



# Fahrrad und Öffentlichen Verkehr kombinieren

Die Kombination von Öffentlichem Verkehr und Fahrrad ist ein Schlüssel für multimodale Mobilitätslösungen. Die Stärke des Öffentlichen Verkehrs ist die Überwindung großer Distanzen, die des Fahrrades die direkte und flexible Fahrt zum Bahnhof oder an das Ziel.

Der Öffentliche Verkehr punktet im Vergleich zum Auto mit der Möglichkeit, die Reisezeit zu nutzen, oder den Komfort, sich die Parkplatzsuche zu ersparen. Meist kann der Öffentliche Verkehr allerdings keine komplette Tür-zu-Tür-Reise bieten. Wie die erste und letzte Meile zur und von der Haltestelle überbrückt werden kann, hat entscheidenden Einfluss auf die Konkurrenzfähigkeit des Öffentlichen Verkehrs. Im Nahbereich ist das Fahrrad unschlagbar in Flexibilität und Geschwindigkeit. Stimmen die Rahmenbedingungen, ist es auf Kurzstrecken konkurrenzlos schnell.<sup>43</sup>

Das Fahrrad erweitert den Einzugsbereich und damit die Basis an Kundinnen und Kunden von Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs entscheidend. 22 Prozent der Radfahrenden in Österreich kombinieren Radfahren mit der Nutzung des Öffentlichen Verkehrs regelmäßig.<sup>162</sup> In den Niederlanden steigerte sich die Zahl der Bahnreisenden durch einen besseren Anschluss an ein Fahrradnetz und gute Fahrrad-Abstellanlagen an Haltestellen um fünf bis zehn Prozent. Bei ermöglichter Fahrradmitnahme ist ein theoretisches Steigerungspotenzial bis zu 35 Prozent gegeben.<sup>156</sup>

Grundvoraussetzung ist ein gut ausgebautes Netz an Fahrradverbindungen. Dazu trägt eine auch für selten Radfahrende selbsterklärende Infrastruktur und verständliche Beschilderung bei, die etwa deutlich sichtbar zu den Stellplätzen leitet. Gute Fahrrad-Infrastruktur kann den Öffentlichen Verkehr auf Kurzstrecken, auf denen häufig Kapazitätsengpässe herrschen, entlasten.<sup>118</sup>

**Gute Fahrrad-Abstellanlagen sind wesentlich** Ausreichend attraktive Fahrrad-Abstellanlagen können in ihrer Bedeutung gar nicht hoch genug eingeschätzt werden, um den Übergang von Rad zu Bus oder Bahn so schnell und einfach wie möglich zu gestalten. Abgestellte Fahrräder müssen zuverlässig vor Diebstahl, Schäden und Wettereinflüssen geschützt werden.

Viele in der Planung als großzügig betrachtete Fahrrad-Abstellanlagen mussten schon wenige Jahre nach der Eröffnung kräftig erweitern, um der steigenden Nachfrage Rechnung zu tragen.<sup>5</sup> Die Stadt Groningen in den Niederlanden wollte die chaotische Parksituation vor dem Bahnhof radikal verbessern und baute im Jahr 2007 eine der größten und modernsten Fahrradparkanlagen

Europas mit über 4.000 Plätzen unter dem Bahnhofsplatz und Direktanschluss an das Radwegnetz. Das attraktive Angebot erhöhte die Nachfrage. Schrittweise wurde auf inzwischen fast 10.000 Fahrrad-Abstellplätze erweitert, das ist ein Platz pro 20 Einwohner oder Einwohnerinnen der Stadt.<sup>40</sup> Die dänische Bahn errichtete an über 80 Bahnhöfen geschlossene, gut ausgelastete Radparkanlagen, die gegen eine geringe Jahresgebühr mit der Bahncard als Schlüssel benutzt werden können.<sup>33</sup>

### Fahrradmitnahme erleichtern

Die Möglichkeit der Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln vermittelt Komfort und ein Gefühl der Sicherheit. Sie erlaubt, am Zielort mit dem eigenen Rad weiter zu fahren oder ermöglicht das Heimkommen auch im Fall einer Fahrradpanne oder eines Wetterumschwungs.

