

Subjektives Empfinden des Risikos im ÖPNV während der Pandemie

Sicherheit aus Fahrgastsicht

Dipl.-Ing. M.Sc. Natalie Schneider, M.Sc. Anna Helfers, M.Sc. Marissa Reiserer,
Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer; Kassel

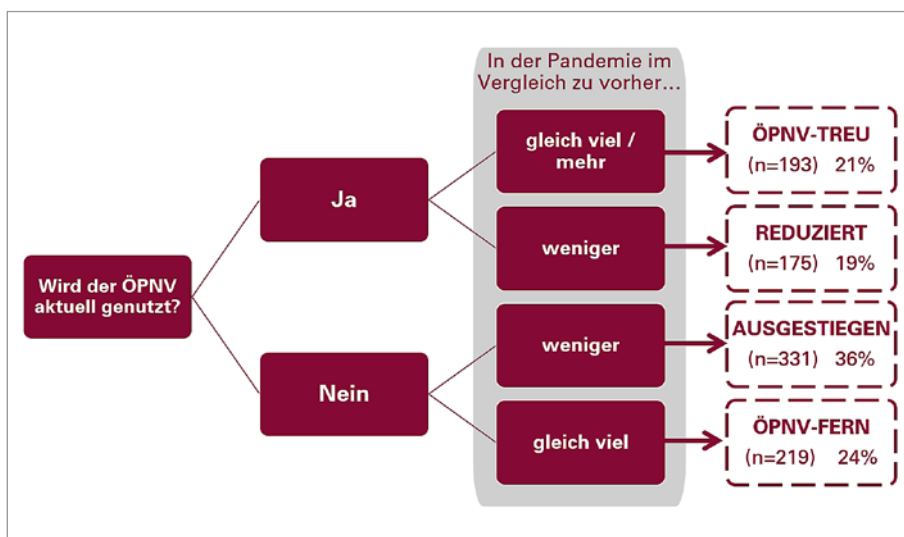


Abb. 1: Vier unterschiedliche Gruppen von befragten Personen.

Grafik: [11], Darstellung der Autoren

Die im Bundes-Klimaschutzgesetz genannten Klimaschutzziele sehen vor, dass der Verkehrssektor seine Treibhausgasemissionen bis 2030 um umgerechnet 85 Mio Tonnen CO₂ reduziert. Dabei ist der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine der acht Kernkomponenten des Aktionsplans der Bundesregierung zur Umsetzung der benötigten Transformation [1,2].

Seit Anfang 2020 durchkreuzt die COVID-19-Pandemie diese ehrgeizigen Pläne. Für den weltweiten Rückgang der ÖPNV-Nutzung während der Pandemie gibt es zwei Hauptgründe: ein allgemeiner Rückgang der Anzahl und Entfernung der Fahrten bei allen Verkehrsträgern [3,4] und eine Verschiebung bei der Wahl des Verkehrsmittels, wobei der ÖPNV seltener ausgewählt wurde [3]. Aber warum eigentlich?

Befragung zum subjektiven Sicherheitsempfinden

Um der Antwort näher zu kommen, wurde 2021 und 2022 eine für die Merkmale Alter, Postleitzahl und Geschlecht repräsentative Panelbefragung im städtischen Kontext durchgeführt. Sie gibt einen Überblick über Gründe der Nicht-Nutzung des ÖPNV im Zuge der Pandemie und verdeutlicht, dass die Risikowahrnehmung eine wichtige Rolle bei der Gewinnung neuer und ehemaliger Fahrgäste spielt. Um Verhaltens- und Einstellungsänderungen zu erfassen und geänderte Rahmenbedingungen zu berücksichtigen, wurde 2022 eine weitere Welle durchgeführt.

Die Ergebnisse sind ein wichtiger Baustein auf dem Weg zur Fahrgastrückgewinnung. Sie wurden im Rahmen des Forschungs-

projekts EMILIA – Entwicklung eines pandemieresistenten ÖPNV, das vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mit etwa 1,3 Mio Euro gefördert wird, erhoben. Dabei ist es im Rahmen der Befragung gelungen, auch die Perspektive von Personen zu beleuchten, die nicht (mehr) den ÖPNV nutzen, das heißt vor allem diejenigen näher zu betrachten, die (wieder zurück) in den ÖPNV gebracht werden sollen.

Es wurde aus der Bevölkerung Kassels (circa 203.500 Personen) aus dem Einwohnermelderegister eine repräsentative Stichprobe von 3000 Personen im Alter von 14–85 Jahren gezogen. In Welle 1 bestand der endgültige Datensatz aus 918 Teilnehmenden (Rücklaufquote: 31 Prozent). In Welle 2 bestand dieser aus 362 messwiederholten plus 426 neuen (aufgrund Panelmortalität) = 788 Teilnehmenden (Rücklaufquote: 26,3 Prozent).

