

BRANCHENINITIATIVE FAHRRAD UND BAHNEN

Fahrrad und die Bahnen im Zusammenspiel



Einleitung
Ausgangssituation
Problemstellung
Zielsetzung
Maßnahmen
Arbeitspakete
Fazit
Unterstützer

Zwischen 2035 und 2045 muss Deutschland klimaneutral werden, um die Vorgaben der Pariser Klimaverträge und des Bundesverfassungsgerichts einzuhalten; die überfällige Dekarbonisierung des Verkehrssektors ist dazu ein wichtiger Schlüssel.

Ausgangssituation

Das Fahrrad und die Bahnen im Zusammenspiel sind ein wesentlicher Treiber der Klima- und Verkehrswende. Nicht umsonst sieht der Ampel-Koalitionsvertrag eine Verdopplung der Fahrgastzahlen im Schienenpersonenfern- und -nahverkehr bis 2030 vor und will explizit die intermodale Kombination von Rad und Öffentlichem Verkehr (ÖV) fördern. Die Steigerung des SPNV-Angebots sowie dessen Attraktivität gehört zu den wichtigsten Maßnahmen.

Der Bike-Transit — sprich: die Kombination der Bahnfahrt mit dem Fahrrad auf der ersten oder letzten Meile — ist dabei ein entscheidender Hebel. Um insbesondere Autofahrende für den Umstieg auf die Bahn zu gewinnen, muss auch die Kombination des Fahrrads mit dem Schienenverkehr attraktiver werden.

Ein Exkurs: Die Niederlande haben vor vielen Jahren entsprechende Programme aufgesetzt, um durch die Kombination Bahn und Fahrrad das 10-min-Einzugsgebiet um die Bahnhöfe gegenüber dem Fußweg zu verzehnfachen und so viele neue Fahrgäste für den SPNV zu gewinnen. Inzwischen kommt fast jeder zweite Zugreisende mit dem Fahrrad zum Bahnhof, jeder zehnte fährt mit dem Fahrrad weiter.

Problemstellung

Nachdem das Fahrrad bei der deutschen Bahnreform in den 90er Jahren „übersehen“ und in seiner Bedeutung nicht mitgedacht wurde, will die Branche diese Kombination nun substanziell ausbauen und als Qualitätsziel für die zukünftige Nahverkehrsversorgung verankern. Hierfür sollen grundsätzlich zwei Stoßrichtungen verfolgt werden:

a. Mehr Bike-Transit OHNE Fahrradmitnahme im Zug:

Besonders in Zeiten hoher Zugauslastung würde die Mitnahme von Fahrrädern andere Fahrgäste verdrängen. Um das zu vermeiden und den Bike-Transit gleichzeitig auszubauen, sind ausreichende, sichere und komfortable Abstellmöglichkeiten am Bahnhof und Sharing-, Miet- oder Zugalternativen zu schaffen.

b. Mehr Bike-Transit MIT Fahrradmitnahme im Zug:

In Zeiten, in denen regelmäßig Platz für die Fahrradmitnahme vorhanden ist, könnte das Buchen und Reservieren der Mitnahme von Fahrrädern einfacher und planbarer werden. Zudem ist eine Ausweitung der Mitnahmekapazitäten durch mehr Zugkapazität und umgestaltete Fahrzeuginnenräume wünschenswert, die mit den Ansprüchen der Fahrgäste ohne Fahrrad in Einklang zu bringen wären. Durch incentivierende und lenkende Maßnahmen sollen die Aufgabenträger die netzspezifische Auslastung zur Maximierung der Fahrgastanzahl im Sinne der Klima- und Verkehrswende steuern.

Gelingt es, die Attraktivität für die heutige und künftige Fahrradkundschaft zu erhöhen und den Bike-Transit auszubauen, kann der Fahrrad-Boom mit Wachstumsraten von über 10% pro Jahr nachweislich zum Wachstumsziel der Fahrgastzahlen beitragen.

Zielsetzung

Ziel der "Brancheninitiative Fahrrad und Bahnen" ist es, ein gemeinsames Zielbild für den Bike-Transit zu schaffen und eine „Aufbruchstimmung“ bei den Verkehrsverbänden, Aufgabenträgern, Eisenbahnverkehrsunternehmen und in der Politik zu erzeugen. Dabei sollten sich die Beteiligten auf relevante Stellhebel fokussieren, diese priorisieren und die Diskussion politischer Maßnahmen auf Bund-, Länder- und Gemeindeebene initiieren. Damit die Maßnahmen umgesetzt werden können, werden geeignete Finanzierungsinstrumente benötigt.

Maßnahmen

Da kapazitätssteigernde Maßnahmen schnell zu entscheiden, aber nur sukzessive in einem längerfristigen Zeitraum bis 2030 umgesetzt werden können, ist es umso wichtiger, bereits bis 2025 kurzfristig wirksame, attraktive Maßnahmen wie Abstellmöglichkeiten, Sharing- oder Buchungsalternativen umzusetzen.

Wir setzen uns für die folgenden orchestrierten Aktivitäten und Investitionen ein, damit die gelungene Kombination von Fahrrad und Bahnen ihren Beitrag zur politisch vereinbarten Verdopplung der Nachfrage bis 2030 leisten kann:

Arbeitspakete

1. Ausbau des Fahrrad-Parkens:

Ausweitung der personellen Planungsressourcen und der Förderinstrumente zu bestehenden Programmen, damit zeitnah (zum großen Teil neue) Fahrgäste ihre Fahrräder sicher und kundenorientiert an Bahnhöfen abgestellt werden können.

2. Verkehrspolitische Integration von Bike-Sharing und Fahrradverleih in den Kommunen:

Durch Fahrradverleih, Sharing-Angebote sowie die Möglichkeit, überzeugende und kombinierte Tarifangebote zu buchen, wird sich die Fahrradmitnahme vielerorts erübrigen und ermöglicht es den Fahrgästen, dass unterschiedliche Verkehrsträger effizienter kombiniert werden können.

3. Digitale Lösungen zur Information, Planung und Buchung von integrierten Fahrrad- und SPNV-basierten Fahrten:

Durch kundenfreundliche und einheitliche App- und Web-Anwendungen lassen sich Fahrrad und Bahnen entlang der gesamten Reisekette vor der Fahrt und in Echtzeit intermodal bestens verknüpfen.

4. Einfache, incentivierende und steuernde Beförderungsbedingungen:

Durch vereinfachte wie kundenfreundlichere Tarifstrukturen, die für Verkehrsverbände und Eisenbahnverkehrsunternehmen Steuerungsmöglichkeiten bieten, kann die netzspezifische Auslastung im Sinne der Klimaziele und Kundenfreundlichkeit optimiert werden.

5. Mehr Zug- und Mitnahmekapazitäten, funktionalere Schienenfahrzeuge und komfortablere Anlagen:

Zusätzlich muss mittel- bis langfristig der SPNV durch weitere Zugkapazitäten nachhaltig ausgebaut werden. Dazu gehören auch mehr Bahnsteigkapazitäten sowie intelligente Nutzungskonzepte für Züge und Bahnhöfe, um mehr Zugreisende und auch Fahrräder in den heute insbesondere zu Stoßzeiten überlasteten Systemen befördern zu können.

Nach diesem Überblick über die Maßnahmen beschreiben wir diese im Folgenden nun detaillierter. In den kommenden Wochen und Monaten wollen wir diese Maßnahmen weiter konkretisieren und die Realisierung auf den jeweiligen Ebenen anschieben:

1. AUSBAU DES FAHRRAD-PARKENS (BIKE+RIDE)

1 / 5 Arbeitspaket

Mit mehr Bike+Ride-Anlagen für Fahrräder (B+R) lassen sich zunehmende Engpässe bei Park+Ride-Anlagen für Pkws und bei der Fahrradmitnahme reduzieren. Erst das sichere Abstellen und Anschließen ermöglicht den Umstieg auf Fahrrad und Bahn und entlastet die Städte von Stau, Emissionen und Unfallgefahren.

Der weitere Ausbau bestehender Programme zum sicheren und bequemen Abstellen von Fahrrädern an Bahnhöfen ist ein zentraler Hebel, um weitere Verlagerungspotenziale vom MIV in den SPNV zu erschließen. Drei von vier Bike-Transit-Kunden und -Kundinnen lassen ihr Fahrrad am Bahnhof stehen. Gelingt es, immer ausreichend freie B+R-Plätze an den Bahnhöfen vorzuhalten, bleibt der Bike-Transit stressfrei, kalkulierbar und gewinnt auch Autofahrende vermehrt für den Umstieg.

Laut Koalitionsvertrag soll die Kombination von Rad und öffentlichem Verkehr gefördert werden. Tatsächlich ist der deutliche Ausbau von B+R erheblich schneller, kostengünstiger und flächeneffizienter als die P+R-Ausweitung gestaltbar.

