

Überprüfung der Akzeptanz von Bike+Ride-Anlagen

Kurzfassung der Vertieferarbeit von Oskar Runhaar

Im Rahmen einer Studienarbeit am Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrstechnik war eine Überprüfung der Akzeptanz von Bike+Ride-Anlagen durchzuführen. Die Studienarbeit kann in vier Bereiche eingeteilt werden. Im ersten Bereich werden aufgrund einer Literaturanalyse verschiedene Aspekte von Bike+Ride zusammengefaßt. Im zweiten Bereich wird auf Erhebungen- und Befragungsmethoden eingegangen. Im dritten Bereich werden die ersten beiden Bereiche verknüpft, indem Interviews in Bike+Ride-Anlagen durchgeführt werden. Im vierten Bereich werden aus den ermittelten Daten Schlußfolgerungen gezogen. Auf Basis dieser Schlußfolgerungen und den im ersten Bereich ermittelten Aspekten von Bike+Ride werden Empfehlungen ausgesprochen.

Kapitel 1: Grundlagen von Bike+Ride

Bei den Grundlagen wurde zuerst die Situation in dessen Rahmen sich Bike+Ride bewegt betrachtet. Bike+Ride gewinnt seit Anfang der 80er Jahre immer mehr an verkehrspolitischer Bedeutung. Grund dafür sind die immer weiter steigenden Belastungen durch die steigende Mobilität. Notwendig ist also ein Verkehrssystem, daß die Belastungen vermeidet aber die gleiche Mobilität ermöglicht. Dabei zeigt sich, daß kein Verkehrsmittel die heutigen Probleme alleine lösen kann.

Aus diesem Grund müssen die verschiedenen Verkehrsmittel möglichst günstig verknüpft werden. Die Verknüpfung von Schiene und Fahrrad im "Umweltverbund" zu Bike+Ride vermeidet die verkehrlichen Belastungen und bietet die gewünschte Mobilität.

Kapitel 2: Anforderungen an Bike+Ride-Anlagen

Damit Bike+Ride funktionieren kann, müssen Grundvoraussetzungen in drei Bereichen erfüllt sein. Die drei Bereiche sind:

- Sicherheit
- Service und Komfort
- Sauberkeit

Die wichtigste Anforderung betrifft die Sicherheit des Fahrrads. Dabei bestehen bei der Sicherheit drei unterschiedliche Probleme. Bei den Problemen muß man dabei zwischen vorsätzlichen und fahrlässigen Aktionen unterscheiden. Zu den vorsätzlichen Aktionen gehören der Diebstahl und der Vandalismus. Zu den fahrlässigen Aktionen die unbeabsichtigte Beschädigung.

Neben der Sicherheit des Fahrrads muß die Sicherheit des Radfahrers gewährleistet werden. Hier bestehen die Gefahren in der Belästigung durch Dritte, der Verletzung in der Bike+Ride-Anlage und der Verschmutzung.

Neben den Anforderungen werden hier auch Lösungsansätze angeboten.

Eine weitere Anforderung betrifft Service und Komfort. Hier gibt es zwei unterschiedliche Arten von Service und Komfort. Das eine ist ein bahnhofstypisches Angebot, das andere ist ein fahrradspezifisches Angebot. Wichtig dabei ist, daß insbesondere beim bahnhofstypischen Angebot ein gutes ÖPNV-Angebot vorhanden ist. Da Bike+Ride sonst keine Grundlage hätte.

Bei der Sauberkeit werden hauptsächlich Anforderungen betrachtet, die wichtig für den Betreiber eine Bike+Ride-Anlage sind.

Kapitel 3: Merkmale von Bike+Ride-Anlagen

Man kann Bike+Ride-Anlagen nach drei wichtigen Merkmalen unterscheiden. Dies sind:

- Standort
- Ausstattung
- Betrieb

In diesem Kapitel wird auf die Relevanz der Merkmale für das Erfüllen der Anforderungen an Bike+Ride-Anlagen eingegangen. Dabei sind der Standort und die Ausstattung für die Sicherheit und den Komfort in der Bike+Ride-Anlage wichtig. Der Betrieb hat Einfluß auf den Service und die Sauberkeit.

Auch hier werden für die Bereiche Merkmale gefunden. Beim Standort sind es die Lage und die Anzahl der Bike+Ride-Anlagen. Bei der Ausstattung wird auf die technische Ausführung der verschiedenen Fahrradständer und Fahrradboxen eingegangen. Zudem werden das Fahrradparkhaus und die Fahrradwache, die Fahrradstation näher beschrieben. Besonders bei diesen Einrichtungen die Betriebsform wichtig. Auf die wird anschließend eingegangen.

Kapitel 4: Planung und Finanzierung von Bike+Ride-Anlagen

In diesem Kapitel werden zwei sehr unterschiedliche Bereiche von Bike+Ride-Anlagen betrachtet. Bei der Planung geht es hauptsächlich um das Bike+Ride-Potential. Es werden verschiedene Möglichkeiten vorgestellt, mit denen man es ermitteln kann.

Bei der Finanzierung liegt der Schwerpunkt auf den staatlichen Förderprogrammen. Es werden die Möglichkeiten der Förderung von Bike+Ride-Anlagen auf Bundesebene, Landesebene und kommunaler Ebene eingegangen. Auf der Bundesebene ist das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), auf Landesebene in Hessen ist das Finanzausgleichgesetz (FAG) und mittels der Hessischen Bauordnung (HBO) können auf der kommunalen Ebene Bike+Ride-Anlagen gefördert werden.

Kapitel 5: Die Erhebungsmethode und das Fragebogendesign

Dieses Kapitel zerfällt in zwei Teile. Im ersten Bereich werden die Grundlagen für Befragungen gesammelt. Es werden die verschiedenen Arten der Befragungsmethoden betrachtet und deren Stärken und Schwächen aufgezeigt. Neben der Befragungsmethode ist auch der Befragungszeitraum und –dauer für das Ergebnis der Befragung wichtig.

Im zweiten Bereich werden die im ersten Bereich erworbenen Kenntnisse umgesetzt und eine Fragebogen entwickelt.

Kapitel 6: Die Akzeptanz von Bike+Ride-Anlagen an drei Beispielen

Dieses Kapitel hat zwei Schwerpunkte. Zum einen werden die vorhandenen Bike+Ride-Anlage der Beispielstationen näher beschrieben. Zum anderen werden die Daten aus der Befragung an den Stationen näher beleuchtet. Am Ende werden die Ergebnisse der Befragung dem Bestand gegenübergestellt und werden daraus Schlußfolgerungen gezogen.

Die Befragungen im Rahmen dieser Studienarbeit wurden in Frankfurt-Höchst, Karben und Langen durchgeführt.

Kapitel 7: Empfehlungen

Aus den Schlußfolgerungen des vorangegangenen Kapitels und den Anforderungen des Kapitel 2, können nun Empfehlungen hergeleitet werden. Dabei ist die Kernaussage der Untersuchung, daß hauptsächlich die Sicherheit die Akzeptanz der Bike+Ride-Anlage beeinflußt. Dabei ist aber darauf zu achten, daß auch der Komfort und hier vor allem Witterungsschutz wichtig ist.