

# Fahrrad und ÖPNV – Dream Team oder Konkurrenten?

## Die Berliner Erfahrungen

Tagung „Integrierte Nahmobilität“  
am 12./13. März 2009 in Dresden

## Übersicht

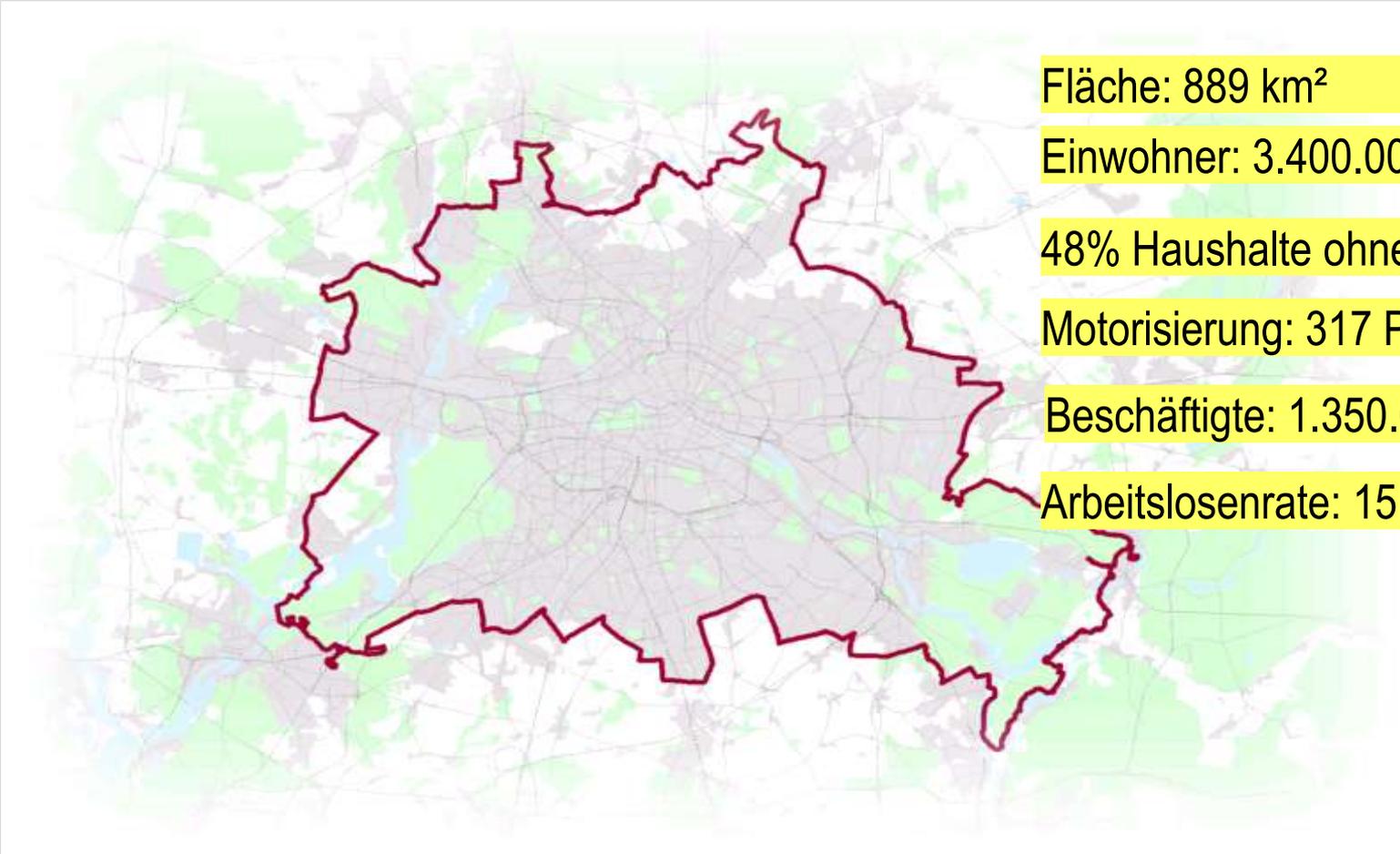
- Radverkehr und ÖPNV in der Berliner Verkehrspolitik
  - Berlin ist anders...
  - Daten und Fakten zur Verkehrssituation in Berlin
  - Rahmenplanungen (StEP Verkehr, Nahverkehrsplan, Radverkehrsstrategie...)
- Integration von Radverkehr und ÖPNV in Berlin
  - Bisherige Maßnahmen: Erfolge und Probleme...
    - ... z. B. Fahrradmitnahme
    - ... z. B. Bike & Ride
    - ... z. B. Radverkehr auf Busspuren
  - Zwischenfazit und Ausblick:
    - Konkurrenz oder Dreamteam?
    - Position der Verkehrsunternehmen
    - Neue Maßnahmen: öffentliche Leihfahrräder u. a.
- Allgemeine Schlussfolgerungen

