



Foto: Allianz pro Schiene e.V./Stephan Rühl

Dialogprojekt

„Fahr-Rad-zum-Zug“: Umsteigen für die Verkehrswende



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Nicol Mierz, Referentin Drittmittelprojekte, Allianz pro Schiene e.V., Berlin



In Zeiten der Klimakrise und Erderwärmung wird der Ruf nach einem nachhaltigen Mobilitätsstil immer lauter. Gerade das Fahrrad bildet einen wichtigen Schlüssel für die Verkehrswende und wird zudem immer beliebter. Verknüpft man das Rad- mit dem Bahnfahren und verwendet das Fahrrad als Zubringer zur Schiene, leisten diese beiden Partner einen erheblichen Beitrag zu einer ökologischen Reisekette.

Linke Seite: Doppelstock- und überdachte Parkanlagen – Der Bahnhof in Bad Bentheim ist mit einer kombinierten Parklösung optimal auf Radfahrende vorbereitet. Zu Recht wurde er 2019 von der Allianz pro Schiene zum „Bahnhof des Jahres“ gewählt.

Dieses Potenzial hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erkannt und nach dem ersten Durchgang des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) (2002–2012) einen weiteren Durchlauf (2013–2020) gestartet. Unter dem Motto „Nationaler Radverkehrsplan 2020 – Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln“ fand ein nahtloser Übergang statt. Ziel des NRVP ist es, den Radverkehr attraktiver und sicherer zu gestalten sowie den Umweltverbund aus Öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Fuß- und Radverkehr insgesamt zu stärken. Im Rahmen des NRVP-Projekts „Fahr-Rad-zum-Zug“ zeigt die Allianz pro Schiene an konkreten Beispielen, wie Fahrradabstellanlagen effizient und nutzerorientiert aufgestellt werden können, sodass der Umstieg auf klimafreundliche Verkehrsmittel gelingt. Das Projekt wird vom BMVI aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans gefördert.

An Bahnhöfen fehlen Hunderttausende Fahrradabstellplätze

Einen Beitrag für die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel leistet der Ausbau von Fahrradstellplätzen an Bahnhöfen. Gute Beispiele kann man hierzulande bereits finden: Die Radstation am Hauptbahnhof in Münster umfasst 3.300 Stellplätze für Fahrräder, in Oldenburg stehen 1.500 geschützte Stellplätze rund um den Hauptbahnhof zur Verfügung. Wagt man einen Blick in die Niederlande, entdeckt man Fahrradparkhäuser mit größeren Kapazitäten. Im vergangenen Jahr wurde direkt am Utrechter Hauptbahnhof das weltweit größte Fahrradparkhaus mit Platz für 12.500 Räder eröffnet (siehe nachfolgenden Beitrag). Mit gutem Beispiel gehen auch die Amsterdamer voran. Laut einer Studie von Greenpeace investierte die Stadt 2018 pro Kopf einen Betrag von 11 Euro in den Radverkehr. In Berlin flossen weniger als die Hälfte, 4,70 Euro pro Kopf, in den Radverkehr (vgl. Greenpeace 2018).

Anders als bei unseren Nachbarn im Westen, wird das Fahrrad bei uns insgesamt weniger häufig, aber auch als Zubringer zum Bahnhof seltener verwendet. Oft sind die Kapazitäten von Abstellanlagen an Bahnhöfen

