

Transkript der Audiodatei

Nächster Halt: Bahn und Fahrrad

Intro:

Hallo und herzlich willkommen zum Podcast der VDV-Akademie. Der Podcast rund um Weiterbildung und Lernen in der Mobilitätsbranche.

Catharina Goj:

Nächster Halt: Bahn und Fahrrad. Hallo und herzlich willkommen zu einer neuen Podcastfolge. Mein Name ist Catharina Goj.

Nachdem es in der letzten Folge um das Thema Bahnreisen und Urlaub ging, wollen wir heute über die Nutzung von Bahn und Fahrrad sprechen und auch über den Bereich des Radtourismus, der in Deutschland immer wichtiger wird. Und somit schließt sich das Thema auch wunderbar an, an die letzte Folge. Zu Gast ist bei mir heute Alexander Rosenthal. Er ist Leiter Politik bei Zukunft Fahrrad.

Schön, dass du da bist, Alexander.

Alexander Rosenthal:

Vielen Dank, dass ich eingeladen wurde. Catharina.

Catharina Goj:

Was macht ihr bei Zukunft Fahrrad? Und was sind dabei deine Aufgaben?

Alexander Rosenthal:

Ja, also vielleicht kurz erst mal zur Zukunft Fahrrad. Wir sind ein Fahrrad Wirtschaftsverband.

Das heißt, dass sich bei uns die Unternehmen der Fahrradbranche gebündelt haben, zusammengeschlossen haben und wir dann als Verband die gemeinsamen Interessen und Ziele der Branche vor allen Dingen mit Fokus auf



politische Arbeit sozusagen zusammenbinden und adressieren, aber auch insgesamt in der gesellschaftlichen Debatte sozusagen mitmischen. Und da die Interessen des Fahrrads und auch der Fahrradunternehmen vertreten.

Und wer sind unsere Mitglieder? Das ist sehr, sehr heterogen sozusagen. Alle Unternehmen, die in der Fahrradbranche tätig sind, können bei uns Mitglied werden. Das sind teilweise kleine Startups, 1 bis 3 Personen, die vielleicht eine Software entwickeln oder die, die Mobilitätsberatung machen. Das sind aber dann auch Branchengrößen, die wirklich Fahrrad produzieren und herstellen. Mit mehr als 1000 Mitarbeitenden. Hersteller, Händler, Services sind alle bei uns dabei.

Und was vielleicht für unser Thema besonders relevant ist, dass da auch viele Lösungen für den intermodalen Radverkehr dabei sind. Also Infrastrukturhersteller, die wirklich klassisch Fahrradbügel oder Fahrradparkgaragen bauen, die die Software dafür schaffen oder für Wegeleit-Systeme, aber auch Sharingunternehmen.

„Next Bike“ ist zum Beispiel sicherlich den meisten Leuten ein Begriff und Softwareanbieter für so Routing. Genau. Und ich persönlich bin der Leiter Politik, das hast du ja schon gesagt. Ich

gucke, dass unsere Interessen dann in Richtung Politik und Verwaltung kanalisiert werden und gleichzeitig kann man natürlich auch in Richtung der Branche diese sozusagen politische Arbeit auch zu motivieren, zu bewegen und so ein bisschen darzustellen, wo sich die politische Reise gerade hinbewegt.

Catharina Goj:

Du hast gerade schon gesagt, ihr habt Ziele. Was sind das für Ziele?

Alexander Rosenthal:

Ja, das sind vor allen Dingen sozusagen zwei Ziele. Kann ich da ganz einfach und direkt benennen, weil die auch so in unserer Satzung stehen. Das erste ist, das Fahrrad als einen zentralen Baustein für die Mobilitätswende verankern und sozusagen als ein Verkehrsmittel, was im zukünftigen Verkehrsmittel viel stärker in den Fokus gehört, das Gehör zu verschaffen.

