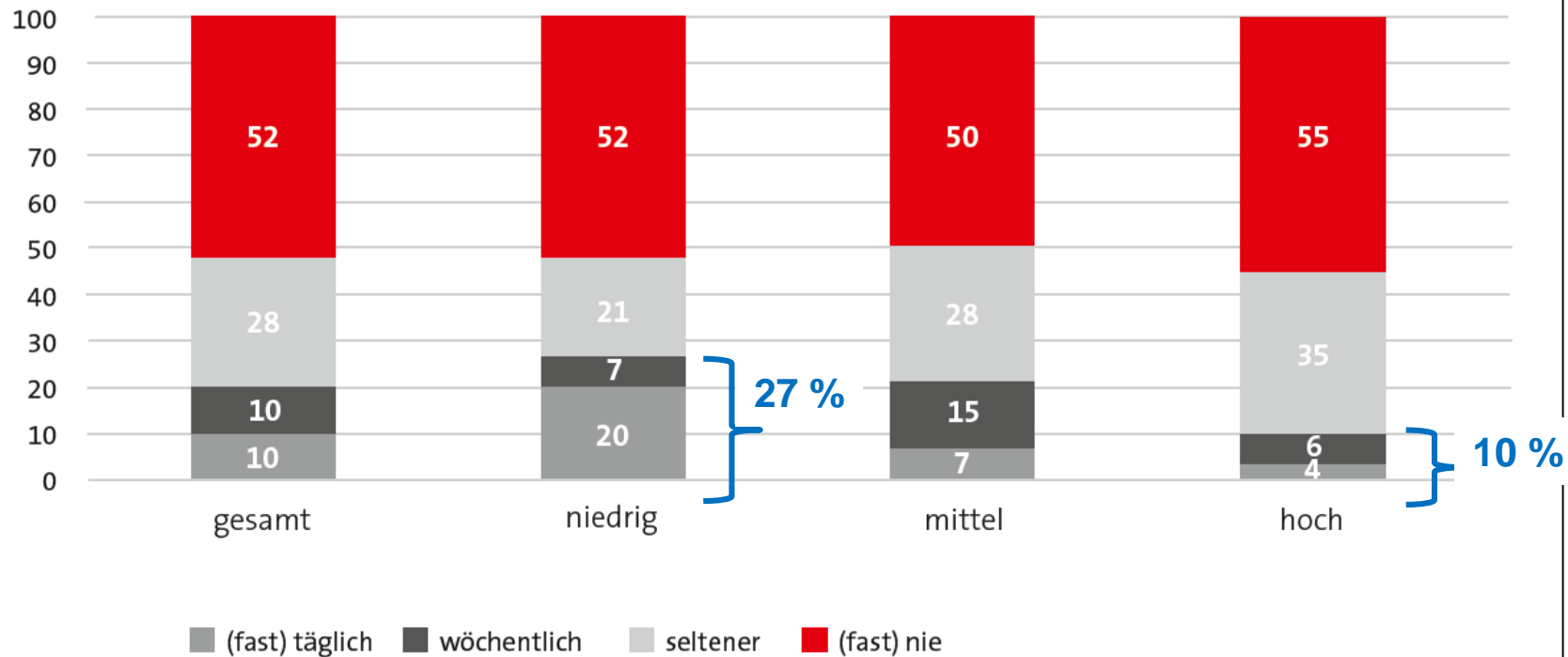
Zum Vergleich:
Vor Covid-19 machten
durchschnittlich **10%** der
Erwerbstätigen Home Office.

(MiD 2017, zitiert nach Follmer &
Schelewsky 2020.)

→ Erwerbstätige mit niedrigem
Einkommen sind deutlich
häufiger von Kurzarbeit betroffen
und können deutlich seltener
ihre Tätigkeit im Home Office
ausüben.

