

# BRANCHENINITIATIVE FAHRRAD UND BAHNEN

---

Fahrrad und Bahnen gehören zusammen



## **Verkehrspolitische Empfehlungen als Zwischenergebnisse der zweiten Arbeitsphase**

Stau- und Klimaprobleme lösen:  
Den Umstieg vom Auto auf Fahrrad & Bahn attraktiver machen

# ZWISCHENERGEBNISSE BRANCHENINITIATIVE FAHRRAD UND BAHNEN

---

## Inhalt

### **1. Management Summary**

### **2. Verkehrspolitischer Gestaltungsauftrag und Handlungsfelder**

### **3. Empfehlungen**

- 3.1. zum Bike+Ride-Ausbau um 1 Mio. B+R-Plätze bis 2030
- 3.2. zum Ausbau von Bikesharing und Mieträdern für die erste und letzte Meile
- 3.3. für das integrierte Routing und Ticketing von Rad- und Bahnverkehr
- 3.4. für attraktive und steuernde Fahrrad-Tickets und Beförderungsbedingungen
- 3.5. zur Kapazitätsoptimierung und Ausweitung in den Fahrzeugen und Bahnhöfen

### **4. Anregungen zur weiteren Umsetzung für die verantwortlichen Akteure**

### **5. Finanzbedarf zur Umsetzung der Brancheninitiative Fahrrad und Bahnen**

### **6. Wünsche und Anpacken**

### **Danksagung und Mitwirkende**

# 1. MANAGEMENT SUMMARY

---

## Ausgangssituation

Der Sommer 2022 führte uns mit Waldbränden, Hitze, Dürre und Wasserknappheit ein weiteres Mal die zwingende Notwendigkeit einer strikteren Klimapolitik vor Augen. Die Verkehrspolitik hinkt nach wie vor hinter den gesetzlich vereinbarten Einsparzielen hinterher. Um die Reduktionsziele zu erreichen, ist die erfolgreiche Verknüpfung von Fahrrad und Bahnen ein Schlüssel: Radfahren ist unschlagbar flexibel, die Bahn komfortabel und schnell für längere Strecken. In der Brancheninitiative Fahrrad & Bahnen arbeiten Akteure beider Seiten gemeinsam an Vorschlägen, damit die Kombination zu einer flächendeckenden Alternative zum Auto wird und somit für die Verdopplung der Nachfrage im Bahnverkehr bis 2030 einen großen Beitrag leisten kann.

## Zwischenergebnisse

Lernen wir vom europäischen Nachbarn Niederlande, wo der Zuwachs im Bahnverkehr in den letzten Jahrzehnten überwiegend durch die Kombination von Fahrrad und Bahnen zustande kam, kommen die nun ausgearbeiteten Zwischenergebnisse der Brancheninitiative Fahrrad und Bahnen genau zum richtigen Zeitpunkt. Seit dem Kickoff am 16. Mai 2022 wurde in fünf Arbeitsgruppen an den selbst gestellten Aufgaben des Diskussionspapier gearbeitet. Zu den RegioSignalen 2022 wollen wir die verkehrspolitischen Debatten um die folgenden Zwischenergebnisse bereichern:

- Bis 2030 sind 1 Mio. Bike+Ride-Plätze zu bauen, davon 320.000 als schnell montierbare Abstellanlagen, 180.000 als Upcycling von Pkw-Parkplätzen und Umwandlung von alten Bahn-Gebäuden sowie je 250.000 in serieller Modulbauweise bzw. in Einzelanfertigungen.
- Wir empfehlen, in den nächsten Monaten dazu sowohl die erforderlichen Förderinstrumente und den gesetzlichen Rahmen zu erarbeiten und zu vereinbaren als auch den Aufbau von Planungsteams bei Bahn, Bund, Ländern, Landkreisen oder Aufgabenträgern anzuschieben.
- Um Bikesharing- und Mietrad-Leistungen als zuverlässiges Angebot für die erste und letzte Meile anzubieten, bedarf es einer bundesweiten Backend-Plattform zur Integration von Bikesharing und Mietrad-Angeboten sowie des Aufbaus und der Finanzierung eines Kompetenzzentrums und Planer-Pools, um die Kommunen bei dem Aufbau von Bikesharing-Angebot am Bahnhof zu unterstützen; ergänzend bedarf es der Finanzierung dieser Sharing-Angebote am Bahnhof als Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge.
- Für ein erstmaliges flächendeckendes integriertes Rad-und-Nahverkehr-Routing und entsprechende Buchungsfunktionen für die unzähligen Mobilitätsapps ist eine bundesweite Backend-Plattform inkl. standardisierter Schnittstellen zu implementieren.
- Zur attraktiven Vereinfachung und Entwicklung incentivierender und steuernder Tickets für die Fahrradmitnahme im Zug und Beförderungsbedingungen empfehlen wir den zügigen Start eines Dialog- und Entscheidungsprozesses mit Bundesländern, Aufgabenträgern und Verkehrsverbänden für bundesweit einfachere Fahrradtickets und -mitnahmeregelungen.

## Maßnahmen

- Als Diskussionsvorschlag bringen wir die kostenlose nächtliche Mitnahme, eine einheitliche Definition von „tags“ und „nachts“ sowie der Fahrrad- und Ausflugssaison ein. Ergänzend schlagen wir vor, eine Machbarkeitsstudie zur „Garantierten Fahrradmitnahme“ sowie entsprechende Marktforschungsstudien zu erarbeiten, um das Kundensegment Fahrrad & Bahn besser bedienen und kalkulieren zu können.
- Die Brancheninitiative hat erste Maßnahmenvorschläge für bundesweit einheitliche Mindestanforderungen zur qualifizierten Fahrradmitnahme – differenziert nach regionalen Bedarfen – erarbeitet und kann sich vorstellen, dazu Qualitätssiegel zur Einhaltung dieser Mindeststandards zu entwickeln und in die Diskussion einzubringen.
- Für die Umsetzung aller bislang vorgeschlagenen Maßnahmen entsteht ein überschlägiger Finanzierungsbedarf von in Summe 7,45 Mrd. Euro bis 2030, davon 6,7 Mrd. Euro für den Bau, gestiegene Baukosten, Flächenerwerb und Betriebskosten für die B+R-Plätze. Die Brancheninitiative schlägt vor, diese Summe auf die gesamte Finanzierungslinie von Klimatickets und der Ausweitung des Nahverkehrs zu addieren und nicht aus bestehenden Finanzierungsmechanismen zu speisen.

In den nächsten Monaten sollen die Maßnahmen als Arbeitsprogramme detaillierter ausgearbeitet und kalkuliert werden. Mit dem verkehrspolitischen Umfeld sollen die Verantwortlichkeiten geklärt und entsprechende Finanzierungsinstrumente sichergestellt werden.

Die Bundesregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag vereinbart, die intermodale Verkehrsverknüpfung zu stärken. Die Brancheninitiative ist überzeugt, dass dieses Vorhaben mit dem erarbeiteten Zielbild und den konkreten Vorschlägen für neue Prioritäten im Ausbau multimodaler Angebote und der Integration der wichtigsten Verkehrsträger erreicht werden kann – und auch mit aller Kraft realisiert werden sollte.

