

Das Fahrrad als Bestandteil der Reisekette und der Intermodalität

**Anmerkungen aus der Sicht eines
Interessenverbandes**

Eckehard Lüdke
Leiter Fachausschuss Fahrrad + Öffentlicher Verkehr
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club – ADFC



Kurz vorweg ein paar Angaben zum ADFC:

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) vertritt – getragen durch die Mitgliedschaft von über 120.000 Menschen und einem überwiegend ehrenamtlichen Engagement – seit 30 Jahren die Interessen der Radfahrer im umfassenden Sinne.



Straßenverkehrsrecht und Verbraucherinteressen



Tourismus und Kartographie



Technik



Alle Belange rund um die Nutzung des Fahrrades in Kombination mit Öffentlichem Verkehr

Die Thematik **Fahrrad + Öffentlicher Verkehr** ist seit Bestehen des Verbandes genuiner Bestandteil des Engagements. Dazu zählen:



Kontinuierliches Engagement gegenüber der Deutschen Bahn AG im Tagesfern- und Nachtzugverkehr, Deutsche Bahn Regio



Zusammenarbeit mit Aufgabenträgern (Anforderungen an Fahrzeuge im ÖPNV, Ausstattung Stationen und Haltestellen)



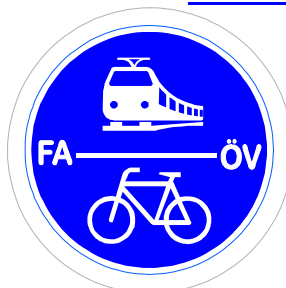
Zusammenarbeit mit DB Station & Service: Fahrradstationen, Beschaffenheit und Erreichbarkeit von Bahnsteiganlagen



Kontinuierliche Kooperation mit Fahrzeugherstellern



Information der Öffentlichkeit durch vielfältige Medien, unter anderem im Internet: www.adfc.de/bahn



Als umweltfreundlichste Verkehrsträger bilden Fahrrad und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV, straßen- und schienengebundener Verkehr) ein besonders nachhaltiges und damit förderungswürdiges Zusammenspiel in der individuellen Mobilität.

Und auch praktisch ergänzen beide Verkehrsmittel einander sehr gut in der Kombination ihrer Stärken wie auch der Kompensation ihrer fahrzeugspezifischen Schwächen.

Fahrrad - Stärken...

- Jederzeit verfügbar
- Im Stadtverkehr unübertroffen schnell und flexibel
- Fördert Gesundheit und Wohlbefinden
- Ohne Lärm, emissionsfrei
- Schafft Platz – für ÖPNV
- Geringe Betriebskosten

Fahrrad - Schwächen...

- Witterungsabhängigkeit
- Topographieabhängigkeit
- Aktionsradius
- Vandalismusanfälligkeit

...und ÖPNV - Schwächen:

- Fahrplanabhängig, Angebot teilweise sehr lückenhaft oder gar nicht existent – individuell sehr oft unpassend
- Starre Linienführung, Nachfrage auf Seiten der Fahrgäste abhängig von Netzdichte und Quell- /Zielnähe
- Hoher Zuschussbedarf durch Öffentliche Hand
- Nur bedingt umweltfreundlich
- z.T. Abhängigkeit vom MIV (z.B. im Verkehrsstau)

...und ÖPNV – Stärken:

- Witterungsunabhängigkeit „Alle reden vom Wetter...“
- Topographieunabhängigkeit
- Verfügbarkeit nahezu uneingeschränkt hinsichtlich Zuverlässigkeit und + Distanz

→ „Fahrrad und ÖPNV – Strategische Partner im Umweltverbund“

- ...auf der Fahrt zur Arbeit und Ausbildung
- ...in der Freizeit
- ... im Urlaub



- ... für Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM)
z.B. Sehbehinderte und körperlich eingeschränkte Menschen → Tandemmitnahme ist zu ermöglichen (manche Verbundverkehre diskriminieren durch Ausschluß der Tandemmitnahme auf diesem Wege immer noch mobilitätseingeschränkte Menschen!)

Reisekette aus Fahrrad und ÖPNV...

- Fahrradnutzung im Vor- und Nachtransport
- Nutzung des eigenen Fahrrades oder bspw. Call-a-bike)
- Als Kombinierte Lösung:
Fahrradmitnahme im Zug /Bus



Die Fahrradmitnahme in Verkehrsmitteln des ÖPNV stellt ein heute selbstverständliches Angebot dar, dessen Nachfrage weitaus höhere Zuwächse verzeichnet als der sonstige Personenverkehr.

