

Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage der Fraktion der SPD vom 13.09.2022

Fahrradmitnahme SPNV, SPFV und Schnellbuslinien

Die Fraktion der SPD hat folgende Kleine Anfrage an den Senat gerichtet:

„Die intermodale Kombination aus Fahrrad, dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und dem Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) erfreut sich steigender Beliebtheit. Nicht nur auf der ersten respektive letzten Meile beim Pendeln zwischen Arbeitsplatz und Wohnort, sondern auch auf dem Weg in den Fahrradurlaub am Meer oder in den Bergen, attraktive niedrigschwellige Fahrradmitnahmeangebote im SPNV und SPFV stellen nicht nur ein wichtiges Element bei der Bereitstellung von Mobilität für Alle dar, sondern fördern gleichzeitig bei guter Umsetzung den Umstieg in den nachhaltigen Umweltverbund. Darüber hinaus profitiert der Tourismus in den entsprechenden Regionen sehr von attraktiven Fahrradmitnahmeangeboten. Denn durch diese erweitert sich der Tourenradius für Sehenswürdigkeiten und Ausflugsziele erheblich. Auch für die Verkehrsunternehmen bietet die intermodale Kombination die Möglichkeit, neue Kund:innen zu gewinnen und mit den zusätzlichen Mehreinnahmen das Angebot auszuweiten.

Wir fragen den Senat:

1. Welchen Stellenwert bemisst der Senat einer attraktiven Fahrradmitnahme im SPNV, SPFV und Schnellbuslinien bei?
2. Welche qualitativen und quantitativen Daten liegen dem Senat bezüglich der Fahrradmitnahme und der Nutzung des Angebotes im SPNV, im SPFV und den Schnellbuslinien im Raum Bremen und Bremerhaven in den letzten fünf Jahren, aufgeschlüsselt nach Anbietern im Schienenpersonenfernverkehr (z.B. DB-Fernverkehr), Anbietern im Schienenpersonennahverkehr (z.B. DB-Regio, Metronom, Nordwestbahn) und im Verkehrsverbund Bremen & Niedersachsen (VBN) vor?
3. Wie bewertet der Senat die aktuellen Möglichkeiten und Rahmenbedingungen der Fahrradmitnahme und Nutzungsdaten im SPNV und SPFV sowie Schnellbuslinien?
4. Wie bewertet der Senat das derzeitige Informationsangebot über Möglichkeiten und Tarife der Fahrradmitnahmen und den Zugang zu Fahrradtickets über die Apps und an den Schaltern sowie an den Automaten der entsprechenden Verkehrsunternehmen?
5. Welche Unterschiede weisen die Bundesländer bezüglich der Nutzung der Fahrradmitnahme und des Angebotes in den folgenden Kategorien auf?
 - a. Preisstruktur
 - b. Anzahl und Art der Fahrradplätze
 - c. Anzahl der Nutzer:innen (aufgeschlüsselt nach Berufsverkehr und Freizeit)
6. Welche Potentiale sieht der Senat bezüglich der Verbesserung der aktuellen Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme und wie unterscheiden sich diese Potentiale aufgeschlüsselt nach:
 - a. Fernverkehrszügen
 - b. Regionalzügen
 - c. Regio-S-Bahnen
 - d. Schnellbussen
7. Hält der Senat eine kostenlose Beförderung von Fahrrädern in der Regio-S-Bahn nach Kopenhagener Vorbild für möglich und welche Maßnahmen wären dafür erforderlich?
8. Welche Unterschiede weisen die Bahnhöfe im Land Bremen im Bezug der Fahrradmitnahmemöglichkeiten auf (Barrierefreiheit, usw.)?

