



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur



Fachworkshop im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung (MKS)

**„Umsteigen bitte!
Aktivierung von Verlagerungspotenzialen im
Personennahverkehr
Was können wir von der Schweiz
und den Niederlanden lernen?“**

am 18. Juni 2015

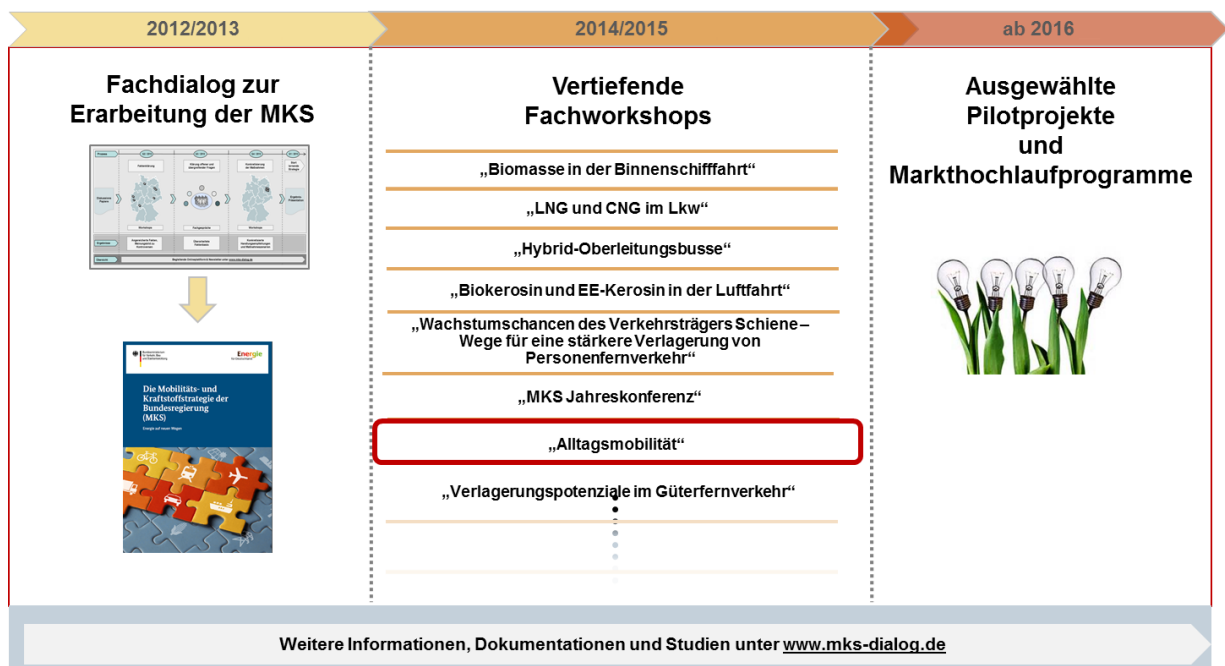
24. Juli 2015

Die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie für Deutschland (MKS)

Durch die von der Bundesregierung beschlossene beschleunigte Energiewende steht auch der Verkehrssektor vor der Aufgabe, seine Energiebasis zu verändern und CO₂-Emissionen zu reduzieren. Der Verkehrssektor hat heute noch einen Anteil von rund 30 Prozent am Endenergieverbrauch und ist für rund 18 Prozent der CO₂-Emissionen in Deutschland verantwortlich. Zudem ist der Verkehr heute zu 95 Prozent von fossilen Energieträgern abhängig. In ihrem Energiekonzept hat sich die Bundesregierung das Ziel gesetzt, 40 Prozent des Endenergieverbrauchs im Verkehrsbereich bis 2050 einzusparen.

Die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS) ist der konkrete Beitrag des Verkehrssektors, um die übergeordneten umwelt- und energiepolitischen Ziele zu erreichen (Klimaschutz, Sicherung der Energieversorgung und der internationalen Wettbewerbsfähigkeit). Am 12. Juni 2013 hat das Bundeskabinett die MKS beschlossen. Damit besteht eine verkehrsträgerübergreifende Informations- und Orientierungsgrundlage über Technologien sowie Energie- und Kraftstoffoptionen. Sie bildet zudem den Ausgangspunkt, die Wissensbasis über Energie- und Technologiefragen zu verbreitern, um Rahmenbedingungen zu analysieren und darauf aufbauend Ziele und Maßnahmen zu priorisieren.

