

Martina Löbe

Fahrradmitnahme in Nahverkehrszügen

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de/> abrufbar.

Dieses Werk sowie alle darin enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsschutz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlags. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen, Auswertungen durch Datenbanken und für die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronische Systeme. Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, der fotomechanischen Wiedergabe (einschließlich Mikrokopie) sowie der Auswertung durch Datenbanken oder ähnliche Einrichtungen, vorbehalten.

Copyright © 2010 Diplomica Verlag GmbH
ISBN: 9783842808676

Martina Löbe

Fahrradmitnahme in Nahverkehrszügen

Martina Löbe

Fahrradmitnahme in Nahverkehrszügen

Martina Löbe

Fahrradmitnahme in Nahverkehrszügen

ISBN: 978-3-8428-0867-6

Herstellung: Diplomica® Verlag GmbH, Hamburg, 2011

Zugl. Humboldt-Universität zu Berlin, Berlin, Deutschland, Diplomarbeit, 2010

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, des Vortrags, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Funksendung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf anderen Wegen und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Eine Vervielfältigung dieses Werkes oder von Teilen dieses Werkes ist auch im Einzelfall nur in den Grenzen der gesetzlichen Bestimmungen des Urheberrechtsgesetzes der Bundesrepublik Deutschland in der jeweils geltenden Fassung zulässig. Sie ist grundsätzlich vergütungspflichtig. Zuwiderhandlungen unterliegen den Strafbestimmungen des Urheberrechtes.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Die Informationen in diesem Werk wurden mit Sorgfalt erarbeitet. Dennoch können Fehler nicht vollständig ausgeschlossen werden und der Verlag, die Autoren oder Übersetzer übernehmen keine juristische Verantwortung oder irgendeine Haftung für evtl. verbliebene fehlerhafte Angaben und deren Folgen.

© Diplomica Verlag GmbH

<http://www.diplomica.de>, Hamburg 2011

INHALTSVERZEICHNIS

ABBILDUNGSVERZEICHNIS	IV
TABELLENVERZEICHNIS	V
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS.....	VI
1 Einleitung.....	1
1.1 Kontext und Thema.....	1
1.2 Zielstellung und Hypothese	3
1.3 Abgrenzung des Untersuchungsgegenstandes	4
1.4 Aufbau der Arbeit.....	5
2 Methodische Vorgehensweise	6
2.1 Literaturrecherche.....	7
2.2 Expertengespräche.....	7
2.2.1 Auswahl der Experten	7
2.2.2 Durchführung der Expertengespräche	8
2.3 Teilnehmende Beobachtung: Praxis eines Aufgabenträgers	8
2.4 Nicht-teilnehmende Beobachtung: Fahrgastverhalten	9
2.4.1 Durchführung der nicht-teilnehmenden Beobachtung.....	9
2.4.2 Dokumentation der nicht-teilnehmenden Beobachtung	10
2.5 Auswertung des Datenmaterials	11
3 Grundlagen zur Beförderung von Fahrrädern im Schienenpersonennahverkehr.....	13
3.1 Bedeutung des Fahrradverkehrs und der Fahrradmitnahme	13
3.1.1 Fahrradverkehr	13
3.1.2 Bike+Ride	15
3.1.3 Fahrradmitnahme	19
3.1.4 Entwicklung des Fahrradtourismus	21

3.2	Erkenntnisse zur Verkehrsmittelwahl	26
3.2.1	Mobilitätsverhalten.....	26
3.2.2	Zielgruppen	27
3.2.3	Determinanten der Verkehrsmittelwahl	28
3.3	Zwischenergebnis: Schlussfolgerungen für die Verbesserung der Fahrradmitnahme	34
3.4	Aspekte der Fahrradmitnahme im Schienenpersonennahverkehr.....	37
3.5	Kritische Betrachtung der bisherigen Angebotsplanung.....	44
4	Organisation des Schienenpersonennahverkehrs in Deutschland.....	46
4.1	Ausgangspunkt: Bahnreform und Regionalisierung	46
4.2	Akteure der Angebotsseite	48
4.3	Die öffentliche Ausschreibung als zentrales Vergabeverfahren für den Schienenpersonennahverkehr	51
4.4	Rahmenbedingungen bei der Bestellung von Nahverkehrsleistungen.....	53
4.5	Kritische Betrachtung wettbewerblicher Vergabeverfahren.....	60
5	Beispiele nachfragegerechter Angebote zur Fahrradmitnahme.....	64
5.1	Auswahlbeschreibung und –begründung.....	64
5.2	Dortmund-Sauerland-Express.....	65
5.2.1	Ausgangssituation	65
5.2.2	Maßnahmen zur Anpassung des Verkehrsangebotes	67
5.2.3	Ergebnisse der Maßnahmen.....	71
5.2.4	Auswertung	72
5.3	Saisonale Fahrradabteile in den Zügen der metronom Eisenbahngesellschaft mbH.....	73
5.3.1	Ausgangssituation	73
5.3.2	Informationen zum Verkehrsangebot des metronom.....	74
5.3.3	Entwicklung der Fahrradmitnahme in den Zügen des metronom	76
5.3.4	Fahrzeugseitige Anpassung des Verkehrsangebotes	76
5.3.5	Auswertung	84