9. Welche akuten Verbesserungsbedarfe sieht der Senat bezüglich der Fahrradmitnahmemöglichkeiten im Land Bremen in den Kategorien:
 - a. Bahnhofsinfrastruktur, Aufzüge, Bahnsteige, Barrierefreiheit?
 - b. In den von den Verkehrsbetrieben eingesetzten Zügen?
 - c. In den von den Verkehrsbetrieben eingesetzten Schnellbussen?
10. Welche Konfliktpotentiale mit Nutzer:innen, die z.B. auf die Nutzung von Rollatoren, Rollstühlen oder Kinderwagen angewiesen sind dem Senat bekannt und welche Wege sieht der Senat zur Vermeidung dieser Konflikte?
11. Welche Rolle spielt das Konzept und die Ausgestaltung der Fahrradmitnahme bei der Vergabe von Aufträgen an Verkehrsunternehmen?
12. Inwieweit stellen die Verkehrsunternehmen bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen sicher, dass die optimale Ausnutzung der Mehrzweckbereiche gewährleistet wird und keine Konflikte mit anderen Nutzer:innen aufkommen?
13. Wie beurteilt der Senat eventuelle Bedarfsveränderungen bezüglich steigender Fahrradgrößen und -gewichte (z.B. Elektrofahrräder, Lastenfahrräder, usw.) und wie werden diese berücksichtigt?
14. Wie können mit entsprechender Bike&Ride- oder Bike-Sharing-Infrastruktur Raumkonflikte entschärft werden?
15. Wie weit ist der Zustand der derzeitigen Bike&Ride-Möglichkeiten an den Bahnhöfen und Stationen im Land Bremen?
16. Welche Ausbaumaßnahmen sind derzeit bezüglich der Bike&Ride-Möglichkeiten geplant?
17. Wie bewertet der Senat die aktuellen Bike&Ride- oder Bikesharing-Möglichkeiten an den Bahnhöfen und Stationen im Land Bremen?

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkungen

Das angesprochene Themenfeld wird auch bundesweit aktuell intensiv diskutiert und Entwicklungen, ggf. auch Vereinheitlichungen an einigen der vielzähligen Stellschrauben sind hier zu erwarten. Die Bandbreite beginnt beim Ausbau des Fahrradparkens, des Bikesharing, des Fahrrad-Verleihs, geht über den Aufbau digitaler Lösungen für die Planung und Buchung von integrierten Rad- und SPNV-basierten Fahrten, der Förderung einfacher, incentivierender und steuernder Beförderungsbedingungen oder auch der Spezifizierung von Fahrzeugen und ihren Mitnahmekapazitäten.

So beteiligt sich der von Bremen mitgetragene Bundesverband SchienenNahverkehr (BSN) aktuell an der Brancheninitiative Fahrrad und Bahnen, die es sich zur Aufgabe gemacht hat, ein gemeinsames Zielbild und Maßnahmenpakete für den Bike-Transit – sprich die Kombination der Bahnfahrt mit dem Fahrrad auf der ersten oder letzten Meile - zu schaffen. Dafür arbeiten zentrale Akteure, wie Interessenverbände für Fahrgäste und Fahrradfahrende, Fahrradverleihe, SPNV-Aufgabenträger, Eisenbahnverkehrsunternehmen und die DB Regio sowie DB Station&Service zusammen. Konkret werden Maßnahmen entwickelt, die das Zusammenspiel von Fahrrad und Eisenbahn deutlich verbessern sollen.

Die Fragestellerin führt den Begriff des Schnellbusses ein. Dieser wird in der Region Bremen nicht als Produktname, sondern nur als Element der Fahrgastinformation genutzt, um darzustellen, dass nicht alle Halte einer Relation bedient werden. Die Antworten beziehen sich daher allgemein auf Anforderungen auf Regionalbusse, die Bremen und Bremerhaven mit deren Umland verbinden.

Auf die Angebotsausgestaltung des Schienenpersonenfernverkehrs hat das Land Bremen keinen unmittelbaren Einfluss. Im Gegensatz zum SPNV ist für den Fernverkehr der Bund verantwortlich (Grundgesetz, Artikel 87e), der wiederum entschieden hat, diese Verkehre eigenwirtschaftlich zu

betreiben, im Gegensatz zur gemeinwirtschaftlichen Bestellorganisation des SPNV. Qualitative Vorgaben des Bundes an sein Verkehrsunternehmen ist daher nur in beschränktem Maße möglich.

Zur den Fragen im Einzelnen:

(1) Welchen Stellenwert bemisst der Senat einer attraktiven Fahrradmitnahme im SPNV, SPFV und Schnellbuslinien bei?

Das Fahrrad und die Bahnen sind jeweils und auch im Zusammenspiel ein wesentlicher Treiber der notwendigen Klima- und Verkehrswende. Der Senat sieht diese Verknüpfung als einen wesentlichen Hebel, um die von der aktuellen Bundesregierung angestrebte Verdopplung der Fahrgastzahlen im Schienenpersonenfern- und -nahverkehr bis 2030 zu erreichen und will explizit die intermodale Kombination von Rad und Öffentlichem Verkehr (ÖV) fördern. Die räumliche und zeitliche Verdichtung des SPNV-Angebots sowie dessen Attraktivität ist dabei die wesentliche Basis. Die Kombination der Fahrt im öffentlichen Personennahverkehr mit dem Fahrrad auf der ersten und/oder letzten Meile ist dabei die anzustrebende Variante.