Da sich die technischen, wissenschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen in den Bereichen Mobilität, Kraftstoffe und Energie ständig weiter entwickeln und auch die Akteurskonstellationen einem stetigen Wandel unterliegen, wird die MKS als eine „lernende“ Strategie verstanden. Gemeinsam mit Fachakteuren sollen relevante Entwicklungen zur Reduzierung des Endenergieverbrauchs und zur Verknüpfung der Energie- und Verkehrssektoren frühzeitig erkannt und im Rahmen von Fachveranstaltungen in die MKS eingebracht werden. So wird die MKS stetig fortgeschrieben und die Umsetzung mit konkreten Maßnahmen (z.B. Pilotprojekten und Markthochlaufprogrammen) vorangetrieben.




Der Fachworkshop im Prozess der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie

Der Fachworkshop am 18. Juni 2015

Für das Gelingen der Energiewende im Verkehr müssen im Personenverkehr nicht nur die Fernstrecken, sondern auch die eher kurzen, alltäglichen Wege umwelt- und klimafreundlich gestaltet werden. Konkret bedeutet dies vor allem, die Menschen zu motivieren, vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zu öffentlichen Verkehrsmitteln oder zum Fahrrad zu wechseln. Schaut man sich andere Länder an, bestehen in Deutschland in diesem Bereich noch erhebliche Potenziale. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat daher eine Untersuchung beauftragt, in der die Potenziale, Chancen und Hemmnisse einer stärkeren Verlagerung der Alltagsmobilität (Strecken unter 100 km) untersucht werden.

Ein zentraler Aspekt der Untersuchung ist die Betrachtung europäischer Vorreiter. Im Vergleich zu Deutschland legen die Niederländer einen weitaus höheren Anteil aller Wege mit dem Fahrrad zurück, die Schweizer fahren häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Im Rahmen des Fachworkshops **Fachworkshop „Umsteigen bitte! Aktivierung von Verlagerungspotenzialen im Personennahverkehr - Was können wir von der Schweiz und den Niederlanden lernen?“** am 18. Juni 2015 sollten mit Expertinnen und Experten aus den beiden genannten Ländern sowie aus Deutschland die Rahmenbedingungen und Maßnahmen ergründet werden, die in der Schweiz und den Niederlanden zu einer stärkeren Nutzung von Rad und ÖV führen.

Ablauf

Uhrzeit	Programmpunkt	
14.00 Uhr	Begrüßung und inhaltliche Einführung <ul style="list-style-type: none"> Birgitta Worringer, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) 	
14.10 Uhr	Einordnung der Veranstaltung in die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie und Vorstellung des Tagesablaufs <ul style="list-style-type: none"> Lena Judick und Christian Klasen, IFOK GmbH 	
14.20 Uhr	Thematische Einführung durch die wissenschaftliche Begleitung und Vorstellung der Untersuchungsziele <ul style="list-style-type: none"> Dr. Tobias Kuhnimhof, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) 	
14.35 Uhr	Ein Blick auf den Öffentlichen und Radverkehr in der Schweiz und in den Niederlanden <ul style="list-style-type: none"> Christoph Herren, Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, Bundesamt für Verkehr (Schweiz) Wolter te Riele, Berenschot Groep B.V. (Vortrag in englischer Sprache) <p>Anschließend: Fragen der Teilnehmenden</p>	
15.30 Uhr	Kaffeepause zum Einfinden in den Kleingruppen	
15.45 Uhr	Kleingruppen-Diskussion Welche Erfahrungen aus den Niederlanden sind auf Deutschland übertragbar? Welche Rolle spielt eine integrierte Verkehrsplanung? Radverkehr 	Kleingruppen-Diskussion Welche Erfahrungen aus der Schweiz sind auf Deutschland übertragbar? Welche Rolle spielt eine integrierte Verkehrsplanung? Öffentlicher Personennahverkehr 
17.30 Uhr	Kaffeepause zum Einfinden in den Kleingruppen	
17.40 Uhr	Kurze Zusammenführung der Ergebnisse im Plenum und Abschlussdiskussion	
17.55 Uhr	Zusammenfassung und Ausblick <ul style="list-style-type: none"> Norbert Schuldt, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) 	
18.00 Uhr	Gemeinsamer Ausklang der Veranstaltung	

Moderation: Lena Judick und Christian Klasen (IFOK GmbH)

Thematische Einführung durch die wissenschaftliche Begleitung und Vorstellung der Untersuchungsziele

Dr. Tobias Kuhnimhof, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR)

