

# COVID-19: Ein Rückschritt für die Verkehrswende?

Der Weltüberlastungstag, also der Tag, an dem die nachhaltig nutzbaren Erdressourcen eines Jahres verbraucht sind, war in diesem Jahr am 22. August und damit ca. drei Wochen später als in den letzten Jahren üblich. Ein Nebeneffekt der COVID-19-Pandemie, die insbesondere in der Phase des Lockdowns, aber auch darüber hinaus, zu einem deutlich reduzierten Mobilitätsaufkommen und damit einem Rückgang der dadurch erzeugten Emissionen führte. Ein Effekt, der verdeutlicht, dass neben der Industrie die Mobilität für einen signifikanten Anteil unseres ökologischen Fußabdrucks verantwortlich ist.

Damit ist klar: Die Verkehrswende muss weiterhin zentraler Bestandteil unserer Anstrengungen zur Begrenzung des Klimawandels bleiben. Auch wenn es kurzfristig andere wichtige Herausforderungen zu meistern gilt, wie die Rückgewinnung des durch die Pandemie gesunkenen Vertrauens der Fahrgäste in den ÖPNV. Was auf den ersten Blick wie ein zumindest kurzfristiger Zielkonflikt aussieht, muss nicht zuletzt dank innovativer Technologie gar keiner sein. Begrenzte Finanzmittel können so eingesetzt werden, dass sie die Realisierung beider Ziele – Begrenzung des Klimawandels und Eindämmung einer Pandemie – unterstützen und den ÖPNV insgesamt stärken. Bei der Betrachtung einer beispielhaften Reise wird

deutlich, dass viele nun unter dem Aspekt „Abstand halten“ ergriffene Maßnahmen unser Mobilitätsverhalten auch langfristig positiv beeinflussen können. Gleichwohl zahlen sich Maßnahmen zur Umsetzung der Verkehrswende auch in Pandemiezeiten aus.

## Digital unterstützt – intermodal und sicher durch die Stadt

*Lina möchte eine neue Freundin besuchen. Diese wohnt nicht wie Lina in einer großen Stadt, sondern in deren Speckgürtel. Also überlegt Lina, wie sie da wohl am besten hinkommt. Wie gut, dass in ihrer Stadt Mobility-as-a-Service schon Realität ist. So kann sie Start und Ziel ganz einfach in ihrer Mobilitäts-App eingeben. Und das System zeigt ihr automatisch alle Möglichkeiten, wie sie ohne eigenes Auto ans Ziel kommt. Dabei berücksichtigt es sogar ihre Präferenzen - in ihrem Fall wäre das: Carsharing nur, wenn es keine Alternativen gibt. Denn Autofahren möchte Lisa aus Kostengründen nur, wenn es unumgänglich ist. In ihrer App sieht Lina nicht nur die Abfahrtszeiten des ÖPNV und die individuell nutzbaren Mobilitätsalternativen, sondern auch die Preise für Tickets oder Leihgebühren. Das ist für ihre Entscheidung wichtig, denn da sie zur Arbeit laufen kann, hat sie keine Monatskarte, die sie auch in der Freizeit nutzen könnte. Auf der Grundlage dieser umfangreichen Informationen kann sie die für sie am besten geeignete Verbindung auswählen und entscheidet sich für eine intermodale Reisekette.*

*Zuerst soll es ein ganzes Stück mit der U-Bahn bis zu einem Mobilitäts-Hub am Stadtrand gehen. Dort wird Lina dann auf ein Leihfahrrad umsteigen, denn bis zu ihrer Freundin sind es nur noch gemütliche 15 Minuten mit dem Fahrrad. Sie könnte alternativ einen Bus nehmen, der vom Hub aus*

Die Rückgewinnung des durch die Pandemie gesunkenen Vertrauens der Fahrgäste in den ÖPNV muss ein Hauptziel der Verkehrsbranche sein (Bild: istock).



**Autorin:**

**Andrea Mohr-Braun,**  
Marketing Director,  
INIT GmbH  
E-Mail:  
[amohr-braun@initse.com](mailto:amohr-braun@initse.com)



die umliegenden Gemeinden anfährt. Doch auf den müsste sie warten. Und so ist sie auch flexibler, was die Rückfahrt angeht.