Eine Fahrradmitnahme ist in Regionalbussen mit Mehrzweckfläche prinzipiell möglich (i.d.R. bis zu zwei Räder), jedoch genießen aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse mobilitätseingeschränkte Menschen mit Rollstühlen und Kinderwagen Vorrang.

(2) Welche qualitativen und quantitativen Daten liegen dem Senat bezüglich der Fahrradmitnahme und der Nutzung des Angebotes im SPNV, im SPFV und den Schnellbuslinien im Raum Bremen und Bremerhaven in den letzten fünf Jahren, aufgeschlüsselt nach Anbietern im Schienenpersonenfernverkehr (z.B. DB-Fernverkehr), Anbietern im Schienenpersonennahverkehr (z.B. DB-Regio, Metronom, Nordwestbahn) und im Verkehrsverbund Bremen & Niedersachsen (VBN) vor?

Dem VBN wurden von 2017 bis 2021 von den Verkehrsunternehmen folgende verkaufte Anzahl FahrradTickets (auf 1.000 gerundet) gemeldet:

2017: 340.000 Stück

2018: 377.000 Stück

2019: 358.000 Stück

2020: 281.000 Stück

2021: 143.000 Stück

Aus der VBN-Verkehrserhebung ermittelt, werden täglich (Mo-So) 1.557 Fahrgäste mit FahrradTickets im VBN-Gebiet befördert (VBN-Verkehrserhebung 2017-19). Davon werden 68% im SPNV, 29 % im Stadtverkehr (BSAG, BremerhavenBus, Delbus und VWG, Oldenburg) und 3% im Regionalbusverkehr registriert. Sowohl die Anzahl der verkauften Tickets, als auch die erhobenen Nutzer im Netz beziehen sich jeweils auf den gesamten VBN, nicht nur auf das Land Bremen.

Für den eigenwirtschaftlich agierenden SPFV (DB Fernverkehr AG, Flixbus GmbH) liegen dem Senat keine Zahlen vor.

(3) Wie bewertet der Senat die aktuellen Möglichkeiten und Rahmenbedingungen der Fahrradmitnahme und Nutzungsdaten im SPNV und SPFV sowie Schnellbuslinien?

Die Möglichkeiten der Fahrradmitnahme in allen das Land Bremen berührenden SPNV-Netzen sind seit Übernahme der Aufgabenträgerschaft durch das Land im Jahr 1996 signifikant erweitert und verbessert worden. Die über die Ausschreibungen vorgegebenen Kapazitäten überschreiten die tatsächliche Nachfrage deutlich. Aufgrund weiterhin gewünschter hoher Sitzplatzkapazitäten, um nur in extremen Nachfragespitzen überhaupt Stehplätze nutzen zu müssen, hat sich die Gesamtkapazität der Züge erheblich erhöht und damit auch die Beschaffungskosten, die über die Bestelltentgelte durch die Besteller (SPNV-Aufgabenträger) zu tragen sind.

Gemessen an dem hohen Anteil des Radverkehrs insbesondere in der Stadt Bremen bewertet der Senat die Anzahl der beförderten Fahrräder, insbesondere abseits touristischer Routen und Verkehrszeiten als eher gering. Dies wird allerdings als Indiz einer sehr guten Verknüpfung an wichtigen Bahnhöfen, wie an den beiden Hauptbahnhöfen oder in Bremen-Vegesack mit dem kommunalen ÖPNV, interpretiert.

In den Bussen des VBN ist eine Fahrradmitnahme zu allen Zeiten mit einem VBN-FahrradTicket möglich. Die Abstellmöglichkeiten in Fahrzeugen sind jedoch naturgemäß begrenzt. Für die Steigerung des Fahrgastkomforts verfügen die Busse im Regionalverkehr über möglichst viele Sitzplätze. Der Mehrzweckplatz dient zunächst der Beförderung von Rollstühlen und / oder Kinderwagen.

