

Fahrrad und öffentlichen Verkehr gemeinsam denken

Die Verknüpfung von Fahrradmobilität mit öffentlichem Verkehr
als Beitrag zu Daseinsvorsorge und Klimaschutz

Ein Handlungsleitfaden für Bund, Länder, Kommunen
sowie Mobilitätsdienstleister

Übersicht der zehn Handlungsfelder des Leitfadens

Akteure



zentrale Themenfelder



Einleitung

Die Förderung von Fahrradmobilität und öffentlichem Verkehr ist ein wesentlicher Baustein zur Gestaltung einer ökologisch nachhaltigeren, sozial verträglicheren und ökonomisch tragfähigen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in Deutschland. Mit einer verbesserten intermodalen Verknüpfung werden beide Verkehrsträger attraktiver und somit häufiger genutzt. Öffentliche Verkehrsunternehmen gewinnen dadurch vergrößerte Einzugsbereiche von Haltestellen, können Spitzenbelastungen abfedern und verbessern ihr Image. Fahrradfahrenden ermöglicht die Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln größere Reichweiten, was gerade auch in randstädtischen, suburbanen oder ländlichen Regionen bedeutsam werden kann. Letztlich leistet die Verknüpfung der beiden Verkehrsträger einen Beitrag zur Daseinsvorsorge und für den Klimaschutz.

Trotz der Bedeutung intermodaler Vernetzung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr gibt es hierfür in Deutschland noch Optimierungsbedarf, auch wenn dieser regional und je nach Handlungsfeld unterschiedlich ausfällt. Wenngleich es nicht möglich ist, pauschale Empfehlungen für eine Steigerung der Attraktivität auszusprechen – zu unterschiedlich ist die lokale Ausstattung mit intermodalen Angeboten, öffentlichen Verkehrsmitteln (Stadt- und Regionalbusse, Straßenbahnen, S-Bahnen oder Züge) sowie Fahrradinfrastruktur –, so können doch Schlussfolgerungen aus erfolgreichen nationalen und internationalen Modellen gezogen werden (Czowalla et al. 2017, 2018).

Mit dem Leitfaden werden Handlungsoptionen herausgestellt für all diejenigen, die die Attraktivität des Fahrrades und des öffentlichen Verkehrs verbessern wollen. Adressaten sind sowohl die politischen Entscheidungsträger und Fachleute des Bundes, der Länder, Kreise und Kommunen als auch öffentliche und private Verkehrsunternehmen, Interessensverbände, Bürgerinitiativen und die Planungspraxis. Die Handlungsoptionen (1) bis (5) adressieren zunächst die Akteure, die mit ihren Entscheidungen die intermodale Vernetzung wesentlich voranbringen können. Anschließend werden Handlungsoptionen in den zentralen Themenfeldern aufgezeigt: (6) Marketing und Kommunikation, (7) digitale Vernetzung, (8) Fahrradabstellanlagen, (9) Fahrradverleihsysteme sowie (10) Fahrradmitnahme.

1

Rechtliche und finanzielle Rahmenbedingungen auf Bundes- und Landesebene verbessern

Ausgangslage:

Mit der Schaffung eines geeigneten Rechtsrahmens und gezielter Förderprogramme können der Bund und die Bundesländer die Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr gezielt verbessern. Bisherige Gesetzestexte bleiben in Bezug auf die Förderung von intermodalen Verknüpfungen zwischen Fahrrad und öffentlichem Verkehr eher vage. Auch ist der öffentliche Verkehr in Deutschland aufgrund der Vielzahl der Akteure sehr uneinheitlich ausgestaltet. Dies betrifft u.a. die regional unterschiedlichen Regelungen zur Fahrradmitnahme.

Die bundeseigene Deutsche Bahn ist ein wichtiger Akteur bei der Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr. Die meisten Bahnhöfe werden von der DB Station & Service AG betrieben, die bisher allerdings die Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen nicht flächendeckend als ihre Aufgabe versteht. So sind auch die von der DB Station & Service erhobenen Stationsentgelte nicht an qualitative oder quantitative Kriterien zur Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen oder Leihfahrrädern gebunden.

Schließlich existiert bislang keine Mobilitätsstudie, die sowohl methodisch als auch in Bezug auf Repräsentativität intermodales Verkehrsverhalten in Deutschland zuverlässig und detailgenau als Grundlage für Planung und Forschung abbildet.

Handlungsoptionen:

- Im **Personenbeförderungsgesetz** (siehe Kasten) sollte ausdrücklich festgeschrieben werden, dass **in den Nahverkehrsgesetzen der Länder die Integration von Fahrrad und öffentlichem Verkehr zeitlich verbindlich zu konkretisieren** ist und zwar in ihrer Qualität und Quantität sowie im Hinblick auf die Finanzierung von Infrastruktur und Betrieb.
- Die verkehrsplanerischen Fachverbände (z.B. FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) sollten **bundeseinheitliche Mindeststandards für Infrastrukturangebote an Bahnhöfen** (Fahrradabstellanlagen, Leihräder etc.) definieren.
- Die **Finanzierungsinstrumente von Bund und Ländern für den öffentlichen Verkehr und für Fahrradmobilität** sollten so gestaltet werden, dass nicht nur die Herstellung der Infrastrukturen, sondern **auch der fortlaufende Betrieb** förderfähig sind.
- Die Deutsche Bahn sollte diese intermodale Verknüpfung mit dem Fahrrad nicht nur bei den Fahrradverleihsystemen, sondern auch bei Fahrradparken und Fahrradmitnahme flächendeckend vorantreiben. Im Rahmen seiner Möglichkeiten sollte der Bund als Eigentümer der Deutschen Bahn darauf entsprechend hinwirken. Für die Zahlung von Stationsentgelten können Kriterien für das Vorhandensein von Fahrradabstellanlagen in ausreichender Quantität und Qualität eingeführt werden. Transparentere Organisationsstrukturen und Ansprechpartner*innen bei der DB Station & Service sind für Kommunen und private Anbieter notwendig, wenn es um Fragen rund um die Nutzung von Liegenschaften der DB, beispielsweise für Fahrradabstellanlagen, geht.

