

Intermodale Verknüpfungen zwischen Radverkehr und ÖPNV

Impulse für eine moderne Rad-Strategie
Vortrag zur 5. Mitteldeutschen Radverkehrskonferenz



Berlin / Leipzig, 13. April 2016

Heinrich Strößenreuther, Geschäftsführer



Agentur für
clevere Städte





Für lebenswerte Städte sorgen!

Person, Initiative und Agentur für clevere Städte – kurz vorgestellt

Zur Person:

Heinrich Strößenreuther

- **Beruflicher Hintergrund:** Dipl. Wirtschaftsinformatiker, Bundestag, Greenpeace, 10 Jahre Leitende Führungskraft **Deutsche Bahn AG**, Startup-Unternehmer, KfW-Berater und Business-Angel
- Seit 2009 **selbständig** als **Unternehmensberater** und **Interims-Geschäftsführer und –Manager im ÖV-Bereich** über Verkehrs Innovations Partner und Agentur für clevere Städte

Zur Initiative:

Initiative clevere Städte

- Plattform für ehrenamtliche **park- und fahrrad-politische Aktivitäten**
- Sitz in **Berlin**, rechtliche Basis über Agentur
- **One-Man-Show**, Netzwerk von Mitstreitern/Freelancern
- **Deutschland-weite Bekanntheit**, Ruf als *Fahrrad-politische Ich-AG*, *grüner PR-Profi* sowie als **Initiator Volksentscheid Fahrrad**

Zur Agentur:

Agentur für clevere Städte

- Smart-City-Agentur, **Think-Tank und PR-Agentur**
- Fokus auf **Verkehr, Klimaschutz** und **Stadtqualität**
- **Anstoßen** von Diskussion, Lösung & **Veränderungen**
- **Kunden** im Bereich Städte, Verbände und Unternehmen, u.a. **Greenpeace, VBB, ZVNL**, Deutsche Bahn, **Hamburg, Bremen**, Berliner Fahrradschau, diverse **Bike-Startups**

Ich bin überzeugter Ganz-Jahres-Radler und sowohl ADFC- als auch VCD- und Greenpeace-Mitglied



Epilog





Überblick

- **Einführung und Thesen**
- Befragungsergebnisse S-Bahn:
 - Optionen
 - Nutzung
- Strategische Überlegungen / Volksentscheid Fahrrad

„Erfreulich“ problematisch ist, dass immer mehr Pendler ihre Räder mitnehmen



Kurzfristige Überlastungen und mittelfristiges Radverkehrswachstum sind zu bewältigen



Ausgangslage am Beispiel der S-Bahn Halle-Leipzig

- Teilweise **20% S-Bahn-Fahrzeugen** fehlend aufgrund Havarie oder Inspektion
- Kurz- bis mittelfristig **keine Möglichkeit, Kapazitäten zu erhöhen:**
 - Fehlende **Kuppelbarkeit** und begrenzte **Bahnsteiglängen**
 - **Fehlende Finanzmittel** aufgrund der für Ostdeutschland nachteiligen Revision des Regionalisierungsgesetzes
- **Fehlende Lenkungsmöglichkeiten** des Angebots aufgrund kostenfreier und jederzeitiger Fahrrad-Mitnahme mit der Folge der Überlastungen in Spitzenzeiten