(4) Wie bewertet der Senat das derzeitige Informationsangebot über Möglichkeiten und Tarife der Fahrradmitnahmen und den Zugang zu Fahrradtickets über die Apps und an den Schaltern sowie an den Automaten der entsprechenden Verkehrsunternehmen?

Aufgrund der Pauschalpreisregelung im VBN und auch bei den überregionalen Tickets des Niedersachsentarifs bzw. des Deutschlandtarifs ist die Zugänglichkeit zu Fahrradtickets einfacher, als zu den eigentlichen Fahrkarten. Dies gilt für alle Verkaufskanäle von der App über die Fahrkartenautomaten bis zum personenbedienten Vertrieb. Hier wird daher aktuell kein Verbesserungsbedarf gesehen. Auch die entsprechenden Informationen des VBN sowie der NITAG (Niedersachsentarif GmbH) sind einfach zugänglich.

(5) Welche Unterschiede weisen die Bundesländer bezüglich der Nutzung der Fahrradmitnahme und des Angebotes in den folgenden Kategorien auf?

Preisstruktur

Anzahl und Art der Fahrradplätze

Anzahl der Nutzer:innen (aufgeschlüsselt nach Berufsverkehr und Freizeit)

In Deutschland haben sich für die Fahrradbeförderung in den meisten Tarif- und Verkehrsverbänden Pauschalpreise etabliert. Häufig sind dies Tagestickets für den gesamten Verkehrsraum, teilweise auch räumlich gestaffelt, wie im VBN in zwei Entfernungsstufen.

Über die Anzahl der „Fahrradplätze“ und auch die Nutzerzahlen in anderen Bundesländern liegen dem Senat keine quantifizierbaren Informationen vor. Für die Planungen im Land Bremen ist diese Information nicht relevant.

(6) Welche Potentiale sieht der Senat bezüglich der Verbesserung der aktuellen Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme und wie unterscheiden sich diese Potentiale aufgeschlüsselt nach:

Fernverkehrszügen

Regionalzügen

Regio-S-Bahnen

Schnellbussen

Zum Schienenfernverkehr kann der Senat sich nur als Dritter, nicht Zuständiger, äußern. Moderne Hochgeschwindigkeitszüge, für deren Anschluss Bremen sich stets einsetzt, erfordern hohe Investitionen und die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind daher auf eine gute Sitzplatzausnutzung angewiesen. Fahrräder nehmen relativ viel Platz bei eher gering ausfallender Zahlungsbereitschaft der Kunden ein. Daher muss insbesondere im Fernverkehr die auf die Verbesserung der Wegeketten im Umweltverbund (Bike&Ride, Bikesharing etc.) gesetzt werden. Eine signifikante Ausweitung der Fahrradmitnahme ist ökonomisch nicht realistisch und auch nicht sinnvoll. Ein Grundangebot der Fahrradbeförderung im deutschen Fernverkehr wird hingegen seitens des Senats ausdrücklich befürwortet. Nach dem Wegfall der D-Züge und InterRegio-Züge zu Beginn der 90er Jahre waren über viele Jahre in nur sehr wenigen Fernzügen Fahrradmitnahmen überhaupt möglich. In allen seit rund 10 Jahren in Betrieb genommenen ICE-Zügen der DB AG hingegen ist ein solches Grundangebot der Fahrradbeförderung vorhanden, das insbesondere auf touristisch bedeutenden Routen partiell noch ausgeweitet werden sollte.

Auch im SPNV sieht der Senat keine Notwendigkeit, die Mitnahme von Fahrrädern gezielt zu fördern. Die Möglichkeiten sind bereits heute gut und gehen deutlich über ein Grundangebot hinaus. Die Kapazitäten für weitere Kunden sind vorhanden.

In Bezug auf die nach Bremen und Bremerhaven verkehrenden Regionalbuslinien plant der ZVBN keine Änderungen bei der Fahrradmitnahme. Fokus wird auf die weitere Verbesserung der Verknüpfung ÖPNV / Rad gelegt z.B. bei Ausbauprojekten wie der Linie 8 in Stuhr und Weyhe.

(7) Hält der Senat eine kostenlose Beförderung von Fahrrädern in der Regio-S-Bahn nach Kopenhagener Vorbild für möglich und welche Maßnahmen wären dafür erforderlich?

