

Zertifikatslehrgang Betrieblicher Mobilitätsmanager (w/m/d)

- Erreichbarkeit sichern
- Fachkräfte binden
- Kosten einsparen
- Emissionen senken



Betriebliches Mobilitätsmanagement – Die Lösung für Ihr Unternehmen

Erreichbarkeit und Wirtschaftlichkeit bestimmen die Mobilität in Unternehmen. Allerdings verändern sich die Anforderungen der Politik und auch der Beschäftigten deutlich. Angebote für Pendler, nachhaltige Dienstreisen oder die Umstellung des Fuhrparks brauchen eine innerbetriebliche Koordination „aus einer Hand“.

Dazu müssen u. a. folgende Leitfragen beantwortet werden:

- Wie ist mein Betrieb erreichbar?
- BahnCard oder Dienstwagen? Wie bleibe ich für zukünftige Fachkräfte attraktiv?
- Inwieweit sind unsere Mobilitätsangebote bedarfsgerecht?

Dies kann zum Beispiel zu folgenden konkreten Fragen führen:

- Ist mein Fuhrpark optimal ausgelastet und kann / sollte ich auf E-Mobilität umstellen?

• Brauchen wir für unsere Beschäftigten ein Jobticket oder besser ein Dienstrad – oder sogar beides?

In unserem IHK-Zertifikatslehrgang bieten wir (1) eine Einordnung der Einzelmaßnahmen, die es in jedem Betrieb gibt, (2) ein Zusammenführung der Einzelmaßnahmen zu einem Gesamtkonzept und (3) eine Orientierung zur dauerhaften Umsetzung der Maßnahmen.

Melden Sie sich jetzt an!

Falträder als Beitrag zur Mobilitätswende?

Online-Vortrag DVWG - WVV

25. Januar 2022

Dr.-Ing. J. Brunsing, Dipl.-Ing. Raumplanung, Dortmund / Kaiserslautern

- ehemals Lehrstuhlvertretung imove Institut für Mobilität und Verkehr

TU Kaiserslautern (TUK)

- Verkehrsmanager TUK in Teilzeit

- freiberuflicher Verkehrsplaner

- Faltradfahrer – wieder – seit 2015





Entwicklung von Modellen zur Integration von Falträdern in den
Mobilitätsverbund der SW Trier

Endbericht

September 2016



Hintergrund

Kurzgutachten imove i.A.
Stadtwerke Trier 2016



Unterscheidung Klapprad / Faltrad

- Klapprad:
 - Blütezeit 70er Jahre (Pkw + Rad)
 - i.d.R. ohne Schaltung
 - Scharnier am Unterrohr
(zusammengeklapptes Rad)
 - mäßige Fertigungsqualität
 - geringer Verkaufspreis
 - kein Markt durchbruch,
aber Kultrad insbesondere
in der Pfalz



<http://world-klapp.de/wp-content/uploads/2012/04/Hercules-Klapprad-10.jpg>



[https://i.ebayimg.com/00/s/MTIwMFgxNjAw/z/D~IAAOSwN3xfs~Jt/\\$_57.JPG](https://i.ebayimg.com/00/s/MTIwMFgxNjAw/z/D~IAAOSwN3xfs~Jt/$_57.JPG)





**Mobilitäts-
wende-
erfordernis**

**Verkehrs-
arten der
Mobilitäts-
wende**

**Lösung Falt-
rad: Vorteile
Probleme
Alternativen**

**Verzahnung
der Verkehrs-
mittel Rad
und ÖV**



Angebot überzeugt nicht

FRANKFURT/MAIN. Nur vom Verbrenner zum E-Auto zu wechseln, das werde das Klima nicht retten, meinen Experten. Viele Autofahrer würden nach einer Umfrage auch Bus und Bahn fahren – unter bestimmten Bedingungen.

Von Burkhard Fraune

Umsteigen? Spätestens, wenn der Bus auf der Extra-Spur am Stau vorbeirauscht, dürften auch große Autoliebhaber ins Grübeln kommen. Doch nicht überall gibt es die Alternative. Viele Menschen zeigen sich aber offen für die angestrebte Wende im Verkehr, wie auch eine Umfrage der KfW nahelegt. Viele können sich demnach grundsätzlich vorstellen, häufiger vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel oder aufs Fahrrad umzusteigen. Allerdings müssen aus Sicht der rund 4000 befragten Haushalte die Voraussetzungen dafür stimmen. Nach Angaben der staatlichen Förderbank KfW halten rund 75 Prozent der Haushalte, die regelmäßig ein Auto nutzen, einen häufigeren Wechsel auf Busse und Bahnen für vorstellbar. Unterschiede gibt es dabei zwischen Stadt und Land bei den dafür notwendigen Anreizen. Je ländlicher die Region und je schlechter die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr ist, desto häufiger fahren die Menschen Auto. Auf dem Land gibt es den Angaben zufolge mehr Autos pro Haushalt – und sie werden mindestens doppelt so häufig genutzt wie in Großstädten. Die Hauptforderung der Befragten für einen Umstieg auf Busse und Bahnen: Auf dem Land ist es eine bessere Anbindung, in der Stadt günstigere Fahrkarten. „Wir brauchen überall gute Infrastruktur und klimaneutrale Mobilitätsangebote, die die Bedürfnisse von

jeder und jedem berücksichtigen“, sagt Verkehrsminister Volker Wissing (FDP). Sein Haus hat bei der KfW ein Förderprogramm in Auftrag gegeben. Sie gibt Unternehmen und Kommunen jetzt günstige Kredite etwa für Fuß- und Radwege und für Fahrzeuge, die weniger Klimaschäden anrichten.

