

8. Schnittstellen mit anderen Verkehrsmitteln

8.1 Bike+Ride

8.1.1 Bedeutung und Anforderungen

Bike+Ride, also die Verknüpfung der Verkehrsmittel des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Fahrrades, bieten für den Nutzer eine ideale Kombination der jeweiligen Systemvorteile. Das Fahrrad bietet im Kurzstreckenbereich hohe Flexibilität, während der Öffentliche Personenverkehr längere Strecken komfortabel und schnell überwinden hilft. Damit kann durch Bike+Ride, bei entsprechender Ausgestaltung der Anlagen, im Alltagsverkehr eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) entstehen. Durch Bike+Ride erhöht sich der Einzugsbereich von Haltestellen erheblich. Während bei einem Zugang zu Fuß von einem Einzugsbereich von 300 bis maximal 500 m ausgegangen werden kann, erhöht sich bei der Nutzung des Fahrrads der Radius auf rund 3,5 km, im Außenbereich unter Umständen sogar noch mehr.

Bike+Ride kann damit einen Beitrag dazu leisten, in der Fläche nur partiell mit dem ÖPNV erschließbare Gebiete durch Kombination mit dem Fahrrad besser in das öffentliche Verkehrsnetz einzubinden. Nicht zu vernachlässigen ist auch die Möglichkeit, durch Anfahrt mit dem Fahrrad zu einer weiter entfernten Haltestelle einen Umsteigevorgang oder eine Umwegfahrt zu sparen.

Bei der Kombination der Verkehrsmittel lassen sich zwei Varianten unterscheiden:

- **Vortransport**, d.h. die Fahrt vom Wohnort zur Haltestelle mit dem Rad, Abstellen des Fahrrads in einer Bike+Ride-Anlage, Weiterfahrt mit dem Öffentlichen Verkehr.

Der Vortransport ist auch in Cottbus die am häufigsten praktizierte Art des Bike+Ride, insbesondere an Linienendpunkten. Er kann erheblichen Umfang annehmen. In den Niederlanden benutzen dreiviertel aller Fahrgäste der Bahn das Fahrrad im Vortransport.

- **Nachtransport**, d.h. die Fahrt mit dem Öffentlichen Verkehr vom Wohnort, Weiterfahrt mit dem Rad von der Zielhaltestelle z.B. zum Arbeitsplatz oder in die BTU bzw. FH Lausitz.

Im Nachtransport werden die Potenziale des Bike+Ride bisher nur unzureichend ausgeschöpft. Gut genutzt wird offensichtlich vor allem der Hauptbahnhof. Die zahlreichen am Wochenende abgestellten Räder weisen darauf hin. Besonders bei der Erschließung von Gewerbegebieten können noch Möglichkeiten zur Potenzialerweiterung bestehen.

Zurzeit noch eher selten genutzt wird die Kombination aus beiden Formen, da hier zwei Räder zur Verfügung stehen müssen. In solchen Fällen wird bisher (z.T. mangels sicherer Abstellmöglichkeiten) durch die Nutzer die Fahrradmitnahme im Fahrzeug des ÖPNV bevorzugt (vgl. Kapitel 8.3).

Fahrräder werden im Bike+Ride für längere Zeiträume abgestellt. Daher besteht bei den Nutzern ein erhebliches Bedürfnis nach

- Diebstahls- und Vandalismussicherheit sowie nach
- Witterungsschutz.

Ein Schutz vor Vandalismus ist durch den Einsatz von Fahrradboxen oder abschließbaren Fahrradräumen möglich. Hier existieren verschiedene Systeme, bei denen die Räder einzeln oder in Gruppen eingeschlossen werden. Der Zugang erfolgt mit Schlüssel oder Codekarte. Für Betreiber und Kunden besonders vorteilhaft sind die Kartensysteme, da hier eine Verknüpfung von Zeitkarte für den ÖPNV und Miete eines Stellplatzes möglich ist.