Besonders im Pendelverkehr wird eine Fahrradmitnahme wegen des hohen Platzbedarfs als problematisch angesehen. Doch gut geplant, kann sie die Fahrgastzahlen deutlich erhöhen, wie die S-Bahn der Region Kopenhagen zeigt. Im Jahr 2010 führte sie einen kostenlosen Fahrradtransport ein, mit großen Fahrradwägen, breitem Einstieg und einem Einbahnsystem, das das Ein- und Aussteigen mit dem Rad beschleunigt. Innerhalb eines Jahres stieg die Zahl der Reisenden um acht Prozent. Laut Betreiber lockte die Fahrradmitnahme neue Fahrgäste an, die den



Foto: Thomas Kirschner

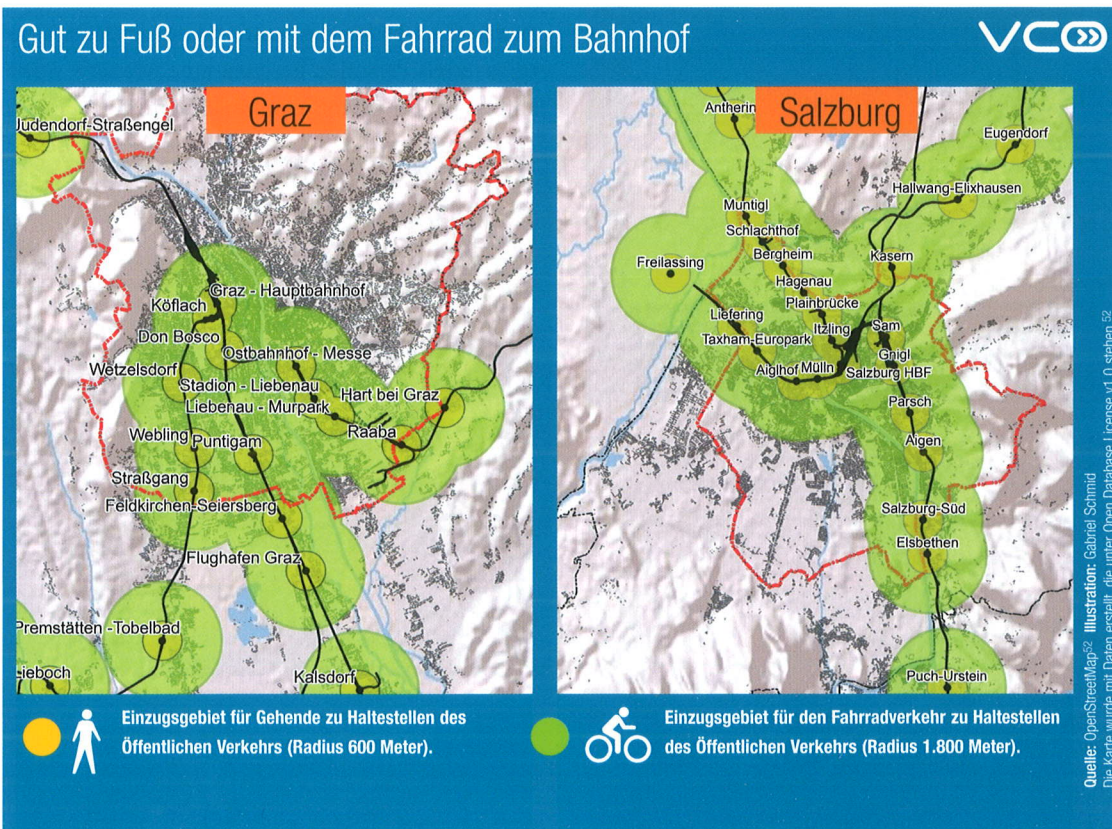
Zug nun öfter und auch zu anderen Zeiten nutzen.<sup>34</sup> In Kopenhagen ist jedes Taxi mit einem Fahrrad-Träger für zwei Fahrräder ausgestattet.<sup>177</sup> Auf Busverbindungen ist ein Fahrradtransport prinzipiell ebenfalls möglich und populär, wie Beispiele aus Nordamerika zeigen, wo oft Fahrradhalter für zwei bis drei Räder an Bussen installiert sind.<sup>144,192</sup> In Europa herrscht hier Entwicklungsbedarf.