- Eine **Vereinheitlichung der Beförderungsbedingungen und -tarife** sowie der Kommunikation, Reservierung und Abrechnung bei der Fahrradmitnahme sollte auf Landesebene (und durch Zusammenarbeit der Länder langfristig auch auf Bundesebene) forciert werden. Im Zuge einer Vereinheitlichung sollte dabei auch der Widerspruch zwischen DB-Tarif und Verbundsregelungen im Nahverkehr adressiert werden (Czowalla et. al. 2018, 28ff).
- **Erhebungsmethodiken** von repräsentativen Mobilitätsstudien wie „Mobilität in Deutschland“ (MID) oder „System repräsentativer Verkehrserhebungen“ (SrV) sollten so **angepasst werden**, dass sie verlässlichere Ergebnisse und Planungsgrundlagen in Bezug auf intermodalen Verkehr liefern.

Beispiel Personenbeförderungsgesetz (PbefG) für verbesserte intermodale Verknüpfung

Das Thema Intermodalität ist bisher im Personenbeförderungsgesetz nur unverbindlich verankert:

„Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig.“

Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan.“ (§ 8 (3) PbefG)

Ähnlich wie dort die Barrierefreiheit als Pflichtaufgabe für die Nahverkehrspläne der Länder festgelegt ist,

„Der Nahverkehrsplan hat [...] für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die [...] genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.“ (§ 8 (3) PbefG),

kann auch die Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr als Pflichtaufgabe mit quantitativen und qualitativen Mindeststandards explizit formuliert werden, so dass die Wege hin und weg zur Haltestelle konsequent mitbedacht und Fahrradabstellanlagen, Fahrradmitnahmemöglichkeiten oder Fahrradverleihsysteme berücksichtigt werden müssen.

2

Bundesländer und Verkehrsverbünde fördern aktiv die Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr

Ausgangslage:

Die Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr ist im Rahmen der Nahverkehrsgesetze und -pläne der Bundesländer nicht ausreichend berücksichtigt. Ausschreibungen öffentlicher Verkehrsdienstleistungen richten sich bislang fast ausschließlich auf Bus- und Bahnangebote.

Verkehrsanbieter, Verbünde und Kommunen haben oft nur begrenzten oder indirekten Einfluss auf die Gestaltung und Ausstattung von Bahnhöfen oder Haltestellen, die die Schnittstellen zwischen öffentlichem Verkehr und dem Fahrrad darstellen. Auch fehlt es diesbezüglich an klaren Zuständigkeiten, da Bahnhofsgelände und -gelände meist im Besitz der Deutschen Bahn oder lokaler Gebietskörperschaften sind.

Das tatsächliche Fahrradmitnahme-Aufkommen sowie der Bedarf an Fahrradabstellanlagen wird von den Verbänden bisher nicht oder nur unzureichend erfasst. Insbesondere kleinere Kommunen verfügen nicht immer über ausreichende verkehrsplanerische Kapazitäten.

Handlungsoptionen:

- Nahverkehrsgesetze sollten die Aufgaben der Aufgabenträger auch in Bezug auf die Schnittstellen zwischen öffentlichem Verkehr und Fahrradverkehr definieren. So sollten die **Nahverkehrspläne der Länder konkrete flächendeckende Zielvorgaben** – sowohl für städtische als auch für ländliche Räume – zu den Themen Fahrradabstellanlagen, Fahrradverleihangebote, Fahrradmitnahme, Marketing & Kommunikation sowie Digitalisierung enthalten und sich damit **zu integrierten Mobilitätsplänen weiterentwickeln**.
- Bei der **Ausschreibung öffentlicher Verkehrsleistungen sollten auch der Betrieb von Fahrradinfrastrukturen an Bahnhöfen** und weiteren Haltestellen sowie entsprechende Informationsangebote **als Aufgaben mitformuliert werden**.
- Zur Förderung der Fahrradmitnahme sind **monetäre Ausgleichszahlungen des Landes** an die Verkehrsdienstleister für **den Transport von Fahrrädern** denkbar, ähnlich wie es bereits für den Transport von mobilitätseingeschränkten Personen passiert. Bei Beschaffung oder Umbau von Fahrzeugen sollte eine Verbesserung der Fahrradmitnahmebedingungen verpflichtend berücksichtigt werden.



- Die **Fahrradmitnahme** sowie der **qualitative und quantitative Bedarf an Fahrradabstellanlagen** sollten im Rahmen von Fahrgastzählungen und -befragungen **statistisch erfasst** werden (z.B. Ermittlung von Fahrradmitnahmequoten im Schienenpersonennahverkehr, d.h. Anteil der Fahrgäste, die ein Fahrrad mitnehmen).
- Auf Landes- oder Verbundebene sollte **eine institutionalisierte Koordinationsstelle eingerichtet werden**, die insbesondere kleinere Kommunen bereits bei der Planung und Entwicklung entsprechender Maßnahmen, z.B. von Fahrradabstellanlagen, unterstützt.

3 Kreise und Kommunen entwickeln integrierte Strategien

Ausgangslage:

In vielen Kreisen und Kommunen werden mittlerweile Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und zur besseren Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr realisiert. Vielfach sind dies aber noch eher isoliert umgesetzte, nicht ausreichend aufeinander abgestimmte Einzelprojekte in infrastrukturellen Teilbereichen.

Begleitende Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen erfolgen nur selten. In einer Vielzahl von Kreisen und Kommunen mangelt es zudem an übergeordneten, langfristigen Strategien und effizienten Entscheidungsstrukturen. Aufgrund dieser strukturellen und planerischen Defizite wird das große Potential des Radverkehrs in der Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr – insbesondere im Hinblick auf die Förderung einer ökologisch nachhaltigen Mobilität – nicht optimal ausgeschöpft.