Die konkurrierende Nutzung in den Fahrzeugen und die gewisse „Saisonalität“ in der Nachfrage sind Grundlage intensiver Bestrebungen, die Angebotsseite flexibel zu gestalten.

Das legitime Interesse des Betreibers nach wirtschaftlichem Nutzen muss in Übereinstimmung gebracht werden mit den Bedürfnissen der Fahrgäste, für die der Betrieb bestellt wird.

Flexibilität wird derzeit praktiziert durch:

- **Differenzierung der Tarife für die Fahrradmitnahme.**

Dabei wird bspw. die Fahrradmitnahme an Werktagen nach 9 Uhr kostenfrei angeboten, um Berufs- und Freizeitverkehr zu separieren. Große Verbundverkehre wie der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) konnten seit Bestehen der Aufgabenträger eine kostenfreie Fahrradmitnahme rund um die Uhr an jedem Tag realisieren, weil die Praxis sich als relativ konfliktfrei erwiesen hat. Diese besondere Freizügigkeit unterstreicht das Angebot von RMV und NVV als besonderen Beleg für verkehrsträgerübergreifendes Denken und das Anliegen, eine umweltfreundliche Transportkette möglichst attraktiv zu machen.

- **Differenzierung der fahrzeugseitigen Konfiguration**

Hierbei wird der Innenraum des Fahrzeuges dem konkreten Bedarf kurzfristig oder saisonal angepaßt.

Solche Lösungen stellen sich dar als

- Anlage von Mehrzweckbereichen mit Klappsitzen. Diese Lösung führt erfahrungsgemäß dauerhaft zu Nutzungskonflikten, weil sich diese Plätze großer Akzeptanz auch bei übrigen Reisenden erfreuen und der vorgesehene Bereich allzu oft nicht in Anspruch genommen werden kann. Klappsitze sind – entgegen mancher Auffassung – keine „Notlösung“, zumal deren Qualität in nichts jener bei Reihenbestuhlung nachstehen muss.

In der Folge werden die Eingangsbereiche und Türen mit Fahrrädern blockiert. Deshalb muss hier verstärkt darauf gesetzt werden, die vorrangige Zweckbestimmung besser kenntlich zu machen oder Klappsitze ganz zu entfernen.

Zweckmäßige Ausstattung eines Mehrzweckbereiches: Anstelle von Klappsitzen sind an den Fahrzeugwänden Anlehnwülste montiert.



- Schrittweiser Austausch von Sitzen gegen Fahrradhalterungen je nach saisonaler Erfordernis (Beispiel: Doppelstock - „Fahrradwagen“ bei „Metronom“ in Niedersachsen, aus dem landeseigenen Fahrzeugpool).



- Technische Beschaffenheit der Mehrzweckbereiche dahingehend, einfach und sicher wechseln zu können zwischen Stellflächen für Fahrräder und möglichst vollwertigen Sitzen. Diese Optionen werden gegenwärtig intensiv verfolgt, um dem aktuellen Bedarf flexibel entsprechen zu können.
- Dauerhafter Umbau von Bestandsfahrzeugen zur Optimierung des Mitnahmeangebotes, wie z.B. in vorbildlicher Weise bei DB- „Westfrankenbahn“ und „Kurahessenbahn“ anzutreffen: vorhandene Triebwagen erhalten im Zuge eines Redesigns großzügige Mitnahmemöglichkeiten, die die Möglichkeiten der Personenbeförderung nahezu uneingeschränkt erhalten.



Fahrrad + ÖPNV – Reisekette mit Schwachstellen

„Achillesferse“ in der Reisekette ist der Verbleib des Fahrrades an der Haltestelle, der Station oder dem Bahnhof.

Zunehmend höherwertige Fahrzeuge sind in einem erheblichen Umfang Vandalismus und Witterung ausgesetzt, wenn nicht ein entsprechendes Angebot an „Bike & Ride“ den Bedürfnissen der Kunden Rechnung trägt.

In diesem Sinne ist die

Reisekette so stark wie ihr schwächstes Glied

Stellt sich die Situation am Umsteigepunkt vom Fahrrad auf den ÖPNV als unsicher dar, wird die Akzeptanz auf ein geringes Potenzial beschränkt bleiben.