5.4	Fahrradzüge in Baden-Württemberg	85
5.4.1	Ausgangssituation	85
5.4.2	Entwicklung des baden-württembergischen Schienenpersonennahverkehrs	86
5.4.3	Entwicklung der Fahrradzüge	87
5.4.4	Landespolitische Zielstellungen	89
5.4.5	Auswertung	92
5.5	Fahrradzüge der Regionalbahn Schleswig-Holstein	93
5.5.1	Ausgangssituation	93
5.5.2	Entwicklung des schleswig-holsteinischen Schienenpersonennahverkehrs	94
5.5.3	Überblick zu den Fahrradzügen	96
5.5.4	Sylter Welle	97
5.5.5	Fahrradzüge von Hamburg nach Westerland bzw. Lübeck	99
5.5.6	Auswertung	101
5.6	Ergebnisse aus der Analyse der Fallbeispiele	102
6	Ergebnisse der nicht-teilnehmenden Beobachtung	104
7	Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen	106
7.1	Schlussfolgerungen	106
7.2	Handlungsempfehlungen	107
7.3	Weiterführender Forschungsbedarf	110
	LITERATURVERZEICHNIS	111
	ANHANG A	127
	ANHANG B	164

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Schienengebundene Verkehrsarten im öffentlichen Personennahverkehr	4
Abbildung 2: Übersicht der methodischen Herangehensweise	6
Abbildung 3: Einsatzfelder des Fahrrades	14
Abbildung 4: Wegezwecke nach Hauptverkehrsmittel in Deutschland (2008)	15
Abbildung 5: Formen des Fahrradtourismus	22
Abbildung 6: Von Radurlaubern bevorzugte Landschaftsformen	25
Abbildung 7: Einteilung der Verkehrsteilnehmer in Zielgruppen	27
Abbildung 8: Determinanten der Verkehrsmittelwahl	28
Abbildung 9: Elemente der Informationskette im Schienenpersonennahverkehr	30
Abbildung 10: Die Fahrradbeförderung beeinflussende Faktoren	38
Abbildung 11: Konfliktpotenzial im täglichen Betrieb bei der Fahrradmitnahme aus Sicht der Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbünde	41
Abbildung 12: Rechtliche Grundlagen für die Durchführung des ÖPNV nach der Bahnreform	47
Abbildung 13: Verhältnis Aufgabenträger – Eisenbahnverkehrsunternehmen - Fahrgäste	48
Abbildung 14: Organisationsebenen im Schienenpersonennahverkehr	49
Abbildung 15: Ablauf eines öffentlichen Ausschreibungsverfahrens	52
Abbildung 16: Kostenstrukturen im Schienenpersonennahverkehr	55
Abbildung 17: Zusammenhang von Rahmenbedingungen und Ausschreibungsinhalten	56
Abbildung 18: Instrumente eines Steuerungssystems in Ausschreibungsverfahren	57
Abbildung 19: Verlauf des Ruhrtal-Radwegs	67
Abbildung 20: Streckenbezogene Verkehrsnachfrage in Niedersachsen	74
Abbildung 21: Fahrradabteil der Variante 1/3	80
Abbildung 22: Fahrradabteil der Variante 3/3	80
Abbildung 23: Fahrradmanagement in Baden-Württemberg	90
Abbildung 24: Streckenbezogene Verkehrsnachfrage in Schleswig-Holstein am Wochenende (1995)	95

