

Mitteilung des Senats vom 8. November 2022

Fahrradmitnahme Schienenpersonennahverkehr, Schienenpersonenfernverkehr und Schnellbuslinien

Die Fraktion der SPD hat unter Drucksache 20/1582 eine Kleine Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkungen

Das angesprochene Themenfeld wird auch bundesweit aktuell intensiv diskutiert und Entwicklungen, gegebenenfalls auch Vereinheitlichungen an einigen der vielzähligen Stellschrauben sind hier zu erwarten. Die Bandbreite beginnt beim Ausbau des Fahrradparkens, des Bikesharings, des Fahrrad-Verleihs, geht über den Aufbau digitaler Lösungen für die Planung und Buchung von integrierten Rad- und Schienenpersonennahverkehr-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 e. V. 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, Schienenpersonennahverkehr-Aufgabenträger, Eisenbahnverkehrsunternehmen und die DB Regio AG sowie DB Station&Service AG 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 Schienenpersonennahverkehr 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 Schienenpersonennahverkehrs. Qualitative Vorgaben des Bundes an sein Verkehrsunternehmen ist daher nur in beschränktem Maße möglich.

Zu den Fragen im Einzelnen:

1. Welchen Stellenwert bemisst der Senat einer attraktiven Fahrradmitnahme im Schienenpersonennahverkehr, Schienenpersonenfernverkehr 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 fördern. Die räumliche und zeitliche Verdichtung des Schienenpersonennahverkehrs-Angebots sowie dessen Attraktivität ist dabei die wesentliche Basis. Die Kombination der Fahrt im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mit dem Fahrrad auf der ersten und/oder letzten Meile ist dabei die anzustrebende Variante.

Eine Fahrradmitnahme ist in Regionalbussen mit Mehrzweckfläche prinzipiell möglich (in der Regel 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 Angebots im Schienenpersonennahverkehr, im Schienenpersonenfernverkehr und den Schnellbuslinien im Raum Bremen und Bremerhaven in den letzten fünf Jahren, aufgeschlüsselt nach Anbietern im Schienenpersonenfernverkehr (zum Beispiel DB-Fernverkehr), Anbietern im Schienenpersonennahverkehr (zum Beispiel DB-Regio AG, 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 (Montag bis Sonntag) 1 557 Fahrgäste mit FahrradTickets im VBN-Gebiet befördert (VBN-Verkehrserhebung 2017 bis 2019). Davon werden 68 Prozent im Schienenpersonennahverkehr, 29 Prozent im Stadtverkehr (BSAG, BremerhavenBus, Delbus und VWG, Oldenburg) und 3 Prozent im Regionalbusverkehr registriert. Sowohl die Anzahl der verkauften Tickets, als auch die erhobenen Nutzer im Netz beziehen sich jeweils auf den gesamten Verkehrsverbund Bremen & Niedersachsen, nicht nur auf das Land Bremen.

Für den eigenwirtschaftlich agierenden Schienenpersonenfernverkehr (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 Schienenpersonennahverkehr und Schienenpersonenfernverkehr sowie Schnellbuslinien?

Die Möglichkeiten der Fahrradmitnahme in allen das Land Bremen berührenden Schienenpersonennahverkehrs-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 Bestellentgelte durch die Besteller (Schienenpersonennahverkehr-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-Veegesack mit dem kommunalen ÖPNV, interpretiert.

In den Bussen des Verkehrsverbunds Bremen & Niedersachsen 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 beziehungsweise 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 Niedersachsentarif GmbH sind einfach zugänglich.

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).

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 Potenziale sieht der Senat bezüglich der Verbesserung der aktuellen Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme, und wie unterscheiden sich diese Potenziale aufgeschlüsselt nach:
 - a) Fernverkehrszügen,
 - b) Regionalzügen,
 - c) Regio-S-Bahnen,
 - d) 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 Wegekettens im Umweltverbund (Bike&Ride, Bikesharing et cetera) 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 zehn Jahren in Betrieb genommenen ICE-Zügen der Deutsche Bahn AG hingegen ist ein solches Grundangebot der Fahrradbeförderung vorhanden, das insbesondere auf touristisch bedeutenden Routen partiell noch ausgeweitet werden sollte.

Auch im Schienenpersonennahverkehr 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 Zweckverband Verkehrsverbund Niedersachsen/Bremen keine Änderung bei der Fahrradmitnahme. Fokus wird auf die weitere Verbesserung der Verknüpfung ÖPNV/Rad gelegt zum Beispiel 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 Bike&Ride, Aufbau von Bike-sharing beziehungsweise -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 und so weiter)?
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?

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 beziehungsweise einen Neubau in geänderter Lage. Ausführlich ist hierzu der staatlichen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung am 10. März 2022 berichtet worden: https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/Teil_A_BdV_SPNV_im_Land_Bremen_2022.pdf, (Stand: 8. November 2022).

Bei den heute eingesetzten Zügen des Schienenpersonennahverkehrs 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- beziehungsweise Wasserstofffahrzeuge eine weiter verbesserte Zugänglichkeit des Mehrzweckbereichs sowie eine Trennung des Bereichs für Rollstuhlfahrer, wie in den übrigen Netzen bereits realisiert, nachzuvollziehen.

Der Zweckverband Verkehrsverbund Niedersachsen/Bremen plant keine Ausweitung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten in den Regionalbussen. In den Fahrzeugen würde eine Erweiterung zulasten 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 würde. Zum anderen könnten Fahrradanhänger zum Beispiel 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 Konfliktpotenziale mit Nutzer:innen, die zum Beispiel auf die Nutzung von Rollatoren, Rollstühlen oder Kinderwagen angewiesen sind, 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 Schienenpersonennahverkehr 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 Deutschen Bahn 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 Schienenpersonennahverkehrs 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 Regional-Expresses 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 Nachfrage gerecht auf circa 40 Prozent 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 keinen Aspekt bei der Vergabe von Verkehrsleistungen dar. Bei Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr wird die Größe, die Zugänglichkeit und die Ausstattung der Mehrzweckbereiche beziehungsweise deren relativer Anteil an der Zuglänge genau definiert. Diese Anforderungen sind bei der Beschaffung durch das bezuschlagte Eisenbahnverkehrsunternehmen einzuhalten.

Der Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen 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 (zum Beispiel Elektrofahrräder, Lastenfahrräder und so weiter), und wie werden diese berücksichtigt?

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

Bei allen neu geplanten Bike&Ride-Anlagen werden auch spezielle Stellplätze für Fahrräder mit größerer Stellfläche, zum Beispiel 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.

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 Straßenbahnhaltestellen beziehungsweise 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 (zum Beispiel Bahnhöfe Bremen-Mühlenstraße oder Bremen-Sebaldsbrück) bis hin zu großen Anlagen mit abschließbarem oder bewachtem Anlagenteil (zum Beispiel 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. Februar 2021 ein umfassendes „B+R-Ausbauprogramm an Bahnhöfen der Stadtgemeinde Bremen 2021 – 2025“ verabschiedet.

16. Welche Ausbaumaßnahmen sind derzeitig 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 (vergleiche Abbildung). 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.



Abbildung: Simulation der geplanten Bike&Ride-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.