- Die im Zuge der Untersuchung ausgewerteten Daten zeigen, dass die Kontextbedingungen (Bevölkerungsstruktur, BIP, Siedlungsdichte etc.) in Deutschland, der Schweiz und den Niederlanden entweder sehr ähnlich sind oder sich bei Abweichungen in zumindest vergleichbaren Größenordnungen bewegen. Die Schweiz und die Niederlande sind daher gut geeignet, um Hinweise abzuleiten, wie der Modal Split der Alltagsmobilität in Deutschland zu Gunsten des ÖV und des Fahrrads verändert werden kann. Auf die betrachteten Strecken bis zu 100 km entfallen etwa die Hälfte aller Wege.
- In Deutschland dominiert der MIV bereits in sehr niedrigen Entfernungsklassen (ab einem Kilometer und mehr). In der Schweiz werden kurze Wege dagegen sehr häufig zu Fuß zurückgelegt, in den höheren Entfernungsklassen nimmt der Öffentliche Verkehrs vergleichsweise hohe Anteile ein. In den Niederlanden fällt bis zu einer Entfernung von 20 km der hohe Fahrradanteil auf.
- Relevant für die Entwicklung des Mobilitätsverhaltens scheinen die Erfahrungen während des Heranwachsens zu sein. So werden Kinder und Jugendliche in Deutschland häufiger mit dem Pkw gefahren als in den Vergleichsländern. Ergänzend wurde festgestellt, dass junge Erwachsene mit dem Erwerb des Führerscheins in Deutschland häufiger auf den Pkw umsteigen. In der Schweiz nutzen sie hingegen auch weiterhin intensiv den ÖV, in den Niederlanden das Fahrrad.

Die Präsentation von Dr. Kuhnimhof steht unter diesem [Link](#) zum Download zur Verfügung.

Ein Blick auf den Öffentlichen Verkehr und Radverkehr in der Schweiz und in den Niederlanden

(1) Christoph Herren, Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Bundesamt für Verkehr

- In der Schweiz ist der ÖV in den letzten 20 Jahren um 40% gestiegen, Tendenz weiter wachsend. Jugendliche fahren bis zum 16. Lebensjahr fast kostenlos mit ihren Eltern (Jahreskarte für 20 SFR).
- Die Verkehrsfinanzierung ist ein bedeutender und von den Bürgern geschätzter Posten im Haushalt von Bund, Kantonen und Kommunen. Im Jahr 2014 stimmten in einer Volksabstimmung 62% für eine Weiterführung der hohen finanziellen Zuschüsse für den Verkehrsträgers Schiene. Im Rahmen der direkten Demokratie werden gelegentlich auch geplanten Projekte des ÖV abgelehnt; finden sie jedoch Zustimmung, ist der Rückhalt in der Bevölkerung dauerhaft sehr groß. Die Erreichbarkeit auch von kleinen Orten durch den ÖV wird als Daseinsvorsorge (Service Public) verstanden.
- Die Planung der Verkehre findet ganzheitlich mit einem starken Netzgedanken statt. Die Angebotskoordination wird anbieter- und verkehrsmittelübergreifend umgesetzt. Zudem bestehen keine öffentlichen Verkehre auf der Straße, wenn zugleich ein Schienenangebot vorhanden ist. So werden beispielsweise auch Werks-, Schüler- und Freizeitverkehr im Linienverkehrsangebot integriert.
- Ein großer Fokus liegt auf der Qualität des ÖV. Das Angebot wird soweit möglich auf die Nachfragespitzen ausgerichtet. Für die Kunden besteht zudem ein einheitliches schweizweites Tarifsysteem. An den Bahnhöfen wird ein hoher Wert auf die Förderung der Multi-Modalität gelegt, etwa durch Park & Ride Angebote und Radstellplätze.
- Die größten Herausforderungen für die Gewährleistung eines qualitativ guten und umfassenden ÖV in der Schweiz sind (a) der limitierte Raum, (b) die ständig anzupassenden Kapazitäten an die Nachfragesteigerung sowie (c) die dauerhafte Sicherstellung der Finanzierung. Hinsichtlich der Finanzierung kommt der Weiterentwicklung des Tarifsystems sowie der weiteren Marktöffnung eine große Bedeutung zu. Anmerkung: Zu (a) und (b) folgten gute Beispiele in der Kleingruppe.
- Für eine weitere Verlagerung zu Gunsten des ÖV können integrierte Raumplanungskonzepte mit einer guten Anbindung zum ÖV, klassische Imagekampagnen sowie die Verbesserung des Services beitragen, etwa in Form einer elektronischen Karte, auf der verschiedene Fahrausweise hinterlegt und kombiniert werden können (SwissPass).