Denn noch ist viel zu tun für die sogenannte Verkehrswende. Gut 20 Prozent seiner Treibhausgase setzt Deutschland im Verkehr frei, wie die KfW hervorhebt, insbesondere im „motorisierten Individualverkehr“ – also meistens dem eigenen Auto. Damit legen die Menschen nach wie vor die meisten Kilometer zurück. Nur 20,5 Prozent trägt der Anteil von Bussen und Bahnen sowie Fuß- und Radverkehr, wie das Umweltbundesamt für 2019 ausgerechnet hat. Auf dem Land, so gesteht die KfW zu, sei das Auto bis auf Weiteres nicht wegzudenken. An Haltestellen besteht eigentlich kein Mangel. Doch oft fährt da kaum was. An mehr als jeder dritten Haltestelle kann man

nicht mal einmal pro Stunde in die eine oder die andere Richtung fahren. „Insgesamt ist der Fahrpreis nicht das alles entscheidende Kriterium für Menschen, um häufiger Bus und Bahn zu nutzen, sondern das Angebot muss gut sein“, heißt es beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen. Es müsse ausgebaut und modernisiert werden. Vor Corona platzten Bussé und Bahnen mancherorts aus allen Nähten. In der Pandemie stiegen viele aus Angst nicht mehr ein. Sie müssten mit guten Angeboten zurückgeholt werden.

Zwei Drittel der von der KfW Befragten können sich auch vorstellen, mehr Fahrrad als Auto zu fahren. Jeder zweite wünscht sich dafür aber eine bessere Infrastruktur, also vor allem sichere Radwege und Abstellmöglichkeiten. Knapp die Hälfte der Befragten erwartet eine bessere Kombinierbarkeit mit dem ÖPNV. Das Fahrrad habe somit auch auf dem Land Potenzial, eine tragende Säule der Verkehrswende zu werden, heißt es in der KfW-Studie.

Zwei Drittel der von der KfW Befragten können sich auch vorstellen, mehr Fahrrad als Auto zu fahren. Jeder zweite wünscht sich dafür aber eine bessere Infrastruktur, also vor allem sichere Radwege und Abstellmöglichkeiten. Knapp die Hälfte der Befragten erwartet eine bessere Kombinierbarkeit mit dem ÖPNV. Das Fahrrad habe somit auch auf dem Land Potenzial, eine tragende Säule der Verkehrswende zu werden, heißt es in der KfW-Studie.

Zwei Drittel der von der KfW Befragten können sich auch vorstellen, mehr Fahrrad als Auto zu fahren. Jeder zweite wünscht sich dafür aber eine bessere Infrastruktur, also vor allem sichere Radwege und Abstellmöglichkeiten. Knapp die Hälfte der Befragten erwartet eine bessere Kombinierbarkeit mit dem ÖPNV. Das Fahrrad habe somit auch auf dem Land Potenzial, eine tragende Säule der Verkehrswende zu werden, heißt es in der KfW-Studie.





Ein Bahnreisender hebt sein Fahrrad in eine S-Bahn. Die meisten Kilometer legen die Deutschen aber immer noch mit dem Auto zurück.

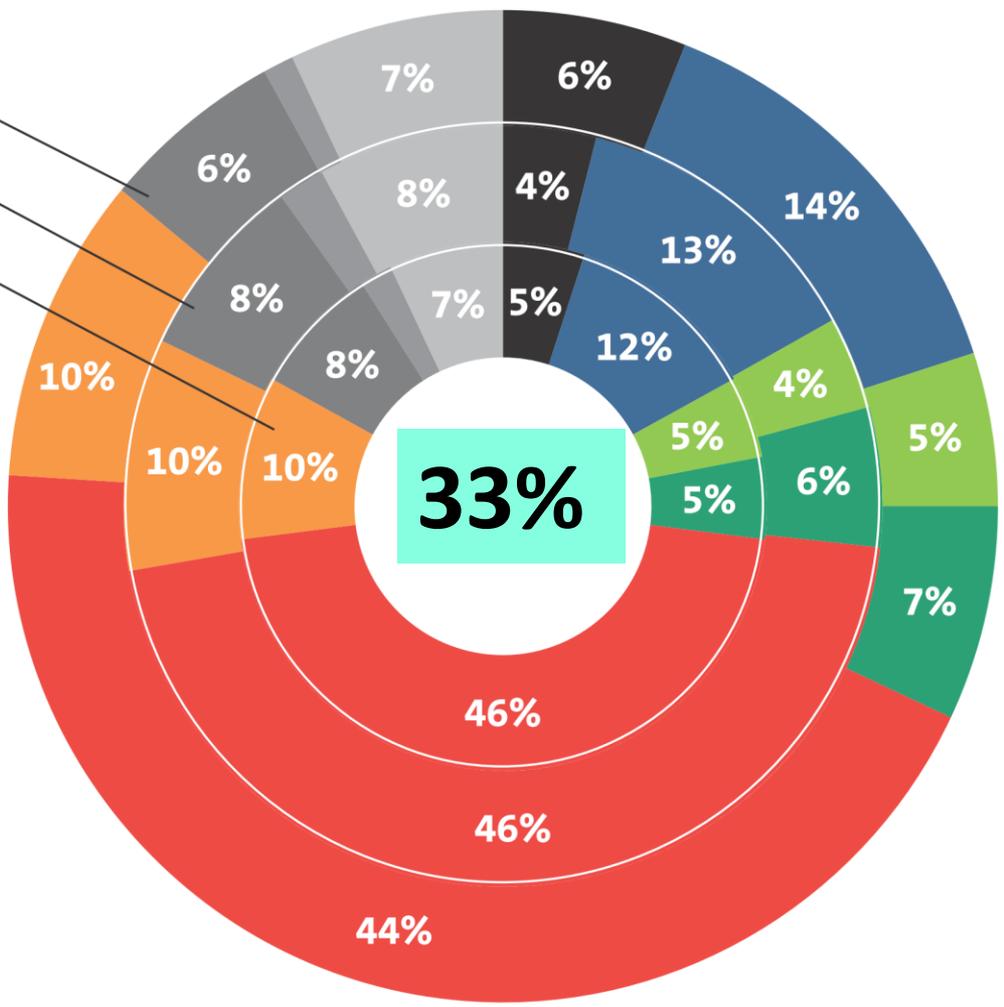
FOTO DPA

Ruhr-Nachrichten, 12. 1. 2022



Mobilitätssegmente nach üblicher Verkehrsmittelnutzung

2017
2008
2002



-  **Wenig-Mobile**
-  **Fahrrad-Orientierte**
-  **ÖPNV-Orientierte ohne Pkw-Führerschein**
-  **ÖPNV-Orientierte mit Pkw-Führerschein**
-  **täglich Pkw-Orientierte**
-  **seltener Pkw-Orientierte**
-  **Mischnutzer mit Pkw-Führerschein**
-  **Mischnutzer ohne Pkw-Führerschein**
-  **regelmäßige Vielfach-Nutzer**