ÖPNV-Nutzung in Abhängigkeit vom ökonomischen Status

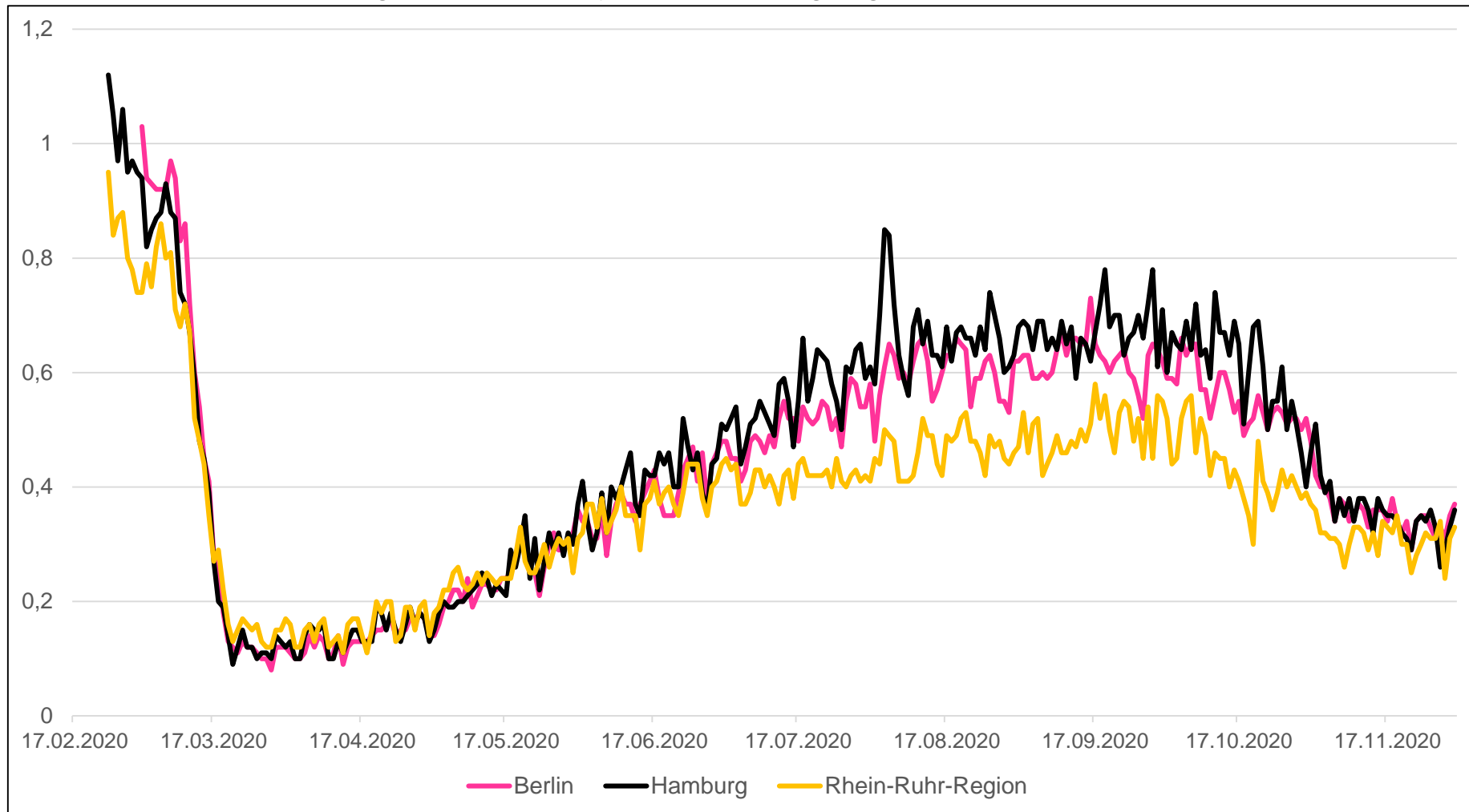
Übliche ÖV-Nutzung im Oktober 2020 nach ökonomischem Status
Angaben in Prozent



