

Presse-Information

23. Februar 2021

traffiQ-Studie: Nahverkehr mit Potenzial zur Nachfrageerholung

Angst vor Ansteckung, Homeoffice und fehlende Freizeitaktivitäten führen zu deutlichem Fahrtenrückgang

Gute Chancen, Kunden zurückzugewinnen und Erfolge des Nahverkehrs fortzusetzen

Die Corona-Pandemie hat das Mobilitätsverhalten der Menschen verändert, sie sind weniger unterwegs. Eine vergleichende Studie der städtischen Frankfurter Nahverkehrsgesellschaft traffiQ belegt diese Tatsache jetzt mit fundierten Zahlen.

Verringerte Gesamtmobilität

„Wie zu erwarten war, belegt die Studie eine markante Verringerung der ÖPNV-Nutzung“, stellt traffiQ-Geschäftsführer Dr.-Ing. Tom Reinhold fest. „Wir sehen aber gute Chancen, die Kunden durch Attraktivitätssteigerungen bei Bahn und Bus, überzeugende Hygienekonzepte und konsequente Maskenkontrolle zurückzugewinnen zu können.“

„Eine deutliche Einschränkung der Mobilität – auch durch Homeoffice – und die Angst vor Ansteckung führen dazu, dass die Zahl der zurückgelegten Wege besonders im Nahverkehr stark zurückgehen,“ erklärt Prof. Dr. Andreas Krämer, dessen Firma exeo Strategic Consulting AG die Befragung durchgeführt hat. Mehr als die Hälfte der Befragten gibt an, den Nahverkehr im Vergleich zum Vorjahr grundsätzlich weniger genutzt zu haben. „Unsere repräsentative Online-Befragung zeigt, dass es in der Pandemie klare Gewinner und Verlierer unter den Mobilitätsformen gibt.“ Ermittelt wurde die Nutzung der Verkehrsmittel jeweils für September 2019 („vor Corona“) und September 2020 („mit Corona“).

Die Gesamtmobilität der Befragten nahm insgesamt deutlich ab. Beim öffentlichen Personennahverkehr (S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus) betrug der Rückgang je nach Verkehrsart zwischen 22 (Bus) und 30 Prozentpunkte (S-Bahn), beim Pkw (Selbst- oder Mitfahrer) 7 bzw. 8 Prozentpunkte.

Abb. 1: Verringerte Gesamtmobilität...

Nahverkehr verliert, Pkw gewinnt

Im Verhältnis der Verkehrsmittel zueinander ist feststellbar, dass besonders S-Bahnen und U-Bahnen (zusammen -16 Prozentpunkte) als Hauptverkehrsmittel verlieren, während der Pkw (+10 Prozentpunkte), zu Fuß gehen (+5) und Fahrradfahren (+4) zulegen.

Es sind vor allem fehlende Wegeanlässe und die Angst vor Ansteckung, die zu einer verringerten ÖPNV-Nutzung führen. 54 Prozent der Befragten geben an, seltener mit Bus und Bahn zu fahren. Als wesentliche Gründe für die Fahrtenreduktion nennen sie den Entfall von Fahrtanlässen (Beruf, Freizeit, Einkauf) und allgemein die Auswirkungen der Corona-Pandemie (z.B. Angst vor Ansteckung, zu volle Busse und Bahnen oder dass die notwendige Hygiene nicht gewährleistet werden kann).

Abb. 2: Der Pkw als Hauptverkehrsmittel...

Corona als dominierendes Nutzungshemmnis

„Corona wird damit zum dominierenden Nutzungshemmnis für den ÖPNV“, macht Krämer deutlich. „62 Prozent der Befragten, die erwogen hatten, Bus und Bahn zu nutzen, sich aber letztlich dagegen entschieden haben, nennen die Pandemie als Grund für die Nichtnutzung. Dieser Aspekt ist deutlich führend vor anderen, normalerweise dominierenden Themen wie Fahrtangebot, Preis oder Zuverlässigkeit“.

Während ein großer Teil der Befragten den Nahverkehr unverändert häufig nutzt, sind es vor allem die Käufer von Einzelkarten aus Frankfurt und die Zeitkartennutzer aus dem Umland, die weniger mit Bus und Bahn in Frankfurt fahren. „Der Rückgang der ÖPNV-Fahrten in Frankfurt auf etwa 68 Prozent des Vorjahreswertes (September 2019) kann zu einem großen Teil auf diese beiden Nutzergruppen (-10 bzw. -9 Prozentpunkte) zurückgeführt werden, auf die etwa zwei Drittel der verlorenen gegangenen Fahrten entfallen“, erklärt Reinhold.

Abb. 3: Bartarifnutzer und Zeitkarteninhaber...