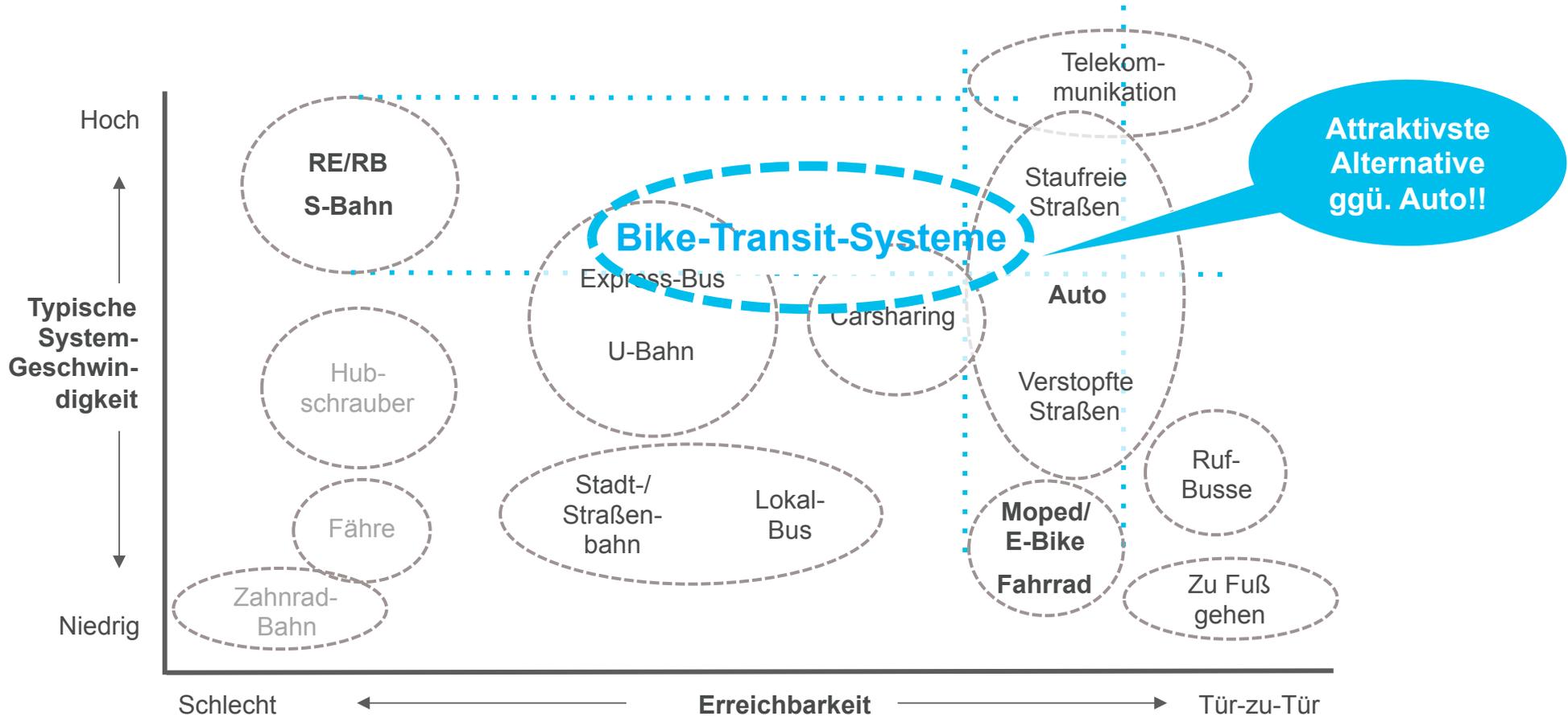
Kernfragen:

- Wie kann **kurzfristig** die Situation verbessert werden?
- Wie kann **mittelfristig** auf das zu erwartenden **Radverkehrswachstum** reagiert werden?
- Wie kommen wir von „mein Rad, meine Bahn, mein Fahrrad-Platz“ zu einer **gemeinsam getragenen Leitidee**, wie Radverkehrswachstum pfiffig mit den Vorteilen der Bahn kombiniert werden kann?

Eine Rad-Strategie, um Rad und ÖPNV ganzheitlich als „Bike-Transit-Systeme“ zu optimieren!



Optimierung „Bike-Transit-Systeme“ als eigener Verkehrsträger¹



1) Agentur für clevere Städte in Anlehnung an Dr. ir. Roland Kager, University of Amsterdam, Centre for Urban Studies | Programme Group Urban Planning, <http://cyclingacademics.blogspot.de/2015/03/nine-arguments-for-seeing-bicycle-train.html>



Das Rad vergrößert massiv den Einzugsbereich

Rad-Erreichbarkeits-Analyse / Halle Hbf





Überblick

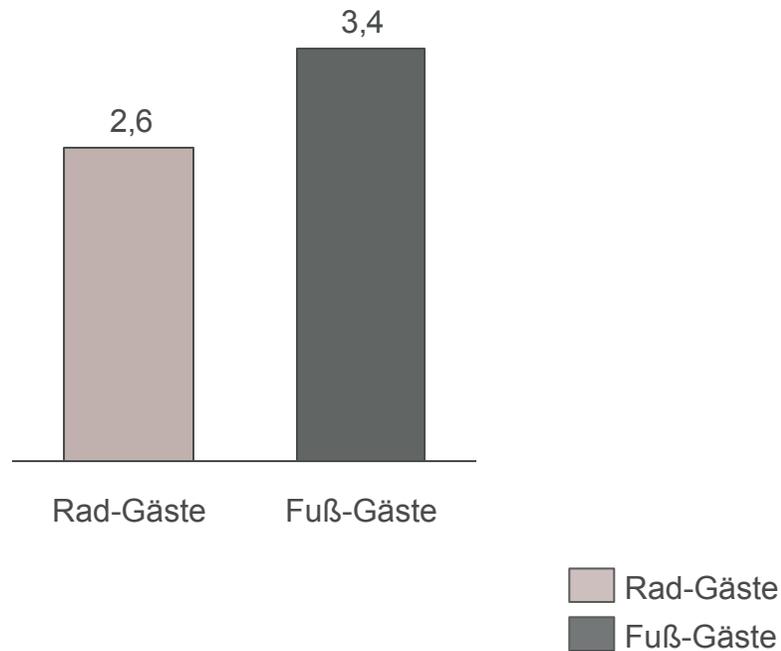
- **Einführung und Thesen**
- **Befragungsergebnisse S-Bahn:**
 - **Optionen**
 - Nutzung
- Strategische Überlegungen / Volksentscheid Fahrrad