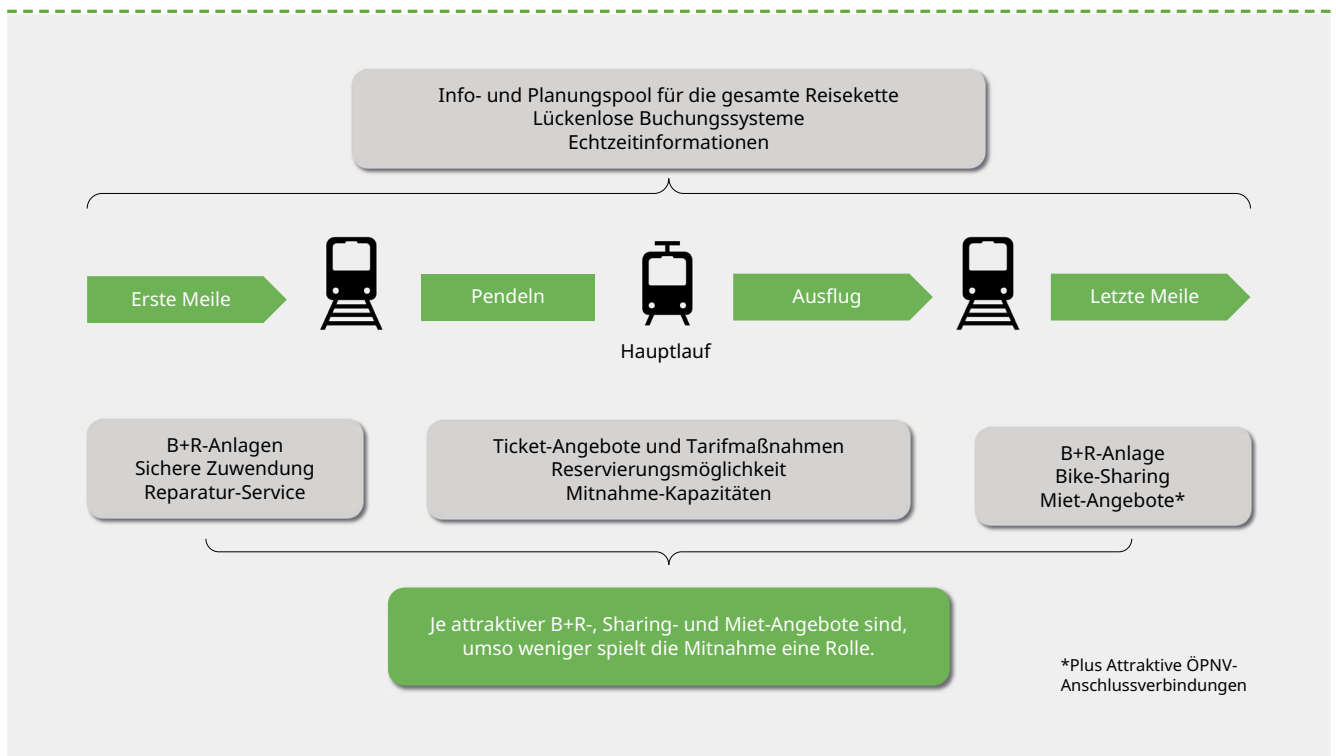
## 2. VERKEHRSPOLITISCHER GESTALTUNGS-AUFTRAG UND HANDLUNGSFELDER

Millionen neue Fahrgäste, die ihr Fahrrad auf der Fahrt zum oder vom Bahnhof nutzen, werden einen großen Teil zur politisch gewollten Verdoppelung der Bahnnachfrage beitragen. Dieser Zuwachs wird sowohl über die Attraktivitätssteigerung und die vereinfachte kunden- und fahrradfreundliche Nutzung auf allen Teilen der mit Fahrrad und Bahn zurückgelegten Fahrt als auch in Teilen durch mehr Mitnahme-Kapazitäten erfolgen.

### Gestaltungsauftrag

Da der Platz in den Zügen für die Fahrradmitnahme begrenzt ist, erhält eine sichere und bequeme Fahrradabstellung an den Bahnhöfen einen besonderen Stellenwert. Mehr Fahrradstellplätze müssen geschaffen werden, damit Räder nicht in den Zug mitgenommen werden müssen bzw. ein zweites Rad am Zielbahnhof zur Nutzung bereitstehen kann. Gleiches gilt für den gelegentlichen Fahrgast, der verlässliche Bikesharing- sowie Mietrad-Angebote braucht. Für die, die zwingend oder gerne das eigene Rad mitnehmen wollen, sollen sowohl die bestehenden Kapazitäten optimiert als auch neue bereitgestellt werden. Für all diese Angebote braucht es Routing- und Informations-Apps, Webseiten sowie einfache Buchungs- und Bezahlungsmöglichkeiten, wie sie in der gesamten Mobilitätsbranche schon längst gewohnter Standard sind:

Fahrrad und Bahnen gehören zusammen



Generell teilen Rad- und Bahnverbände die Haltung, dass rasche und ausreichende Park- und Mietangebote Konflikte rund um die Mitnahme für alle Beteiligten vermindern. Gemeinsam wollen wir den Fahrrad- und Bahn-Kunden das Angebot wesentlich attraktiver machen und ausweiten.

## Handlungsempfehlungen

Im ersten Diskussionspapier der Brancheninitiative haben wir deshalb fünf Handlungsfelder identifiziert:

- Ausbau Fahrradparken
- Ausbau Bikesharing und Mietrad-Angebote
- Integriertes Routing von Fahrrad und Bahnen sowie Ticketing
- Einfache, attraktive Fahrrad-Tickets und Beförderungsbedingungen
- Optimierung der Züge für die Fahrradmitnahme

In den letzten vier Monaten haben über 30 Expert:innen aus Verbänden, Unternehmen und Aufgabenträgern in den fünf Arbeitsgruppen unzählige Stunden in Besprechungen, Workshops und Klausurtagungen mit der Analyse dieser Handlungsfelder, ersten Konkretisierungen der Umsetzung und der Abschätzung des Finanzierungsbedarfs durch den Bund verbracht.

Im Folgenden stellt die Brancheninitiative die ersten Zwischenergebnisse anlässlich der RegioSignale 2022 vor, einer der wichtigsten Veranstaltungen der Bahnbranche in Deutschland.

## 3. EMPFEHLUNGEN

---

### 3.1. EMPFEHLUNGEN ZUM BIKE+RIDE-AUSBAU UM 1 MIO. FAHRRADSTELLPLÄTZE BIS 2030

Eine 10-Minuten-Radfahrt verzehnfacht das Einzugsgebiet um einen Bahnhof gegenüber der Reichweite von 10 Minuten Fußweg. Jede Marketing-Abteilung würde jubeln, wenn sich ihr potenzielles Absatzgebiet mit einfachsten Maßnahmen – vor allem an ländlichen und kleinstädtischen Bahnhöfen sowie den Pendlerstationen im Zulauf auf die wirtschaftlichen Zentren – so leicht vergrößern ließe.

Die 2019 von der wissenschaftlichen Beratung des Verkehrsministeriums zur Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS) veröffentlichte Studie zeigte bereits Bedarfe und Chancen für das „Fahrradparken an Bahnhöfen“ auf – diesen Erkenntnissen schließt sich die Arbeitsgruppe 1 an.

### Zwischenergebnis 01

Die Brancheninitiative baut auf diesen Analysen auf und steckt sich das daran angelehnte, ambitionierte Ziel: Den Bau von 1 Mio. Fahrradstellplätzen an Bahnhöfen bis 2030.

Darauf aufbauend hat die DB Station&Service der Brancheninitiative einen Realisierungsvorschlag vorgestellt, der die Bedürfnisse der unterschiedlichen Bahnhofsgroßen und Fahrgastzahlen berücksichtigt, auf die wesentlich höhere Flächen- und Kosteneffizienz von Rad- gegenüber Pkw-Stellplätzen setzt und wichtige Schritte zur standardisierten, raschen Realisierung enthält.

### Zwischenergebnis 02

Die 1 Mio. Plätze sollen durch 320.000 Plätze mit einfachen Abstellanlagen in Fortsetzung der B+R Offensive realisiert werden; weitere 180.000 Plätze sollen durch die Umwandlung von Pkw-Parkflächen und Bahngelände entstehen. Als Immobilien sollen je 250.000 in serieller Modulbauweise sowie 250.000 Plätze als individuell zu planende Fahrradparkhäuser gebaut werden.