Fahrradboxen gibt es mittlerweile in den unterschiedlichsten Ausbildungsformen aus Stahl, Beton und in transparenter Bauweise, so dass sie auch für verschiedene Standortbedingungen und städtebauliche Umfelder geeignet sind. Sie bieten neben einem perfekten Schutz auch Möglichkeiten zum Einschließen von Gepäck, Fahrradhelm und ähnlichem. Sie sind jedoch relativ teuer und haben einen hohen Flächenverbrauch pro Stellplatz, so dass sie vorrangig als Ergänzungsangebot zu einer Grundausstattung mit frei nutzbaren Abstellmöglichkeiten einzusetzen sind.



Bild 8-1: Beispiel für eine Bike+Ride-Anlage mit Fahrradboxen und überdachten frei nutzbaren Abstellanlagen (Bremen)

Eine aus Kosten-Nutzen-Sicht günstige Lösung ist es, normale überdachte Abstellanlagen durch eine Umzäunung und Zugangssysteme so zu sichern, dass sie nur einem begrenzten Nutzerkreis zugänglich sind. Auch dieses System ist, wie die Fahrradboxen, bei Bedarf erweiterbar. „Fahrradkäfige“ dieser Art gibt es inzwischen in vielen Städten. Je nach räumlicher Situation umfasst eine solche Einheit ca. 20-40 Abstellplätze.



Bild 8-2: Beispiel für eine Bike+Ride-Anlage mit Fahrradkäfig (Hildesheim)

Für die Akzeptanz von Bike+Ride Anlagen sind weiterhin die Lage zur Haltestelle und damit verknüpft Fragen der sozialen Sicherheit von großer Bedeutung. Die Anlage sollte unmittelbar in Nähe zum Zugang platziert werden. Zusammen mit einer ausreichenden Beleuchtung können damit Sicherheitsdefizite minimiert werden. Sind zwischen der Anlage und dem Bahnsteig längere Fußwege zurückzulegen, wird die Bike+Ride-Anlage auch bei technisch guter Ausstattung nicht akzeptiert werden.

Eine Bike+Ride-Anlage sollte auf der ‚richtigen‘ Seite der Haltestelle, also in der direkten Wegebeziehung von Quelle und Haltestelle angeordnet sein. Bestehen Beziehungen in mehrere Richtungen, kann daher ein Angebot mehrerer Standorte sinnvoll sein.



Bild 8-3: Direkte räumliche Zuordnung von Bike+Ride (Zielona-Gora Straße)

Für die Umsteigekombination Auto-Fahrrad gibt es bisher nur wenige Praxisbeispiele (Münster, Oldenburg). Dabei sollen Autofahrer von außerhalb an einer geeigneten Stelle im Zuge einer Einfallstraße ihr Fahrzeug stehen lassen und mit dem

im Kernstadtgebiet flexibleren und oft schnelleren Fahrrad tauschen. Das Fahrrad ist dazu in der Regel in einer Fahrradbox (oder einem „Fahrradkäfig“) stationiert. Die Erfahrungen selbst aus der Fahrradhochburg Münster sind allerdings nicht dazu geeignet, dass dieser Ansatz für Cottbus mit Nachdruck empfohlen werden könnte.

8.1.2 Derzeitige Situation und Handlungsbedarf

Bike+Ride Anlagen (außer Hauptbahnhof)

In Cottbus sind außerhalb des Hauptbahnhofs 15 Bike+Ride Anlagen untersucht worden.¹ Sie sind fast alle neueren Standards und mit anspruchsgerechten Rahmenhaltern ausgestattet, die ein stand- und diebstahlsicheres Anschließen ermöglichen. Mit Ausnahme einer älteren Anlage am Busbahnhof sind alle Anlagen überdacht (vgl. Bild 8-3 und 8-4).