Mobilität in Deutschland 2017 – Kurzreport infas (2018)

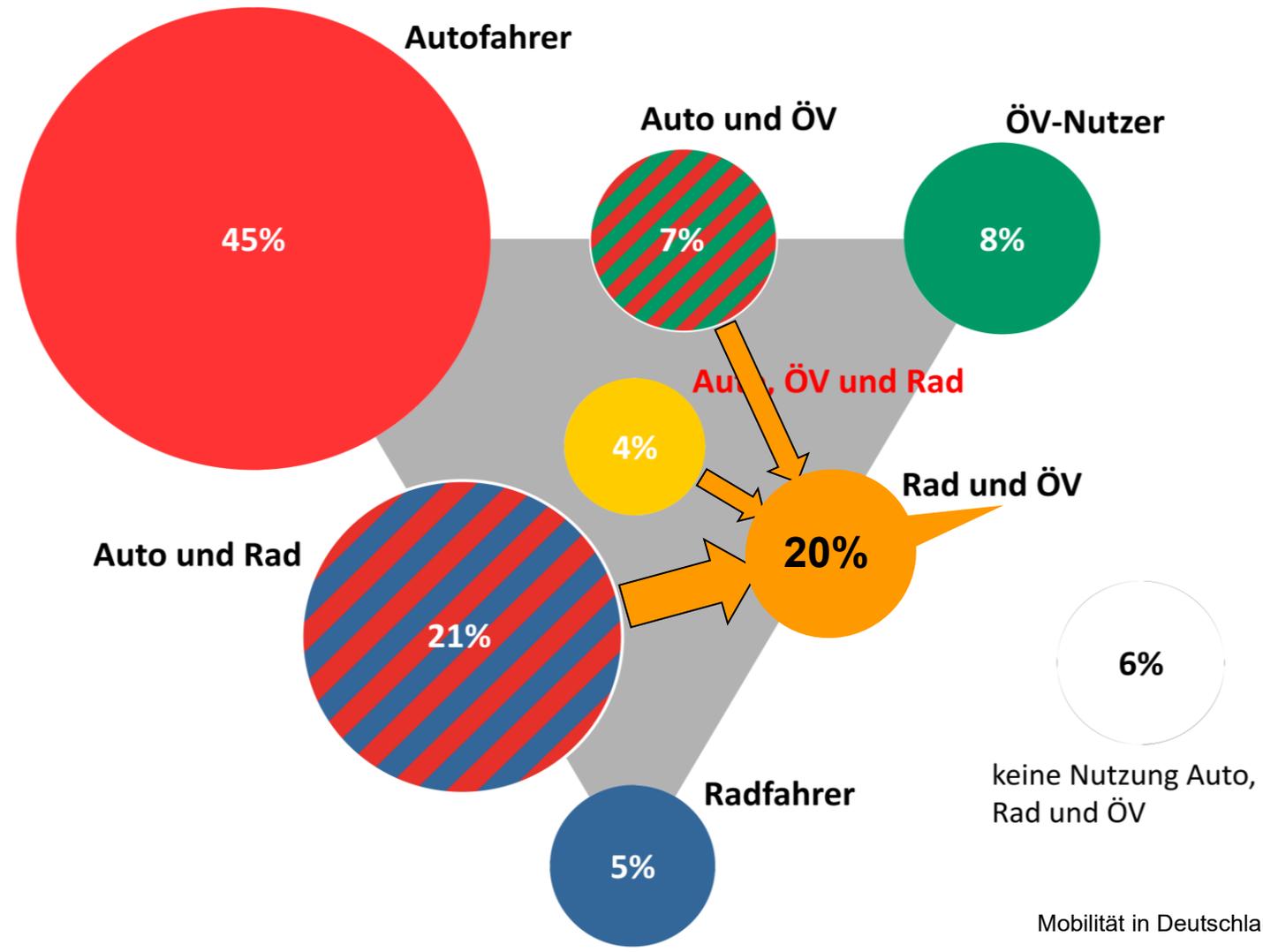


Viel diskutiert - Anteile mono- und multimodaler Personengruppen:
 fast die Hälfte ausschließlich mit dem Auto, echte Multimodalität ist rar

Personen ab 16 Jahren, D

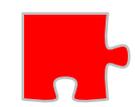
Angaben in Prozent; ohne
 Stellvertreterinterviews

übliche Verkehrsmittelnutzung
 im Wochenverlauf



**... aber Multi-
 modalität ist
 nicht gleich-
 zusetzen mit
 intermodalem
 Verkehrs-
 verhalten**

Mobilität in Deutschland 2017 – Kurzreport infas (2018)



(Zu Fuß gehen,) Fahrrad und Ö(PN)V weisen systembedingte Stärken und Schwächen auf

ÖPNV – Stärken

- Topografieunabhängigkeit
- Witterungsunabhängigkeit
- nahezu uneingeschränkter Bedienungsradius
- Zuverlässige Bedienung

ÖPNV – Schwächen

- Fahrplanabhängigkeit
- Nachfrage bestimmt Bedienungsfrequenz
- teilweise zu hohe Nachfrage
- Umweltfreundlichkeit
- Tarifungerechtigkeiten