Unter den derzeitigen Rahmenbedingungen ist dieses Ziel nicht zu erreichen, sagen die in der Initiative tätigen Expert:innen einstimmig. Für den Ausbau von Fahrradstellplätzen an Bahnhöfen sind zurzeit die Kommunen zuständig. Diesen fehlen oft die personellen und finanziellen Ressourcen, sodass schon einfache Planungen oder Abrufe von bestehenden Fördertöpfen eine rasche Umsetzung verhindern. Bisherige Beratungsangebote (u.a. Bike+Ride-Offensive, Infostelle Fahrradparken sowie teilweise auf Landesebene) helfen zwar stellenweise, können aber in ihrer jetzigen Form die hier angestrebte große und flächendeckende Beschleunigung nicht gewährleisten, da es vonseiten der Kommunen weiterhin sowohl an finanziellen Mitteln als auch an personellen Kapazitäten fehlt. Die Brancheninitiative hat neben der Bedarfsanalyse den erforderlichen Finanzbedarf wie folgt abgeschätzt:

### Zwischenergebnis 03

Allein für das Bauen von 1 Mio. Fahrradstellplätzen werden ca. 3,1 Mrd. Euro benötigt. Hinzu kommen die Kosten für den Grunderwerb von Bauflächen in Höhe von ca. 1,6 Mrd. Euro; in Anbetracht der gegenwärtigen und zukünftigen Material- und Baukostensteigerungen von ca. 50 % ist von einem Mehrbedarf an weiteren ca. 1,5 Mrd. Euro auszugehen, in Summe also rund 6,2 Mrd. Euro. Weiterhin werden summiert bis 2030 Mittel Betriebskosten von 450 Mio. Euro sowie für die Planungs- und Realisierungsteams mit geschätzt über 100 Mitarbeitern von 80 Mio. Euro benötigt. In Summe besteht ein Finanzierungsbedarf von ca. 6,7 Mrd. Euro bis 2030.

Die derzeit fehlende Finanzierungssicherheit sowie die Komplexität der Fördermöglichkeiten und -regularien für Kommunen und Stationsbetreiber bremsen das Vorankommen beim Ausbau der Fahrradabstellkapazitäten. Bestehende Prozesse und vor allem langwierige, bürokratische Planungszeiten müssen deutlich beschleunigt werden. Die Kommunikation unter den Zuständigen, Finanzierenden und Mitwirkenden – u.a. Kommunen, Stationsbetreiber und Aufgabenträger – muss intensiviert werden.

#### Zwischenergebnis 04

Die Brancheninitiative appelliert an die beteiligten Akteure, gemeinsam und zeitnah den bereits begonnenen Dialog über die Gemeinwohlorientierung der Infrastrukturbereiche der DB AG in ein skalierbares Realisierungskonzept für 1 Mio. Fahrradstellplätze bis 2030 zu nutzen, um z.B. die Rolle der DB bei der Umsetzung zu stärken, Kompetenz-Center und Planer-Pools für die Kommunen einzurichten und/oder gänzlich andere rechtliche Zuständigkeiten zu gestalten.

Die Finanzierung der zu veranschlagten 6,7 Mrd. Euro muss gemeinschaftlich von Bund, Ländern und Kommunen gestemmt werden, während die Stationsbetreiber (oder ggf. Dritte) deren Verwendung zur Umsetzung gewährleisten müssen.

#### Zwischenergebnis 05

Die Brancheninitiative setzt sich als Ziel für 2023, mögliche Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten zu analysieren und gemeinsam mit den Akteuren auf Bund-, Länder- und Gemeindeebene eine gesamthafte Finanzierungsstrategie zu entwickeln und rechtlich zu vereinbaren.

## 3.2. EMPFEHLUNGEN ZUM AUSBAU VON BIKESHARING UND MIETRÄDERN FÜR DIE ERSTE UND LETZTE MEILE

Die Fahrradmitnahme in den Zügen wird für Pendler:innen weitgehend überflüssig, wenn am Ziel- und Startort preiswerte und attraktive Mietrad- oder Bikesharing-Angebote für die erste oder letzte Meile vorhanden sind und diese zuverlässig vorab buchbar sind. Gelingt es wie in den Niederlanden, systematisch und zuverlässig ein ausreichendes Angebot zu etablieren, sinkt der Druck auf Mitnahme- und Abstellkapazitäten in Zügen und Bahnhöfen.

Die Arbeitsgruppe 2 erarbeitete Vorschläge zur verkehrspolitischen Integration von Bikesharing und Fahrradverleih in die kommunale Verkehrspolitik, um den hohen Bedarf an Fahrradsharing- und -verleih in vielen Kommunen und Landkreisen auch außerhalb großer Metropolen umzusetzen. Der Fokus lag auf Handlungsempfehlungen für ein offenes App-/Web-Buchungssystem von Miet- und Sharing-Angeboten und für den systematischen Ausbau von Bikesharing-Leistungen.

Bei der Ausgestaltung digitaler Lösungen wird zwischen Front- und Backend unterschieden: Frontend umfasst dabei Apps, Webseiten oder andere digitale Oberflächen, die für Kund:innen sichtbar sind und sie in ihrem Reiseerlebnis begleiten. Das Backend umfasst alle Daten, Software-Algorithmen und Funktionen, die für die Reisebegleitung notwendig sind und für die Integration im Frontend bereitgestellt werden müssen.

#### Zwischenergebnis 06

Statt einer Neuentwicklung setzen wir auf die Weiterentwicklung bereits bestehender offener Standards zu einer bundesweit einheitlichen offenen Backend-API-Schnittstelle, die in bestehende Systeme von Kommunen, Aufgabenträgern, Verbänden, Fahrradverleih-, Verkehrs- und Sharing-Unternehmen



integriert werden kann. In einem Stufenkonzept sollen zunächst Auskunftsfunktionen inkl. Weiterleitung zum Verleiher realisiert und später dann Reservierungs- und Buchungsfunktionen ergänzt werden; ein neues Frontend soll nicht entwickelt werden, da bereits genügend Anbieter auf dem Markt sind (siehe auch Zwischenergebnis 14).

Die teilnehmenden Bikesharing-Anbietenden wie auch regionale/lokale Fahrradvermieter sollen die Daten über die Programmierschnittstelle pflegen. Dafür muss diese einfach bedient werden können (u.a. Anlegen und Verwalten der eigenen Fahrradflotte); ergänzend müssen Mindestqualitätskriterien an die Verleiher definiert werden. Um die Bekanntheit zu erhöhen und damit auch das Angebot, die Nutzung und die wirtschaftliche Auslastung, muss die Schnittstelle für Sharing-Unternehmen, Fahrradvermieter und Endkunden aktiv beworben und vermarktet werden.

### Zwischenergebnis 07

Ein entsprechendes B2GOV/B2B/B2C-Kommunikationskonzept ist zu erarbeiten, zu finanzieren und umzusetzen, damit die kritische Masse erreicht werden kann.

Kommunen und Aufgabenträger sollen Bikesharing und Fahrradverleih aktiv fördern, idealerweise in städtebauliche und ländliche Entwicklungs- und Verkehrskonzepte integrieren und in mobility hubs priorisieren. In vielen, besonders kleineren Kommunen mangelt es an personellen Ressourcen (Planung, Projektdurchführung), an Know-how bei Fördermitteln und an der finanziellen Ausstattung.

### Zwischenergebnis 08

Die Arbeitsgruppe empfiehlt, einen Leitfaden zur Bikesharing-Ausschreibung zu erarbeiten, aktiv zu verbreiten und in Seminaren in der Anwendung zu trainieren.

Bisherige Leitfäden wurden bereits vor einigen Jahren erstellt und sind damit an relevanten Stellen veraltet wie auch für die Kommunen zu wenig tauglich (deutlich gewachsene Anbietervielfalt, E-Scooter, Pedelecs und E-Lastenräder, neue Technik und IT). Der Leitfaden soll beim politischen Vermarkten, bei der Implementierung, bei Best Practices, bei Markterkundungsgesprächen, dem Ausschreibungsprozedere und der konkreten Ausschreibung helfen.

### Zwischenergebnis 09

Die Arbeitsgruppe empfiehlt, dass die Länder Kompetenz-Center und einen Planer-Pool zur planerischen Unterstützung der Kommunen aufbauen.

Für mindestens fünf Jahre soll ein Kompetenz-Center „Integration Sharing- und Fahrradverleih“ in Zusammenarbeit mit den Arbeitsgemeinschaften Fahrradfreundlicher Kommunen aufgebaut und betrieben werden, um Expertise und beratende Leistungen für den Ausbau von Bikesharing/Fahrradverleih zu bündeln und anzubieten. Ein ergänzender Planer-Pool, der über ein Open-House-Verfahren von Kommunen zur Unterstützung abgerufen werden kann, könnte den Ausbau beschleunigen. In diesem Zuge sollte auch diskutiert werden, ob der Bike+Ride-Ausbau hier organisatorisch integriert werden kann.