Bild 8-4: Bike+Ride-Anlage in Sielower Chaussee

Die im Rahmen der Untersuchung erfasste Auslastung der Anlagen hat keinen Hinweis auf derzeitige Kapazitätsengpässe ergeben (Tabelle 8-1). Allerdings besteht der Eindruck, dass in dem Erhebungszeitraum offensichtlich eine ungewöhnlich geringe Nachfrage bestand, da punktuelle eigene Erhebungen – auch bei nicht optimalen Witterungsbedingungen – höhere Auslastungszahlen erbrachten. So wird für die Anlage in Madlow von einem Aufkommen von bis zu 80 Rädern berichtet, während der Untersuchung nach selbst am Spitzentag weniger als 40 Räder erfasst wurden. Es wird deshalb empfohlen, die Zahlen im Rahmen einer systematischen Erhebung zu überprüfen.

¹ Diese und die folgenden Angaben beziehen sich auf eine Belegarbeit der BTU von Simone Ludwig zur Situation des Fahrradparkens an den Übergängen zum ÖPNV bzw. in der Cottbuser Innenstadt (2004).

In jedem Fall dürfte der kurzfristige Erweiterungsbedarf an den bestehenden Anlagen nur begrenzt und auf einzelne Haltestellen zu konzentrieren sein. Hierzu ist in jedem Fall die Anlage Madlow zu zählen.

Weitergehend ist zu empfehlen, kleine Einheiten (z.B. 2-5 Bügel) von Abstellanlagen auch an anderen Haltestellen (außer Endhaltestellen) der Bus- und Straßenbahnlinien in den größeren Wohngebieten anzuordnen, um auch einer den Erfahrungen nach bestehenden dezentralen Nachfrage gerecht zu werden.² Auch hierdurch können dem ÖPNV neue Kunden zugebracht werden.

Standort	vorhandene Kapazität	Auslastung 1. Erhebung	Auslastung 2. Erhebung	Auslastung 3. Erhebung	Auslastung 4. Erhebung (Wochenende)
Döbbrick-Süd	10	0	0	0	0
Alte Lindenstraße	6	0	0	0	0
Skadower Hauptstraße	10	30 %	20 %	10 %	0
Sielower Chaussee	50	36 %	52 %	12 %	6 %
Zuschka	25	28 %	52 %	28 %	0
Merzdorfer Hauptstraße	6	0	0	0	0
Merzdorfer Weg	42	2 %	12 %	2 %	0
Muskauer Straße	20	20 %	20 %	10 %	25 %
Busbahnhof Ostseite	30	50 %	23 %	37 %	0
Busbahnhof Westseite	54	2 %	9 %	0	2 %
Ströbitz	18	44 %	55 %	28 %	11 %
Hegelstraße	60	42 %	57 %	13 %	7 %
Madlow	60	50 %	62 %	17 %	5 %
Kahrener Hauptstraße	6	0	0	0	0

Tab. 8-1: Kapazität und Auslastung von Bike+Ride-Anlagen

Im Rahmen der durchgeführten Erhebungen wurden keine Wildparker in nennenswertem Umfang registriert, so dass die Anlagen hinsichtlich ihrer Standorte überwiegend richtig platziert zu sein scheinen.

² Mangels Analysedaten können hier zum Bedarf allerdings keine näheren Aussagen gemacht werden.

Eine qualitative Angebotsverbesserung an den größeren gut ausgelasteten Standorten ist hinsichtlich der Aufstellung von Fahrradboxen oder der Installation einer Ummantelung (Fahrradkäfige) zu empfehlen. Neben dem Busbahnhof wären solche Angebote zunächst an der Sielower Chaussee, an der Zuschka und in Madlow sowie an der Hegelstraße denkbar. Durch solche Angebote können auch Besitzer höherwertiger Räder als Kunden des ÖPNV angesprochen werden. Diese sind auch bereit, für die sichere Verwahrung ihres Fahrrades eine Mietgebühr zu entrichten.