Welle 1 fand auf dem Höhepunkt der dritten Pandemiewelle im April 2021 statt und wurde damit während des zweiten Lockdowns in Deutschland durchgeführt. Während der Erhebung wurde die zuvor diskutierte und angekündigte Maßnahme des verpflichtenden Tragens einer FFP2-Maske im ÖPNV per Gesetz umgesetzt. Welle 2 fand in einer Phase der Lockerungen im März/April 2022 statt. Zu diesem Zeitpunkt wurde unter anderem die Aufhebung der Maskenpflicht (außer im ÖPNV und Fernverkehr) umgesetzt sowie die Quarantäneregulierung auf fünf Tage reduziert. Dabei dominierte die Omikron-Variante, die erhebliche Ansteckungsraten zur Folge hatte. Daher sind die Ergebnisse im jeweiligen Pandemie-Kontext zu interpretieren.

Fahrgäste reduzieren oder steigen ganz aus

Auf Grundlage der abgefragten Veränderung in der Verkehrsmittelwahl in Kombination mit der zum Zeitpunkt der Erhebung aktuellen Verkehrsmittelnutzung konnten vier Zielgruppen unterteilt werden: Im Jahr 2021 nutzten nur 21 Prozent weiterhin den ÖPNV in mindestens gleicher Höhe (Treu), 19 Prozent hatten die Nutzung des ÖPNV während der Pandemie reduziert (Reduziert), 36 Prozent stiegen aus dem ÖPNV aus (Ausgestiegen) und 24 Prozent waren generelle ÖPNV-Ferne (Abb. 1).

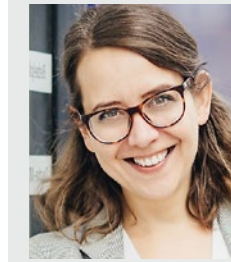
Die Veränderungen hinsichtlich der Zielgruppen in der Befragung 2022 lassen den Rückschluss zu, dass einige der Reduzierenden wieder zurückgekehrt sind, während die Zahl der Ausgestiegenen konstant bleibt.

Einschätzen des Infektionsrisikos

Die Befragten sollten das Infektionsrisiko in verschiedenen Alltagssituationen einschätzen. Dabei ergab sich hinsichtlich der Risikowahrnehmung kein Unterschied zwischen Bus und Straßenbahn – trotz des Themas Schienenbonus (Abb. 2).

Von allen abgefragten Situationen wurde nur das Risiko des Schulbesuchs signifikant höher bewertet als die Nutzung des ÖPNV. Alle anderen betrachteten Situationen wurden als signifikant weniger riskant empfunden – auch das Taxi.

Dabei konnten signifikante Unterschiede der Risikowahrnehmung zwischen den Zielgruppen festgestellt werden: Die Gruppe der Ausgestiegenen, der Reduzierenden und die ÖPNV-Fernen schätzten das Übertragungsrisiko in Bussen und Bahnen



Zur Autorin

Dipl.-Ing. M.Sc. Natalie Schneider (39) ist seit 2021 wissenschaftliche Mitarbeiterin am Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme an der Universität Kassel. Nach ihrem Studium der Stadtplanung an der Universität Kassel war sie ab 2014 bundesweit im Bereich ÖPNV-Planung tätig. Aktuell erarbeitet sie im Forschungsprojekt EMILIA Maßnahmen zu pandemieresistentem ÖPNV.



Zur Autorin

M.Sc. Anna Helfers (31) ist derzeit als wissenschaftliche Mitarbeiterin am Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme und am Fachgebiet Entwicklungspsychologie der Universität Kassel tätig und promoviert dort zum Thema Risikowahrnehmung und Verhaltensänderung in Krisenzeiten. Im Forschungsprojekt EMILIA überträgt sie die Erkenntnisse und Methoden psychologischer Forschung aus dem Labor in den Anwendungskontext.



Zur Autorin

M.Sc. Marissa Reiserer (33) arbeitet als wissenschaftliche Mitarbeiterin am Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme der Universität Kassel und forscht dort zu pandemieresistentem ÖPNV. Neben ihrem akademischen Engagement entwickelt sie Kampagnen zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs im Rahmen einer gelingenden Verkehrswende.