Handlungsoptionen:

- Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und zur besseren Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr stellen einen wichtigen Bestandteil der Daseinsvorsorge dar und können einen wirksamen lokalen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Sie sollten deshalb **dauerhaft in städtischen Verkehrsentwicklungsplänen verankert** werden.
- Eine **integrierte Planung und Realisierung von Projekten** in diesem Bereich ist deutlich effektiver als die bisher vorherrschende isolierte Umsetzung von Einzelprojekten. Sämtliche Maßnahmen auf lokaler Ebene sollten deshalb in einem politisch legitimierten **Gesamtkonzept mit verbindlichen qualitativen und quantitativen Zielvorgaben und konkreten Maßnahmenpaketen** gebündelt werden. Zentral für eine erfolgreiche Umsetzung solcher Gesamtkonzepte sind eine ausreichende finanzielle Ausstattung und die Etablierung klarer Zuständigkeiten und Ansprechpartner*innen (durch angepasste Verwaltungsstrukturen und Radverkehrsaufträge).
- Insbesondere ist eine **umfassende Koordination der lokalen Planungen** zu Fahrradabstellanlagen, Verleihsystemen und Mitnahmemöglichkeiten notwendig, um Angebotslücken oder Fehlallokationen zu vermeiden. **Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen** sollten hierbei immer **integraler Bestandteil** sein.
- Die Umsetzung integrierter Planungen erfordert die **Kooperation und Koordination verschiedener Akteure auf lokaler Ebene**. Eine zentrale Aufgabe der Kommunen ist deshalb auch, die Beteiligung von öffentlichen Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden, privaten Verkehrsdienstleistern sowie weiteren Akteuren aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft sicherzustellen und deren Zusammenarbeit mit städtischen Gremien bzw. Verwaltungen zu organisieren und zu steuern, beispielsweise durch „runde Tische“.
- Da viele Wegebeziehungen innerhalb einer Region nicht an den Grenzen der einzelnen Kommunen enden, sind bei Planungen zur Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr auch **regionale Perspektiven mitzubedenken** und Gemeinden sowie weitere relevante Akteure aus der Region zu beteiligen, z.B. bei regionalen Foren oder Koordinationstreffen.
- Über einen interregionalen Wissensaustausch können Kommunen von den Praxiserfahrungen in anderen Regionen profitieren (z.B. Teilnahme an praxisorientierten Konferenzen, Weiterbildungen, Exkursionen).

4

Regionale und kommunale Verkehrsunternehmen wandeln sich zu Mobilitätsdienstleistern

Ausgangslage:

Nach dem klassischen Verständnis wird der öffentliche Verkehr durch liniengebundene Angebote von Bus und Bahn abgewickelt. Fragen des Vor- und Nachtransportes zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (sofern nicht durch Bus und Bahn erbracht) werden demnach nicht als eigenes Aufgabengebiet der öffentlichen Verkehrsunternehmen gesehen.

Auch viele Kommunen sind nicht oder nur in geringem Maße an der Ausgestaltung neuer Mobilitätsdienstleistungen beteiligt, die über die Bereitstellung von Bus- und Bahnangeboten hinausgehen.

Handlungsoptionen:

- **Fahrradverkehr** sollte zukünftig nicht nur als Lösung für den Vor- und Nachtransport, sondern als integrales **Aufgabengebiet des öffentlichen Verkehrs** verstanden werden.
- **Öffentliche Unternehmen**, wie z.B. Stadtwerke, können sich als Anbieter von Carsharing, Fahrradverleihsystemen oder Fahrrad-Abstellanlagen **neue Geschäftsfelder erschließen** und eigene digitale Informationsangebote erschaffen.
- Dabei ist letztlich nicht entscheidend, ob kommunale Gebietskörperschaften diese neuen Angebote in Eigenbetrieben selbst erstellen oder dies an Dritte delegieren, sondern dass sie sich langfristige **Handlungsspielräume und Einflussmöglichkeiten erhalten**, z.B. in Form von öffentlich-privaten Kooperationen.
- Zur **Vermeidung von Insellösungen** sollten Kommunen und Landkreise in Absprache mit Verbänden und Ländern auf eine regionale Abstimmung achten – sowohl für infrastrukturelle Angebote als auch für die digitale und nicht-digitale Kommunikation.

Beispiel: Die Integration des Fahrradverleihs in Angebote kommunaler Verkehrsunternehmen

In Mainz („meinRad“) und München (MVG Rad) bieten die kommunalen Verkehrsunternehmen Fahrradverleihsysteme an, die in das Angebot des öffentlichen Verkehrs integriert sind, u.a. durch entsprechende Informations- und Tarifangebote.

Dies ermöglicht den Städten bzw. den kommunalen Verkehrsunternehmen auch langfristig einen direkten Einfluss auf die Ausgestaltung und Weiterentwicklung der Angebote.

Die Informationsangebote und die Tarife der Fahrradverleihangebote sind eng mit denen des öffentlichen Verkehrs verknüpft.



MAINZER
MOBILITÄT

Um das Selbstverständnis als kommunaler Mobilitätsdienstleister zu unterstreichen, tritt die Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) seit 2017 in der Außendarstellung als „Mainzer Mobilität“ auf. Ein wichtiger Baustein der eigenen Mobilitätsdienstleistungen ist das vollständig integrierte Fahrradverleihsystem „meinRad“.

5 Kreativität durch Einbindung und Unterstützung privater und zivilgesellschaftlicher Akteure fördern

Ausgangslage:

In vielen Bereichen der Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr sind bereits zivilgesellschaftliche Akteure (z.B. ADFC, Radentscheid-Kampagnen) und private Dienstleister mit umfangreichem Wissen tätig. Jedoch werden zahlreiche Impulse und kreative Potentiale dieser Gruppen nur unzureichend genutzt, da Planungsabläufe häufig stark formalisiert sind und sich eng an Standards technischer Regelwerke orientieren, was eine frühzeitige und umfassende Beteiligung solcher Akteure erschwert.



Zivilgesellschaftliche Akteure wie der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club ADFC, der ökologisch orientierte Verkehrsclub Deutschland VCD, die Berliner Initiative Volksentscheid Fahrrad oder die Critical Mass Bewegung können wichtige Partner zur Verbesserung intermodaler Mobilität in den Kommunen sein.

