

# Radverkehr und ÖPNV in Jena: Konkurrenz, Koexistenz, Partnerschaft?

Entwicklung des modal split in %:

	ÖPNV	Rad	Fuß	MIV
1987	31,3	1,6	43,4	24,5
2008	16,2	11,8	39,3	32,7

- Rückgang des ÖPNV-Anteils auf 52 %
- Steigerung des Radanteils auf 740 %
- Mitte der 90er Jahre kämpft JeNah vor allem um nicht motorisierte Kunden, nicht um MIV-Nutzer. Radfahrer und Fußgänger werden als Störfaktoren des ÖPNV dargestellt.
- Zitat JeNah gegenüber ADFC ca. 1995: „Wir gehen davon aus, dass der Radverkehr in Jena keine Zukunft hat. Wer das Auto stehenlassen will, soll mit uns fahren.“
- Bis heute keine gezielte Ansprache der MIV-Nutzer im JeNah-Marketing

# Vergleich Radverkehr/ÖPNV in Jena -1-

## Vorteile des Radverkehrs:

- **CO<sub>2</sub>-frei**, da keinerlei fossile Energieträger benötigt werden – demgegenüber Straßenbahn 5...6 kWh Elektroenergie je km (Bogestra-Wert), Dieserverbrauch Bus 40...44 l/100 km beim Zweiachser, 55...70 l/100 km beim Gelenkbus
- nicht fahrplangebunden (dagegen: z.B. 30-min-Takt des ÖPNV im Spätverkehr außer Stadtzentrum – Neulobeda)
- bei Stammnutzern deutlich kostengünstiger: Preis des Fahrrades: ca. 1 Jahreskarte, Unterhalt Fahrrad: jährlich 1...3 Monatskartenpreise
- Fahrzeiten auf Kurz- und Mittelstrecken gegenüber ÖPNV fast immer konkurrenzfähig
- z.T. extreme Fahrzeitleistungen auf Tangentialstrecken, die oft stark nachgefragt sind – dagegen: aller ÖPNV außer Relation Südwest → Süd (Gebiet Zeiss/FH → Winzerla) muss über Stadtzentrum

# Vergleich Radverkehr/ÖPNV in Jena -2-

## Vorteile des ÖPNV:

- von Wetter und Jahreszeit unabhängig außer bei Extremlagen
- bewältigt große Steigungen und Entfernungen; dagegen: Fahrrad gilt bei Entfernungen  $> 4$  km für „Normalnutzer“ als unattraktiv (nicht bei Nutzung von E-Bikes, die aber andere Nachteile haben)
- für körperlich eingeschränkte Nutzer, Mitnahme von Personen und größeren Gegenständen attraktiv
- ÖPNV ist in Jena sehr zuverlässig außer auf bekannten Problemstrecken
- einsteigen und losfahren, ohne nachzudenken – besonders bei Nutzung von Pauschaltarifen (z.B. Semesterticket), dagegen beim Fahrrad z.B. Abstell- und Diebstahlproblematik

# Wie herangehen?

**Arbeitsteilung der Verkehrsträger**

**Fahrradparken an Haltestellen (Bike and ride)**

**Fahrradmitnahme im ÖPNV-Fahrzeug**

**ÖPNV als Rad-Alternative im Winter**

# **Arbeitsteilung: Verkehrsträger konzentrieren sich auf ihr optimales Tätigkeitsfeld**

## **Radverkehr:**

- Kurz-, Flach- und Tangentialstrecken
- sportlich orientierte Nutzer
- sehr kostenbewusste/kostensensible Nutzer

## **ÖPNV:**

- Lang- und Steigungsstrecken (Problem: Straba-Fahrzeit auf Langstrecken nicht mit MIV konkurrenzfähig – Maßstab wird durch die Stadtrodaer Straße gesetzt)
- komfortorientierte Nutzer
- MIV-Nutzer als Kunden gewinnen – das Bestreben, Radfahrer und Fußgänger zum ÖPNV „umzuverteilen“, ist kritisch zu sehen (allenfalls: Kurzstreckentarif einführen)

# Fahrradparken an Haltestellen (Bike and ride)

- Voraussetzungen leicht herstellbar
- Potential erscheint begrenzt, da in Jena kaum Mehrwert gegenüber reiner Fahrrad-, ÖPNV- oder MIV-Nutzung herstellbar ist:
  - deutlich teurer als reine Fahrradnutzung
  - mit Fahrrad zurückzulegende Teilstrecke meist unkomfortabel und/oder steigungsreich
  - auf Langstrecken ist im JeNah-Netz die MIV-Nutzung schneller, Potential ist dagegen bei Eisenbahnnutzung vorhanden
  - sportlich orientierte Nutzer fahren gleich die ganze Strecke mit dem Fahrrad
  - könnte am ehesten beim Anschluss von Kunitz, Maua, Rutha, Zöllnitz an das JeNah-Netz erfolversprechend sein

# Fahrradmitnahme im ÖPNV-Fahrzeug

- etabliert und häufig genutzt (Maßstab wird durch kostenfreie Radmitnahme im Thüringer Eisenbahnnetz gesetzt)
- konkurriert mit Nutzung von Fahrzeugfläche durch Personen und mit Vorrang zu befördernde Gegenstände (Kinderwagen, Hilfsmittel für Behinderte)
- Handhabung durch JeNah gibt z.Z. wenig Anlass zur Kritik, da sich die Nachfrage wegen der kostenpflichtigen Radmitnahme in Grenzen hält
- Potential ist am ehesten auf Steigungsstrecken vorhanden (Cospeda, Ziegenhainer Tal, Beutenberg, Schlegelsberg)
- Werbung für diese Verkehrsart nur sinnvoll, wenn Nutzen für den Verkehrsbetrieb den Aufwand übersteigt (Grundsatz bei Fa. Kombus Saalfeld, die auch nach Jena fährt)
- „Forschungsauftrag“: Front-Fahrradträger am Bus in Deutschland zulassungsfähig?

# ÖPNV als Rad-Alternative im Winter

Das Fahrrad wird nur relativ selten ganzjährig und bei jedem Wetter genutzt (Zahlen aus Beutenbike-Umfrage 2008, in %):

Ganzjahres- und Allwetterfahrer	25
generell keine Radnutzung im Winter	32
Radnutzung im Winter, aber nicht bei Schnee/Eis	43
Radnutzung möglichst nicht bei Dunkelheit	12
Radnutzung möglichst nicht bei Regen	46

- beträchtliches Potential, zumindest Gelegenheitskunden für den ÖPNV zu gewinnen
- aber: ungleichmäßige Auslastung des ÖPNV-Fuhrparks über das Jahr
- Extrem-Verfahrensweise aus DDR-Zeit wahrscheinlich heute unpraktikabel: Winter- und Sommerfahrplan im Stadtverkehr (nicht Jena) mit reinen Winterlinien, deren Fahrzeuge im Sommer eingemottet, der HU oder größeren Reparaturen unterzogen wurden

# Radmitnahme am/im Bus



- Front-Fahrradträger für Stadtverkehr (USA)
- Großraum für Radmitnahme (Warnowtunnel-Shuttle Rostock, Citaro G)
- Heckfahrradträger für Überlandverkehr (Kombus)