Zum Autor

Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer (49) leitet seit 2010 das Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme der Universität Kassel. Er hat an der TU Braunschweig und der Carnegie Mellon University in Pittsburgh (USA) Bauingenieurwesen studiert. Sommer beschäftigt sich schwerpunktmäßig mit der Entwicklung von Erhebungs-, Planungs- und Bewertungsverfahren im Verkehr sowie der Weiterentwicklung öffentlicher Verkehrssysteme in urbanen und ländlichen Räumen. Er hat bisher über 120 Bücher, Buch- und Zeitschriftenbeiträge veröffentlicht und Drittmittelprojekte im Wert von circa 6,5 Mio Euro eingeworben.

deutlich höher ein als die ÖPNV-Treuen. Die Gruppe der Ausgestiegenen schätzen das Risiko einer Ansteckung in Bussen und Bahnen dabei höher ein als diejenigen, die

(noch) den ÖPNV nutzen. Die erhöhte Risikowahrnehmung bei den Ausgestiegenen zeigt sich in der Befragung nicht für andere abgefragte Alltagssituationen. Es ist damit

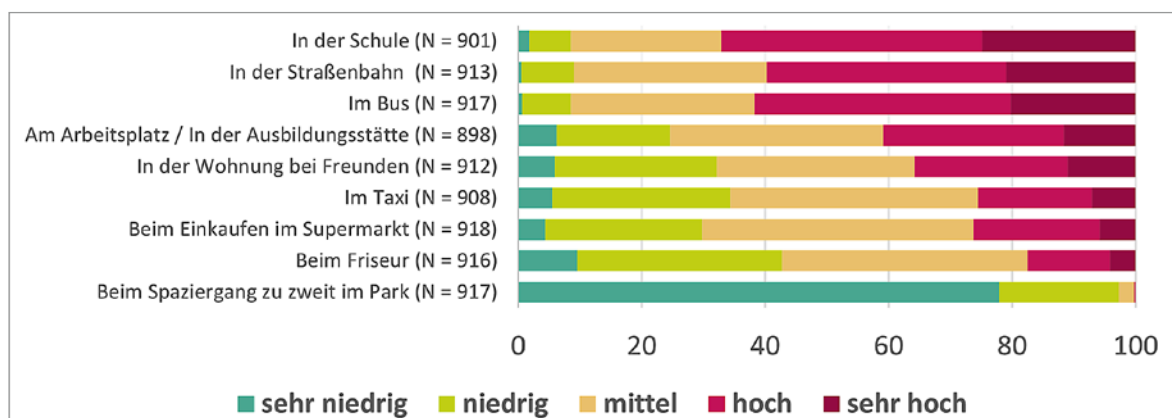


Abb. 2: Einschätzung des Infektionsrisikos in Alltagssituationen (Welle 1, 2021).
Grafik: [11], Darstellung der Autoren