Fahrrad – Schwächen

- Topografieabhängigkeit
- Witterungsbeeinflussbarkeit
- eingeschränkter Aktionsradius
- Vandalismusanfälligkeit

Fahrrad – Stärken

- ubiquitär verfügbar und nutzbar
- schnelle Punkt-zu-Punkt Nutzung
- Streckenalternativen i.d.R. möglich
- emissionsfrei
- kein Zuschussbedarf



Situationsanalyse Fahrrad ↔ öffentlicher Verkehr (ÖV)

- ÖV und Fahrradradius erweitert durch Kombination beider Verkehrsmittel. Einsatzbereich besonders bei
 - typischen Pkw-Distanzen, etwa im regionalen Verkehr
 - größeren Höhenunterschieden
 - ungünstiger ÖV-Bedienungsqualität im Quell- und Zielgebiet etwa durch Umstiege / ländliche Räume
 - ungünstiger ÖV-Bedienungsqualität zu Tagesrandzeiten
- Möglichkeiten (s. Fotos auf Folgeseiten)
 - Bike & Ride im Vor- und/oder Nachlauf (Intermodalität)
 - Leihräder / Leih-Elektrotretroller
 - „Schnellgehen“







Zwischenresümee

- Mobilitätswende ist nur mit einer verstärkten Nutzung des Umweltverbundes realisierbar
 - Bereitschaft zur Multimodalität ist gegeben, zur Intermodalität bislang eher bedingt
 - Alternative zur Raumüberwindung mit dem Pkw liegt in der Intermodalität im Zu-/Abbringerverkehr zum ÖV
 - Sichere Fahrradabstellanlagen erfordern freie Flächen in Bahnhofsnähe und / oder Investitionsmittel
 - Mit Zunahme der Fahrradnutzung steigt die Flächenkonkurrenz im Bahnhofsbereich
- **Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln**



Fahrradmitnahme

„Will man in den Pendlermetropolen wie München, Frankfurt, Hamburg oder Berlin sein „normales“ Rad mitnehmen, steht zunächst ein **Studium der Beförderungsbedingungen** an. Ein Anspruch auf Fahrradmitnahme besteht nämlich nicht. In Hamburg, Hannover und München ist die Radmitnahme zur Hauptpendlerzeit ... ganz verboten. Auch in U-Bahnen, Straßenbahnen oder Bussen deutschlandweit ist das Fahrrad oft nicht gerne gesehen.“ (Pressedienst Fahrrad)

Beispiel VRN: Fahrradmitnahme immer, aber werktags bis 9 Uhr nur mit Zusatzticket.

Geklappte Fahrräder werden kostenlos befördert.

WSM (Hrsg.): Deutschland auf dem Sattel – Fakten und Entwicklungen im Radverkehr, S.22



Analysierte Beförderungs- und Tarifbestimmungen

Detaillierte Regelungen in analysierten Bestimmungen (1)

- Definition Fahrrad
- Definition falt-/Klapprad
- Mitnahmeregelung
- Beförderungsanspruch
- ÖSPV-Fahrzeugtypen
- Anzahl Fahrräder je Fahrgast / Fahrzeug
- Ein-/Ausstieg
- Verladung
- Abstellörtlichkeit / Befestigung



Analysierte Beförderungs- und Tarifbestimmungen

Detaillierte Regelungen in analysierten Bestimmungen (2)

- Verhalten mit Gepäck am Fahrrad
- Altersbeschränkung
- Sperrzeitenregelung
- Ausschlusszeitenempfehlung
- Ausnahmeregelungen
- Betriebsstörungen
- erhöhtes Beförderungsgeld
- Verspätungsentschädigung
- Haftung



Beförderungsbestimmungen Fahrradmitnahme DSW21

Ihr Fahrrad fährt mit

Sehr geehrter Fahrgast,

wir freuen uns, dass Sie mit uns fahren. Natürlich ist uns auch ihr Fahrrad willkommen!

- Fahrrad-Mitnahmezeiten in Bussen und Bahnen von DSW21:
montags - freitags ab 09:00 Uhr
samstags, sonntags und feiertags ganztägig
- Die Fahrrad-Mitnahme kann auch während der angegebenen Zeiten aufgrund vieler Fahrgäste durch die Fahrdienst-Mitarbeiter eingeschränkt werden. Haben Sie bitte Verständnis, dass die Personenbeförderung und der Transport von Kinderwagen dann Vorrang hat. Ein Anspruch auf die Beförderung des Fahrrads besteht daher nicht.
- In jedem Wagen dürfen höchstens vier Fahrräder gleichzeitig stehen.
- Für jedes Fahrrad benötigen Sie neben Ihrem Fahrausweis ein ZusatzTicket jeweils für die Hin- und Rückfahrt. Das Ticket ist im gesamten VRR-Gebiet gültig.



Beförderungsbestimmungen Fahrradmitnahme DSW21

- Für die Besitzer folgender Tickets ist die Fahrrad-Mitnahme kostenlos: YoungTicket PLUS, Ticket2000, BärenTicket und VRR-SemesterTicket.
- Die Fahrrad-Mitnahme ist auch in S-Bahnen und den zuschlagfreien Zügen der DB im VRR gestattet. Beachten Sie bitte die Fahrrad-Mitnahmezeiten bei der DB, gegebenenfalls auch die entsprechenden Regelungen und Mitnahmezeiten der anderen Verkehrsunternehmen im VRR.
- Pro Person darf nur ein Fahrrad mitgenommen werden.
- Kinder unter 12 Jahren müssen von einem Erwachsenen begleitet werden, wenn Sie ein Fahrrad dabei haben. Bitte das Fahrrad gut festhalten! Die Busse und Bahnen müssen manchmal plötzlich bremsen.
- Fahrräder dürfen nur an den Flächen abgestellt werden, die mit Hinweisschildern gekennzeichnet sind.