Handlungsoptionen:

- Sofern Kommunen oder regionale Institutionen nicht über eigene Kompetenzen bzw. Erfahrungen verfügen (z.B. bei automatisierten Abstellanlagen, Fahrradverleihsystemen, Apps oder Marketingkonzepten), kann es zweckmäßig sein, **Maßnahmen in Kooperation mit privaten Unternehmen umzusetzen**.
- **Radentscheide und ähnliche zivilgesellschaftliche Initiativen sollten als konkrete Chance** begriffen werden, um Veränderungen der lokalen Verkehrsplanung anzustoßen bzw. zu beschleunigen. Solche Initiativen sowie entsprechende Interessensvertretungen (wie beispielsweise ADFC und VCD) sollten dauerhaft in Planungs- und Entscheidungsprozesse miteinbezogen werden. Um ein langfristiges Engagement zu fördern, ist es entscheidend, dass die Beteiligung zivilgesellschaftlicher Gruppen nicht nur symbolisch stattfindet, sondern auch **konkrete Berücksichtigung in städtischen Planungen findet**.
- Eine vergleichsweise unbürokratische Einbindung dieser externen Akteure in Planungs- und Umsetzungsverfahren wird durch die Einrichtung regelmäßiger, themenbezogener **Arbeitsgruppen mit Koordinations- und Steuerungskompetenzen** ermöglicht. So kann eine stabile, verbindliche und langfristig wirksame Zusammenarbeit der jeweils relevanten Akteure erreicht werden.

6 Innovative Marketing- und Kommunikationsmöglichkeiten nutzen

Ausgangslage:

Die Unterstützung von Verkehrsinfrastrukturprogrammen und Mobilitätsdienstleistungen durch Marketing- und Kommunikationsmöglichkeiten ist häufig immer noch ungenügend, innovative Anwendungen neuer Kommunikations- und Werbeformen erfolgen nur in Einzelfällen. Hohe Auslastungszahlen werden häufig als Grund angeführt, warum auf eine qualitative Verbesserung und ein Marketing der Angebote verzichtet wird.

Handlungsoptionen:

- Die bisher größtenteils infrastrukturell ausgerichteten **Förderprogramme von Bund und Ländern** (z.B. für Fahrradabstellanlagen) **sollten auch langfristig verfügbare Finanzmittel für Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen von Bau und Betrieb beinhalten**. Die Nahverkehrs- bzw. Mobilitätspläne der Länder sollten entsprechend neben infrastrukturellen Aspekten auch Vorgaben zu Marketing und Kommunikation enthalten.
- Die Verkehrsverbünde und -unternehmen sollten die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr als **integralen Bestandteil des öffentlichen Verkehrsangebots sehen** und entsprechend auch **aktiv bewerben**. Grundlegende radverkehrsbezogene bzw. intermodale Informationsangebote und Wegweiser sollten dafür zumindest verbundweit, soweit möglich aber auch überregional stärker vereinheitlicht werden.
- Für eine **einfache und möglichst aktuelle Kommunikation** der Mobilitätsoptionen sollten kombinierte Angebote des Radverkehrs und des öffentlichen Verkehrs in **digitalen Informationskanälen** (Webanwendungen, Mobile Apps etc.) integriert werden.
- Für eine weitere Verbesserung der Mobilitätsangebote in diesem Bereich ist ein regelmäßiger Dialog mit den Nutzenden notwendig. Kommunikationsportale sollten deshalb nicht nur Informationen über bestehende Mobilitätsangebote verfügbar machen, sondern **auch die Möglichkeit bieten, Bewertungen abzugeben und Verbesserungsvorschläge** mitzuteilen.
- Von zentraler Bedeutung bei kommunalen oder regionalen Marketing- und Informationskampagnen ist **die Ansprache der Nutzenden auf einer emotionalen Ebene**. Ergänzend zu den klassischen Informations- bzw. Werbeangeboten sollten hierfür verstärkt **soziale Medien** sowie **zielgruppenorientierte Marketingkonzepte** (z.B. Gutschein- oder Rabattaktionen für Abo-Kund*innen, Gutschein-Codes auf Einzelfahrscheinen etc.) eingesetzt werden. Zudem sollten neue Infrastrukturen bzw. Mobilitätsangebote so attraktiv gestaltet werden, dass sie selbst auch eine Marketingwirkung entfalten.



Viele Mobilitätsbausteine werden in Offenburg unter der Marke „EinfachMobil“ zusammengefasst. Grün als Markenfarbe findet sich überall wieder – auch Fahrradstreifen in Offenburg werden grün eingefärbt.

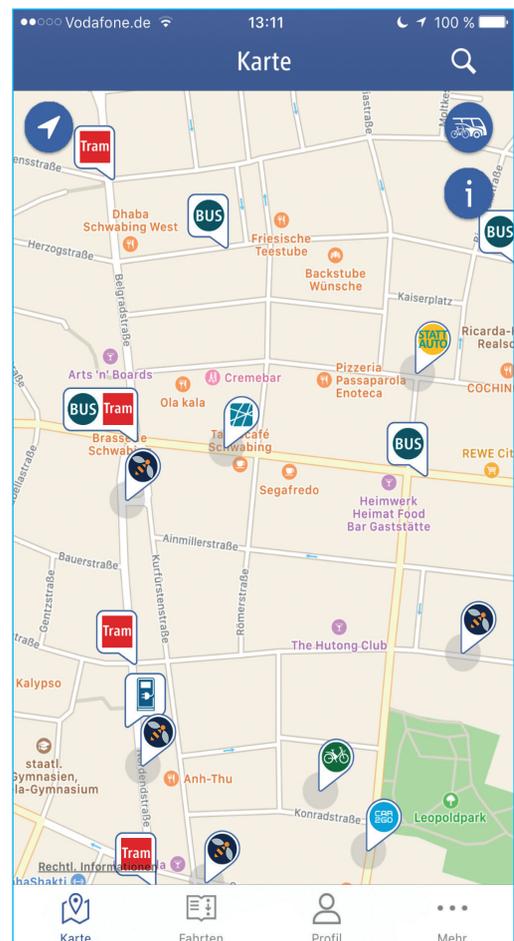
7

Digitale Vernetzung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr vorantreiben

Ausgangslage:

Die Potentiale der fortschreitenden Digitalisierung werden bislang nur zum Teil erkannt und genutzt. Zwar sind für den öffentlichen Verkehr ebenso wie für den Radverkehr mittlerweile viele digitale Informationsangebote verfügbar, in manchen Bereichen fehlen sie jedoch noch fast vollständig, z.B. zur Auslastung und zur Platzverfügbarkeit im öffentlichen Verkehr.