### Zwischenergebnis 10

Die Arbeitsgruppe hat einen Finanzierungsbedarf bis 2030 in Höhe von 38 Mio. Euro für die Implementierung des Backends und die Einrichtung des

Kompetenz-Centers kalkuliert. Für den direkten Betrieb von ca. 120.000 Sharing-Rädern an den Bahnhöfen und Halten wurden in einer ersten Näherung 402–633 Mio. Euro Finanzierungsbedarf bis 2030 abgeschätzt, im weiteren Diskussionspapier würden wir 633 Mio. Euro veranschlagen.

Der dargestellte Finanzierungsbedarf gibt in erster Näherung an, welche Betriebskosten für Sharing-Stationen an Bahnhöfen mit Fahrrädern veranschlagt werden können. Damit ein Sharing-System vor Ort gut angenommen wird, ist eine ausreichende Zahl an Fahrrädern und Stationen – über den Ort bzw. in der Kommune oder den Landkreis verteilt – erfolgskritisch. Auch E-Räder und Lastenräder sind bei Sharing-Flotten je nach Geographie und Umfeld zu berücksichtigen. In obiger Kalkulation sind diese deutlich höheren Kosten nicht abgebildet – sie enthalten lediglich den konkreten, erwarteten Bedarf zur direkten Integration von Fahrrad und Bahnen an Bahnhöfen.

### Zwischenergebnis 11

Die Arbeitsgruppe empfiehlt ergänzend, sowohl eine Zielausstattung an den Bahnhöfen als auch den bundesweiten Bedarf an Fördermitteln zur Finanzierung der Daseinsvorsorge-Aufgabe Bikesharing in der kommenden Arbeitsperiode detaillierter abzuschätzen und Finanzierungswege zu vereinbaren.

Gerade in den Außengebieten der großen Städte, in kleineren Städten oder ländlichen Räumen lässt sich Bikesharing meist nicht wirtschaftlich betreiben. Trotz der verkehrlichen Bedeutung wird ohne weitere finanzielle Mittel der erforderliche Ausbau unterbleiben, sodass die vorhandenen Fahrgastpotenziale nicht ausgeschöpft werden können.

### Zwischenergebnis 12

Die Nutzung, der klima- und verkehrspolitische Vorteil sowie eine Zielausstattung (siehe Zwischenergebnis 10 und 11) sollen durch eine Potenzialstudie „Impact des Bikesharing auf den Bike-Transit“ untersucht werden.

Gelingt es, die verkehrswirtschaftlichen Effekte und die Verlagerungspotenziale belastbar abzubilden, lassen sich handfeste Argumente für die Finanzierung und eine rechtliche Verpflichtung ableiten.

## 3.3. EMPFEHLUNGEN FÜR DAS INTEGRIERTE ROUTING UND TICKETING VON RAD- UND BAHNVERKEHR

Um die Stärken von Fahrrad und Bahn zu nutzen, brauchen potenzielle Fahrgäste die Informationen darüber, wie sich das Fahrrad, Miet- oder Sharing-Rad auf der ersten oder letzten Meile mit der Bahn bzw. mit dem ÖPNV am schnellsten oder praktischsten kombinieren lässt. Können die Fahrten vorab geplant und Leistungen dazu gebucht werden, fällt die Entscheidung für die Alternative Fahrrad & Nahverkehr leichter, das Angebot wird angenommen und die Verkehrsverlagerung findet statt. Wie ein Pkw-Routenplaner selbst-

verständlich über Kreis- und Ländergrenzen hinweg funktioniert, braucht es genauso ein deutschlandweites Tür-zu-Tür-Routing, das Wegeketten aus Fuß-, Rad- und dem öffentlichen Verkehr umfasst – mit aktuellen Daten auch auf lokaler Ebene.

Die Arbeitsgruppe 3 konzentrierte sich auf die Förderung und Entwicklung digitaler Lösungen für Kund:innen und deren Integration in die Buchungsplattformen der Touristik-Industrie, um lückenlose Reiseketten mit dem Rad und dem Nahverkehr anzubieten. Die Hauptstrecke, inklusive Sharing- und Park-Dienstleistungen, soll planbar und Tickets einfach gekauft werden können.

### Zwischenergebnis 13

Die Arbeitsgruppe hat eine Customer Journey für Fahrradreisende definiert, die für die vier Use Cases Pendler, Ausflügler, Mitnahme und Fahrradverleih/-parken anwendbar ist.

Die Touristik-Industrie wurde vorerst nicht separat betrachtet, sondern als ein Kanal (wie bspw. auch Mobilitäts-Apps) gehandhabt, der Informationen für Fahrradreisende abrufbar halten kann.

### Zwischenergebnis 14

Die Arbeitsgruppe empfiehlt, keine neue Fahrrad-App (Frontend) zu entwickeln, sondern die definierten Anforderungen in bestehende Frontends zu integrieren.

Dies betrifft insbesondere das integrierte Routing von Fahrrad und Nahverkehr wie auch die Buchung von Leistungen. Dazu soll eine Datendrehscheibe aufgebaut und mit standardisierten Schnittstellen zur Integration in bereits bestehende Frontends, vor allem Mobilitäts-Apps, implementiert werden.

Die Vielfalt an Mobilitäts-Apps bei verschiedenen Bahn-, Verbund- und Outdoor-Apps zeigt, dass der Markt bereits bestens erschlossen ist. Viele dieser Apps sind bei Kund:innen etabliert und erfüllen auch schon einen Teil der definierten Anforderungen bzw. können weitere Anforderungen zukünftig potenziell integrieren, um fahrradfreundlicher zu werden. Eine neue Fahrrad-App müsste dagegen mit großem finanziellen Aufwand am Markt platziert und etabliert werden.

Beim Markt-Screening zum Fahrrad-Routing identifizierte die Arbeitsgruppe zwar vereinzelte lokale Projekte, jedoch noch keine deutschlandweiten; ein paar Beispiele dazu finden sich unter: <https://wiki.openstreetmap.org/wiki/DE:Bicycle> [https://www.muenchen.de/media/mobi/fahrrad/MVV-Radroutenplaner\\_Flyer\\_2020.pdf](https://www.muenchen.de/media/mobi/fahrrad/MVV-Radroutenplaner_Flyer_2020.pdf) <https://www.radroutenplaner.nrw.de/> oder <https://bbnavi.de/>

Die Backend-Funktionalitäten sollten das fahrradoptimierte Routing (von und zum Bahnhof, bzgl. Infrastruktur-, Leih- und Parkmöglichkeiten-Verfügbarkeit), die Fahrgastinformation (Auslastung, Wagenstandsanzeige, Hinweise im Bahnhof, Leih- und Parkangebote), der Buchung (Preistransparenz, Personen- und Fahrradtickets, Reservierung Leih- und Parkangebote) enthalten.

### Zwischenergebnis 15

Das Routing sollte gegenüber der Entwicklung von Buchungsfunktionen von Fahrrad-Leistungen priorisiert werden.

Die Integration von Buchungsfunktionen ist nicht nur eine technische, sondern aufgrund der aufgebauten Kundenkontakte auch eine politische Herausforderung, die größere Ressourcen in Anspruch nehmen würde. Um moderne, digitale Routingdienste für Fahrradnutzer:innen im Alltagsradleben anbieten zu können, ist die Verknüpfung und Weiterentwicklung der verschiedenen regionalen und lokalen Ansätze zu Fahrradrouting-Services inkl. touristischer Radwegeprojekte notwendig.

### Zwischenergebnis 16

Wir schlagen vor, dass der Bund ein Projekt zum Konsolidieren der unterschiedlichen Datenformate, Tools und Routing-Algorithmen mit offenen Standards, offenen Daten und geeignet für Open-Source-Projekte in eine Datendrehscheibe mit entsprechender API ausschreibt und in Summe mit 21 Mio. Euro finanziert.

Touristik-Plattformen soll es möglich sein, sich an diese Datendrehscheibe anzuschließen und notwendige Informationen zur Vermarktung und Information an Fahrradreisende zu integrieren.