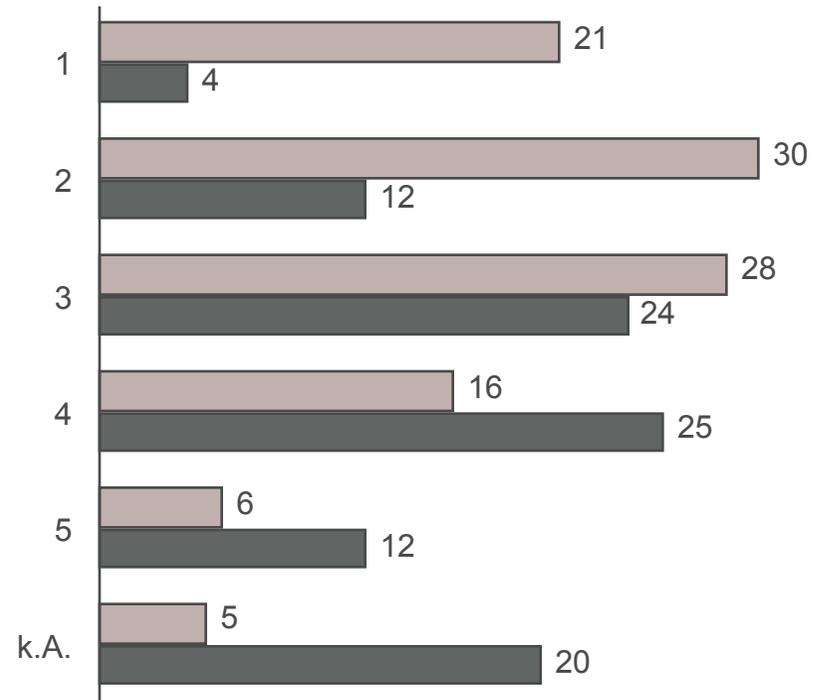
Die Rad-Gäste sind zufrieden, die Fuß-Gäste eher nicht

Zufriedenheit mit der Mitnahme-Situation

Zufriedenheit mit der Kombination (1 = sehr zufrieden, 5 = unzufrieden / **Durchschnittsnote**) ¹



Zufriedenheit mit der Kombination (1 = sehr zufrieden, 5 = unzufrieden / **Angabe in Prozent**) ¹



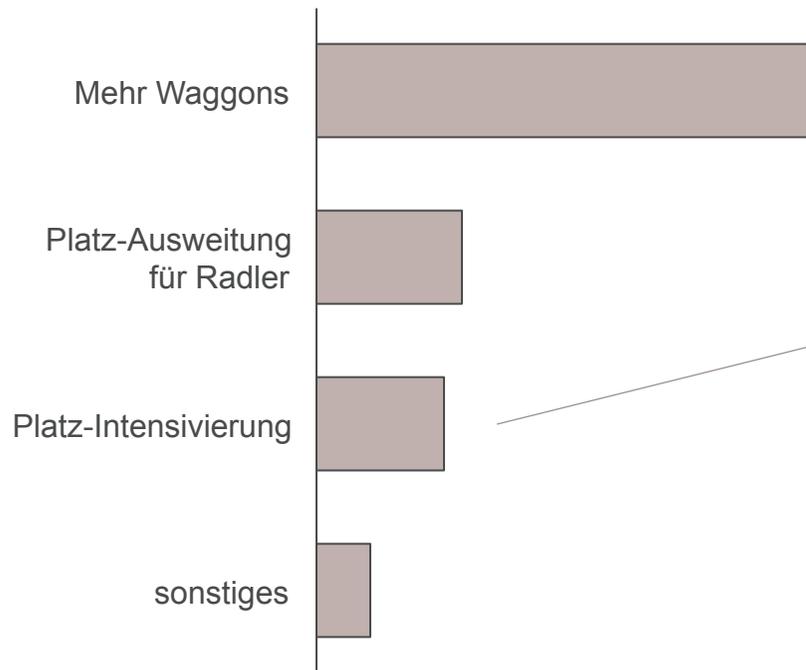
1) Frage: Wie zufrieden sind Sie insgesamt und generell mit der Kombination Fahrrad – S-Bahn?

„Einfach einen Waggon anhängen“ – der häufigste Vorschlag bei den freien Kommentaren



Analyse der Antworten für Freitext-Maßnahmen-Vorschläge

Anzahl Antworten zum Thema ... ¹



Freie Antworten zu Platz-Intensivierung

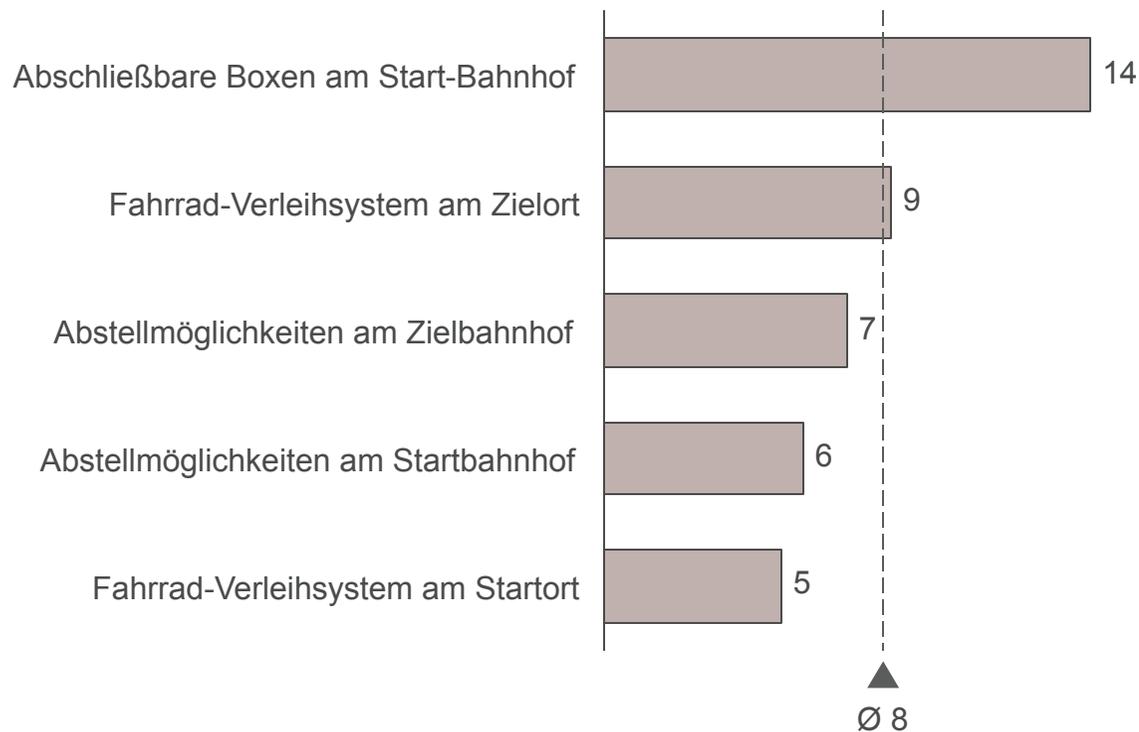
- Mehr Hilfe durch Zugbegleiter
- Anderes Verstauesystem
- Fahrradabteile ohne Sitze einrichten
- Kompletter Fahrradwaggon
- Fahrräder Hochkant-Stellmöglichkeiten, darunter Klappsitze
- Nur für Radfahrer gestalten (wie z.B. Pferdeboxen)

1) Frage: Der Radverkehr wächst. Da es bereits jetzt Beschwerden in der Hauptverkehrszeit über zu viele Fahrräder in den Zügen gibt, wird überlegt, wie die S-Bahn Halle-Leipzig damit umgehen kann. Bitte bewerten Sie folgende Aussagen auf einer Skala von 1 (trifft voll und ganz zu) bis 5 (trifft gar nicht zu).

Am Ehesten würden abschließbare Boxen und Verleihsysteme „Räder aus den Zügen locken“



Verzicht auf Mitnahmen bei folgenden Alternativangeboten / Zustimmungswerte TopBox 1 und 2 in % aller Befragten ¹



- Abschließbare Boxen und Fahrrad-Verleihsysteme am Zielort wären am ehesten Ansatzpunkte
- Allerdings zeigen die Daten, dass nur ein kleiner Teil auf freiwillige Angebote reagieren würde:

Die Leute wollen ihr eigenes Fahrrad nutzen

- Veränderungen heißen immer erst einmal Konflikt

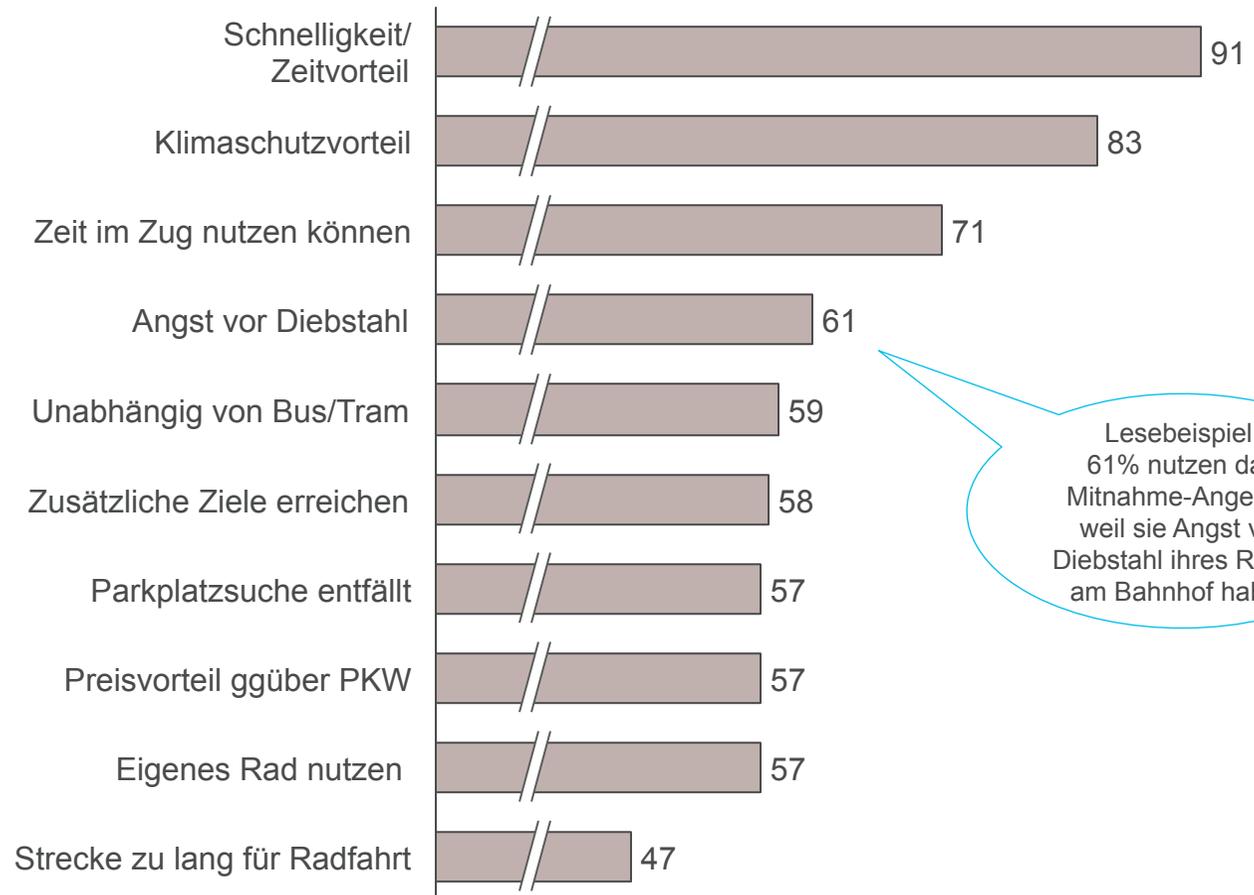
1) Frage: Bei welchen Angeboten der S-Bahn würden Sie Ihr Fahrrad nicht mehr in der S-Bahn mitnehmen? Bitte bewerten Sie folgende Aussagen auf einer Skala von 1 (trifft voll und ganz zu) bis 5 (trifft gar nicht zu).

Zeit- und Klimavorteil, Diebstahlschutz und die Unabhängigkeit im Vorlauf sind die Top-Gründe



Top 10 – Gründe für die Mitnahme des Fahrrads in der S-Bahn ¹

Bewertung der Gründe
(1 = stimme voll und ganz zu, 5 = stimme nicht zu, Darstellung der TopBox-Werte 1+2 in Prozent von allen Befragten)



Lesebeispiel:
61% nutzen das Mitnahme-Angebot, weil sie Angst vor Diebstahl ihres Rades am Bahnhof haben

1) Frage 18: Warum haben Sie sich bei Ihrer heutigen Fahrt entschieden, Ihr Fahrrad mit in die S-Bahn zu nehmen? Bitte bewerten Sie folgende Aussagen auf einer Skala von 1 (stimme voll und ganz zu) bis 5 (Stimme nicht zu).



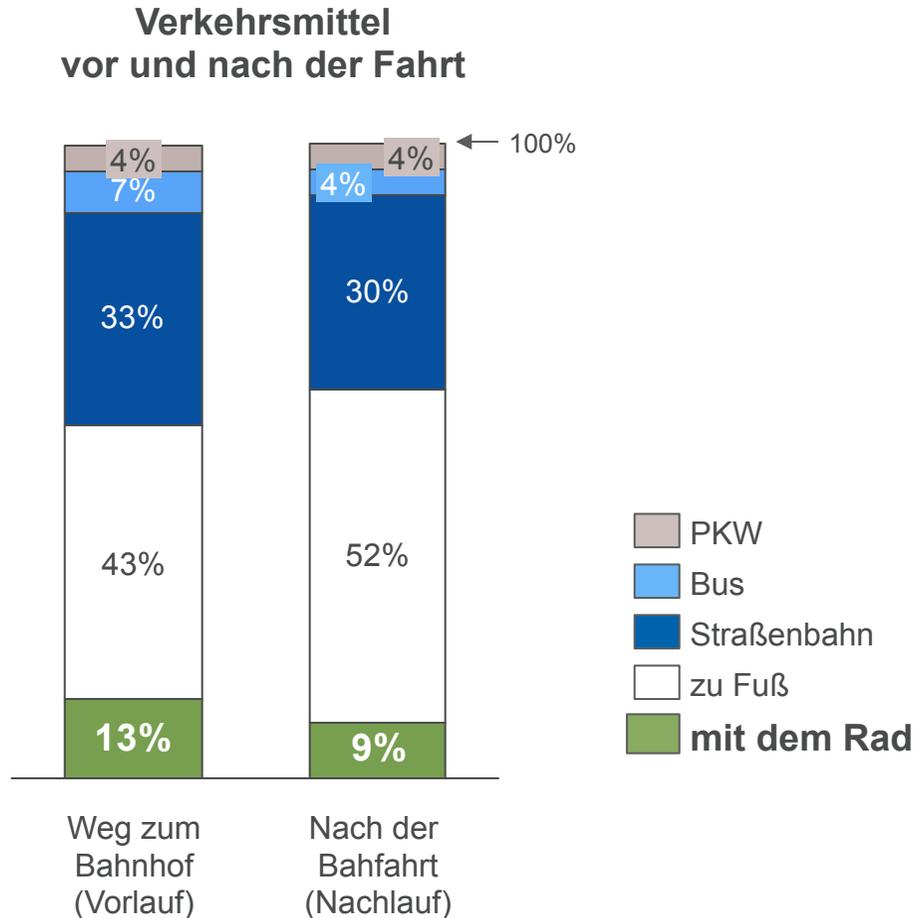
Überblick

- **Einführung und Thesen**
- **Befragungsergebnisse S-Bahn:**
 - Optionen
 - **Nutzung**
- Strategische Überlegungen / Volksentscheid Fahrrad

13% der Fuß-Gäste sind Radfahrer, die ihr Rad nicht mit in die S-Bahn genommen haben



Vor- und Nachlauf zur S-Bahn Fahrt der „Fuß-Gäste“ (Angaben in %) ¹



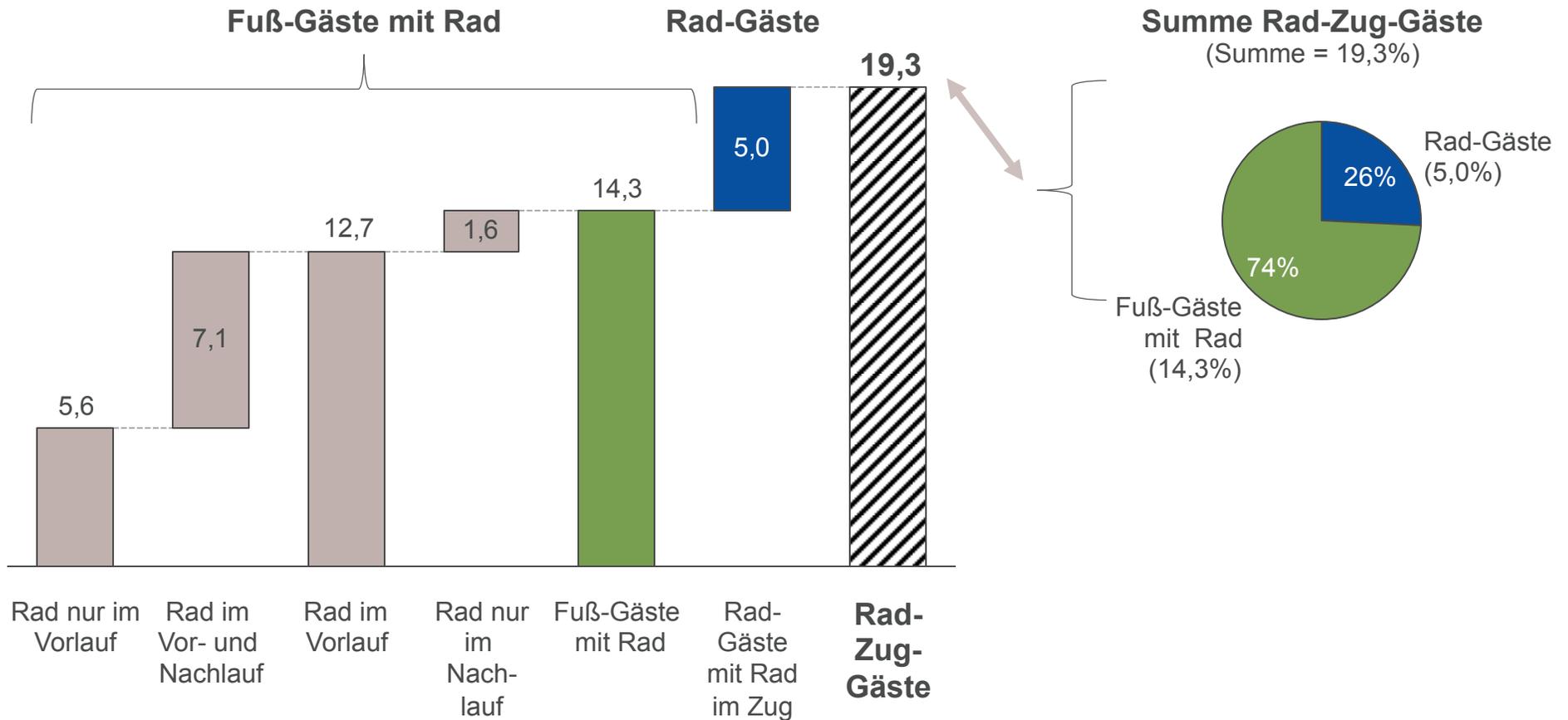
- Die Überraschung war, dass 13% der Fuß-Gäste zu den Fahrgästen gerechnet werden müssen, die die Kombination Rad-Zug nutzen
- Nach der Fahrt nutzen noch 9% das Fahrrad
- Wie viele Rad-Zug-Gäste gibt es damit insgesamt?

1) Frage: Wie sind Sie heute zur S-Bahn-Haltestelle gekommen bzw. kommen zu Ihrem Fahrziel weiter?



Fast jeder fünfte Fahrgast gehört zu den Rad-Zug-Gästen, die Minderheit nimmt ihr Fahrrad mit

Abschätzung des Rad-Zug-Gäste-Segment (Angaben in % von allen Fahrgästen) ¹



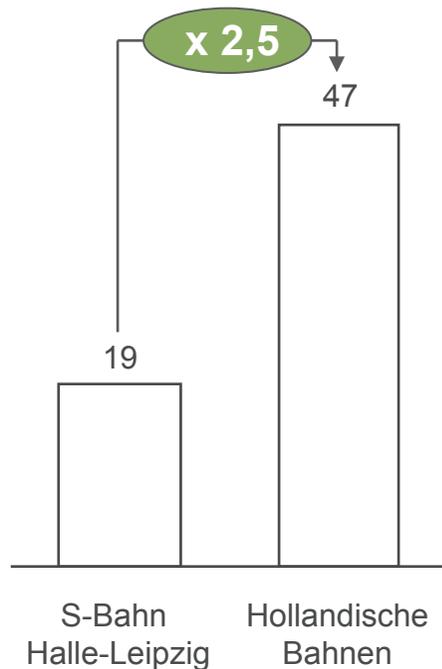
1) Frage: Wie sind Sie heute zur S-Bahn-Haltestelle gekommen bzw. kommen zu Ihrem Fahrziel weiter?

2) 5%-Anteil Rad-Gäste ist ein Analyse-Ergebnis der Mietrad-Studie, allerdings nur auf Basis von vier Begleitfahrten

Eine Rad-Strategie muss zu „holländischen“ Verhältnissen passen



Vergleich Deutschland – Niederlande (in Prozent aller Fahrgäste) ¹



□ Rad-Zug-Gäste

- In Holland benutzen deutlich mehr Fahrgäste das Bike-Transit-System als bei der S-Bahn Halle-Leipzig
- Der Radverkehr wächst, in vielen deutschen Großstädten um 5% pro Jahr ²
- Holland als Maßstab zeigt, dass der Anteil der Rad-Zug-Gäste um das 2,5-Fache ggü. der heutigen Situation anwachsen könnte