DSW21

Wir bewegen unsere Stadt

Stand 11/13





Zug kann wegen Radfahrern nicht weiterfahren

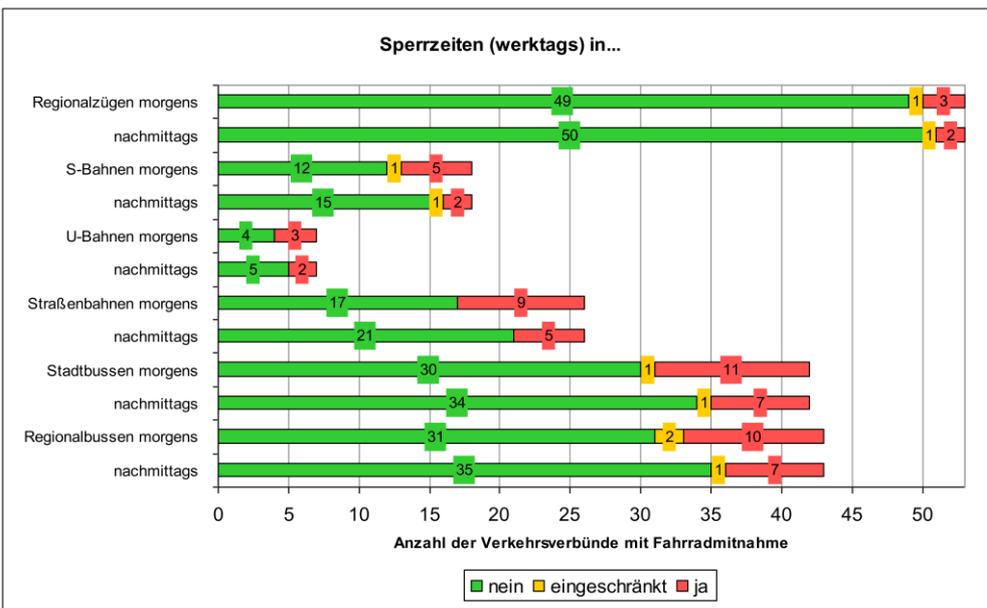
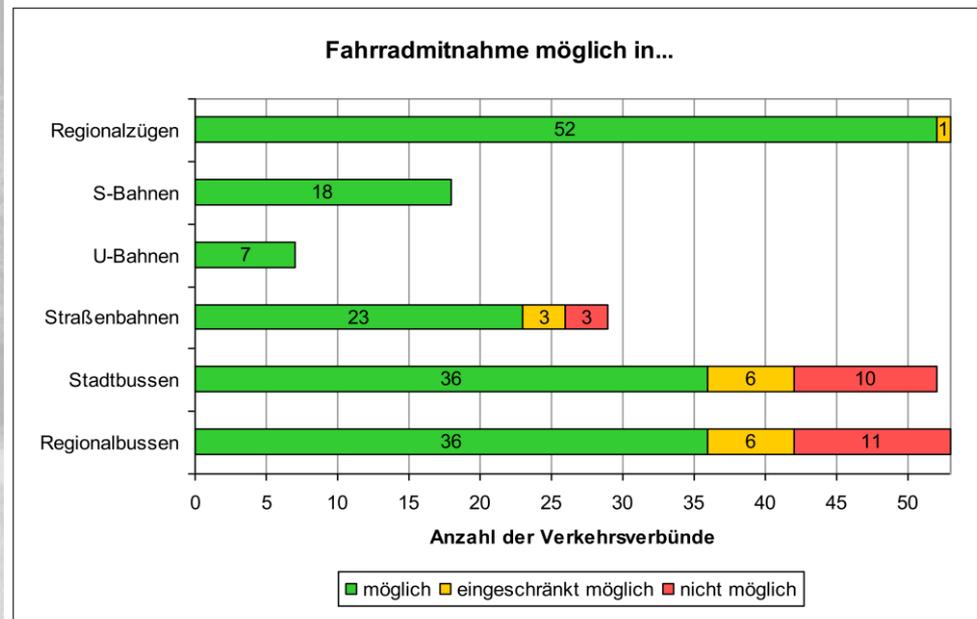
NEUSTADT. Beim Erlebnistag Deutsche Weinstraße ist am Sonntag die Polizei eingeschritten, weil zu viele Radfahrer in einen Zug eingestiegen waren und dieser deshalb nicht weiterfahren konnte. Am Abend hatte der Lokführer eines Regionalzugs an der Haltestelle Neustadt-Böbig die Fahrradfahrer per Durchsage aufgefordert, die blockierte Sicherheitszone freizugeben. Wie die Polizei gestern mitteilte, wollten die Radler aber nicht aussteigen. Erst die hinzugerufenen Polizisten konnten die Menschen dazu bewegen, – wenn auch unwillig – aus dem Zug zu steigen. |SWZ