Homeoffice führt zu Fahrtenrückgang

Ein weiterer Schwerpunkt der Studie lag in der Messung der Bedeutung von Homeoffice sowie der damit einhergehenden veränderten ÖPNV-Nutzung. Während bei denjenigen, die ihren Beruf wie bisher ausüben, die Anzahl der Fahrten „nur“ um 22 Prozent zurückging, sind dies bei Personen im Homeoffice oder in Kurzarbeit beachtliche 46 Prozent. Viele der Berufstätigen (22 Prozent) gehen dabei davon aus, dass für sie persönlich Homeoffice zukünftig zunehmen wird, besonders die Zeitkartennutzer teilen diese Einschätzung (Zunahme: 25 Prozent, Abnahme 9 Prozent).

Auf die Frage, wie sich ihre Nutzung des Nahverkehrs im Vergleich zu Zeiten vor Corona verändert, wenn Impfstoffe zur Verfügung stehen, antworteten 66 Prozent der Befragten mit „unverändert“, 19 Prozent mit „geringer“ und 15 Prozent mit „mehr“. Im Saldo ergibt sich ein Minus von 4 Prozent.

Abb. 4: Homeoffice und Normalisierung...

Höhere Attraktivität, um Fahrgäste zurückzugewinnen

Die alles überlagernde Frage für traffiQ ist, ob sich nach Beendigung der Pandemie wieder Nachfrage-Niveaus wie vor der Krise erreichen lassen. Drei Faktoren dürften eine wesentliche Rolle spielen:

- Wird der durch die Corona-Krise ausgelöste Popularitätsschub beim Pkw, aber auch beim Fahrrad und beim Zu-Fuß-Gehen nachhaltig sein?
- Bleibt die während der Pandemie, zumindest in einzelnen Kundensegmenten, „eingeübte“ reduzierte Mobilität über die Krise hinaus bestehen?
- Welche Folgen hat die weitere Entwicklung der Tätigkeit im Homeoffice für die Mobilität im Stadtgebiet?

„In der Gesamtschau werden sich ‚bleibende Auswirkungen‘ der Pandemie auf die Fahrgastzahlen im Nahverkehr nicht ausschließen lassen“, fasst Dr.-Ing. Tom Reinhold zusammen. „Wenn die Angst vor Ansteckung mit Corona nicht mehr gegeben ist, werden wir aber verlorene Fahrten teilweise zurückgewinnen können. Wir werden daher verstärkt an der Attraktivitätssteigerung von Bahn und Bus arbeiten müssen. Langfristig stehen die Chancen gut, dass sich der Erfolgstrend des umweltfreundlichen öffentlichen Nahverkehrs fortsetzt.“

Anhang: Über die Studie

Um Erkenntnisse über die Veränderungen der ÖPNV-Nutzung im Stadtgebiet Frankfurt durch die Corona-Krise zu gewinnen, hatte traffiQ im Oktober 2020 eine Befragung in Auftrag gegeben. Die Befragung wurde so konzipiert, dass sie mit den Ergebnissen einer bereits im März 2020 unmittelbar vor Ausbruch der Krise erfolgten Befragung in Beziehung gesetzt und verglichen werden konnte.

Beide Befragungen (jeweils ca. 1.000 Personen ab 18 Jahre) basierten auf repräsentativen Stichproben aus der Grundgesamtheit von Personen mit Mobilität im Stadtgebiet Frankfurt – d. h. im Unterschied zu anderen Mobilitäts-Erhebungen, die zumeist auf dem Einwohnerprinzip beruhen, wurden sowohl Personen mit Wohnsitz in Frankfurt als auch Personen mit Wohnsitz außerhalb von Frankfurt (Abgrenzung Umkreis von ca. 50 km), die Wege von und nach bzw. innerhalb Frankfurts zurückgelegt hatten, befragt. Beide Studien wurden als repräsentative online-Befragung von exeo Strategic Consulting AG durchgeführt.

Ausführliche Informationen

Ausführlich dokumentiert sind die Ergebnisse der Studien in einem Beitrag, der soeben in der Fachzeitschrift „Der Nahverkehr“ erschienen ist. Zu finden ist er auf der Internetseite traffiQ.de unter „Medien“:

[2021_traffiQ_Auswirkungen-Corona-OEPNV-Frankfurt_DNV_2021-01-02.pdf](#)

Abbildungen

Abb. 1: Verringerte Gesamtmobilität...