Die Präsentation von Herrn Herren steht unter diesem [Link](#) zum Download zur Verfügung.

(2) **Wolter te Riele. Berenschot B.V.**

- Die Niederlande sind als Radfahrer-Nation mit einer sowohl qualitativ hochwertigen als auch quantitativ sehr gut ausgebauten Radinfrastruktur bekannt. Es gibt im Land mehr Fahrräder als Einwohner.
- Während das Fahrrad in anderen Ländern vor allem in der Freizeit genutzt wird, nutzen es die Niederländer auch für ihre Alltagswege. Ab 5 km dominiert zwar auch in den Niederlanden der Pkw, doch bleibt das Fahrrad bis zu einer Entfernung von 20 km das zweitbeliebteste Verkehrsmittel. Obwohl Schüler kostenlos den ÖV nutzen können, fahren sie vorrangig mit dem Fahrrad.
- Der Fahrradverkehr hat in den Niederlanden einen kulturell hohen Stellenwert. Nachdem sich ähnlich wie in den Nachbarländern in den 50er und 60er Jahren des letzten Jahrhunderts zunächst die autogerechten Städte entwickelten, führten die Ölkrise sowie landesweite Proteste aufgrund von vielen Verkehrsunfällen mit Kindern zu politischen Maßnahmen, die Pkws aus der Stadt drängten und Platz für Fahrräder schufen.
- Die Förderung des Fahrradverkehrs wird traditionell stark von der Politik gefördert. So werden Fahrradfahrer bei Unfällen rechtlich gegenüber Autofahrern besser gestellt, indem bei letzteren die Nachweispflicht liegt. Über das ganze Land verteilt gibt es eine Reihe autofreier Innenstädte. In den übrigen Innenstädten bestehen meistens Tempo-30-Zonen und es werden sehr hohe Parkgebühren (bis zu 5€/h) erhoben. Die so eingenommenen Gelder kommen dem Ausbau der Fahrradinfrastruktur (diebstahlsichere Fahrradparkplätze und Radparkstationen an Bahnhöfen) zu Gute.
- Zum Vergleich: In den Niederlanden gibt es pro 1.000 Einwohner nicht deutlich weniger Pkws als in Deutschland, nur würden diese seltener im Alltagsverkehr genutzt. Um den Platz für breite, separate Fahrradspuren bereitzustellen, muss dem Pkw-Verkehr meist etwas Platz genommen werden. Dieser Konflikt gehe aber selbst in den Niederlanden nicht in jeder Gemeinde positiv für den Fahrradverkehr aus.
- Der Stellenwert des Fahrrads ist so groß, dass es in einigen Städten wie Amsterdam als Mittel für das Stadtmarketing eingesetzt wird. So verfügen Stadtteile, die zum Wohnen besonders attraktiv sind, über besonders viel Platz für Fahrräder.

Die Präsentation Herrn te Riele steht unter folgendem [Link](#) zum Download zur Verfügung.

Diskussionen in Kleingruppen

Um den beiden Themen des Fachworkshops ausreichend Zeit und Raum zu geben, teilten sich die Anwesenden in zwei Kleingruppen auf. Ergänzend zu dem jeweiligen thematischen Fokus wurden in beiden Gruppen auch die Aspekte der Verknüpfung von Öffentlichem und Fahrradverkehr diskutiert. Die zentralen Aussagen der Diskussion sind im Folgenden dargestellt.

Öffentlicher Verkehr

In dieser Gruppe wurden die folgenden vier Beispiele zu spezifischen Erfolgsfaktoren zur Förderung des ÖV vorgestellt. Die dazugehörigen Präsentationen finden Sie unter folgendem [Link](#).

