



Vorhaben aufdemland.mobil - Verkehrsmittelübergreifende Bündelung lokalbezogener Projekte in der Fläche für die Mobilität ohne eigenes Auto (www.aufdemlandmobil.de)

Im Förderschwerpunkt des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) „Personennahverkehr für die Region“ (www.pnvregion.de)

Teilprojekt Bike & Ride und Fahrradmitnahme im Linienbus
Projektpartner:
Landkreis Grafschaft Bentheim und
Planungsbüro VIA eG

Arbeitspapier 11

Bike & Ride im ländlichen Raum

Fahrradparken an Bushaltestellen im Landkreis Grafschaft Bentheim

von Andrea Fromberg und Carsten Knoch

Juni 2006

Planungsbüro VIA eG
Marsportengasse 6
50667 Köln
Tel. 0221 / 257 10 76
Fax 0221 / 257 10 79
www.viakoeln.de

INHALT

1	Kurzfassung	4
2	Einleitung.....	6
3	Befragung der Bike & Ride-Nutzer 2005	12
	3.1 Basisdaten zur Stichprobe	14
	3.2 Mobilitätsverhalten am Stichtag	21
	3.3 Fahrradparken: Realität und Wünsche	25
4	Fazit und Empfehlungen	36
5	Anhang.....	40

1 Kurzfassung

Im Rahmen des Forschungsvorhabens aufdemland.mobil, Teilprojekt Bike & Ride und Fahrradmitnahme, Projektbaustein Fahrradparken an Haltestellen wurde damit begonnen, neue technische Standards bei den Abstellanlagen im Landkreis Grafschaft Bentheim zu etablieren und stark ausgelastete Anlagen bedarfsgerecht auszubauen. Aufgrund verschiedener Umstände, insbesondere der ausbleibenden kommunalen Beteiligung ist der Ausbau nach zeitgemäßen Standards leider nicht wie geplant durchgeführt worden.

Abgerundet wurden die Arbeiten an diesem Projektbaustein mit einer Befragung der Bike & Ride-Nutzer. So führte das Planungsbüro VIA im Jahr 2005 eine Befragung zum Fahrradparken an Bushaltestellen im Landkreis Grafschaft Bentheim durch. Die Daten wurden über einen standardisierten Fragebogen erfasst.

Befragt wurden die Probanden nach Wohnort, Verkehrszweck, Verkehrshandeln am Stichtag und Handlungsroutinen, nach Gewohnheiten beim Fahrradparken, Bewertung der Infrastruktur sowie Wünschen zur Infrastrukturausstattung.

Auf diese Weise ist es gelungen, die Sichtweise und die Bedürfnisse der Nutzer an zeitgemäße Abstellanlagen gut zu dokumentieren. Die wesentlichen Ergebnisse sind:

- Die Grundanforderungen an Fahrrad-Abstellanlagen in Punkto Diebstahlsicherheit und Witterungsschutz werden nur an einem Bike & Ride-Standort entlang der Regionalbuslinie 100 erfüllt: Am Bahnhof Bad Bentheim. Hier werden deutlich mehr Fahrräder diebstahlsicher abgestellt als an anderen Haltepunkten. Die Anlage stößt aber zeitweise an die Kapazitätsgrenze.
- Die Bike & Ride-Nutzer entlang der Linie 100, die zu fast 100 % Stammkunden sind, bemängeln in erster Linie, dass es zu wenige Fahrradhalter gibt oder die vorhandenen überfüllt sind. Am zweithäufigsten werden Sicherheitsmängel (Diebstahl oder Beschädigung) und gleich danach die fehlende Überdachung genannt.
- Viele Befragte haben bereits Beschädigungen (44 %) oder Diebstahl (15 %) an ihrem Fahrrad hinnehmen müssen.

- Die weitaus meisten Nutzer (80 %) wünschen sich Anlehnbügel, die durch eine Überdachung auch einen Witterungsschutz bieten. Fahrradboxen werden nur von einer geringen Anzahl der Befragten gewünscht.

Die Ergebnisse der Nutzerbefragung belegen die bereits von Beginn des Forschungsvorhabens an erkannten Mängel in der Infrastruktur. Der Einwand, dass die Bike& Ride-Nutzer im ländlichen Raum wesentlich geringere Ansprüche an die Ausstattung der Haltestellen mit Fahrradabstellanlagen stellen als die Bike& Ride-Nutzer im (sub-)urbanen Raum konnte nicht bestätigt werden.

Für die Weiterentwicklung des Bike & Ride-Systems im Landkreis Graftschaft Bentheim ist bezogen auf das Fahrradparken an Haltestellen zu empfehlen:

- Besonders der Diebstahlschutz ist wichtig vor dem Hintergrund, dass bereits 60 % der Befragten Erfahrungen mit Diebstahl oder Vandalismus gemacht haben: Die noch vorhandenen Felgenhalter sollten sobald wie möglich ausgetauscht werden gegen diebstahl-sichere Abstellmöglichkeiten.
- Der weitere Ausbau der Abstellanlagen sollte zügig weiter betrieben werden, dabei sind die Standards gegenüber dem bisher umgesetzten Beispielen noch zu erhöhen: Anlehnbügel und Überdachung sollten zum Standard gehören.

Wenn eine Verbesserung der Infrastruktur angegangen worden ist, kann auch durch Marketingmaßnahmen versucht werden das Bike & Ride-System noch bekannter zu machen.

2 Einleitung

Aufgabenstellung	<p>Im ländlichen Raum spielt aufgrund der Siedlungsstrukturen eine Verknüpfung mit dem Individualverkehr eine besondere Rolle. Das ÖPNV-Netz ist weniger dicht als im (sub-) urbanen Raum, so dass für Siedlungsbereiche, die nicht unmittelbar durch leistungsfähige ÖPNV-Achsen erschlossen sind bzw, nicht erschlossen werden können, andere Lösungen gefunden werden müssen. Hier bieten sich für Personen ohne eigenes Auto Lösungen in Kombination mit Fahrrad und ÖPNV (Bike & Ride) an.</p>
Systembeschreibung	<p>Im Bike & Ride-System werden drei verschiedene Formen von Transportketten betrachtet (s. Abb. 2-1):</p> <ul style="list-style-type: none">• Vortransport, also das Fahren mit dem Fahrrad <i>zur</i> Haltestelle und Weiterfahrt mit Bus / Bahn.• Nachtransport, also das Fahren mit dem Fahrrad <i>von</i> der Bus / Bahnhaltestelle zum Arbeits- bzw. Ausbildungsort• Fahrradmitnahme, also das Fahren mit dem Rad zur Haltestelle, die Mitnahme des Rades in Bus / Bahn und die Weiterfahrt von der Haltestelle zum Zielort
Bearbeitung des Themas Bike & Ride im Rahmen von aufdemland.mobil	<p>Das Teilprojekt 5a „Bike & Ride und Fahrradmitnahme im Linienbus“ ist thematisch gegliedert in die beiden Projektbausteine Fahrradparken an Haltestellen (Focus auf der Einrichtung von Abstellanlagen) und Fahrradmitnahme im Linienbus (Focus auf Einrichtung von Fahrradmitnahmemöglichkeiten im bzw. am Omnibus).</p> <p>Das Thema Fahrradmitnahme im Linienbus wird in Arbeitspapier 10: Bike & Ride im ländlichen Raum – Fahrradmitnahme im Bus behandelt¹.</p>

¹ Fromberg, Andrea und Carsten Knoch: Bike & Ride im ländlichen Raum – Fahrradmitnahme im Bus. Arbeitspapier 10 im Vorhaben „aufdemland.mobil“. Köln 2006.

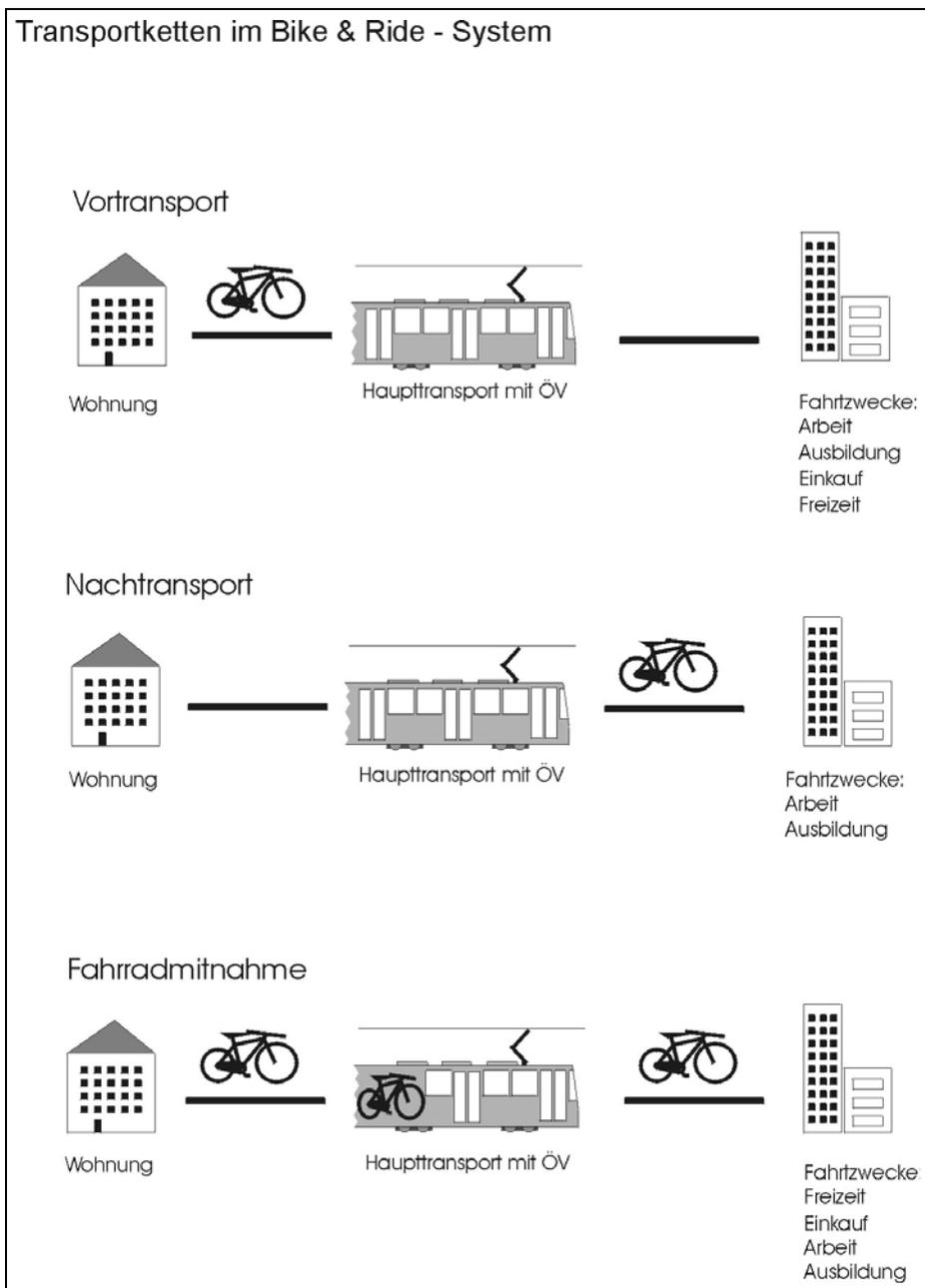


Abb. 2-1: Systematik der Transportketten im Bike & Ride –System
(Quelle: Gwiasda, Peter, in: BMV, direkt Nr. 50, 1997²)

² Gwiasda, Peter: Fahrrad und ÖPNV / Bike & Ride – Empfehlungen zur Attraktivitätssteigerung des Fahrens für Zu- und Abbringerfahrten sowie Fahrradmitnahme im ÖPNV, Bonn (Bundesministerium für Verkehr (Hrsg.): direkt – Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, Heft 50) 1997.

Arbeitspapier 11: B&R im ländl. Raum – Fahrradparken an Haltestellen

Die Förderung des Fahrradverkehrs ist bisher stark städtezentriert, besonders Hochschulstandorte haben sich hier durch Innovationen ausgezeichnet. Der ländliche Raum hingegen findet auch in den technischen Regelwerken für den Radverkehr noch kaum Beachtung. Ein großer Teil der Außerortsstraßen verfügt nicht über Nebenanlagen für den Radverkehr und ist somit wegen hoher Kfz-Geschwindigkeiten für Fahrradfahrer nicht nutzbar. Für weitergehende Distanzen außerhalb der Fahrradreichweite ist ein Busangebot oder ein Bahnnetz für die Mitnahme von Fahrrädern in vielen Fällen nicht oder nicht mehr vorhanden.