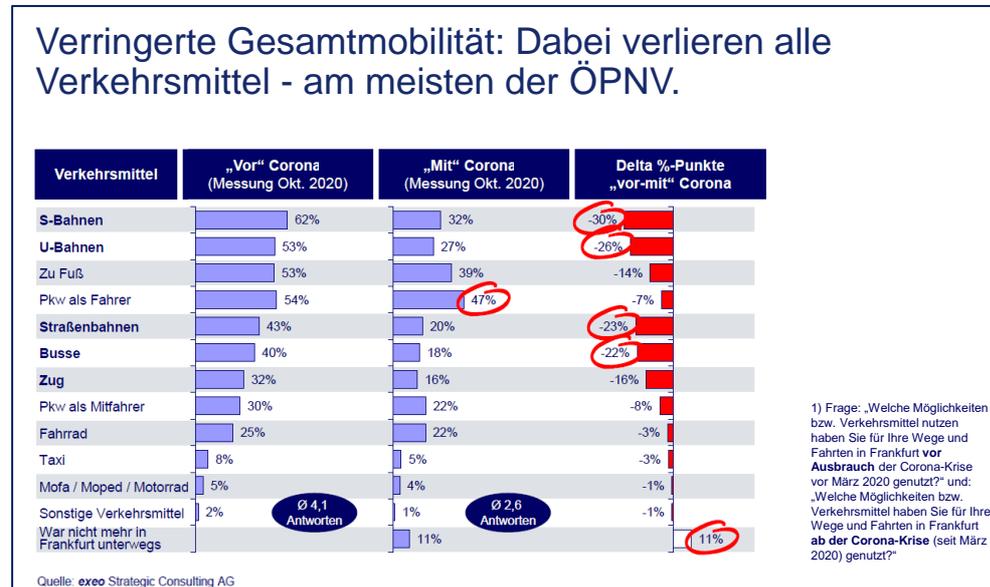


Abb. 2: Der Pkw als Hauptverkehrsmittel...

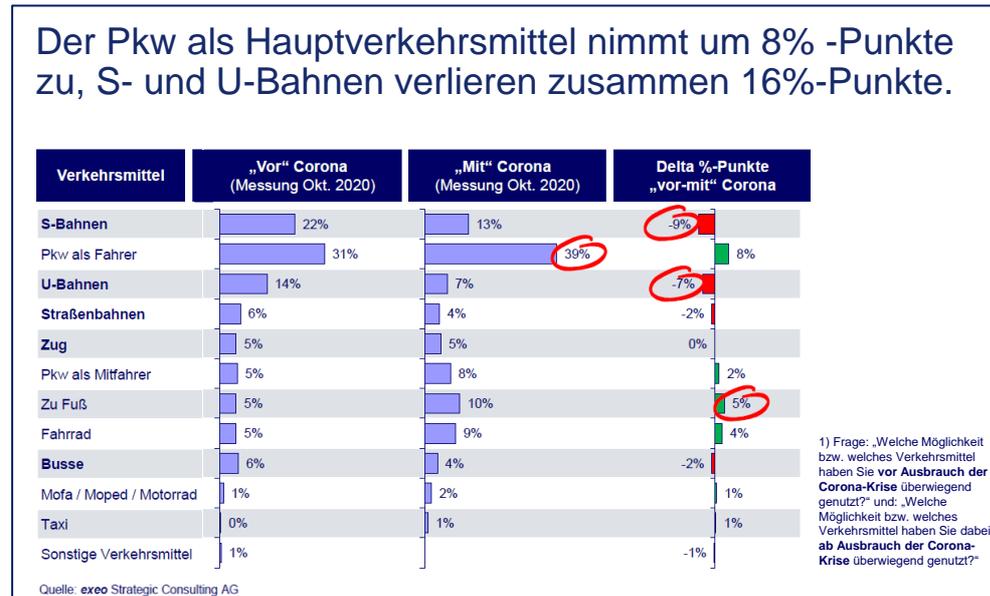


Abb. 3: Bartarifnutzer und Zeitkarteninhaber...

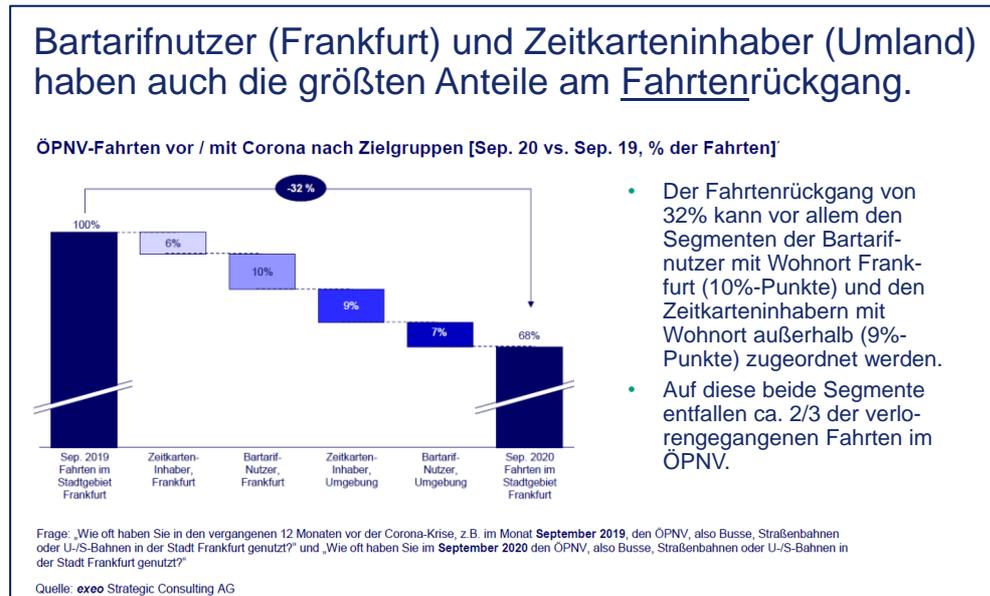


Abb. 4: Homeoffice und Normalisierung...

