

Kurzfassung

Die vorliegende Arbeit befasst sich mit der Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Personennahverkehr und untersucht die Schnittstellen zwischen diesen Verkehrsmitteln in Dortmund. Hintergrund ist die heutige an Nachhaltigkeitszielen orientierte Verkehrspolitik, die eine Verlagerung des Modal Split vom motorisierten Individualverkehr zu Verkehrsträgern des Umweltverbunds zum Ziel hat.

Um zunächst ein allgemeines Verständnis für die Thematik zu bekommen, werden die relevanten Verknüpfungsformen Fahrradparken, Fahrradmitnahme sowie die Verbindung öffentlicher Fahrradverleihsysteme zum öffentlichen Personennahverkehr erörtert. Die hieraus gewonnenen Erkenntnisse werden auf die Stadt Dortmund angewendet. Einer umfassenden Recherche der Verkehrspolitik der Stadt und den daraus resultierenden integrierten Planungen folgt eine Analyse der praktischen Umsetzung. Im Ergebnis zeigt sich, dass sich die Schnittstellen zwischen Radverkehr und ÖPNV in Dortmund im Zuge nachhaltiger Verkehrsplanung und der Förderung des Umweltverbunds kontinuierlich weiterentwickeln, das Potenzial jedoch bei weitem nicht ausgeschöpft ist. Das trifft sowohl auf Anlagen des Fahrradparkens, die Fahrradmitnahme, als auch auf das Dortmunder Fahrradverleihsystem metropolradruhr zu, welches im Vergleich zu anderen Systemen relativ geringe Nutzerzahlen aufweist. Eine bei DSW21, dem Dortmunder Nahverkehrsdienstleister durchgeführte Umfrage, untermauert dieses Ergebnis. Um nähere Erkenntnisse zu den Gründen für die Verkehrsmittelwahl von Personen bei ihrem Arbeitsweg und dem Verlagerungspotenzial auf die Verkehrsträger des Umweltverbunds zu gewinnen, wurde eine betriebsinterne Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Hier zeigte sich, dass der PKW das meistgenutzte Verkehrsmittel ist und sich eine Verlagerung auf den Umweltverbund aufgrund der vorhandenen Rahmenbedingungen, bei denen die Vorteile des PKW voll zum Tragen kommen, schwierig gestaltet. Radverkehr und ÖPNV werden beim Arbeitsweg so gut wie gar nicht miteinander verknüpft, Nutzungserfahrungen mit dem Leihradsystem metropolradruhr bestehen nicht.

Um weitere Anregungen zu geben, wie man Radverkehr und ÖPNV auf innovative Weise miteinander verknüpfen kann, werden anschließend Best Practice-Beispiele vorgestellt, bei denen Verkehrsunternehmen eine tragende Rolle spielen. Dies führt zu der Diskussion, ob der ÖPNV durch die Verbesserung der Schnittstellen eher gestärkt oder geschwächt wird. Hier zeigt sich, dass sektorales Denken nicht zielführend ist und nur die Förderung des Umweltverbundes als Ganzes attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr hervorbringt.