

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Schubert (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr

Möglichkeiten der Fahrradmitnahme im Ostthüringer Dieselnetz

Die **Kleine Anfrage 886** vom 8. September 2010 hat folgenden Wortlaut:

Der dieselbetriebene Regionalverkehr in Ostthüringen wird ab Juni 2012 von der Erfurter Bahn GmbH übernommen. Voraussichtlich sollen auf den zu befahrenden Strecken Triebwagen des Typs "Stadler Regio-Shuttle RS1" eingesetzt werden, welche in der Regel Platz für zwei Fahrräder pro Wagen haben. Die Erfurter Bahn GmbH orientierte sich dabei an der Ausschreibung des Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr, in der fünf Stellplätze für Fahrräder gefordert wurden. Schon heute sind jedoch die Kapazitäten auf einigen Linien stark limitiert, was zu regelmäßigem Platzmangel, u. a. auf der Strecke Weimar–Jena führt. Für eine zukunftsfähige und klimafreundliche Mobilität und nicht zuletzt für ein mit Fahrradtourismus werbendes Land Thüringen ist eine enge Verzahnung von Bus, Bahn und Rad jedoch von großer Bedeutung. Eine bedarfsgerechte und realistische Anpassung an den Radverkehr ist daher unabdingbar.

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Anforderungen für die Fahrradmitnahme waren in den Ausschreibungskriterien für das Ostthüringer Dieselnetz formuliert?
2. Wie viele Fahrräder können derzeit im dieselbetriebenen Regionalverkehr in Ostthüringen auf den Strecken Weimar–Jena–Gera und Jena–Pößneck mitgenommen werden? Bitte schlüsseln Sie dies nach einzelnen Linien auf:
 - an Werktagen pro Tag und pro Zug,
 - am Wochenende pro Tag und pro Zug.
3. Wie viele Fahrräder können nach der Übernahme im Jahr 2012 im dieselbetriebenen Regionalverkehr in Ostthüringen auf den Strecken Weimar–Jena–Gera und Jena–Pößneck mitgenommen werden? Bitte schlüsseln Sie dies nach einzelnen Linien auf:
 - an Werktagen pro Tag und pro Zug,
 - am Wochenende pro Tag und pro Zug.
4. Auf welche Weise wird der Bedarf an Fahrradstellplätzen im Regionalverkehr ermittelt? Inwiefern entsprechen die heute bzw. ab 2012 verfügbaren Mitnahmekapazitäten dem tatsächlichen Bedarf? Wo bestehen derzeit Engpässe bei den Fahrradmitnahmekapazitäten im Regionalverkehr?
5. Wurden in die Kalkulation die "Stoßzeiten" während des laufenden Semesters mit einbezogen?
6. Müssen Radfahrer im Falle von Kapazitätsengpässen damit rechnen, die Bahn verlassen zu müssen bzw. gar nicht erst mitgenommen zu werden? Sind der Landesregierung solche Fälle bekannt?

7. Wird der Fahrradtransport auch bei Schienenersatzverkehr gewährleistet?
8. Welche Maßnahmen strebt die Landesregierung an, um die Mitnahme von Fahrrädern im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu erleichtern (bspw. zusätzliche Fahrradtransportwagen bzw. Mehrzweckabteile, Reservierungssysteme für Fahrräder, zusätzliche Fahrten etc.)?
9. Strebt die Landesregierung ähnlich wie bspw. in Bayern Fahrrad-Sonderzüge an, welche an Feiertagen, in den Ferien und an Wochenenden dem erhöhten Bedarf Rechnung tragen?
10. Inwieweit verträgt sich die Ausschreibung für das Dieselnetz Ostthüringen mit den selbstgesteckten Vorgaben, welche im Radverkehrskonzept des Freistaats Thüringen von 2008 genannt sind (Stärkung des alltäglichen/touristischen Radverkehrs, bessere Verknüpfung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr [ÖPNV] etc.)?
11. Sieht die Landesregierung Möglichkeiten, die Radmitnahmekapazitäten im SPNV auszubauen und wie soll eine angemessene Verkopplung von SPNV und Radverkehr erreicht werden, um den Radtourismus und den Pendlerverkehr ausreichend zu fördern?
12. Plant die Landesregierung, die Fahrradmitnahme im SPNV als umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr stärker zu fördern und zu bewerben (bspw. mittels Broschüren, Internet etc.)?

Das **Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 21. Oktober 2010 wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

In den Ausschreibungsbedingungen für das Dieselnetz Ostthüringen wurde gefordert, dass Fahrräder im Rahmen der vorhandenen Platzkapazitäten kostenlos zu befördern sind.