Als Alternative zur klassischen Fahrradmitnahme bewirbt der Münchner Verkehrsverbund die Nutzung von Falträdern zur Mitnahme in den öffentlichen Verkehrsmitteln und bietet über Fahrradhändler ein vergünstigtes Modell an. Diese Idee wurde von mehreren Städten in Deutschland übernommen.<sup>86</sup>

### Multimodale Gesamtpakete schnüren

Um größere Bevölkerungsgruppen zum Umstieg auf umweltfreundliche Mobilität zu bewegen,

Bei Nextbike in Niederösterreich und Burgenland beziehungsweise bei Citybike-Stationen in Wien können an rund 600 Standorten Leihräder flexibel ausgeliehen werden. Mit einer Jahreskarte des Verkehrsverbund Ostregion ist die erste Stunde jeder Fahrt gratis.<sup>88</sup>



Mit dem Fahrrad als Zubringer zum Öffentlichen Verkehr vergrößert sich das Einzugsgebiet der Bahnhöfe und Haltestellen stark. Anders als zu Fuß befinden sich etwa in Graz oder der Stadt Salzburg S-Bahn-Stationen fast flächendeckend in bequemer Radfahr-Distanz.

## Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr in Österreich



	ja/nein	Preis	
Bahn	Badner Bahn	nein	–
	Graz-Köflacher Bahn	ja, wenn Platz vorhanden	kostenlos
	Mariazeller Bahn (NÖVOG)	ja, wenn Platz vorhanden	Tageskarte: 5 Euro
	Montafonerbahn	ja, wenn Platz vorhanden	Tageskarte: 1,80 Euro
	Murtalbahn, Steiermärkische Landesbahnen	ja, wenn Platz vorhanden	Tageskarte: 2,90 Euro, 0,80 Euro für Kinder und mit VorteilsCard; kostenlos mit Halbjahres- und Jahreskarte
	ÖBB Nahverkehr	ja, wenn Platz vorhanden	10 % des Vollpreises der gewünschten Strecke, mit Einfach-Raus-Radticket kostenlos**
	ÖBB Fernverkehr international	ja, mit Reservierung*	15 Euro
	ÖBB Fernverkehr national	ja, mit Reservierung*	3 Euro + 10 % des Vollpreises der gewünschten Strecke
	Raaberbahn	ja, wenn Platz vorhanden	10 % des Vollpreises der gewünschten Strecke
	Salzburger Lokalbahn	ja, wenn Platz vorhanden	1,30 Euro pro Fahrt
	Stern und Hafferl	teilweise***	Tageskarte: 1,50 Euro
Westbahn	ja, mit Online-Reservierung oder wenn Platz vorhanden	5 Euro mit Reservierung, sonst 10 Euro	
Bus	Dr. Richard Bus	ja, bei einzelnen Kursen	40 % des Vollpreises
	Landbus Vorarlberg	ja, auf ausgewiesenen Linien	Tageskarte: 7 Euro
	Postbus	ja, wenn Platz vorhanden; Reservierung empfohlen	Tirol kostenlos, ansonsten Gepäcktarif
Stadtverkehr	Graz Linien	nein	–
	Innsbrucker Verkehrsbetriebe	ja	kostenlos
	Linz Linien	nein	–
	Salzburg Stadt	ja****	kostenlos
	Wiener Linien	U-Bahn ja****, Straßenbahn und Bus nein	kostenlos

\* Im ÖBB-Railjet erst ab Frühjahr 2015 möglich; in Railjets der České dráhy (Strecke Graz–Wien–Prag) bereits möglich.  
 \*\* Zudem gibt es Wochenkarten (ab 8 Euro) und Monatskarten (ab 20 Euro) für den Fahrradtransport. \*\*\* Bei Linzer Lokalbahn und Straßenbahn Gmunden nicht möglich. \*\*\*\* Ausgenommen zur Hauptverkehrszeit.