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Die Formen von Bike+Ride im Vergleich	17
Tabelle 2:	Typen von Fahrradtouristen	23
Tabelle 3:	Tagesreisen nach der Landschaftsform des Zielortes.....	24
Tabelle 4:	Fahrradmitnahme im Regionalverkehr	40
Tabelle 5:	Zielstellungen von Aufgabenträgern und Eisenbahnverkehrsunternehmen.....	50
Tabelle 6:	Formen der Leistungsbeschreibung.....	53
Tabelle 7:	Wenig beeinflussbare Determinanten bei der Angebotsgestaltung (Auswahl)	54
Tabelle 8:	Inhalte der Leistungsbeschreibung des zukünftigen Verkehrsangebotes (Auswahl) ..	57
Tabelle 9:	Übersicht der untersuchten Fallbeispiele	65
Tabelle 10:	Kerndaten zum Dortmund-Sauerland-Express (RE 57)	66
Tabelle 11:	Nachfragemuster zur Fahrradmitnahme im Dortmund-Sauerland-Express	68
Tabelle 12:	Mögliche Fahrradkapazitäten im Dortmund-Sauerland-Express	69
Tabelle 13:	Kerndaten zum Verkehrsangebot des metronom	75
Tabelle 14:	Nachteile von Klappsitzen für die Fahrradbeförderung.....	78
Tabelle 15:	Kategorien der in 2010 angebotenen Fahrradzüge in Baden-Württemberg.....	88
Tabelle 16:	Maßnahmen für die Fahrradmitnahme im regionalen Schienenpersonen- nahverkehr.....	92
Tabelle 17:	Kerndaten zu den Fahrradzügen der Regionalbahn Schleswig-Holstein	97
Tabelle 18:	Lösungsansätze für die Verbesserung der Fahrradmitnahme auf der Strecke Hamburg – Westerland (Sylt)	100

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abs.	Absatz
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub e.V.
AEg	Allgemeines Eisenbahngesetz
Art.	Artikel
AT	Aufgabenträger
BAG-SPNV	Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V.
BR	Baureihe
Bsp.	Beispiel
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
DB AG	Deutsche Bahn AG
ebd.	ebenda
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FZH	Fahrzeughersteller
ggf.	gegebenenfalls
Hbf	Hauptbahnhof
IRE	InterRegioExpress
IV	Individualverkehr
KBS	Kursbuchstrecke
Kfz	Kraftfahrzeug
LINT	Leichter Innovativer Nahverkehrstriebwagen
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LVS	LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH
ME	metronom
MEr	metronom regional
metronom	metronom Eisenbahngesellschaft mbH
Mio.	Million[en]
MIV	motorisierter Individualverkehr
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
o. Ä.	oder Ähnliche[s]
o. V.	ohne Verfasser

ÖV	öffentlicher Verkehr
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	öffentlicher Straßenpersonenverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RB SH	Regionalbahn Schleswig-Holstein
RE	Regionalexpress
ReG	Regionalisierungsgesetz
SEV	Schienenersatzverkehr
sog.	so genannt[e]
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TU	Technische Universität
u. a.	unter anderem
u. U.	unter Umständen
vgl.	vergleiche
VOL/A	Vergabe und Vertragsordnung für Leistungen – Teil A
VVO	Verkehrsverbund Oberelbe GmbH
z. B.	zum Beispiel
z. T.	zum Teil
ZRL	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe

1 Einleitung

Der Bahnhof in Bad Säckingen ist am Morgen des zweiten Augustsamstages 2010 voller Menschen und ihrer Fahrräder. Mehrere hundert drängen sich auf den beiden Bahnsteigen, um ihre Heimreise von der „Tour de Ländle“¹ mit den extra zu diesem Zweck verkehrenden Sonderzügen mit Gepäckwagen anzutreten. Sie warten ungeduldig auf die Einfahrt der Züge in Richtung Stuttgart und Mannheim und erhoffen sich bei den zahlreichen Helfern Antworten auf ihre Fragen: Wo werden die ihnen zugewiesenen Wagen zum Stehen kommen? Wie wird das Verladen der Räder ablaufen? Es ist sogar ein Verantwortlicher mit Megafon notwendig, um die Informationen zu vermitteln. Mit Ankunft des Zuges in Richtung Stuttgart beginnt das hektische Treiben, die Radfahrer schieben ihre zum Teil mit viel Gepäck beladenen Fahrräder in Richtung der Gepäckwagen. Erst nachdem alle Fahrräder verladen worden sind, das Gepäck sicher verstaut ist, alle Fahrgäste Plätze gefunden haben und der Zug abfährt, wandelt sich die bei Fahrgästen und Helfern vorhandene Anspannung in eine heitere und gelöste Stimmung².

Was als außergewöhnliches Extremereignis bezeichnet werden kann, ist ein Zeichen für die wiederentdeckte Begeisterung für das Fahrrad und zugleich Sinnbild für die Situation, in der sich Radfahrer befinden, wenn es darum geht, Fahrräder im Zug zu transportieren.

1.1 Kontext und Thema

Betrachtet man den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Deutschland aus der Radfahrer-Perspektive, so ist die Fahrradmitnahme grundsätzlich möglich. Allerdings sagt dies noch nichts über die Qualität und Quantität der Fahrradbeförderung aus. Die Bedingungen zur Fahrradmitnahme unterscheiden sich sowohl zwischen als auch innerhalb der Bundesländer erheblich.