Die DB Station&Service AG hat hierzu bereits 2018 die Bike+Ride-Offensive gestartet und 2021 im Auftrag des BMDV die "Infostelle Fahrradparken" eingerichtet. Mittlerweile haben die Kommunen mit Hilfe der Offensive über 500 Bahnhöfe mit 50.000 einfachen B+R-Plätzen in Bearbeitung. Laut BMDV sind bis 2030 mehr als 1 Million B+R-Plätze an Bahnhöfen erforderlich. Ein nennenswerter Teil davon soll durch modulares, serielles Bauen von standardisierten Fahrradparkhäusern realisiert werden. Sollen 500.000 Plätze bereits bis 2025 realisiert werden, bedarf es einer erheblichen Beschleunigung des Ausbaus mit entsprechenden finanziellen und personellen Ressourcen bei den Kommunen, auf Länderebene und bei DB Station&Service.

Um diese Ziele zu erreichen, sind zwei Hebel entscheidend:

a) Wir wollen mit Bund, Ländern, Bundesverband Schienenbahnverkehr, Aufgabenträgern und DB Station&Service ein Instrumentarium zur Finanzierung des Bike+Ride-Ausbaus inklusive entsprechender Qualitätskriterien entwickeln. Dadurch soll der Bau von schnell montierbaren Bügeln, Sammelschließanlagen, Fahrradparkhäusern und ergänzenden Services (z.B. Reparatursäulen) festgelegt sowie der Betrieb finanziert werden. Die politische Lösung muss die Finanzierung von mindestens 3 Mrd. Euro bis 2030 für die zu schaffenden Personal-, Planungs-, Bau- und Betriebskapazitäten sowie eine Weiterentwicklung der Verantwortlichkeiten zwischen Kommunen, Aufgabenträgern und der DB AG berücksichtigen.

b) Damit Kommunen, Aufgabenträger und Länder den Ausbau von Bike+Ride-Anlagen priorisieren und die erforderlichen Planungen umsetzen können, ist der Aufbau entsprechender Personalressourcen zu beschleunigen. Schon jetzt existieren umfangreiche Förderprogramme bei BMU, BMDV und oft auch auf Landesebene für Kommunen, um einfache Anlagen in Zusammenarbeit mit dem Service-Angebot der B+R-Offensive der DB Station&Service AG schnell montieren zu lassen. Tatsächlich fehlt es oft nur an Personal und versierten Projektmanager*innen auf kommunaler Seite, um diese „Treiber- und Umsetzungsaufgabe“ Bahnhof für Bahnhof, Linienast für Linienast, Verkehrsnetz für Verkehrsnetz systematisch abzuarbeiten.

2. VERKEHRSPOLITISCHE INTEGRATION VON BIKE-SHARING UND FAHRRADVERLEIH IN DEN KOMMUNEN:

Die Mitwirkung der Kommunen an intermodalen Reiseketten ist ein wichtiger Stellhebel der Verkehrsverlagerung. Kommunen und Aufgabenträger sollen Bike-Sharing und Fahrradverleih aktiv fördern und idealerweise in städtebauliche und ländliche Entwicklungs- und Verkehrskonzepte per se integrieren. Reisende können so nach der Zugfahrt zuverlässig mit dem Rad zum Ziel gelangen, ohne ein Fahrrad als Ortsfremde zu haben oder eines im Zug mitnehmen zu müssen. Die Vergabe und Ausschreibung von Bike-Sharing-Leistungen muss eine neue Selbstverständlichkeit in der Zusammenarbeit von Kommunen und Aufgabenträgern werden. Die letzte Meile, die Ausflugstour, die geschäftliche Fahrt und selbst die täglichen Pendelstrecken – das Miet- oder Bike-Sharing-Fahrrad ist die flexible Alternative zum eigenen Fahrrad.

Insbesondere für Fahrten im ländlichen Raum, in Außenbezirken und für Tangentialverbindungen sollten verstärkt Miet- und Sharing-Angebote durch die Aufgabenträger, Kommunen und Landkreise angestoßen, ggf. ausgeschrieben und finanziert werden.

Sind Miet- und Sharing-Angebote schnell auffindbar, preiswert gestaltet und einfach nutzbar, werden sie von der Bike-Transit-Kundschaft wie selbstverständlich mitgedacht und machen die Mitnahme des eigenen Fahrrads überflüssig.