## Ausgangsthesen

- Kommunale Verkehrspolitik vor großen Herausforderungen, z. B.
  - knapper werdender finanzieller Ressourcen,
  - steigende Anforderungen bei Luftreinhaltung und Lärmbekämpfung,
  - Handlungsdruck beim Klimaschutz
- Besondere Bedeutung von ÖPNV und Radverkehr bei umweltgerechter Sicherung der Mobilität der Bevölkerung
- Anforderungen an planerische Auseinandersetzung mit ÖPNV und Rad...
  - muss Rahmenbedingungen berücksichtigen,
  - Größtmögliche Zielerreichung bei Förderung umweltgerechter Mobilität,
- ... heißt:
  - Stärken und Schwächen der einzelnen Verkehrsmittel vorurteilsfrei prüfen
  - integrierte Betrachtung dringend erforderlich,
  - zunehmende Abkehr von der festen Bindung an ein Verkehrsmittel berücksichtigen (nicht nur in Berlin), und
  - Kosten und Nutzen einzelner Maßnahmen sorgfältig prüfen

# Radverkehr und ÖPNV in der Berliner Verkehrspolitik

## Berlin ist anders...



Fläche: 889 km<sup>2</sup>

Einwohner: 3.400.000

48% Haushalte ohne eigenes Auto

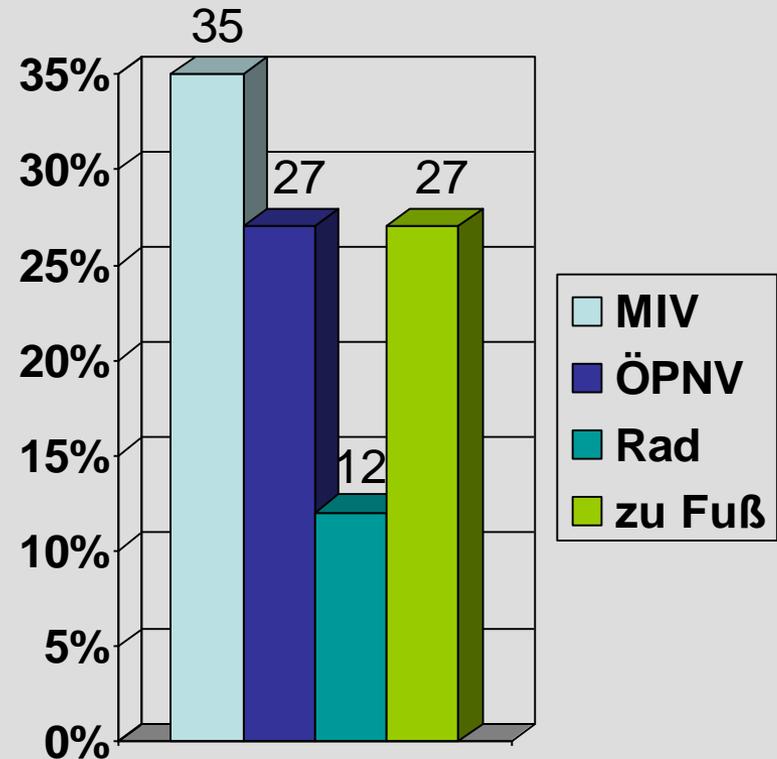
Motorisierung: 317 PKW/1.000 EW

Beschäftigte: 1.350.000

Arbeitslosenrate: 15,5% (2007)

