Rad im Regio

VBB-Pilotprojekt »Rad im Regio« Verbesserungen bei der Fahrradmitnahme

aus SIGNAL 02/2016 (Mai 2016), Seite 13-15 (Artikel-Nr: 10003944)
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg VBB

Immer mehr Menschen nutzen das Fahrrad und nehmen es auch gern in der Bahn mit. Dabei kann es besonders in der Sommersaison und in der Ferienzeit schnell zu Kapazitätsengpässen in den Regionalzügen kommen. Um mehr Entlastung zu schaffen, startete der VBB im Mai 2016 das Pilotprojekt »Rad im Regio«. Zusammen mit der Ostdeutschen Eisenbahn (ODEG) und der DB Regio AG wurden diverse Maßnahmen auf den RegionalExpress-Linien RE 2, RE 3, RE 4 und RE 5 umgesetzt, die die Fahrradmitnahme einfacher und stressfreier machen.

An den Wochenenden und feiertags zwischen 9 und 11 Uhr wird es voll in den Zügen, die von Berliner Bahnhöfen in den Spreewald, in die Uckermark, an die Müritz und und in Richtung Ostsee fahren: Zahlreiche Ausflügler nehmen auch ihr Fahrrad mit, um von einem der Bahnhöfe in Brandenburg oder Mecklenburg-Vorpommern eine Radtour zu starten. Trifft der Zug zur Abfahrt am Bahnhof ein, bricht oft Hektik aus: Wo ist die richtige Tür zum Fahrradbereich? Komme ich mit dem Rad hinein? Ist genug Platz da für alle? Es gibt Gedrängel, die Aufenthaltszeit der Züge verlängert sich und vereinzelt herrscht schlechte Stimmung: »Können Sie mal aufstehen?!«, »Bis wohin fahren Sie?«, »Können Sie sich nicht woanders hinsetzen?!«, diskutieren die Fahrgäste untereinander. Schnell kommt die Frage auf: »Warum können die nicht einfach einen Waggon mehr anhängen?«

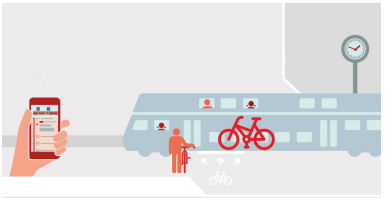
Zusätzliche Kapazitäten

Um mehr Platzkapazitäten auf den stark frequentierten Linien zu schaffen, hat der VBB im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg bereits einige Zusatzzüge bestellt: Zusätzlich zum normalen Taktfahrplan fährt ab Berlin Hbf: 8.14 Uhr ein Zug nach Warnemünde; 10.00 Uhr ein Zug nach Prenzlau; 10.17 Uhr ein Zug nach Neustrelitz und jeweils nachmittags wieder zurück nach Berlin. Auf den regulären Linien RE 3 und RE 5 befindet sich in der Saison zudem ein spezieller Fahrradwagen als fünfter Wagen, der die Fahrradstellplätze je Zug von 36 auf 72 verdoppelt.

Darüber hinaus hat sich der VBB für die diesjährige Sommersaison mit dem Pilotprojet »Rad im Regio« ein ganzes Bündel an weiteren Maßnahmen für die ausflugsstarken Linien RE 2, RE 3 und RE 5 überlegt (umlaufbedingt auch RE 4), die die Fahrradmitnahme vereinfachen und lenken sollen.

Verteilung im Zug

Das Hauptaugenmerk von Rad im Regio liegt darauf, Stress und unnötige Verzögerungen bei der Einstiegssituation zu vermeiden und im Zug klarere Zuordnungen zu schaffen. Die Mitte des Zuges ist bereits für Rollstuhlfahrer vorgesehen. Hier befinden sich der besondere Mittelwagen mit mobiler Einstiegshilfe und ein barrierefreies WC.