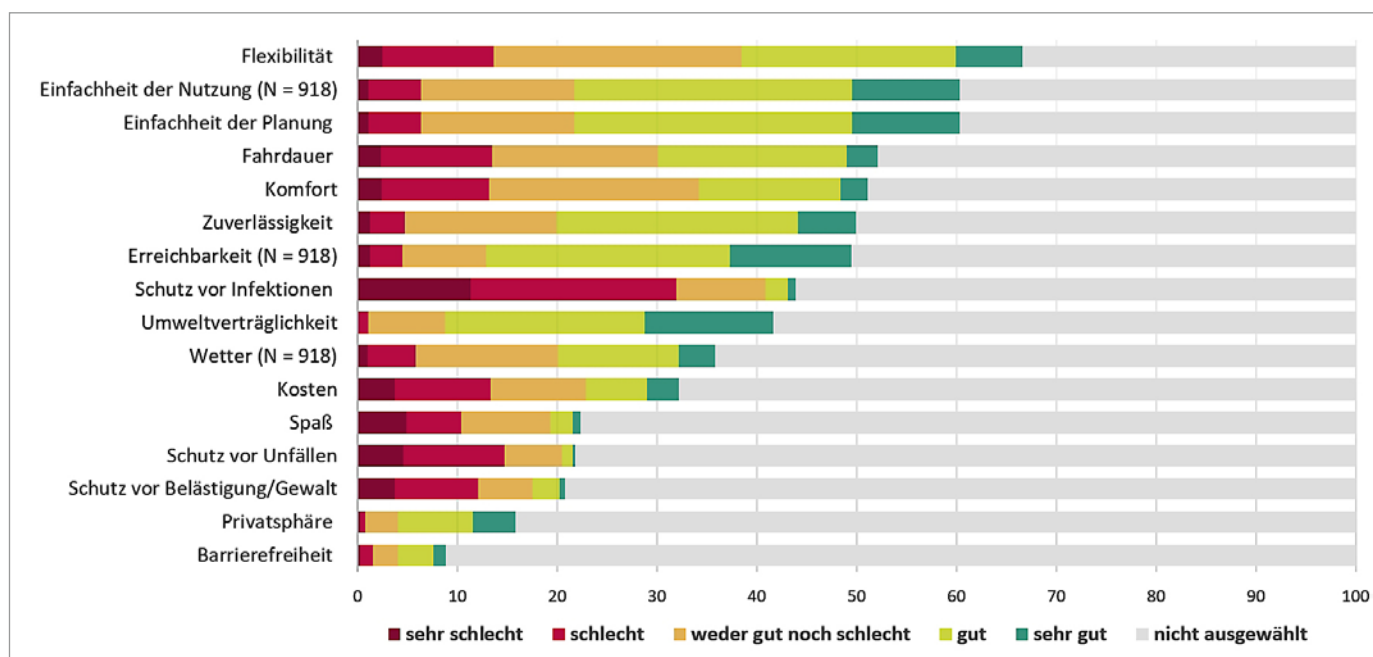


Abb. 3: Relevanz verschiedener Faktoren zu Verkehrsmittelwahl und Bewertung des ÖPNV hinsichtlich der Faktoren (Welle 1, 2021).

Grafik: [11], Darstellung der Autoren

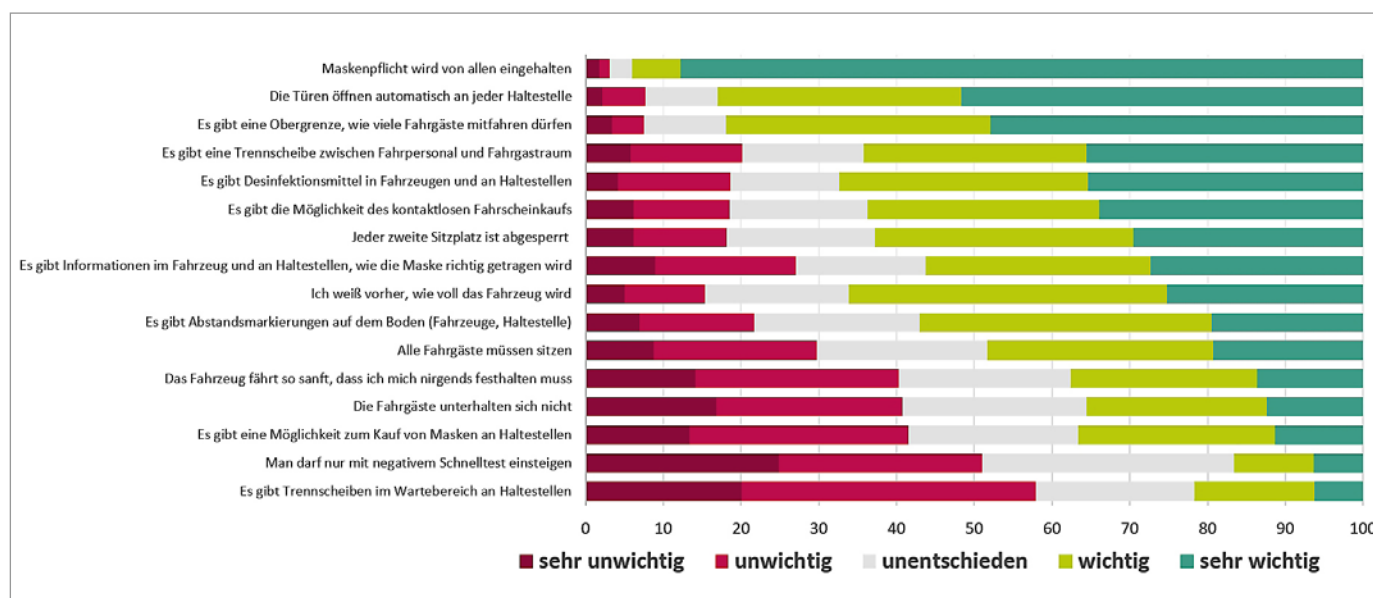


Abb. 4: Subjektive Einschätzung von Maßnahmen zur Risikoreduktion im ÖPNV (Welle 1, 2021).

Grafik: [11], Darstellung der Autoren

kein Persönlichkeitsmerkmal – sondern gilt spezifisch für den ÖPNV!

Mit dieser erhöhten Risikoeinschätzung scheint es dann auch nicht verwunderlich, wenn die bisher bundesweit und international beobachteten Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl (vor allem weg vom ÖPNV) im Rahmen der Befragung bestätigt werden konnten [3,4,5,6]. Dabei steht die subjektiv hohe Einschätzung des Infektionsrisikos im ÖPNV im Gegensatz zu anderen Studien [7,8], wonach das objektive Infektionsrisiko im ÖPNV eher gering ist, wenn

man die kurze Kontaktdauer, die effektiven Frischluftsysteme und das Tragen von Masken berücksichtigt.

Die hohe Risikoeinschätzung für den ÖPNV bleibt auch im Jahr 2022 bestehen. Personen bewerten das Risiko zwar signifikant geringer als noch 2021. Dieser Trend lässt sich aber auch für die anderen Alltagssituationen finden, was eher für eine allgemein gesunkene Risikowahrnehmung spricht. Der ÖPNV wird dabei nach wie vor als riskanter eingeschätzt als alle anderen Vergleichssituationen – wieder mit Ausnahme der Schule.

Das heißt: Nach zwei Jahren Pandemie hat der ÖPNV sein Image als „Corona-Hotspot“ zwar abgemildert, aber nicht abgelegt.

Wie wichtig ist der Faktor „Corona“ bei der Wahl des ÖPNV?

Nicht nur seit der Corona-Pandemie hat der ÖPNV im Vergleich zum eigenen Pkw vor allem in Bezug auf das Image (als sogenannte „Virenschleuder“) oft einen schweren Stand. Um der Frage nachzu-

gehen, ob die Pandemie das wesentliche Problem im ÖPNV darstellt, wurde untersucht, wie wichtig der Schutz vor Infektionen im Vergleich zu anderen Merkmalen ist und wie gut der ÖPNV dabei abschneidet. Im Rahmen der Befragung wurden daher verschiedene Faktoren bei der Verkehrsmittelwahl nach Relevanz eingeschätzt und im Anschluss in Bezug auf den ÖPNV bewertet.

In 2021 wird der Schutz vor Infektionen als ein relevanter Faktor bei der Verkehrsmittelwahl gesehen – allerdings ist er nicht der wichtigste! Er wird jedoch in Bezug auf den ÖPNV signifikant schlechter eingeschätzt. Die am schlechtesten bewerteten Faktoren in Bezug auf den ÖPNV waren Schutz vor Infektionen, Privatsphäre und Schutz vor Gewalt. Dabei sticht vor allem der Faktor Schutz vor Infektionen – auch grafisch – heraus (Abb. 3).

Auch bei der Wichtigkeit der Faktoren zur Verkehrsmittelwahl unterscheiden sich die vier oben genannten Zielgruppen voneinander:

- ÖPNV-Treue bewerten alle Faktoren in Bezug auf den ÖPNV entweder genauso gut wie die anderen Zielgruppen oder besser. ÖPNV-Treue bewerten als einzige Gruppe den Aspekt der Nachhaltigkeit als zweitwichtigsten Faktor.
- Personen, die ihre ÖPNV-Nutzung reduziert haben, bewerten den Schutz vor Infektionen im ÖPNV als signifikant schlechter als die ÖPNV-Treuen. Diese Zielgruppe hat eine positivere Einstellung zum ÖPNV als diejenigen, die den ÖPNV während der Pandemie nicht nutzten.

- Personen, die während der Pandemie aus dem ÖPNV ausgestiegen sind, empfinden den Schutz vor Infektionen nicht nur häufiger als wichtig, sondern bewerten diesen auch als weniger gut in Bezug auf den ÖPNV. Darüber hinaus sahen sie mehr Defizite als diejenigen, die den ÖPNV noch nutzen.
- ÖPNV-Ferne bewerten fast alle Faktoren deutlich schlechter als andere Gruppen. Sie stufen Komfort und Privatsphäre wichtiger ein als alle anderen Gruppen.

Der Stellenwert des Verkehrsmittelwahl-faktors „Schutz vor Infektionen“ verringert sich in Welle 2, während der Faktor Kosten diesen überholt und eine etwas größere Rolle spielt.

Genaue Vorstellungen von Sicherheit im ÖPNV

Den befragten Personen wurden randomisiert 16 Maßnahmen zum Schutz vor Infektionen im ÖPNV aufgelistet, die sie nach Wichtigkeit bewerten sollten (Abb. 4).

Die mit Abstand als wichtigste eingestufte Maßnahmen waren im Jahr 2021:

- Tragen von Masken,
- automatisches (beziehungsweise generelles) Öffnen der Türen an jeder Haltestelle und
- Fahrgastlimit.

Für die Bewertung der 16 Maßnahmen ergeben sich bei zehn Maßnahmen signifikante Unterschiede zwischen den vier verschiedenen Zielgruppen, zum Beispiel bevorzugen Reduzierende die generelle

Türöffnung und blockierte Sitze signifikant mehr als andere Zielgruppen. Ausgestiegene hingegen bewerten die meisten Maßnahmen gegen die Pandemie als wichtig und ähneln sich damit den ÖPNV-Fernen. Allerdings: Beim Vergleich der Gruppen ist es wichtig, den Stellenwert einzelner Maßnahmen zu berücksichtigen. So unterscheiden sich beispielsweise die Gruppen untereinander bei der Testpflicht – insgesamt rangiert diese Maßnahme je nach Gruppe jedoch an letzter oder vorletzter Stelle. Einig sind sich die Gruppen vor allem bei der Maskenpflicht, die für alle Gruppen an erster Stelle steht. Unterstrichen wird die Wichtigkeit der Maskenpflicht durch die Auswertung der Freitextangabe zu weiteren Maßnahmen: Von 90 zusätzlichen Ideen wurde 28-mal (das heißt 31 Prozent der Ideen) ganz konkret die (stärkere) Kontrolle der Maskenpflicht genannt.

Auch 2022 haben Menschen weiterhin eine starke Meinung zu Maßnahmen gegen COVID-19 im ÖPNV – mit kleinen Unterschieden zu 2021. Die beliebtesten Maßnahmen (Abb. 5) sind

- Tragen von Masken,
- die neu in die Befragung aufgenommene Maßnahme des maximalen Lüftens und
- automatisches (beziehungsweise generelles) Öffnen der Türen an jeder Haltestelle.

Bei gezielten Fragen nach Fortführung oder Beendigung der Maskenpflicht waren die Befragten trotz angegebener Einschränkungen in Komfort und Flexibilität der Maskenpflicht gegenüber eher positiv eingestellt.

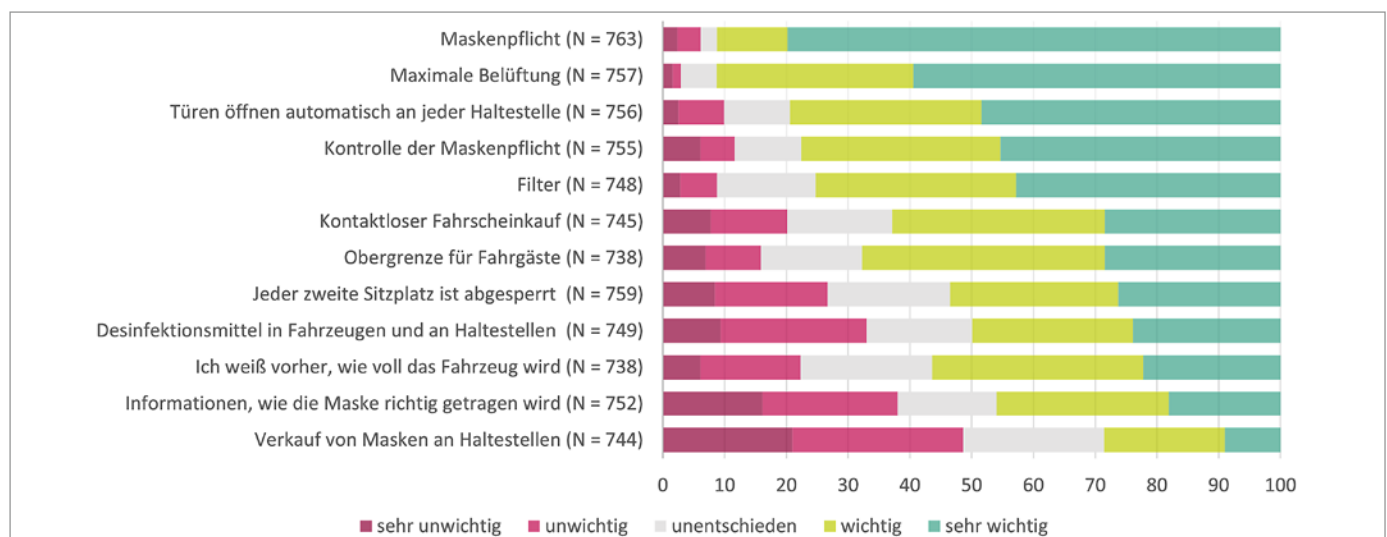


Abb. 5: Subjektive Einschätzung von Maßnahmen zur Risikoreduktion im ÖPNV (Welle 2, 2022).

Grafik: Darstellung der Autoren

Bedeutung der Ergebnisse für die ÖPNV-Branche

Während der Pandemie wurde der größte Vorteil des ÖPNV – die gleichzeitige Beförderung vieler Menschen auf engem Raum – zu seinem größten Nachteil und führte zu einem starken Rückgang der Nutzung des ÖPNV. Auch die Prognosen für die Zukunft des ÖPNV sehen schlecht aus: Currie et al. (2021) [9] sagen voraus, dass die Angst vor Infektionen auch nach der Pandemie die Wahl des Verkehrsmittels beeinflussen wird; zusätzlich dazu, dass Homeoffice und digitale Möglichkeiten einige Fahrtzwecke obsolet machen könnten.

Ausgewählte Ergebnisse aus den bisherigen zwei der insgesamt vier Wellen der Panelbefragung lassen folgende Schlussfolgerungen zu:

- Die vier Zielgruppen im ÖPNV sollten mit spezifischen Themen angesprochen werden: Während der Schutz

vor Infektionen gerade bei den Reduzierenden und Ausgestiegenen eine große Rolle spielt, liegt der Fokus der ÖPNV-Treuen auf Nachhaltigkeitsaspekten.

- Im Vergleich der beiden Wellen gibt es positive Veränderungen bei den Reduzierenden. Die große Herausforderung wird jedoch sein, diejenigen zurückzuholen, die gänzlich aus dem ÖPNV ausgestiegen sind.
- Neben der Reduzierung des objektiven Risikos im ÖPNV (zum Beispiel durch Lüftung, Maskentragen und weiteren technischen Maßnahmen) spielt die subjektive Risikowahrnehmung eine sehr große Rolle, die nicht unterschätzt werden darf.
- Neben der individuell leistbaren Maskenpflicht sind vor allem Maßnahmen wichtig, die der ÖPNV seit jeher leistet beziehungsweise leisten kann, zum Beispiel gute Lüftungssysteme mit hohem Anteil von Frischluftzufuhr. Dies gilt es, passend zu kommunizieren.

- Trotz des hohen Stellenwerts: Die Corona-Pandemie ist nicht das einzige Problem im ÖPNV und das Ziel kann nicht nur die Fahrgastrückgewinnung auf einen Stand „vor Corona“ sein, um den Anforderungen des Klimaschutzes zu entsprechen.

Der ÖPNV wird als starkes Rückgrat der Daseinsvorsorge und als wichtiger Teil der Transformation des Verkehrssektors hin zu einer nachhaltigen Mobilität benötigt. Um die Klimaziele zu erreichen und Mobilität für alle zu ermöglichen, müssen die oben genannten Trends so schnell wie möglich umgekehrt werden. Die Befragungsergebnisse unterstreichen, dass das Thema Risikowahrnehmung eine wichtige Rolle bei der Gewinnung neuer und ehemaliger Fahrgäste spielt und zeigen Ansatzpunkte für einen künftigen pandemieresistenten ÖPNV auf, indem auf die herausgearbeiteten Zielgruppen und deren Bedürfnisse eingegangen wird, um diese (zurück) in den ÖPNV zu holen.