1) 47% aller Zuggäste in Holland kommen mit dem Rad zum Bahnhof gem. Aussage holländischer Cycling-Wissenschaftler über die Radanteil bei der Anreise zum Bahnhof: Dr. ir. Roland Kager, University of Amsterdam, Centre for Urban Studies | Programme Group Urban Planning, <http://cyclingacademics.blogspot.de/2015/03/nine-arguments-for-seeing-bicycle-train.html>

2) Analyse Agentur für clevere Städte auf Basis von Radverkehrszählungen 2012 – 2014 in den Städten Berlin, Hamburg und Köln



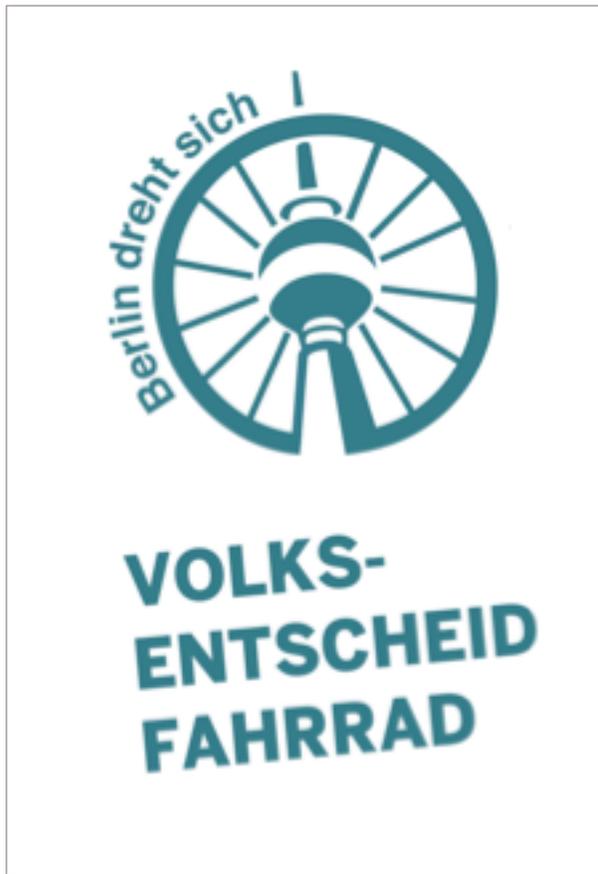
Überblick

- **Einführung und Thesen**
- Befragungsergebnisse S-Bahn:
 - Optionen
 - Nutzung
- **Strategische Überlegungen / Volksentscheid Fahrrad**

Der Volksentscheid optimiert die Intermodalität, aber unterlässt die Forderung nach mehr Mitnahme



Forderungen des Volksentscheids Fahrrad zu Rad und ÖPNV



- Eine **Mega-Diskussion zur Verkehrswende zugespitzt** auf ein **Weiter-So** einer altbackenen Verkehrspolitik oder einer **modernen Verkehrspolitik**, die auf das Fahrrad setzt:
 - 100.000 zusätzliche Abstellplätze an ÖPNV-Halten
 - Konsequente Einrichtung von ÖPNV-Vorrangschaltungen, wenn Grüne Wellen für Radfahrer eingerichtet werden
 - Konsequente Trennung von Bus- und Radspuren
 - Deutliche Ausweitung der Fahrrad-Staffel der Polizei, die auch Bus- und Tramhaltestellen sowie Busspuren von Falschparkern frei halten soll
- **Keine Ausweitung der Mitnahme im ÖPNV und SPNV !!**

Warum?

Steigende Rad-Zug-Gäste zwingen zu zukunftsfähigen Rad-Strategien



Zusammenfassung



- I. Rad-Gäste nehmen ihre Räder mit, weil **Bike-Transit ein Top-überlegenes Verkehrsmittel** ist
- II. Fast **20% der Fahrgäste sind Rad-Zug-Gäste**: Dabei gibt es aber deutlich **mehr Fuß-Gäste als Rad-Gäste**
- III. Räder lassen sich **kaum freiwillig aus den Zügen locken, gute Angebote müssen her**
- IV. Eine gute Rad-Strategie muss zukunftsfähig sein und die **Wachstumsperspektive** kapazitiv, finanziell und kommunikativ **bewältigen**
- V. Die einfache **Ausweitung der Mitnahme ist keine Option**, denn sie **spaltet den Umweltverbund zu Lasten des ÖPNV**



Für einen stärkeren Umweltverbund!

Schönen Dank für Ihr Interesse!

Gerne unterstützen wir Sie bei der Entwicklung Ihrer Bike-Transit-Strategie.



Agentur für
clevere Städte

Agentur für clevere Städte UG (haftungsbeschränkt)

Galvanistraße 10 · D-10587 Berlin

M +49 (0) 160 97 44 23 95

hs@clevere-staedte.de · www.clevere-staedte.de