Datengrundlage: „Wie häufig nutzen Sie zurzeit ...?“ - Nutzungshäufigkeit des ÖPNV im Alltag im MOBICOR-Oktober 2020 (N = 1,151), Personen ab 16 Jahren

Änderung des Mobilitätsverhaltens (I)

Nutzungsintensität von **ÖPNV, Rad, Zu-Fuß-Gehen, Mikro-Mobilität**;
basierend auf Routing-Apps von CityMapper; Ausgangswert (100%): Januar 2020



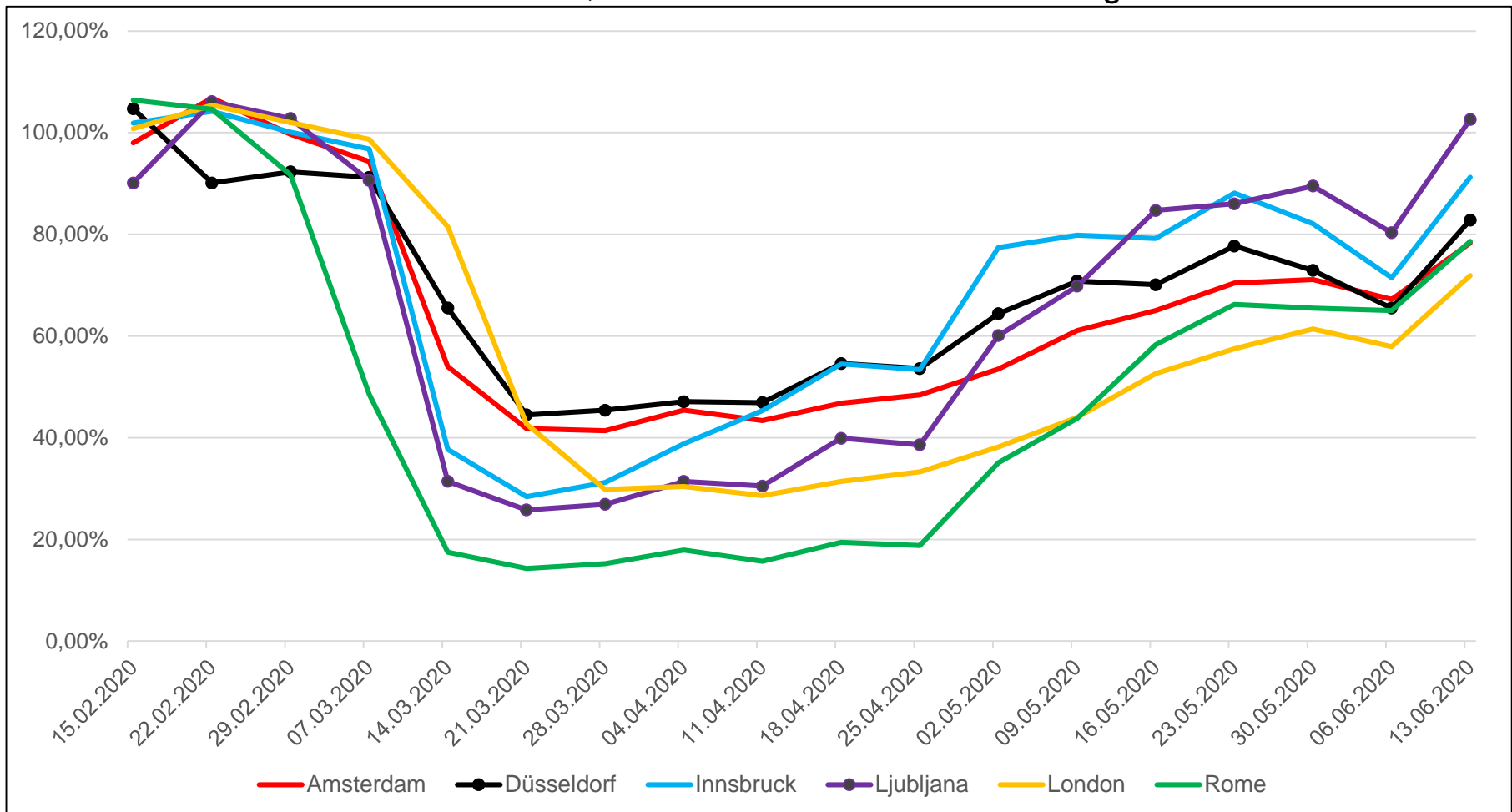
→ Das Nutzungsverhalten erholte sich im Sommer auf ca. 70%