Nur eines macht ihr ein bisschen Sorgen – in eine überfüllte U-Bahn möchte sich Lina eigentlich nicht drängen. Trotz Maske ist ihr unwohl, wenn sie dicht an dicht mit Fremden stehen muss. Wie gut, dass ihre App auch den zu erwartenden Besetztgrad der U-Bahn anzeigt. Das ist ein ganz neues Feature, das das Verkehrsunternehmen im Zuge der COVID-19 Pandemie eingeführt hat. Dass im Hintergrund eine Applikation läuft, die mithilfe von Machine Learning Algorithmen auf Basis des typischen Ein- und Aussteigeverhaltens den an ihrer Haltestelle zu erwartenden Besetztgrad berechnet, weiß Lina nicht. Aber dass die Aussage sehr zuverlässig funktioniert – das konnte sie schon selbst erleben.

Es ist ihr auch schon mal passiert, dass sie in einen haltenden Bus nicht einsteigen durfte. Da das Fahrzeug schon zu voll war, um den aktuellen Abstandsgeboten zu entsprechen, hatte die Leitstelle angeordnet, dass man erst einmal nur noch aussteigen dürfe. Lisa fand das gar nicht schlimm. Denn erstens stand das schon auf dem Fahrtzielanzeiger, als der Bus auf die Haltestelle zufuhr, und zweitens findet sie es sehr positiv zu sehen, dass sich das Verkehrsunternehmen um ihre Sicherheit sorgt. Wenn sie diese Informationen nun schon beim Planen einer Fahrt hat und ggf. ein anderes Verkehrsmittel auswählen kann – umso besser!

Vor kurzem hat sie auch gesehen, dass Fahrgäste, die nur einen Einzelfahrschein für den Bus benötigen, diesen jetzt mit Ihrer Bankkarte und damit kontaktlos beim Fahrer kaufen können. Lina findet es super, dass der ÖPNV damit dem Vorbild der Supermärkte folgt. Denn seit dem Ausbruch der COVID-19 Pandemie bezahlt sie nicht mehr gerne mit Bargeld. Der Busfahrer erzählte sogar, dass damit im nächsten Jahr auch ein Bestpreisverfahren realisiert werden soll. Damit müssen Fahrgäste maximal noch den Preis eines Tagestickets bezahlen, auch wenn der Summenpreis der Einzelfahrten darüber liegen würde.

Die getroffenen Maßnahmen zeigen ihr, dass das Verkehrsunternehmen alles daransetzt, dass sie den gebotenen Abstand zu den Mitreisenden und den Fahrern wirklich einhalten kann. Mit diesem gestärkten Grundvertrauen wird Lina künftig wieder häufiger mit Bus und Bahn fahren.

Dann würde sich ja vielleicht auch die Mobilitäts-Flatrate lohnen, von der sie schon gehört hat? Damit sollen in ihrer

Stadt bald neben Bus und Bahn auch die Leihfahrräder und E-Scooter nutzbar sein, und sogar ein Stundenkontingent beim Carsharing-Anbieter wäre inklusive. Damit müsste sie sich auch über Großeinkäufe keine Gedanken mehr machen und sich noch weniger um Tickets kümmern als schon jetzt mit ihrer Mobilitäts-App. Wobei, von einer Rechnung zum Monatsende, in der alle in Anspruch genommenen Mobilitätsdienstleistungen gesammelt abgerechnet werden, profitiert sie ja schon. Das ist wirklich eine Erleichterung. Sie kann sich nämlich noch gut daran erinnern, wie es in der Stadt war, in der sie studiert hat. Dort gab es zwar auch Leihfahrräder, aber da musste sie noch einen separaten Vertrag mit dem Anbieter abschließen und auch jedes Mal direkt bei Buchung bezahlen. Heute nimmt ihr das örtliche Verkehrsunternehmen dies ab. Es ist Linas Ansprechpartner für alle Mobilitätsbedürfnisse geworden – ein gutes und nun auch wieder sicheres Gefühl!

Linias Beispiel zeigt, dass vieles, was aktuell in Reaktion auf die COVID-19 Pandemie angestoßen wird, dazu angetan ist, unsere Mobilität auch über die Krisenzeit hinaus komfortabler zu gestalten. Und vice versa. Entwicklungen, die im Hinblick auf die Verkehrswende angegangen wurden, zahlen



Nur wenn die Menschen die von ihnen gewünschten Ziele jederzeit bequem erreichen können, werden sie auf eigene Autos verzichten (Bilder: regiomove).

sich auch während der pandemischen Einschränkungen aus. Von komfortableren Bezahl- und Nutzungsmöglichkeiten über Mobility-as-a-Service Konzepte bis hin zur fortschreitenden Digitalisierung des ÖPNV.