Die Konzeption von Bike & Ride – Anlagen muss daher wesentliche zentrale Merkmale tragen:

- **Schutz des Fahrrades vor Witterung,**
- **ADFC- zertifizierte Haltesysteme**
- **Schutz vor Vandalismus** durch das Angebot von Fahrradboxen
- **Ein hohes Maß sozialer Kontrolle**
- **Direkte Nähe zur Haltestelle oder zum Gleis**
- **Regionale und kommunale Wegweisung zum Bike & Ride – Angebot**
- **Serviceangebot** durch Gepäckschließfächer, Hinweise auf Örtlichkeiten, Service und Informationsstellen

Eine Fahrradabstellanlage sollte sich insofern als Ausdruck zeitgemäßer Mobilität darstellen.



Bereits ab einer Kapazität von 200 regelmäßig geparkten Fahrrädern kann die Einrichtung einer **Fahrradstation** sinnvoll sein.

Selbst in kleineren Städten haben Fahrradstationen die Nutzung des Fahrrades auf bemerkenswerte intensiviert und die Kombination mit dem Öffentlichen Verkehr attraktiver gemacht.

Die unterschiedlichsten Betreibermodelle – von der privatwirtschaftlichen Organisation bis hin zur Einrichtung im Rahmen von Beschäftigungsprogrammen unter Einschluß öffentlicher oder kirchlicher Institutionen – sind seither umgesetzt worden. Das Programm „100 Fahrradstationen in Nordrhein-Westfalen“ hat auf Landesebene die bis heute größte Umsetzung einer Förderung in diesem Bereich bewirkt.

Servicepersonal bietet umfangreiche Dienstleistungen wie z.B.

- Bewachtes Parken des Fahrrades
- Reparaturservice, Verkauf von Teilen und Fahrrädern
- Verleih von Fahrrädern, Tandems, Anhängern
- Auskünfte und Verkauf für Tourismus und ÖPNV
- Kurierdienste
- Aufbewahrung z.B. von Gepäck
- Weitere Dienstleistungen für Dritte



Das Fahrrad als Bestandteil der Reisekette und der Intermodalität

Zur nachhaltigen Förderung der Kombination von Fahrrad und Öffentlichem Verkehr müssen die Investitionen in diesem Bereich deutlich verstärkt werden.

Die Verkehrsministerien, die Aufgabenträger als Besteller und die Kommunen sind aufgerufen, moderne Angebote zu schaffen, die das Umsteigen auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes angenehm, sicher und attraktiv machen.

„Konjunkturpakete“, die den Status quo fort- und festschreiben, die einseitig den Nutzern des Motorisierten Individualverkehrs materielle Vorteile verschaffen, sind politische und ökologische Dinosaurier, die nicht mehr in das 21. Jahrhundert passen.



Ausschreibungen im Nahverkehr

Verkehrsministerien und Aufgabenträger als Garanten für (Miss-) Erfolg

Der mit der Bahnreform von 1994 einhergehende Paradigmenwechsel, in dessen Folge Landesnahverkehrsgesetze entstanden sind und Nahverkehr fortan als definierte Dienstleistung ausgeschrieben und bestellt wird, ist sehr zu begrüßen.

Indessen sind hier auch Fehlentwicklungen zu beklagen, die dringend abzustellen sind.

Als völlig absurde Maximalforderung hat sich die nach möglichst vielen Sitzplätzen pro Zugeinheit erwiesen.

Diese Ausschreibungspraxis führt zu

- Stark reduziertem und so auch erlebtem Reisekomfort
- Zweckentfremdung eines Großteiles der Sitze als Ablage für Mäntel, Taschen
- Starker Nutzungsdruck auf die Mehrzweckbereiche mit der Folge, dass diese beispielsweise durch Reisende mit Fahrrad kaum nutzbar sind
- In der Folge kommt zu mitunter massiven Verzögerungen im Betriebsablauf, zu Konflikten unter den Reisenden sowie zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen („Malus-Regelungen“)
- Am Ende leiden die Kundenzufriedenheit, die Reputation des ÖPNV insgesamt und die Nachfragesituation.

Wenn Besteller durch Ausschreibungen herbeiführen, dass Radfahrer kaum Fläche zum Abstellen der Fahrräder antreffen, führt das angesichts der zum Teil langandauernden Verkehrsverträge (8 – 15 Jahre) zu einer massiven Schwächung des Umweltverbundes.