Oft fehlt zudem eine Verknüpfung der Informationsportale untereinander. Hindernisse für eine bessere Vernetzung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr sind vor allem die fehlende Kooperationsbereitschaft der beteiligten Akteure und technische Inkompatibilitäten der verwendeten Systeme.



Einchecken.
Abstellen.
Sicher.

DEINRADSCHLOSS

Digitalisierung bietet zahlreiche Optionen zur Vernetzung des Fahrrads mit dem Öffentlichen Verkehr, z.B. zum Finden und Reservieren von Leihrädern mit der Münchner App „MVG more“ (rechte Abbildung) oder um Fahrradabstellanlagen mit dem Zugangssystem „Dein Radschloss“ des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr einfacher zugänglich zu machen (Abbildung links unten).

Handlungsoptionen:

- Der Aufbau bzw. die Weiterentwicklung einer **deutschlandweit verfügbaren digitalen Informationsplattform zum öffentlichen Verkehr mit radbezogenen bzw. intermodalen Mobilitätsangeboten** sollte durch eine langfristige Förderung durch den Bund sichergestellt werden. Über dieses Portal sollten anbieterübergreifend und in Echtzeit alle Informationen zu Fahrradverleihsystemen, -abstellanlagen und Kapazitäten zur Fahrradmitnahme verfügbar gemacht werden. Dadurch würde auch ein verbundübergreifendes, intermodales Routing ermöglicht.
- Notwendig für solche intermodalen Informationsangebote ist **eine deutlich engere Kooperation verschiedener (öffentlicher) Verkehrsdienstleister**. Bund und Länder sollten darauf hinwirken, dass alle relevanten Anbieter ihre Informations- sowie Echtzeitverkehrsdaten diskriminierungsfrei über standardisierte, offene Schnittstellen (OpenData-Lizenz) zur Verfügung stellen.
- Ein besonderes Augenmerk ist bei der Vernetzung auf **die Belange des Datenschutzes zu richten**. Für die Nutzenden sollte jederzeit transparent bleiben, inwiefern eine Weitergabe der persönlichen Nutzungsdaten erfolgt.
- Aufgrund der schnellen Veränderung technischer Standards und Nutzungsgewohnheiten sind Verkehrsverbünde und -dienstleister gefordert, ihre **digitalen Anwendungen und Datenbestände kontinuierlich weiterzuentwickeln**. Nach der notwendigen Anpassung technischer Standards sollte zumindest auf Ebene der Verkehrsverbünde auch ein **verkehrsmittelübergreifendes Ticketing** ermöglicht werden, so dass ÖV-Fahrscheine, Leihfahrräder oder Fahrradboxen über eine gemeinsame Plattform gebucht werden können.
- Neben überregionalen Angeboten können ergänzend auch **durch regionale Akteure oder Kommunen betriebene Informationsportale sinnvoll** sein, die über zusätzliche lokale Mobilitätsinformationen oder Verknüpfungen mit anderen regionalen Informationsangeboten einen Mehrwert für die Nutzenden bieten.

8

Fahrradabstellanlagen vielfältig und nachfragegerecht gestalten

Ausgangslage:

Das Angebot von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen in Deutschland ist sowohl in Bezug auf die Quantität als auch auf die Qualität sehr heterogen. Vor allem fehlt es an Kapazitäten bei mittleren und größeren Umsteigeorten. Marketing, Kommunikation und Informationen zu den Abstellanlagen variieren deutlich in ihrer Qualität. Viele Abstellanlagen werden wenig gepflegt und sind veraltet. Höherwertige Fahrradabstellanlagen sind dagegen oftmals kostenpflichtig im Gegensatz zu Pkw-Stellplätzen in Park-and-ride-Anlagen.

Die Möglichkeiten der Digitalisierung, z.B. für flexible Reservierungsmöglichkeiten von Abstellboxen, werden nur in Einzelfällen genutzt. Auch werden die unterschiedlichen Anforderungen verschiedener Nutzendengruppen an die Qualität der Abstellanlagen nur selten beachtet.

Handlungsoptionen:

- Oberste Priorität bei der Erstellung einer Fahrradabstellanlage an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs hat die Wahl eines geeigneten Standorts, der idealerweise eine gute, möglichst **umwegfreie Anbindung an das Radwegenetz** aufweist und gleichzeitig am bzw. im Bahnhof (oder an der Haltestelle) **einen schnellen Übergang zum öffentlichen Verkehr** bietet.
- **Einfache Bedienbarkeit, Sauberkeit, Sicherheit** durch soziale Kontrolle und **Beleuchtung** sowie eine **Überdachung** der Anlagen **sind notwendige Mindestanforderungen** an gebrauchstaugliche und qualitativ hochwertige Abstellanlagen, **unabhängig von ihrer Dimensionierung**.
(vgl. ADFC-Standards zu Fahrradabstellanlagen; <https://www.adfc.de/verkehr--recht/radverkehr-gestalten/fahrradparken/adfc-empfohlene-abstellanlagen>)
- **Personenbediente Abstellanlagen** sind hilfreich bei einem hohen Anteil sporadischer Nutzungen (z.B. im Tourismus) oder für zusätzliche Serviceangebote (z.B. Wartung, Reparatur).
- Aus **stadtgestalterischen Gründen und zur Reduzierung des Flächenverbrauchs** sollte bei höherem Bike-and-ride-Aufkommen die Installation von **automatischen Fahrradparkhäusern** geprüft werden.
- Gerade bei höherwertigen Angeboten ist auf eine Flexibilisierung der Angebotszeiten zu achten, z.B. indem **Kapazitäten digital buchbar** sind.
- **Bike-and-ride-Anlagen** sollten aufgrund des besseren Kosten-Nutzen-Verhältnisses gegenüber Park-and-ride-Anlagen **bei der Planung vorgezogen** und **hinsichtlich der Kosten für die Nutzenden nicht benachteiligt werden**, um durch diese akzeptiert zu werden.



Automatisiertes Fahrradparkhaus Offenburg - die Technik dafür ist ausgereift, die laufenden Betriebskosten werden von der Stadt Offenburg getragen.