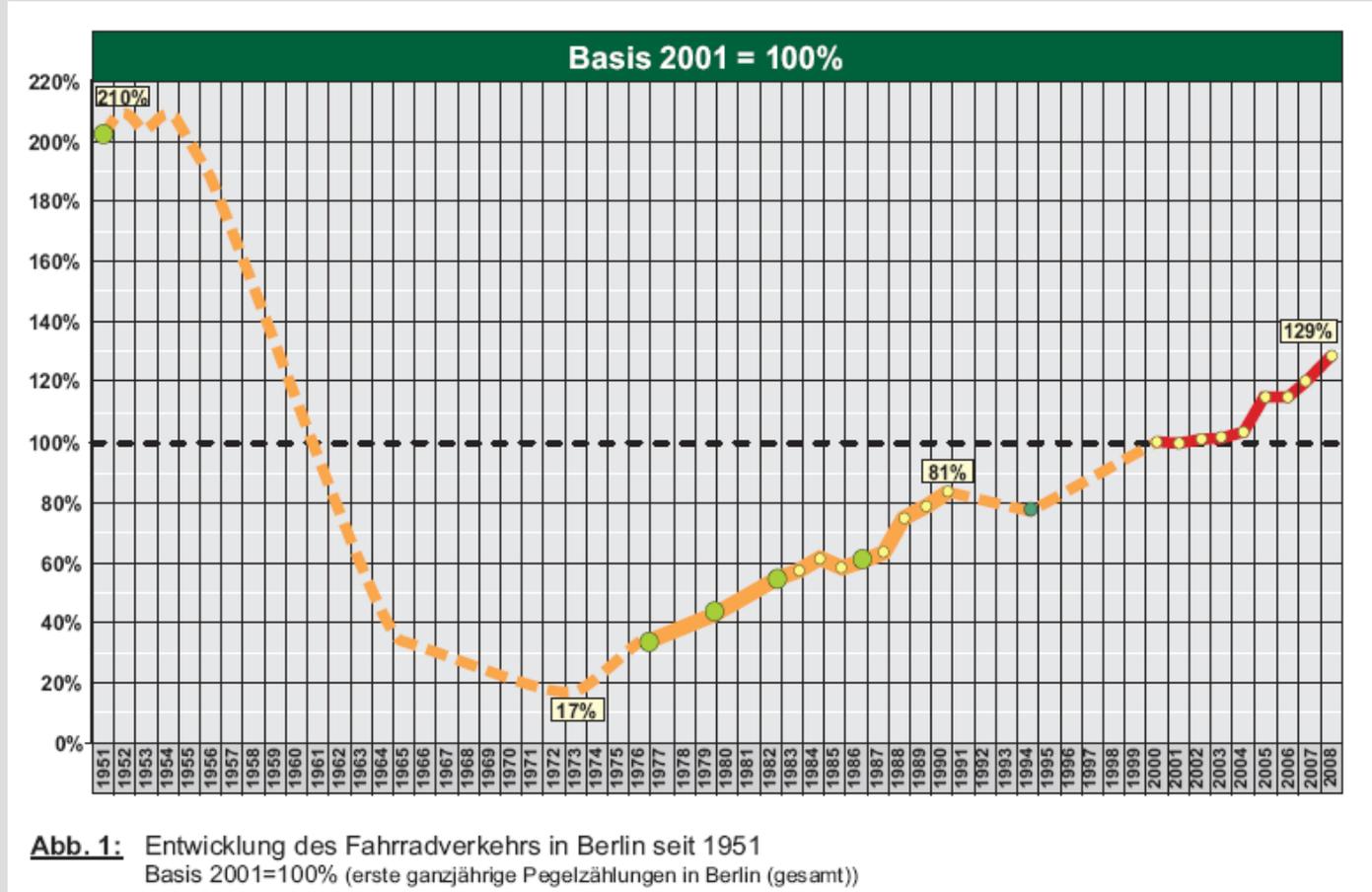
### Daten und Fakten zur Verkehrssituation in Berlin

- Leichte Rückgänge im Autoverkehr
- Stagnierender ÖPNV
- Deutliche Zuwächse beim Radverkehr (+ 50% seit 1998)
- Trend: insgesamt abnehmende Verkehrsleistung
- Steigender Anteil multimodaler Mobilität (ohne feste Bindung an ein Verkehrsmittel)
- Steigende Bedeutung der Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV (über 10% der Fahrrad-Wege in Kombination mit ÖPNV)