Literatur/Anmerkungen

- [1] Hendzlik, Manuel; Lange, Martin; Frey, Kilian; Lambrecht, Martin; Klöckner, Philipp; Dziedan, Katrin et al. (2021): Bausteine für klimaverträglichen Verkehr. Hg. v. Umweltbundesamt. Umweltbundesamt. Dessau Roßlau.
- [2] UNFCCC (2021): Glasgow Climate Pact. Proposal by the President. Glasgow Climate Change Conference – October/November 2021.
- [3] DLR Transport (2022a): Vierte DLR-Befragung: Wie verändert Corona unsere Mobilität? | DLR Verkehr. Online verfügbar unter <https://verkehrsforschung.dlr.de/de/news/news/vierte-dlr-befragung-corona-mobilitaet-hintergrundpapier>, zuletzt aktualisiert am 23.02.2022, zuletzt geprüft am 23.02.2022.
- [4] DLR Transport (2022b): Fünfte DLR-Befragung: Wie verändert Corona unsere Mobilität? | DLR Verkehr. Online verfügbar unter <https://verkehrsforschung.dlr.de/de/news/news/fuenfte-dlr-befragung-wie-veraendert-corona-unsere-mobilitaet>, zuletzt aktualisiert am 20.03.2022, zuletzt geprüft am 21.03.2022.
- [5] Finbom, M., Koblowski, W., Sgibnev, W., Sträubli, L., Timko, P., Tuvikene, T., Weicker, T. (2020): Covid-19 and public transport.: Insights from Belgium (Brussels), Estonia (Tallinn), Germany (Berlin, Dresden, Munich), and Sweden (Stockholm). Online verfügbar unter https://putspace.eu/wp-content/uploads/2020/12/PUTSPACE_COVID-19_REPORT_2020-12-16_FINAL.pdf.
- [6] Shibayama, Takeru; Sandholzer, Fabian; Laa, Barbara; Brezina, Tadej (2021): Impact of COVID-19 lockdown on commuting. In: EJTI 21 (1), S. 70–93. DOI: 10.18757/ejti.2021.21.1.5135.
- [7] Sommer, Carsten; Reiserer, Marissa; Wollnitzer, Pascal (2021): Infektionsgefahr bei der Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs am Beispiel von SARS-CoV-2. In: Straßenverkehrstechnik (4), S. 251–257.
- [8] Charité Research Organisation CRO (2021): Studie zur Untersuchung des Corona-Infektionsrisikos im öffentlichen Personen-Nahverkehr. Online verfügbar unter <https://www.besserweiter.de/pendler-corona-studie-der-charite.html>.
- [9] Currie, Graham; Jain, Taru; Aston, Laura (2021): Evidence of a post-COVID change in travel behaviour – Self-reported expectations of commuting in Melbourne. In: Transportation Research Part A: Policy and Practice 153, S. 218–234. DOI: 10.1016/j.tra.2021.09.009.
- [10] Fedra, Markus (2021): Verkehrsministerkonferenz votiert für Fortführung des ÖPNV-Rettungsschirms für 2021. Online verfügbar unter <https://www.nahverkehrspraxis.de/verkehrsministerkonferenz-votiert-fuer-fortfuehrung-des-oepnv-rettungsschirms-fuer-2021/>, zuletzt aktualisiert am 01.03.2021, zuletzt geprüft am 30.03.2022.
- [11] Helfers, Anna; Reiserer, Marissa; Schneider, Natalie; Ebersbach, Mirjam; Sommer, Carsten (2022): Should I Stay or Should I Go? Risk Perception and Use of Local Public Transport During the COVID-19 Pandemic. In: Front. Psychol. 13, S. 926539. DOI: 10.3389/fpsyg.2022.926539.
- [12] Verkehrsministerkonferenz (10.12.2021): Pressemitteilung zur Verkehrsministerkonferenz am 09./10.12.2021. Online verfügbar unter https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/21-12-09-10-vmk/21-12-09-10-vmk.pdf?__blob=publicationFile&v=2, zuletzt geprüft am 14.04.2022.

Zusammenfassung/Summary

Subjektives Empfinden des Risikos im ÖPNV während der Pandemie

Die Pandemiejahre hatten schwerwiegende Auswirkungen auf den ÖPNV mit einem Rückgang der Fahrgastzahlen um bis zu 80 Prozent in Deutschland. Zusätzlich zu einem allgemeinen Rückgang der Mobilität während Phasen des Lockdowns konnte eine Verschiebung der Verkehrsmittelwahl beobachtet werden, wobei der öffentliche Verkehr den Kürzeren zieht. Um zu verstehen, welcher Anteil der Veränderung der Verkehrsmittelwahl auf die subjektive Risikowahrnehmung von Fahrgästen und Nicht(mehr)-Fahrgästen während der Pandemie zurückgeht, wurde eine repräsentative Panelbefragung in Kassel auf dem Höhepunkt der dritten Pandemiewelle im April 2021 durchgeführt. Um Verhaltens- und Einstellungsänderungen zu erfassen, wurde im Frühjahr 2022 eine weitere Befragungswelle durchgeführt. Die Ergebnisse verdeutlichen, dass die Risikowahrnehmung eine wichtige Rolle bei der Gewinnung neuer und ehemaliger Fahrgäste spielt und auch Grundlage für die Maßnahmen und Entwicklungen für einen zukünftigen pandemieresistenten ÖPNV sein müssen.

Subjective perception of risk in public transport during the pandemic

The years of COVID-19 pandemic severely affected public transport with passenger numbers declining up to 80 percent in Germany. In addition to a general decrease in mobility during lockdowns, there is a shift in decision-making in regards to modes of transportation, with public transport losing out. In order to understand risk perception in users and non-users of public transport during the pandemic, a representative survey in Kassel was conducted at the peak of the third wave of the pandemic in April 2021. In order to record changes in behavior and attitudes, another survey was conducted in spring 2022. This finding can be taken as an indication that risk perception for an infection plays a crucial role in stepping back from public transport use during the pandemic. The study highlights how risk perception will play an important role in attracting new and former passengers and is the basis for the interventions and developments that will build a pandemic-resistant public transport in the future.