- **Hauke Fehlberg (Schweizer Bundesamt für Strassen)** stellte vor, wie in der abgestimmten Raum- und Verkehrsplanung in den Metropolregionen der Schweiz die Verknüpfung von Gemeinde-, Kantons- und Landesplanungen erfolgt. Er betonte, dass die Planung insbesondere vom Netzgedanken ausgehen müsse, also der Taktung und der Erreichbarkeit von zentralen Knotenpunkten. Wichtige Wirkungskriterien für die Planung der Agglomerationsprogramme sind die Qualitätsverbesserung, die Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Verminderung der Umweltbelastungen und des Ressourcenverbrauchs.
- **Martin Höner (Autobus AG Liestal)** erläuterte anhand zweier Beispiele aus den Kantonen Bern und Basel das Verhältnis von Auslastung und Kostendeckung. Dabei machte er deutlich, dass ein einmal bereitgestelltes Angebot an Mobilitätsleistung eine stabile Nachfrage erzielen kann, etwa durch eine strikte Qualitätsorientierung sowie durch eine frühzeitige Planung des ÖV bei Neubaugebieten.
- **Gregor Ochsenbein (BLS AG)** stellte die Nutzerperspektive in den Vordergrund seines Vortrags. So würden die Fahrgäste insbesondere schnelle, günstige und sichere Fortbewegungsmittel wünschen, wenn diese vom Pkw wechseln. Dazu gehören auch gute Parkangebote in Bahnhofsnähe, die Möglichkeit der Fahrradmitnahme im Zug, Kundenfreundlichkeit und eine gute Informationsbasis zu den Tarifangeboten sowie bei möglichen Verspätungen.

- **Sander Buningh (DTV Consultants B.V.)** stellte am Beispiel des „Mobi Project EU“ vor, wie Verhaltensänderungen spielerisch gefördert werden können. Das Projekt hat die App „From5to4“ entwickelt. Sie verfolgt das Ziel, Mitarbeiter von teilnehmenden Unternehmen zu motivieren, einen umweltfreundlicheren Arbeitsweg zu wählen. Diese treten in Teams gegeneinander an und dokumentieren ihr Mobilitätsverhalten. Das umweltfreundlichste Team gewinnt. Über Spaß und den Wettbewerbsgedanken werden die Mitarbeiter motiviert und zum dauerhaften Umsteigen bewegt.

Weitere Ergebnisse aus der Diskussion

- Die kapitalintensive Finanzierung des ÖV erfolgt in der Schweiz über einen Infrastrukturfonds, der seine Gelder zu einem großen Teil vom motorisierten Individualverkehr erhält, etwa durch die Mineralölsteuer und den Erlös aus dem Verkauf der Straßenverkehrs-Vignetten. Diese Umverteilung könnte auch ein gutes Beispiel für Deutschland sein.
- Der Fokus der Infrastrukturförderung liege in Deutschland noch zu sehr auf dem Unterhalt und Ersatz sowie dem Neu- und Ausbau der Straßen. Zur Förderung eines nachhaltigen Verkehrs müssten die Gelder stärker auch in andere Verkehrsbereiche fließen.
- Im Schienenverkehr werde vom marktführenden Anbieter in Deutschland noch zu sehr auf den Fernverkehr gesetzt, bei dem der Wettbewerb jedoch noch zu gering sei. Die Situation habe sich durch die Flexibilisierung des Fernbusverkehrs für die Kunden deutlich verbessert. Allerdings würden zurzeit sehr viele Parallelverkehre bestehen.
- Häufig würde in Deutschland eine einzelne Linie in den Fokus der Verkehrsplaner genommen und so bspw. die Fahrzeiten optimiert. Das Gesamtnetz – auch verkehrsträgerübergreifend – wird hingegen nur sehr selten betrachtet.
- Verkehrsoptimierungen würden häufig nur konkrete Zahlen (Nutzerzahlen, Verkehrsflüsse) berücksichtigen. Um zum Umstieg auf den ÖV zu motivieren, bedarf es jedoch ebenso der Berücksichtigung weicher Faktoren (Service, Sauberkeit, Sicherheit, einfache Umstiege).
- In Deutschland wirkt sich der starke Kostendruck auch auf die Bezahlung des Personals aus. In der Schweiz seien Busfahrer höher angesehen und würden besser honoriert. Als Folge einer stärkeren Betrachtung des „Faktors Mensch“ erhalte man auch eine höhere Serviceorientierung des Personals.
- Eine konkrete Maßnahme zur Förderung des ÖV könnte sein, Bürgern nach ihrem Umzug bei der Meldung beim Bürgeramt entsprechende Informationen und Angebote zu unterbreiten. Denn die Änderung der Lebenssituation gehe häufig auch mit einem Verkehrsmittelwechsel einher.

Radverkehr

In dieser Gruppe wurden die folgenden drei Beispiele zu spezifischen Erfolgsfaktoren zur Förderung des Radverkehrs vorgestellt. Die dazugehörigen Präsentationen finden Sie unter folgendem [Link](#).