Quelle: VCO 2015<sup>158</sup> Tabelle: VCO 2015

In vielen öffentlichen Verkehrsmitteln in Österreich können Fahrräder mitgenommen werden. Ein einheitliches Angebot fehlt jedoch.

bedarf es umfassenderer Konzepte. Das Projekt Ubi:Go im schwedischen Göteborg bietet Öffentlichen Verkehr, Carsharing, Taxi, Mietwagen und Leihräder als gemeinsame Mobilitätsdienstleistung an, die monatlich abgerechnet wird.<sup>148</sup>

## Fahrrad-Leihsysteme im Aufschwung

In mehr als 600 Städten weltweit sind öffentliche Fahrrad-Leihsysteme fixer Bestandteil der Alltagsmobilität.<sup>13</sup> Die Räder können von registrierten Personen flexibel an jeder zugehörigen Station entliehen und zurückgegeben werden. Die Möglichkeit, nur in eine Richtung zu fahren, erhöht die Spontanität und Flexibilität bei der Nutzung.

Ein Netz an öffentlichen Leihrädern ermöglicht die spontane Nutzung des Fahrrades und den problemlosen Wechsel in ein anderes Verkehrsmittel. Leihrad-Systeme eignen sich gut für Gebiete und Relationen, die nicht von Bus oder Straßenbahn abgedeckt werden. Sie erweitern das Einzugsgebiet des Öffentlichen Verkehrs, entlasten hoch frequentierte Linien und stehen auch bei Linienunterbrechungen oder außerhalb der Betriebszeiten zur Verfügung.

Eines der ersten Leihrad-Systeme Europas war das Citybike in Wien, dessen Nutzung in den vergangenen Jahren besonders stark zugenommen hat. Vom Jahr 2013 bis 2014 stieg die Zahl der registrierten Nutzerinnen und Nutzer um 24 Prozent auf 585.000 Personen an.<sup>82</sup> Im Jahr 2014 wurden mit 980.000 Fahrten bereits 2,5 Millionen Kilometer auf Citybikes zurückgelegt. Rund ein Viertel der Fahrten wird in den Monaten Oktober bis März absolviert. Die durchschnittliche Entlehndauer beträgt 22,5 Minuten, wobei 95 Prozent der Entlehnungen kostenlos sind.<sup>57</sup>

Besonders erfolgreich sind die Systeme als Ergänzung zum Öffentlichen Verkehr für die erste und letzte Meile. Rund zwei Drittel der registrierten Personen besitzen eine Monats- oder Jahreskarte für öffentliche Verkehrsmittel.<sup>17</sup> Die Standortplanung des Radverleihs sollte sich deshalb an relevanten Haltestellen und Umsteigepunkten orientieren.

Im Regelfall werden Radleihsysteme auf Initiative der Öffentlichen Hand etabliert. Zumindest die Anfangsinvestitionen bedürfen einer Zuschussfinanzierung. Barcelona in Spanien nutzt beispielsweise die Einnahmen aus Parkgebühren der Autos für das Bicing-Radleihsystem.<sup>1</sup> Häufig erfolgt eine Mitfinanzierung durch Sponsoring oder Werbung.

### Niederschwelliger Zugang und dichtes Stationsnetz

Die Bereitschaft, für alltägliche Wege ein Fahrrad zu benutzen, sinkt bei längeren Strecken ab 3,5 Kilometern beträchtlich. Der Erfolg von Fahrrad-Leihsystemen hängt auch stark von der Topographie der Stadt ab. Bestehende Fahrradleihsysteme haben gezeigt, dass die Fahrräder umso häufiger genutzt werden, je dichter das Netz, also je kürzer der verbleibende Weg von der Rückgabestation zum Endziel ist. Als optimal gilt eine Distanz von maximal 300 Metern zwischen den Stationen in großen Städten.<sup>55</sup>

Damit ein Leihradsystem angenommen wird, muss die Nutzung einfach in den Alltag integriert werden können. Entscheidend ist die Erreichbarkeit der Stellplätze: Befinden sie sich an stark frequentierten Knotenpunkten verschiedener Verkehrsmittel und sind sie leicht erkennbar, fördert das die geplante und spontane Nutzung.<sup>56</sup>

Bei vielen Fahrrad-Leihsystemen ist die erste Stunde kostenlos. Eine Kombination mit Zeitkarten des Öffentlichen Verkehrs erhöht die Attraktivität und hilft, die Hürden zur Nutzung möglichst niedrig zu halten. Das Stadtrad in Hamburg wurde durch das markante Design der Räder und Serviceterminals in Rot zu einem Teil des Stadtmarketings. Das Besondere am Hamburger Modell ist die Rückgabemöglichkeit selbst an vollen Stationen durch ein radeigenes Schloss.<sup>27</sup>

Sechs von zehn Radfahrenden in Österreich nutzen regelmäßig öffentliche Verkehrsmittel.