Den Erfahrungen nach liegt die Zahlungsbereitschaft für Boxen bei etwa 5-7 € für eine Monatskarte bzw. 50-80 € für ein Jahres-Abo.³ In diesem Bereich bewegt sich auch das dem Gutachter bekannte Tarifspektrum (auch für Fahrradstationen), sofern nicht der ÖV-Betreiber in Kombination mit ÖV-Monatskarten günstigere Bedingungen offensiv anbietet (Kundenwerbung). Bezüglich der Erstinvestition und der Nutzergebühr günstiger ist das System der „Fahrradkäfige“. Jahresgebühren hierfür sollten deutlich unter 50 € liegen (z.B. Hildesheim 20 €). Der Betrieb und die Unterhaltung der Boxen oder Käfige kann durch die Verkehrsbetriebe, die Stadtverwaltung bzw. auch den ADFC erfolgen. In jedem Fall ist an der entsprechenden Haltestelle bzw. den Boxen ein deutlicher Hinweis auf die zuständige Stelle erforderlich.

Es wird empfohlen, an zwei starkfrequentierten Stationen mit beiden Systemen (Boxen und Fahrradkäfige) für Cottbus Erfahrungen zu sammeln und auf Basis der Erfahrungen das Angebot dann auszuweiten.

Darüber hinaus sollten alle Anlagen auffällig und einheitlich als Bike+Ride-Anlagen kenntlich gemacht werden. Dies kann z.B. durch eine spezifische Beschilderung geschehen. Daneben sollte in den Einzugsbereichen der Haltestellen durch gezielte Ansprache auf die Attraktivität der Verbindung Fahrrad - ÖPNV hingewiesen werden.

8.2 Fahrradparken am Hauptbahnhof

Die Fahrradparksituation am Hauptbahnhof ist derzeit als unbefriedigend einzustufen, da weder die Kapazitäten ausreichend sind noch die Qualität einzelner Anlagen als anspruchsgerecht bezeichnet werden kann.

Auf der **Südseite** des Hauptbahnhofs sind derzeit 90 Fahrradstellplätze verfügbar, deren Kapazität nicht ausreicht bzw. die zu weit vom Gebäude oder dem Hausbahnsteig entfernt sind, wie die vielen wild abgestellten Fahrräder dokumentieren (vgl. Abbildung 8-1 und Bild 8-5, 8-6, 8-7). Hier sollten kurzfristig Kapazitätserweiterungen erfolgen, die zumindest der aktuellen Nachfrage entsprechen. Damit müssten kurzfristig mindestens 70 neue Abstellplätze geschaffen werden. Losgelöst von der geplanten Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes sollten kurzfristig Gespräche mit der Bahn hinsichtlich möglicher Standorte geführt werden. Soll die

³ Tageskäufe sind für Fahrradboxen nicht sinnvoll.

Parksituation im Bahnhofsbereich spürbar verbessert werden, so ist es unerlässlich, dass die neuen Anlagen sich in der Nähe der Eingangsbereiche befinden, da sie ansonsten keine Akzeptanz durch die Radfahrer erfahren werden.

Vorzusehen ist neben der reinen kurzfristigen Kapazitätserweiterung auch die Verbesserung des Angebotes durch zumindest einen „Fahrradkäfig“ (Kapazität 20-30 Plätze, Schlüsselausgabe ggf. über Reisezentrum DB).