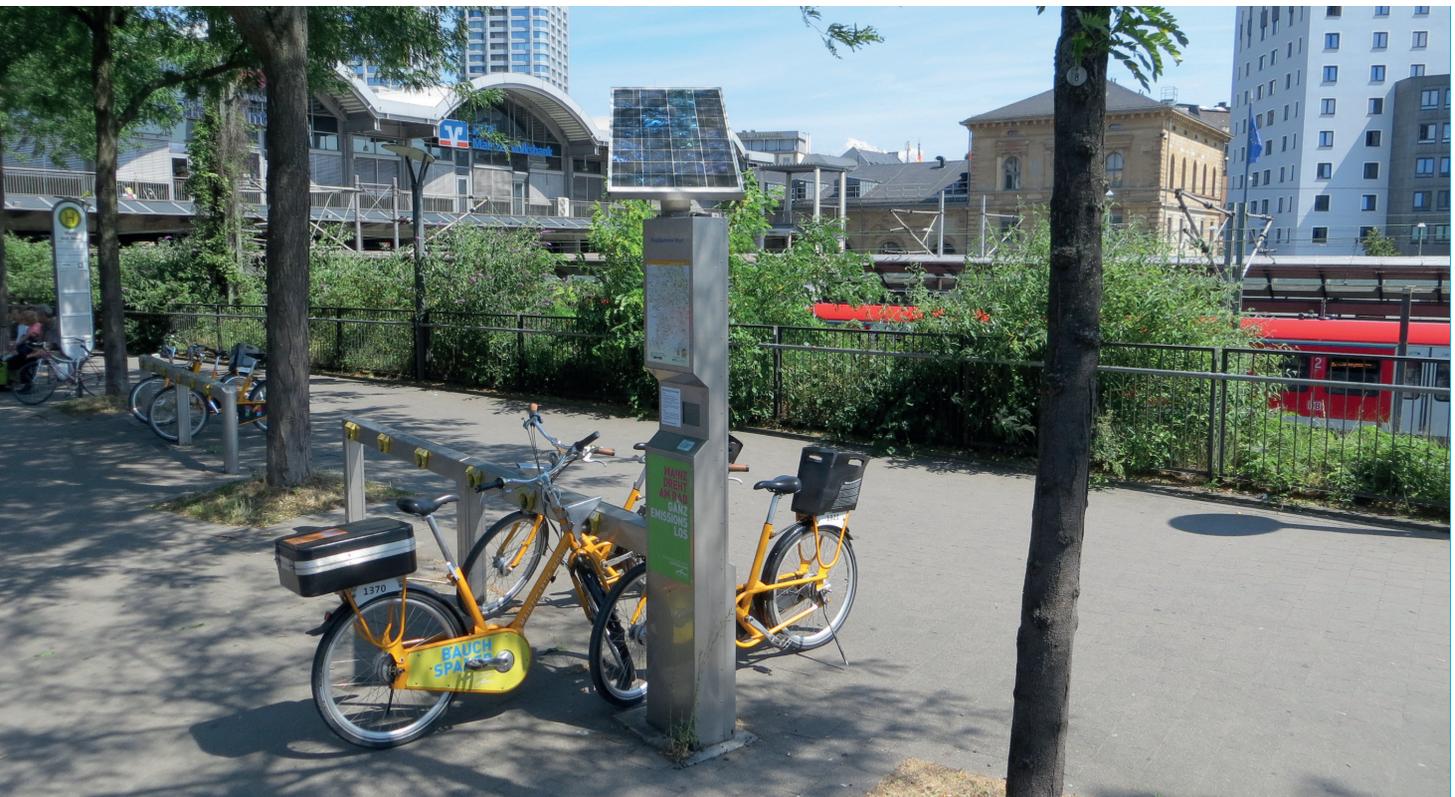
- In Sonderfällen, z.B. dort wo E-Bikes für den Nachtransport genutzt werden, können **E-Bike-Boxen** und Akku-Lademöglichkeiten sinnvoll sein. Beim Neubau und der Aufwertung von Anlagen gilt es deshalb zu prüfen, ob eine relevante Nachfrage besteht oder sich perspektivisch entwickeln könnte.
- **Zertifizierte Angebote mit entsprechenden Qualitätsstandards wie die „Radstation“ oder „Mobilstation“ sollten eine bundesweite Förderung für den Betrieb erhalten.** Um diese Betriebskosten nach geltendem Recht förderfähig zu machen, sind ggfs. entsprechende Gesetzesanpassungen bzw. -initiativen auf nationaler oder EU-Ebene notwendig. Zwecks Vereinheitlichung der Außendarstellung sowie zur Förderung des Austauschs der Betreiber von Abstellanlagen sollten zentrale Koordinierungsstellen für Bike-and-ride-Angebote sowohl auf Landes- als auch auf Bundesebene geschaffen werden.

9

Fahrradverleihsysteme einfacher und attraktiver gestalten

Ausgangslage:

Fahrradverleihsysteme sind nicht flächendeckend in jeder Stadt und Region verfügbar, dies gilt insbesondere für kleine und mittlere Städte sowie den ländlichen Raum. Auch Betrieb und Finanzierung von Fahrradverleihsystemen sind je nach Region unterschiedlich. Einige Systeme werden in öffentlich-privater Kooperation betrieben, zum Teil auch als lokale Marke konzipiert und beworben. Nur wenige Fahrradverleihsysteme sind dabei jedoch strukturell als Angebotsergänzung in ein kommunales oder regionales Nahverkehrsunternehmen integriert. Die zunehmende Verbreitung neuer Anbieter mit stationslosen Fahrradverleihsystemen in den letzten Jahren traf viele Kommunen unvorbereitet.



Bei „meinRad“ in Mainz und Wiesbaden (ehemals „MVGmeinRad“) wird sogar der Betrieb eigenverantwortlich durch die kommunalen Verkehrsunternehmen selbst organisiert.