Ziel

In der Verknüpfung von Fahrrad- und Busverkehr sollen die Stärken der Verkehrsmittel so kombiniert und eingesetzt werden, dass die Einzugsbereiche der Haltestellen entlang gut bedienter Bus-Achsen ausgedehnt werden können (s. Abb.).

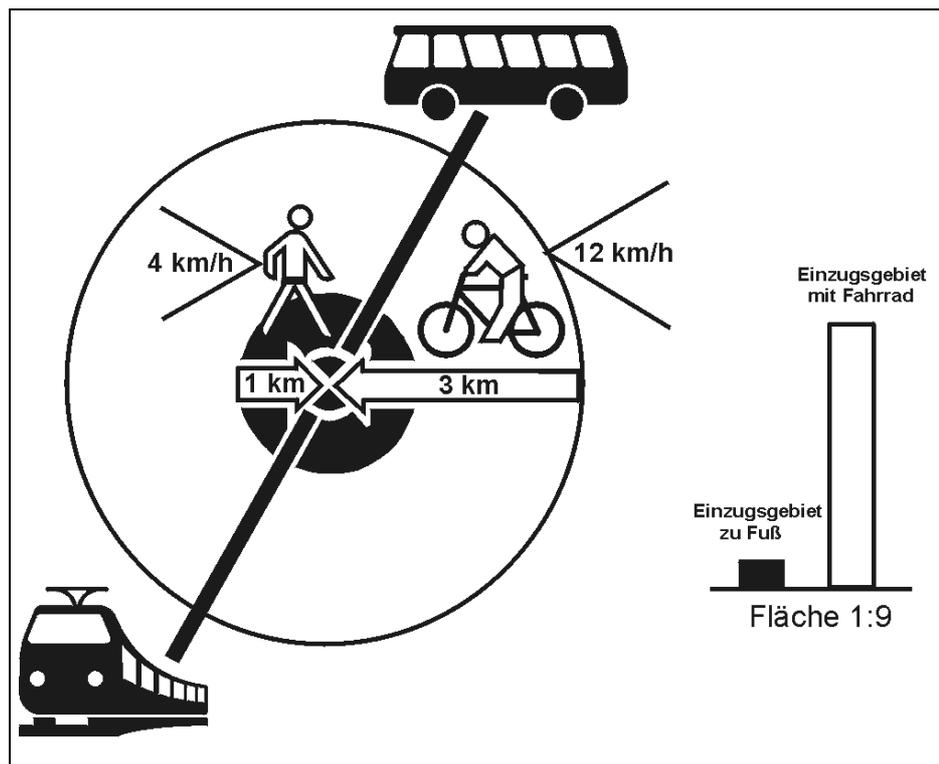


Abb. 2-2: erweiterter Einzugsbereich durch B & R
(Quelle: eigene Darstellung nach: Grabe / Utech 1983³)

³ Grabe, Walter und Joachim Utech: P+R mit Fahrrad. In: Verkehr und Technik 1983, Heft 6, S. 188.

Die wesentlichen Ziele des Projektbausteins sind:

- Erhöhung der Auslastung des ÖPNV durch zusätzliche Kunden des kombinierten Fahrrad und Bahn/Bus-Verkehrs
- Schaffung eines öffentlichen Bewusstseins für diese Art des kombinierten Verkehrs auch außerhalb der Spitzenzeiten

Im Landkreis Grafschaft Bentheim wird vorwiegend im Schülerverkehr Bike & Ride in größerem Umfang praktiziert. Die Voraussetzungen für eine Förderung dieser Verkehrsmittelkombination in der Grafschaft sind gut, denn hier wird viel Fahrrad gefahren: Der Fahrradanteil ist mit 32 % (1997) an allen Wegen im bundesweiten Vergleich ausgesprochen hoch. Der durchschnittliche Fahrradanteil liegt in ländlich strukturierten Gebieten bei 13 %. Ein vergleichbar hoher Fahrradanteil im Modal Split (32 %) wurde im südlich angrenzenden Nachbarkreis Borken auf nordrhein-westfälischer Seite gemessen.

**Situation im Landkreis
Grafschaft Bentheim**

Das Kern-Liniennetz der Regionalbusse verläuft auf drei sternförmig von der Kreisstadt Nordhorn ausgehenden Linien, von denen 2 Anschluss an das Eisenbahnnetz bieten (der Bahnanschluss der dritten Linie an das niederländische Eisenbahnnetz in Coevorden wurde im Laufe des Vorhabens eingestellt). Die übrigen die Fläche (Streusiedlungsbereiche) erschließenden Linien, die vorwiegend dem Schülerverkehr dienen, stehen zur Disposition bzw. sollen auf bedarfsgesteuerte Systeme umgestellt werden.

Somit besteht im Landkreis die Notwendigkeit, die Erschließungswirkung der vorhandenen gut bedienten Kernlinien zu verbessern, indem die Bedingungen für die Verkehrsmittelkombination Bike & Ride systematisch verbessert werden.

Die Ausstattung der Haltestellen mit Abstellanlagen ist im Landkreis Grafschaft Bentheim noch nicht optimal. Wenigen guten Anlagen wie z.B. am Bahnhof Bad Bentheim stehen viele schlecht bis gar nicht ausgestattete Bus-Haltestellen gegenüber (s. Abb. 2-3).

**Ausstattung der
Haltestellen**

Die wichtigsten Anforderungen der Bike & Ride-Nutzer sind

- Diebstahlsicherheit
Die größte Sicherheit bietet eine Anschlussmöglichkeit von mindestens einem Laufrad und Rahmen bei Benutzung von Bügel- oder Panzerkabelschlössern. Dies lässt sich am ehesten durch

Arbeitspapier 11: B&R im ländl. Raum – Fahrradparken an Haltestellen

Anlehnbügel oder verwandte Ständertypen gewährleisten. Die im Landkreis Grafschaft Bentheim weit verbreiteten Vorderradhalter sind hingegen völlig ungeeignet, da sie kein sicheres Anschließen des Fahrrades ermöglichen. Nur das Vorderrad kann – sehr unkomfortabel – angeschlossen werden und der Ständer bietet keinen sicheren Halt und damit keine Sicherheit vor Beschädigungen.

- **Witterungsschutz**

Nur die Anordnung von 3 Seitenwänden um die Abstellanlage bietet einen wirksamen Wetterschutz.

Ausbaumaßnahmen

Im Rahmen des Projektbausteins Fahrradparken an Haltestellen wurde damit begonnen, neue technische Standards bei den Abstellanlagen im Landkreis zu etablieren und stark ausgelastete Anlagen bedarfsgerecht auszubauen. Mit kommunalen Investitionen unterstützt durch GVFG-Fördermittel und sind ab 2002 an insgesamt 18 Bushaltestellen im Landkreis Grafschaft Bentheim Ausbaumaßnahmen vorgenommen worden. Aufgrund verschiedener Umstände, insbesondere der ausbleibenden kommunalen Beteiligung konnte der Ausbau nach zeitgemäßen Standards leider nicht wie geplant durchgeführt werden.

Ausstattung und Auslastung

Die Ausstattung der Haltestellen entlang der Regionalbuslinie 100 und die Auslastung der einzelnen Anlagen am Stichtag zwischen 8 und 11 Uhr vormittags wird auf der Karte im Anhang dargestellt. An 11 Haltepunkten waren Fahrräder trotz fehlender Abstellanlagen abgestellt. Zwei Anlagen waren überfüllt (Bad Bentheim Bf und Uelsen Markt) und 8 Anlagen waren nicht vollständig ausgelastet.

Darstellung der Empirie 2005

Abgerundet wurden die Arbeiten an diesem Projektbaustein mit einer Befragung der Bike & Ride-Nutzer. Auf diese Weise ist es gelungen, die Sichtweise und die Bedürfnisse der Nutzer an zeitgemäße Abstellanlagen gut zu dokumentieren. Die Darstellungen in diesem Arbeitspapier beschränken sich auf diese im Jahr 2005 abschließend durchgeführte Empirie.

Weitere Informationen zum Projektbaustein Fahrradparken an Haltestellen und zum Gesamtvorhaben aufdemland.mobil finden sich in den Schlussberichten der Projektpartner.



Abb. 2-3: Ausgangssituation im Landkreis Grafschaft Bentheim: Gute Anlage am Bahnhof Bad Bentheim und zweckentfremdeter Haltestellenunterstand in Laar-Agterhorn / Niedergrafschaft

3 Befragung der Bike & Ride-Nutzer 2005

Fragebogeninhalte

Im Jahr 2005 führte das Planungsbüro VIA eine Befragung zum Fahrradparken an Bushaltestellen durch. Die Daten wurden über einen standardisierten Fragebogen erfasst.

Befragt wurden die Probanden nach Wohnort, Verkehrszweck, Verkehrshandeln am Stichtag und Handlungsroutinen, nach Gewohnheiten beim Fahrradparken, Bewertung der Infrastruktur sowie Wünschen zur Infrastrukturausstattung.

Dieser Fragebogen ist in leicht abgewandelter Form bereits mehrmals zur Erfassung des Fahrradparkens an ÖPNV-Haltestellen in Köln zum Einsatz gekommen⁴. Die enge Abstimmung der beiden Fragebögen erlaubt einen Vergleich der Ergebnisse, so dass Schlüsse auf das Bike & Ride-Nutzerverhalten im städtischen und im ländlichen Raum gezogen werden können.

Stichprobe

Der Fragebogen richtet sich an alle Bike & Ride-Nutzer, die ihr Fahrrad an den Haltestellen der Regionalbuslinie 100 geparkt haben. Diese Buslinie ist die zentrale ÖPNV-Verbindung, die die Grafschaft in Nord-Süd-Richtung im Stundentakt durchmisst. Der Verlauf der Linie ist auf der Karte im Anhang dargestellt.

Die Fragebögen wurden mit einem Anschreiben und einem portofreien Rückumschlag am geparkten Fahrrad befestigt. In dem Anschreiben wurden die Probanden gebeten, den Fragebogen auszufüllen und ihn an das Planungsbüro VIA eG zurückzusenden.

Ein Exemplar des Fragebogens und des Anschreibens ist dem Anhang dieses Berichtes beigelegt.

Stichtag

Die Erhebungsphase erstreckte sich vom 9.11.2006 (Ausgabetag) bis 17.11.2006 (Einsendeschluss). Die im Fragebogen gemachten Angaben zu Verkehrszweck und Weg sowie Art und Weise des Parkens beziehen sich auf den Stichtag (=Ausgabetag), also den 9. November 2006. Die Ausgabe der Bögen erfolgte zwischen 8 und 11 Uhr.

⁴ Dabei wurden die Fahrradabstellanlagen im Umfeld der Kölner Stadtbahnhaltestellen untersucht. Hier parken im wesentlichen Nutzer des SPNV, doch einige Stadtbahnhaltestellen sind auch Knotenpunkte des innerstädtischen Busverkehrs, wie z.B. Neumarkt, Heumarkt oder Messe / Bahnhof Deutz.

Das Wetter am Stichtag war sonnig, mit wolkenlosem Himmel und Temperaturen zwischen 5 und 14 °C. Die Erhebungsbedingungen waren optimal, es ist davon auszugehen, dass an diesem Tag keine Verzerrungen wegen einer besonders hohen oder niedrigen Nachfrage zu verzeichnen waren. Die Auswahl des Stichtages hat somit keine Auswirkungen auf die Repräsentativität der Erhebung.

Wetter

Aus den Erhebungen der vergangenen Jahre war zudem bekannt, dass die Bike & Ride-Nutzer im Landkreis Grafschaft Bentheim, die ihr Fahrrad an den Bushaltestellen parken, nahezu wetterunabhängig unterwegs sind, das bedeutet, die Nachfrage schwankt zwischen Sommer und Winter bzw. Tagen mit sonnigem und regnerischem Wetter kaum. Erfahrungsgemäß ist lediglich bei Schnee und Eis mit einer deutlichen Veränderung der Nachfrage zu rechnen.

3.1 Basisdaten zur Stichprobe

Rücklauf

Von den insgesamt 300 verteilten Fragebögen wurden 65 Fragebögen an das Planungsbüro VIA zurückgesendet, das entspricht einer Rücklaufquote von 22 %. Bei Bike & Ride-Befragungen im städtischen und suburbanen Raum sind bislang deutlich höhere Rücklaufquoten erreicht worden, sie lagen in der Regel deutlich über 50 %. Für den ländlichen Raum liegen bisher allerdings keine Vergleichszahlen vor. Es scheint, dass das Thema im ländlichen Raum keinen so hohen Stellenwert besitzt oder aber die Zielgruppe eine andere ist. So ist zu vermuten, dass der hohe Anteil an Schülern bzw. Kindern und Jugendlichen unter den Bike & Ride-Nutzern mit für den geringen Rücklauf verantwortlich ist.