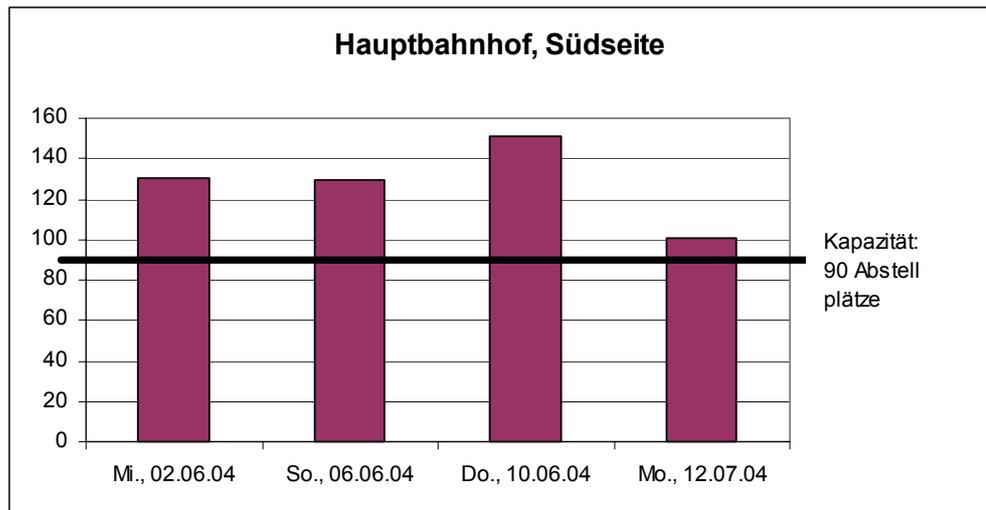


Abb. 8-1: Abgestellte Fahrräder am Hauptbahnhof (Südseite)



Bild 8-5: Gut ausgelastete Abstellanlage am Bahnhof (Südseite)



Bild 8-6: Wild abgestellte Fahrräder am Bahnhof (Südseite - Osteingang)



Bild 8-7: Wild abgestellte Fahrräder am Bahnhof (Südseite - Haupteingang)

Wie wichtig die Positionierung der Abstellanlage in der Nähe zum Ziel ist, kann auch aufgrund der zahlreichen abgestellten Fahrräder in der Nähe vom Hausbahnsteig dokumentiert werden (vgl. Bild 8-8 und 8-9). Aufgrund der erkennbaren Nachfrage sollten die hier vorhandenen Flächen mit anspruchsgerechten Rahmenhaltern ausgestattet werden.

Demgegenüber zeigt Bild 8-10 die fehlende Akzeptanz einer Anlage, die zu weit entfernt vom Eingangsbereich positioniert wurde. Selbst beim Austausch der nicht anspruchsgerechten Vorderradhalter gegen Rahmenhalter wird die Auslastung der Anlage voraussichtlich nicht zunehmen.



Bild 8-8: Wild abgestellte Fahrräder in der Nähe von Gleis 1



Bild 8-9: Abstellanlage in der Nähe von Gleis 1



Bild 8-10: Kaum genutzte Abstellanlage am Bahnhof (Südseite – westlich Haupteingang)

Auf der **Nordseite** des Hauptbahnhofs sind derzeit 17 Fahrradstellplätze verfügbar, die in Qualität und Quantität in keiner Weise den Anforderungen genügen (vgl. Bild 8-11 und Abbildung 8-2). Auch hier besteht kurzfristiger Handlungsbedarf. Zeitgleich mit einem Austausch der veralteten Fahrradabstellanlage gegen anspruchsgerechte Rahmenhalter sollte auch eine Kapazitätserweiterung auf zumindest 50 Abstellplätze – möglichst mit Überdachung – erfolgen, damit der heutige Bedarf abdeckt wird. Anzustreben ist darüber hinaus auch hier die Aufstellung von Fahrradboxen oder eines „Fahrradkäfigs“.

Um flexibel auf die (gegenwärtig zeitlich verschobenen) Umbauabsichten der Deutschen Bahn zum Cottbuser Bahnhof reagieren zu können, sollte sich diese Abstellanlage leicht und ohne großen Kostenaufwand versetzen lassen.