## 3.4. EMPFEHLUNGEN FÜR ATTRAKTIVE UND STEUERENDE FAHRRAD-TICKETS UND BEFÖRDERUNGSBEDINGUNGEN

Wenn bei geringer Auslastung Platz im Zug ist, sollen mit attraktiven Tickets mehr Kund:innen mit Rad in die Züge gelockt werden, um so die Auslastung ohne Mehrkosten für den Steuerzahler zu erhöhen. Bei hoher Auslastung müssen die Beförderungsbedingungen Regelungen im Interesse aller Fahrgäste enthalten, um Streit, Ärger und nervende Situationen zu vermeiden. Ergänzend soll die Vielfalt von Tarifen, Beförderungsbedingungen und zeitlichen Regelungen das Angebot für Fahrgäste mit Rad vereinfacht werden. Die Arbeitsgruppe 4 hat bundesweit die Tarife, Regelungen und Beförderungsbedingungen analysiert und daraus im Sinne obiger Ziele einige Empfehlungen herausgearbeitet.

### Zwischenergebnis 17

Die Beförderungsbedingungen sind sehr unterschiedlich und erschweren bundesweite gemeinschaftliche Ansätze und Initiativen; wir präzisieren Fahrräder und E-Räder zunächst nicht über die § 63a StVZO hinaus.

Gleichzeitig haben sich über die Jahre in den Bundesländern, bei den Aufgabenträgern und Verkehrsverbänden sehr unterschiedliche Haltungen dazu entwickelt, wie Fahrgästen mit Rad das Angebot attraktiv und teilweise auch restriktiv präsentiert wird – jeweils in Abhängigkeit davon, wie eng es in den Zügen ist und welche Erfahrungen bislang mit den Mitnahmebedingungen gemacht wurden.

### Zwischenergebnis 18

Um die derzeitige Situation zu berücksichtigen, aber gleichzeitig Fahrrad und Bahnen attraktiver zu machen, empfiehlt die Arbeitsgruppe, einen breiten, aber sehr zielorientierten Dialogprozess zwischen Politik, Aufgabenträgern, Verkehrsverbänden, Unternehmen und Verkehrsverbänden anzustoßen.

Wir honorieren die unterschiedlichen Erfahrungen und Haltungen in den Bundesländern und möchten auf Basis der Erkenntnisse aus den verschiedenen Analysen die folgenden Vorschläge in die Diskussion einbringen:

- Wir würden eine kundenfreundliche Vereinheitlichung der Bedingungen begrüßen und laden alle Bundesländer, Aufgabenträger und Verbünde ein, diese gemeinsame Herausforderung zu bewältigen.
- Da nachts im Regelfall viel Platz in den Zügen ist, empfehlen wir, die Fahrradmitnahme im Nahverkehr bundesweit nachts kostenlos anzubieten.
- Räder von mitreisenden Kindern unter 6 Jahren sollten auch tagsüber kostenlos mitgenommen werden können.

### Zwischenergebnis 19

Die Arbeitsgruppe hat auf Basis verschiedener Auswertungen zu Auslastungen und Überlastungen im Monats-, Wochen- und Tagesverlauf einige Vorschläge erarbeitet. Zu diesen Diskussionsvorschlägen gehören:

- Eine Vereinheitlichung der Definitionen "tags" und "nachts". Die Nachtzeit könnte sich als Zeitraum zwischen 19 Uhr (planmäßiger Einstieg) und 7 Uhr (planmäßiger Ausstieg) definieren, die übrige Zeit, also zwischen 7 und 19 Uhr, als Tagzeit.
- Eine Festlegung einer bundesweit einheitlichen Fahrrad- und Ausflugssaison, beispielsweise für die Zeit vom 1. April bis 1. November.
- Wir empfehlen keine weiteren Zeitzonen im Tages- und Wochengang oder in der Saison, sondern vertrauen darauf, dass die Fahrgäste untereinander die nötige Rücksicht walten lassen. Von generellen Ausschlusszeiten sehen wir ab, jedoch sollte mit vorheriger Ankündigung in besonderen Fällen die Mitnahme von Fahrrädern ausgeschlossen werden können (Großereignisse, Wetterextreme etc.).

In den Tageszeitfenstern können die Länder verschiedene Fahrradtickets auflegen; eine einheitliche Empfehlung dafür geben wir nicht, da es gute Gründe für sowohl incentivierende als auch steuernde Maßnahmen gibt und noch zu wenig Daten über die tatsächlichen Kundensegmente vorliegen (Bedürfnisse, Größen, Zahlungsbereitschaften).

### Zwischenergebnis 20

Die Arbeitsgruppe empfiehlt die Beauftragung einer entsprechenden Marktforschungsstudie, um das Kundensegment Fahrrad & Bahn besser verstehen, bedienen und kalkulieren zu können.

Ergänzend wurde an der Idee eines Serviceangebots "Garantierte Mitnahme" gearbeitet. Diese zielt auf das Segment Urlaubs- oder Ausflugsradler, die die zuverlässige Mitnahme schätzen, u.a. auch beim Wechsel zwischen Nah- und Fernverkehr, bei Familien oder größeren Gruppen. In einer Preisspanne zwischen 8 bis 15 Euro mit beschränkten und ausgewählten Kontingenten könnte dieses Angebot unterbreitet werden, allerdings noch mit vielen ungelösten Detail-, IT- und Technikfragen.

### Zwischenergebnis 21

Die Arbeitsgruppe empfiehlt die Entwicklung eines Serviceangebots „Garantierte Fahrradmitnahme“ und schlägt vor, per Studienauftrag ein Grobkonzept erarbeiten zu lassen. Für die Marktforschungsstudie und die Machbarkeitsstudie werden 350.000 Euro veranschlagt.

Die Arbeitsgruppe würde einen raschen Dialog über diesen Vorschlag in der Branche sehr begrüßen.

### 3.5.

## EMPFEHLUNGEN ZUR KAPAZITÄTSOPTIMIERUNG UND AUSWEITUNG IN DEN FAHRZEUGEN UND BAHNHÖFEN

Je besser die knappen und wertvollen Flächen im Zug genutzt werden, um so mehr Räder können transportiert werden. Je besser diese Flächen gestaltet sind, um so geringer sind die Konflikte mit den anderen Fahrgästen. Und je besser die fahrradfreundlichen Anforderungen in die Ausschreibungen von Verkehrsverträgen integriert und durch die Zusammenarbeit von Bestellern und Eisenbahnverkehrsunternehmen umgesetzt werden, umso schneller verbessern sich die Praktikabilität der Fahrradmitnahme und somit auch der Komfort für alle Fahrgäste.

In der Arbeitsgruppe 5 sind zunächst die verschiedenen Zielgruppen und deren Bedürfnisse bei der Fahrradmitnahme identifiziert, die Erkenntnisse aus dem Projekt "Ideenzug" einbezogen und daraus erste Vorschläge für bundesweit einheitliche Mindestanforderungen definiert worden.

#### Zwischenergebnis 22

Es gibt nicht den einen idealen Fahrradbereich.

Die Bedürfnisse von Pendlern im urbanen Raum unterscheiden sich grundlegend von den Bedürfnissen von Fahrgästen, die zur touristischen Hochsaison mit dem Fahrrad im Zug unterwegs sind, oft allein schon hinsichtlich der Fahrtrichtung in den hohen Auslastungszeiten. Dennoch leiten sich daraus allgemein gültige Handlungsempfehlungen für die Gestaltung von Mehrzweckbereichen (Fokus Redesign/Nachrüstungen in Bestandsfahrzeugen) ab, die zunächst unabhängig von verschiedenen Fahrgastbedürfnissen als Mindestanforderungen an Fahrradbereiche verstanden werden können.

#### Zwischenergebnis 23

Zur besseren Befriedigung der verschiedenen Fahrgastbedürfnisse sollen Fahrradbereiche von Mehrzweckbereichen differenziert und entwickelt werden.

In mehrteiligen Zügen mit mehreren Mehrzweckbereichen, die jeweils mindestens die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen berücksichtigen müssen, hat die Einrichtung eines reinen Mehrzweckbereichs ohne Fahrräder Priorität gegenüber der Integration von Fahrradbereichen. Das bedeutet, dass in diesen Fällen mindestens ein fahrrad-freier Mehrzweckbereich sowie weitere gemischte oder reine Fahrradbereiche vorhanden sein sollten. So kann bei Fahrzeugen mit mindestens zwei Fahrzeugeinheiten (sogenannter Zweiteiler) ein Bereich für die Barrierefreiheit u.a. mit dem Universal-WC und Rollstuhlstellplätzen und ein qualifizierter Fahrradbereich eingerichtet werden.