Datenquelle: <https://citymapper.com/cmi>
Grafik: eigene Darstellung.

Änderung des Mobilitätsverhaltens (II)

Nutzungshäufigkeit des **Autos** in europ. Städten; Ausgangswert: Januar

Wöchentliche Durchschnittswerte; basierend auf TOMTOM-Routing-Daten bis Juni 2020

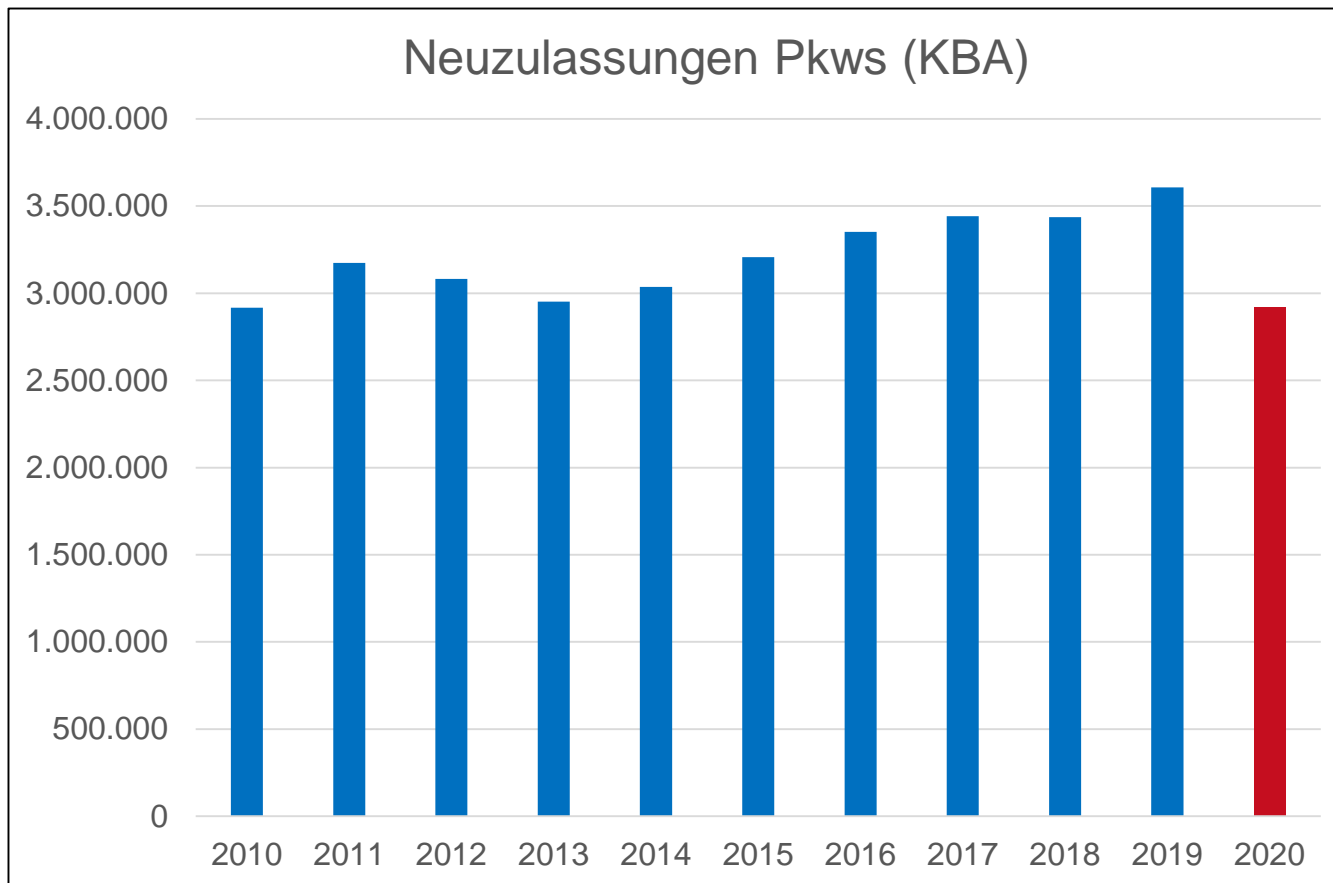


→ Das Nutzungsverhalten nähert sich nach den Lockerungen fast dem Normalniveau an.

