

Bericht zur VCÖ-Online-Fachveranstaltung

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

An der VCÖ-Online-Fachveranstaltung „Öffentlicher Verkehr der Zukunft – Lehren aus der Covid-19-Krise“, die in Kooperation mit Traktionssysteme Austria, der Arbeiterkammer Wien und dem Land Niederösterreich am 29. Jänner 2021 via Zoom durchgeführt wurde, nahmen mehr als 180 Fachleute aus Politik, Verwaltung, Verkehrsunternehmen, Wirtschaft, Wissenschaft und NGOs teil.

Impulsvorträge

Michael Schwendinger, VCÖ - Mobilität mit Zukunft: „Umfrage-Ergebnisse zu Lehren aus Covid-19 für einen Öffentlichen Verkehr mit Zukunft“

Michael Schwendinger, zuständig für die Themenbereiche Mobilitätssicherung und Ökonomie beim VCÖ – Mobilität für Zukunft, stellt in seinem Impulsvortrag die wichtigsten Ergebnisse und zentralen Erkenntnisse der vom VCÖ in Kooperation mit der TU Wien in Auftrag gegebenen repräsentativen Umfrage unter Fachleuten und in der österreichischen Bevölkerung zum Öffentlichen Verkehr aus dem Herbst 2020 vor. Die Ergebnisse zeigen eine relativ hohe Zustimmung zu den Maßnahmen, die Verkehrsunternehmen in Zusammenhang mit der Covid-19-Krise setzen. Am besten werden die Maßnahmen zum Schutz der Beschäftigten in öffentlichen Verkehrsmitteln bewertet. Hohe Akzeptanz zeigt sich auch bei der Fahrgastinformation rund um Covid-19. Bei der Einschätzung des Risikos der Ansteckungsgefahr im Vergleich zu anderen Lebensbereichen, wie beispielsweise dem Arbeitsplatz, schneidet der Öffentliche Verkehr in der österreichischen Bevölkerung schlechter ab. Fast zwei Drittel schätzen die Ansteckungsgefahr als sehr hoch bzw. hoch ein, Fachleute hingegen stufen das Risiko deutlich geringer ein. Abgefragt wurde auch, welche Verkehrsmittel nach der Covid-19-Krise ihres Erachtens stärker und welche schwächer genutzt werden. Hier geht mehr als die Hälfte der Befragten davon aus, dass aktive Mobilitätsformen wie das Zufußgehen und das Radfahren zunehmen werden. Bei der Nutzung des Öffentlichen Verkehrs gab es mehrdeutige Antworten. Etwa ein Viertel geht davon aus, dass der Öffentliche Verkehr nach Covid-19 eher mehr genutzt wird, wohingegen ein Drittel meint, dass der Öffentliche Verkehr eher weniger genutzt wird. Dieses uneindeutige Ergebnis sieht Schwendinger als Aufforderung an die Verkehrsunternehmen, attraktive Maßnahmen für die Bevölkerung zu schaffen. Schwendingers Fazit: Erfolgreicher Öffentlicher Verkehr ist die zentrale Voraussetzung zur Erreichung der Klimaziele. Die zukünftige Nutzungshäufigkeit des Öffentlichen Verkehrs wird in der Bevölkerung zurückhaltend eingeschätzt, daher braucht es attraktive Maßnahmen seitens der Verkehrsunternehmen und der Politik, um eine „Mobilitätskrise“ (mehr Autoverkehr, weniger Öffentlicher Verkehr) zu vermeiden – somit einen guten Mix an Push- und Pull-Maßnahmen.