Handlungsoptionen:

- Für die Etablierung eines lokalen Fahrradverleihsystems sind je nach lokalem Kontext **unterschiedliche Modelle** verfügbar bzw. sinnvoll. So können Fahrradverleihsysteme sowohl durch die **Kommune bzw. kommunale Verkehrsunternehmen** selbst, in **öffentlich-privater Kooperation** oder auch durch **kommerzielle Dienstleister** betrieben werden.
- **Entscheidend für den langfristigen Erfolg und den Nutzen eines Verleihsystems ist die aktive Rolle der Kommune beziehungsweise ihrer regionalen Partner**, gerade dann, wenn kommerzielle Drittanbieter ein System betreiben.
- Für die Förderung der intermodalen Nutzung von Fahrradverleihsystemen mit dem öffentlichen Verkehr ist der Aufbau eines **gemeinsamen bzw. verknüpften Tarifmodells** anzustreben – z.B. mit Vergünstigungen für die kombinierte Nutzung.
- Durch eine **zielgruppenspezifische Ansprache** lassen sich wichtige **Einstiegshürden verringern**. Während die meisten Verleihsysteme bereits mit Universitäten kooperieren und spezifische Vergünstigungen für Studierende anbieten, ist eine **direkte Kooperation für Zwecke des betrieblichen Mobilitätsmanagements mit Arbeitgebern und Betrieben** noch eher selten.
- Es reicht nicht aus, ein Fahrradsystem einmalig zu etablieren, vielmehr bedarf es einer **ständigen Optimierung des Angebotes und Anpassung an neue Mobilitätsbedürfnisse**, um z.B. auf Innovationen im Bereich der Digitalisierung reagieren zu können. Betreiber von öffentlich geförderten Systemen sind in Anbetracht der neuen Konkurrenzsituation nun noch stärker gefordert, ein qualitativ hochwertiges Produkt anzubieten. **Ein System ist nur dann auf Dauer sinnvoll und finanzierbar, wenn es für die Nutzer*innen attraktiv ist.**
- Fahrradverleihsysteme sollten in **lokale und überregionale Routen- und Reiseplaner eingebunden werden**, gerade um Nicht-Nutzende auf die Nutzungsmöglichkeiten aufmerksam zu machen.
- **Fahrradverleihsysteme** sollten nicht nur als Mobilitätsoption für den städtischen Raum geplant werden, sondern **auch für den Vor- und Nachtransport in suburban oder ländlich geprägten Randgebieten von Agglomerationsräumen** und dort gezielt gefördert werden.

10 Fahrradmitnahme verbessern

Ausgangslage:

Die Fahrradmitnahme stellt viele Verkehrsunternehmen gerade in der Hauptverkehrszeit oder an Ausflugstagen vor ein Kapazitätsproblem. Sperrzeiten und Entgelte für die Fahrradmitnahme sind deshalb häufig. Auch wird in der Regel kein aktives Marketing für die Fahrradmitnahme betrieben, um so die Anzahl der Reisenden mit Fahrrad nicht weiter zu erhöhen.

Fahrradfahrende werden an Bahnhöfen nur mangelhaft und uneinheitlich über Wagenreihungen bzw. die Lage der Mehrzweckbereiche zur Fahrradmitnahme informiert. In den Zügen fehlt es häufig an eindeutigen Markierungen und Informationen, wie die Mehrzweckbereiche genutzt werden sollen, was zu Konflikten zwischen Personen mit und ohne Fahrrad führt. Auch eine Barrierefreiheit - insbesondere bei defekten Aufzügen oder Rolltreppen – ist für Reisende mit Fahrrad oft nicht gegeben.

Handlungsoptionen:

- **Zeit- und räumliche Einschränkungen der Fahrradmitnahme und Nutzungsentgelte** im öffentlichen Verkehr sollten grundsätzlich hinterfragt, gut begründet und **auf das notwendige Maß beschränkt werden**, wenn keine Kapazitätserweiterungen mehr möglich sind. Als Ausgleich sollten von Verkehrsverbänden und Gebietskörperschaften Fahrradverleihsysteme und -abstellanlagen gefördert werden, um alternative Kapazitäten zu schaffen.
- **Innovative Lösungen** sollten genutzt werden, um die Fahrradmitnahme zu vereinfachen und die Kapazitäten an Bord zu vergrößern (Czowalla et al. 2017, 57ff.).
- Im innerstädtischen **Bus- und Straßenbahnverkehr sowie im Regionalbusverkehr** sind die Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern begrenzt. Trotzdem ist zu prüfen, ob entsprechende Kapazitäten geschaffen oder Alternativen bereitgestellt werden können.
- Auf Bus- und Bahnlinien mit besonderem Handlungsdruck können **gezielte Maßnahmen** ergriffen werden (z.B. Ausweitung der Mitnahmekapazitäten im Tourismus).
- Verkehrsanbieter und -verbände können mit **der Bereitstellung von verbesserten Informationsmaterialien, Markierungen und Marketing an den Haltestellen und in den Zügen** Konfliktpotentiale reduzieren, Kapazitäten effizienter nutzen und Verzögerungen beim Ein- und Ausstieg vermindern.
- Neben konventionellen Wagenstandsanzeigern und Markierungen am Bahnsteig sollten auch **digitale Echtzeitinformationen** bereitgestellt werden.



Modifizierte Mehrzweckabteile mit Priorisierung der Fahrradmitnahme aus dem Projekt „Rad im Regio“ des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg

Beispiel: Kostenlose Fahrradmitnahme in den hessischen Verkehrsverbänden RMV (Rhein-Main-Verkehrsverbund) und NVV (Nordhessischer Verkehrsverbund)

In den hessischen Verkehrsverbänden RMV (Rhein-Main-Verkehrsverbund) und NVV (Nordhessischer Verkehrsverbund) funktioniert eine Regelung ohne Sperrzeiten und Nutzer*innenentgelte selbst zu Stoßzeiten und innerhalb des Rhein-Main-Ballungszentrums sowohl aus Anbietersicht als auch aus Sicht der Kund*innen weitgehend reibungslos und konfliktfrei.

Beide Verkehrsverbände haben durch entsprechende Auftragsvergaben für die nötigen Kapazitäten in Zügen und Bussen gesorgt. Die Nicht-Garantie der Fahrradmitnahme – d.h. im Einzelfall kann bei nicht vorhandenen Kapazitäten die Mitnahme des Fahrrades untersagt werden – wird als ausreichender Selbstregulationsmechanismus auf Nutzer*innenseite verstanden. Einige Verkehrsverbände, so auch der RMV, bewerben zudem aktiv die Vorteile eines Faltrades und bieten jeweils in Kooperation mit dem ADFC Kaufrabatte an.

Priorität
Priority



Der Handlungsleitfaden wurde innerhalb des Forschungsprojektes „Verbesserte Integration des Fahrrads in den öffentlichen Verkehr – Systematische Erschließung von Handlungsoptionen und Bewertung von Best-Practices“ erarbeitet. Das Projekt wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt ausschließlich bei den Autor*innen.

Frankfurt am Main 2018

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Herausgeber

Goethe-Universität Frankfurt am Main –
Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung
Theodor-W.-Adorno-Platz 6, D-60629 Frankfurt am Main
Email: mobilitaetsforschung@uni-frankfurt.de,
Tel.: +49 (0)69-798-35179

Bearbeitung

Autoren: A. Blechschmidt, L. Czowalla,
M. Lanzendorf (Projektleitung)
Mitwirkende: Hartmann Nagel Art & Consulting,
Marketing für den ÖPNV (Frankfurt am Main);
Planungsbüro VIA eG (Köln)

Gestaltung

Hartmann Nagel Art & Consulting,
Marketing für den ÖPNV (Frankfurt am Main)

Projektpublikationen

Czowalla, L.; Busch, D.; Fromberg, A.; Gwiasda, P.;
Wilde, M. & Lanzendorf, M. (2017): Neuere Entwick-
lungen zur Integration von Fahrrad und öffentlichem
Verkehr in Deutschland: Überblick zum Stand des
Wissens und der Praxis. Arbeitspapiere zur Mobili-
tätsforschung Nr. 15. Frankfurt a.M.

Czowalla, L.; Blechschmidt, A.; Busch, D.; Fromberg,
A.; Grün, C.; Gwiasda, P.; Hartmann, P.; Wilde, M. &
Lanzendorf, M. (2018): Handlungsansätze zur ver-
besserten Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem
Verkehr. Eine vertiefende Analyse von vier Fallstu-
dien. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 18.
Frankfurt a.M.

Bildquellen

© – Titelseite: Stadt Offenburg (links), VBB GmbH
(Mitte), eigenes Foto (rechts); S.7: eigenes Foto; S.11:
MVG mbh (Mainz); S.12: Volksentscheid Fahrrad (links
oben), VCD e.V. (rechts oben), ACFC e.V. (links un-
ten), Sebastian Toddenroth (rechts unten); S.15: Stadt
Offenburg (oben, unten, links), eigenes Foto (rechts);
S.16: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (links unten),
MVG mbH (München) (rechts); S.19: Stadt Offenburg;
S.20: eigenes Foto; S.23: VBB GmbH; die restlichen
Fotos fallen unter die CC0-Lizenz

Ihre Meinung ist uns wichtig! Bitte geben Sie uns eine kurze Rückmeldung zum Leitfaden „Fahrrad und öffentlichen Verkehr gemeinsam denken“

Sie können diesen Fragebogen entweder

1. am Bildschirm ausfüllen (Direktlink zum pdf: www.tinygu.de/meinung) und die abgespeicherte Datei via E-Mail an mobilitaetsforschung@uni-frankfurt.de (Betreff: Fragebogen Rad-ÖV) zurücksenden *oder*
2. ausdrucken, ausfüllen und an oben genannte Adresse zurücksenden.

Die Auswertung erfolgt allein zu Evaluationszwecken und anonym.

1. Welcher Akteursgruppe ordnen Sie sich zu?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Bund (Politik, Verwaltung ...) | <input type="checkbox"/> öffentl. Verkehrsanbieter / Verkehrsverbund |
| <input type="checkbox"/> Bundesland (Politik, Verwaltung ...) | <input type="checkbox"/> Forschungseinrichtung, Planungsbüro |
| <input type="checkbox"/> Region / Landkreis (Politik, Verwaltung ...) | <input type="checkbox"/> Interessensverband (z.B. IHK, ADFC ...) |
| <input type="checkbox"/> Kommune (Politik, Verwaltung ...) | <input type="checkbox"/> Andere, und zwar: _____ |

2. Inwieweit stimmen Sie folgenden Aussagen zum Leitfaden zu?

2.1. Die im Leitfaden aufgezeigten Handlungsfelder sind eine nützliche Grundlage für die Stärkung der Verknüpfung von Fahrrad und Öffentlichem Verkehr.

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <i>stimme zu</i> | <i>stimme eher zu</i> | <i>teils, teils</i> | <i>stimme eher nicht zu</i> | <i>stimme nicht zu</i> |

2.2. Mit den aufgezeigten Maßnahmen und Konzepten lassen sich (bisherige) eigene Maßnahmen überprüfen und neu beurteilen.

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <i>stimme zu</i> | <i>stimme eher zu</i> | <i>teils, teils</i> | <i>stimme eher nicht zu</i> | <i>stimme nicht zu</i> |

2.3. Alles in Allem finde ich den Leitfaden hilfreich.

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <i>stimme zu</i> | <i>stimme eher zu</i> | <i>teils, teils</i> | <i>stimme eher nicht zu</i> | <i>stimme nicht zu</i> |

2.4. Wir werden in den nächsten Monaten Maßnahmen ergreifen oder vorhandene Strategien anpassen, um die Verknüpfung von Fahrrad und Öffentlichem Verkehr zu verbessern.

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <i>stimme zu</i> | <i>stimme eher zu</i> | <i>teils, teils</i> | <i>stimme eher nicht zu</i> | <i>stimme nicht zu</i> |

3. Falls Sie in den nächsten Monaten Maßnahmen ergreifen oder vorhandene Strategien anpassen, in welchem Handlungsfeldern wird das der Fall sein? (Mehrfachantworten möglich)

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> |
| Fahrradabstellanlagen | Fahrradverleihsysteme | Fahrradmitnahme | Marketing | Digitale Angebote |

Sonstiges, und zwar: _____

4. Haben Sie weitere Anmerkungen zu dem Leitfaden?

Vielen Dank für Ihr Feedback!

Download des Leitfadens unter <http://www.humangeographie.de/mobilitaet/>