Datenquelle: [TOMTOM](#).
Grafik: eigene Darstellung

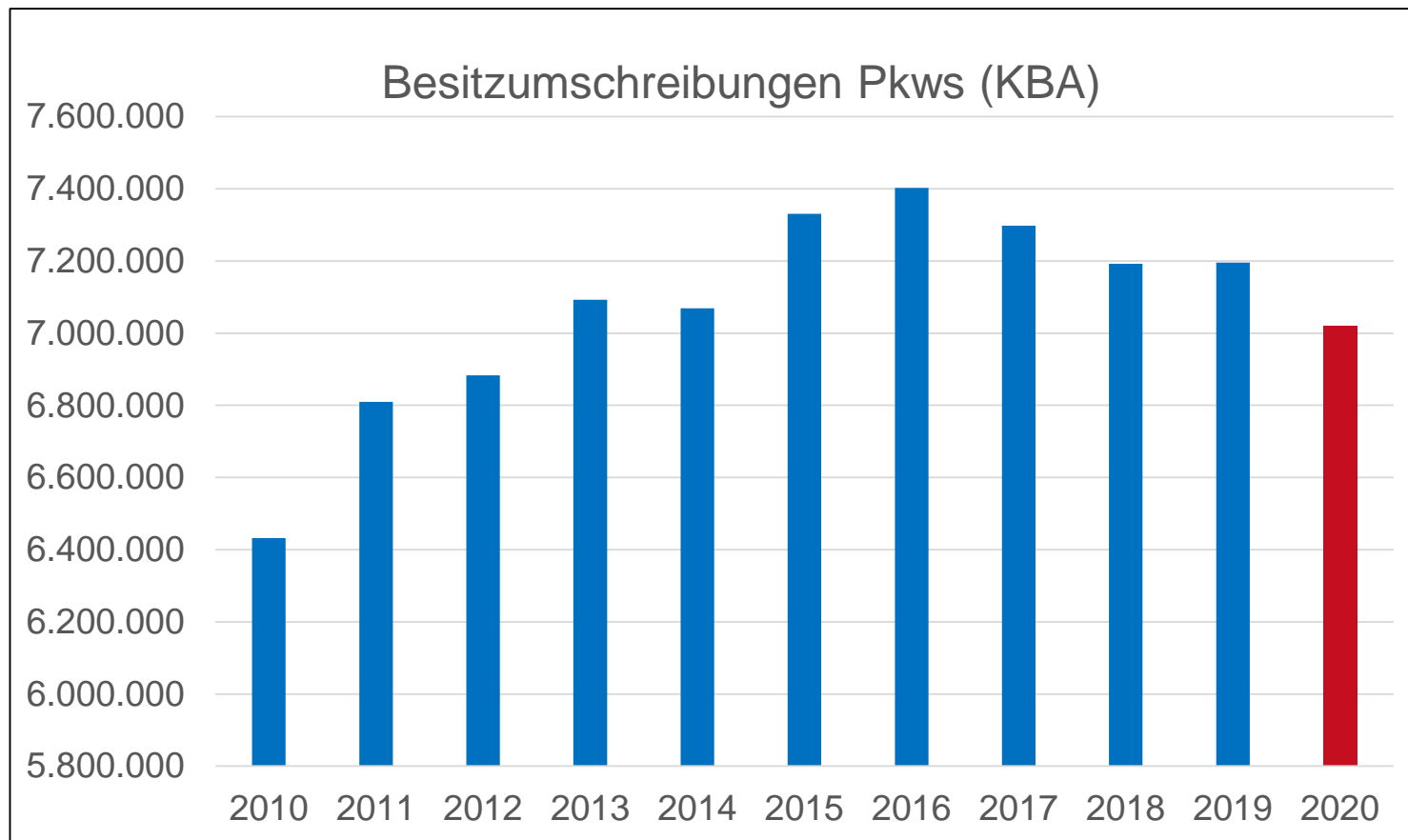
Weniger Pkw-Anschaffungen im Jahr 2020

Rückgang der Neuwagenverkäufe um 20%



Daten: Kraftfahrtbundesamt (KBA);
Darstellung: eigene Grafik.

Pkw-Käufe im Jahr 2020



Daten: Kraftfahrtbundesamt (KBA);
Darstellung: eigene Grafik.

Berliner Pop-Up-Radwege: sehr erfolgreich und effektiv

Deutlich mehr Radverkehr durch Pop-Up-Radwege

Veränderung des Radverkehrs auf Straßen mit Pop-Up Radwegen im Vergleich von September 2019 zu September 2020 in Prozent



Die Daten sind nicht repräsentativ, beschreiben aber einen Trend.

Quelle: Strava Metro

- Pop-Up-Radwege ermöglichen eine höhere Sicherheit für Radfahrende.
- Pop-Up-Radwege erleichtern den Umstieg auf das Fahrrad deutlich.