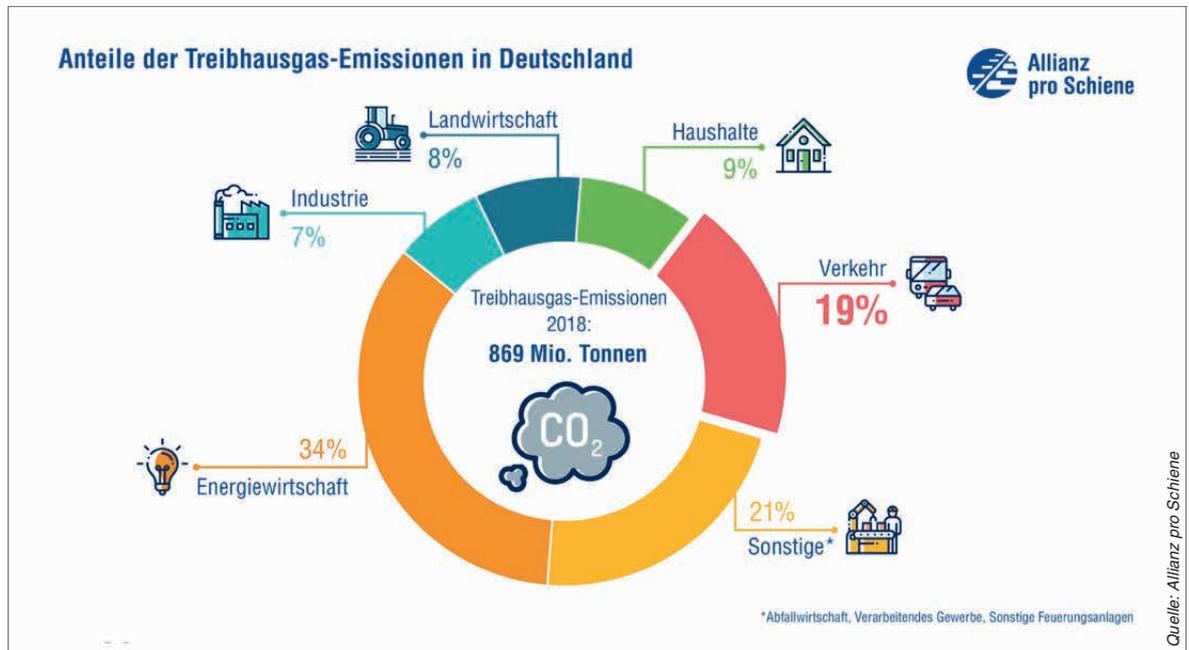
nicht ausreichend oder gar nicht vorhanden. „Bundesweit fehlen Hunderttausende Fahrradstellplätze an den Bahnhöfen. Das ist nicht nur ein Ärgernis für die Radfahrer, sondern auch ein ernstes Hindernis auf dem Weg zu einem klimafreundlichen Verkehr.“, meint Allianz pro Schiene Geschäftsführer Dirk Flege. „Das Rad passt als umweltfreundliches Verkehrsmittel perfekt zur Eisenbahn. Umso wichtiger ist, dass Reisende und Pendler ihr Rad auch sicher und bequem am Bahnhof abstellen können. Zu einer guten Schieneninfrastruktur gehören in Deutschland auch deutlich mehr Radstationen und sichere Abstellboxen.“

Durch die Verknüpfung des Schienenverkehrs mit dem Fahrrad und anderen Verkehrsmitteln erhalten Bahnhöfe als Drehscheibe umweltfreundlicher und nachhaltiger Mobilität der Zukunft eine neue Bedeutung. Das Projekt „Fahr-Rad- zum-Zug“ hat sich daher zum Ziel gesetzt, nachhaltige Mobilität zu sichern und zu einer verbesserten Verknüpfung des Fahrrads mit dem Schienenverkehr beizutragen. Der Verkehr verantwortet einen Großteil der Treibhausgasemissionen in Deutschland. Durch den Ausbau und die Verknüpfung von Verkehrsträgern des Umweltverbundes kann die Reduzierung gelingen.

Radverkehr im Aufschwung

Der Radverkehr steht bei den Bürgern und der Politik hoch im Kurs. Dies wird nicht nur durch das langjährige Bestehen des NRVP sichtbar, auch die Umfrage „Mobilität in Deutschland“ (s. vorheriger Beitrag) wurde speziell auf den Rad- und Fußverkehr hin ausgewertet. In dem Sonderbericht zum Rad- und Fußverkehr wird deutlich, dass es enormes Verlagerungspotenzial hin zum Radverkehr gibt. 66 Prozent der kurzen motorisierten Individualfahrten werden von monomodalen Autofahrenden durchgeführt. Soll dieses Potenzial genutzt werden, müssen die bestehenden Verlagerungshemmnisse in den Blick genommen werden. Ein mögliches Hindernis für den Umstieg aufs Rad stellen fehlende oder unzureichende Fahrradabstellmöglichkeiten an Bahnhöfen dar (vgl. Fahrrad-Monitor Deutschland 2017).

Anteile der Treibhausgas-Emissionen in Deutschland



Wie die Studie „Mobilität in Deutschland“ auch zeigt, liegt der Fahrradbesitz derzeit bei einem Spitzenwert von 0,93 Fahrrädern pro Einwohner. Die Möglichkeit, aufs Rad umzusteigen, ist demnach vorhanden. Lange Wege könnten durch die Kombination Fahrrad-Schiene zurückgelegt werden. Eine ausgebauten Infrastruktur mit Abstellanlagen an zentralen Standorten und Bahnhöfen bilden einen wichtigen Stellhebel auf dem Weg zur klimafreundlichen Mobilität. Eine Reihe von Projekten hat die Optimierung und den Ausbau von Fahrradabstellanlagen bereits in den Blick genommen.