(Grafik: VBB)

Oben: RE 2 mit Verteilung der Radfahrer auf die Zugenden, Rollstuhlfahrer auf die Mitte. Unten: Wagenreihung RB 10 mit Darstellung unterschiedlicher Zuglängen. (Grafik: VBB)

Im Fahrradwagen der Linien RE 3 und RE 5 bietet das Unterdeck Platz für 36 Fahrräder. (Foto: VBB)

Mit Riegeln versperrte Klappsitze auf den Linien RE 3 und RE 5 (Foto: VBB)

Mehrzweckabteil RE 2 und RE 4 mit ausgebauten Sitzen und Bodenmarkierung. (Foto: ODEG)

Kennzeichnung der ODEG-Mehrzweckabteile. (Foto: ODEG)

Beschilderung des Halteplatz des Fahrradbereiches. (VBB)

Es bietet sich daher an, am Anfang und am Ende eines Zuges spezielle Bereiche zu schaffen, die für die Fahrradmitnahme ausgelegt sind. Dadurch bleibt auch bei umgekehrter Reihung des Zuges die Position der Fahrradbereiche erhalten. Bei den Linien RE 3 und RE 5 befindet sich zudem an einem Ende bereits der zusätzliche Fahrradwagen, in dem das komplette Untergeschoss leergeräumt ist und sich nur an einer Fensterseite Klappsitze befinden.

Anpassung bei Klappsitzen

Das Prinzip, eine Fensterseite ohne Sitzmöglichkeit zu gestalten, wurde im Pilotprojekt nun auf die übrigen »Enden« der Züge auf den Linien RE 2, RE 3, RE 4 und RE 5 übertragen. Dazu wurden im Steuerwagen des RE 3 und RE 5 die Klappsitze durch übergestülpte Bügel versperrt, so dass sie sich nicht öffnen lassen. In den Zügen der Bauart KISS, auf den Linien RE 2 und RE 4, werden die Klappsitze an beiden Steuerwagen halbseitig ausgebaut. Dadurch wird mehr Stellplatzkapazität für die Fahrräder geschaffen. Auf den RE 5-Zügen von und nach Stralsund können diese Maßnahmen leider jedoch nicht in allen Zügen umgesetzt werden. Bedingt durch die noch fehlenden Steuerwagen vom Typ »Twindex« stehen hier auf Grund der Lieferverzögerung des Herstellers Bombardier noch nicht ausreichend Waggons zur Verfügung.

In den übrigen Zügen der Linien RE 3 und RE 5 werden insgesamt sieben Sitzplätze durch das Versperren mittels Bügel unbenutzbar gemacht. Das entspricht 1,4 Prozent der Gesamtsitzplatzanzahl.

In den Zügen des RE 2 und RE 4 werden 18 Sitzplätze ausgebaut. Das entspricht 4,2 Prozent der Sitzplätze. Gerade auf der Linie RE 2, die zu einigen Zeiten sehr stark nachgefragt ist, kann diese Maßnahme zur Verärgerung von Fahrgästen führen. Aus diesem Grund wird der VBB diese Maßnahme aufmerksam beobachten. Ziel ist, dass sich die Gesamtsituation im Zug verbessert. Nehmen die Fahrgäste nun bevorzugt ihr Fahrrad in den dafür vorgesehenen Bereich mit, so kann in den übrigen Bereichen wiederum eine Verbesserung der Sitzplatzwahl stattfinden. Ob dies in der Praxis tatsächlich so funktioniert, wird sich in der Pilotphase herausstellen. Der Ursprungszustand kann im Anschluss relativ unkompliziert wiederhergestellt werden.

Zugleich wird getestet, welche Methode - Versperren oder Ausbau von Klappsitzen - praktikabler ist. Der Vorteil der Sperre besteht vor allem darin, dass diese relativ einfach in der Werkstatt zu demontieren ist. Allerdings können vorhandene aber nicht nutzbare Klappsitze zu Unverständnis bei den Fahrgästen beitragen. Der Klappsitzausbau hat den Nachteil, dass er nicht beliebig oft wiederholbar ist, da bei mehrmaligen Aus- und Einbau die Bolzen verschleißen würden.