Verkehrsmittelwahl in Berlin 2005

# Daten und Fakten zur Verkehrssituation in Berlin



## Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr

- Umfangreicher integrierter Planungsansatz für die Verkehrsentwicklung in Berlin (Senatsbeschluss Juli 2003)
- Verknüpfung mit Zielen in den Themenfeldern Stadtentwicklung, Umwelt und Energie, Klimaschutz etc.
- Ehrgeizige Ziele zur Erhöhung der modal-split-Anteile von ÖPNV und Radverkehr und zur Reduzierung des Autoverkehrs
- Umfassendes Maßnahmenprogramm zur Förderung beider Verkehrsmittel (Infrastruktur, Kommunikation u. a.)
- Erste Ansätze zur integrierten Betrachtung beider Verkehrsmittel verbunden mit entsprechenden Maßnahmen
- Derzeit Fortschreibung (u. a. mit neuem Schwerpunkt zum inter-/multimodalen Verkehrsverhalten)

## Berliner Radverkehrsstrategie

- Ergänzende Teilstrategie zum StEP Verkehr (Senatsbeschluss November 2004)
  - Ziel: Förderung des Radverkehrs
  - Erarbeitet gemeinsam mit Beratungsgremium „FahrRat“ u. a. unter Mitwirkung der Verkehrsunternehmen
- Konkretisiert den StEP Verkehr
  - Ziele, Handlungsfelder, Maßnahmen,
  - Umsetzung/Finanzierung
- Deutlicher Schwerpunkt bei der Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV (Maßnahmen und Ziele)
- Kritische Umsetzung der Begleitung durch den „FahrRat“
- Fortschreibung in Vorbereitung

## Nahverkehrsplan

- ÖPNV-Gesetz (ÖPNV-G) des Landes Berlin fordert angemessene Berücksichtigung der Mitnahme- und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
- Aktueller Nahverkehrsplan (Laufzeit 2006-09):
  - konkretisiert ÖPNV-G durch Maßnahmenkatalog auf der Basis einer Bewertung aus Sicht des Kundeninteresses, des öffentlichen Interesses und der Wirtschaftlichkeit
  - Fazit: Fahrradnutzung bietet für den ÖPNV „mehr Chancen als Risiken“, insbesondere durch die dadurch verbesserte Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Auto bei den Haus-zu-Haus-Reisezeiten
  - Konkurrenzierung des ÖPNV durch den Radverkehr auf Kurzstrecken wird als Problem benannt
- Bei derzeit laufender Fortschreibung des NVP (für 2010-14) zeichnet sich intensive Diskussion des Themas ab

# Integration von Radverkehr und ÖPNV in Berlin

## Beispiel 1: Fahrradmitnahme

- In Berlin ist die Fahrradmitnahme in S-, U- und Straßenbahn in gekennzeichneten Bereichen ganztägig ohne Sperrzeiten gestattet, außerdem in Nachtbussen im U-Bahn-Ersatzverkehr (soweit ausreichend Platz verfügbar).
- Kinderwagen und Rollstühle haben Vorrang.
- Fahrpreis für Mitnahme gemäß Verbundtarif des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB):
  - Einzelfahrschein Stadtgebiet (Bereich AB): 1,50 EUR
  - Kurzstrecke: 1,00 EUR
  - Tageskarte: 4,40 EUR
  - Monatskarte: 8,50 EUR



## Beispiel 1: Fahrradmitnahme

### S-Bahn:

- Ca. 60.000 Mitnahmen/Tag (Sommer) = 4-5% der Kunden
- 2008 stark steigende Tendenz
- Punktuell Kapazitätsprobleme, aber wenig Beschwerden
- Umbau Mehrzweckabteil in Baureihe BR 481 zur Erhöhung der Kapazität (nach Pilotversuch und Kundenbefragung)