Und das zweite Thema, was glaube ich auch so ein bisschen damit zusammenhängt, ist tatsächlich auch das Fahrrad als ein Wirtschaftsfaktor zu verankern und zu zeigen, was da für Potenziale drin sind. Denn ehrlich gesagt, wenn wir über Verkehrspolitik reden, habe ich auch oft das Gefühl, da kommt es auch dann in der Debatte nach zwei, drei Argumenten auch relativ schnell, dass man auch über Industrie und Wirtschaftspolitik redet und die Automobilindustrie einfach in Deutschland so stark ist, dass das auch, glaube ich, unsere Verkehrspolitik relativ stark beeinflusst.

Und ich glaube, dass wir aber eigentlich Potenziale im Fahrradbereich haben, genauso wie im ÖPNV, im Schienenbereich, die eigentlich da wirklich, wenn man die auch zusammenrechnet, ein gutes Argument dagegen sozusagen sind, dass man dann nicht so stark Auto fokussiert Verkehrspolitik machen muss.

Catharina Goj:

Auf eurer Homepage wirst du mit folgendem Satz zitiert: „Seit über 200 Jahren erfindet sich das Fahrrad ständig neu. Die Flexibilität und Nutzungsvielfalt steigt dabei stets an. Mit Zukunft Fahrrad will ich dem Fahrrad als modernen Verkehrsmittel den politischen Raum geben, den es verdient. Denn die ökologische Mobilitätswende kommt mit dem Rad.“ Das ist auch gerade schon in euren Zielen nochmal erläutert. Aber jetzt noch mal konkret: Welche Rolle spielt das Fahrrad beim Thema Verkehrswende?

Alexander Rosenthal:

Ja tatsächlich diesen Satz, den du gerade zitiert, dass der vor zwei Jahren, also vor zwei Jahren bin ich bei Zukunft Fahrrad dazugekommen. Den habe ich da so formuliert.

Ich würde ehrlich gesagt, mittlerweile ist etwas weiter fassen und nicht nur sagen ökologisch, sondern insgesamt nachhaltig, weil halt dann noch ein paar mehr Ziele mit dazugehören.

Ich hatte ja schon gesagt, genau, wir brauchen eine Mobilitätswende. Aber eigentlich ist ja mal relevant zu sagen, warum brauchen wir die? Ich glaube, dass das Fahrrad als ein Verkehrsmittel sehr positive Effekte hat, gesellschaftlich für auch soziale Effekte, für ökologische, für gesundheitliche Effekte.

Fahrradmobilität ist ehrlich gesagt sozial gerecht, gerechter als viele andere Mobilität, weil es günstig ist, weil es keine Kosten an die Gesellschaft externalisiert, sondern im Gegenteil die Gesellschaft Kosten spart.

Vor allen Dingen auch durch Gesundheitskosten, die eingespart werden. Das führt dann sozusagen zum zweiten Punkt. Das Fahrradfahren ist aktive Mobilität. Also die Leute bewegen sich. Das ist extrem gut für die körperliche und geistige Gesundheit eines jeden Einzelnen und da auch tatsächlich ist es so, dass

sowohl Fahrrad als auch E-Bikes, weil oftmals die Frage kommt, will ich es direkt abräume sozusagen. Das hat die gleichen positiven gesundheitlichen Effekte und das hat aber auch positive gesellschaftliche Effekte für Städte und Gemeinden. Es ist relativ günstig in der die Infrastruktur zu bauen. Es ist vor allen Dingen platzsparend und hilft dann dabei, dass nicht so viele Flächen versiegelt werden müssen. Man kann Städte klimaresilient umbauen und es ist auch einfach ein Verkehrsmittel, wo man irgendwie in Kontakt miteinander kommt. Es hilft dabei, dass die Menschen sich wieder sozusagen im öffentlichen Raum begegnen, weil man nicht mit einer zehn Quadratmeter Stahl- und Aluminiumbox von A nach B sich fortbewegt. Und das Ökologische ist es natürlich auch. Es ist CO₂-frei de facto bzw. CO₂-arm bei Pedelecs. Und wir sehen ja aktuell, dass die Klimaziele im Verkehrssektor jedes Jahr gerissen werden, die Schere sich da immer weiter auftut. Und das Fahrrad kann einen großen Beitrag leisten. Gemeinsam mit ÖPNV und mit Bahn glaube ich erst recht.

Catharina Goj:

Das ist die perfekte Überleitung zu unserem Thema heute, denn ich für meinen Teil finde es auch super, multimodal unterwegs zu sein und das Verkehrsmittel zu nutzen, was gerade am besten passt. Und das ist bei mir häufig das Fahrrad oder die Bahn. Einige der Gründe hast du auch gerade schon aufgezählt. Manchmal wird aus diesen beiden Verkehrsmitteln allerdings auch eine Kombination. Dann fährt man eine Strecke mit der Bahn oder es ist noch ein bisschen weiter weg, wo man Fahrradfahren möchte, dann nimmt man es auch schon mal mit in die Bahn.

Wie sehen denn die aktuellen Herausforderungen aus bei dem Thema Nutzung des hauptsächlich ÖPNV und des Fahrrads?

Alexander Rosenthal:

Ich glaub, also erst mal vielleicht, die Herausforderung ist, dass es keine intermodale Planung gibt aktuell.

Also ich glaube, wir stehen da ziemlich am Anfang. Es wird halt so schon natürlich von einigen und auch von mir selbst intermodal genutzt, wenn sich es anbietet oder wenn ich halt längere Strecken zurücklegen muss. Aber es ist jetzt nicht so, dass mir das einfach gemacht wird, weder was das Fahrrad abstellen angeht, noch was das Fahrrad mitnehmen angeht, noch was irgendwie Buchungen angeht oder so.

Also ich glaube, da sind wir echt noch relativ am Anfang und das sieht man dann auch, glaube ich tatsächlich bei den Nutzungszahlen. Wir haben in den Niederlanden, wenn man diesmal als Best-Practice sich anguckt, wo es vielleicht hingehen sollte, ist fast jeder zweite Bahn Nutzende, der mit dem Fahrrad zum Bahnhof fährt und 20 %, die mit dem Fahrrad weiterfahren, am Zielbahnhof. In Deutschland sind es unter 10 % am Startbahnhof und 1 bis 2 % am Zielbahnhof. Und ich glaube, diesen Gap gilt es zu schließen.

Und dann noch mal: Warum sollte der geschlossen werden? Vielleicht also zu den Potenzialen. Es gibt sehr viele Strecken, die unter fünf Kilometern oder zehn Kilometern sind. Dass es im Personenverkehr tatsächlich 3/4 aller Strecken, wo das Fahrrad finde ich eine sehr gute Alternative oder halt einfach stärker in den Fokus genommen werden sollte. Aber für alle Strecken darüber hinaus und für manche Strecken auch schon vielleicht eher ab, weiß ich nicht, fünf Kilometer oder sieben Kilometer, nimmt halt schon die Nutzung ab und das muss man erst mal zur Kenntnis nehmen. Und ich glaube, da ist dann der ÖPNV und der Schienenverkehr die Alternative, wo man glaube ich, wenn man beide zusammen planen würde, ein sehr gutes Alternativangebot zum PKW-Verkehr hätte, weil vieles schnell ist auf langen

Strecken mit Schienenverkehr, weil es immer noch sehr flexibel ist mit dem Fahrrad und wenn man das sozusagen zusammen packt, dann hat man vielleicht das Beste von beiden Welten.

Catharina Goj:

Klingt super für mich. Welche Stakeholder habt ihr dabei? Du hast gerade schon von euren Mitgliedern gesprochen. Ja.

Welche Stakeholder gibt es bei diesem konkreten Herausforderungen?

Alexander Rosenthal:

Der VDV ist natürlich ein wichtiger Akteur. Vielleicht, also wir sind, aktuell arbeiten wir an dem Thema auch politisch oder auch mit Lösungen tatsächlich sehr stark in einer Brancheninitiative „Fahrrad und Bahnen“. Und das ist jetzt erst mal, warum ich vielleicht auch so stark auf den schienengebundenen Nahverkehr gesprochen habe, weil wir in diesem Bereich erst mal gerade arbeiten und uns darauf fokussiert haben. Gleichzeitig gilt aber auch, glaube ich, vieles, worüber wir sprechen, ja auch genauso für den ÖPNV allgemein und auch für Busverkehr z. B.. Das sozusagen vorweggenommen.

Mit dieser Brancheninitiative Fahrrad und Bahn, da sind schon sehr viele relevante Akteure mit vertreten, weil es auf Schienenseite eine DB Regio oder auch Mofair als ein Verband dabei sind. Bundesverband Schienennahverkehr ist dabei oder die Allianz pro Schiene. Das sind so Schienenverbände, die da sehr relevante Stakeholder sind.

Auf Fahrradseite sind es sicherlich der ADFC oder auch wir als Fahrradwirtschaftsverband. Und dann natürlich so Umweltverbände wie der VCD, die sozusagen allgemein den Verkehr im Blick haben, die sind auch relevant.

So wir haben uns in dieser Gruppe zusammengeschlossen, um Lösungen zu erarbeiten. Aber so, jetzt geht es darum,

dann natürlich dann auch das politisch an die richtige Frau und den richtigen Mann zu bringen.

Wer sind da die Stakeholder? Ich glaube, alle drei Einheiten, sozusagen

Verwaltungseinheiten, Kommune, Land, Bund sind da relevant. Auf kommunaler Ebene sicherlich die Spitzenverbände, Städte und Gemeindebund und ähnliche oder auch für uns jetzt wichtig sind so Arbeitsgemeinschaften fahrradfreundlicher Kommunen heißen die, wo sich Kommunen zusammengeschlossen haben, die einfach das Fahrrad, den Fahrradverkehr fördern wollen. Das sind so Akteure, die ich jetzt erst mal nennen würde. Ansonsten natürlich Bundesverkehrsministerium und ähnliche.

Catharina Goj:

Ja, der schienengebundene Nahverkehr liegt vielleicht auch ein bisschen näher. Da es ein bisschen einfacher als das Fahrrad zumindest aus meiner Perspektive dort mit dem Fahrrad in den Bus zu packen. Das sind ja noch mal ganz andere Herausforderungen. Auch das Thema Schienenersatzverkehr vielleicht da, aber das geht vielleicht heute ein bisschen übers Ziel hinaus.

Alexander Rosenthal:

Ja, wobei, wenn ich da kurz einhaken darf, es gibt auch gute Beispiele, wo man mit Fahrradanhängern in touristischen Regionen, wo man einfach ein Fahrradhänger an einen Bus anhängt oder bei der Tram das auch mit einem zusätzlichen Teil für die Fahrradmitnahme macht. Also da gibt es auch schon Lösungen, die sind natürlich jetzt noch nicht so groß, aber daran arbeiten, sollten wir ja arbeiten, dass die dann sozusagen größer werden. Und ich glaube, gerade wenn es um diesen touristischen Verkehr geht, dann ist auch der Busverkehr in so Tourismusregionen echt nicht zu unterschätzen.

Catharina Goj:

Okay, da gehe ich später noch genauer drauf ein, auf den Radtourismus.

Denn erst mal ist Reisen mit dem Fahrrad im Nahverkehr, find ich immer so ein bisschen aufregend. Denn aktuell weiß man häufig noch nicht so richtig, wo ist denn jetzt das Fahrradabteil beim Zug? Wo hält der Mehrzweckwagen? Wie voll ist es schon? Kann ich mit meinem Rad überhaupt einsteigen? Oder muss ich eine Stunde warten bis der nächste Zug kommt? Was sind da eure Lösungsansätze? Oder falls ihr schon welche habt, um das Reisen im Nahverkehr mit dem Fahrrad komfortabler zu gestalten.

Alexander Rosenthal:

Ich glaube, da gibt es also ganz grundsätzlich würde ich sagen, sind das sozusagen drei Bereiche. Das eine ist, und das ist vielleicht der erste Ansatz ist, dass man so gute Alternativen schafft, dass das Fahrrad nicht mitgenommen werden muss, zumindest nicht von allen oder von so vielen Menschen.

Da sind ganz wichtig auf der einen Seite Abstellanlagen oder Fahrradparkgaragen, die sicher sind, die gut zu erreichen sind vom Bahnhof, wo ich irgendwie kurze Wege habe. Das ist nicht so teuer und trotzdem ist mein Fahrrad gesichert. Das ist das eine auf der einen Seite.

Auf der anderen Seite Sharingangebote und Verleihangebote flächendeckend zu haben an Zielbahnhöfen und auch da das Angebot vorab buchbar haben.

Erstmal vielleicht auch die Sichtbarkeit, also Digitalisierung, das ist jetzt bei Sharing vielleicht oder bei größeren Sharingangeboten nicht so relevant oder in größeren Städten. Aber es gibt in kleineren Städten auch kleinere Sharingangebote oder vor allen Dingen auch im Tourismus Regionen Verleih, die einfach noch gar nicht so digitalisiert sind oder wo das Angebot nicht so einfach transparent sichtbar ist.

Dann das zweite ist für die Fahrradmitnahme, weil es wird trotzdem auch immer mit Mitnahme geben und die ist auch relevant und wichtig. Und gerade für den touristischen Verkehr wichtig, kann man sicherlich, glaube ich auch, noch in den Zügen selbst mehr Kapazitäten flexibel schaffen.

Also am Wochenende, wo ich schon vorab weiß, es wird jetzt voller oder da werden mehr Fahrräder mitgenommen, dass ich da einfach Module habe sozusagen, wie ich das vergrößern kann und das Angebot verbessern kann. Und das Dritte ist sozusagen die Digitalisierung, das hast du ja auch schon angesprochen, gerade einfach sichtbar machen, was finde ich wo, wo muss ich hin, am Bahnhof, wo muss ich am Bahnsteig hin zum Einsteigen und auch schon vorher sichtbar machen: Na ja, vielleicht muss es jetzt nicht um 10:00 Uhr der Zug sein, vielleicht kann ich auch den um 8:00 Uhr schon etwas früher oder um 11:00 Uhr etwas später nehmen, weil ich mir vorher transparent gemacht wird, wie ist die Auslastung? Ich glaube, solche Dinge sind auch entscheidend.

Catharina Goj:

Ja, Thema Radtourismus. Manchmal wundert man sich, dass es so langsam vorangeht. Denn laut Statista steigt die Popularität des Radtourismus seit 1980. Wahrscheinlich für uns aktuell, gerade in den letzten Jahren. Denn im Jahr 2022 haben 4,6 Millionen Radreisende eine Reise mit mindestens drei Übernachtungen unternommen. Und Thema eigenes Fahrrad: 95,6 % der Radreisenden nutzen am liebsten ihr eigenes Rad. Da hast du gerade schon angesprochen, dass man dem versucht, ein bisschen entgegenzuwirken und gute Alternativlösungen schafft. Denn logisch, wenn alle diese Menschen ihr Rad mit in die Bahn nehmen würden, kriegen wir Platzprobleme. Also das ist leider überhaupt nicht möglich. Wäre vielleicht schön, wenn niemand mehr mit dem Auto in den Urlaub fährt, zu mindestens innerhalb

Deutschlands. Aber die Kapazitäten haben wir nicht. Wie kann man vielleicht noch diesem Problem entgegenwirken?