Kommunikation des Vorne/Hinten-Prinzips

Dieses Prinzip: spezielle Fahrradbereiche immer im ersten und im letzten Wagen und in der Mitte der Wagen mit barrierefreiem WC und mobiler Einstiegshilfe wird auf unterschiedlichen Kanälen deutlich gemacht.

Fahrzeugskizzen in der VBB-App

In der VBB-App »Bus&Bahn« sind bei der Verbindungsabfrage Fahrzeugskizzen hinterlegt, die die Position der Fahrradbereiche im Zug anzeigen. Langer Doppelstockzug, einzelner Dieseltriebwagen oder doch zwei gekuppelte Elektrotriebzüge? Hier kann der Fahrgast vorab sehen, wie der Zug aussehen wird. Zunächst wird diese Anzeige nur linienscharf ausgegeben. Dies führt dazu, dass bei jeder Linie entschieden werden musste, welche Zugzusammenstellung kommuniziert wird. Beispielsweise wird auf der RE 7-Linie überwiegend mit einem 5-teiligen Elektrotriebzug gefahren. Lediglich die Fahrten morgens ab Dessau Richtung Berlin und nachmittags ab Berlin Richtung Belzig werden als gekoppelte 5-Teiler + 3-Teiler gefahren. Diese Abweichungen sind in einer kleinen Grafik schwer darstellbar. Auf der Linie der RB 14 werden dagegen in der Woche 5+3-Teiler gefahren, am Wochenende verkehrt nur ein 5-Teiler. Dies ist relativ leicht umsetzbar, wie die Abbildung auf Seite 13 verdeutlicht.

In zukünftigen Versionen der App soll der Wagenstand auch fahrtenscharf angezeigt werden können. Später sollen sogar Echtzeitdaten eine exakte Zugdarstellung ermöglichen, inklusive fehlender Wagen oder umgekehrt gereihter Züge.

Wagenstandsanzeigen auf den Bahnhöfen

Die für die digitale Kommunikation entwickelten Fahrzeugskizzen werden ebenfalls auf den Bahnhöfen der Pilotlinien ausgehangen. Dort, wo eine Bahnsteigabschnittsmarkierung existiert, mit Angabe des Haltebereiches; an den übrigen Bahnhöfen mit einem roten Punkt, der den Standort des Betrachters zur Position des Zuges verdeutlicht. Fahrgäste können sich so mit ihren Fahrrädern bereits vor Einfahrt des Zuges schon orientieren und so platzieren, dass ein entspanntes Einsteigen möglich ist.

Zusätzlich wurde in den Vitrinen der Pilotbahnhöfe Berlin-Gesundbrunnen und Lübbenau eine Ausschilderung der speziellen Fahrradbereiche aufgehängt. Es bestand zunächst die Idee, auch die Bereiche, an denen das Fahrradabteil hält, durch eine Markierung auf dem Boden der Bahnsteige zu kennzeichnen. Das wurde jedoch verworfen, da ein stetiges Aufbringen und Abtragen einer Bahnsteigmarkierung zu Saisonbeginn und Saisonende seitens des Stationsbetreibers als unpraktikabel angesehen wurde. Zugleich hätte deutlich gemacht werden müssen, dass sich dieser markierte Fahrradbereich nur auf bestimmte Linien bezieht. So halten beispielsweise in Berlin-Gesundbrunnen ebenfalls die Züge des Fernverkehrs sowie die Linien RE 6, RB 27 und RB 66 an ein und denselben Bahnsteigen.

Markierungen an und in den Zügen

Ist der Zug eingefahren, sollen große Piktogramme an den Zügen dem Fahrgast helfen, schnell die Fahrradbereiche zu finden. Hierzu werden ca. 4 Meter breite und 2 Meter hohe Fahrradpiktogramme auf die Außenhaut der Züge aufgebracht. Ebenfalls wird auf dem Wagen, der die große barrierefreie Toilette mitführt, ein großes Rollstuhlsymbol aufgeklebt. Für die Umsetzung der Zugbeklebung mussten einige Kompromisse eingegangen werden:

Zum einen sollten die Piktogramme möglichst gut erkennbar, also möglichst groß sein, zum anderen sollten sie aber so wenig wie möglich Fensterfläche verdecken.