### Mehr Platz in Bus und Bahn unterstützt auch die Verkehrswende

Und mal ehrlich, würden nicht noch mehr Menschen, insbesondere einige, die sich heute noch den (ökologischen) Luxus eines privaten PKW leisten, auf Bus und Bahn umsteigen, wenn sie dort einen Sitzplatz und einen als komfortabel betrachteten Abstand zu ihren Mitreisenden erwarten dürften? Im urbanen Raum ist dies ein bislang unterschätztes Hindernis auf dem Weg zur Verkehrswende. Und da es bei Vollaustattung unserer ÖPNV-Systeme nur durch größere Gefäße und/oder eine dichtere Taktung auszuräumen ist, ein kostentreibendes. Dennoch können intelligente Applikationen die Situation entzerren, indem sie den Fahrgast über den Besetztgrad von Fahrzeugen informieren und das Verkehrsunternehmen in die Lage versetzen, steuernd einzugreifen. Mobilitätsplattformen können darüber hinaus weitere Alternativen zum privat und ständig genutzten PKW aufzeigen.

### Die Verkehrswende im suburbanen Raum

In suburbanen Regionen wird darüber hinaus den Fragen nach einer attraktiven Taktung sowie nach einer Überbrückung der ersten bzw. letzten Meile eine besondere Bedeutung zukommen. Dichtere Takte führen auch hier zu einem erhöhten Bedarf an Fahrzeugen und Personal. Kosteneinsparungen sind aber möglich. Kurzfristig durch die Einführung von Bedarfsverkehren oder langfristig durch autonom verkehrende Zubringer. Zu bedenken gilt: Nur wenn auch die Menschen in den Speckgürteln der Städte die von ihnen gewünschten

Ziele jederzeit bequem erreichen können, werden sie auf eigene Autos verzichten. Ähnliches gilt für die Bewohner des ländlichen Raums, wo für größere Teile der Bevölkerung tragfähige Mobilitätskonzepte jenseits des Individualverkehrs noch in weiterer Ferne scheinen.

### Unterschiedliche Zielgruppen – unterschiedliche Bedürfnisse

Ein weiterer Aspekt findet bislang wenig Beachtung: Das höhere Sicherheitsbedürfnis von Frauen und weiteren Zielgruppen wie Senioren.

Insbesondere im suburbanen Raum sind Haltestellen häufiger etwas abseits des Geschehens. Die nächsten Wohnhäuser sind mehr als einige Schritte entfernt, Buswerk flankiert den Weg. Eine Situation, in der sich gerade Frauen und ältere Menschen nicht nur in den späten Abendstunden unwohl fühlen, sondern in der dunklen Jahreszeit auch auf dem Heimweg von der Arbeit. Eine Überstunde reicht schon aus, um die Hauptverkehrsströme und damit das Gefühl der Sicherheit hinter sich lassen zu müssen. Das führt im Zweifel dazu, dass die potenzielle ÖPNV-Nutzerin lieber das Auto nimmt! Deshalb können Angebote zur Bewältigung der letzten Meile zur Erschließung dieser Zielgruppe in besonderem Maße beitragen. Aber auch schon ganz einfache Maßnahmen wie „der Fahrer wartet mit der Abfahrt an der Haltestelle, bis die Fahrgäste sicheres Terrain erreicht haben oder er lässt in den Nachtstunden Fahrgäste auch zwischen den Bushaltestellen aussteigen“, würde viel zur gefühlten Sicherheit beitragen. Die schnelleren Fahr- und Fahrgastwechselzeiten in den Abendstunden sollten das ohne allzu große Auswirkungen für den Fahrplan ermöglichen. Ein Imagegewinn wäre dem ÖPNV gewiss.

Zugegeben: Ohne Mehraufwand wird all dies trotz leistungsfähiger Technologie nicht zu erreichen sein. Berücksichtigt man aber auch die indirekten und gesamtgesellschaftlichen Kosten der unterschiedlichen Mobilitätsformen, sieht die Rechnung schon ganz anders aus. Sind wir politisch erst einmal gewillt, wirklich alle Auswirkungen unseres Mobilitätsverhaltens einzukalkulieren und z.B. auch die Umweltkosten den verursachenden Verkehrsträgern zuzuordnen, werden wir sehr schnell feststellen, dass an der Verkehrswende nicht nur in ökologischer, sondern auch in finanzieller Hinsicht kein Weg vorbeiführt.