Hierfür wünschen wir uns ein offenes Buchungssystem von Miet- und Sharing-Angeboten in Form einer Web- und App-Lösung, um diese in die Systeme von Kommunen, Aufgabenträgern, Verbänden, Fahrradverleih-, Verkehrs- und Sharing-Unternehmen integrieren zu können. Neben den mittlerweile etablierten Bike-Sharing-Anbietern (z.B. Lime, Call a Bike, Next-Bike etc.) sind auch über 100 privat-kommunale freie Lastenrad-Initiativen sowie weitere insbesondere touristische Fahrradverleiher unterwegs. Jedes System muss bislang über individuelle Kanäle gebucht werden. Mittels einer bundesweit einheitlichen und offenen UX-Oberfläche für Planung, Buchung und Abrechnung für Miet- und Sharing-Räder und ggf. sogar Privat-Sharing-Räder können

das aktuell bestehende sehr umfangreiche Angebot integriert, bestehende Nutzungshürden auf ein Minimum reduziert und Fahrradmitnahmen substituiert werden.

3. DIGITALE LÖSUNGEN FÜR DIE PLANUNG UND BUCHUNG VON INTEGRIERTEN FAHRRAD- UND SPNV-BASIERTE FARTEN

3 / 5 Arbeitspaket

Zur Steigerung der Kundenfreundlichkeit und Reduzierung vorhandener Umstiegshürden vom MIV zum SPNV braucht es zeitgemäße Informations- und Planungsmöglichkeiten sowie Reservierungs- und Buchungskanäle für die Alltagsmobilität und touristische Verkehre.

Wir wünschen uns die Förderung und Entwicklung einer digitalen Lösung für Kunden und Kundinnen, um Reiseketten lückenlos von Start- zu Zielort mit dem Rad und dem Nahverkehr für die Hauptstrecke und inklusive Sharing- und Park-Dienstleistungen zu planen und die Tickets kaufen zu können. Perspektivisch sollen auch alle anderen ÖPNV- / ÖSPV-Leistungen integriert werden. Gleichzeitig muss jede Fahrt digital in Echtzeit begleitet werden, sodass auf Störfälle von Zügen und Anlagen oder kurzfristige Änderungen der Reisepläne reagiert werden kann. Auch Auslastungsinformationen über den Zug oder Verfügbarkeitsinformationen von Leihrädern und Abstellplätzen an Start und Ziel können ein wichtiges Element der Fahrtentscheidung, Reiseplanung und Spitzenglättung sein.

Stand heute existiert keine Lösung, die es Kunden und Kundinnen ermöglicht, integrierte Fahrrad- und SPNV-basierte Reiseketten zu planen, zu reservieren und zu buchen. Insbesondere für Neukunden und -kundinnen oder in anderen Städten ist das Auffinden von Informationen zu Tarifen und Sperrzeiten schwierig. Wie bei guten E-Commerce-Unternehmen sollen alle erforderlichen Informationen an der richtigen Stelle in den App- und Web-Benutzerführungen vorgefunden werden. Eine intuitive User Experience für die Bike-Transit-Kundschaft unterstützt den Umstieg, die Kundenzufriedenheit und Weiterempfehlungsbereitschaft.

Eine zu entwickelnde Lösung soll Interessierte bei der Beantwortung folgender Fragen unterstützen:

- Wie kombiniere ich das Fahrrad auf der ersten oder letzten Meile mit dem Zug?
- Wo steige ich am besten ein oder aus?
- Welche Strecken- und Linienkombination nehme ich, um ähnlich schnell wie bei der direkten Fahrt mit dem Pkw und gleichzeitig mit hohem Komfort unterwegs zu sein?
- Wie stark sind die Fahrradstellplätze in den Zügen, die mir zu Wahl stehen,

- voraussichtlich ausgelastet?
- Welche Tarife gelten und wie kann ich diese buchen?

Wir schlagen vor, dass die Branche den Vorstoß unternimmt und einen entsprechenden Branchenstandard inklusive einer White-Label-Anwendung entwickelt, die auch in bestehende Systeme integriert werden kann. Um die Komplexität beherrschbar zu machen, werden die einzelnen Funktionalitäten sukzessive entwickelt, erprobt und integriert.

Hierbei muss auch die Integration in die Buchungsplattformen der Touristik-Industrie berücksichtigt werden. Wir wollen als Verkehrsbranche im Schulterschluss mit der Touristik-Branche dieses touristische Informations-, Planungs- und Buchungs-Add-on als offene Plattform möglich machen. Damit kann an touristischen Destinationen die Verlagerung von MIV zu Bahntourismus beworben werden, wenn beispielsweise die Übernachtungsbetriebe eine einfache White-Label-Lösung von Miet- und Sharing-Angeboten in ihre Webseite integrieren. Auch das Routing und Bike-Transit-Informationen bei Plattformen wie HRS oder Booking.com gehören dazu.