Entschieden wurde, die Piktogramme unten am Fahrzeug von der Aufschrift betrieblicher Merkmale wie Wagennummer und Fristablauf zu begrenzen und oben durch die obere Fensterreihe, die im Sinne eines freien Durchblicks nicht überklebt werden soll. Nach rechts und links wird der Platz durch die Fahrtzielanzeiger und die Tür begrenzt.

Zur guten Erkennbarkeit gehört aber nicht nur die Größe, sondern auch der Farbkontrast zur Fahrzeuglackierung. Was bei den roten DB-Zügen mit weißen Absetzungen gut funktioniert, ist bei den ODEG-Farben etwas aufwändiger. Es musste ein Kontrast zu Weiß und Opal-Grün gefunden werden, der gleichzeitig das bestehende Farbschema des Zuges nicht beeinträchtigt, d. h. keine neue dritte Farbe sollte das Farbspiel stören. Dies wird nun erreicht, indem das Fahrradpiktogramm die beiden bestehenden Farben aufgreift. Dabei bestand die Wahl, einerseits eine Lochfolie zu verwenden, die dann allerdings das komplette Fenster überkleben würde, oder eine undurchsichtige Folie zu verwenden, die nur dort die Glasscheibe überdeckt, wo tatsächlich etwas abgebildet wird (zum Beispiel Reifen des Rades). Gemeinsam mit der ODEG fiel die Entscheidung gegen die Lochfolie, da dies im Gesamteindruck den Ausblick weniger beeinträchtigt bzw. ein großflächiges Lochmuster eher unangenehm ist.

Fahrradleihstationen in Berlin und Brandenburg

Es muss nicht immer das eigene Rad sein! Im Land Brandenburg gibt es an zahlreichen Bahnhöfen im Umkreis von 1000-Metern - und damit in weniger als 10 Minuten erreichbar - regionale Fahrradverleiher, die auch am Wochenende geöffnet haben. Der VBB hat für das Pilotprojekt mehr als 250 Verleihstationen in einer zentralen Datei zusammengeführt und diese auf der VBB-Livekarte (www.VBB.de/livekarte) dargestellt. Die Komplettliste ist zusätzlich nach Ortsnamen sortiert auf der VBB-Webseite zum Download abrufbar. Zu Beginn der Saison wurde jeder Verleiher im Einzelnen nochmals auf Aktualität des Datenbestandes überprüft. Im Berliner Stadtgebiet werden die Verleiher DB Rent (Call a Bike) und Nextbike angezeigt. Eine derartige Zusammenstellung dürfte für Berlin und Brandenburg derzeit einmalig sein.

Zusätzlich wurden in einem speziellen Liniennetz alle Bahnhöfe mit einem Fahrradsymbol gekennzeichnet, die im 1000-Meter-Umkreis einen Fahrradverleiher ausweisen. Der Flyer liegt in den Zügen auf den Pilotlinien aus und kann ebenfalls auf der VBB-Homepage (VBB.de) heruntergeladen werden.

...und nach dem Pilotversuch?

Die Maßnahmen auf den Stationen sowie die Beklebungen am und im Zug einschließlich Ausbau/ Versperrung der Klappsitze bleiben zunächst bis zum Ende der Herbstferien 2016 bestehen. Das Projekt wird von einer umfassenden Evaluation mit Befragung der Fahrgäste, der Kundenbetreuer sowie des Stationspersonals begleitet. Hierfür werden vom VBB unabhängige Marktforschungsinstitute beauftragt. Wenn das Projekt Rad im Regio bei den Fahrgästen gut ankommt, ist geplant, bei künftigen Ausschreibungen diese Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradmitnahme als Anforderungen in die Vergabeunterlagen mit aufzunehmen.

Weitere Informationen zum Pilotprojekt unter:
VBB.de/RadimRegio

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10003944.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten