

Landeshauptstadt



An den Stadtbezirksrat Döhren-Wülfel (zur Kenntnis)
An den Verwaltungsausschuss (zur Kenntnis)

| | |
|--------------------|--------------------|
| | 1. Entscheidung |
| Nr. | 15-1964/2014 N1 S1 |
| Anzahl der Anlagen | 0 |
| Zu TOP | 8.2.2.1. |

Für eine Fahrradmitnahme in den üstra-Bussen rund um die Uhr: Ausrüstung der üstra/GVH-Busse mit Fahrradträgern

Sitzung des Stadtbezirksrates Döhren-Wülfel am 25.09.2014

TOP 8.2.2.1.

Beschluss

Die Verwaltung wird gebeten, **zu prüfen, ob** in Zusammenarbeit mit der Region und dem GVH auf eine Ausrüstung der Busse mit sogenannten „Fahrradträgern“ ~~hinzuwirken~~ **hingewirkt werden kann**. Diese externen Fahrradträger sind wahlweise an der Front oder am Heck des Busses angebracht. Sie ermöglichen eine Fahrradmitnahme in/an den Bussen rund um die Uhr und sind bereits in mehreren Großstädten erprobt. Gegebenfalls sollen als erster Schritt einzelne Buslinien im Stadtbezirk Döhren-Wülfel (z.B. Linie 128, 134 Döhren-Seelhorst-Waldheim-Südstadt-City) damit ausgerüstet und nach einem Jahr über die Erfahrungen berichtet werden.

Entscheidung

Der Antrag wurde zur Stellungnahme an die üstra weitergeleitet. Aus Sicht der üstra sprechen folgende Gründe gegen die beschriebenen Fahrradträger:

Es ist mit einer deutlich verlängerten Fahrzeit zu rechnen. Dies ist davon abhängig wie schnell die Kunden ihr Fahrrad auf den Trägern befestigen bzw. von den Trägern abnehmen können. Kinder, Senioren oder schwächere Personen müssten ebenfalls den Service nutzen dürfen. Die verlängerte Aufenthaltszeit an den Haltestellen muss für jede Haltestelle eingeplant werden. Wird diese jedoch nicht benötigt (weil kein Fahrradfahrer einsteigen möchte), muss die Zeit an der Haltestelle abgewartet werden (häufig auf der Fahrbahn), da es sonst an anderen Haltestellen zu Verfrühungen kommt.

Die Folgen:

- Ein höherer Personal- und Fahrzeugeinsatz aufgrund der verlängerten Fahrzeit.
- Attraktivitätsverlust des Angebotes für alle Kunden aufgrund der verlängerten Fahrzeiten.
- Ein größerer Überhang an den Fahrzeugen, der beim Anfahren und Verlassen der Haltestellen zu gefährlichen Situationen führen kann.
- Die Haltestellen müssen deutlich verlängert werden (es dürfen keine Gegenstände mehr direkt vor oder hinter der Haltestelle stehen, kein direkt angeschlossenes Parken, Verlängerung von Parkbuchten, ...)
- Die Fahrwege müssten u. U. in Abbiegesituationen mit neuen Schleppkurven überprüft

und angepasst werden, da sich diese aufgrund der zusätzlichen Überhänge verändern. Eventuell sind Aufweitungen der Fahrbahnlflächen erforderlich.

- Die Haltelinien an Knotenpunkten müssen angepasst werden, weil sich die Überhänge der Fahrzeuge verändern.
- Verschlechterung der Einsicht in den Knoten durch den Busfahrer, weil er bedingt durch einen Überhang weiter hinten halten muss.

Weitere Probleme:

- Die Busse werden nicht linientreu eingesetzt. Somit ist es nicht möglich die Fahrzeuge nur in einem bestimmten Bereich (z. B. Döhren) einzusetzen.
- Die Stellplatzflächen auf den Betriebshöfen sind begrenzt und müssten erweitert werden.
- Unklar ist die Frage der Haftung, wenn Kunden die Fahrräder am Fahrzeug richtig sichern und sich diese während der Fahrt lösen und Schäden verursachen.
- Eine Lösung zur Absicherung (bei Abfahrt darf kein Fahrgast am Fahrradträger stehen) muss entwickelt werden, da der Fahrer diese Bereiche nicht einsehen kann.

Fazit:

Aus der Unmenge an negativen Folgen ist aus unserer Sicht eindeutig, dass der geringe Nutzen für einige wenige Fahrgäste nicht im Verhältnis zu den negativen Folgen für alle anderen Fahrgäste steht. Auch die Zusatzkosten für ein solches Angebot (Aufrüstung und Neubeschaffung von Fahrzeugen, mehr Personal, Infrastrukturumbauten) stehen absolut nicht im Verhältnis.

Wir lehnen deshalb diese Maßnahmen im Sinne eines kundenfreundlichen und bezahlbaren ÖPNVs ab.

üstra/66/18.62.08
Hannover / 06.01.2015