4. EINFACHE, INCENTIVIERENDE UND STEUERENDE BEFÖRDERUNGSBEDINGUNGEN

Heute gibt es Zeiten und Linienabschnitte, in denen sich wenig Reisende im Zug aufhalten und der Bike-Transit sein Potenzial noch weiter ausspielen kann. Mit Kenntnis darüber könnten Bike-Transit-Interessierte sich daran orientieren und somit zu einer guten Verteilung in den Zügen beitragen. Dafür braucht es aber Auslastungsinformationen und klare **Incentives** aus der Tarifgestaltung. Aktuell sind vorhandene Fahrrad-Tariflandschaften und Mitnahmeregelungen für Kunden und Kundinnen oft intransparent. Zudem werden nötige und mögliche Steuerungsmechanismen nicht genutzt, wenn zeitweise fehlende Kapazitäten zu überbrücken sind. In besonderen Stoßzeiten oder Linien wird jeder Quadratmeter in den Zügen für Sitz- und Stehplätze benötigt. Fahrräder im Zug stören dann nicht nur den Betriebsablauf, sondern vereinnahmen pro Rad teilweise den Platz mehrerer Stehplätze.

Neben dem Aufbau zusätzlicher Kapazitäten sollen folgende Maßnahmen dazu beitragen, den Spagat zwischen Incentivierung zur Nutzung des SPNV in Kombination mit dem Fahrrad sowie der Vermeidung von Konflikten in Hauptverkehrszeiten netzspezifisch zu ermöglichen:

- a) Wir wollen Transparenz über Mitnahme-Regelungen, Sperrfristen, B+R-, Sharing- / Miet- sowie Tarifangebote schaffen. Darauf basierend sollen durch Marktforschungen und Studien optimale Heuristiken und netzspezifische Vorschläge zu Mitnahmeregelungen, Tarifkonzepten und Paketangeboten (z.B. Fahrradparken, Leihfahrräder etc.) entwickelt werden. Es geht darum, Fahrradkunden und -kundinnen in weniger ausgelastete Züge zu locken, um bei hoher Nachfrage keine Zugreisenden zu verdrängen, bzw. Beschwerden anderer Reisender zu

reduzieren. Die Einführung von Dauerkarten (Halbjahres-Mitnahme-Karten, Ganzjahres-Karte, BahnCard/Abo) wirkt sich positiv auf Nutzungshäufigkeit wie auch den Umstieg vom MIV aus und kann aktiv für die Bike-Transit-Neukundengewinnung eingesetzt werden.

b) Wir schlagen vor, in der Branche und im verkehrspolitischen Umfeld bis Ende 2022 mögliche Systeme zu prüfen, die die Reservierung von Fahrradstellplätzen in Nahverkehrszügen an Wochenenden bzw. für saisonale Hochzeiten auf "touristischen Rennstrecken" im Sinne eines "Reservierungsrechts" ermöglicht. Hierzu bedarf es einer ergebnisoffenen Prüfung, die kommerzielle sowie technische Voraussetzungen und die Überwachung der Einhaltung berücksichtigt. Insbesondere an Wochenenden kollabieren bei der gegenwärtigen Infrastruktur auf fahrradtouristischen Strecken Pünktlichkeit, Freude und das entspannte Genießen von Fahrrad und Bahn, wenn Züge mit Radausflugskunden und -kundinnen überrannt werden. Eine Reservierungsmöglichkeit an Wochenenden, die Buchbarkeit zwischen Fern- und Nahverkehr, intuitiv-verständliche Auslastungsinformationen und Buchungstools ermöglichen, dass Konflikte in den Verkehrsspitzen zu handhaben sind und gering ausgelastete Züge für die Fahrradkundschaft an Attraktivität gewinnen.

5. MEHR ZUG- UND MITNAHME-KAPAZITÄTEN, FUNKTIONALERE SCHIENENFAHRZEUGE UND KOMFORTABLERE ANLAGEN

Der vorhandene Fahrzeugpark kann noch mehr für das erforderliche Wachstum der Wechselnutzung von Fuß- und Rad-Gästen ausgestaltet und gleichermaßen auf die Bedürfnisse aller Zugreisenden ausgerichtet werden. Angebot und Nachfrage von Fahrradstellplätzen passen heute schon in Zeiten mit hoher Auslastung insgesamt selten zueinander. Daher empfehlen wir, auch in den Vergabeunterlagen auf intelligente und variable Nutzungskonzepte für die Mehrzweckbereiche zu setzen, damit der Bike-Transit Fahrt aufnehmen kann. Wir plädieren für eine deutliche Ausweitung der Bundesmittel, um mit Schwung Fahrrad und Bahnen im Bike-Transit ausbauen zu können – in den Fahrzeugen, wie in und an den Bahnhöfen.

a) Wir wünschen uns eine deutliche Steigerung der Beförderungskapazitäten durch den Einsatz zusätzlicher und längerer Züge, sofern freie Trassenkapazitäten und geeignete Bahnhofsinfrastrukturen bestehen. Ein höheres Taktangebot, insbesondere zu den Berufspendelzeiten, soll die Grundverfügbarkeit der täglichen Bike-Transit-Kapazitäten steigern. An Wochenenden und zu saisonalen Hochzeiten, sollen zusätzliche Fahrradzüge mit weniger, dafür aber längeren Haltezeiten an ausgewählten Bahnhöfen für ein komfortables Ein- und Aussteigen der Fahrgäste sorgen. Parallel müssen die Kapazitäten der Bahnsteige entsprechend gesteigert werden.

b) Zudem wünschen wir uns zukunftsorientierte Redesign-Konzepte für Bestandsflotten und Neufahrzeuge. Wir schlagen ein Forschungsvorhaben vor, das den Markt für Ausstattung, Design, Prozessqualität und komfortsteigernde Maßnahmen untersucht und zukünftige Standards entwickelt. Dabei sollen Zugreisende mit und ohne Fahrrad sowie mit und ohne Mobilitätseinschränkungen berücksichtigt werden. Wir wollen Optimierungsvorschläge konkretisieren, sodass die maximale Anzahl an Personen in die Züge geholt werden und zeitgleich die Reise im Zug in einem komfortablen "Miteinander" funktionieren kann – auch bei der Mitnahme von Fahrrädern mit abweichenden Bauformen oder mit Anhängern. Dies soll in Zusammenarbeit mit der Fahrzeugindustrie erfolgen. Es braucht vor allem Lösungen für flexible Raum- und Kapazitätsnutzungen in Abhängigkeit von Tageszeiten, Saisonalität und Marktsegmentgröße.

c) Wir wünschen uns infrastrukturelle Modernisierungen an Bahnhöfen. Diese sollen Nutzungshürden wie Treppen oder zu kleine Fahrstühle beispielsweise durch modernisierte Schieberillen reduzieren. Situativ reagierende Lösungen zur Reisendenlenkung – zum Beispiel digitale Bahnsteigmarkierungen, digitale Wagenstands- und Auslastungsanzeiger und Anzeigetafeln – sollen das Reiseerlebnis verbessern. Ergänzend sollten die Kommunen die erste und letzte Meile für die Fahrt mit dem Fahrrad von und zum Bahnhof verkehrssicher und einladend ausgestalten.

Unser Petition

Fazit

Neben vielen positiven Einzelmaßnahmen, Aktivitäten und bisherigen Standards plädieren wir für einen neuen Schwung für "Fahrrad und Bahnen". Gelingt es, dieses Zielbild politisch wie verkehrswirtschaftlich zu verankern und umzusetzen, werden neue Bike-Transit-Kunden und KundInnen substanzial zum politisch erforderlichen und gewünschten Zuwachs des Bahnverkehrs beitragen.

Wir laden alle Beteiligten, die Eisenbahn-Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen, die Aufgabenträger, die Verbände und die Politik auf Bund-, Länder- und Gemeindeebene ein, dieses Zielbild gemeinsam, schnell, pragmatisch und konstruktiv umzusetzen, um so den nötigen CO2-Beitrag der Verkehrswende für die Pariser Klimaziele leisten zu können.

Unterstützer

Die Brancheninitiative wird bisher getragen von:



Initiative
clevere Städte



Allianz
pro Schiene



Bundesverband
SchienenNahverkehr
Wir gestalten Mobilität.



changing cities



Fahrgastverband
PRO BAHN



MOFAIR
Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr



NETINERA
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE GROUP



VCD
Mobilität für Menschen.



ZUKUNFT
FAHRRAD
Bundesverband
Zukunft Fahrrad