Stellplatznachfrage und Rücklauf, Repräsentativität

Da die Nachfrage nach Bike & Ride-Parkplätzen während der Laufzeit des Forschungsvorhabens in der Grafschaft mehrfach erhoben wurde, ist ein recht detailreiches Bild vorhanden. Die Nachfrage am Stichtag ist auf der Karte im Anhang dargestellt. Verglichen mit den Nutzern, die an den Haltestellen gezählt wurden, ist der Rücklauf in der empirischen Befragung an einigen Standorten deutlich zu gering. Somit sind die Auswertungen für einzelne Standorte mit einer Rücklaufquote von weniger als 20 % zwar aussagefähig, aber nur in begrenztem Maße als repräsentativ anzusehen. Dies gilt auch bei Auswertungen, in denen die Stichprobe noch weiter aufgeteilt wurde (vor allem in den Auswertungen auf Gemeindebasis). Zu betonen ist aber, dass die Personen, die sich an der Befragung beteiligt haben, in der Regel ein erhöhtes Interesse an einer Verbesserung der Situation haben.

Rücklauf an den einzelnen Haltestellen

Die folgende Abb. 3-1 zeigt eine tabellarische Aufstellung der am Stichtag an den Haltestellen der Linien 100 abgestellten Fahrräder und der ausgegebenen Fragebögen. Ebenfalls dargestellt ist der Rücklauf an Fragebögen absolut und in %. An 30 von 51 Haltestellen waren keine Fahrräder abgestellt und sind dementsprechend auch keine Fragebögen verteilt worden. Diese Haltestellen sind in der Liste nicht aufgeführt.

Lfd. Nr.	Haltestellenname	abgestellte Fahrräder	ausgegebene Fragebögen	Rücklauf absolut	Rücklauf in %
1	Bad Bentheim, Rathaus	33	33	8	24%
2	Bad Bentheim, Bahnhof	51	51	14	27%
3	Wengsel, Abzweig Schüttorf	1	1	0	0%
4	Neerlage, Neerlager Weg	3	3	0	0%
5	Brandlecht, Völker	3	3	2	67%
6	Brandlecht, Leupen	2	2	0	0%
7	Nordhorn, Bahnhof	40	40	4	10%
8	Nordhorn, ZOB	52	41	4	10%
9	Neuenhaus, Thesingfeld	1	1	1	100%
10	Neuenhaus, Teich	5	5	1	20%
11	Neuenhaus, Marktstraße	19	19	3	16%
12	Neuenhaus, Uelser Tor	1	1	0	0%
13	Uelsen, Siedlung	2	2	0	0%
14	Uelsen, Brink	2	2	0	0%
15	Uelsen, Markt	21	21	2	10%
16	Uelsen, Waterfall	7	7	1	14%
17	Wilsum, Ridder	7	7	2	29%
18	Wilsum, Molkerei	8	8	6	75%
19	Oeveringfeld, Scholtmann	8	8	6	75%
20	Oeveringen, Abzw. Echteleer	2	2	1	50%
21	Emlichheim, Bahnhof	43	43	10	23%
	gesamt	311	300	65	22%

Abb. 3-1: Übersicht über abgestellte Fahrräder, ausgegebene Fragebögen und Rücklauf (an den 30 nicht aufgeführten Haltestellen waren am Stichtag keine Fahrräder abgestellt).

Arbeitspapier 11: B&R im ländl. Raum – Fahrradparken an Haltestellen

**Geringe Rücklaufquote =
viele Fremdnutzer?**

Besonders auffällig sind die niedrigen Rücklaufquoten an den Haltestellen in Nordhorn und Uelsen, ebenso am Haltepunkt Neuenhaus, Marktstr. (alle unter 20%). Aufgrund der Lage dieser Haltestellen ist muss davon ausgegangen werden, dass ein hoher Anteil der dort abgestellten Fahrräder nicht von Bike & Ride-Nutzern stammt, sondern von Personen, die ihr Fahrrad aus anderen Gründen dort geparkt haben. Die Flächen- bzw. Gebäudenutzungen im Umfeld der betroffenen Haltepunkte lassen vermuten, dass es sich hier beispielsweise um Einkäufer oder Nutzer von sonstigen Dienstleistungen handeln könnte. Leicht vorstellbar wäre eine solche Nutzungskonkurrenz um die Stellplätze auch an der Haltestelle Bad Bentheim, Rathaus. Die am Bahnhof Nordhorn abgestellten Fahrräder könnten hingegen auch den Schülern des Berufs- und Fachschulzentrums (GBS) gehören. Jedoch sind auch an nahezu allen anderen Haltestellen Fahrradparker vorstellbar, die keine Bike & Ride-Nutzer sind, z.B. Bewohner und Arbeitnehmer.

Zwar waren im Anschreiben zum Fragebogen auch sogenannte „Fremdnutzer“, d.h. Personen, die *nicht* mit dem Bus ankommen oder weiterfahren, darum gebeten worden den Fragebogen auszufüllen, jedoch besteht die Vermutung, dass sich diese nicht durch eine Bike & Ride-Nutzerbefragung angesprochen fühlten und deshalb nicht mitgemacht haben. Diese Frage lässt sich jedoch allein aus den Ergebnissen der Befragung nicht abschließend beantworten.

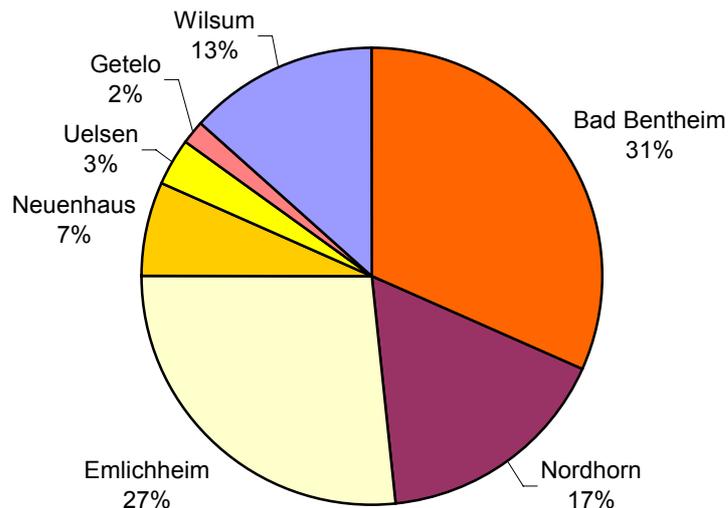
Von den zurückgesandten 65 Fragebögen konnten 60 in die Auswertung einbezogen werden. 5 Fragebögen sind von Personen ausgefüllt worden, die ihr Fahrrad nur an den Haltestellen geparkt haben, ohne mit dem ÖPNV weiterzufahren. Diese haben ihr Fahrrad an den Haltestellen Bad Bentheim Rathaus, Bad Bentheim Bahnhof (2), Neuenhaus Thesingfeld, und Wilsum, Molkerei abgestellt. Da sich das Forschungsinteresse nur auf das Thema Bike & Ride richtet, sind diese „reinen“ Parker bei der Auswertung nicht berücksichtigt worden.

Wohnort

Alle 60 Befragten haben Angaben zu ihrem Wohnort gemacht. Sie kommen alle aus dem Landkreis Grafschaft Bentheim, davon die meisten aus Bad Bentheim (31 %) und Emlichheim (27 %). Aus den Samtgemeinden Schüttorf und Wietmarschen kommt keiner der Befragten.

Die folgende Abb. 3-2 zeigt den Wohnort der Fahrradparker an den Haltestellen der Linie 100:

Abb. 3-2: Wohnort (Gemeinde) der Fahrradparker (n=60)



Die Befragten kommen dem Untersuchungsgebiet der Stichprobe entsprechend alle aus Gemeinden, die im Einzugsbereich der Linie 100 liegen.

Im Wesentlichen wird hiermit die Beobachtung bestätigt, dass Bike & Ride vor allem ein Phänomen der Niedergrafschaft ist und in Nordhorn recht selten genutzt wird. Dies korrespondiert mit dem insgesamt geringen ÖPNV-Anteil beim Modal Split in der Kreisstadt. Die Nordhornener können die meisten Ziele, insbesondere die Schulen, direkt mit dem Fahrrad erreichen und sind nicht auf Bike & Ride angewiesen.⁵ In Bad Bentheim hat Bike & Ride eine recht gute Akzeptanz: Hier besitzt der Bahnhof Bad Bentheim eine Sonderstellung, da von dort SPNV-Verbindungen in die Region gegeben sind⁶.

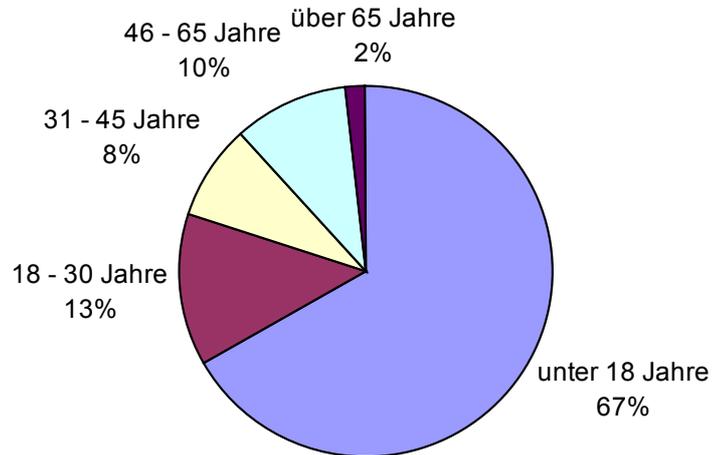
⁵ Planungsbüro VIA (2005): Haushaltsbefragung zur Mobilität in der Grafschaft Bentheim 2005. Köln

⁶ Auch der Bahnhof Schüttorf hat als Bike & Ride-Standort Bedeutung. Da die Befragungsunterlagen jedoch nur entlang der Haltestellen der Buslinie 100 ausgegeben wurden, können hierzu keine empirisch abgesicherten Aussagen getroffen werden.

Altersverteilung

Zwei Drittel der befragten Fahrradparker sind unter 18 Jahre alt:

Abb. 3-3: Alter der Fahrradparker (n=60)



Damit sind die „captive riders“ die hauptsächlichen Bike & Ride-Nutzer in der Grafschaft. Zusammen mit den jungen Erwachsenen bis 30 Jahre machen sie 80 % der befragten Bike & Ride-Nutzer aus. Dieses Ergebnis deckt sich mit dem der Haushaltsbefragung 2005⁷: Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene sind die Stammkunden des ÖPNV in der Grafschaft.

Zum Vergleich: Im städtischen Raum ist die Zielgruppe für Bike & Ride eine ganz andere: Hier sind die Stammkunden die Personen mittleren Alters (55 % der Befragten sind 31 bis 45 Jahre alt, zusammen mit den 18 bis 30-Jährigen machen sie über 80 % der Bike & Ride-Nutzer aus.)⁸.

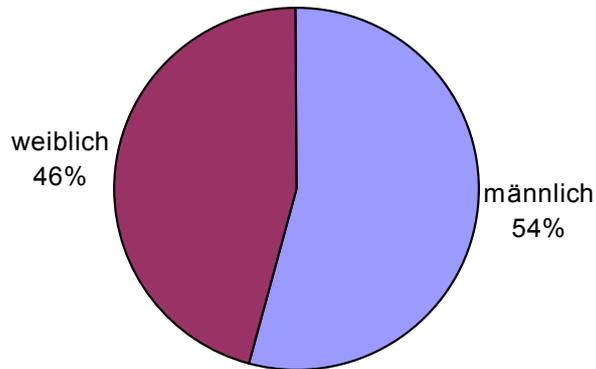
Geschlecht

59 Personen haben ihr Geschlecht angegeben. Es wurden etwas mehr Männer als Frauen befragt.

⁷ Planungsbüro VIA (2005): Haushaltsbefragung zur Mobilität in der Grafschaft Bentheim 2005. Köln

⁸ Planungsbüro VIA (2004): Potenzialuntersuchungen an Fahrradabstellanlagen in Köln, Bezirk 1 (Innenstadt und Deutz). Seite 35. Köln

Abb. 3-4: Geschlechterverteilung der Fahrradparker (n=59)

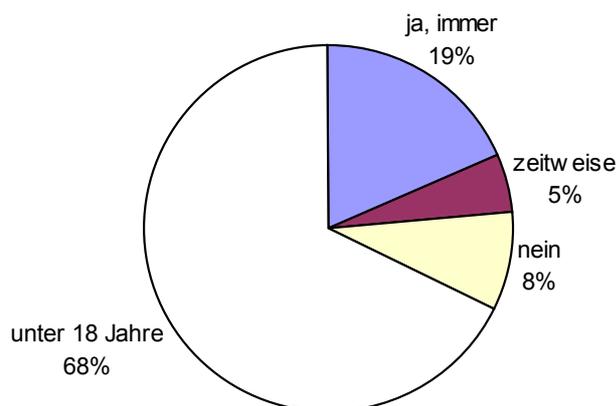


Die Geschlechterverteilung ist identisch mit den Erhebungen im städtischen Raum.

Die Pkw-Verfügbarkeit der befragten Parker ist sehr gering: Nur knapp jeder Vierte gibt an, immer oder zeitweise über einen Pkw zu verfügen.

Pkw-Verfügbarkeit

Abb. 3-5: Pkw-Verfügbarkeit der Fahrradparker (n=59)



Arbeitspapier 11: B&R im ländl. Raum – Fahrradparken an Haltestellen

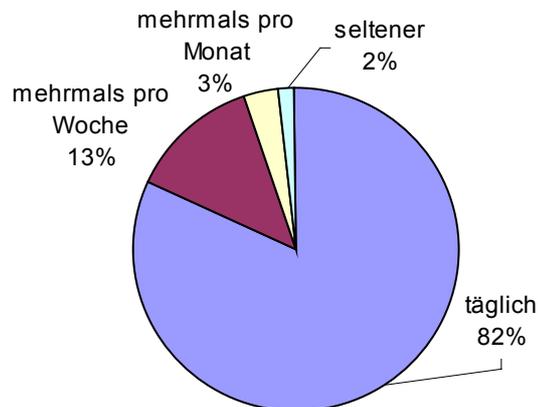
Diejenigen, die nicht oder nur zeitweise über einen Pkw verfügen, sind in der Mehrzahl junge Erwachsene zwischen 18 und 30 Jahren.

Zum Vergleich: Im städtischen Raum verfügen 43 % der Befragten immer über ein Auto und 16 % zumindest zeitweise. 41 % der Befragten geben an, sie hätten keinen Pkw. Da in der Stadt kaum Personen unter 18 Jahre Bike & Ride nutzen, gestaltet sich die Pkw-Verfügbarkeit hier ganz anders.⁹

Fahrradnutzung

82 % der befragten Fahrradparker geben an, sie würden das Fahrrad an dieser Haltestelle täglich parken:

Abb. 3-6: Fahrradnutzung zur Bushaltestelle (n=60)



Hier wird überdeutlich, dass 95 % der Bike & Ride-Nutzer regelmäßige Nutzer sind und daher die Stichprobe fast nur „Experten“ umfasst.

Von den insgesamt 11 Befragten, die immer über einen Pkw verfügen, geben 9 an, sie würden täglich mit dem Fahrrad zu dieser Haltestelle fahren. Dies zeigt, dass die Wahlfreien, wenn sie denn mit dem ÖPNV fahren, durchaus für Bike & Ride aufgeschlossen sind.

85 % geben an, dass sie Fahrrad und ÖPNV auch nur an der Haltestelle kombinieren, an der sie am Stichtag befragt wurden; damit sind die Bike & Ride-Nutzer zudem auch noch sehr ortstreu.

⁹ Planungsbüro VIA (2004): Potenzialuntersuchungen an Fahrradabstellanlagen in Köln, Bezirk 1 (Innenstadt und Deutz). Seite 35. Köln

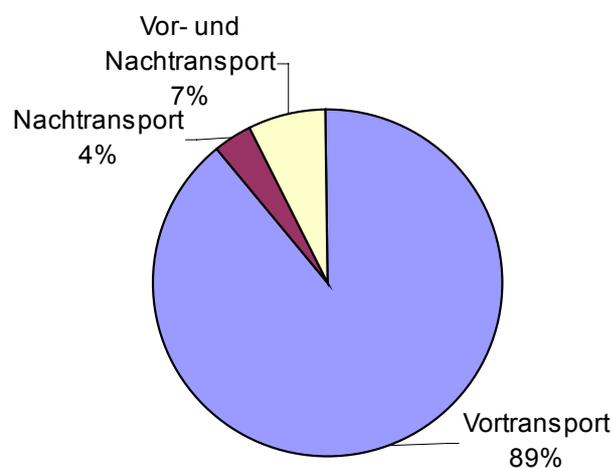
Auch in Köln sind die Bike & Ride-Nutzer absolut regelmäßige Verkehrsmittelkombinierer: Auch hier geben 95 % an, sie würden täglich oder mehrmals die Woche Bike & Ride nutzen.¹⁰

3.2 Mobilitätsverhalten am Stichtag

Der Vortransport ist mit Abstand die häufigste Transportart bei Bike & Ride:

Transportart

Abb. 3-7: Transportart (n=55)



Interessant ist, dass der Vor- und Nachtransport noch etwas häufiger praktiziert wird (4 Probanden) als nur der Nachtransport (2 Probanden). Da die Stichprobe aber recht klein ist, können hierzu keine repräsentativen Aussagen gemacht werden. Von diesen 6 Probanden gehören 5 in die mittleren Jahrgänge (31 bis 65 Jahre) und alle verfügen immer über einen Pkw.

Zum Vergleich: In der Innenstadt von Köln liegt der Anteil des Vortransportes bei den befragten Bike & Ride-Nutzern bei 66 %, 19 % praktizieren Vor- und 15 % Nachtransport¹¹. Damit ist der Vortrans-

¹⁰ Planungsbüro VIA (2004): Potenzialuntersuchungen an Fahrradabstellanlagen in Köln, Bezirk 1 (Innenstadt und Deutz). Seite 52. Köln

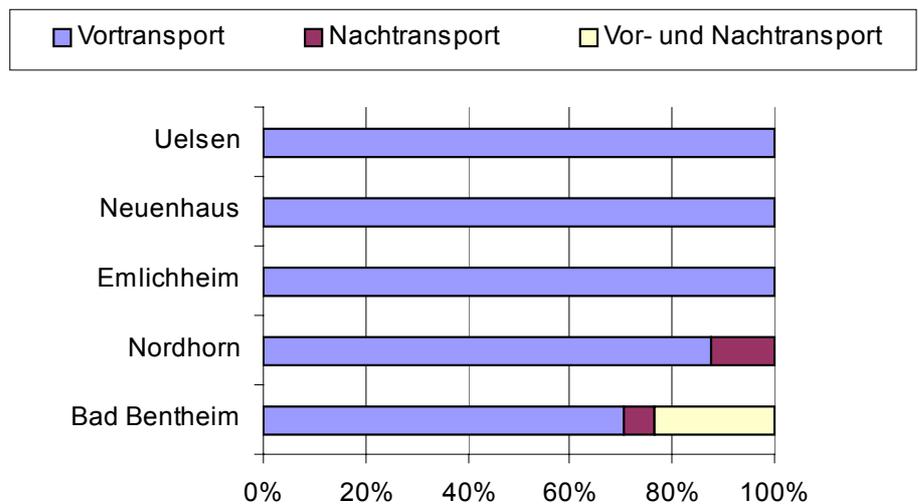
¹¹ Es wurden alle Stadtbahnhaltestellen im Innenstadtbezirk von Köln mit Ausnahme des Hauptbahnhofes untersucht. Für den Kölner Hauptbahnhof liegt ein älterer Wert für den Anteil des Vortransportes mit 84 % vor (Planungsbüro VIA (1999): Fahrradabstellanlagen am Kölner Hauptbahnhof – Potentialermittlung und Anbindung. Schriftenreihe „Verkehrsplanung für Köln“, Heft 31 03/99, Seite 15. Köln)

Arbeitspapier 11: B&R im ländl. Raum – Fahrradparken an Haltestellen

port zwar auch dominant, aber nicht so ausgeprägt wie im ländlichen Raum.

Ordnet man die Transportarten dem Wohnort zu, so ergibt sich folgendes Bild:

Abb. 3-8: Transportart nach Wohnort (n=55)

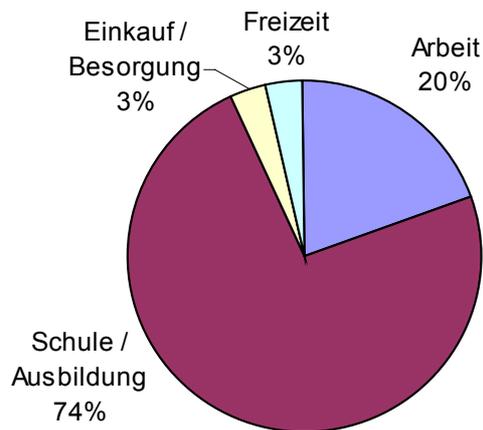


Ein Nordhorner fährt mit dem Bus nach Bad Bentheim und fährt dort mit einem geparkten Fahrrad weiter und ein Bad Bentheimer nutzt die Verkehrsmittelkombination genau umgekehrt. Vier Bad Bentheimer fahren mit dem Fahrrad zum Bahnhof, nehmen dort die Bahn und fahren am Zielort (Osnabrück und Münster) mit einem dort geparkten Fahrrad weiter, praktizieren also Vor- und Nachtransport.

Verkehrszweck

Fast alle Befragten parken ihr Fahrrad auf dem Weg zur Ausbildung oder zur Arbeit, was aufgrund der Altersstruktur der Stichprobe und der Regelmäßigkeit der Bike & Ride-Nutzung zu erwarten war:

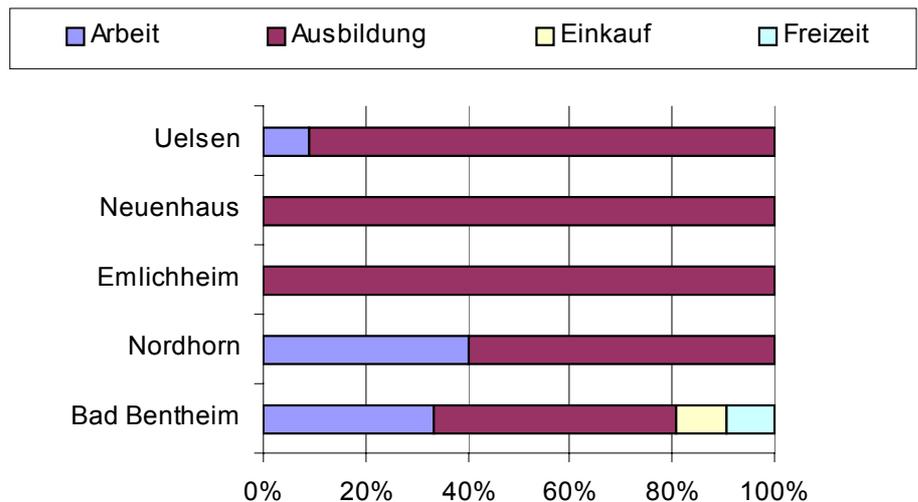
Abb. 3-9: Fahrtzweck der Fahrradparker (n=61, Mehrfachantworten möglich)



Zum Vergleich: In Köln-City sind die Stammkunden von Bike & Ride die mittleren Jahrgänge, folglich ist auch der dominante Verkehrszweck „Arbeit“ mit 57 %. 13 % der Probanden sind dort auf dem Weg zur Ausbildung, 24 % zum Einkaufen, 4 % in der Freizeit und 2 % unternehmen einen Dienstgang. Damit ist für Städter Bike & Ride eine Verkehrsmittelkombination, die sich für viele Gelegenheiten anbietet.

Setzt man die Verkehrszwecke in Abhängigkeit vom Wohnort, so ergibt sich Folgendes:

Abb. 3-10: Verkehrszwecke nach Wohnort (n=61, Mehrfachantworten möglich)



In jeder Gemeinde dominiert der Verkehrszweck Ausbildung, einzig Bad Bentheimer sind die wenigen Fahrradparker, die Bike & Ride auch zum Einkauf und in der Freizeit nutzen. Das hängt vermutlich mit der attraktiven SPNV-Anbindung in Richtung Rheine und Osnabrück und dem guten Ausstattungsstandard des dortigen Bike & Ride Standortes am Bahnhof zusammen.

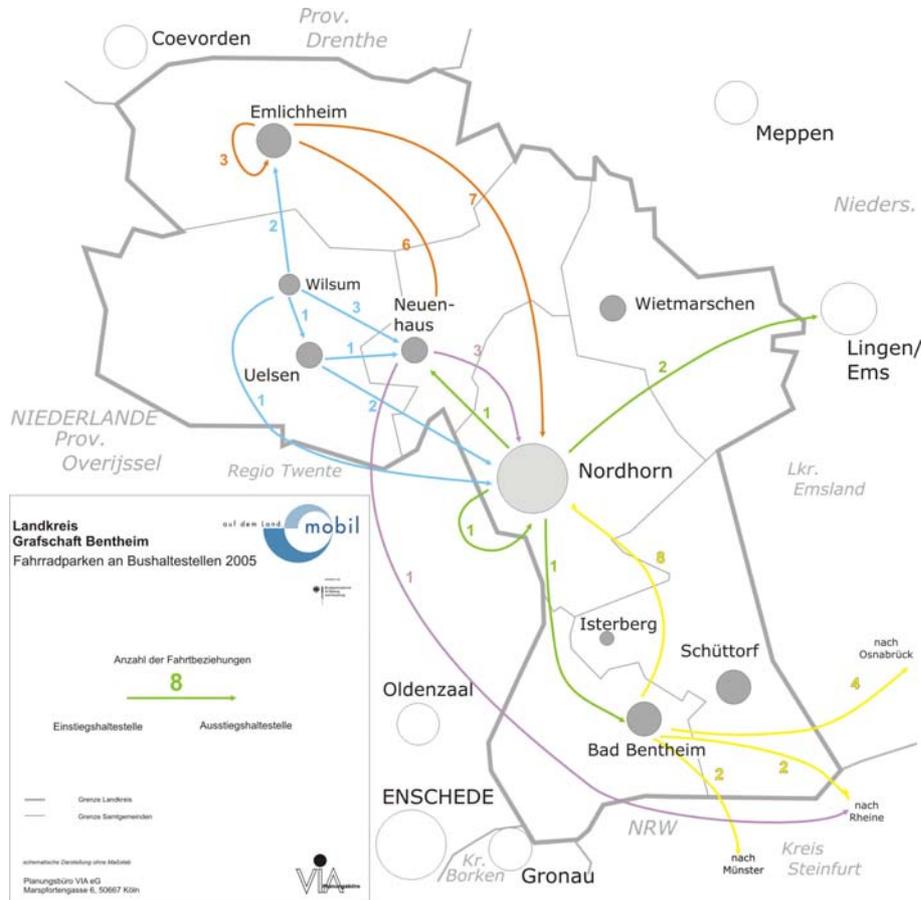
Quelle- und Ziel-Haltestellen

Die Probanden wurden gebeten, sowohl ihre Einstiegs- als auch ihre Ausstiegshaltestelle anzugeben.

Die Fahrtbeziehungen der Befragten sind sehr dispers, es gibt keine dominante Fahrtbeziehung. Die am häufigsten genannten Wege sind mit 8 Nennungen von Bad Bentheim nach Nordhorn, von Emlichheim nach Nordhorn mit 7 und von Emlichheim nach Neuenhaus mit 6 Wegen. Zwei Befragte am ZOB Nordhorn nutzen nicht die Linie 100, sondern fahren Richtung Bahnhof Lingen/Ems.

Ein solches Ergebnis ist auch für großstädtischen Kontext nicht untypisch, die Kölner Vergleichsuntersuchung zeigt ein ähnliches Bild dispers verteilter Fahrtbeziehungen mit Ausnahme von einigen wenigen SPNV-Knotenpunkten mit regionaler Bedeutung.

Abb. 3-11: Fahrradparken an Bushaltestellen der Linie 100 – Quelle-Ziel-Beziehungen

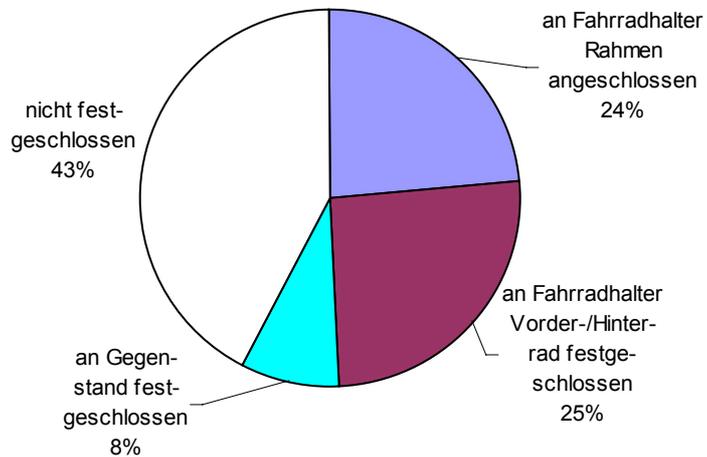


3.3 Fahrradparken: Realität und Wünsche

Nur die Hälfte der Befragten hat das geparkte Fahrrad an einem Fahrradhalter festgeschlossen, 8 % hat zum Festschließen nur einen Gegenstand vorgefunden und 43 % parken ihr Fahrrad frei stehend ohne es an einen Gegenstand anzuschließen. Damit verzichten sie auf einen wesentlichen Aspekt für ein diebstahlsicheres Fahrradparken. Allerdings haben sie auch keine andere Möglichkeit: Wenn überhaupt Abstellanlagen an den Haltestellen entlang der Linie 100 vorhanden sind, sind diese nach veralteten Ausstattungsstandards (mit Felgenhaltern) konzipiert und lassen ein sicheres und standfestes Anschließen des Fahrrades nicht zu.

Fahrradparken am Stichtag

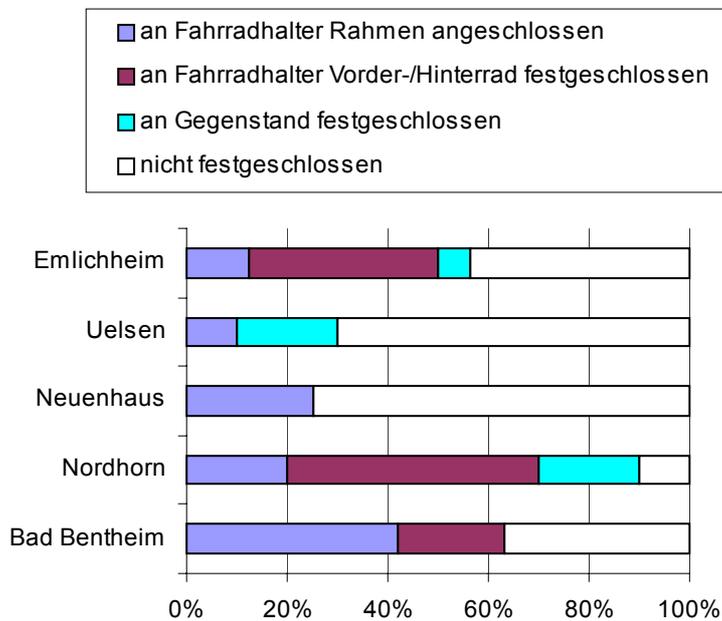
Abb. 3-12: Fahrradparken am Stichtag (n=59)



Zum Vergleich: Im städtischen Raum schließen fast die Hälfte der Befragten ihr Fahrrad mit dem Rahmen an einem Fahrradhalter fest und nur knapp ein Viertel parkt das Fahrrad völlig frei. Hier sind moderne Ausstattungsstandards für Abstellanlagen an Haltestellen bereits seit langem eingeführt.

Setzt man die Antworten in Beziehung zur Gemeinde der Haltestelle, an der die Befragung stattfand so ergibt sich, dass vor allem in Neuenhaus und Uelsen die Räder ohne Fahrradhalter geparkt werden (s. folgende Abbildung). Hier sind an den in die Untersuchung einbezogenen Haltestellen entlang der Linie 100 so gut wie keine Fahrradabstellanlagen mit brauchbarem Ausstattungsstandard vorhanden.

Abb. 3-13: Fahrradparken am Stichtag nach Gemeinden (n=59)



Auffällig ist der hohe Anteil fest angeschlossener Fahrräder in Bad Bentheim. Hier macht sich der gute Ausstattungsstandard der Anlage am Bahnhof bemerkbar.

Aus Nordhorn sind Fragebögen vom Bahnhof, vom ZOB und aus Brandlecht zurückgesandt worden: 7 an Bahnhof und ZOB sind an Fahrradhaltern festgeschlossen, je eines in Brandlecht und am ZOB nur an einem Gegenstand fest geschlossen, ein Rad in Brandlecht frei abgestellt.

Aus Neuenhaus sind insgesamt nur vier Fragebögen verfügbar: In drei Fällen sind Räder an der Marktstraße frei abgestellt. Hier zeigt sich die suboptimale Umsetzung der Umbaumaßnahme Marktstraße.

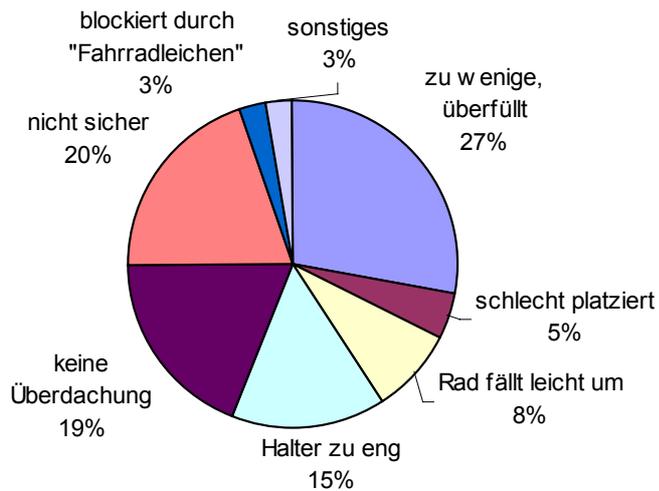
In Uelsen hat nur einer sein Fahrrad an einem Fahrradhalter am Markt fest angeschlossen, zwei wurden in Markt und Waterfall an einem Gegenstand geparkt und 7 in Wilsum Ridder und Molkerei frei abgestellt.

In Emlichheim sind 8 Räder am Bahnhof und in Oeveringerfeld an einem Fahrradhalter geparkt, aber auch 7 frei in Oeveringerfeld und auch am Bahnhof.

Störfaktoren beim Fahrradparken

154 Störfaktoren beim Fahrradparken werden von den Probanden genannt:

Abb. 3-14: Störfaktoren beim Fahrradparken (n=154)

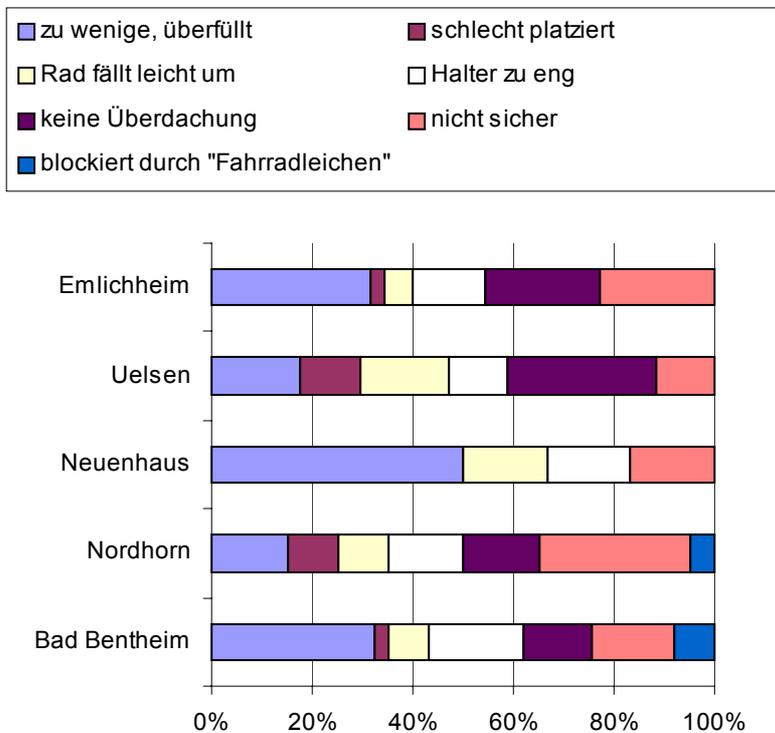


Insgesamt werden zahlreiche Mängel genannt, der häufigste ist, dass es zu wenige Fahrradhalter gibt oder die vorhandenen überfüllt sind. Am zweithäufigsten werden Sicherheitsmängel (Diebstahl oder Beschädigung) und gleich danach die fehlende Überdachung genannt. Schließlich monieren auch noch viele Befragten einen zu engen Abstand der Fahrradhalter, so dass sich die Räder leicht verhaken. Alle anderen Mängel werden nicht so häufig genannt. Unter „sonstiges“ vermissen z.B. drei Befragte überhaupt Fahrradhalter und einer eine Beleuchtung.

Zum Vergleich: In der Stadt Köln stört die Nutzer Anderes: Zwar ärgern sich auch hier 38 % über zu wenige oder überfüllte Fahrradhalter. 23 % beklagen jedoch, dass die Abstellanlagen durch „Fahrradleichen“ blockiert sind; dies scheint auf dem Land nur ein marginales Problem zu sein. 21 % sind der Ansicht, dass die Fahrradständer zu eng stehen. Das Sicherheitskriterium wird dagegen nur von 6 % der Städter genannt, ebenso wie eine fehlende Überdachung. Hier zeigt sich abermals die Qualität der besseren Ausstattungsstandards.

Auch die Mängel werden in Bezug zu den Gemeinden gesetzt:

Abb. 3-15: Mängel beim Fahrradparken nach Gemeinden (n=218)



Bad Bentheimer Parker beschwerten sich vor allem über zu wenige bzw. überfüllte Fahrradhalter und Fahrradhalter, die zu eng stehen. Beides betrifft sowohl die Anlagen am Bahnhof als auch die am Rathaus.

In Nordhorn wird am häufigsten die Sicherheit moniert, und zwar vor allem am ZOB, aber auch am Bahnhof.

In Neuenhaus an der Marktstraße sind generell zu wenige Fahrradhalter vorhanden.

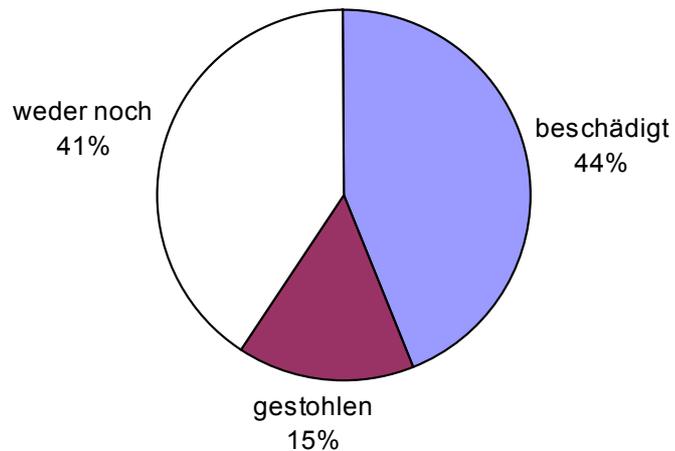
Uelsener wünschen sich eine Überdachung (vor allem die Befragten aus Wilsum). In Wilsum, Molkerei gibt es auch ein Platzproblem.

Die Emlichheimer schließlich beschwerten sich auch am häufigsten über Platzmangel, aber sie wünschen sich ebenso eine Überdachung und mehr Sicherheit. Das scheint sowohl in Oeveringerfeld als auch am Bahnhof problematisch zu sein.

Sicherheitsmängel

Viele Befragte haben bereits Beschädigungen (29 Fälle) oder Diebstahl (10 Fälle) an ihrem Fahrrad hinnehmen müssen:

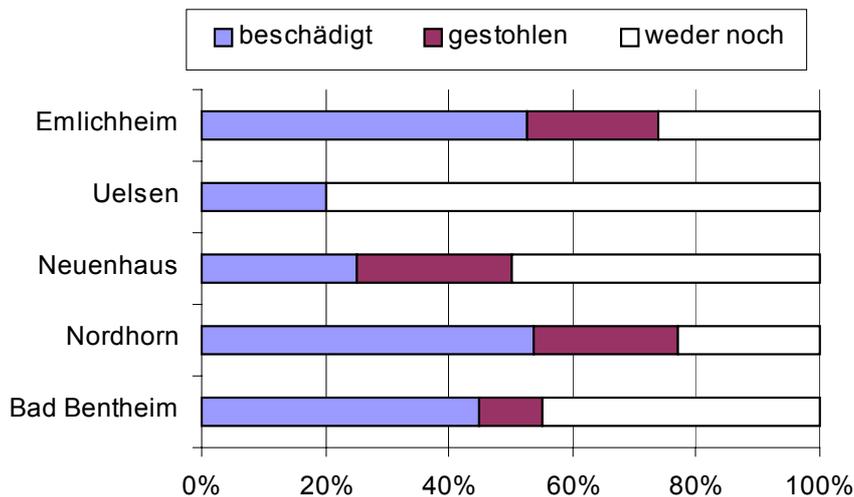
Abb. 3-16: Sicherheitsmängel (n=66, Mehrfachantworten möglich)



Interessant ist, dass in der Großstadt das Fahrradparken sicherer ist als auf dem Land: In Köln mussten 60 % der Bike & Ride-Nutzer noch keine Erfahrungen mit Vandalismus und Diebstahl machen, nur 28 % klagten über Beschädigungen und 12 % über Diebstahl. Damit ist vor allem der Vandalismus in der Grafschaft deutlich verbreiteter als in Köln. Dem kann entgegen gewirkt werden, indem Abstellanlagen angeboten werden, die ein sicheres Fahrradparken durch geeignete Fahrradhalter und optimale Platzierung ermöglichen. Vor allem aufgrund des Ergebnisses, dass in der Grafschaft auch deutlich häufiger Fahrräder ganz frei geparkt werden, ist dieses Vorgehen anzuraten.

Bezieht man die Angaben zu den Sicherheitsmängeln auf die Gemeinden, so ergibt sich Folgendes:

Abb. 3-17: Sicherheitsmängel nach Gemeinden (n=66, Mehrfachantworten möglich)



Jedem zweiten Befragten ist in Nordhorn und in Emlichheim das Fahrrad bereits schon mindestens einmal beschädigt worden. Auch Bad Bentheimer beschweren sich häufig über Beschädigungen.¹² Weniger gravierend scheint das Problem der Beschädigungen in Uelsen und Neuenhaus zu sein.

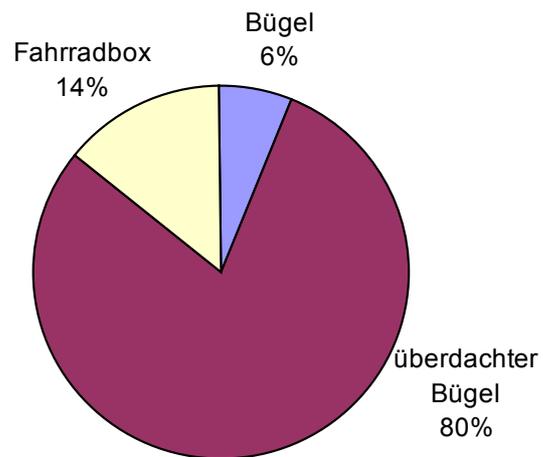
Insgesamt sind 10 Diebstähle angegeben worden: Vier in Emlichheim, drei in Nordhorn, zwei in Bad Bentheim und einer in Neuenhaus. Erfreulich ist, dass 80 % der Uelsener beim Fahrradparken an der Haltestelle bisher keine negativen Erfahrungen machen mussten.

¹² Von den 29 Personen, deren Fahrrad schon einmal beschädigt wurde, geben 21 an, dass dies schon mehrmals passiert ist. Darüber klagen fast ausschließlich Nordhomer, Bad Bentheimer und Emlicheimer.

Infrastrukturwünsche

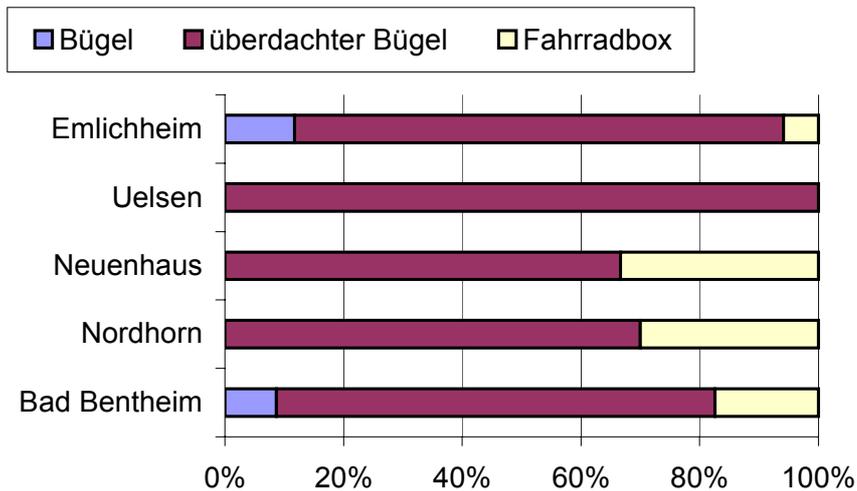
Auf die Frage hin, welche Infrastruktur beim Fahrradparken an der Haltestelle gewünscht wird, ergibt sich ein ganz eindeutiges Bild:

Abb. 3-18: Infrastrukturwünsche beim Fahrradparken an Haltestellen (n=63, Mehrfachantworten möglich)



Fast alle wünschen sich Anlehnbügel, die durch eine Überdachung auch einen Witterungsschutz bieten. Die Fahrradbox ist für 9 Befragte von Interesse und das sind vor allem Nordhorner und Bad Bentheimer: In Emlichheim und in Neuenhaus wünscht noch je einer eine Fahrradbox.

Abb. 3-19: Infrastrukturwünsche beim Fahrradparken an Haltestellen nach Gemeinden (n=63, Mehrfachantworten möglich)

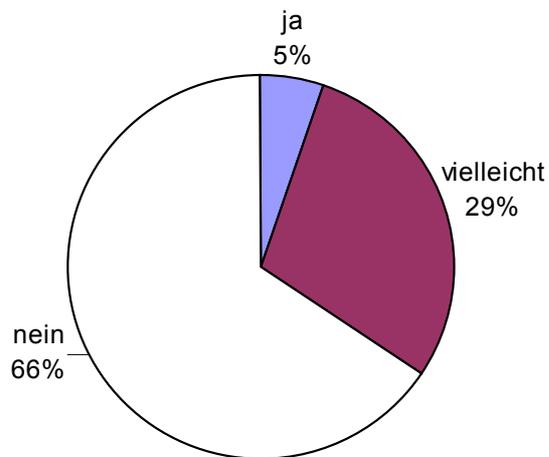


Zum Vergleich: Auch die Kölner favorisieren die überdachten Bügel, allerdings nur zu 41 % der Befragten. 25 % sind auch mit Bügeln ohne Überdachung zufrieden und nur 6 % wünschen sich eine Fahrradbox. Die restlichen Befragten votieren für andere Haltertypen.

Gebühr für Nutzung einer Fahrradbox

Die Fahrradbox wird nur von wenigen als Parkmöglichkeit gewünscht und noch geringer ist die Bereitschaft, für deren Nutzung eine Gebühr zu bezahlen:

Abb. 3-20: *Bereitschaft zur Zahlung einer Gebühr für die Nutzung einer Fahrradbox (n=58)*

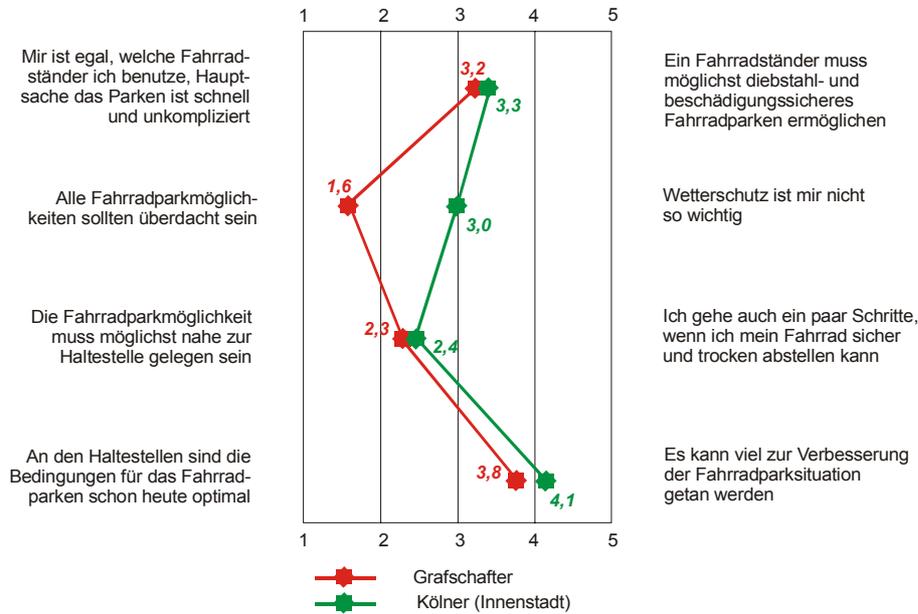


Nur eine Person, die sich eine Fahrradbox als optimale Fahrradparkmöglichkeit gewünscht hat, ist auch bereit, dafür eine Gebühr zu bezahlen. Die drei Befragten, die bereit sind, eine Gebühr zu zahlen, sind zwei Bad Bentheimer und ein Emlichheimer.

Die Zahlungsbereitschaft unterscheidet sich nicht wesentlich auf dem Land und in der Großstadt: 10 % der befragten Kölner sind bereit, eine Gebühr zu zahlen, 28 % sagen „vielleicht“ und 62 % lehnen eine Gebühr für die Nutzung einer Fahrradbox ab.

Schließlich wurden die Probanden gebeten, grundsätzliche Anforderungen an Fahrradabstellanlagen mit Hilfe von gegensätzlichen Aussagen zum Thema Fahrradparken zu bewerten:

Abb. 3-21: Bewertung gegensätzlicher Aussagen zum Fahrradparken (n=60)



Die Bewertungen bestätigen im wesentlichen die Ergebnisse der Befragung: Die Bike & Ride-Nutzer wünschen sich eine Verbesserung ihrer Parksituation vor allem im Hinblick auf einen besseren Witterungsschutz. Aber die Fahrradparkmöglichkeiten sollten auch direkt neben den Haltestellen platziert sein und möglichst diebstahlsicher sein.

Erstaunlicher Weise unterscheiden sich die Bewertungen dieser grundsätzlichen Aussagen bei den Graftschafftern und Kölnern nur in einem Punkt wesentlich: Den Kölnern ist ein Witterungsschutz für ihr Fahrrad lange nicht so wichtig wie den Graftschafftern. Dass der Witterungsschutz und *nicht* die Diebstahlsicherheit in der Graftschaft einen so hohen Stellenwert besitzt, überrascht um so mehr, wenn man bedenkt, welch hoher Anteil der Befragten bereits Vandalismuserfahrungen machen musste.

4 Fazit und Empfehlungen

Die Ergebnisse der Nutzerbefragung belegen die bereits von Beginn des Forschungsvorhabens an im Rahmen von umfangreichen Erhebungen erkannten Mängel in der Infrastruktur. Der Einwand, dass die Bike& Ride-Nutzer im ländlichen Raum wesentlich geringere Ansprüche an die Ausstattung der Haltestellen mit Fahrradabstellanlagen stellen als die Bike& Ride-Nutzer im (sub-) urbanen Raum konnte durch die Nutzerbefragung nicht bestätigt werden.

Für die Weiterentwicklung des Bike & Ride-Systems im Landkreis Grafschaft Bentheim ist bezogen auf das Fahrradparken an Haltestellen zu empfehlen:

- Besonders der Diebstahlschutz ist wichtig vor dem Hintergrund, dass bereits 60 % der Befragten Erfahrungen mit Diebstahl oder Vandalismus gemacht haben: Die noch vorhandenen Felgenhalter sollten sobald wie möglich ausgetauscht werden gegen diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten (s. Abb.).



Abb. 4-1: diebstahlsichere Anschlussmöglichkeit von Rahmen und Laufrad (Anlehnbügel)

- Der weitere Ausbau der Abstellanlagen sollte zügig weiter betrieben werden, dabei sind die Standards gegenüber dem bisher umgesetzten Beispielen noch zu erhöhen: Anlehnbügel und Überdachung sollten zum Standard gehören. Für Haltestellen mit geringem Aufkommen kann ein Grundmodul aus Fahrgastunterstand und überdachter Abstellanlage zu Einsatz kommen.



Abb. 4-2: Abstellanlagen-Grundmodul für ländlich gelegene Haltepunkte mit geringem Aufkommen (Beispiel aus Lohmar)

Wenn eine Verbesserung der Infrastruktur angegangen worden ist, kann auch durch Marketingmaßnahmen versucht werden das Bike & Ride-System noch bekannter zu machen.

Arbeitspapier 11: B&R im ländl. Raum – Fahrradparken an Haltestellen

Durch die Befragungsmethodik war ein direkter Vergleich zwischen Bike & Ride im ländlichen Raum und in der Innenstadt einer Großstadt möglich. Dabei konnten folgende Merkmalsunterschiede herausgearbeitet werden:

Tab. 4-3: Merkmalsunterschiede bei Bike & Ride im ländlichen und städtischen Raum

Merkmalsunterschiede	Land	Stadt
Nutzermerkmale		
Alter	jung (80 % < 30 Jahre)	mittelalt (80 % 18-45 Jahre)
Kfz-Verfügbarkeit	„captive riders“ (19 % ja 5 % zeitweise 76 % nein)	wahlfrei (43 % ja 16 % zeitweise 41 % nein)
Nutzerverhalten		
Nutzungshäufigkeit	regelmäßig (95 % mehrmals pro Woche)	regelmäßig (95 % mehrmals pro Woche)
Transportart	Vortransport dominiert (89 %)	Vortransport dominiert (66 %)
Verkehrszweck	1. Ausbildung (74 %) 2. Arbeit (20 %)	1. Arbeit (57 %) 2. Einkauf (24 %)
Parkgewohnheiten	1. 49 % an Halter 2. 43 % frei 3. 8 % an Gegenstand	1. 55 % an Halter 2. 23 % frei 3. 22 % an Gegenstand
Bewertung der vorhandenen Anlage	1. zu wenige / überfüllt (27 %) 2. nicht sicher (20 %) 3. keine Überdachung (19 %)	1. zu wenige / überfüllt (38 %) 2. Blockade durch „Leichen“ (23 %) 3. Halter zu eng beieinander (21 %)
Erfahrungen mit Vandalismus und Diebstahl	44 % beschädigt 15 % gestohlen 41 % weder noch	28 % beschädigt 12 % gestohlen 60 % weder noch
Infrastrukturwünsche	80 % überdachter Bügel 6 % Bügel ohne Dach 14 % Fahrradbox	41 % überdachter Bügel 25 % Bügel ohne Dach 6 % Fahrradbox
Zahlungsbereitschaft für Fahrradbox	5 % ja 29 % vielleicht 66 % nein	10 % ja 28 % vielleicht 62 % nein

Die Unterschiede sind nicht so groß wie vielleicht zunächst erwartet. Auch wenn sich die Nutzergruppe anders zusammensetzt, sind die von den Nutzern formulierten Ansprüche an die Ausstattungsstandards doch nahezu identisch.

Das bekannte Repertoire der Bike & Ride-Förderung kann also in Bezug auf die Ausstattung der Anlagen aus Nutzersicht auch im ländlichen Raum und insbesondere auch an Regionalbushaltestellen zur Anwendung gebracht werden. Eine empirische Abschätzung der Nachfrage bleibt jedoch unabdingbar.

5 Anhang

Fragebogen

Anschreiben

Karte Erhebung Fahrradparken (2 Teile)

Radfahrer-Befragung

8. November 2005

Sehr geehrte/r Fahrradfahrer/in,

in enger Kooperation mit dem Landkreis Grafschaft Bentheim bearbeiten wir ein vom Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie (BMBF) gefördertes Forschungsvorhaben zur Mobilität im ländlichen Raum mit dem Namen „aufdemland.mobil“. In diesem Zusammenhang wird bereits seit einigen Jahren die Kombination von Fahrrad und Bus & Bahn gefördert. Sichtbare Zeichen dieser Förderung sind einige neue Abstellanlagen und der Fietsenbus, der im vergangenen Sommer erstmals auf der Linie 100 verkehrte.

Es ist für uns von großem Interesse, möglichst viele wertvolle Hinweise über die Qualität der Abstellanlagen aus Sicht der Nutzer/innen (auch wenn Sie nicht mit Bus und Bahn fahren sollten) zu kennen, damit zukünftig ein optimales Angebot an Fahrrad-Abstellanlagen geschaffen werden kann.

Bitte beantworten Sie den Fragebogen, wenn Sie Ihr Fahrrad an dieser Haltestelle abstellen!

Es ist gewährleistet, dass Ihre Angaben im Sinne des Datenschutzes anonym bleiben, da Sie lediglich nach Wohnort, Alter und Geschlecht gefragt werden, nicht aber nach genauer Adresse oder ihrem Namen.

Wir wären Ihnen sehr dankbar, wenn Sie den beiliegenden Fragebogen ausfüllen und mit dem portofreien Rückumschlag möglichst binnen einer Woche an uns zurücksenden würden.

Sollten Sie Fragen zum Ausfüllen des Fragebogens haben oder weitere Informationen zum Forschungsgegenstand erfahren wollen, wenden Sie sich bitte an mich unter der Telefonnummer 0221 / 257 10 76 oder per email an knoch@viakoeln.de. Im Internet finden Sie Informationen über das gesamte Forschungsprojekt unter www.aufdemlandmobil.de.

Ich bedanke mich recht herzlich für Ihre Mitarbeit!

Mit freundlichen Grüßen



Carsten Knoch
Projektleiter und Verbundkoordinator

Planungsbüro VIA eG

Marsportengasse 6
50667 Köln
Tel. 0221 – 257 10 76
Fax 0221 – 257 10 79
www.viakoeln.de

Befragung zum Fahrradparken an Haltestellen im Landkreis Grafschaft Bentheim

Durchführung: Planungsbüro VIA eG, Carsten Knoch
 Marspfortengasse 6, 50667 Köln
 Tel: 0221 / 257 10 76, Fax: 0221 / 257 10 79,
 email: knoch@VIAKoeln.de

1. Wo wohnen Sie?	Stadt / (Samt-)Gemeinde: Ortsteil:
2. Was ist der Grund für Ihre heutige Fahrt?	<input type="radio"/> Arbeit <input type="radio"/> Dienstgang <input type="radio"/> Ausbildung <input type="radio"/> wohne dort <input type="radio"/> Einkauf, private Erledigung <input type="radio"/> Freizeit, Besuch
3. Fahren Sie von hier aus mit Bus / Bahn weiter?	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein bei nein bitte bei Frage 8 weiter machen
4. Wie sieht ihr heutiger Weg zu ihrem Ziel aus?	Ausgangspunkt (wenn nicht Wohnung) (Gemeinde, Ortsteil) 1. Verkehrsmittel Einstiegshaltestelle Letzte Ausstiegshaltestelle Verkehrsmittel zum Ziel Zielort / Ortsteil
5. Wie oft benutzen Sie in der Regel das Fahrrad auf dem Weg zu dieser Haltestelle?	<input type="radio"/> täglich <input type="radio"/> mehrmals pro Woche <input type="radio"/> mehrmals im Monat <input type="radio"/> seltener
6. Fahren Sie mit dem Fahrrad auch zu anderen Haltestellen / Bahnhöfen?	<input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ja wenn ja, welche ?

<p>7. Welche anderen Verkehrsmittel außer dem Fahrrad nutzen Sie auf ihrem Weg?</p>	<p> <input type="radio"/> keines (weiter mit Frage 8) <input type="radio"/> zu Fuß <input type="radio"/> Taxi <input type="radio"/> Bus / Bahn <input type="radio"/> Pkw <input type="radio"/> Motorrad / Roller / Mofa <input type="radio"/> Mitfahrgelegenheit, sonstiges </p>						
<p>8. Wie haben Sie Ihr Fahrrad heute geparkt?</p>	<p> <input type="radio"/> an Fahrradhalter, Rahmen fest angeschlossen <input type="radio"/> an Fahrradhalter, nur Vorder-/ Hinterrad fest angeschlossen <input type="radio"/> an einem Gegenstand (Poller, Laterne, Zaun etc.) festgeschlossen <input type="radio"/> ohne Fahrradhalter abgestellt und nicht an einem Gegenstand festgeschlossen </p>						
<p>9. Was stört Sie an den vorhandenen Fahrradständern ganz besonders? => Bitte höchstens zwei Antworten ankreuzen!</p>	<p> <input type="radio"/> es sind zu wenige, und die vorhandenen sind überfüllt <input type="radio"/> sie sind schlecht platziert, stehen nicht nah genug zu den Haltestellen <input type="radio"/> das Fahrrad steht nicht sicher, sondern fällt leicht um <input type="radio"/> die Fahrradständer stehen zu eng beieinander, so verhaken sich die Räder leicht <input type="radio"/> es fehlt eine Überdachung, die mein Fahrrad vor Regen schützt <input type="radio"/> sie sind nicht diebstahl- und beschädigungssicher <input type="radio"/> sie werden durch Fahrräder blockiert, die nicht mehr genutzt werden sonstiges </p>						
<p>10. Ist Ihr Fahrrad an dieser Haltestelle bereits einmal beschädigt oder gestohlen worden?</p>	<table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> beschädigt</td> <td><input type="checkbox"/> einmal</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> gestohlen</td> <td><input type="checkbox"/> mehrmals</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> weder noch</td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> beschädigt	<input type="checkbox"/> einmal	<input type="checkbox"/> gestohlen	<input type="checkbox"/> mehrmals	<input type="checkbox"/> weder noch	
<input type="checkbox"/> beschädigt	<input type="checkbox"/> einmal						
<input type="checkbox"/> gestohlen	<input type="checkbox"/> mehrmals						
<input type="checkbox"/> weder noch							

11. In welcher der Abstellanlagen würden Sie ihr Fahrrad am liebsten parken?



überdachte Bügel



Anlehnbügel



Fahrradboxen

12. Im Folgenden finden Sie gegensätzliche Aussagen zum Fahrradparken. Wie beurteilen Sie persönlich gute Möglichkeiten zum Fahrradparken für den Landkreis Grafschaft Bentheim?

=> Bitte kreuzen Sie auf einer Skala zwischen den zwei jeweils gegensätzlichen Aussagen an! Bitte kreuzen Sie für jede einzelne Aussage an! Bei Aussagen, die Ihrer Meinung nach gleichwertig sind, kreuzen Sie die „3“ an.

	1	2	3	4	5	
Mir ist egal, welche Fahrradständer ich benutze, Hauptsache das Parken ist schnell und unkompliziert	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ein Fahrradständer muss möglichst diebstahl- und beschädigungssicheres Fahrradparken ermöglichen
Alle Fahrradparkmöglichkeiten sollten überdacht sein	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Wetterschutz ist mir nicht so wichtig
Die Fahrradparkmöglichkeit muss möglichst nah zur Haltestelle gelegen sein	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ich gehe auch ein paar Schritte, wenn ich mein Fahrrad sicher und trocken abstellen kann
An den Haltestellen sind die Bedingungen für das Fahrradparken schon heute optimal	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Es kann viel zur Verbesserung der Fahrradparksituation getan werden
13. Würden sie gegen Gebühr eine abschließbare „Fahrradbox“ nutzen (siehe Bildbeispiele)				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> kommt darauf an <input type="checkbox"/> nein		

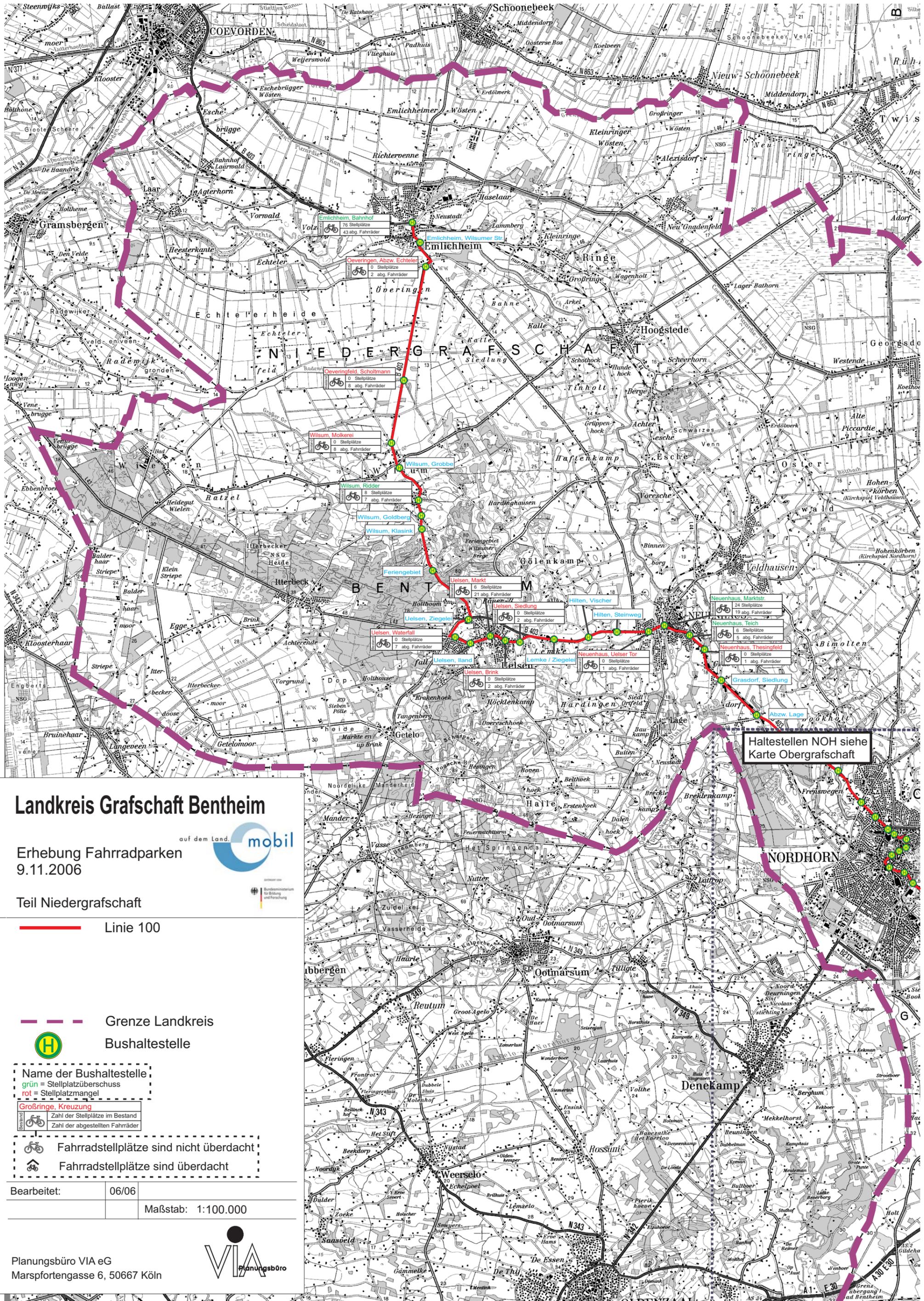
Fragen zur Person

14. Wie alt sind Sie?	<input type="checkbox"/> unter 18 Jahre <input type="checkbox"/> 18 bis 30 Jahre <input type="checkbox"/> 31 bis 45 Jahre <input type="checkbox"/> 46 bis 65 Jahre <input type="checkbox"/> über 65 Jahre
15. Geschlecht	<input type="checkbox"/> weiblich <input type="checkbox"/> männlich
16. Besitzen Sie ein Auto ?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> nein, aber ich kenn zeitweise ein Auto benutzen

Ausgabeort:

Ausgabezeit:

Wir danken für Ihre Mitarbeit und bitten Sie, den Fragebogen im portofreien Rückumschlag möglichst binnen einer Woche, also bis Donnerstag, den 17. November 2005 zurück zu senden!



Landkreis Grafschaft Bentheim

Erhebung Fahrradparken
9.11.2006



Teil Niedergrafschaft

— Linie 100

--- Grenze Landkreis
H Bushaltestelle

Name der Bushaltestelle
grün = Stellplatzüberschuss
rot = Stellplatzmangel

Großringe, Kreuzung
Zahl der Stellplätze im Bestand
Zahl der abgestellten Fahrräder

Fahrradstellplätze sind nicht überdacht
Fahrradstellplätze sind überdacht

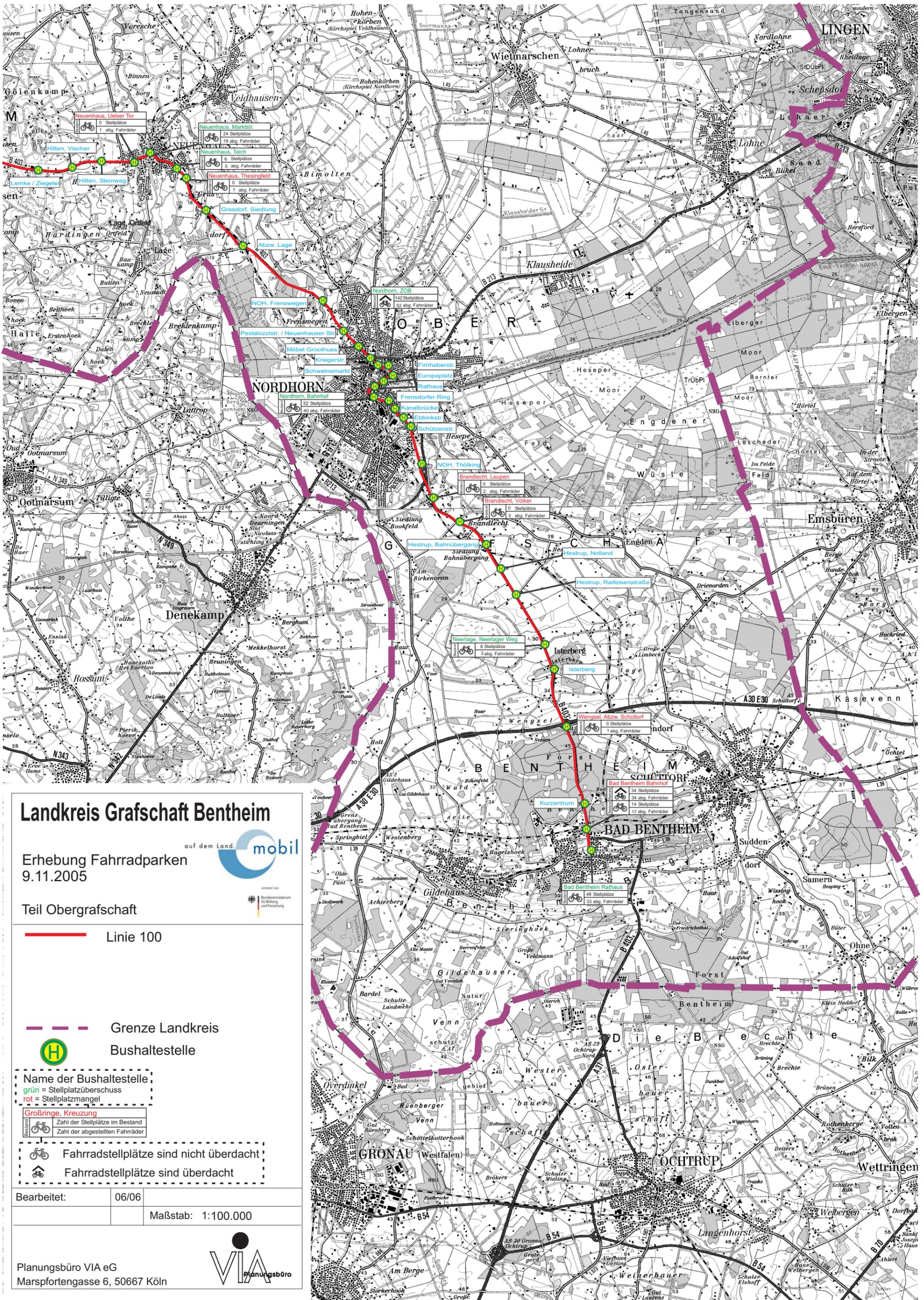
Bearbeitet: 06/06

Maßstab: 1:100.000

Planungsbüro VIA eG
Marsportengasse 6, 50667 Köln



Haltestellen NOH siehe Karte Obergrafschaft



Landkreis Grafschaft Bentheim

auf dem Land. **mobil**
 Erhebung Fahrradparken
 9.11.2005

Teil Obergrafenschaft

Linie 100

Grenze Landkreis
 Bushaltestelle

Name der Bushaltestelle
 grün = Stellplatzüberschuss
 rot = Stellplatzmangel

Großringe, Kreuzung
 Zahl der Stellplätze im Bestand
 Zahl der abgestellten Fahrräder

Fahrradstellplätze sind nicht überdacht
 Fahrradstellplätze sind überdacht

Bearbeitet: 06/06
 Maßstab: 1:100.000

Planungsbüro VIA eG
 Marsportengasse 6, 50667 Köln