Nachfragegerechte Angebote wie die eingangs geschilderten Sonderzüge sind bislang eher eine Ausnahme. Eine Ursache ist, dass mit der Fahrradmitnahme das Risiko für Verspätungen erhöht wird. Dies ist vor allem dann der Fall, wenn Züge insgesamt gut ausgelastet und auch die Mehrzweckabteile und Einstiegsbereiche von Fahrgästen besetzt sind (z. B. in der Hauptverkehrszeit). Gleiches gilt, wenn Radfahrer in größeren Gruppen auftreten oder grundsätzlich nur geringe Fahrradkapazitäten in den Zügen vorhanden sind. Letzteres kann dazu führen, dass bereits bei einer geringen Zahl von aus- und einsteigenden Radfahrern die Haltezeit überschritten wird. Verschärft wird die Situation, wenn die Fahrzeuge für den Fahrradtransport insgesamt wenig geeignet

¹ Die Tour de Ländle ist eine mehrtägige Freizeit-Fahrradrundfahrt, die jedes Jahr durch verschiedene Regionen Baden-Württembergs führt und durch ein kulturelles Rahmenprogramm begleitet wird (vgl. auch NVBW [Hg.] 2009: 27).

² Weitere Informationen zu dieser Beobachtung sind in Anhang B 10 beschrieben.

sind. Dies ist bspw. dann der Fall, wenn der Fahrgastwechsel durch schmale Türen, Stufen oder schlecht erreichbare Mehrzweckbereiche verlangsamt wird.

Die Aufgaben, die der Schienenpersonennahverkehr in den jeweiligen Räumen zu erfüllen hat und die Höhe der zur Verfügung stehenden Finanzmittel, beeinflussen, inwieweit die Fahrradmitnahme bei der Angebotskonzeption berücksichtigt wird. Besonderen Stellenwert besitzen die Berufspendler, die im Gegensatz zu Freizeitreisenden, regelmäßig fahren. Deswegen wird die Fahrzeuggröße nach dem, zumindest kurzfristig betrachtet, relativ verlässlichen Bedarf bemessen. Welchen Stellenwert weitere Nutzungsformen besitzen und inwieweit sie bei der Gestaltung eines Verkehrsangebotes berücksichtigt werden, hängt ab vom jeweiligen Bedarf und davon, welche Konsequenzen das für die Kostenstruktur eines Verkehrsangebotes bedeutet. Die Beförderung von Fahrrädern ist dahingehend gekennzeichnet, dass im Fahrzeug ausreichend große und gut zugängliche Stellplätze benötigt werden, die somit nicht für reguläre Sitze zur Verfügung stehen. Diese Flächen können maximal mit längs angeordneten Klappsitzen versehen werden. Die Fahrradmitnahme hat demzufolge unmittelbare Auswirkungen auf die Größe und Gestaltung der Fahrzeuge. In der Regel stehen den verursachten Mehrausgaben aus betriebswirtschaftlicher Perspektive keine vergleichbaren Einnahmen gegenüber. Infolgedessen führen oftmals erst eine regelmäßig die Kapazitäten überschreitende Nachfrage und erhebliche betriebliche Probleme sowie massive Beschwerden von Radfahrern und anderen Fahrgästen zu einer Verbesserung der Fahrradbeförderung.

Aber was bedeutet eine nachfragegerechte Fahrradmitnahme und wie kann sie angebotsorientiert, d. h. positiv verändert werden, ohne erst auf extreme negative Erscheinungen zu reagieren? Um diese Fragen zu beantworten, wird die Thematik aus zwei Perspektiven untersucht. Dazu zählt zum Ersten die Nachfrageseite, im Wesentlichen vertreten durch Fahrgäste mit Fahrrädern. Da es sich bei Nahverkehrszügen um kollektive Verkehrsmittel handelt, muss hierbei auch die Fahrgastgemeinschaft als Ganzes einbezogen werden. Zum Zweiten sind die Angebotsseite und damit jene Akteure relevant, die für die Planung und Bereitstellung eines Schienenpersonennahverkehrsangebotes von entscheidender Bedeutung sind.

Als solche agieren zunächst die *Eisenbahnverkehrsunternehmen* (EVU), welche die Verkehrsleistung erstellen. Da die Fahrgelderlöse nicht ausreichen, die Kosten des Schienenpersonennahverkehrs zu tragen, ist eine Teilfinanzierung mit öffentlichen Mitteln nötig. Infolge der Regionalisierung werden diese Verkehre seit 1996 durch die Bundesländer konzipiert. Durch Landesnahverkehrsgesellschaften, Zweckverbände oder Verkehrsverbünde planen und bestellen sie den

Schienenpersonennahverkehr. Im weiteren Sinn als *Aufgabenträger* (AT) zusammengefasst, bilden sie den zweiten zentralen Akteur.