Alexander Rosenthal:

Vielleicht, bevor ich die Lösung oder mal versuche irgendwie auf diese Lösung zu sprechen zu kommen. Du hast es gerade ganz gut angesprochen. Ja, nicht jeder kann, oder wenn alle Menschen ihr Fahrrad mitnehmen in der Bahn, ist es nicht so einfach darstellbar und gleichzeitig will man ja auch eine Alternative zu dem Verkehr mit dem Auto schaffen. Und ich glaube, da sozusagen erst mal Kapazitäten zu steigern, ist total wichtig, weil es ja nicht die Lösung sein kann für diesen Tourismus, Radtourismus, der ja immer größer wird, dass die Leute kein Bock haben oder es ihnen nicht möglich gemacht wird, das Fahrrad mitzunehmen im Zug und sie deswegen das Fahrrad hinten aufs Auto packen und mit dem Auto in die Tourismusregion fahren und da dann vor Ort ihre Radreise machen.

Ich glaube, da hat man dann, wenn es auch um Thema Nachhaltigkeit im Tourismus geht, nicht so viel gewonnen. Deswegen finde ich schon wichtig, für diesen touristischen Verkehr die Alternative zu haben Fahrrad und Bahn zusammen, weil das für nachhaltigen Tourismus einfach enorm wichtig ist.

Ich glaube, dass es viele Menschen gibt und jetzt bin ich auch selbst aus meiner eigenen persönlichen Erfahrung. Ich bin 2 Meter groß und das ist einfach eine Rahmengröße, die ich für ein Fahrrad brauche, die oftmals im Verleih nicht da ist, weil es sich nicht lohnt für die wenigen Menschen oder nicht so vielen Menschen, die es da gibt, sozusagen diese Größen vorzuhalten.

Das heißt, es gibt zwar viele gute Verleihmöglichkeiten, es gibt da tolle Angebote, aber nicht für jede Menschen, besonders kleine oder besonders große Menschen oder Menschen, die vielleicht

schwerer sind oder die eine spezielle Planung haben, weil sie jetzt ein besonderes Rennrad nutzen wollen oder Mountainbike oder so für ihren Verkehr. Für die braucht es immer die Mitnahme, glaube ich. Und trotzdem habe ich ja auch schon mal angesprochen, glaube ich, dass es Verleiher gibt mit wirklich hochwertigen Fahrrädern. Du hättest gar keinen Qualitätsverlust, wenn du nicht dein eigenes Fahrrad mitnimmst. Aber du weißt gar nicht, welche Angebote gibt es in der Region? Kann ich das schon vorab reservieren? Ist sichergestellt, dass ich dann wirklich den Urlaub so machen kann, wie ich ihn plane?

Und da gibt es jetzt, glaube ich, Potenziale, die wir bearbeiten müssen. Wir haben in dieser Brancheninitiative, die ich angesprochen habe, z. B. ein Thema, tatsächlich so eine offene Backend Schnittstelle für eine Digitalisierung dieser Angebote zu schaffen, sodass alle gemeinsam, also Kommunen, Aufgabenträger, Fahrradverleiher und Verkehrsverbände diese Schnittstelle nutzen und sozusagen die die Verknüpfung erstmal der Angebote schaffen. Und dann gibt es auch so Unternehmen, was jetzt auch bei uns im Verband ist und List `n` Ride, die sagen, sie wollen das Airbnb des Fahrradverleihs werden.

Ich glaube so was, da sind auch Potenziale, die haben jetzt auch mit der Deutschen Bahn das erste Mal in zehn Urlaubsregionen kooperiert, zu sagen, die schaffen eine Plattform, wo der Verleiher vor Ort sich mit andocken kann. Und dieses Angebot ist mit dann DB Regio z. B. verbunden. Und die Unternehmen können so sehr einfach ihr Angebot digitalisieren und die Kunden können so einfach auch direkt ihr Fahrrad vorab reservieren. I

Ich glaube, das sind so Lösungen, wo dann auch viele Leute auf das eigene Fahrrad verzichten.