- Pop-Up-Radwege ermöglichen pandemie-resiliente, individuelle Fortbewegung, unabhängig vom Einkommen.

Berliner Pop-Up-Radwege: hohe Akzeptanz bei Umweltverbund-Nutzerinnen

*Tabelle 3: Einstellung zu den Pop-Up-Radwegen in Abhängigkeit von der verkehrsmittelbezogenen Identität;
n = 1661*

		Verkehrsmittelbezogene Identität: "Ich fühle mich hauptsächlich als ..."			
		Fußgänger*in	Radfahrer*in	ÖPNV-Nutzer*in	Autofahrer*in
Einstellung zu den Pop-Up-Radwegen	Befürwortung	75,2 %	94,1 %	79,2 %	14,8 %
	Ablehnung	21,1 %	3,3 %	15,1 %	79,3 %
	keine Meinung	3,7 %	1,8 %	4,7 %	5,9 %
	keine Angabe	0 %	0,8 %	1,1 %	0 %

Daten und Grafik: Götting & Becker, 2020, S. 11

- Pop-Up-Radwege sollten ausgeweitet und verstetigt werden.
- Zunächst temporäre Einrichtung ermöglicht neues Paradigma in der Stadt- und Verkehrsplanung: ausprobieren, lernen, nachbessern, baulich verstetigen.

