

7. Mai 2020

Öffentlicher Verkehr nach der Coronakrise

Veränderungen im öffentlichen Verkehr während der Corona-Pandemie

Kontaktverbot, Heimarbeit, Schul- und Kitaschließungen, Veranstaltungsverbot, Versammlungsverbot, Schließen von Kultureinrichtungen führten zu drastisch geringerer Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Berichtet wird zwar, auch der Motorisierte Individualverkehr (MIV) hätte in Berlin abgenommen und es gäbe keinen Stau mehr. Das kann vielleicht punktuell zutreffen, auf vielen Straßen ist dennoch starker MIV zu beobachten.

Angst davor, sich anzustecken, vielleicht teilweise auch Verantwortungsbewusstsein, andere nicht anzustecken, führen bei verkehrsmittelwahlfreien Menschen zur verstärkten Nutzung des eigenen Autos, stellenweise auch zur verstärkten Nutzung des Fahrrads.

Wegen der geringeren Inanspruchnahme von Bahnen und Bussen stellten die Verkehrsbetriebe Linien ein, dünnten Takte aus und setzten Fahrzeuge mit geringerer Platzkapazität ein. Ein Grundangebot wurde aber aufrechterhalten. Inzwischen gilt wieder der Normalfahrplan.

Der Sicherheitsabstand von 1,50 m zwischen zwei Personen kann mit der verringerten Fahrgastanzahl in vielen Fällen eingehalten werden, bei Verkehrsspitzen jedoch nicht. Die Verkehrsbetriebe sorgten mit verschiedenen kleinen Maßnahmen (Absperrungen, Verzicht auf Fahrscheinverkauf) für den Schutz des Fahrpersonals.

Das zentrale Öffnen der Türen durch den Fahrer, das seit langem mit dem Ziel kürzerer Haltezeiten gefordert wird, wird nun von den Verkehrsbetrieben öfter angewendet, aber bei weitem noch nicht immer.

Die seit langem kritisierten oft engen Gehwege und fehlenden oder zu schmalen Radwege und Radspuren führen dazu, dass im Fuß- und Radverkehr das Abstandsgebot nicht überall eingehalten werden kann. Deshalb wurden einige zeitweilige Radspuren eingerichtet.

Die nunmehr angeordnete Maskenpflicht zum Mund- und Nasenschutz stellt eine weitere Hemmschwelle gegen die Nutzung von Bahnen und Bussen dar. Wer die Wahl hat, wird sein eigenes Auto nutzen. Zu befürchten ist, dass das Ansehen des öffentlichen Verkehrs, das unter anderem wegen der Enge ohnehin nicht hoch ist, weiter sinken und zu weiterem Rückgang der Fahrgastzahlen führen wird.

Infolge zahlreicher vorausgezahlter Abonnements dürften die Verkehrsbetriebe das Wegbleiben der Fahrgäste finanziell noch nicht spüren, zumal infolge der reduzierten Fahrleistungen auch geringere Betriebskosten anfallen. Die Dauerfahrgäste haben bereits bezahlt, können

die Leistungen nicht in Anspruch nehmen und bekommen nichts erstattet. In Zukunft werden aber vermehrt Abonnements gekündigt werden und Fahrgeldeinnahmen fehlen.

Auch Taxis und die Formen der gemeinschaftlichen Autonutzung werden weniger genutzt, weil sich die Menschen fürchten, sich anzustecken. Die Sammeltaxidienste wurden richtigerweise weitgehend eingestellt, weil das Einsammeln sich fremder Fahrgäste dem Kontaktverbot und dem Abstandsgebot zuwiderlaufen würde.

Gefahren für den öffentlichen Verkehr

Die Fahrgastzahlen werden auf längere Zeit geringer bleiben als vor Corona und erst langsam wieder steigen. Manche Corona-Ausweichmaßnahmen (Heimarbeit, Video- und Telefonkonferenzen, Webinare) werden als zeitsparend und praktikabel empfunden und zur Dauerscheinung. Das kann zwar den Verkehr insgesamt verringern, verschiebt aber wegen der verstärkten Autonutzung den Modal Split in Richtung MIV.

Die spärlichen und verspätet in Umsetzung befindlichen Programme zur Angebotsausweitung und zum Ausbau von Infrastruktur könnten noch weiter verzögert oder gar gestoppt werden.