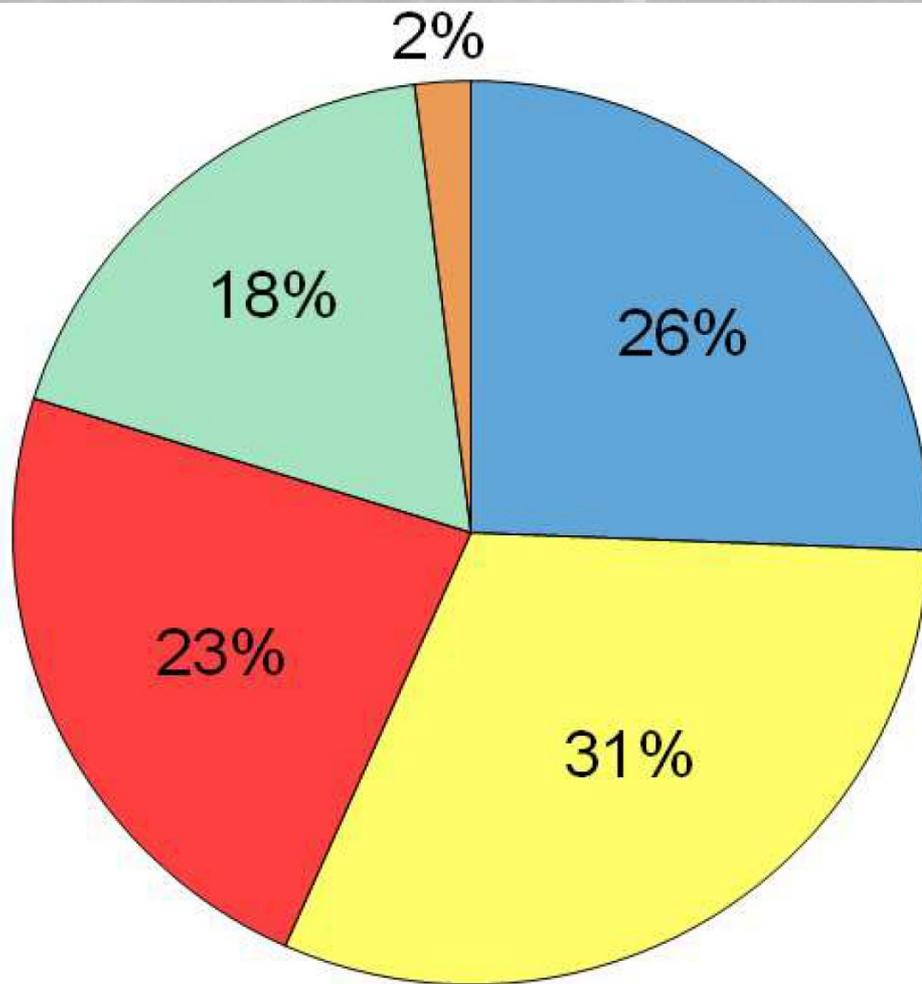
Rheinpfalz, 27. 8. 2019



Generelle Fahrradmitnahme- möglichkeiten in Verkehrs- verbänden...

... und Sperrzeiten





- täglich
- mehrmals pro Woche
- mehrmals pro Monat
- selten
- nie

Aurich, Tanja; Böhmer, Thomas: Ergebnisse aus dem Forschungsprojekt „Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung“, in: SRL – Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (Hrsg.): Integrierte Nahmobilität, S. 9-20

Häufigkeit der Probleme mit der Fahrradmitnahme in Bussen der Dresdener Verkehrsbetriebe an einer Steigungsstrecke (2008)

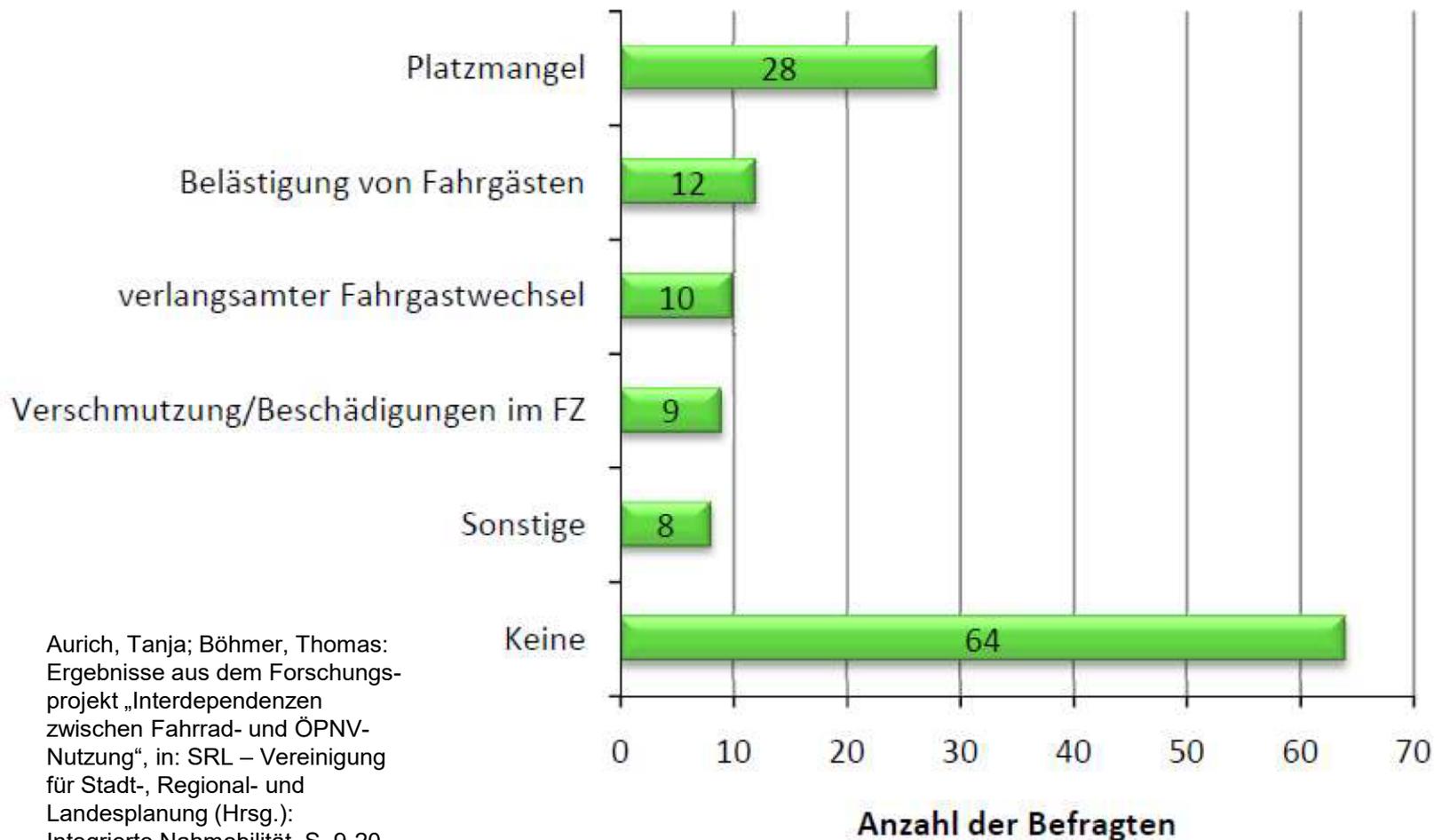




Quelle: VVS (Hrsg.): Fahrrad2Go – Die einfache Alternative zur Bergetappe. Flyer, Stuttgart 2015

