

Ergebnisse aus dem Forschungsprojekt Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung

Dipl.-Ing. Tanja Aurich
Dipl.-Ing. Thomas Böhmer

Dresden, 12. März 2009

Gliederung

- 1 Einleitung
- 2 Ausgewählte Projektergebnisse
 - Gemeinsame Marketingmaßnahmen
 - Fahrradstationen
 - Öffentliches Fahrradverleihsystem und ÖPNV
 - Fahrradmitnahme im ÖPNV
- 3 Schlussfolgerungen und Ausblick

Projektidee

Ziel:

Stärkung des
Umweltverbundes durch
multi- und intermodale
Verkehrsmittelwahl

Untersuchungs-
schwerpunkt:

Interdependenzen
zwischen Fahrrad- und
ÖPNV-Nutzung

Beteiligte:

Städte,
Aufgaben-
träger

Verkehrsteilnehmer

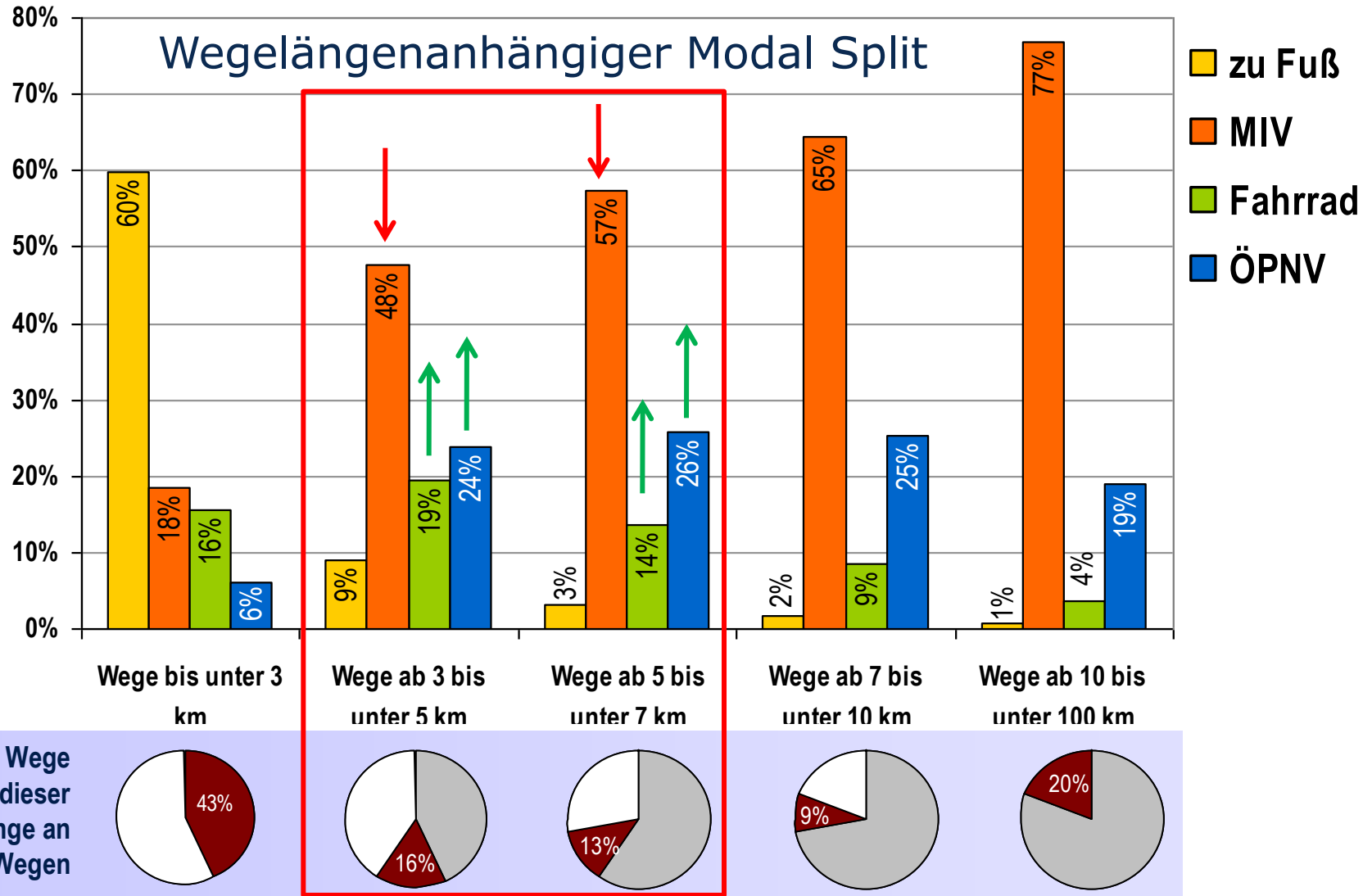
Betreiber,
Verkehrs-
unternehmen

Organisationsstruktur

Hauptauftraggeber:	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)
Auftraggeber:	Landeshauptstadt Dresden (LH DD)
Projektbearbeiter:	TU Dresden, Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung (vip)
Projektpartner:	Dresdener Verkehrsbetriebe AG (DVB) Verkehrsverbund Oberelbe GmbH (VVO)
Referenzstädte:	Berlin, Chemnitz, Dresden, Leipzig, Rostock
Kommunikationsstruktur:	Nationaler projektbegleitender Arbeitsausschuss Lokale projektbegleitende Arbeitsgruppe
Laufzeit:	Mai 2007 – Juli 2009



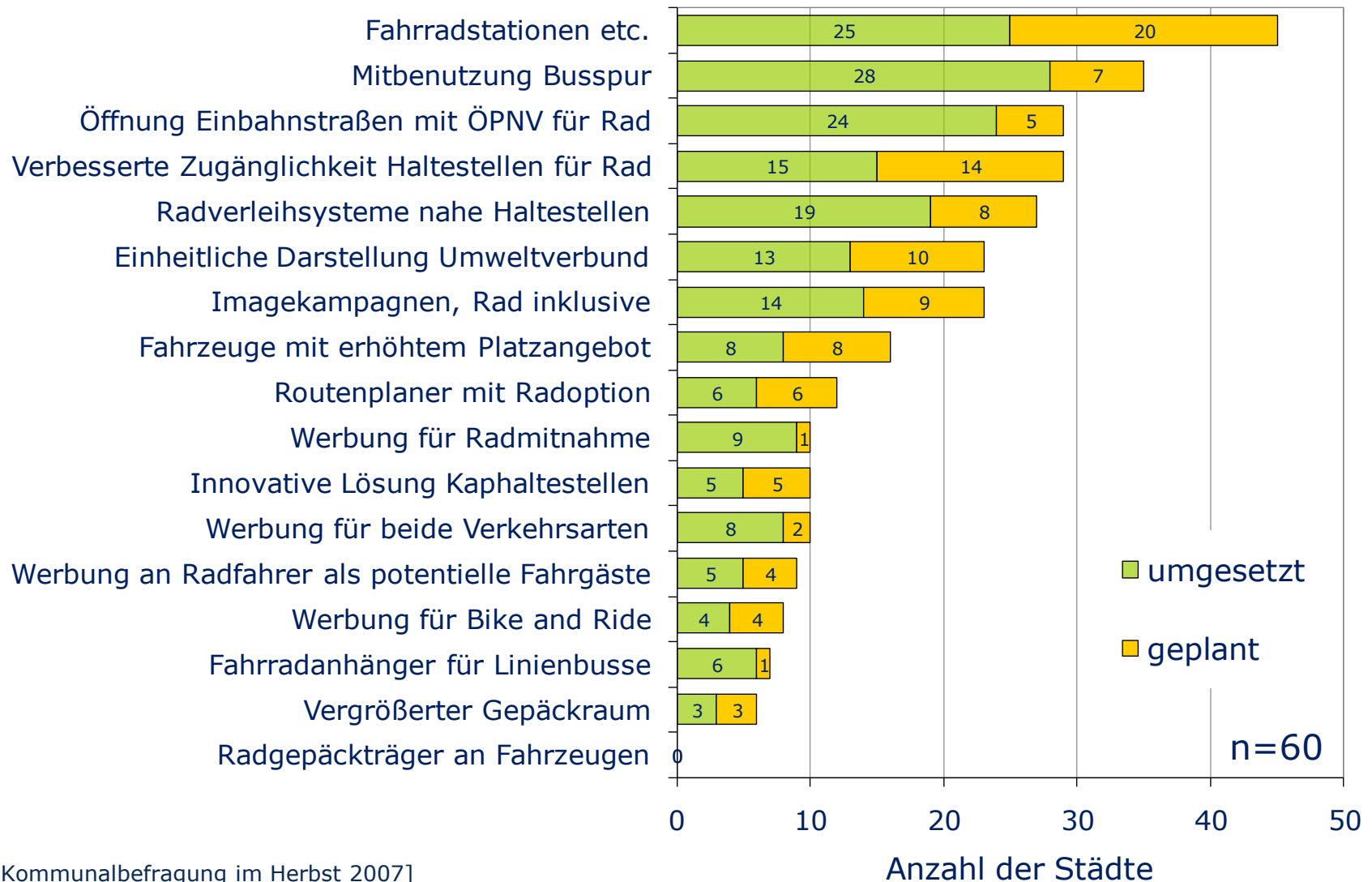
Grundlagenanalyse



[Quelle: TUD vip, SrV 2003]

Derzeitiges kommunales Maßnahmenpektrum

Maßnahmen der Städte zur gemeinsamen Förderung von Rad und ÖPNV



[Quelle: vip, Kommunalbefragung im Herbst 2007]

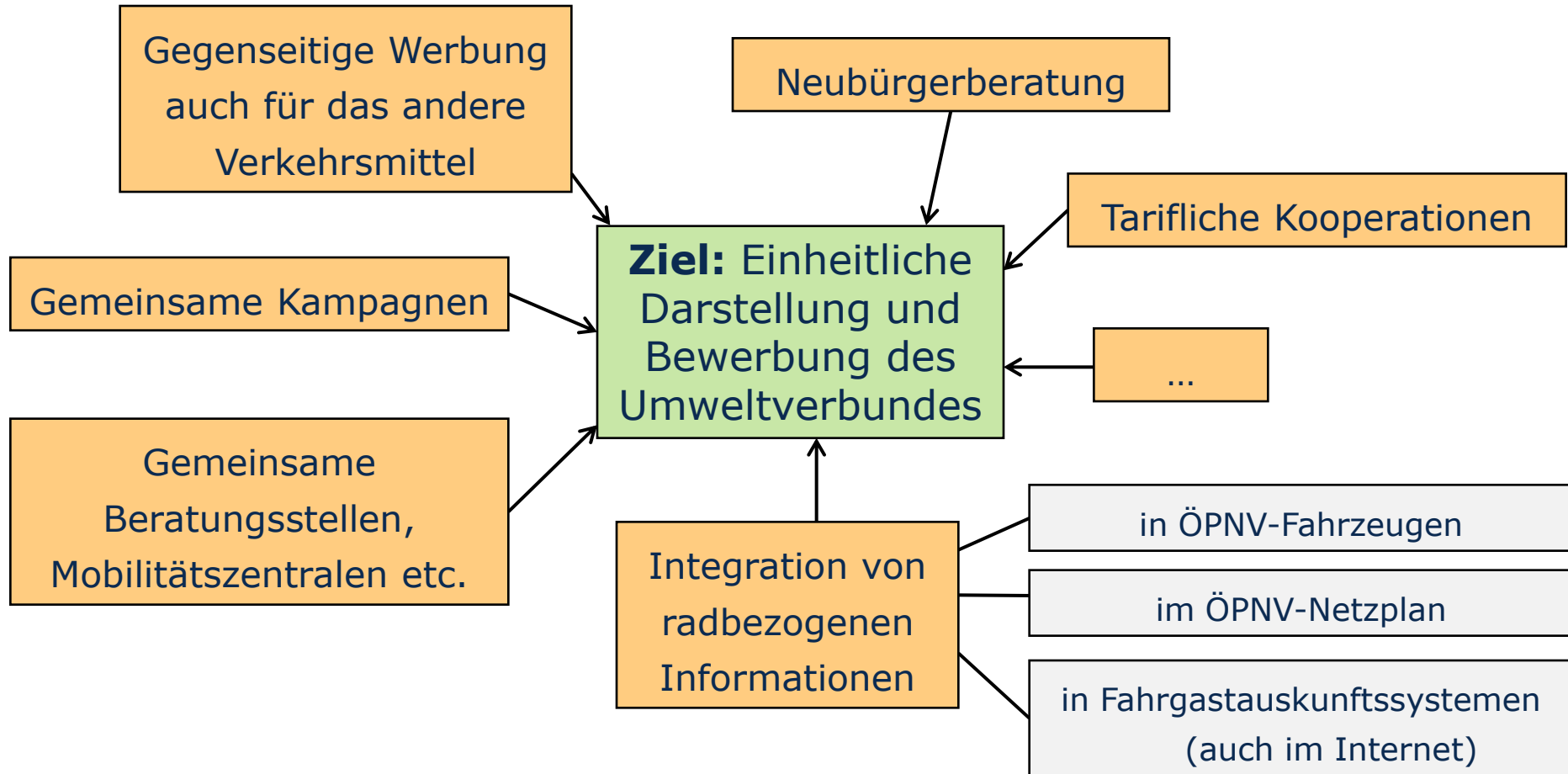
Untersuchungsschwerpunkte

- Gemeinsame Marketingmaßnahmen
- B+R-Anlagen
- Fahrradstationen
- Fahrradmitnahme im ÖPNV
- Öffentliches Fahrradverleihsystem und ÖPNV
- Führung des Radverkehrs an Haltestellen in beengten Straßenräumen
- Gemeinsame Führung Rad und ÖPNV (Bussonderfahrstreifen, Einbahnstraßen)



[Quelle: Eigene Bilder, TUD vip]

Gemeinsame Marketingmaßnahmen



Beispiel für Dresden: Faltblatt „Mobil mit Fahrrad, Bus und Bahn“

Zielgruppe: Verkehrsteilnehmer

Inhalte:

- Infos über Bike+Ride
- Infos über Fahrradmitnahme
- Ein Blick in Dresdens Fahrrad-Zukunft:
 - Öffentliches Fahrradverleihsystem
 - Fahrradstation
- Fakten über Rad- und ÖPNV-Nutzung in Dresden

Verteilung: Bürgerämter, Mobilitätszentren



Dresden.
Dresden



**Mobil mit Fahrrad,
Bus und Bahn**

Fahrradstationen

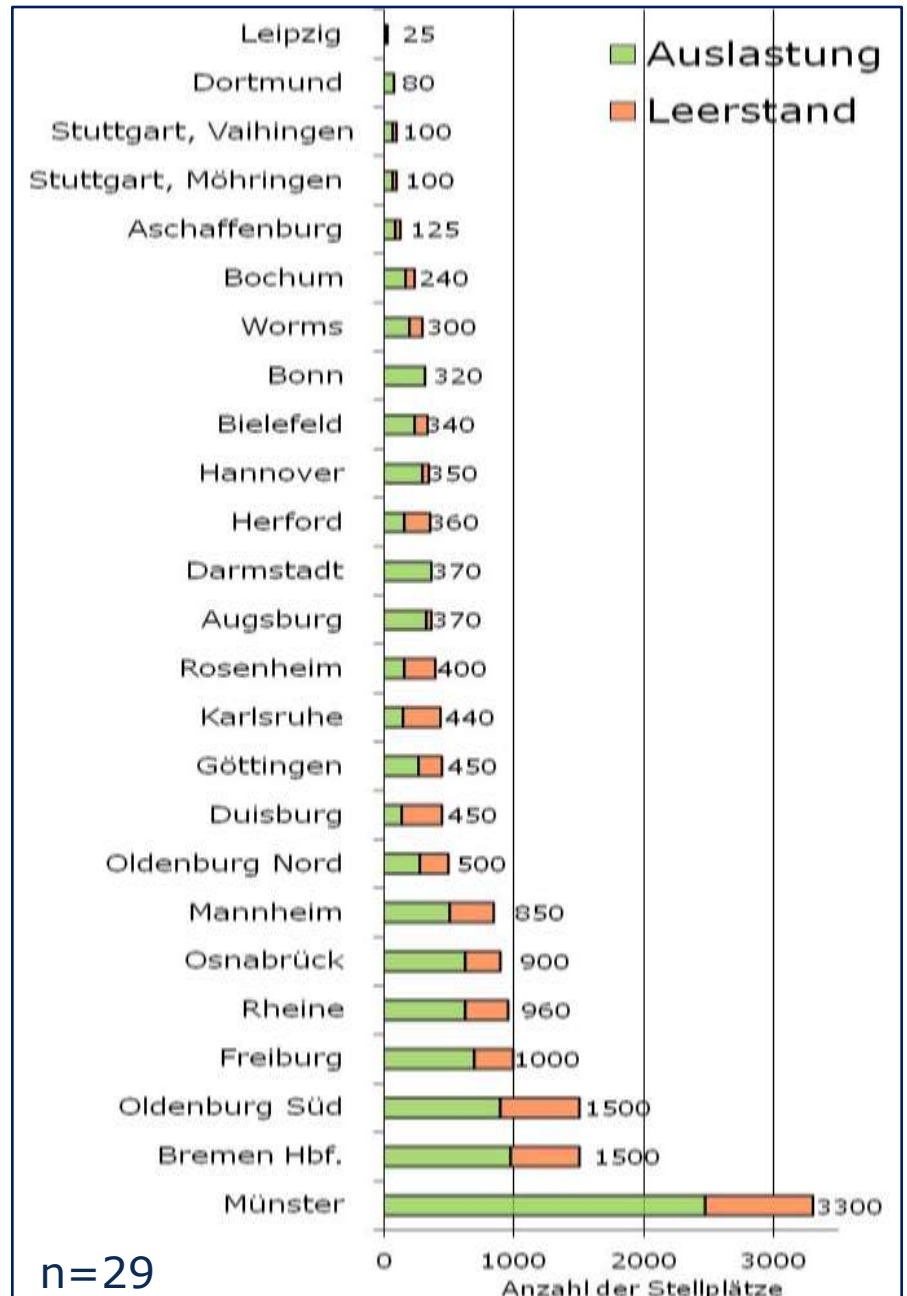
Untersuchungsinhalt:

Recherche und Befragung von
Kommunen mit
Fahrradstationen in Deutschland

Ausgewählte Ergebnisse:

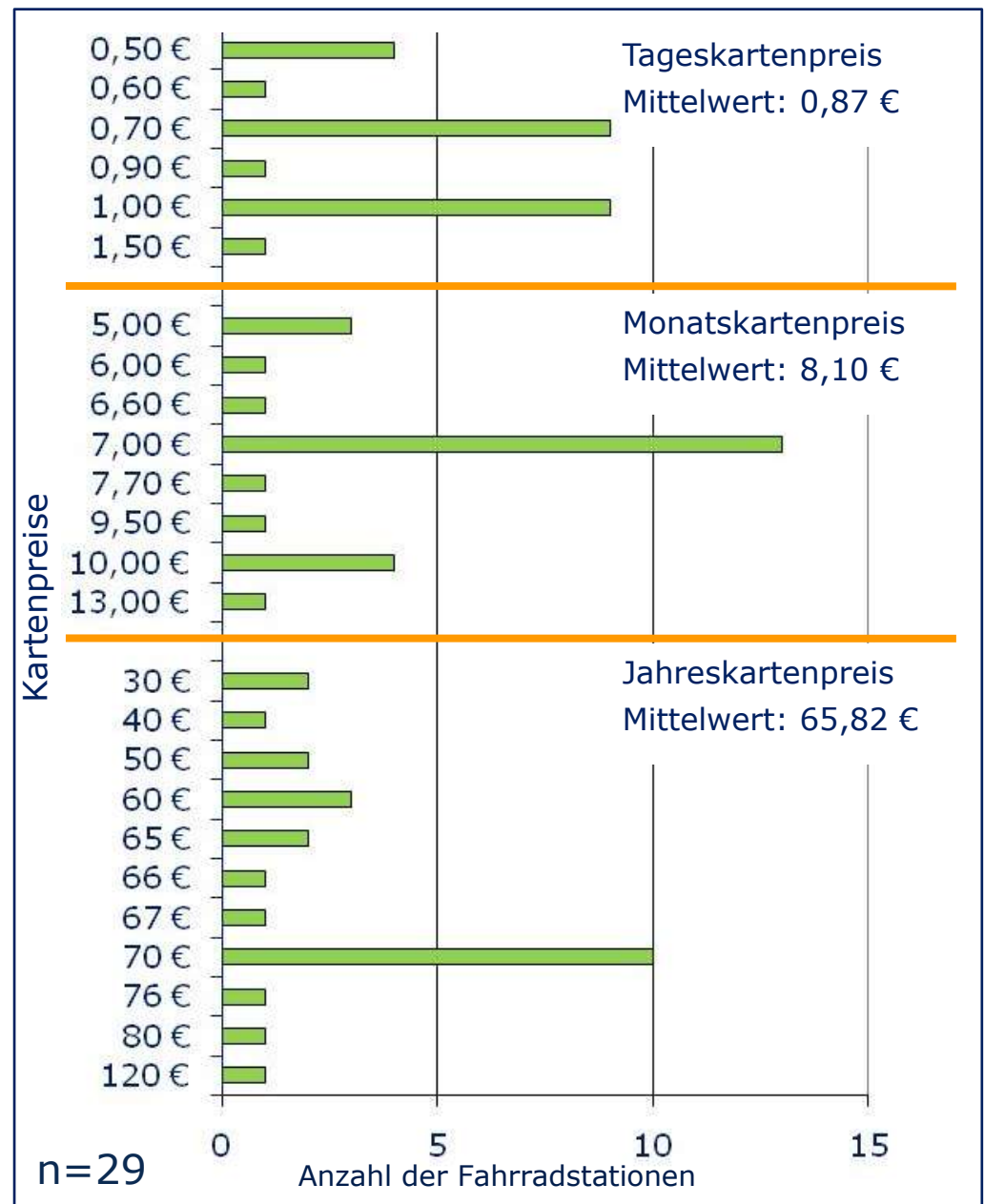
Kapazität und
Auslastung von
Fahrradstationen in
Deutschland

[Quelle: Zürner, SA, TUD vip, 2009]



Fahrradstationen

Tarifgestaltung



[Quelle: Zürner, SA, TUD vip, 2009]

Fahrradstationen

Fazit und Empfehlungen:

- NRW ist beispielgebend
- Station bis 60 m (max. 150 m) von Bahnsteig entfernt
- Automatisches Zugangssystem (24-h-Zugang)
- Stellplatztyp: Doppelstockparksystem
- Preisgestaltung: 0,70 €/Tag, 7 €/Monat, 70 €/Jahr
- Kooperation mit der Bahn



[Quelle: Radstation Augsburg,
<http://www.radstation-augsburg.de>, 2009]

Öffentliches Fahrradverleihsystem und ÖPNV

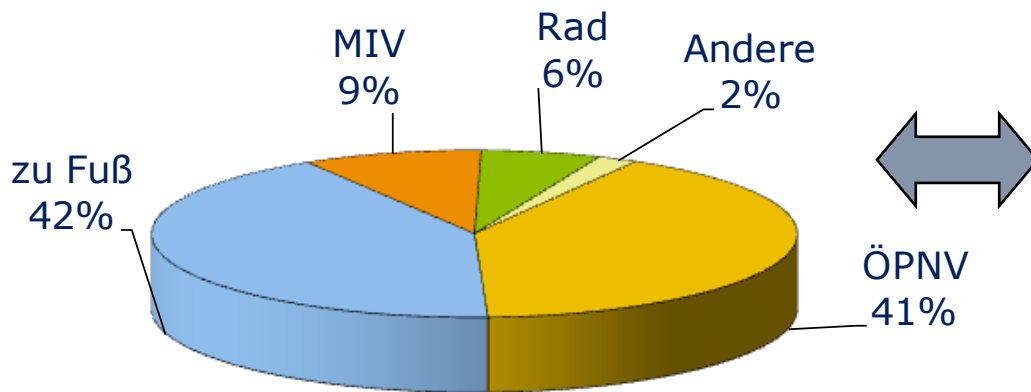
Untersuchungsinhalt:

- Analyse und systematische Darstellung der Systemtypen
- Befragung von Betreibern und Kommunen
- Fokus auf Kooperation existierender Fahrradverleihsysteme mit ÖPNV

Ausgewählte Ergebnisse:

Beispiel Lyon:

Wie hätten Sie diesen Weg ohne das Velo'v-Angebot unternommen?



Aber:

- Meist kurze innerstädtische Fahrten
- Viele intermodale Wege Rad/ÖPNV
- Hoher Anteil Zeitkarteninhaber
- Gelegentliche ÖPNV-Nutzer nutzen ÖPNV mehr

n=394

[Quelle: Keolis Lyon / SYTRAL 2007]

Öffentliches Fahrradverleihsystem und ÖPNV

Fazit und Empfehlungen:

- In Deutschland stehen wir noch am Anfang
- Bisher kaum Kooperation mit ÖPNV-Unternehmen
- Öffentliches Fahrradverleihsystem sollte Teil des ÖPNV sein
- Parallelen zum Carsharing
- Notwendige Kooperationen auf den Gebieten
 - a) Gemeinsame Werbung
 - b) Verknüpfte Tarife
 - c) Standortoptimierung der Verleihstationen



[Quelle: Flickr ,Berlín - Bicicleta de la DB, 2009

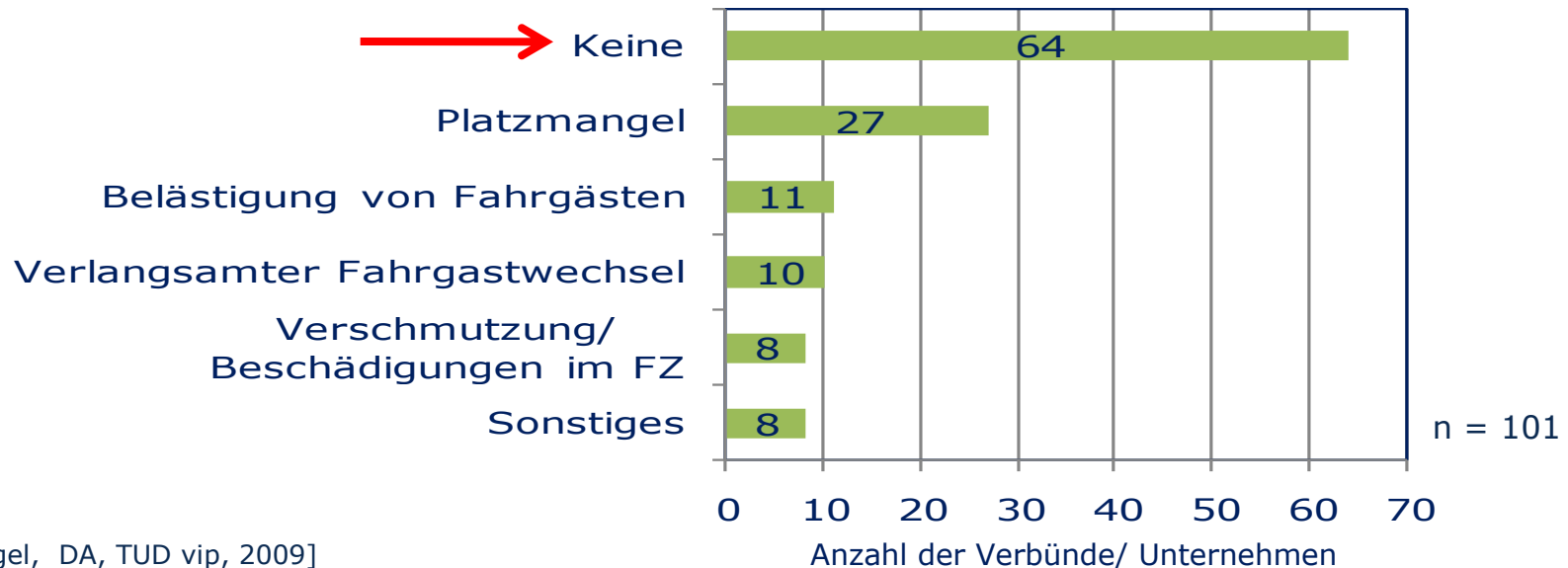
Fahrradmitnahme im ÖPNV

Untersuchungsinhalt:

- Analyse des Konfliktpotenzials
- Lösungsansätzen für Kapazitätsengpässe
- Befragung der Verkehrsverbünde/-unternehmen

Ausgewählte Ergebnisse:

Wo sehen Verkehrsunternehmen/-verbünde Konfliktpotenzial?

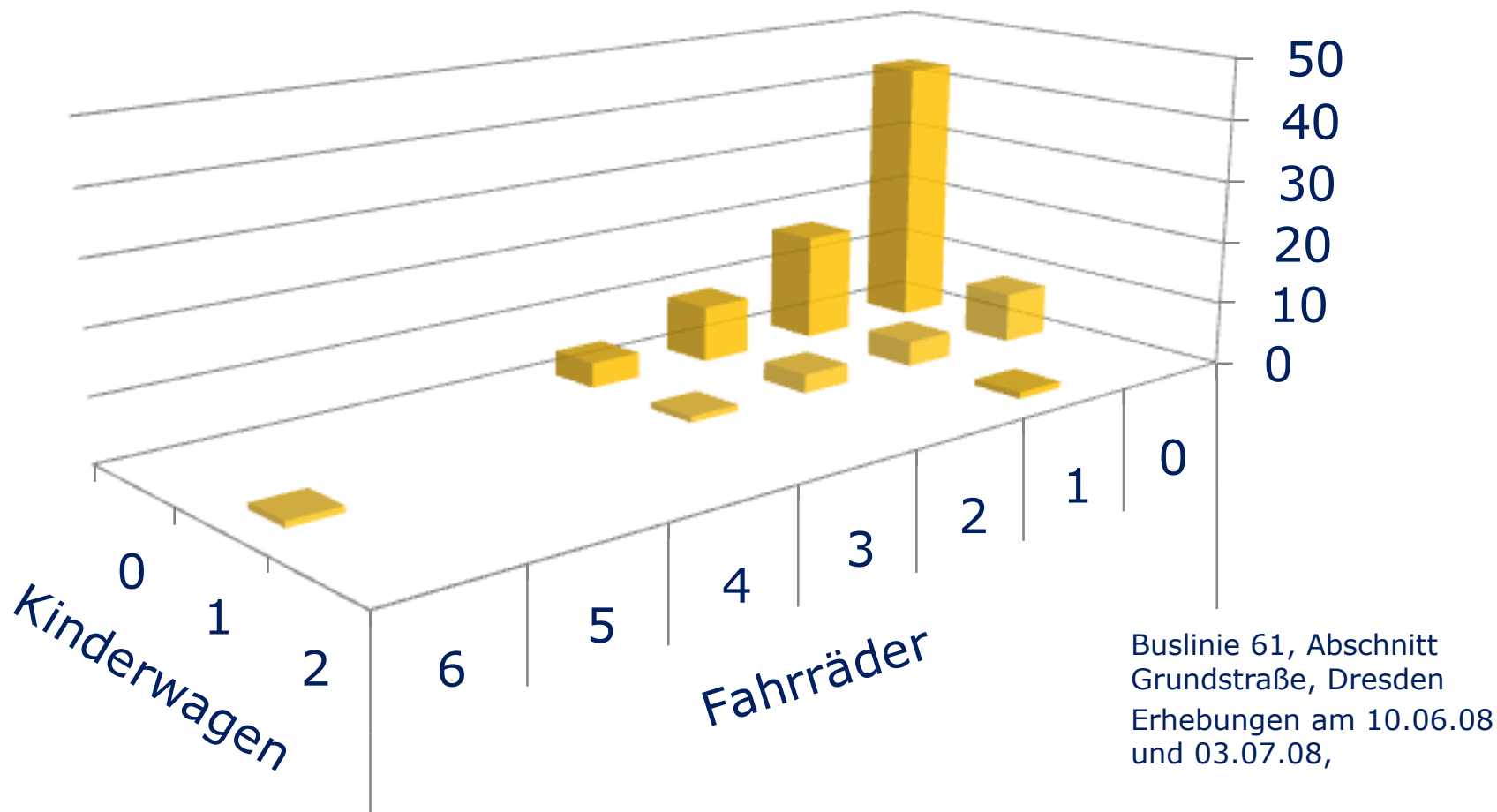


[Quelle: Engel, DA, TUD vip, 2009]

Fahrradmitnahme im ÖPNV

Untersuchung an Steigungssteigungstrecken

Häufigkeit angetroffener Beförderungskombinationen

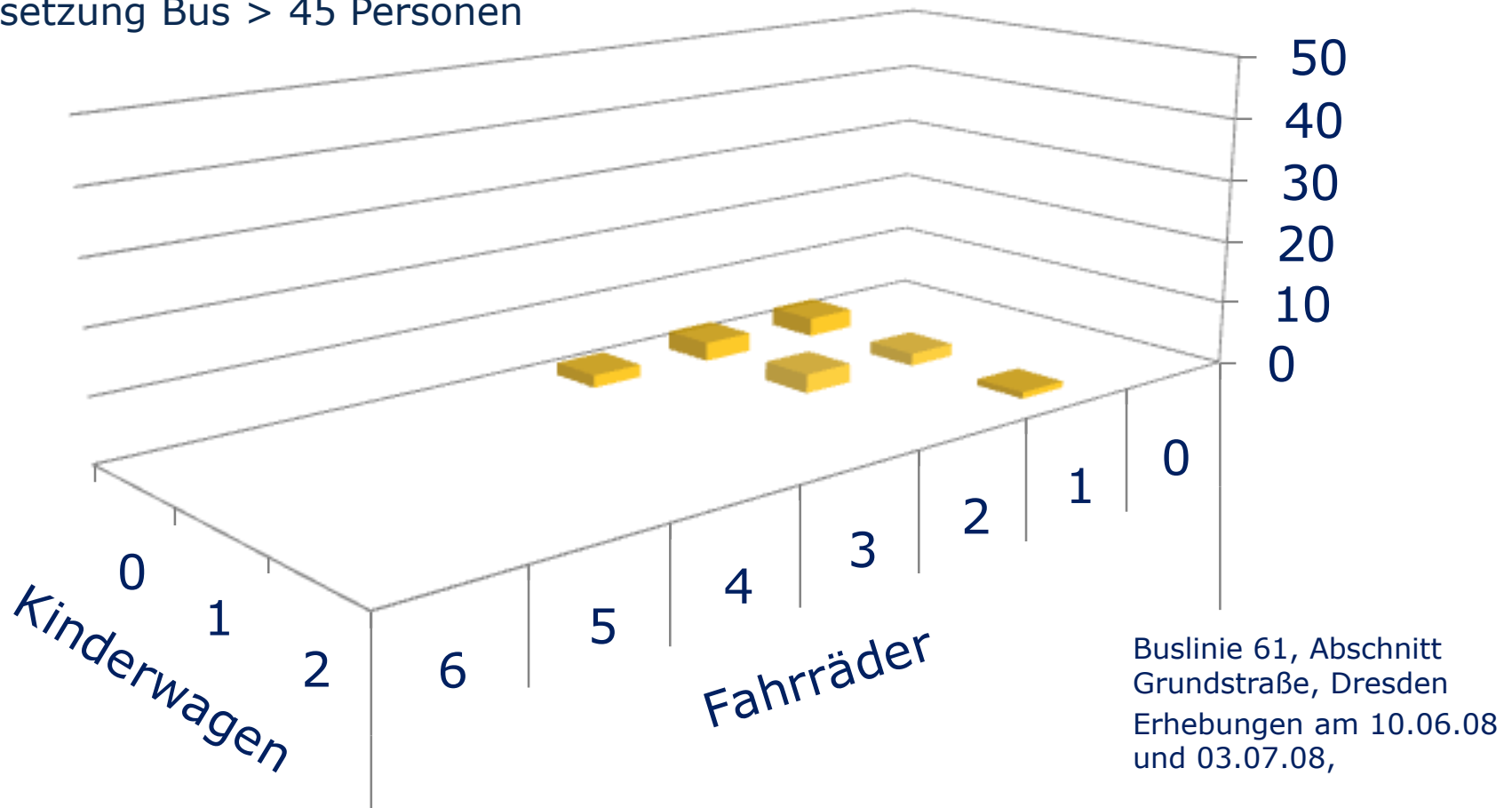


[Quelle: Weidner, PA, TUD vip/LH DD, 2008]

Fahrradmitnahme im ÖPNV

Untersuchung an Steigungssteigungstrecken

Häufigkeit angetroffener Beförderungskombinationen –
Besetzung Bus > 45 Personen

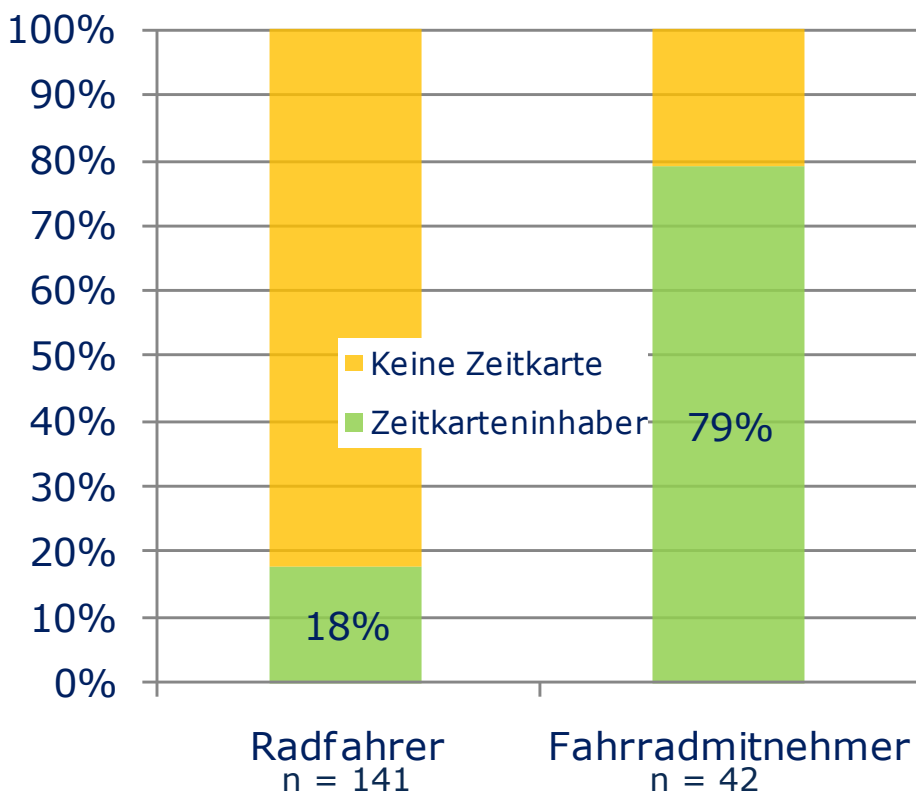


[Quelle: Weidner, PA, TUD vip/LH DD, 2008]

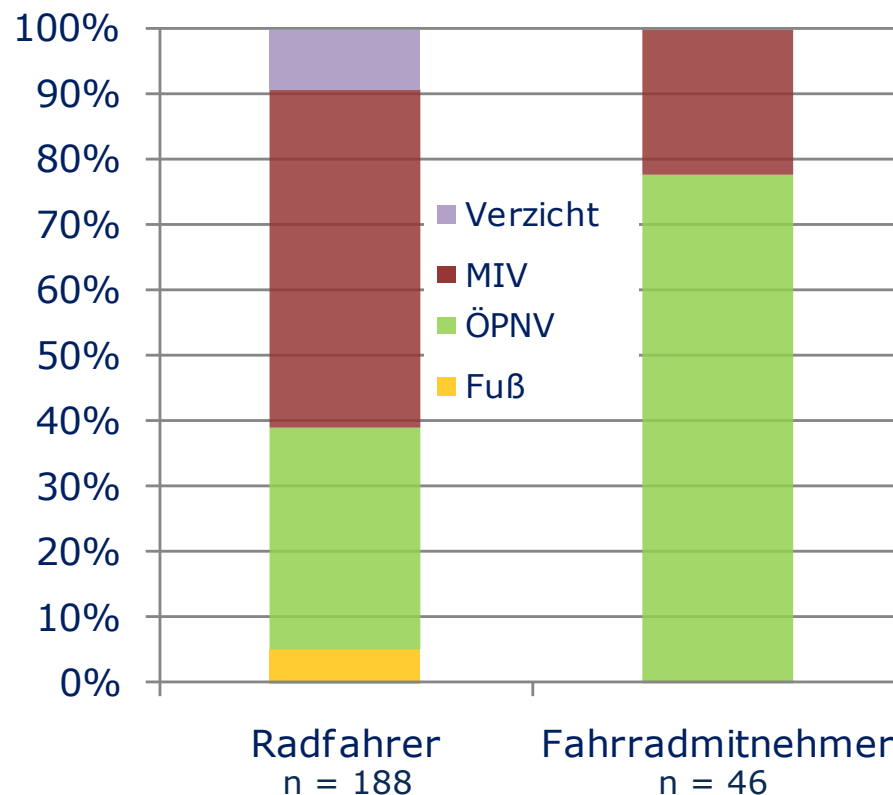
Fahrradmitnahme im ÖPNV

Befragung der Fahrradmitnehmer an Steigungsstrecken

Anteil von ÖPNV-Zeitkarteninhabern



Hypothetische alternative Verkehrsmittelwahl am Stichtag



[Quellen: Weidner, PA , TUD vip, 2008]

Fahrradmitnahme im ÖPNV

Fazit und Empfehlungen

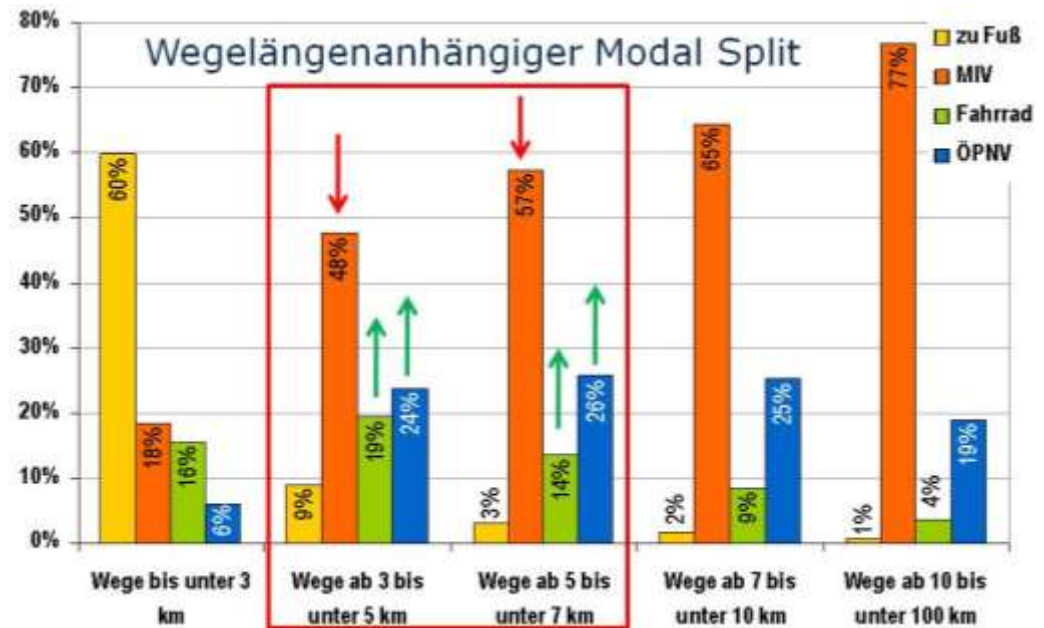
- Attraktives Angebot
- Nur wenig Konflikte nachweisbar
- Verdeutlichung des Umweltverbundes
- Förderung und Bewerbung der Alternativen zur Fahrradmitnahme
- Kommunikation der Fahrradmitnahmeregelungen
- Bei Kapazitätsengpässen Prüfung geeigneter Möglichkeiten:
 - a) Sperrzeiten
 - b) Tarifliche Steuerung
 - c) Finanzierbare Kapazitätserweiterungen



[Quellen: TUD vip, 2008]

Schlussfolgerungen

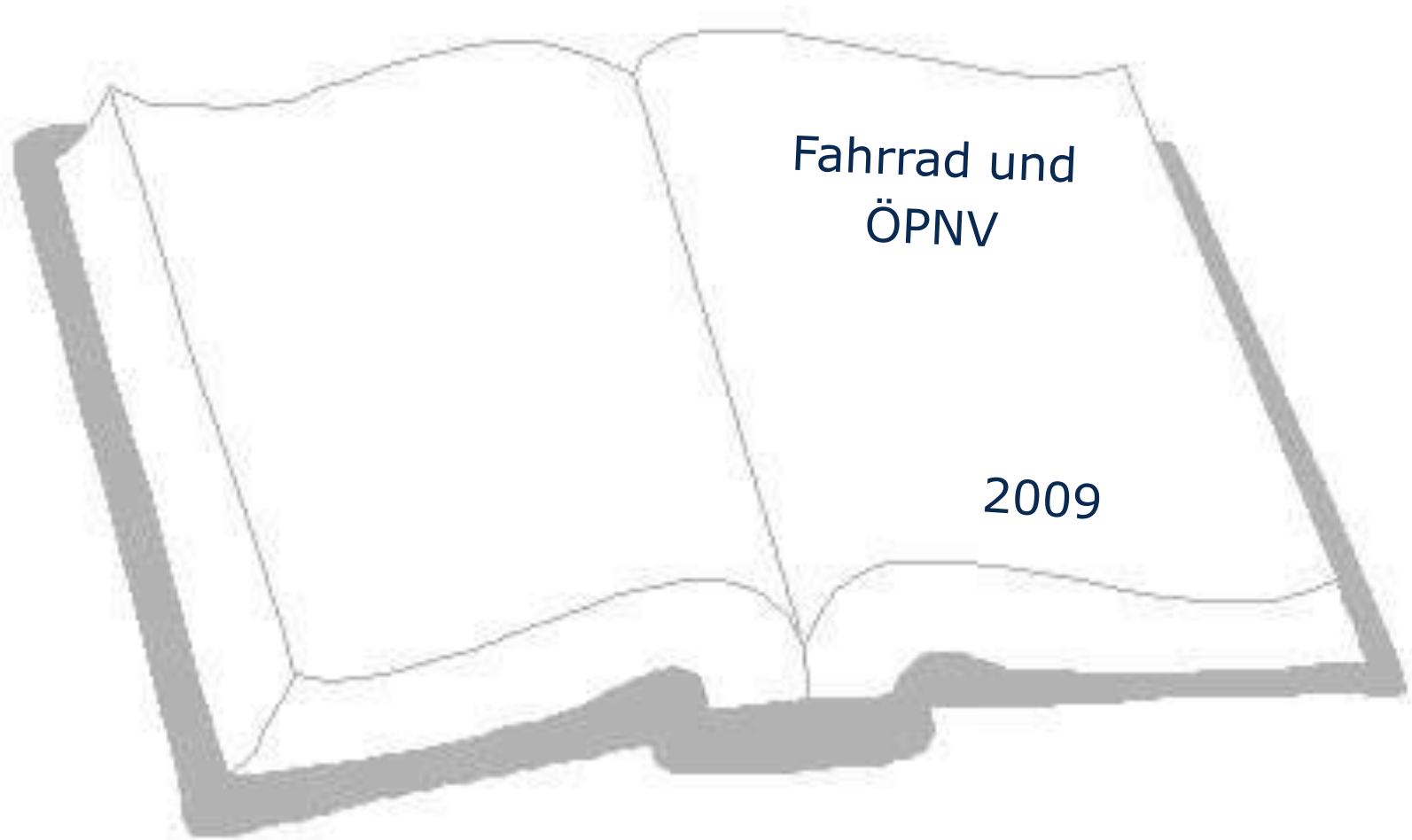
- Wegelängenabhängiges Potenzial zur MIV-Verlagerung zu Gunsten des Umweltverbundes
- Umweltverbund gemeinsam und systematisch fördern
- Marketing-Maßnahmen für Synergieeffekte besonders geeignet.
- Subjektives Konfliktempfinden zwischen Rad und ÖPNV größtenteils nicht bestätigt
- Weiterer Forschungsbedarf



[Quelle: TUD vip, SrV 2003]

Ausblick

Erstellen eines Leitfadens





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!