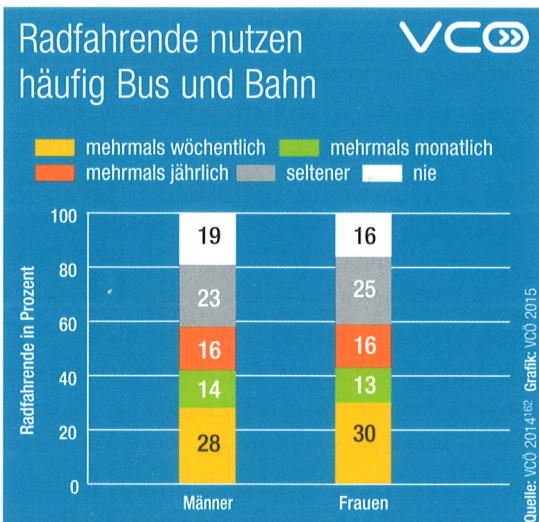


Foto: Energie Steiermark AG

Beispiel für ein auf Bahnnutzende ausgerichtetes Fahrrad-Leihsystem ist das von der niederländischen Bahn im Jahr 2004 eingeführte „OV Fiets“. Es werden an 250 Verleihstellen direkt an Bahnhöfen Mieträder für rund drei Euro pro Tag angeboten, das Angebot ist als Verlängerung der Bahn ausgelegt. Im Jahr 2013 gab es rund 160.000 Nutzende und 1,3 Millionen Fahrradvermietungen.<sup>99</sup>

Beim Kauf einer Jahreskarte der Verbundlinie im S-Bahn-Netz der Graz-Köflacher Bahn kann für 185 Euro zusätzlich ein E-Bike gemietet werden. Bei den Haltestellen werden sichere und witterungsgeschützte Radboxen errichtet.

## Öffis und Fahrrad als Einheit denken

- Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung: Verschiedenartige Verkehrsmittel nicht als Konkurrenz, sondern als einander ergänzend sehen, aus Perspektive der Reisenden denken
- Entscheidend sind die Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln: Der Übergang zwischen Fahrrad, Öffentlichem Verkehr und allen anderen Verkehrsmitteln muss so einfach, bequem, schnell und sicher wie möglich sein.
- Bahnhöfe und Haltestellen ans lokale Fahrradnetz anschließen, hochwertige und ausreichend Fahrradstellplätze an bereitstellen
- Fahrradtransport im Öffentlichen Verkehr ausbauen, Informationen zur Möglichkeit der Fahrradmitnahme und zu sicheren Abstellmöglichkeiten, Falträder und Leihradsysteme als Alternativen
- Gesamtpakete aus Öffentlichem Verkehr, (Leih-)Rad, Carsharing oder Mietwagen und Taxi schnüren, integrierte Bezahlösungen entwickeln

## Radleihsysteme für alle Städte und Regionen

- Die Radfahr-Infrastruktur und den Öffentlichen Verkehr durch Fahrradleihsysteme ergänzen
- Dichtes Netz an Leihstationen mit optimaler Distanz in Städten von 300 Metern schaffen, auf Öffi-Haltestellen und stark frequentierte Orte abstimmen
- Start mit einem möglichst großen Netz, Optimum: ganze Stadt oder 10 bis 16 Stationen per km<sup>2</sup>, 10 bis 30 Leihräder pro 1.000 Einwohnende im Bediengebiet, gute Erkennbarkeit im öffentlichen Raum<sup>70</sup>
- Auf niederschwelligem Zugang achten: einfache Anmeldung, rasche Ausleihe und Rückgabe, Echtzeitinformation und Reservierung per Internet/App, verständliche Tarifsysteeme und günstige/kostenlose Kurzstreckenfahrten, idealerweise Integration in Zeitkarten des Öffentlichen Verkehrs