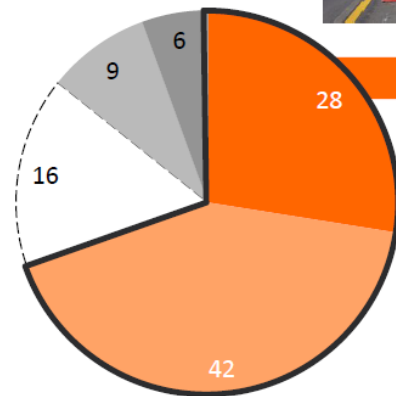
Auch bundesweit hohe Zustimmung und Akzeptanz für Pop-Up-Radwege

SINUS:

Bewertung temporäre Radwege („Pop-up-Bike-Lane“)

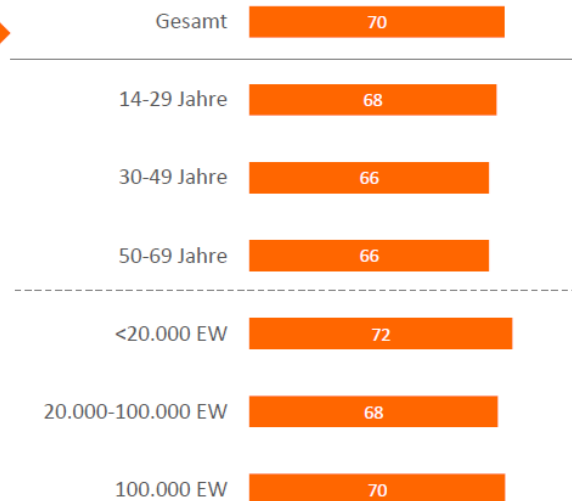
Nach Soziodemografie

„Wie bewerten Sie, dass einige Kommunen solche Radwege eingerichtet haben?“
(Frage gestützt mit Definition und Bild)



Sehr positiv Eher positiv Weiß nicht
Eher negativ Sehr negativ

Positive Bewertung
nach Alter und BIK-Ortsgröße



N= 3.039; alle Befragte

648

→ Hohe Zustimmung zu Pop-Up-Radwegen, unabhängig von Alter der Person und Größe der Kommune.

Fazit und Empfehlungen

- Es ist davon auszugehen, dass die Nutzungshäufigkeit des ÖPNV nach Abschluss der Impfungen langfristig wieder 80 bis 100% des Ausgangsniveaus erreichen kann. –sofern eine hohe Impfquote in der Bevölkerung erreicht wird. → Finanzierung und Investitionen dauerhaft sichern.
- Das ÖPNV-Angebot sollte aktuell auf keinen Fall ausgedünnt werden, damit Abstände eingehalten werden können, v.a. für die Personen, die auf den ÖPNV angewiesen sind, und keine falschen Signale gesendet werden, dass es sinnvoll sei, sich ein eigenes Auto anzuschaffen.
- Man sollte die Bürger*innen dazu aufrufen, den ÖPNV möglichst außerhalb der Stoßzeiten (klar benennen welche das sind) zu nutzen; aber nicht generell davon abraten den ÖPNV zu nutzen. Grundsätzlich sollten so wenig Wege wie möglich gemacht werden.
- FFP2-Maskentragen im ÖPNV so streng und konsistent wie möglich kontrollieren, konsequent mit Bußgeldern bestrafen. Nur dann kann Vertrauen in ÖPNV erhalten bleiben und erhöht werden.
- Sachsen-Tarif beschleunigen.
- Intermodalität fördern (Radverkehr hat zugenommen).

Empfehlung für Online-Veranstaltung des VCÖ

VCÖ-Veranstaltung „Öffentlicher Verkehr der Zukunft - Lehren aus der Covid-19-Krise“

Termin: Freitag, 29. Jänner 2021; **Uhrzeit:** 9:30-11:30 Uhr

Ort: Online, via Zoom-Konferenz

[Anmeldung zur Veranstaltung](#)

Impulsvortrag 1: Michael Schwendinger, VCÖ - Mobilität mit Zukunft

„Umfrage-Ergebnisse zu Lehren aus Covid-19 für einen Öffentlichen Verkehr mit Zukunft“;

Impulsvortrag 2: Günter Emberger, Technische Universität Wien, Forschungsbereich Verkehrsplanung und -technik