Catharina Goj:

Damit man dann im Urlaub den gleichen Komfort auf dem Fahrrad hat wie zu Hause. Ich glaub, das gibt einem viel Planungssicherheit. Hat mich gerade so ein bisschen an das neue Rail and Fly sozusagen erinnert, die nachhaltige Variante, wenn die da kooperieren.

Alexander Rosenthal:

Also ehrlich gesagt, jetzt aus meiner eigenen Erfahrung auch ich habe da überhaupt keine Lust, wenn ich zu Hause ein tolles Fahrrad habe, mit dem ich gerne fahre, wo ich irgendwie gut eingestellt drauf bin, das dann zu Hause stehen zu lassen, um so in der Region, dann, wo ich dann viel fahren will im Tourismus, dann mit so einer alten Möhre zu fahren. Deswegen, ich glaube, das ist schon echt wichtig, dass man da qualitativ gute Angebote hat, weil sonst funktioniert das nicht definitiv.

Catharina Goj:

Definitiv. Also eine Behebung des Problems der Fahrradmitnahme des Platzproblems ist ein Sharingmodell, das zu digitalisieren. Ein anderes Thema bezüglich der Fahrradmitnahme, was auch spannend ist, ist das Deutschlandticket.

Welche Auswirkung hat denn das Deutschlandticket auf die Mitnahme des Fahrrads im ÖPNV? Könnte da nach dieser kurzen Zeit schon was zu sagen?

Alexander Rosenthal:

Ich habe jetzt tatsächlich noch keine Daten vorliegen, die mir sagen, dass dadurch jetzt die Fahrradmitnahme schwieriger geworden sei oder dass mehr Fahrräder mitgenommen werden oder Ähnliches. Also die Daten liegen mir jetzt zumindest nicht vor.

Ich glaube, grundsätzlich ist es bisher so muss man konstatieren, dass sich die

Mitnahme nicht groß verändert hat, also sozusagen was die, einfach was die Regeln angeht. Das Fahrrad ist ein bisschen außen vor gelassen worden, jetzt im ersten Schwung, wo es einfach mal implementiert werden musste. Und auch wenn ich mir natürlich anders gewünscht hätte, dass das jetzt schon da irgendwie integriert mit drin sei oder geplant sei, muss ich auch konstatieren, dass ich das vielleicht verstehe von den handelnden Akteuren. Das war jetzt wirklich ein großer Schritt, überhaupt dieses Deutschlandticket einzuführen. Gleichzeitig hat der Verkehrsminister, also Herr Wissing hat ja auch angekündigt, dass für ihn das Deutschlandticket der Einstieg in den intermodalen Verkehr sei. Und da muss ich jetzt konstatieren, wie gesagt, bisher vielleicht sehe ich es noch nicht so, allerdings das Potenzial sehe ich definitiv auch. Und ich hoffe und ich glaube und ich wünsche mir auch, dass es jetzt in einem zweiten Schritt, wenn es um die Überarbeitung, wenn es um die Verbesserung des Angebots geht, dass es da auch tatsächlich intermodal geplant wird. Und ich habe gesehen, die Regierungsfraktionen hier im Bundestag haben auch einen Antrag dazu gestellt, wo sie auch die Bundesregierung auffordern, die Fahrradmitnahme zu verbessern im Deutschlandticket.

Ich habe jetzt gesehen, dass NRW ist Anfang dieses Monats vorangegangen und hat ein begleitendes Fahrradticket für NRW zum Deutschlandticket aufgesetzt. Da finde ich, kann man sicherlich auch einiges daraus ableiten.

Ich fände es gut, wenn es das einfach so zum Deutschlandticket und begleitendes Fahrradticket zur Mitnahme gäbe und zwar sowohl ein Ein-Tagesticket, weil das ist glaube ich vor allen Dingen relevant für so Tourismus, als auch einen Monatsticket. Und ein anderer Bereich ist tatsächlich dann auch noch mal Abstellanlagen. Also da eine Buchung und vor allen Dingen Sharing als Teil des öffentlichen Verkehrs verstehen

und dann auch im Deutschlandticket integrieren. Das wäre für mich jetzt als Leiter Politik von Zukunft Fahrrad wären das zwei noch mal wichtige Stellschrauben, um diesen intermodalen Verkehr tatsächlich zu verbessern.