Die Automobil- und Straßenbaulobby fordert, die Neubeschaffung von Autos mit einer Kaufprämie zu fördern und weniger Geld für den öffentlichen Verkehr auszugeben als bisher, Angebotsausweitungen zurückzustellen und Investitionen in die Bahnsysteme zu unterlassen. Politiker sind geneigt, der vereinfachten Gedankenkette „Weniger Fahrgäste – weniger Fahrten – weniger Investitionen in den öffentlichen Verkehr“ zu folgen.

Maßnahmen zum Gesundheitsschutz im öffentlichen Verkehr

Die Maskenpflicht in öffentlichen Verkehrsmitteln ist aufzuheben, weil sie eine Einschränkung für die Fahrgäste darstellt. Die Versäumnisse der Verkehrsbetriebe und Aufgabenträger dürfen nicht auf die Fahrgäste abgewälzt werden.

Eventuelle Ideen, das Verkehrsangebot zu reduzieren, sind zurückzuweisen. Im Gegenteil: Alle vorgesehenen und darüber hinaus geforderten Angebotsverbesserungen sind zu verwirklichen, und zwar mit größerem Tempo als bisher. Für ein höheres Platzangebot sind mehr Fahrzeuge einzusetzen oder die Takte zu verdichten. Mehr Plätze bei gleichen Fahrgastzahlen ermöglichen größere Abstände zwischen den Fahrgästen. So kann Vertrauen in die gesundheitliche „Ungefährlichkeit“ der öffentlichen Verkehrsmittel zurückgewonnen werden.

Eventuelle Ideen, den Ausbau der Infrastruktur zu verlangsamen oder zu reduzieren, sind zurückzuweisen. Im Gegenteil: Als Voraussetzung für die Rückgewinnung von Fahrgästen sind alle vorgesehenen und darüber hinaus geforderten Ausbau- und Neubaumaßnahmen bei der Eisenbahn und Straßenbahn ohne Verzögerung und in vollem Umfang durchzuführen, mehr Busspuren einzurichten und die seit langem geforderten Vorrangschaltungen für Straßenbahn und Bus umzusetzen.

Für den Fuß- und Radverkehr muss umgehend mehr Raum geschaffen werden: breitere Gehwege, Fußgängerzonen, dauerhaft mehr und breitere Radwege oder Radspuren. Alle vorgesehenen und darüber hinaus geforderten Maßnahmen zur Verbesserung und zum Ausbau der Fuß- und Radinfrastruktur sind beschleunigt umzusetzen. Die dafür notwendigen Flächen sind durch Reduzierung der Autospuren und Autostellplätze zu gewinnen.

Ein wirksames Parkraummanagement ist aufzubauen als Anreiz zur schnelleren Rückkehr der abgewanderten Fahrgäste in den öffentlichen Verkehr und zum Erhöhen der Lebens- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Die überwiegend verdreckten Bahnanlagen und Haltestellenbereiche sind einer Grundreinigung zu unterziehen und dauerhaft sauber zu halten. Die Fahrzeuge sind täglich mehrfach und gründlicher zu reinigen und erforderlichenfalls zu desinfizieren, besonders die Tasten und Knöpfe, Haltestangen und -griffe. Mobile Reinigungskräfte, die für die Fahrgäste sichtbar arbeiten, werden das subjektive Sauberkeitsgefühl der Fahrgäste steigern.

Die Notwendigkeit, in den Fahrzeugen Tasten und Knöpfe anzufassen, ist zu reduzieren, indem die Türen rechtzeitig zentral vom Fahrer oder durch berührungslose Tastenbetätigung geöffnet werden.

In den Fahrzeugen ist mehr Platz zu schaffen durch weniger Sitze mit größeren Abständen nach vorn und zur Seite, ausreichend breite Gänge und Mehrzweckflächen. Vorhandene Fahrzeuge sind umzubauen, neue nur noch so zu beschaffen. Entsprechend mehr und längere Fahrzeuge sind zu beschaffen und einzusetzen.

Die baulichen Ergänzungen zum Schutz der Busfahrer sind dauerhaft beizubehalten. In den Bussen ist der Einsatz von Fahrscheinautomaten vorzubereiten.

Die vorstehend genannten Maßnahmen zum Gesundheitsschutz im öffentlichen Verkehr müssen in das Finanzierungsprogramm der Bundesregierung zur Bewältigung der Coronakrise aufgenommen werden.