„Fahrradparken an Bahnhöfen“ des Bundesverkehrsministeriums

Im Rahmen der wissenschaftlichen Beratung zur Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie des BMVI beteiligt sich ebenfalls die Deutsche Bahn zusammen mit der Agentur Bahnstadt, dem Fraunhofer Institut und unter Federführung der PTV Group an einer Lösung für den effektiven Ausbau von Abstellanlagen an Bahnhöfen. Neben Best Practice-Beispielen wird im Projekt „Fahrradparken an Bahnhöfen“ Handlungsbedarf beim Bau und Betrieb von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen untersucht. Ziel ist es, modulare Bautypen sowie Betreiber- und Finanzierungsmodelle zu analysieren und zu entwickeln. Dafür fanden in sieben großen S-Bahnregionen Workshops mit Akteuren von Kommunen, Aufgabenträgern, Ländern und Betreibern von Bike+Ride-Anlagen statt. Durch den engen Austausch mit diesem Projekt kann „Fahr-Rad-zum-Zug“ auf eine gute Grundlage zurückgreifen, auf der weiter aufgebaut wird. Die Ergebnisse der Studie „Fahrradparken an Bahnhöfen“ werden demnächst vorliegen.

Bike+Ride-Offensive von BMVI und DB

In Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und der Deutschen Bahn sollen im Rahmen der Bike+Ride-Offensive bis zum Jahr 2022 bundesweit bis zu 100.000 neue Radstellplätze an Bahnhöfen entstehen. Derzeit sind zirka 400.000 Stellplätze vorhanden. Um die letzte Meile mit dem Rad zurücklegen zu können, stellt die Deutsche Bahn mietfrei Flächen für Abstellanlagen zur Verfügung und steht bei der Planung, der Stellung des Förderantrags und der Montage zur Seite. Dabei wird auf standardisierte Anlagentypen zurückgegriffen, um schnelle Erfolge zu gewährleisten. Bei Interesse können sich Kommunen direkt mit der DB Station&Service AG in Verbindung setzen.

„Fahr-Rad-zum-Zug“ setzt auf Vernetzung

Das hier vorgestellte Projekt „Fahr-Rad-zum-Zug“ stellt die Frage nach der nutzerorientierten und kosteneffizienten Realisierung von Fahrradabstellanlagen in den Fokus. Im Rahmen einer Workshopreihe, die Ende 2018 begann, wurden Anforderungen an die Anlagen sowie Best Practice aus dem In- und Ausland beleuchtet. Es wurde deutlich, dass eine Verbesserung der Parksituation für Fahrräder nur in Kooperation mit den verschiedenen Stakeholdern möglich ist. Die Akteure, angefangen von den Kommunen und Aufgabenträgern bis hin zu den privaten Eigentümern von Flächen oder Bahnhofsgebäuden, müssen an einem Strang ziehen.

Diese Gemeinschaftsarbeit wird im Projekt „Fahr-Rad-zum-Zug“ der Allianz pro Schiene in einem ersten

Flächenverbrauch: Auf schmalen Fuß unterwegs – nur der Fußverkehr verbraucht weniger Fläche als Bahn und Fahrrad. Mit den Verbündeten Rad und Zug ist man aber auch über lange Strecken mobil

Schritt durch die Vernetzung der Akteure gefördert. Gemeinsam wird dann von der Theorie in die Praxis übergegangen, dabei stehen drei konkrete Beispiel-Bahnhöfe im Fokus. Anhand der speziellen Fälle werden zusammen mit den Stakeholdern Hemmnisse und Lösungen ausgelotet, die für das Aufstellen von Abstellanlagen relevant sind. Der gemeinsame Weg wird festgehalten und nächste Schritte vereinbart.

So werden drei Zielbilder erstellt, die den Weg zur Aufstellung von Abstellanlagen aufzeigen. Diese beschreiben am Beispiel des Bahnhofstandortes den konkreten Fall und welche Schritte für die Aufstellung von Fahrradabstellanlagen nötig sind. Darüber hinaus werden auch übertragbare Lösungswege aufgezeigt, die andere Standorte bei der Planung und Realisierung von Abstellanlagen unterstützen und eine Orientierung bei Vorhaben geben.

Konkrete Beispiele bieten Orientierung

Die Zielbilder werden im Rahmen von drei Workshops erstellt, die jeweils vor Ort an verschiedenen Bahnhöfen stattfinden. Die ausgesuchten Bahnhöfe unterscheiden sich dabei in Größe und Funktion und repräsentieren einen von drei Bahnhofstypen. Diese Typen verkörpern den Großteil der bestehenden Bahnhöfe in Deutschland: ein kleiner Bahnhof mit einer kaum ausgeprägten Umsteigefunktion und ohne Anbindung an den Fernverkehr, ein Bahnhof mit regionaler Bedeutung und wichtigem Regionalverkehrshalt (regionaler Knotenpunkt) und ein Bahnhof mit überregionaler Bedeutung, der sich durch gegebene Umsteigebeziehung zu Fern- und Regionalverkehr auszeichnet, werden in die Untersuchung einbezogen.