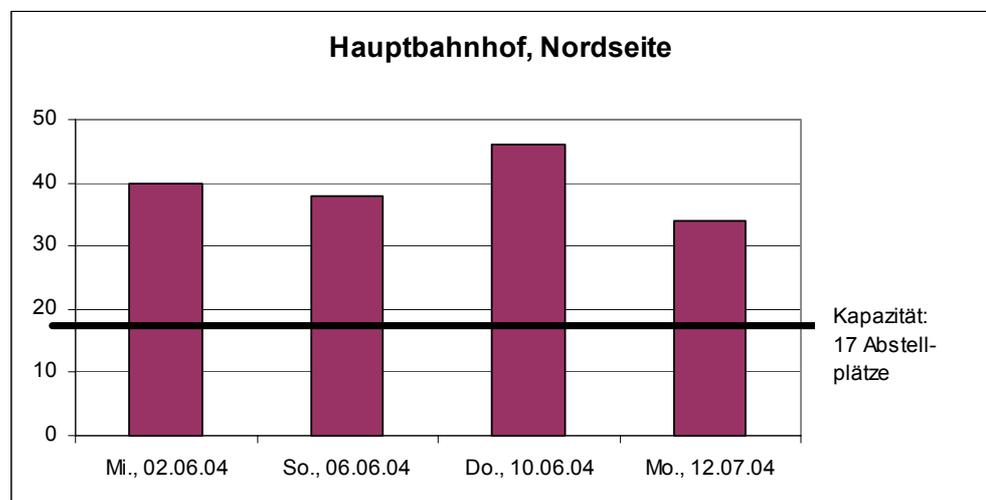


Abb. 8-2: Abgestellte Fahrräder am Hauptbahnhof (Nordseite)



Bild 8-11: Unzureichende Fahrradparksituation am Bahnhof (Nordseite)

Perspektivisch ist im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsbereiches eine grundsätzliche Erweiterung und Verbesserung des Fahrradparkangebotes vorzusehen. Ein möglicher Baustein könnte hier die Schaffung einer Fahrradstation oder eines Fahrradparkhauses sein, wie sie in Kapitel 8.3 kurz erörtert werden.

8.3 Fahrradstation

Fahrradstationen sind mit ihrer breiten Angebotspalette von bewachtem Parken und Fahrradverleih über Schnellreparatur und Service bis hin zum Verkauf von Rädern und Zubehör (u.v.m.) mittlerweile das Musterbeispiel auf dem Sektor „Service rund um’s Rad“. In vielen Städten haben sich in den letzten Jahren Fahrradstationen unterschiedlichster Größen mit vielseitigen Angebotsvarianten etabliert (von ca. 100 Plätzen bis über 3.000 Plätze in Münster). Allein in Nordrhein-Westfalen sind mittlerweile etwa 50 Fahrradstationen mit über 16.000 Abstellplätzen in Betrieb.

Im folgenden sollen einige Erfahrungen und Möglichkeiten kurz aufgezeigt werden. Grundsätzlich gilt aber, dass eine Fahrradstation eine längere Planungsphase erfordert und spezielle Potenzialanalysen erforderlich sind, wenn sie erfolgreich und wirtschaftlich sein soll. Sollte sich Cottbus deshalb dafür entscheiden, eine Fahrradstation oder ein Fahrradparkhaus im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes zu installieren, so sollte möglichst kurzfristig mit den Voruntersuchungen und vorbereitenden Gesprächen begonnen werden.

Die nordrhein-westfälische Entwicklungsagentur für Fahrradstationen veranschlagt in einer Modellrechnung für Fahrradstationen eine etwa 1,5-fache **Kapazität** der Zahl vor Einrichtung einer Fahrradstation an Bahnhöfen abgestellten Fahrräder⁴. Nach diesem Ansatz können etwa

- 55 % der Bike+Ride-Kunden,
- 12,5 % der Park+Ride-Nutzer sowie
- 25 % der Pendler, die mit anderen Verkehrsmitteln zum Bahnhof kommen,

als Nutzer einer Fahrradstation erwartet werden. Die nordrhein-westfälischen Fahrradstationen verzeichnen schon nach zwischen 2 und 32 Monaten Betriebszeit einen durchschnittlichen Nachfragezuwachs von 30 – 35 %. Auch andere Fahrradstationen, wie etwa in Lüneburg oder Göttingen, ziehen in vergleichbarem Umfang neue Nutzer an.