Darüber hinaus wurden weitere fahrzeugbezogene Mindestanforderungen gestellt. Pro Fahrzeug ist mindestens ein Mehrzweckbereich vorzusehen, dessen Mindestgröße sechs Quadratmeter nicht unterschreiten darf. Bei Fahrzeugen mit einer Sitzplatzkapazität größer gleich 90 Sitzplätze ist eine Mehrzweckfläche von mindestens zehn Quadratmeter vorzusehen.

Für mindestens zwei Fahrräder sind geeignete Befestigungsmöglichkeiten gefordert.

Die einzusetzenden Fahrzeuge müssen einen Niederfluranteil von 50 Prozent gewährleisten, womit auch für Fahrradfahrer günstige Einstiegsbedingungen geschaffen werden.

Zu 2. und 3.:

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Beförderung von Fahrrädern erfolgt in Mehrzweckbereichen, die neben Fahrrädern auch Rollstühle, Kinderwagen oder schweres Gepäck aufnehmen. Daher stellen die im Folgenden genannten Fahrradstellplatzzahlen nur die theoretisch möglichen Fahrradmitnahmekapazitäten dar.

Die angegebenen Fahrradstellplatzzahlen basieren auf der geplanten Zugbildung der einzelnen Züge (Anzahl und Baureihe der jeweiligen Einzelfahrzeuge) und der Größe der Mehrzweckbereiche je Fahrzeug. Daneben können von den Verkehrsunternehmen in eigener Verantwortung Kapazitätserhöhungen vorgenommen werden. Dies ist insbesondere dann zu erwarten, wenn sich Gruppen angemeldet haben oder Veranstaltungen mit außergewöhnlich hoher Fahrgastnachfrage durchgeführt werden. Dabei wurde weiterhin angenommen, dass die Mehrzweckbereiche nicht anderweitig belegt sind, beispielsweise durch Kinderwagen oder Rollstühle.

Die Werte "pro Tag" ergeben sich aus der Summe der Fahrradstellplätze in allen Zügen, die während eines Tages verkehren. In den Werten "pro Zug durchschnittlich" ist diese Tagessumme auf einen durchschnittlichen Zug des jeweiligen Tages "heruntergebrochen" worden.

Anzahl an Fahrradstellplätzen der von der Vergabe des Dieselnetzes Ostthüringen betroffenen Linien derzeit (2010):

Linie	Montag bis Freitag		Wochenende	
	pro Tag	pro Zug durchschnittlich	pro Tag	pro Zug durchschnittlich
Weimar–Jena–Gera	670	17	230	9
Jena–Orlamünde–Pößneck	290	10	190	10

Anzahl an Fahrradstellplätzen der von der Vergabe des Dieselnetzes Ostthüringen betroffenen Linien künftig (ab Mitte 2012):

Linie	Montag bis Freitag		Wochenende	
	pro Tag	pro Zug durchschnittlich	pro Tag	pro Zug durchschnittlich
Weimar–Jena–Gera	870	20	360	14
Jena–Orlamünde–Pößneck	430	15	190	10

Die genannten Kapazitäten beziehen sich im Sinne der Anfrage nur auf die von der Vergabe des Dieselnetzes Ostthüringen betroffenen Eisenbahnleistungen. Daneben verkehren auf der Strecke Weimar–Jena–Gera zusätzlich die RegionalExpress-Linie Göttingen–Erfurt–Gera–Zwickau/Chemnitz und die RegionalExpress-Linie Erfurt–Gera–Altenburg sowie auf dem Streckenabschnitt Jena–Orlamünde die RegionalExpress-Linie Jena–Saalfeld–Nürnberg sowie die RegionalBahn-Linie Naumburg/Großheringen–Jena–Saalfeld, die die Mitnahmemöglichkeiten für Kinderwagen, Rollstühle und Fahrräder weiter erhöhen.

Zu 4.:

Die erforderlichen Platzkapazitäten werden im Rahmen von kontinuierlichen Reisendenzählungen, bei denen auch die Anzahl beförderter Fahrräder erfasst wird, ermittelt. Ergänzt wird dies durch Verkehrserhebungen (mit Befragung der Fahrgäste) und stichprobenartige Beobachtungen der Zugauslastungen an Tagen mit besonders hoher Verkehrsnachfrage.

Auf dieser Basis schätzt die Landesregierung ein, dass die vorgesehenen Kapazitäten grundsätzlich dem tatsächlichen Bedarf entsprechen.

Zu 5.:

Ja; dies erfolgte im Rahmen der Kapazitätskalkulation für die einzelnen Linien.

Zu 6.:

Grundsätzlich sind alle Kapazitäten so bemessen, dass ausreichend Platz für die Beförderung von Fahrrädern vorhanden ist. Jedoch kann die Fahrradmitnahme nicht garantiert werden, da außergewöhnliche Fahrgastschwankungen nicht in jedem Fall berücksichtigt werden können.