Anhand der konkreten Beispiele werden übertragbare Lösungswege zur Verbesserung der Parksituation für Fahrräder erarbeitet. Diese Zielbilder sind auf andere Bahnhöfe übertragbar, geben anderen Standorten mit vergleichbarer Größe und Funktion Orientierung und zeigen Lösungsmöglichkeiten für die Realisierung von Abstellanlagen auf. Durch die öffentlichkeitswirksame



Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von Stadt Zürich, Tiefbauamt 2012

Kommunikation der Beispiele werden andere Standorte mit ähnlichen Vorhaben informiert und motiviert.

Ausblick

Um die Situation für Radfahrende an Bahnhöfen zu verbessern, ist eine fundierte Bedarfsabschätzung von Abstellanlagen an Bahnhöfen für das gesamte Bundesgebiet nötig. Im Rahmen des Projekts „Fahr-Rad-zum-Zug“ wird eine repräsentative Umfrage durchgeführt, die die Nutzung des Fahrrads als Zubringer zur Bahn erfasst und somit zu einer Bedarfsermittlung beiträgt. Die gewonnenen Daten können zu einer Verkehrsplanung mit Blick auf alle Verkehrsmittel beitragen, damit die Stärkung von klimaneutralen Verkehrsmitteln weiter voran schreiten kann.

Die Ergebnisse der Untersuchung fließen in Empfehlungen zur Realisierung von Fahrradabstellanlagen ein. Hierauf können Strategien zum Ausbau von Abstellanlagen aufbauen, genauere Kennzahlen können daraus errechnet werden und erleichtern die Planung der Stakeholder. Weiterhin können Bundes- und Landes-Förderprogramme entwickelt werden und eine Verkehrsplanung mit umfassendem Blick auf mehrere Verkehrsträger und deren Verknüpfung verbessert werden.

Die Vorteile für Bahn- und Radnutzung sind deutlich: geringer Energieverbrauch, eine verbesserte Gesundheit, Schonung von Umwelt und Klima sowie verringerter Flächenverbrauch. Sieht man diese im Zusammenhang mit der heutigen Klimasituation und der Notwendigkeit einer Verkehrswende, ist es unabdingbar die Verkehrsmittel des Umweltverbundes



Foto: DE AG/Barthelme/Baniszek

Weiterführende Informationen

www.allianz-pro-schiene.de/themen/forschungsprojekte/fahr-rad-zum-zug
nationaler-radverkehrsplan.de



www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Analyse_zum_Rad_und_Fu%C3%9Fverkehr.pdf

www1.deutschebahn.com/bikeandride/Neuer-Inhalt-1-

www.ptvgroup.com/de

www.system-bahn.net/aktuell/fahrradparken-am-bahnhof



www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/mobilitaet-expertise-verkehrssicherheit.pdf

www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/fahrradmonitor-2017-ergebnisse.pdf?__blob=publicationFile



optimal zu verknüpfen und die Parksituation für Fahrräder am Bahnhof zu verbessern. Bahnhöfe müssen auch in dieser Beziehung den Wandel zu Drehscheiben intermodaler Mobilität vollziehen. Besonders auf langen Strecken, die dann vornehmlich mit dem Zug zurückgelegt werden, ist die CO₂-Einsparung enorm.

Das Projekt „Fahr-Rad-zum-Zug“ wird seine Ergebnisse in diesem Herbst vorstellen und präsentieren, wie zur Stärkung des Umweltverbundes beigetragen werden kann. Die Verlagerung weg vom motorisierten Individualverkehr hin zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln kann nur gelingen, wenn der Umweltverbund optimal aufeinander abgestimmt ist. Die Attraktivierung umweltschonender Mobilitätsformen und ihrer Verknüpfung wird in Zukunft noch bedeutsamer werden, denn die Förderung von nachhaltigen Verkehrsmitteln bildet einen Grundstein für die Verkehrswende und somit zur klimafreundlichen Mobilität der Zukunft. ■

Kontakt

Ansprechpartnerin für das Projekt bei der Allianz pro Schiene:
Ulrike Hunscha,
Referentin Drittmittelprojekte
Tel.: +49 30 2462599-60
E-Mail: ulrike.hunscha@allianz-pro-schiene.de