„Covid-19-Präventivmaßnahmen im Öffentlichen Verkehr in verschiedenen Ländern und Städten“;

Impulsvortrag 3: Susanne Henckel, Geschäftsführerin, VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH und Mitglied im Allianz pro Schiene-Netzwerk Mobilität braucht Frauen

„Der Öffentliche Verkehr im Spagat: Corona, Verkehrswende und das nötige Kleingeld?“;

Impulsvortrag 4: Daniela Walker, Wissenschaftliche Mitarbeiterin, Verband öffentlicher Verkehr, Schweiz. „Der Öffentliche Verkehr in der Schweiz vor, während und nach der Covid-19-Krise“

anschließend **Podiumsdiskussion** mit - **Günter Eichhübl**, Geschäftsführer Traktionssysteme Austria - **Sylvia Leodolter**, Abteilungsleiterin Umwelt und Verkehr, Arbeiterkammer Wien; - **Elisabeth Oberzaucher**, Wissenschaftliche Leitung, Urban Human e.V.; - **Alexandra Reinagl**, Geschäftsführerin Wiener Linien GmbH & Co KG; - **Michael Schwendinger**, VCÖ - Mobilität mit Zukunft

Becker, Sophia; Renn, Ortwin (2019): Akzeptanzbedingungen politischer Maßnahmen für die Verkehrswende: Das Fallbeispiel Berliner Mobilitätsgesetz. In: Cornelia Fraune, Michèle Knodt, Sebastian Gölz und Katharina Langer (Hg.): Akzeptanz und Partizipation - Herausforderungen für die Energiewende jenseits von Technik und Ressourcenausstattung. Wiesbaden: Springer VS.

BMVI (2020): Fahrrad-Monitor Deutschland Corona-Befragung 2020. Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung.

Follmer, Robert; Schelewsy, Marc (2020): Mobilitätsreport 02, Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitätstracking bis Ende Juni, Ausgabe 30.07.2020. mit Förderung des BMBF. Bonn, Berlin.

Götting, Katharina; Becker, Sophia (2020): Reaktionen auf die Pop-Up-Radwege in Berlin. Ergebnisse einer explorativen Umfrage zur temporären Radinfrastruktur im Kontext der Covid-19 Pandemie. [10.2312/iass.2020.019](https://doi.org/10.2312/iass.2020.019)

Luo, Lei; Liu, Dan; Liao, Xinlong; Wu, Xianbo; Jing, Qinlong; Zheng, Jiazhen et al. (2020): Contact Settings and Risk for Transmission in 3410 Close Contacts of Patients With COVID-19 in Guangzhou, China : A Prospective Cohort Study. In: *Annals of internal medicine* 173 (11), S. 879–887. DOI: 10.7326/M20-2671.

Müller, Sebastian-Alexander; Charlton, William; Conrad, Natasa Djurdjevac; Ewert, Ricardo; Rakow, Christian; Wulkow, Hanna et al. (2021): MODUS-COVID Bericht vom 15.01.2021.

ÖPNV-Strategiekommission (2017): Abschlussbericht der Strategiekommission für einen leistungsfähigen ÖPNV/SPNV in Sachsen.

Sun, Chanjuan; Zhai, Zhiqiang (2020): The efficacy of social distance and ventilation effectiveness in preventing COVID-19 transmission. In: *Sustainable Cities and Society* 62, S. 102390. DOI: 10.1016/j.scs.2020.102390.

Zehl, Franziska; Weber, Patrick: Mobilitätsreport 03, Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitätstracking bis Ende Oktober, Ausgabe 15.12.2020, Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.



Prof. Dr. Sophia Becker | TU Berlin | IASS Potsdam | EXPERI

Leiterin des Fachgebiets *Nachhaltige Mobilität und transdisziplinäre Forschungsmethoden (NaMo)*

sophia.becker@tu-berlin.de

twitter: @sophia_becker

Marchstr. 23, 10587 Berlin