Darüber hinaus müssen grundsätzlich die Bedürfnisse aller Fahrgäste berücksichtigt werden.

Für die Länge eines Fahrrads wird mit ca. 180 cm gerechnet, alternativ ist auch das Längenmaß „4 Klappsitze“ hinreichend valide und als Rechengröße nutzbar.

#### Zwischenergebnis 24

Eine vertikale Unterbringung von Fahrrädern sollte im Regelbetrieb bzw. im Standard-Fahrradbereich u.a. aufgrund der steigenden „schwereren“ E-Rad-Anteile nicht angedacht werden.

#### Zwischenergebnis 25

Es sollten bundesweit einheitliche Mindestanforderungen zur qualitativ hochwertigen Fahrradmitnahme, differenziert nach regionalen Bedarfen, definiert werden.

Dazu gehören die Wegeleitung mit großflächigen Fahrradpiktogrammen außen am Fahrzeug und Richtungspiktogrammen im Fahrzeug (bspw. am Boden), Fußboden-Zonierungen (z.B. über verschiedene Bodenfarben zu Abstellen, Rangieren, Fluchtwegen), Zugänge ohne Trenntüren und mit schmalen Windfängen sowie breiten Durchlässen für einen schnelleren Radgast-Wechsel. Es sollten lieber wenige große statt vieler kleiner Fahrradbereiche sein, idealerweise immer an der gleichen Stelle im Zug. Räder sollten mit Haken oder Ösen befestigt werden können, Außenlautsprecher und leicht verständliche Informationen auf den digitalen Abfahrtsanzeigen an den Bahnsteigen sollten dem Fahrpersonal das Koordinieren der Radgäste erleichtern. Für maximale Kapazität kann angedacht werden, Klappsitze zu entfernen oder diese verriegelbar auszugestalten. Sofern Klappsitze verbaut werden, sollten diese standardmäßig mit einer angeschrägten Polsterung ausgestattet werden, sodass bequemes „Steh-Sitzen“ ermöglicht wird. Die Fahrradmitnahme sollte unterstützt werden von einer Wegeleitung von der App bis ins Fahrradabteil im Zug (Routing, Auslastungsprognose, Piktogramme am/im Zug ...).

#### Zwischenergebnis 26

Mustergültige Fahrradbereiche erhalten ein Qualitätssiegel und eine gesonderte Markierung außen am Zug.

Um die Kapazitäten zu erweitern, sollten die Mindestanforderungen mit einem Qualitätssiegel belohnt und bundesweit als Standard zügig eingeführt werden. Die Aufgabenträger aus der Arbeitsgruppe könnten sich vorstellen, dazu Vorschläge in die Diskussion einzubringen.

#### Zwischenergebnis 27

Es sollten für dieses Qualitätssiegel jahresscharfe Ausrüstungsziele ausgearbeitet werden (z.B. wie bis zum Jahr 20XY werden bundesweit YZ% aller Fahrzeuge gemäß des Qualitätssiegels ausgestattet).

Aus zeitlichen Gründen wurde noch nicht an dem Thema Zusatzzüge und zusätzliche spezielle Fahrradzüge gearbeitet.

#### Zwischenergebnis 28

Weitergehende Aktivitäten zur Ausstattung der Bahnhöfe mit Schieberillen sollen in der Brancheninitiative im weiteren Projektverlauf diskutiert werden.



## 4. ANREGUNGEN ZUR WEITEREN UMSETZUNG FÜR DIE VERANTWORTLICHEN AKTEURE

---

Die Brancheninitiative steht nun am Übergang in die vierte Arbeitsphase. War der Winter 2021/22 geprägt vom Start der Brancheninitiative und von der Ausarbeitung erster Ideen mit den Rad- und Fahrgastverbänden, folgte im Frühjahr 2022 der intensive Dialog mit dem Bundesverband Schienennahverkehr wie auch den mitarbeitenden Bestellerorganisationen und Aufgabenträgern. Nach der gemeinsamen Veröffentlichung des Diskussionspapier im Juni 2022 lag der Fokus im Sommer auf der Ausarbeitung des gemeinsamen Zielbildes und der Konkretisierung erster Ideen und Positionen. Seit dem Start im November 2021 sind tausende Arbeitsstunden mit zehn sehr aktiven Kernteam-Mitgliedern und in Phasen bis zu 30 weiteren Fachleuten aus den Verbänden und seitens der Besteller in den gemeinsamen Dialogprozess eingeflossen.

Für den aktuellen verkehrspolitischen Dialog zwischen Entlastungspaketen – wie Tankrabatt und Neun-Euro-Ticket oder Nachfolgeregelungen wie beim Klimaticket – und gleichzeitig den klaffenden Finanzierungslücken angesichts steigender Energie-, Personal- und Materialkosten bei den Bestellern sind die Vorschläge ausreichend konkret, um sie politisch aufzugreifen. Die Vorschläge sind mit bestem Wissen und Gewissen erstellt worden, bedürfen aber weiterer Ausarbeitung und Detailarbeit. Alternativ hätten auch Studien in Auftrag gegeben werden können, denen es aber an Rückhalt der beteiligten Verbände und Organisationen mangeln würde.

### weiteres Vorgehen

In der nächsten Arbeitsphase sollen nun noch mehr Expert:innen und Fachleute aus Verbänden, Unternehmen und Organisationen mitarbeiten – die Einladung gilt als ausgesprochen (kommen Sie gerne auf die Brancheninitiative zu, wenn Sie mit Zeit und Expertise mitwirken können).

Die Zwischenergebnisse sind bewusst als Vorschläge gehalten. Alle Beteiligten würden es nun sehr begrüßen, wenn sich angesichts des klima- und verkehrspolitischen Handlungsdrucks die einschlägigen Fachkreise und Fachpolitik den Ruck geben, den es nun braucht, und sich rasch auf gemeinsame Positionen verständigen.

Die Nachfrage zu verdoppeln, Millionen von Autofahrern für den Umstieg auf Fahrrad und Bahnen zu gewinnen und die damit einhergehende Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu erreichen, stellt ein mühsames, aber lohnenswertes Abarbeiten an vielen kleinen Rädchen dar. Über stark öffentlichkeitswirksame Maßnahmen wie dem Tempolimit auf Autobahnen oder dem massiven Absenken der Ticketpreise hinaus würde die Umsetzung der Vorschläge der Brancheninitiative Millionen von Entscheidungen in der Verkehrsmittelwahl nachhaltig pro Fahrrad und Bahnen beeinflussen. Die Brancheninitiative plädiert deshalb nachdrücklich für den angemessenen Einsatz und die nötige Geschwindigkeit bei der weiteren Ausarbeitung, der Umsetzung und den erforderlichen verkehrspolitischen Entscheidungen.



## Fokus der nächsten Arbeitsphasen

In der nächsten Arbeitsphase wird der Fokus auf den folgenden Themen liegen:

- Validierung des Finanzbedarfs und der Zuständigkeiten, um 1 Mio. Fahrradstellplätze bis 2030 zu realisieren: Die Effizienz und Umsetzungsfähigkeit der vorhandenen Strukturen ist zu prüfen und zu verbessern.
- Anstoßen der Grundlagen-Studien und grundlegenden Arbeiten bei den IT-Backend-Entwicklungen wie auch die Suche nach Finanzierungsmöglichkeiten für die Studien und IT-Entwicklung, ggf. auch über den Nationalen Radverkehrsplan oder das Förderprogramm Stadt und Land.
- Ausweitung der Arbeitsgruppen, Einbeziehung der Finanzierung der Arbeiten der Brancheninitiative durch weitere Beteiligte wie z.B. Fahrrad-Industrie, Besteller und Bundesländer, ggf. andere Institutionalisierung der Brancheninitiative mit fachlichen Lenkungsorganen etc.
- Verbreiterung der Diskussionen im Bundesverband SchienenNahverkehr, da einige Vorschläge im Verantwortungsbereich von Bestellerorganisationen, Aufgabenträgern und Verbänden liegen.
- Engerer Schulterschluss mit allen politischen Ebenen, u.a. bundespolitisch mit der Bundesregierung, dem Bundestag und der Fachpolitik in den Parteien, auf Landesebene äquivalent mit den Landesregierungen und -parlamenten und auf kommunaler Ebene mit Zusammenschlüssen wie den AGFKen und den kommunalen Spitzenverbänden.