Catharina Goj:

Vereinzelt haben wir ja auch schon einige Städte drin. Also wir hier in Köln haben das große Glück, dass Nextbike tatsächlich drin ist. Als Bonus, wenn man sein Deutschlandticket bei der KVB gekauft hat. Also einige Stellschrauben sind da schon dabei. Natürlich braucht es da einheitliche Regelungen.

Alexander Rosenthal:

Das KVB-Ticket ist finde ich eine tolle, ist nämlich ein perfektes Beispiel, wie gelungen so etwas funktionieren kann. Das hat ja die KVB gemacht eher würde ich wahrscheinlich sagen als Marketing-Tool, wenn die Leute bei der KVB ihr Deutschlandticket buchen, kriegen sie sehr, sehr relevante Freiminuten fürs KVB Fahrrad.

Und die Zahlen sind so in Köln, dass jetzt im ersten Halbjahr 2023 schon mehr Sharingbikefahrten gebucht wurden als in allen anderen Gesamtjahren. Also in den ersten sechs oder sieben Monaten wurde öfter Sharing in Köln benutzt als im Gesamtjahr 2022. Und Bike-Sharing als öffentlicher Verkehr ist wahnsinnig günstig. Und ich glaube, wenn man das aber deutschlandweit machen würde, weil das ist jetzt wie gesagt, nur in Köln oder nur in Bielefeld in einzelnen Städten, dann hätte das einen enormen Hebel.

Catharina Goj:

Auf jeden Fall. Vor allen Dingen denke ich auch, dass so manche Frustration vielleicht da auch durch gedeckelt wird, weil wir kennen es alle, dass es hin und wieder

Verspätungen oder ähnliches gibt, auch Ausfälle. Und wenn man dann die Möglichkeit hat, einfach auf ein anderes Verkehrsmittel, wie das Fahrrad zurückzugreifen, durch das Bike-Sharing, was eh mit im Ticket drin ist. Glaub, da ist uns allen dann wunderbar geholfen.

Alexander Rosenthal:

Ja, da hat die BVG glaube ich mal einen spannenden Pilot gemacht, dass sie tatsächlich zum Ersatzverkehr, ich meine, Busersatzverkehr ist auch so eine Herausforderung. Personalmangel ist da glaube ich, auch relativ groß ist, komme ich nicht aus dem Bereich, aber das ist das, was ich zumindest immer wahrgenommen habe, dass die Ersatzverkehre auch teilweise mit Sharing-Angeboten, also Scooter- und Bike-Sharing abgedeckt haben, mit so Jelbi-Station. Ich meine, das ist auch ein, glaube ich ein Thema, was man da stärker in den Blick nehmen kann.

Catharina Goj:

Auf jeden Fall. Ich sehe super viel Potenzial. Gut, selber bin ich auch ein riesengroßer Fahrradfan. Ich glaube, wir sind uns einig. Ich hoffe, durch die Podcastfolge konnten wir noch mehr Fans von Bahn und Fahrrad gewinnen und hoffe, dass auch viele Menschen jetzt im Sommer gerade das Potenzial von Bahn und Fahrrad ausnutzen werden. Und dass es noch viele tolle Angebote gibt, die den Komfort steigern. Alexander, ich danke dir, dass du heute bei uns zu Gast warst und für die spannenden Einblicke, was da gerade so passiert in der Branche.

Alexander Rosenthal:

Danke dir und euch auch. Und ich wünsche allen Zuhörer*innen eine schöne Sommerpause.

Catharina Goj:

Vielen Dank!

Outro:

Bei Fragen und Anmerkungen sind wir unter podcast@vdv-akademie.de erreichbar.