Günter Emberger, Technische Universität Wien, Forschungsbereich Verkehrsplanung und -technik: „Covid-19-Präventivmaßnahmen im Öffentlichen Verkehr in verschiedenen Ländern und Städten“

Günter Emberger, Leiter des Forschungsbereichs Verkehrsplanung und -technik an der TU Wien, präsentiert in seinem Impulsvortrag die Ergebnisse einer internationalen Studie, die in Kooperation mit Forschungskolleginnen und -kollegen aus Italien, Ungarn, Kroatien und China durchgeführt wurde. Anlass dieser Studie war es, herauszufinden, wie der Öffentliche Verkehr in anderen Staaten mit der Covid-19-Krise umgeht und welche Maßnahmen seitens internationaler Verkehrsunternehmen für die Bevölkerung getroffen werden. Ausgehend von der Frage, welche Präventivmaßnahmen die Verkehrspolitik im Öffentlichen Verkehr und in anderen Verkehrssystemen zu Beginn der sogenannten ersten, zweiten und dritten Welle von Covid-19 im Regionalverkehr und Long-Distance-Verkehr setzt, konnte anhand der umfangreichen Clusteranalysen von 14 Staaten, 14 Städten und 26 Regionen (EU, Südamerika, Asien) festgestellt werden, dass in öffentlichen Verkehrsmitteln das Ansteckungsrisiko – zumindest auf Basis der analysierten Daten – sehr gering ist. Bezugnehmend auf die Analyse der Eindämmungsmaßnahmen, die im Zuge der Covid-19-Krise im internationalen Öffentlichen Verkehr getroffen werden, gibt es die meisten Nennungen beim Tragen des meist obligatorischen Mund-Nasen-Schutzes und der Verwendung von Desinfektionsmitteln, ebenso der automatische Betrieb von knopfgesteuerten Türen und die Förderung von E-Tickets. Die Studie zeigt auch erste Ergebnisse hinsichtlich der Anpassung des Angebots im Öffentlichen Verkehr zu Covid-19-Zeiten: drei Städte stellten das öffentliche Verkehrsangebot in gewissen Zeiträumen komplett ein und zwei Städte erhöhten ihr Angebot sogar. Emberger weist darauf hin, dass die Hintergründe, warum manche Serviceleistungen eingestellt worden sind, noch genauer analysiert werden müssen. Ein Grund für die Erhöhung des Serviceangebots ist die Reduktion der Passagierzahlen in den einzelnen Waggons zu Spitzenstunden. Interessantes Ergebnis der Studie ist weiters, dass in manchen Staaten (so auch in Österreich) teils widersprüchliche Maßnahmen seitens der Verkehrspolitik gesetzt werden: auf der einen Seite gibt es Restriktionen beim Öffentlichen Verkehr, auf der anderen Seite Lockerungen beim Kfz-Verkehr. Hier verlangt Emberger eine klarere Ausrichtung seitens der Verkehrspolitik. Genauere Hintergrundanalysen zu den einzelnen Nennungen sind derzeit in Ausarbeitung. Mit der Situation, dass der Anteil des Öffentlichen Verkehrs erhöht werden muss, sind alle Staaten konfrontiert.

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?“

Susanne Henckel, Geschäftsführerin der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH und Mitglied im Allianz pro Schiene-Netzwerk: Mobilität braucht Frauen, gibt in ihrem Impulsvortrag einen aktuellen Lagebericht zum Öffentlichen Verkehr in Deutschland. Im Jahr 2019 – einem Rekordjahr für den Öffentlichen Verkehr in Deutschland – wurden rund 1,5 Milliarden Fahrgäste im VBB transportiert. In der Region sind nicht nur die Fahrgastzahlen der

letzten 20 Jahre erheblich – im Schienennahverkehr überproportional – gestiegen (ein Plus von 500 Millionen Fahrgästen), sondern auch die Einnahmen durch die Fahrgäste nicht zuletzt aufgrund der stetigen Tarifierhöhungen (ein Plus von 800 Millionen Euro). Covid-19 bremste den Aufwärtstrend im Jahr 2020 und ist im Jahr 2021 für den Öffentlichen Verkehr immer noch Herausforderung Nummer eins. Derzeit beträgt der Besetzungsgrad an Fahrgästen im gesamten Verbundgebiet etwa 40 Prozent. Henckel betont, dass es wichtig ist, das Vertrauen der Fahrgäste zurückzugewinnen und nimmt auch die Verkehrspolitik in die Pflicht. Aufgrund der verlorengegangenen Einnahmen hat es für den Öffentlichen Verkehr im Jahr 2020 einen Rettungsschirm von rund fünf Milliarden Euro durch Bund und Länder gegeben. Henckel weist darauf hin, dass eine Zusammenarbeit aller Unternehmen auch für die künftige Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs von Bedeutung ist. Um eine Finanzierung im Öffentlichen Verkehr in Deutschland nachhaltig zu sichern, braucht es laut Henckel eine dritte Finanzierungssäule mit Unterstützung von Politik und Medien. Überlegungen hierfür sind bereits im Gange. Am Ende ihres Vortrags stellt Henckel fünf zentrale Forderungen für eine echte Verkehrswende in den Blickpunkt: die Schaffung einer nachhaltigen Finanzierung öffentlicher Verkehrsangebote, die Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen zur Schaffung interessanter übergreifender Tarife für die Fahrgäste, die Sicherung der Qualität – der Öffentliche Verkehr muss zuverlässig, schnell und sauber sein, der Ausbau der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur sowie die Nutzung der Chancen der Digitalisierung, speziell in Bezug auf die Auslastungssteuerung.

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

Daniela Walker, wissenschaftliche Mitarbeiterin beim Verband öffentlicher Verkehr aus der Schweiz skizziert in ihrem Impulsvortrag das Bild des Öffentlichen Verkehrs in der Schweiz vor, während und nach der Covid-19-Krise. Die Schweiz ist Europameisterin beim Bahnfahren und im Dezember 2019 lagen Angebot und Nachfrage auf einem Rekordniveau. Im März 2020 brach aufgrund der Covid-19-Krise die Nachfrage im Öffentlichen Verkehr massiv ein. Die Auslastung der Züge lag nur bei etwa 20 Prozent. Auch die Umsatzeinbußen lagen bei den Verkehrsunternehmen im Jahr 2020 bei bis zu 25 Prozent. Der Öffentliche Verkehr war und ist gefordert, Maßnahmen zu ergreifen. Im Jahr 2020 wurde das automatische Online-Ticketing in der gesamten Schweiz eingeführt. Walker geht davon aus, dass das digitale Ticketing-Service via Smartphone verstärkt eingesetzt wird und Potenzial für die Zukunft hat. Für Walker geht es nicht um die Frage, ob der Öffentliche Verkehr wieder in Fahrt kommt, sondern wann. Angesichts der Klimakrise muss der Öffentliche Verkehr zukünftige Entwicklungen wie Digitalisierung, Home Office und New Work ernst nehmen und neue Angebote entwickeln, beispielsweise verstärktes Online-Ticketing oder Angebote für unregelmäßige Pendlerinnen und Pendler schaffen. Als unabdingbar sieht Walker, dass der Anteil des Öffentlichen Verkehrs wieder steigen muss. Dafür sind politische Maßnahmen notwendig. Derzeit laufen Diskussionen im Parlament, um den Anteil des Öffentlichen Verkehrs zu steigern, konkrete Maßnahmen dazu müssen erst eruiert werden. Ebenso arbeitet der VBB an einer Studie zur

Entwicklung künftiger Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr, die im Frühjahr 2021 veröffentlicht werden soll. Für Walker ist klar, dass es seitens des Öffentlichen Verkehrs weitere Maßnahmen braucht. Walkers Fazit: Der Öffentliche Verkehr in der Schweiz ist ein Erfolgsmodell, dennoch muss er aufgrund von Covid-19-Krise und Klimakrise mit Herausforderungen kämpfen und neue Maßnahmen zur Attraktivierung setzen.

Umfrage unter den Teilnehmerinnen und Teilnehmern

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer wurden in einem Online-Voting gefragt:

„Wann wird der Öffentliche Verkehr wieder die gleichen Fahrgastzahlen wie vor Covid-19 erreichen?“

Das Ergebnis: 15 Prozent sind der Meinung, dass der Öffentliche Verkehr bereits im Jahr 2022 die Fahrgastzahlen von vor der Coronakrise erreichen wird, fast 50 Prozent meinen im Jahr 2023, 25 Prozent im Jahr 2024 und rund 10 Prozent meinen erst im Jahr 2025 oder später.

Virtuelle Podiumsdiskussion mit:

- **Günter Eichhübl**, Geschäftsführer Traktionssysteme Austria
- **Sylvia Leodolter**, Abteilungsleiterin Umwelt und Verkehr, Arbeiterkammer Wien
- **Stefan Mayerhofer**, Abteilungsleiter Personenverkehr, Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
- **Elisabeth Oberzaucher**, Verhaltensbiologin und Wissenschaftliche Leitung, Urban Human e.V.
- **Alexandra Reinagl**, Geschäftsführerin der Wiener Linien GmbH & Co KG
- **Michael Schwendinger**, VCÖ - Mobilität mit Zukunft
- **Moderation: Christian Gratzer**, VCÖ - Mobilität mit Zukunft

Alexandra Reinagl beginnt die Podiumsdiskussion mit dem Wunsch, dass die Personen, die während der Covid-19-Krise aufgrund der Angst vor Ansteckung auf den Kfz-Verkehr umgestiegen sind, wieder rasch zum Öffentlichen Verkehr zurückkommen.

Stefan Mayerhofer ergänzt, dass die Mobilität für die systemrelevanten Berufe während der gesamten Covid-19-Krise sichergestellt wurde. Gleichzeitig wertet Mayerhofer den generellen Rückgang der Mobilität der Bevölkerung als positives Zeichen für die Reduktion der Ansteckungsgefahr. Die angesprochene Zunahme des Kfz-Verkehrs wird seiner Meinung nach mit Beendigung der Covid-Krise wieder zurückgehen.

In Bezug zum veränderten Verhalten der Nutzerinnen und Nutzer ergänzt **Elisabeth Oberzaucher**, dass Mobilitätsentscheidungen aus dem Bauch heraus getroffen werden und dass es hier klarer Kommunikation bedarf. Sie sieht Verbesserungsbedarf bei der Politik und befindet die Wiener Linien als Best Practice Beispiel für gelungene Kommunikation, zum Beispiel anhand der Mund-Nasen-Schutz-Pflicht.

Sylvia Leodolter führt aus, dass es im Jahr 2021 mehr als eine Krise gibt: die Covid-19-Krise, die Klimakrise und die Arbeitslosenkrise. Die Bevölkerung sollte erkennen, dass der

Öffentlicher Verkehr ein Teil der Daseinsvorsorge und ein wesentlicher Mobilitätsfaktor ist. Außerdem ist er ein geeignetes Werkzeug, um Arbeitslosigkeit zu bekämpfen, da ein Ausbau dessen auch Arbeitsplatzschaffung bedeutet.

Ergänzend zum Thema Arbeitsplatz, führt **Günter Eichhübl** aus, dass die Bahnindustrie ein hervorragender Player am Arbeitsmarkt ist. Trotz der unvorhersehbaren Ereignisse der Pandemie, müssen Ausbildungsplätze geschaffen werden – doch die Öffentliche Hand muss hier unterstützend eingreifen und Ausbildungs- oder Umschulungsprogramme ermöglichen.

Michael Schwendinger sieht den Öffentlichen Verkehr als eine sehr gute Lösung für alle drei angesprochenen Krisen. Er ergänzt, dass vor allem die Dringlichkeit im Vordergrund stehen sollte. Es braucht noch bis Ende des Jahres 2021 die Weichenstellung für den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs sowie die entsprechenden Push- und Pull-Faktoren hierfür. Covid-19 muss als Chance gesehen werden und betont: „Lasst uns die Wende einleiten!“

Die Chancen durch Covid-19 führt **Elisabeth Oberzaucher** weiter aus: in einer Krise sind unsere Verhaltensmuster einfacher zu ändern. Jetzt ist der Moment für neue Angebote. Hürden für neue Fahrgäste zu reduzieren, um so den Öffentlichen Verkehr zu attraktiveren, sieht sie als sehr zielführend.

Alexandra Reinagl schließt sich an: Der Privatbesitz von Pkw soll nicht ausschlaggebend sein für private Wegebildung. Die Wiener Linien wollen mit den [WienMobil Stationen](#) und dem [E-Car-Pilot](#) im sechsten Wiener Gemeindebezirk Sharing-Modelle etablieren. Dafür braucht es auch ein Umdenken in der Nutzung des Öffentlichen Raums.

Stefan Mayerhofer wirft ein, dass der Öffentliche Verkehr oft immer noch das Image eines „Lückenbüßers“ für all jene hat, die kein Auto besitzen. Langfristige Maßnahmen müssen ergriffen werden, die Frage nach der politischen Umsetzbarkeit und der klaren Kommunikation sollten hierbei nicht vernachlässigt werden.

Auch **Michael Schwendinger** verortet ein Imageproblem und sieht die Frage nach dem Abbau von Angst vor Veränderung als zentrales Element. Er sieht Digitalisierung dabei als wesentlichen Game-Changer.

Sylvia Leodolter ergänzt, dass die Schnittstelle zwischen Öffentlichem Verkehr und letzte Meile davon maßgeblich davon profitieren würde. In peripheren Gebieten gibt es andere Probleme zu bewältigen als in urbanen, wie zum Beispiel Stoßzeitenentzerrung. Auch Unternehmen müssen ins Boot geholt werden, um ein Arbeitsweg-Mobilitätsmanagement zu unterstützen.

Laut **Günter Eichhübl** ist Flexibilisierung ein generelles Thema. Die Grenzen zwischen Arbeit und Freizeit werden fließend – eine Entwicklung, die aufgrund der Covid-19-Krise und der Zunahme von Home-Office stark zugelegt hat. Günter Eichhübl mahnt, dass dies jedoch kritisch zu hinterfragen ist.

Abschlussrunde

In der Abschlussrunde gab es einen Blick in die Zukunft und es wurde die Frage gestellt, wie sich der Öffentliche Verkehr bis zum Jahr 2025 geändert haben wird. Für **Stefan Mayerhofer** wird der Transport der Fahrgäste und dem Nachkommen des Bedarfs die Hauptherausforderung sein. Es wird neue Mobilitätsformen geben, die sich nicht in die klassischen Bilder des Öffentlichen Verkehrs und Kfz-Verkehrs einordnen lassen.

Alexandra Reinagl sieht die Herausforderungen bei der Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs sowie dessen Ausbau. Der Kfz-Verkehr wird unattraktiver und negativ positioniert. Zentrale Themen, wie eine CO₂-Steuer, werden zur Gunsten der Nachhaltigkeit auf Bundesebene geregelt.

Für **Sylvia Leodolter** ist der deutliche Ausbau des Angebots des Öffentlichen Verkehrs sowie ein einheitliches Ticketing für alle Verkehrsverbände wünschenswert. Ein österreichweites Mobilitäts-Ticket kann ergänzend zur Bewältigung der Klimakrise auch ein Werkzeug für eine Verringerung der Arbeitslosenzahlen sein.

Günter Eichhübl geht davon aus, dass wesentlich mehr über die Österreichische Bahnindustrie gesprochen wird. Dafür braucht es technische Lösungen und Lösungen an den Produkten und Dienstleistungen. Aufgabe der Industrie ist es, diese Lösungen den Kundinnen und Kunden leistbar zur Verfügung zu stellen.

Elisabeth Oberzaucher möchte innovative Maßnahmen sehen. Ein Verbot von Auto-Werbungen, ähnlich wie bei Zigarettenmarken, könnte angedacht werden, um das Image des Kfz-Verkehrs zu verändern. Sie wünscht sich, dass klarer kommuniziert wird: „Es ist fantastisch kein Auto zu haben!“

Michael Schwendinger betont, dass die Zeit für Veränderung jetzt ist. Die Covid-19-Krise muss als Chance genutzt und Projekte im Öffentlichen Verkehr müssen umgesetzt werden. Im Jahr 2025 wünscht er sich, dass wir zurückschauen und sagen können: „Das war die richtige Entscheidung.“

Der VCÖ dankt allen Teilnehmenden herzlich.