- **William Nederpelt (Fietzersbond**, niederländischer Interessensverband für die Belange von Radfahrern) erläuterte, wie in der Stadt Dordrecht künftig der Hintereingang des Bahnhofs fahrradfreundlicher gestaltet werden soll. Auf dieser Seite der Stadt wohnen mittlerweile mehr Menschen als am attraktiveren Haupteingang, jedoch gibt es bislang kaum Stellplätze und keine Geschäfte, was die Attraktivität und die Sicherheit des Umstiegs auf den ÖV erhöhen könnte. Die Stadt plant nun gemeinsam mit Radfahrern. Inzwischen geht es um weit mehr als eine große Fahrradparkanlage am Hintereingang des Bahnhofs. Im Zuge der Diskussion mit den Bürgern wurde deutlich, dass es an vielen Stellen einen besseren Übergang zwischen den Stadtteilen bedarf, die durch die Bahnlinie durch die Stadt getrennt sind. In Rotterdam wurde zuvor ein ähnliches Konzept realisiert, wodurch die Attraktivität des Bahnhofes für Radfahrer deutlich gesteigert wurde.
- **Dirk Bussche** (Verkehrsexperte an der **Hochschule NHTV** in Breda) stellte den Teilnehmern vor, wie ein Leihradsystem die ÖV-Nutzung in den Niederlanden unterstützt. Die sogenannten OV-Fiets werden von der örtlichen Bahn angeboten und sind an allen Bahnhöfen der Region verfügbar. Ein Prozent aller Zugfahrten werden mittlerweile mit einem solchen Fahrrad fortgesetzt. Diese sind sehr einfach gehalten, dadurch günstig und werden selten gestohlen. Anders als bei vielen Leihsystemen steht ein Rad dem Benutzer den ganzen Tag zur Verfügung. Damit ist sichergestellt, dass dieser Hin- und Rückweg damit zurücklegen kann. Mit fast einer Million Abonnenten ist OV-Fiets das größte Radleihsystem der Welt. Herr Bussche betonte zur Umsetzung dieses Konzepts die Notwendigkeit, bei Neubauten von Bürokomplexen, Einkaufs- und Freizeitzentren bereits in der Planung einen einfachen Zugang über das Fahrrad zu gewährleisten.

- **Urs Walter** und **Roland Pfeiffer (Schweizer Bundesamt für Strassen)** berichteten, welche Möglichkeiten und welche Grenzen es bei der Fahrradförderung gibt. So hat sich die Stadt Bern mit ihrer Velooffensive das Ziel gesetzt, den Radanteil bis 2030 von derzeit 12 auf 20 Prozent zu steigern und will dazu unter anderem Einbahnstraßen auch für entgegenkommende Fahrradfahrer öffnen und Raddienstleistungen (Luftpumpen, Werkstätten etc.) ausbauen. In der Schweiz stehen fahrradfördernde Maßnahmen jedoch stets unter der Prämisse, dass der ÖV durch sie nicht benachteiligt wird. Dies stellt Bern aktuell vor das Problem, dass nicht alle geplanten grünen Wellen für Radfahrer realisiert werden können, da diese die Busspur nutzen und der ÖV so verlangsamt würde.