## Ziel

Ziel ist, im Nachgang zu den RegioSignalen 2022 im Winter zu konkreteren Positionen und idealerweise auch Vereinbarungen sowie den ersten in der Praxis umgesetzten Schritten zu kommen.

# 5. FINANZBEDARF ZUR UMSETZUNG DER BRANCHENINITIATIVE FAHRRAD UND BAHNEN

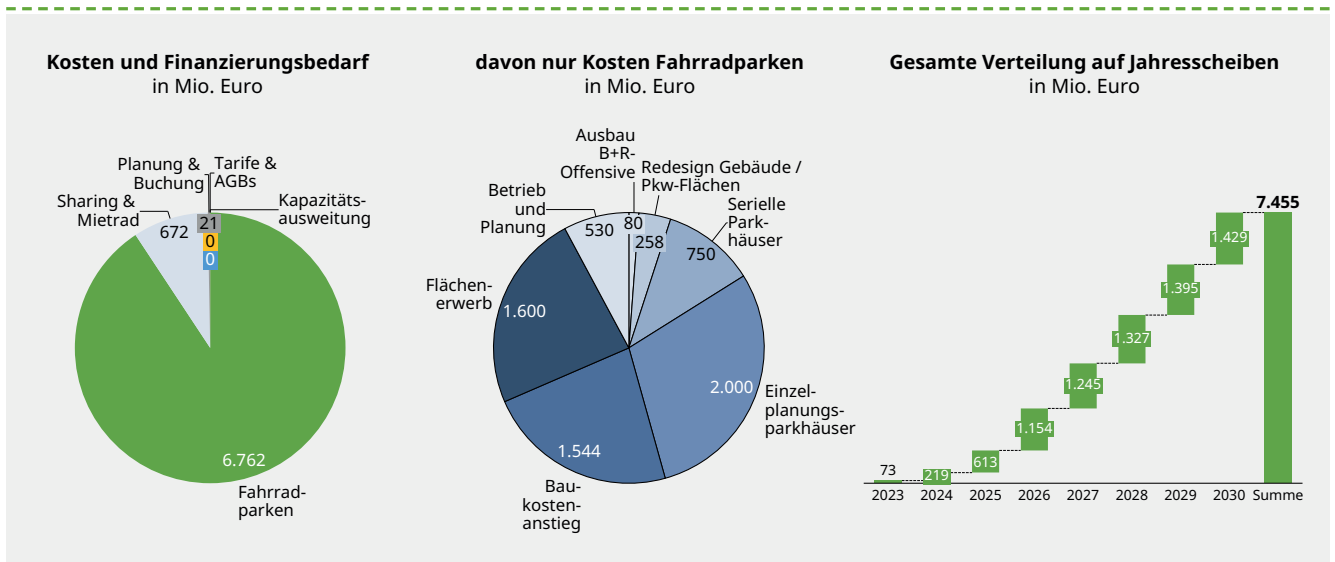
Um die aktuelle verkehrspolitische Debatte mit den Inhalten der Brancheninitiative Fahrrad und Bahnen in Form von Finanzierungsbedarfen anzureichern, haben wir in allen Arbeitspaketen eine indikative Grobabschätzung der erforderlichen finanziellen Mittel vorgenommen.

## finanzielle Schätzung

Wie aus der politischen Realität bekannt, liegen die tatsächlichen Kosten später oft über den zunächst in den politischen Prozess eingespeisten Zahlen. Wir haben deshalb beim größten Kostenblock, der Kalkulation des Zubaus von 1 Mio. Fahrradstellplätzen bis 2030, bereits die Erfahrungen aus den jüngsten Anstiegen der Baukosten (+ 50 %) einfließen lassen. Nicht enthalten sind jedoch die zur Zeit schwer abschätzbaren Entwicklungen der steigenden Fossilenergie-, Stahl-, Beton- und Personalkosten sowie deren allgemeinen Inflation bei einer Schwankungsbreite von 2-10 % in den letzten 12 Monaten.

In Summe ergibt sich ein erster überschlägiger Kostenrahmen bis 2030 in Höhe von rund 7,45 Mrd. Euro mit dem entsprechenden Finanzbedarf und Jahresscheiben:

Fahrrad und Bahnen gehören zusammen



Einige Kostenblöcke sind zur Zeit noch grob abgeschätzt und bedürfen in der weiteren Arbeitsphase der Brancheninitiative der intensiveren Detaillierung und Validierung, der organisatorischen Ausgestaltung und der Klärung der Finanzierung zwischen Bund, Ländern und Kommunen auf der einen sowie der Verkehrswirtschaft auf der anderen Seite.

## Ausbau Fahrradparken

**Ausbau Fahrradparken:** Die Summe von ca. 6,7 Mrd. Euro setzt sich zusammen aus ca. 80 Mio. Euro für den weiteren Ausbau der B+R-Offensive, ca. 258 Mio. Euro für den Umbau von Pkw-Parkplätzen und Bahngebäuden in Fahrradstationen sowie je ca. 750 bzw. 2. Mrd. Euro für den Bau serieller bzw. einzel-

geplanter Fahrradparkhäuser. Aufgrund der jüngsten Baukostensteigerung ist ein Puffer von 50 % ergänzt. Zum Flächenerwerb für die Fahrradparkhäuser sind ca. 1,6 Mrd. Euro vorgesehen und abschließend wurden für Betriebs- und Planungsleistungen ca. 530 Mio. Euro veranschlagt.

### Ausbau Bikesharing und Mietrad-Angebote

**Ausbau Bikesharing und Mietrad-Angebote:** Drei wesentliche Kostenblöcke fallen hier ins Gewicht: die Entwicklung der Sharing-Backend-Plattform für Angebots- und Buchungsfunktionen für Mieträder mit 22,7 Mio. Euro, das Aufbauen eines Kompetenz-Centers und Planerpools mit 15,2 Mio. Euro und die Finanzierung des Bikesharing-Betriebs der Mindestausstattung von rund 120.000 Rädern rund um die Bahnhöfe mit 633 Mio. Euro bis 2030 saldiert.

### Integriertes Routing von Fahrrad und Bahnen sowie Ticketing

**Integriertes Routing von Fahrrad und Bahnen sowie Ticketing:** Hier fallen neben der Entwicklung und Implementierung einer Routing-Backend-Plattform für Routing- und Buchungsfunktionen für die gesamte Rad-Nahverkehr-Reisekette mit 21 Mio. Euro und 350.000 Euro für die Machbarkeitsstudie "Garantierte Mitnahme" sowie die Marktforschungsstudie "Fahrrad und Bahnen" kaum weitere Kosten an.

### "Einfache, attraktive Fahrrad-Tickets und Beförderungsbedingungen" und "Optimierung der Züge für die Fahrradmitnahme"

Die Handlungsfelder "Einfache, attraktive Fahrrad-Tickets und Beförderungsbedingungen" und "Optimierung der Züge für die Fahrradmitnahme" werden in den Gremien der Tarifinhaber, Verkehrsverbünde und Aufgabenträger platziert und vorgebracht.

Im weiteren Vorgehen wird insbesondere mit dem Bundesverkehrsministerium und den Verkehrs- und Haushaltspolitikern eine Einigung zu erzielen sein, die dann wiederum zu gesetzlichen Regelungen führen wird. Wünschenswert wäre, die Inhalte – oder Teilinhalte – der Brancheninitiative Fahrrad und Bahnen in den Nationalen Radverkehrsplan aufzunehmen bzw. in das Förderprogramm Stadt und Land zu integrieren und das Volumen des Förderprogramms dem Bedarf entsprechend zu vergrößern. Neben dem Aufstocken der Finanzierungslinie ist vor allem die Verstärkung der Mittel wichtig, um die größeren Projekte wie Fahrradparkhäuser mit ausreichender Finanzierungs- und damit Planungsverlässlichkeit angehen zu können.