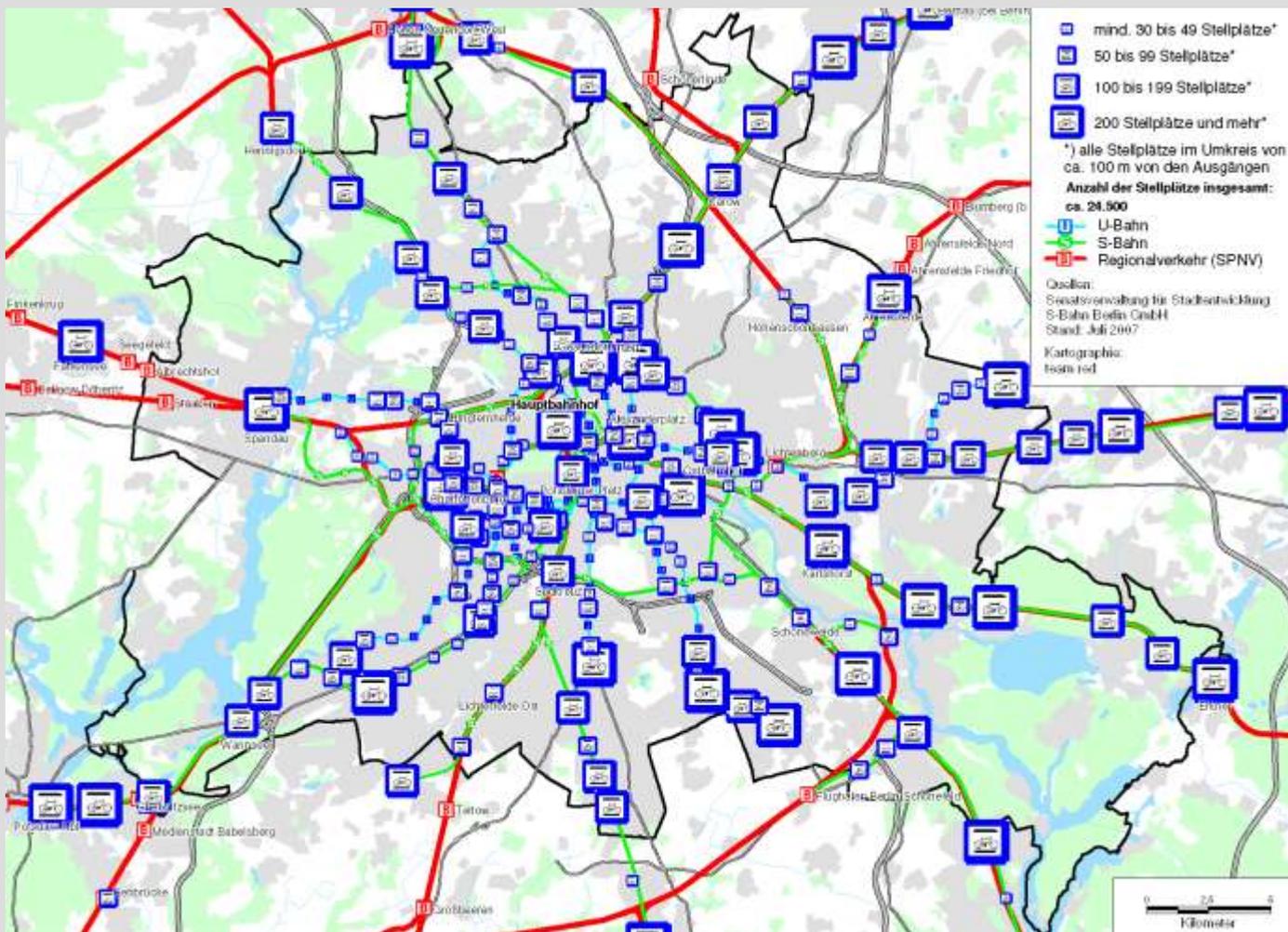
## Beispiel 1: Fahrradmitnahme

### BVG:

- Keine aktuellen Daten zu Mitnahmezahlen, liegt allerdings deutlich unter S-Bahn (u. a. wg. Zugangsproblemen und geringerer Attraktivität für längere Strecken)
- Keine Kapazitätsprobleme bekannt
- Fahrzeugbeschaffung berücksichtigt Fahrradmitnahme (z. B. Straßenbahn „Flexity“)



## Beispiel 2: Bike & Ride



B+R an Stationen von, S-, U-Bahn und Regionalverkehr

Das Beispiel Berlin: Integration von Radverkehr und ÖPNV

## Beispiel 2: Bike & Ride

### S-Bahn:

- An 166 Stationen ca. 20.000 B+R-Abstellmöglichkeiten (davon) 7.200 durch S-Bahn selbst errichtet
- Für steigende Nachfrage nicht ausreichend (bei Fahrradanteil von 5% an Zugangsweg 60.000 weitere Plätze erforderlich)
- Bei Neuanlage hohe qualitative Standards (Anlehnbügel, Überdachung)



## Beispiel 2: Bike & Ride

### BVG:

- An den U-Bahnhöfen ca. 7.000 Anlehnbügel und 1.700 Vorderradhalter
- Standorte fast ausschließlich im öffentlichen Straßenland, nur wenige überdacht
- Weitere 3.000 Bügel an U-Bahn-, Tram- und Expressbus-Haltestellen vorgesehen (z. T. überdacht)
- Projektdurchführung in Zusammenarbeit mit Bezirken



## Beispiel 3: Radverkehr auf Busspuren

- Aktuelle Situation in Berlin::
  - 100 km Bussonderfahrstreifen, seit 1997 fast alle für den Radverkehr freigegeben
  - Regelmaß für durch Radverkehr mitbenutzte Busspuren (4,75 m nach RAST 06) nur selten eingehalten, häufig abschnittsweise auch Maße unter 3,50 m
  - Steigende Nutzungszahlen durch den Radverkehr (in Einzelfällen, z. B. Kurfürstendamm, Unter den Linden, mehrere Tausend Radfahrer/Tag)
- Bewertung durch die BVG:
  - Probleme durch unzureichende Breiten (beim Überholen kann Sicherheitsabstand nicht eingehalten werden, ohne Überholmöglichkeit Fahrzeitverluste)
  - Verstärkt Behinderungen beim An- und Abfahren der Haltestellen
  - Forderung: bei zu geringen Breiten separater Radstreifen neben Busspur
- Derzeit genauere Untersuchung im Rahmen des Forschungsprojekts „Interdependenzen Fahrrad/ÖPNV“

## Beispiel 3: Radverkehr auf Busspuren



Das Beispiel **Berlin**: Integration von Radverkehr und ÖPNV

## Konkurrenz...

- Konkurrenzierung zwischen Fahrrad und ÖPNV besteht vor allem auf Kurz- und Zulaufstrecken zu U- und S-Bahnstationen, betrifft daher v. a. BVG-Busverkehr auf solchen Relationen
- Zuwächse des Radverkehrs gehen teilweise auch auf Kosten der Auslastung dieser Buslinien
- Empirische Datenlage für zuverlässige Einschätzung nicht ausreichend
- Im Zuge der laufenden Erarbeitung des Nahverkehrsplans 2010-14 ausführliche Auseinandersetzung mit dieser Thematik vorgesehen
- Konkurrenz gibt es auch bei der Nutzung des Verkehrsraums:
  - Verkehrsflächen (z. B. gemeinsame Nutzung von Busspuren)
  - Verkehrssteuerung (zügige Führung von Fuß- und Radverkehr vs. ÖPNV-Beschleunigung)

## ... und gemeinsamer Nutzen

- Radfahrer/-innen sind häufig multimodal orientiert, nutzen ebenfalls den ÖPNV (fallweise nicht nur ergänzend, sondern auch alternativ zum Fahrrad), verzichten vielfach auf eigenes Auto
- Fahrrad und ÖPNV erreichen durch Kombination auf vielen Relationen vergleichbare Haus-zu-Haus-Reisezeiten wie das Auto – ein Beitrag zur Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV
- Fahrgastverluste aufgrund Konkurrenzierung durch Fahrrad nach ersten Erkenntnissen in Relation zur Gesamtzahl der Fahrgäste eher marginal
- Investitionen z. B. in ausreichende und qualitativ hochwertige Bike&Ride-Anlagen und eine intensiviertere Kommunikation der Vorteile einer kombinierten Nutzung von Fahrrad und ÖPNV bringen in der Gesamtsicht ein Plus an Fahrgästen für den ÖPNV

## Position der Verkehrsunternehmen

### S-Bahn:

- ... betont offensiv, dass Fahrrad und ÖPNV/S-Bahn „sich gegenseitig befruchten“ und verkehrspolitisch zusammengehören,
- ... macht Öffentlichkeitsarbeit für die gemeinsame Nutzung von Fahrrad und S-Bahn,
- ... misst bei laufenden Überlegungen zum Ausbau der Marktanteile der S-Bahn gegenüber dem MIV der Verknüpfung Fahrrad/S-Bahn einen hohen Stellenwert bei,
- ... bietet seit April 2008 den S-Bahn-Abo-Kunden für 50 EUR/Jahr eine Flatrate für die kostenlose Nutzung der „Call a bike“-Räder der DB Rent GmbH an,
- ... ist 2008 mit dem Preis „FahrradStadtBerlin“ des Senats ausgezeichnet worden.

## Position der Verkehrsunternehmen

### BVG:

- ... sieht trotz der gegenüber der S-Bahn größeren Konkurrenzierungsproblematik ebenfalls in der Gesamtsicht einen höheren Gesamtnutzen der kombinierten Nutzung von Fahrrad und ÖPNV („Partner im Umweltverbund“),
- ... engagiert sich beim weiteren Ausbau von Bike&Ride,
- ... arbeitet wie die S-Bahn engagiert im „FahrRat“, dem Beratungsgremium der Senatsverwaltung zur Fahrradförderung, mit.

## Position der Verkehrsunternehmen



Das Beispiel **Berlin**: Integration von Radverkehr und ÖPNV

## Aktuelle Diskussion

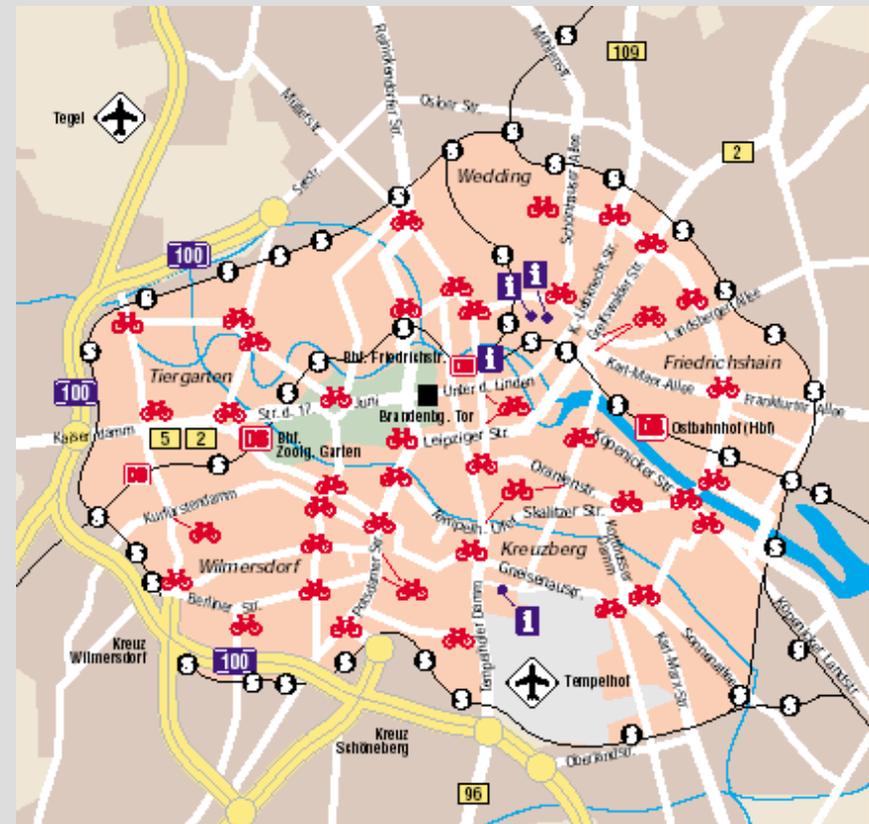
- Radverkehrsanteil wird weiter wachsen (Auswirkungen auf Dimensionierung der Radverkehrsinfrastruktur)...
- ÖPNV muss sich angesichts sich ändernder Rahmenbedingungen (demografischer Wandel etc.) verstärkt um neue Kundengruppen bemühen...
- Manche Infrastrukturen sind hinsichtlich ihrer Größenordnung nicht beliebig erweiterbar (z. B. Mitnahmekapazitäten)...
- ÖPNV-Angebote und –Tarifstrukturen sind noch wenig auf die steigende Bedeutung multimodal orientierter Verkehrsteilnehmer/-innen orientiert...
- Neue zukunftsorientierte Angebote für die Kombination Fahrrad/ÖPNV müssen entwickelt und erprobt werden...