Weitere Ergebnisse aus der Diskussion

- Die Fahrradinfrastruktur in Deutschland wird von den Teilnehmenden als unzureichend bewertet. So seien die Radwege meist nicht breit genug für die wachsende Anzahl an Fahrradfahrern, die aufgrund der Radwegenutzungspflicht häufig nicht auf die Straße ausweichen dürften.
- Die Verantwortung für die Fahrradverkehrs-Infrastruktur liegt grundsätzlich bei den Kommunen. Die Kompetenzen des Bundes lägen ausschließlich im Fernverkehr, dem der Radverkehr nicht zugeordnet werden könne. Bislang könne der Bund nur im Zuge der Entflechtung des Verkehrs bei Bundesstraßen (Bau von parallelen Radwegen) oder bei Pilotprojekten tätig werden. Es müsse daher nach weiteren Wegen gesucht werden, wie der Bund die Kommunen beim Ausbau der Infrastruktur unterstützen könne.
- Auch in der Schweiz und in den Niederlanden seien die Kompetenzen ähnlich wie in Deutschland geregelt, doch könne dies durch verschiedene Programme umgangen werden:
 - In der Schweiz existiert ein Agglomerationsprogramm, bei dem Gemeinden Mittel für Projekte beantragen können, die der Verbesserung des Verkehrs dienen. Bei positiver Entscheidung stellt der Bund Gelder für besonders kosteneffiziente Lösungen bereit. In der Regel sind dies Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr, da diese günstiger sind. Diese Form des Wettbewerbs wird als sehr positiv empfunden, allerdings entsteht bei den Gemeinden ein recht hoher Aufwand für die Beantragung. Darüber hinaus versucht die „Veloinitiative“, bestehend aus verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen (z.B. Fahrrad- und Umweltverbände), Radwege in die Kompetenz des Bundes zu stellen, wie dies bereits bei Wanderrouten der Fall ist.
 - In den Niederlanden besteht das Programm „Beter benutten“. Dabei investiert der Staat in innovative und kosteneffektive Lösungen, die dabei helfen, Staus durch eine bessere Auslastung der bestehenden Infrastruktur (anstelle von deren Aus- und Neubau) zu vermeiden. Häufig ergeben sich auch hier Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs als die beste Lösung, insbesondere dann, wenn sie gleichzeitig dem Autoverkehr dienen (Beispiel: Trennung von Rad- und Autoverkehr an einer stark befahrenen Kreuzung durch Radwegüberführung).
- Da die Verantwortung für Radwege insbesondere in kommunaler Hand liegt, sei es besonders wichtig, die Kooperation und den Informationsaustausch zwischen den Kommunen zu fördern, damit diese von guten Beispielen an anderer Stelle lernen können. Eine Möglichkeit hierfür wäre etwa eine digitale Plattform sowie regelmäßige Netzwerkveranstaltungen. Dabei wären auch die Bundesländer einzubeziehen, die ebenfalls über Kompetenzen im Radverkehr verfügen.
- Die Vorteile einer Integration von Raum- und Verkehrsplanung sind bereits seit langem bekannt. In vielen deutschen Kommunen würde die Integration jedoch nicht gelebt, oft handele es sich nur um ein Lippenbekenntnis. In diesem Kontext wurde auch hervorgehoben, dass es statt der Umsetzung von Einzelmaßnahmen der Entwicklung ganzheitlicher Konzepte bedarf.
- Für die zukünftige Gestaltung des Radverkehrs in Deutschland sollten die zentralen gesellschaftlichen Gruppen, die in diesem Bereich aktiv sind, stärker mit einbezogen werden. In den Niederlanden kooperieren die Verantwortlichen beispielsweise bereits eng mit dem Fietzersbond (s.o.) und haben damit gute Erfahrungen gemacht. Radverbände wüssten häufig am besten, wo Engpässe in der Infrastruktur oder für Radfahrer besonders gefährliche Strecken liegen, die möglicherweise Menschen vom Umstieg abhalten.

Verknüpfung von Radverkehr und Öffentlichem Verkehr sowie Anreize für beide Verkehrsträger

In beiden Diskussionsrunden wurden Maßnahmen diskutiert, die sowohl dem Fahrradverkehr also auch dem ÖV nutzen. Zudem wurde in beiden Gruppen über Möglichkeiten diskutiert, den Fahrradverkehr und ÖV besser miteinander zu verknüpfen und darüber die Attraktivität der beiden Mobilitätsformen zu steigern. Die zentralen Aussagen beider Gruppen sind im Folgenden dargestellt.