Darunter leiden dann auch der Tourismus und die Freizeitqualität ganzer Regionen.

Das Fahrrad als Bestandteil der Reisekette und der Intermodalität

Bestellte „Lösungen“ sehen dann im Jahre 2009 zum Beispiel so aus:



Wenn sich in diesen Zügen – z.B. im Berufs- oder Freizeitverkehr Reisende mit Fahrrad durch den schmalen, mit sitzenden Fahrgästen besetzten Gang drängeln müssen (Einstiege **und** Ausstiege!), um das viel zu kleine Mehrzweckabteil zu erreichen, sind der Ärger bei den Kunden und die Verspätungen eigentlich schon bei der Konzeption eingearbeitet.

Wie durchdachte Anforderungen an einen Mehrzweckbereich aussehen, dafür darf als Beispiel die Bestellpraxis der LNVG (Niedersachsen) aufgeführt werden.

Hier wurden sehr plastisch vorgegeben:

- **Definierte Fläche:** Der als Mehrzweckfläche anzulegende Umfang in Relation zur Gesamtfläche



- **Definierter Zugang:** Die Zugänglichkeit der Mehrzweckbereiche: barrierefrei zu erreichen, keine baulichen Hindernisse, direkt am Einstieg



Es sollten grundsätzlich nur Fahrzeuge mit 600 mm Fahrzeugeinstiegshöhe in Frage kommen.

Des weiteren sind Stationen ausschließlich mit 550mm Bahnsteighöhe anzulegen.

Nur auf diesem Wege kann eine konsequent barrierefreie Reisekette gebildet werden, die einen bequemen, sicheren und zügigen Fahrgastwechsel sicherstellt.



Die leistungsfähigsten Schienen-Nahverkehrsfahrzeuge, die Doppelstockwagen, sind ausschließlich an 550 mm- Bahnsteigen barrierefrei zu erreichen.

An 760 mm – Bahnsteigen können diese Fahrzeuge nur mit Überwindung von Stufen erreicht werden, was ältere Menschen, Fahrgäste mit Rollstuhl oder Kinderwagen, in sonstiger Weise körperlich beeinträchtigte sowie Reisende mit Fahrrad und den gesamten Betriebsablauf erheblich behindert, siehe rechts.



- **Definierte Haltesysteme:** Die Befestigungsmöglichkeiten, z.B. für Kinderwagen und Fahrräder: Befestigungsösen an jedem Sitz oder Haltestangen, ggf. zusätzliche Gurte, die zugkräftig sein müssen.



- **Definierte Position:** Position des / der Mehrzweckbereiche im Fahrzeug: Reisende erkennen bei Einfahrt des Zuges sofort den zu nutzenden Eingang. Dieser sollte immer an derselben Stelle anzutreffen sein, unabhängig vom Fahrzeugtyp. Die Positionierung in der Fahrzeugmitte ist in dieser Hinsicht zwar ideal, birgt aber auch das Problem, dass dort in der Regel die meisten Reisenden ein- und aussteigen → Verspätungsgefahr

Ein Sonderfall ist der „**Schienenersatzverkehr**“:

die gängige Praxis, nach der Reisende mit Fahrrad von der Weiterbeförderung ausgeschlossen sind, wenn auf einem Streckenabschnitt Zugverkehr durch Busse ersetzt wird, ist inakzeptabel. Die Besteller sind aufgefordert, in Bestellungen auch diesem Aspekt Rechnung zu tragen, damit die Reisekette für eine ganze Kundengruppe nicht unerwartet abreißt.

Eine weitere Problematik stellt der Umstand dar, dass **für Gruppen** zwar in der Regel **Anmeldepflichten** bestehen, damit aber keinerlei Gewähr hergestellt wird durch manche Eisenbahnverkehrsunternehmen, dass die Reisekette auch tatsächlich gewährleistet ist.

Die in diesem Beitrag beleuchtete Thematik ließe sich mühelos erweitern um Aspekte wie Versand des Fahrrades oder Leihsysteme wie z.B. „Call-a-bike“.

An diesen Themen interessierte Leser bitten wir, sich eingehender über das Internetangebot des ADFC mit unseren Informationen zu versorgen:

<http://www.fa-oeffentlicher-verkehr.adfc.de/> und gerne auch gezielt Fragen an uns zu richten.