Reisegruppen mit Fahrrädern sind daher angehalten, ihren Fahrtwunsch beim jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen anzumelden, damit die Platzkapazität im Rahmen der technischen Möglichkeiten (verfügbare Fahrzeuge, Bahnsteiglänge usw.) angepasst werden kann.

Zu 7.:

Im Rahmen der vorhandenen Platzkapazitäten soll auch im Schienenersatzverkehr die Weiterbeförderung von Fahrrädern gewährleistet werden. Da in den Bussen allgemein jedoch nur begrenzt Mehrzweckflächen zur Verfügung stehen, kann dies nicht garantiert werden. Zudem hat die Beförderung von Kinderwagen und Rollstühlen Vorrang.

Zu 8.:

Vorzustellen ist, dass die Landesregierung den umweltfreundlichen Fahrradverkehr unter anderem dadurch fördert, dass die Fahrradmitnahme im Schienenpersonennahverkehr in Thüringen, im Rahmen des vorhandenen Platzes, unentgeltlich möglich ist. In den Nachbarländern, z. B. Sachsen oder Bayern, ist dies nicht der Fall.

Alle eingesetzten Fahrzeuge verfügen über Mehrzweckflächen, um die Fahrradmitnahme zu gewährleisten. In den vergangenen Jahren wurden Fahrzeugumrüstungen zur Vergrößerung der Mehrzweckbereiche durchgeführt und teilweise über das ÖPNV-Investitionsprogramm des Freistaats gefördert.

Alle neuen Fahrzeuge in Thüringen werden einen Niederflureinstieg aufweisen. Damit wird der Zustieg in die Fahrzeuge auch für Fahrradfahrer erheblich erleichtert.

Zu 9.:

Derzeit besteht keine Notwendigkeit, zusätzliche Fahrradzüge an Feiertagen oder an Wochenenden einzusetzen. Im Rahmen der verfügbaren Fahrzeugkapazitäten passen die Verkehrsunternehmen im Bedarfsfall die Mitnahmekapazitäten durch Mehrfachtraktion oder den Einsatz entsprechend umgebauter Fahrzeuge an.

Zu 10.:

Die in der Ausschreibung des Dieselnetzes Ostthüringen formulierten fahrzeugbezogenen Mindestanforderungen sowie die geforderte Gewährleistung der kostenfreien Fahrradmitnahme im Rahmen der Platzkapazität entsprechen den Zielstellungen des Thüringer Radverkehrskonzepts.

Die für die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem Schienenpersonennahverkehr wichtigen infrastrukturellen Voraussetzungen, wie zum Beispiel Bike+Ride-Anlagen, waren nicht Bestandteil des Vergabeprojekts.

Zu 11.:

Zugunsten einer optimalen Verknüpfung von Bahn- und Radverkehr unterstützt der Freistaat Thüringen bereits heute im Rahmen verschiedener Förderprogramme Projekte, in denen Bike+Ride-Anlagen oder Fahrradparkhäuser an Zugangsstellen umgesetzt werden. Prägnante Beispiele sind die Bike+Ride-Stationen Erfurt Hauptbahnhof, Jena West und Gera Hauptbahnhof.

Der Ausbau zusätzlicher Platzkapazitäten in den Zügen für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und Fahrräder wird angestrebt. Dies kann im Rahmen von Neuvergaben durch Festlegung der Mindestgröße des Mehrzweckbereichs geschehen. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass die Größe eines Mehrzweckabteils im direkten Zusammenhang mit der Sitzplatzkapazität steht. Demzufolge muss hier eine Abwägung zwischen den Flächenverhältnissen gefunden werden, da die Eisenbahnfahrzeuge nicht mit beliebiger Fahrzeuglänge zur Verfügung stehen.

Zu 12.:

Der Freistaat Thüringen führt bereits heute umfangreiche Marketingaktivitäten zur Stärkung des Fahrradverkehrs in Thüringen durch. Als Beispiel zu nennen ist die Broschüre "Mit Bahn und Rad durch Thüringen".

Einen bedeutenden Schritt zur Stärkung des Radverkehrs stellt der von der Landesregierung finanzierte und kostenfrei im Internet bereitgestellte "Radroutenplaner Thüringen" dar. Es war dabei ein wichtiges Anliegen, hier insbesondere auch auf Bahn- und Busangebote hinzuweisen. So wird die Planung einer Radtour mit An- und Abreise per Bahn oder Bus erleichtert. Dieses Angebot wird weiter ausgebaut und verbessert.

Darüber hinaus wurde im vergangenen Jahr seitens der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH ein interaktives Bahn- und Freizeitportal geschaffen, welches auch Verweise auf weitere Informationen zum Radverkehr enthält.

Carius
Minister