- Als eine besondere Herausforderung für die Verlagerung in Deutschland zum ÖV und dem Fahrrad wird die starke Automobilindustrie genannt. Sie beeinflusse direkt oder indirekt viele politische Entscheidungen und habe zudem einen großen grundsätzlichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Deutschen. Daher könnte Öffentlichkeitsarbeit ein wichtiger Ansatzpunkt zur Förderung von Fahrradverkehr und ÖV sein.
- Es müssten bei der Förderung des ÖV und des Fahrradverkehrs stets harte und weiche Faktoren gleichermaßen berücksichtigt werden. Zu den harten Faktoren gehören Erreichbarkeit, Kosten, Reisezeit, Wartezeit, Umsteigehäufigkeit und die Angebotsdichte. Zu den weichen Faktoren gehören Flexibilität, Planungsaufwand, einfacher Zugang zu Informationen, Umweltfreundlichkeit, Reisekomfort, Atmosphäre, kulturelle Erfahrungen sowie die Freundlichkeit des Personals.¹
- Die wichtigste Maßnahme zur Verknüpfung von Fahrradverkehr und ÖV ist die Bereitstellung von Fahrradabstellplätzen an Bahnhöfen. Diese müssen in ausreichendem Maß vorhanden sein und vor Diebstahl schützen. Sowohl in den Niederlanden als auch in der Schweiz wird intensiv investiert. Dabei zeigt sich, dass beide Verkehrsträger davon profitieren. Als Folge könnten sich sowohl die ÖV-Betreiber als auch weitere in Bahnhofsnähe angesiedelte Geschäfte und Bürogebäude mit Interesse an einer besseren Infrastruktur an einer Finanzierung beteiligen.
- Leihfahrräder ermöglichen einen unkomplizierten und schnellen „letzten Kilometer“ nach Nutzung des ÖV. Damit das System jedoch von den Nutzern akzeptiert wird, müsse sichergestellt werden, dass ausreichend Fahrräder zur Verfügung stehen. Zudem müsse der Zugang sehr einfach sein. Zum Vergleich: in den Niederlanden existiert ein flächendeckendes Netz aus sehr einfach gehaltenen Leihfahrrädern (OV-Fiets, s.o.). In der Schweiz können Leihfahrräder in Kürze mit derselben Karte gemietet werden, die der ÖV sowie Car-Sharing-Systeme nutzen.
- Neben einer Reihe positiver Anreize zur Stärkung des Fahrradverkehrs und des ÖV wurden auch Maßnahmen diskutiert, die das Autofahren in Städten unattraktiver machen. In Amsterdam gebe es beispielsweise hohe Parkgebühren (bis zu 5€/h) sowie sehr wenige Anwohnerparkausweise. Eine weitere Möglichkeit wären höhere Strafen für das Falschparken. Eine große Rolle kommt der Kommunikation bei der Umsetzung von Maßnahmen zu. Anstelle der Botschaft, dass dem MIV etwas weggenommen wird, sollten die positiven Effekte (z. B. mehr städtische Lebensqualität etc.) in den Vordergrund gerückt werden.
- Als weitere Stellschrauben für die Förderung von ÖV und Fahrradverkehr wurden rechtliche Rahmenbedingungen genannt: Tempo-30-Zonen in der Innenstadt würden nicht nur den Radverkehr sicherer gestalten, sondern auch den Pkw-Verkehr langsamer und damit weniger attraktiv machen. In den Niederlanden liegt bei einem Unfall zwischen Fahrrad und Pkw die Beweislast beim Pkw-Fahrer. Dies ist nicht nur ein rechtlicher Vorteil für Radfahrer, sondern führt im Allgemeinen auch dazu, dass die Autofahrer sich gerade in den Städten deutlich umsichtiger fortbewegen. Bei Neu- und Umbauten könnte zudem verpflichtend verlangt werden, Flächen für Fahrradstellplätze bereitzustellen.
- Um die Attraktivität von Fahrrad und ÖV zu demonstrieren, benötigen Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit, die bestehenden Angebote auszuprobieren. Früher sei dies vor allem durch autofreie Sonntage geschehen. Heute wäre eine Möglichkeit, bei Bauarbeiten auf einer Straße den umliegenden ÖV gratis anzubieten oder einen Teil der Straße ausschließlich für den ÖV und den Fahrradverkehr zu öffnen. Positive Erfahrungen der Nutzer könnten so auch in Deutschland zu einem dauerhaften Wandel des Mobilitätsverhaltens führen.
- Fahrrad und ÖV sollten zudem bereits in der Schule präsenter sein. Zusätzlich zur kostenlosen Nutzung des ÖV könnte die Verkehrsschulung ausgebaut werden.

¹ Siehe hierzu die Ergebnisse des EU-geförderten Projekts USEmobility: 'Understanding Social behaviour for Eco-friendly multimodal mobility' „Warum wechseln Reisende in Europa das Verkehrsmittel? - Fakten und Implikationen für Politik und Anbieter, abrufbar unter <http://www.allianz-pro-schiene.de/drittmittelprojekte/usemobility/policy-brief-deutsche-fassung.pdf>.

Impressionen des Fachworkshops



Kontakt und weitere Informationen

Für Rückfragen stehen Ihnen zur Verfügung:

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR)

Dr. Tobias Kuhnimhof
Institut für Verkehrsforschung
Rutherfordstraße 2, 12489 Berlin
Tobias.Kuhnimhof@dlr.de

Dr. Claudia Nobis
Institut für Verkehrsforschung
Rutherfordstraße 2, 12489 Berlin
Claudia.Nobis@dlr.de

IFOK GmbH

Christian Klasen
Projektbüro zur Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie
Reinhardtstraße 58, 10117 Berlin
christian.klasen@ifok.de

Begleitende Webseite zur Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie: www.mks-dialog.de