Grundsätzlich kommen unterschiedliche **Betriebskonzepte** für eine Fahrradstation bzw. ein Fahrradparkhaus im Bahnhofsbereich in Betracht, die ebenfalls im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zu untersuchen sind. In Frage kommt z.B. ein Be-

⁴ Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: 100 Fahrradstationen in Nordrhein-Westfalen. Ein Landesprogramm mit Zukunft. Bilanz, Chancen, Perspektiven. Düsseldorf, 2001.

trieb durch einen Fahrradhändler oder ein Selbsthilfewerk. Er umfasst im Regelfall neben dem eigentlichen Betreiben der Station einen technischen Service bzw. Reparaturen sowie weitere Zusatzangebote wie Informationsangebote oder Gepäckaufbewahrung. Ein Selbsthilfewerk kann zudem auch auf die Qualifizierung der Mitarbeiter für den ersten Arbeitsmarkt abzielen. Aber auch andere Betreibermodelle (z.B. durch CMT mit einem Fahrradhändler als Pächter) sind denkbar und bedürfen der Prüfung.

Falls sich eine „echte“ Fahrradstation mit ihren Dienstleistungsangeboten als nicht sinnvoll erweist, kommt auch ein Fahrradparkhaus mit technischer, nicht personell besetzter, Zugangskontrolle in Betracht (vgl. Bild 8-12).

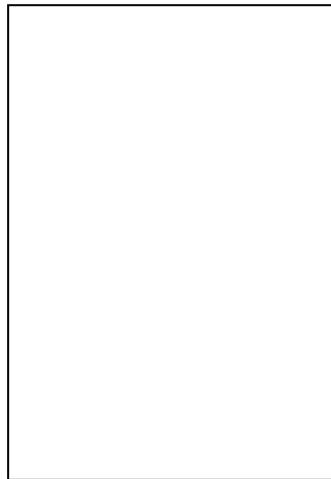


Bild 8-12: Zugangssystem zu dem Fahrradparkhaus Celle

Die Gebühren für das Abstellen der Räder in Fahrradstationen liegen in ähnlicher Größenordnung wie bei Fahrradboxen, nur dass hier auch ein Tagesticket zusätzlich anzubieten ist. Gängige Preisstaffelungen sind: 0,70 €/Tag, 7,00 €/Monat, 70,00 €/Jahr. Manche Fahrradstationen bieten im Interesse der Kundenwerbung und der Vermeidung wilden Parkens im Umfeld auch das Kurzzeitparken (bis 3 Stunden) kostenlos an (z.B. Bremen, Hannover).

Trotz einer Fahrradstation wäre es zusätzlich erforderlich, ein großes Angebot an frei verfügbaren Stellplätzen außerhalb der Station zu haben. Die Erfahrungen zeigen, dass ein erheblicher Teil der Radfahrer nicht bereit ist, ein Entgelt für bewachtes Fahrradparken zu entrichten. Andernfalls besteht die Gefahr, dass Fahrräder in großer Zahl in u.U. hindernder Weise ungeordnet abgestellt werden.

8.4 Fahrradmitnahmemöglichkeit im öffentlichen Nahverkehr

Neben Bike+Ride ist auch die Fahrradmitnahme in den Fahrzeugen des öffentlichen Nahverkehrs ein wichtiges Element der Verknüpfung Fahrrad mit ÖPNV. In Cottbus ist die Fahrradmitnahme in den Bussen und Bahnen ohne zeitliche Einschränkung möglich, sofern freie Kapazitäten vorhanden sind. Die Kosten betra-

gen 90 Cent je Fahrt. Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit für den Erwerb von Tages- oder Monatskarten mit Fahrradmitnahme.

Damit besteht grundsätzlich ein akzeptables Angebot, das jedoch offensichtlich noch zu wenig bekannt ist (vgl. schlechte Bewertung der Mitnahmemöglichkeit im Rahmen der Befragung, Kapitel 3.3.2). Hier liegt ein Ansatz bei der Öffentlichkeitsarbeit.