Fahrrad2go im Regionalverkehr im Rems-Murr-Kreis (fünf Räder im Fahrzeug, fünf am Heck transportierbar)



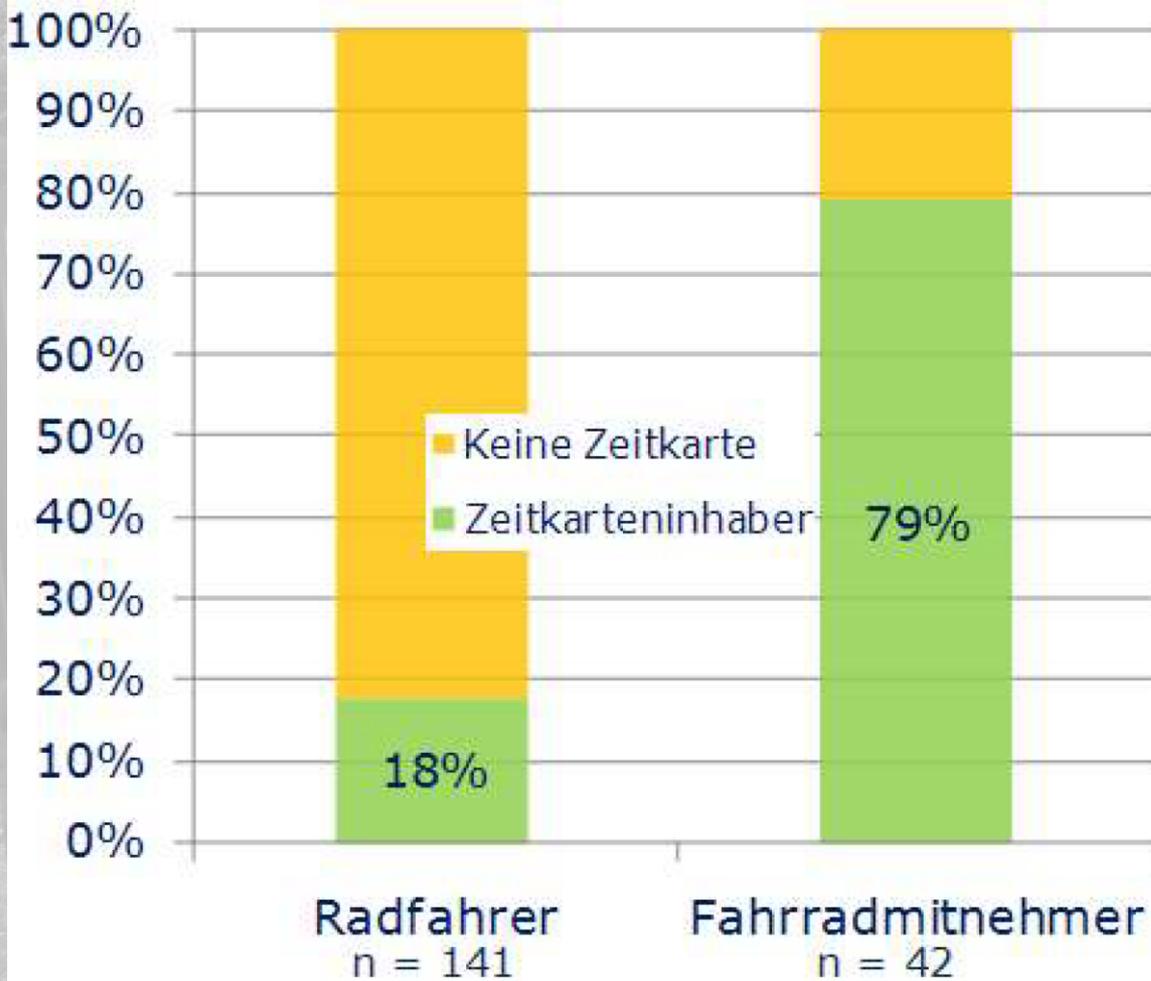


Aurich, Tanja; Böhmer, Thomas:
 Ergebnisse aus dem Forschungs-
 projekt „Interdependenzen
 zwischen Fahrrad- und ÖPNV-
 Nutzung“, in: SRL – Vereinigung
 für Stadt-, Regional- und
 Landesplanung (Hrsg.):
 Integrierte Nahmobilität, S. 9-20

→ Konfliktpotenzial im täglichen Betrieb bei der Fahrradmitnahme aus Sicht der Verkehrsunternehmen



Anteil von ÖPNV-Zeitkarteninhabern



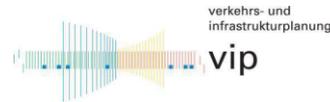
Vergleich von Radfahrern und Fahrradmitnehmern in Bussen der Dresdener Verkehrsbetriebe an einer Steigungsstrecke (2008)

Aurich, Tanja; Böhmer, Thomas: Ergebnisse aus dem Forschungsprojekt „Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung“, in: SRL – Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (Hrsg.): Integrierte Nahmobilität, S. 9-20



Größenvergleich Normalrad - Faltrad





Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung – Analysen, Strategien und Maßnah- men einer integrierten Förderung in Städten