Die Subventionierung von Fahrkarten ist grundsätzlich möglich. Zu beachten wäre im Netz der Regio-S-Bahn, dass die Freie Hansestadt Bremen nur einer von zwei Vertragspartnern auf Seiten der

Aufgabenträger ist. Da der Senat eine kostenlose Fahrradbeförderung allerdings in der Prioritätenreihung deutlich hinter der Attraktivierung der Schnittstellen (quantitativ ausreichendes und qualitativ hochwertiges B+R, Aufbau von Bikesharing bzw. -verleih an den Bahnstationen) sieht, sind Maßnahmen zur Änderung der Beförderungsbedingungen des VBN und eines Zuwendungsvertrages aktuell nicht näher in Erwägung zu ziehen. Nach Vorliegen werden die Ergebnisse des Kopenhagener Modellversuchs von Bremen sicherlich analysiert.

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die beiden folgenden Fragen gemeinsam beantwortet:

(8) Welche Unterschiede weisen die Bahnhöfe im Land Bremen im Bezug der Fahrradmitnahmemöglichkeiten auf (Barrierefreiheit, usw.)?

(9) Welche akuten Verbesserungsbedarfe sieht der Senat bezüglich der Fahrradmitnahmemöglichkeiten im Land Bremen in den Kategorien:

Bahnhofsinfrastruktur, Aufzüge, Bahnsteige, Barrierefreiheit?

In den von den Verkehrsbetrieben eingesetzten Zügen?

In den von den Verkehrsbetrieben eingesetzten Schnellbussen?

Der Senat verfolgt das Ziel sämtliche Bahnstationen im Land Bremen umfassend zu modernisieren und barrierefrei auszubauen. Von 23 bestehenden Bahnstationen im Land Bremen sind aktuell bereits 20 barrierefrei ausgebaut. Hier ist die Zugänglichkeit für Reisende mit Fahrrädern uneingeschränkt und komfortabel möglich. Für die drei verbliebenen Stationen (Bremen-Neustadt, Bremen-Sebaldsbrück sowie Bremen-Hemelingen) laufen bereits Planungen für einen barrierefreien Umbau bzw. einen Neubau in geänderter Lage. Ausführlich ist hierzu der staatlichen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung am 10.3.2022 berichtet worden:

[https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/Teil A BdV SPNV im Land Bremen 2022.pdf](https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/Teil_A_BdV_SPNV_im_Land_Bremen_2022.pdf)

Bei den heute eingesetzten Zügen des SPNV handelt es sich durchgehend um moderne, fahrgastfreundliche Fahrzeuge, die auch und insbesondere im Bereich der Mehrzweckbereiche und damit für die Fahrradmitnahme große und einfach zugängliche Bereiche aufweisen, der Senat sieht hier insofern aktuell keinen Handlungsbedarf. Mittelfristig ist mit einem Ersatz der Dieselfahrzeuge durch Elektro- bzw. Wasserstofffahrzeuge eine weiter verbesserte Zugänglichkeit des Mehrzweckbereichs sowie eine Trennung des Bereichs für Rollstuhlfahrer, wie in den übrigen Netzen bereits realisiert, nachzuvollziehen.

Der ZVBN plant keine Ausweitung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten in den Regionalbussen. In den Fahrzeugen würde eine Erweiterung zu Lasten der anderen Fahrgäste gehen. Separate Lösungen wie Fahrradanhänger oder Träger am Fahrzeug eignen sich nicht für die Regionalbuslinien nach Bremen und Bremerhaven. Zum einen bedeutet das Be- und Entladen deutlich längere Aufenthaltszeiten an Haltestellen. Viele Regionalbusse nutzen die Strecken gemeinsam mit dem Stadtverkehr, welcher dann behindert würden. Zum anderen könnten Fahrradanhänger z.B. an zentralen Verknüpfungspunkten wie dem Regionalbus ZOB nicht genutzt werden, da die Infrastruktur nicht dafür ausgelegt ist.

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die beiden folgenden Fragen gemeinsam beantwortet:

(10) Welche Konfliktpotentiale mit Nutzer:innen, die z.B. auf die Nutzung von Rollatoren, Rollstühlen oder Kinderwagen angewiesen sind dem Senat bekannt und welche Wege sieht der Senat zur Vermeidung dieser Konflikte?

(12) Inwieweit stellen die Verkehrsunternehmen bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen sicher, dass die optimale Ausnutzung der Mehrzweckbereiche gewährleistet wird und keine Konflikte mit anderen Nutzer:innen aufkommen?

Insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten treten diese Konflikte vereinzelt auf. Aufgrund der generell hohen Kapazitäten im SPNV im Land Bremen kommt es zu diesen Konflikten allerdings eher selten. Der Senat vertraut hier auf die gegenseitige Rücksichtnahme der Fahrgäste. Lediglich die Positionierung von Rollstuhlfahrern ist in den vergangenen Jahren modifiziert worden. Um ihnen einen Stellplatz exklusiv sichern zu können, sind deren Bereiche von den allgemeinen Mehrzweckbereichen separiert worden und in unmittelbarer Nähe zum behindertengerechten WC angeordnet. Dieses neue Konzept ist aktuell in den Zügen der Regio-S-Bahn und den Doppelstockwagen der DB AG und der Metronom GmbH sowie den neuen Wasserstofftriebwagen im Weser-Elbe-Netz rund

um Bremerhaven umgesetzt. In den noch eingesetzten Dieseltriebwagen ist dies räumlich nicht möglich.

Die Anordnung und Zugänglichkeit von Mehrzweckbereichen in Zügen des SPNV sowie auch bei Standardlinienbussen entsprechen den aktuellen Normen und werden nicht speziell für „Bremer Verhältnisse“ abgewandelt.

Als Besonderheit in der Region Bremen/Hamburg/Niedersachsen ist hier jedoch die jahreszeitlich variierende Bestuhlung in mindestens einem Doppelstockwagen jedes RegionalExpresses zu nennen. In jedem Zug ist ein Waggon mit niedrigerem Einstieg eingereiht, der einen besonders bequemen, stufenfreien Zugang zum Unterdeck ermöglicht. Dieses Unterdeck ist während der Sommermonate komplett für den Transport von Fahrrädern verfügbar. In den Wintermonaten hingegen werden hier Sitze eingebaut, sodass der Raum für Fahrräder nachfragegerecht auf ca. 40% reduziert und die Zahl der verfügbaren Sitzplätze erhöht wird.

Im Regionalbusverkehr ist nach Einschätzung des Senats ein konfliktfreier Fahrradtransport nicht möglich. Bereits ein Fahrrad im Mehrzweckbereich erschwert die sichere Nutzung durch Rollstuhlnutzende erheblich. Im Zweifelsfall entscheidet das Fahrpersonal über die Mitnahme. Andere Möglichkeiten wie Anhänger oder Träger scheiden bei Bussen, die in die Oberzentren verkehren ebenfalls aus (siehe oben).

(11) Welche Rolle spielt das Konzept und die Ausgestaltung der Fahrradmitnahme bei der Vergabe von Aufträgen an Verkehrsunternehmen?

Die vertragliche Regelung zwischen dem Kunden und dem Verkehrsunternehmen wird über den Verkehrsverbund mit Erwerb der Fahrkarte geregelt. Sie stellt insofern kein Aspekt bei der Vergabe von Verkehrsleistungen dar. Bei Ausschreibungen im SPNV wird die Größe, die Zugänglichkeit und die Ausstattung der Mehrzweckbereiche bzw. deren relativer Anteil an der Zuglänge genau definiert. Diese Anforderungen sind bei der Beschaffung durch das bezuschlagte Eisenbahnverkehrsunternehmen einzuhalten.

Der ZVBN prüft für einzelne Linien mit hoher touristischer Nachfrage und abseits der Oberzentren die Ausweitung der Fahrradmitnahme. In Bezug auf die Verkehre in die Oberzentren Bremen und Bremerhaven spielt die Fahrradmitnahme keine Rolle bei der Ausschreibung.

(13) Wie beurteilt der Senat eventuelle Bedarfsveränderungen bezüglich steigender Fahrradgrößen und -gewichte (z.B. Elektrofahrräder, Lastenfahrräder, usw.) und wie werden diese berücksichtigt?

Die zunehmende Quote an Elektrofahrräder stellt bei einem barrierefreien Zugang zur Station und einem stufenfreien Zugang zum Zug grundsätzlich kein Problem dar. An den verbliebenden nicht barrierefreien Stationen wird die Zuwegung bis zur barrierefreien Umgestaltung allerdings erschwert.

Bei allen neu geplanten B+R-Anlagen werden auch spezielle Stellplätze für Fahrräder mit größerer Stellfläche, z.B. Lastenfahrrädern berücksichtigt. Erstmals ist dies in Bremen an der neuen Sammel-schließanlage am Bahnhof Bremen-Mahndorf berücksichtigt worden.

Laut VBN-Tarifbestimmungen (13.3 (3)) sind Lastenräder (Fahrräder oder Pedelecs mit festen Anbauten für Lasten- und/oder zum Transport von Kindern) von der Mitnahme ausgeschlossen.

Mitgenommen werden können Fahrräder (auch Tandems, Dreiräder) Fahrradanhänger, Handwagen, Fahrräder mit Elektrohilfsmotor; Elektrokleinstfahrzeuge gemäß Elektrokleinstfahrzeugeverordnung (eKFV).

(14) Wie können mit entsprechender Bike&Ride- oder Bike-Sharing-Infrastruktur Raumkonflikte entschärft werden?

Die hier angenommenen Raumkonflikte in den Fahrzeugen des ÖPNV bestehen heute nicht. Der Senat will gerade diese Rad-ÖPNV-Wegekette in Zukunft deutlich stärken und wertet daher einen künftig verstärkten Ausbau der Bike&Ride- und Bike-Sharing-Infrastruktur an Bahnstationen und auch an ausgewählten großen Bus- und Straßenbahnhaltstellen bzw. in Bereichen besonders großer Quellen oder Ziele als wesentlichen Schlüssel zur Attraktivierung der umweltverträglichen Wegekette insgesamt und damit zur abnehmenden Notwendigkeit, das eigene Fahrrad in den Fahrzeugen des ÖPNV transportieren zu müssen.

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die beiden folgenden Fragen gemeinsam beantwortet:

(15) Wie weit ist der Zustand der derzeitigen Bike&Ride-Möglichkeiten an den Bahnhöfen und Stationen im Land Bremen?

(17) Wie bewertet der Senat die aktuellen Bike&Ride- oder Bikesharing-Möglichkeiten an den Bahnhöfen und Stationen im Land Bremen?

An allen Bahnstationen im Land Bremen ist ein Bike&Ride-Angebot vorhanden. Die qualitative und quantitative Bandbreite ist dabei sehr groß und reicht von wenigen nicht überdachten Anlehnbügeln (z.B. Bahnhöfe Bremen-Mühlenstraße oder Bremen-Sebaldsbrück) bis hin zu großen Anlagen mit abschließbarem oder bewachtem Anlagenteil (z.B. Bremen-Mahndorf oder Bremerhaven-Lehe). Der Senat bewertet sowohl die Bike&Ride-, als auch die Bikesharing-Möglichkeiten an den Bahnhöfen im Land Bremen als sehr heterogen und sieht standortabhängig durchaus den Bedarf nach qualitativer und quantitativer Aufwertung dieser Angebote. Insbesondere ist die Anzahl der wettergeschützt und gesicherten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu erhöhen. Dabei besteht an den Bahnhöfen in Bremen ein höherer Nachholbedarf. Aus diesem Grunde hat der Senat am 2.2.2021 ein umfassendes „B+R-Ausbauprogramm an Bahnhöfen der Stadtgemeinde Bremen 2021 – 2025“ verabschiedet

(16) Welche Ausbaumaßnahmen sind derzeit bezüglich der Bike&Ride-Möglichkeiten geplant?

Das künftig in Bremen verfolgte Konzept der Sammelschließanlagen ist in einem ersten Pilotprojekt am Bahnhof Bremen-Mahndorf realisiert worden, am Bahnhof Neustadt folgt eine zweite Pilotanlage (vgl. Abb.). Die nächsten vier Anlagen (Bremen-Lesum, Bremen-Burg, Bremen-Walle und Bremen-Oberneuland) sind ebenfalls bereits in Planung und sollen 2023 durch die BREPARK errichtet werden. In den Folgejahren ist beabsichtigt weitere Anlagen zu errichten.



Abb.: Simulation der geplanten B+R-Abstellanlage am Bahnhof Bremen-Neustadt [Quelle: Agentur BahnStadt/BREPARK]

In der Seestadt Bremerhaven sind an allen drei Bahnstationen überdachte und gesicherte Fahrradabstellplätze vorhanden. Hier besteht insofern keine aktuelle Handlungsnotwendigkeit.

Beschlussempfehlung:

Die Bürgerschaft (Landtag) nimmt Kenntnis.