## Neue Maßnahmen

### Pilotvorhaben „Öffentliche Leihfahrräder“ in Berlin:

- Erweiterung des bestehenden „Call a bike“-Angebots
- Ca. 70 Leihstationen mit ca. 1.200 neuen Leihfahrrädern im Bezirk Mitte vorgesehen
- Räumlich an ÖPNV-Stationen und wichtigen Zielpunkten orientiert
- Stufenweise Integration in den ÖPNV-Tarif angestrebt (öffentliche Leihfahrräder als Bestandteil des ÖPNV-Systems)
- Ziele:
  - Verstärkte Nutzung des Fahrrads im „Nachlauf“ zu längeren mit ÖPNV-Nutzung verbundenen Wegen
  - Entlastung des schienenengebundenen ÖPNV von Überlastungen bei der Fahrradmitnahme (v. a. S-Bahn)
  - Attraktives Angebot für Berlinbesucher
- Detaillierte wissenschaftliche Begleituntersuchung geplant

## Neue Maßnahmen



Das Beispiel **Berlin**: Integration von Radverkehr und ÖPNV

## Neue Maßnahmen



Das Beispiel **Berlin**: Integration von Radverkehr und ÖPNV

# Schlussfolgerungen und Fazit

## Schlussfolgerungen und Fazit

- Fahrrad und ÖPNV als Konkurrenten
  - auf kurzen und mittleren Wegen bis zu 5 km
  - attraktive Alternativen für die alltäglichen Wege
  - häufig vergleichbare Reisezeiten, aber charakteristische Unterschiede:
    - zeitliche Flexibilität, Kostengunst, Spaß an Bewegung und Fitness sowie direkte Haus-zu-Haus-Verbindung
    - Witterungsunabhängigkeit, Beförderungskomfort und Nutzbarkeit für (fast) alle Bevölkerungsgruppen
- Multimodaler Fahrrad- und ÖPNV-Nutzer ist nicht der klassische „Zeitkartenkunde“ (Herausforderung für die Tarifgestaltung)
- Problem des ÖPNV in dieser Konkurrenzsituation
  - Anforderung, attraktives Angebot als Beitrag zur Daseinsvorsorge vorzuhalten, selbst wenn es ökonomisch schwer darstellbar ist
  - ggf. sinnvoller Lösungsansatz:
    - flexiblere und bedarfsorientierte Angebote
    - knappe finanzielle Mittel dort konzentrieren, wo in Konkurrenz zum Auto der Wettbewerb um große Fahrgastmengen stattfindet.

## Schlussfolgerungen und Fazit

- Je größer die Stadt desto eher können sich beide Verkehrsarten ergänzen,
  - Freiräume zum Auspielen ihrer jeweiligen Stärken sind vorhanden und lassen sich sinnvoll kombinieren
  - große Wegelängen machen Bike+Ride oder die Fahrradmitnahme z. B. in Berlin für den Nutzer sinnvoll,
  - In Klein- und Mittelstädten mit Alltagswegen häufig unter 5 km machen diese Arten der Verknüpfung nur selten Sinn
- Anforderungen an eine solche Strategie:
  - langfristig angelegt und in Rahmenplanungen verankert,
  - durch ein finanziell abgesichertes Maßnahmenpaket hinterlegt
  - regelmäßig evaluiert werden.
  - Frühzeitige Einbeziehung aller relevanten Akteure (Verkehrsunternehmen, ÖPNV-Aufgabenträger, Verkehrsplanung, Interessenverbände...)
- Akzeptanz stark von qualitativen Aspekten abhängig
  - Standard der Abstellanlagen
  - Mitnahmetarif bzw. –bedingungen etc.
- Hohe Potenziale sollten insbesondere in großen Städten als starke Nutzungszuwächse bei der Dimensionierung der Infrastruktur einkalkuliert werden.

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