Darüber hinaus werden die Hersteller von Schienenfahrzeugen in die Analyse eingebunden (im Weiteren als *Fahrzeughersteller* bezeichnet). Die Fahrzeuge sind als essenzielles und sichtbares Transportmittel einer ansonsten immateriellen Verkehrsdienstleistung deshalb von besonderer Bedeutung, weil sie für die Nachfrage der Fahrradmitnahme den zentralen limitierenden Faktor darstellen, der zudem von Radfahrern vorab nicht einkalkuliert werden kann. Denn erst wenn sich die Türen des Zuges geöffnet haben, wird ersichtlich, ob die Fahrt überhaupt angetreten werden kann oder ob die Mitnahme verweigert wird.

Die Zusammenarbeit der drei Akteure Aufgabenträger, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Fahrzeughersteller wird in erster Linie durch europäische und nationale Vorgaben geregelt. Denn aufgrund der zum Teil erheblichen Teilfinanzierung durch die Bundesländer müssen Verkehrsleistungen in einem wettbewerblichen Verfahren vergeben werden.

1.2 Zielstellung und Hypothese

In dieser Arbeit wird untersucht, von welchen Faktoren die Beförderung von Fahrrädern auf der Angebots- und Nachfrageseite beeinflusst wird und welche Bedingungen und Entscheidungen notwendig sind, um nachfragegerechte Angebote umsetzen zu können. Dies erfolgt anhand von vier Fallbeispielen. Dabei wird das Thema in Anlehnung an den handlungsorientierten Ansatz der Verkehrsgeographie bearbeitet. Dieser bietet die Möglichkeit, wertend Stellung zu beziehen und konkrete Handlungsempfehlungen für die Verkehrspolitik und die Verkehrsplanung zu formulieren (vgl. MAIER/ATZKERN 1992: 22).

NUHN/HESSE betonen, dass für verkehrsgeographische Untersuchungen eine interdisziplinäre Betrachtung unerlässlich ist (2006: 16), weshalb neben der ökonomischen und ingenieurwissenschaftlichen Perspektive auch verkehrspsychologische und verkehrssoziologische Gesichtspunkte berücksichtigt werden.

Es werden die folgenden Leitfragen zugrunde gelegt:

- Welche Nutzungsschwierigkeiten haben Radfahrer im Schienenpersonennahverkehr?
- Welchen Stellenwert hat die Umsetzung der Fahrradmitnahme auf der Angebotsseite und wie wird sie von den Akteuren bisher berücksichtigt?
- Unter welchen Rahmenbedingungen wird der Schienenpersonennahverkehr geplant und wie wirken sie sich auf die Gestaltung der Fahrradmitnahme aus?
- Welche Handlungsmöglichkeiten haben die Akteure der Angebotsseite, die Fahrradmitnahme nachfragegerecht umzusetzen?

Darauf aufbauend ergibt sich die zentrale Hypothese dieser Arbeit:

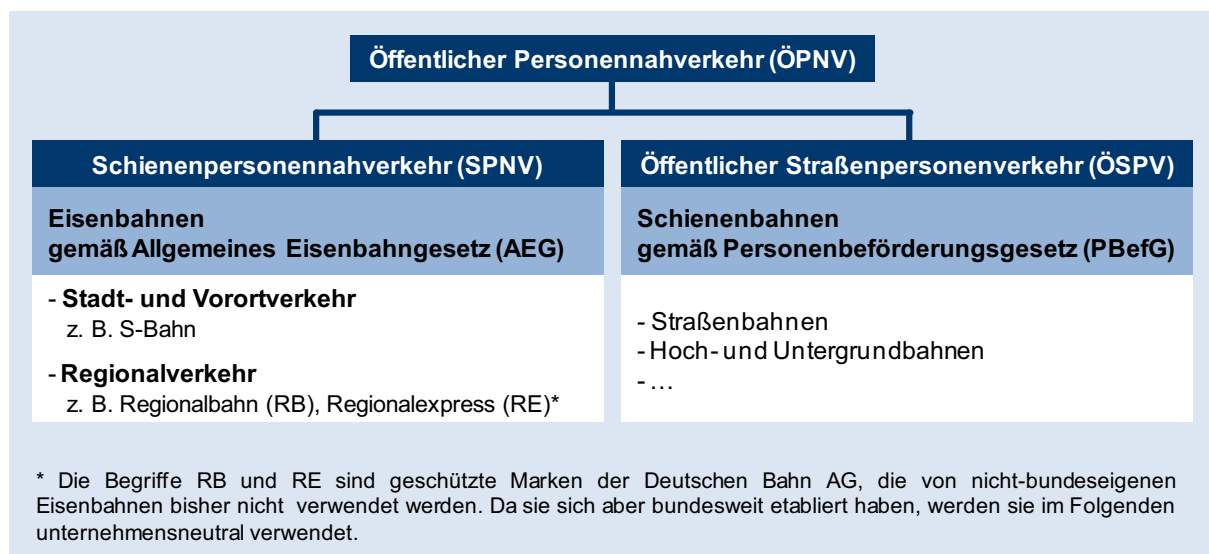
Die Akteure der Angebotsseite haben unterschiedliche Handlungsmöglichkeiten, die Fahrradmitnahme zu verbessern. Insbesondere die Aufgabenträger können die Rahmenbedingungen für nachfragegerechte Angebote positiv gestalten, wobei die spezifischen Nutzungsschwierigkeiten von Radfahrern zu berücksichtigen sind.

1.3 Abgrenzung des Untersuchungsgegenstandes

Die Zielsetzung eröffnet einen weiten Themenbereich, der im Rahmen dieser Diplomarbeit nicht erschöpfend behandelt werden kann. Aus diesem Grund wird die Fragestellung präzisiert.

Schienenpersonennahverkehr ist ein Teil des öffentlichen Personennahverkehrs, in dem verschiedene Verkehrsarten zusammengefasst sind (vgl. Abbildung 1). Aufgrund der hohen Bedeutung der Raum- und Siedlungsstruktur für die Ausprägung der Verkehrsnachfrage ist eine umfassende Analyse sowohl städtischer als auch regionaler Verkehre nicht möglich (vgl. INFAS/DLR 2010: 33). Die folgende Untersuchung ist daher auf den *Regionalverkehr* begrenzt, welcher Regionalexpress- und Regionalbahnverkehre umfasst. Da es an einer scharfen Abgrenzung zum Stadt- und Vorortverkehr mangelt, gelten als Regionalverkehr lang laufende Linien mit einer geringen Taktfrequenz (z. B. stündlich), wenigen Halten und stark wechselnden Haltestellenabständen, die sowohl urbane als auch ländliche Räume miteinander verbinden und an die höhere Anforderungen hinsichtlich Fahr- und Sitzkomfort gestellt werden (vgl. BAG-SPNV 2010a: 60; BMV [Hg.] 1997: 44).

Abbildung 1: Schienengebundene Verkehrsarten im öffentlichen Personennahverkehr



Quelle: eigene Darstellung nach AEG § 1 (2); PBefG § 4; BAG-SPNV 2010a: 60

Die Vergabe dieser Verkehrsleistungen wird ausschließlich für das Standardverfahren der *öffentlichen Ausschreibung* analysiert. In diesem Prozess der Planung und Bestellung von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr können, je nach Perspektive, alle Akteure in einem Auftraggeber-Kunden-Verhältnis stehen. Bei der Zusammenarbeit von Aufgabenträger, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Fahrzeughersteller untereinander wird in dieser Arbeit deshalb der Begriff Marktpartner verwendet. Als Kunden werden ausschließlich Fahrgäste bzw. Reisende bezeichnet. Als Radfahrer gelten solche Fahrgäste, die ihre Fahrräder in Nahverkehrszügen befördern oder transportieren möchten. Die Besonderheit von Radfahrern liegt zum einen darin, dass alle Kundengruppen, je nach Definition und Anwendungsgebiet, auch als solche in Erscheinung treten können. So sind Berufspendler oder Schüler, sofern sie ein Fahrrad befördern würden, auch als Radfahrer zu bezeichnen. Zum anderen können bspw. Fahrgäste, die den Schienenpersonennahverkehr werktags als Berufspendler nutzen, am Wochenende als Fahrradtouristen in den Nahverkehrszügen unterwegs sein. Dieselbe Person kann demzufolge unterschiedliche Forderungen an dasselbe Verkehrsangebot stellen.

Die Vielfalt der Fahrradtypen, Fahrradanhänger und Hilfsmittel zum Gepäcktransport sind nicht Gegenstand der Untersuchung. Als *Fahrräder* werden ausschließlich zweirädrige, einsitzige und nichtmotorisierte Räder verstanden (vgl. DB AG 2009a).

1.4 Aufbau der Arbeit

Im zweiten Kapitel wird zunächst die methodische Vorgehensweise beschrieben. Anschließend sind grundlegende Informationen zur Verknüpfung von Fahrrad- und Schienenpersonennahverkehr zusammengestellt. Diese beinhalten neben der Bedeutung des Fahrradverkehrs und der Fahrradmitnahme auch wichtige Erkenntnisse zur Verkehrsmittelwahl. Zudem werden Faktoren abgeleitet, die für die Verbesserung der Fahrradmitnahme besonders relevant sind. Um zu erörtern, inwieweit die angebotsseitig wirkenden Akteure diese beeinflussen können, wird im vierten Kapitel dargelegt, auf welche Weise der Schienenpersonennahverkehr in Deutschland organisiert ist und welche grundlegenden Schritte zur Umsetzung eines Verkehrsangebotes notwendig sind. Darauf baut die Analyse der Fallbeispiele in Kapitel fünf auf. Hieraus wird ermittelt, welche Rahmenbedingungen notwendig sind und wie die zuvor ermittelten Faktoren ausgeprägt sein müssen, damit ein nachfragegerechtes Fahrradmitnahmeangebot bereitgestellt werden kann. Im sechsten Kapitel werden die Erkenntnisse der nicht-teilnehmenden Beobachtung dargelegt, bevor im siebten und letzten Kapitel die zentrale Hypothese überprüft und die Ergebnisse zusammengefasst werden. Daraus werden Handlungsempfehlungen abgeleitet und weitergehende Forschungsfragen formuliert.

2 Methodische Vorgehensweise

Die Bearbeitung des Themas folgt dem interpretativ-verstehenden Ansatz. Dieser richtet sich auf die Rahmenbedingungen, die die Wahrnehmung, Meinungen und das Handeln von Menschen beeinflussen. Neben der Subjektivität der befragten Personen ist die Subjektivität des Forschers wesentliches Kennzeichen qualitativ-verstehender Arbeitsmethoden und der daraus abgeleiteten Ergebnisse (vgl. REUBER/PFAFFENBACH 2005: 107). Der Forscher „ist als Interpret des Geschehens ein Teil des Kommunikationsprozesses. Seine persönlichen Voraussetzungen und Ressourcen bestimmen mit darüber, was er in ‚seiner‘ Deutung zu Tage fördert“ (ebd.: 116). Gleichzeitig sollte konstatiert werden, dass es im „Kontext sozialer Interaktion [...] nur eine Vielfalt unterschiedlicher miteinander konkurrierender Sichtweisen“ und keine „objektive Wirklichkeit“ gibt (ebd.: 115). Die Arbeitsmethoden müssen die „Handlungen nach ihren Intentionen rekonstruieren, ihren Sinnzusammenhang aufzeigen und damit ‚verstehbar‘ machen“ (SCHNELL/HILL et al. 1995: 79f. zit. bei ebd.: 116).

Diesem Leitgedanken folgend, wurde die vorliegende Thematik mit unterschiedlichen Methoden untersucht (vgl. Abbildung 2). Die folgenden Unterkapitel legen die Überlegungen und Schritte in der Informationsbeschaffung und Ergebnisinterpretation dar und begründen diese.

Abbildung 2: Übersicht der methodischen Herangehensweise

Literaturrecherche	Kapitel 2.1
Expertengespräche	Kapitel 2.2
Teilnehmende Beobachtung: Praxis eines Aufgabenträgers	Kapitel 2.3
Nicht-teilnehmende Beobachtung: Fahrgastverhalten	Kapitel 2.4
Auswertung des Datenmaterials	Kapitel 2.5
Qualitative Inhaltsanalyse nach MAYRING Gegenstandsbezogene Theoriebildung	

Eigene Darstellung

2.1 Literaturrecherche

Mit der Literaturrecherche wurden wichtige Hintergrundinformationen ermittelt, die u. a. zur Vorbereitung der Expertengespräche dienten. Es galt, die von den Experten geäußerten Argumente zu überprüfen, kritisch zu hinterfragen und mit weiteren Fakten zu untermauern. Gesichtet wurden neben wissenschaftlichen Veröffentlichungen, wie Monographien, Fachzeitschriften u. Ä. auch Stellungnahmen, Gutachten und Berichte (sog. „graue Literatur“). Informationen, welche Angebote zur Fahrradmitnahme vorhanden sind, konnten auf den Internetseiten der Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen recherchiert werden.

2.2 Expertengespräche

Die Durchführung von Experteninterviews war für das vorliegende Thema ein wichtiger Bestandteil, da viele der Informationen zu den Fallbeispielen nicht in der Literatur zu finden sind.

2.2.1 Auswahl der Experten

Experten sind zunächst jene Personen, die bei den zu untersuchenden Fallbeispielen involviert sind oder zum Zeitpunkt der Angebotskonzeption beteiligt waren. Sie beschäftigen sich beruflich mit der Fahrradmitnahme oder sind durch ihre Arbeit in Interessenverbänden mit dieser vertraut. Ausschlaggebend ist ihr Prozesswissen (vgl. BOGNER/MENZ 2005: 43), welches aus der Tätigkeit bei den an den Fallbeispielen involvierten Akteuren und durch die Beteiligung an der Bearbeitung der Fahrradmitnahme-Thematik resultiert.

Es wurden zum einen Experten auf der Angebotsseite, d. h. von Aufgabenträgern, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Fahrzeugherstellern befragt. Sie dienten dazu, Kenntnisse über die konkrete Ausgestaltung der Fallbeispiele zu erhalten. Weiterhin waren sie notwendig, um die Position und die Einflussmöglichkeiten der durch sie repräsentierten Akteursgruppe zu analysieren. Dazu zählt ebenso das Zusammenwirken mit und ihre Stellung gegenüber anderen Akteuren. Hierbei galt es, auch die Erkenntnisse aus der teilnehmenden Beobachtung auf der Managementebene eines Aufgabenträgers zu überprüfen und weiterzuentwickeln (vgl. Kapitel 2.3).

Darüber hinaus wurden Gespräche mit Vertretern von Interessenverbänden geführt, die sich mit Fahrgastbedürfnissen oder mit der Problematik der Fahrradmitnahme auseinandersetzen. Als Vertreter der Nachfrageseite sind sie Experten für die Bedürfnisse und Erwartungen, die Fahrgäste an ein Verkehrsangebot stellen. Ihnen kommt auch deshalb eine besondere Bedeutung zu, da Fahrgastbelange bei der Konzeption öffentlicher Verkehre bisher nur unzureichend berücksichtigt werden.

Als Experten zählen ferner jene Personen, die ihr wissenschaftliches Wirken auf die Analyse und Verbesserung des öffentlichen Verkehrs konzentrieren. Die Gespräche mit ihnen folgten dem

Ziel, das Detailwissen in den Kontext der allgemeinen und zukünftigen Entwicklung des öffentlichen Verkehrs einordnen zu können.

2.2.2 Durchführung der Expertengespräche

Es wurden 18 problemzentrierte Interviews geführt (vgl. Anhang A 1). Dabei handelt es sich um eine offene, halbstrukturierte Gesprächsform, die narrative Elemente enthalten kann. Den Interviews lagen Fragen mit ausgewählten inhaltlichen Schwerpunkten zugrunde, die den Gesprächspartnern zur Vorbereitung vorab übermittelt wurden (vgl. MAYRING 2002: 67; REUBER/PFAFFENBACH 2005: 133, Anhang A 2). Die Gespräche erfolgten in der Regel persönlich und wurden nicht auf Tonband oder ein vergleichbares Medium aufgezeichnet. Stattdessen wurden die Inhalte handschriftlich und stichpunktartig protokolliert. Durch den informellen Rahmen der Interviewsituation sollte eine angenehme Gesprächsatmosphäre geschaffen werden, um detaillierte Informationen zu erhalten (vgl. REUBER/PFAFFENBACH 2005: 158). Dies war angesichts der Wettbewerbssituation, innerhalb derer die Thematik bearbeitet wurde, notwendig.

Die Gespräche dauerten bis zu drei Stunden. Bei Bedarf wurden nachträgliche Fragen durch die Experten telefonisch oder via E-Mail beantwortet. Teilweise wurden in den Gesprächen weitere Materialien überreicht, die in die Auswertung der Gespräche mit einbezogen wurden (vgl. Kapitel 2.5).

2.3 Teilnehmende Beobachtung: Praxis eines Aufgabenträgers

Die vorliegenden Ergebnisse wurden auch durch meine teilnehmende Beobachtung bei der LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH (LVS) beeinflusst. Bei ihr handelt es sich um eine Landesnahverkehrsgesellschaft, die u. a. für die landesweite Konzeption, länderübergreifende Koordination und Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs zuständig ist. Weiterhin überprüft die LVS die Leistungserbringung der Eisenbahnverkehrsunternehmen (vgl. ÖPNVG SCHLESWIG-HOLSTEIN § 2 Nr. 5). Sie arbeitet im Auftrag des Landes Schleswig-Holstein, welches den Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr darstellt. In dieser Funktion sowie als Gesellschaft des Landes Schleswig-Holstein und der kommunalen Gebietskörperschaften ist sie im weiteren Sinne als Aufgabenträger zu bezeichnen (vgl. hierzu auch Kapitel 4.2).

Durch die Einbindung in den Arbeitsalltag der Managementgesellschaft eines Aufgabenträgers war es mir möglich, meine Wahrnehmung für dessen Perspektive und die Schwierigkeiten bei der Verbesserung der Fahrradmitnahme zu schärfen. Damit handelt es sich um eine Form der Feldforschung, bei der „ein längerfristiger Kontakt mit dem Gegenstandsbereich“ besteht (MAYRING 2002: 106). Nach MEIER KRUKER/RAUH kann sie als teilnehmende Beobachtung bezeichnet werden (2005: 58). Sie bestand sowohl aus der konzeptionellen Mitarbeit als auch aus der systematischen Aneignung der Perspektive der Management-Ebene eines Vertreters der Aufgabenträger-