Eine weitere Möglichkeit liegt darin, bestimmte Aufgaben der intermodalen Verknüpfung als Teil der Daseinsvorsorge im öffentlichen Verkehr auszuweisen – mit entsprechenden Konsequenzen für die finanzielle Ausstattung des öffentlichen Nahverkehrs und der Kommunen in Deutschland insgesamt.

**Fahrrad und Bahnen gehören zusammen** – dieses Bekenntnis wird politisch allgemein geteilt. Wichtig ist jetzt, beherzt und mit Weitblick den hier skizzierten Handlungsbedarf zu planen, ausreichend zu finanzieren, rechtlich zu gestalten und mit den beteiligten Akteuren rasch umzusetzen.

## 6. WÜNSCHE UND ANPACKEN

---

Die Zeit drängt drastisch – so die übereinstimmende Meinung von Klimawissenschaftler:innen und Politiker:innen. Der Verkehrsbereich kann seinen Teil zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen. Dazu wollen wir Fahrrad und Bahnen so integrieren und ausbauen, dass diese Alternative zum Auto immer und jederzeit im Netz zu finden ist, dass die Routen, Fahrzeiten und Umstiegspunkte per App und Web abrufbar sind, dass Tickets und Beförderungsbedingungen zum Mitfahren einladen und gleichzeitig mit Rücksicht auf andere Fahrgäste für ein gutes Miteinander sorgen und dass in den Gemeinden wie Kommunen an den Bahnhöfen Fahrradstellplätze, Miet- oder Sharing-Räder immer in der richtigen Menge vorhanden sind.

### unsere Wünsche

Wir wünschen uns ...

- **von Management der Eisenbahnverkehrsunternehmen:** Setzen Sie um, was Sie umsetzen können. Investitionen und Ausgaben für die Verknüpfung von Bahn und Rad sind vergleichsweise schnell und günstig zu haben.
- **von den Fachleuten und Geschäftsführungen der Aufgabenträger:** Prüfen Sie die Vorschläge zügig, lassen Sie uns konstruktive Verbesserungsvorschläge zukommen und knüpfen Sie an die Umsetzungsgeschwindigkeiten beim Neun-Euro-Ticket an. Wann, wenn nicht jetzt, sollte es schnell gehen?
- **von der Verkehrs- und Bahnpolitik:** Steuern Sie die Subventionen und Milliarden-Summen im Verkehrsbereich zugunsten des Ausbaus des Nahverkehrs auf das schweizer Niveau um, ermöglichen Sie eine stabile und sichere Finanzierungslinie von über 7 Mrd. Euro bis 2030, um den Ausbau von Fahrrad und Bahnen nun zu skalieren und systematisch hochzufahren.
- **von den Fahrrad- und Fahrgastverbänden:** Unterstützen Sie weiter den ausgehandelten Kompromiss zwischen dem Ausbau Bike+Ride, dem Mehr an Bikesharing- und Mietrad-Angeboten wie auch der Optimierung der Mitnahme-Kapazitäten. Die nahezu Bürgerrat-ähnliche Austerierung des Maßnahmenpakets ermöglicht es uns, miteinander stark zu sein, um diese Zukunftsaufgabe zu stemmen.
- **von den Radverkehrsprofessuren,** dass die Themen und Aspekte verstärkt in der Forschung und Lehre aufgegriffen werden und die Theorie vordenkt, um die Brancheninitiative mit neuesten Erkenntnissen aus dem In- und Ausland zu unterstützen.

Wir freuen uns auf die weitere Zusammenarbeit und wünschen uns allen bei dieser Zukunftsaufgabe viel Erfolg!

## Koordination und Redaktion

Berlin / Frankfurt, Oktober 2022

### Das Koordinations- und Redaktionsteam der Brancheninitiative Fahrrad und Bahnen:

Lisbeth Blum, Michael Mester, Christian Lang, Regina Ohl de Mello, Benedikt Nürnberg, Maria Laktionow (DB Regio), Robert Dorn, Torsten Scholz (Bundesverband SchienenNahverkehr), Alexander Rosenthal (Zukunft Fahrrad), Heinrich Strößenreuther (Agentur für clevere Städte)

## DANKSAGUNG

### herzlicher Dank

Unser herzlicher Dank gilt den zahlreichen Expert:innen, Verbands-, NGO- und Unternehmensvertreter:innen, die uns mit großem Engagement und profundem Wissen bei der Erarbeitung dieser Zwischenergebnisse mit Impulsen, Expertise, Studien und zahlreichen Gesprächen unterstützt haben. Die finale Ausarbeitung der Inhalte verantwortet das Redaktionsteam der Brancheninitiative Fahrrad und Bahnen.

- Malek Bensch, RMS
- Lisbeth Blum, DB Regio
- Carlo Costabel, DB Connect
- Thomas Dill, VBB
- Robert Dorn, Bundesverband SchienenNahverkehr
- Martin Eichner, NASA
- Gabriela Felder, VBB
- Julian Fordon, DB Regio
- Boris Fricke, RMS
- Stefan Gerstenberg, VVO
- Martin Haubitz, Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität Rheinland-Pfalz
- Sebastian Hildbrand, Kienzler Stadtmobiliar
- Andreas Hombach, WSM – Walter Solbach Metallbau GmbH
- Roland Huhn, ADFC
- Ulrike Hunscha, Allianz pro Schiene
- Henrike Jenss, DB Station & Service
- Lukas Jux, DB Regio
- Bastian Kettner, VCD
- Gunnar Krampe, NWL
- Gunter Kronfeld, VMV
- Ralf Kunze, Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
- Fabian Küstner, NVBW
- Marco Ladenthin, DB Station & Service
- Elena Laidler-Zettelmeyer, Zukunft Fahrrad
- Maria Laktionow, DB Training
- Annett Leersch-Metzke, Bundesverband SchienenNahverkehr
- Regina Ohl de Mello, DB Regio
- Torsten Meerbach, VVO
- Michael Mester, DB Regio
- Anna Meyer, NASA
- Corinna Muschner, DB Regio
- Katja Naefe, NVR / VRS
- Karl-Peter Naumann, Fahrgastverband Pro Bahn
- Benedikt Nürnberg, DB Regio
- Ludger Palz, DB Station & Service
- Jennifer Planke, NVBW
- Maike Pohl, NVV
- Clemens Rath, DB Connect
- Mareike Rauchhaus, Nextbike
- Dirk Reddmann, RMV
- Christian Renelt, NASA
- Anna-Elisabeth Rentsch, DB Station & Service
- Mattias Romberg, Vernetzungsstelle Bike&Ride im Land Brandenburg, VBB
- Alexander Rosenthal, Zukunft Fahrrad
- Michael Mi Roß, DB Regio
- Patrick Schardien, VBB
- Ulf Schiefer, NASA
- Ulrich Schmack, Feine Räder GmbH
- Torsten Scholz, Bundesverband SchienenNahverkehr
- Stephan Schulz, NASA
- Mathis Schwizler, DB Connect
- Sebastian Sooth, DB mindbox
- Heinrich Strößenreuther, Agentur für clevere Städte
- Marlen Suske, NASA
- Pascal Tsachouridis, Naturstrom AG
- Mareike Vegelahn, VBB
- Frank Wessel, ADFC Bayern

# ÜBER DIE BRANCHENINITIATIVE

## Unterstützer

In der Brancheninitiative Fahrrad und Bahnen arbeiten seit Herbst 2021 Rad-, Fahrgast- und Bahn-politischen Verbände und Unternehmen daran, den Umstieg vom Auto auf Fahrrad und Bahnen massiv zu fördern und so Klima- und Stau Probleme zu lösen. Das im Juni 2022 veröffentlichte Diskussionspapier wird von folgenden Unterstützern getragen:



Initiative  
clevere Städte



Allianz  
pro Schiene



Bundesverband  
SchienenNahverkehr

Wir gestalten Mobilität.



changingcities



**MOFAIR**  
Bündnis für fairen Wettbewerb  
im Schienenpersonenverkehr



Fahrrad und Bahnen gehören zusammen



Weitere Informationen und Veröffentlichungen der  
Brancheninitiative:  
[dbregio.de/innovationen/fahrrad-und-bahnen](https://dbregio.de/innovationen/fahrrad-und-bahnen)