Forschungsvorhaben im Rahmen der Umsetzung des Nationalen
Radverkehrsplanes

Endbericht



Dresden, Januar 2010

01062 Dresden
Telefon: + 49 (0) 3 51 4 63-3 29 75
Telefax: + 49 (0) 3 51 4 63-3 72 64

Internet: <http://www.tu-dresden.de/srv/>
E-Mail: gerd-axel.ahrens@tu-dresden.de

**Die Begriffe „Faltrad“ oder
(veraltet) „Klapprad“
tauchte in der Studie von
2010 nicht ein einziges Mal
auf, obgleich die
Untersuchungsergebnisse
Schlussfolgerungen wie
bspw. eine verstärkte
Förderung bzw. Marketing
für derartige Radtypen
nahelegen.**

Quellen: Bericht 2010, Folien 7-10



Lucas Czowalla, Dahlia Busch, Andrea Fromberg, Peter Gwiasda,
Mathias Wilde & Martin Lanzendorf

Neuere Entwicklungen zur Integration von Fahrrad und Öffentlichem Verkehr in Deutschland: Überblick zum Stand des Wissens und der Praxis

Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 15

„Falträder sind allerdings nicht mehr als eine Randerscheinung, ihre Verkaufszahlen machen nicht einmal ein Prozent aller Fahrradverkäufe aus (Reidl 2012). Zur Einschätzung der Relevanz von Falträdern bei der Mitnahme liegen keine Erkenntnisse vor.“

Quelle Bericht 2017, S.85



Lösungsansatz Falträder

- Die Begriffe Faltrad bezeichnen Fahrräder mit i.d.R. 16 – 20-Zoll Felgendurchmesser, die sich mit wenigen Handgriffen mittels Gelenken am Hauptrohr, mittels Scharnieren, Klemmen oder anderen Konstruktionen verkleinern lassen.
- Ein Faltrad muss im Alltag wie ein reguläres Alltagsrad einsetzbar sein. Vorgeschlagene Vorgaben:
 - erfüllt StVZO
 - ganzjährige Nutzbarkeit, d.b. feste Beleuchtungsanlage, Schutzbleche, Gepäckträger, mindestens 3-Gang-Schaltung, möglichst Nabenschaltung, Ständer
 - Gewicht des Rads sowie dessen Packform ermöglichen das Tragen des gefalteten Rads über ca. 10 m

Hersteller	TERN	Dahon	Brompton	Bernds	Birdy
Typ	Link D7i	Vitesse i7	LD6	Faltrad	City
Faltmaß	80x77x48	78x76x34	57x55x27	95x75x20	79x61x36
Radgröße (in Zoll)	20	20	16	20	18
Preis in €	749	899	1.700	1.850	2.300
Lichtanlage	x	x	x	x	x
Gewicht (in kg)	13,4	13,5	11,9	12	12,9
Zuladung (in kg)	ca. 100	ca. 105	ca. 130	ca. 140	ca. 107
Anzahl Gänge	7	7	6	8	8
Verbreitungsgrad	hoch	mittel	hoch	sehr niedrig	niedrig
Sonstiges	Flaschenhalterösen, Ballonreifen, Ketten- und Nabenschaltung	5 Jahre Herstellergarantie auf Rahmen		Ballonreifen	





Brompton (58 x 27 x 64 cm)



Tern (81 x 35 x 52 cm)



Vello (79 x 29 x 57 cm), hier Lenker nicht eingeschoben



Riese & Müller (80 x 34 x 62 cm)



Dahon (60 x 39 x 85 cm)



Falter (80 x 35 x 67 cm)

FOTOS: JENS KOCKERBECK

Quelle: Radfahren 9/10 2021, vgl. auch www.radfahren.de/test-teile/faltraeder-2021-test/



Vor- und Nachteile von Falträdern

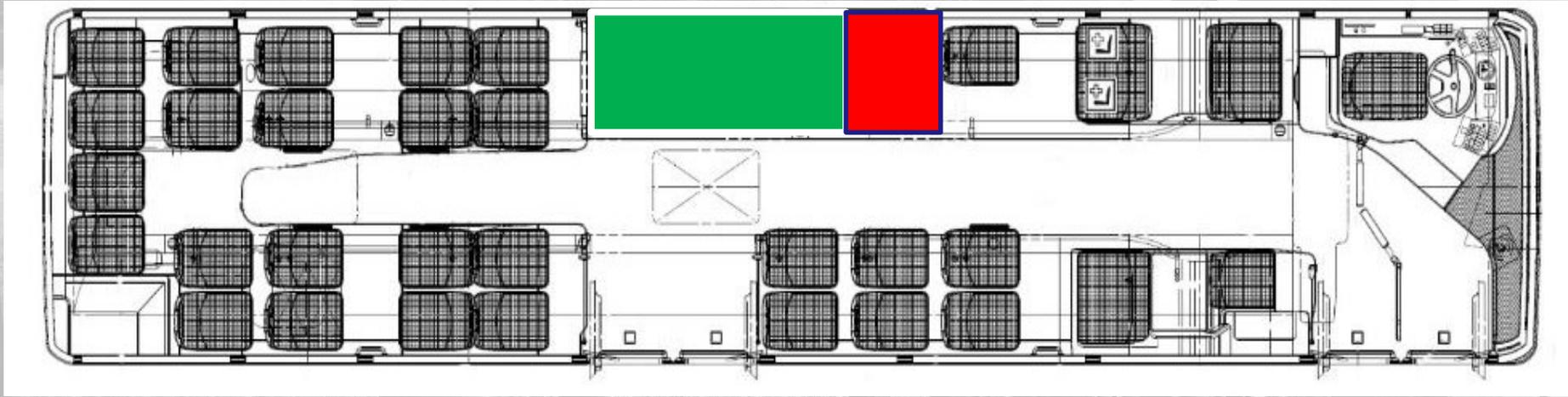
- **Vorteile:**

- Diebstahlschutz durch Mitnahme
- kostenlose Mitnahme (Gepäckstück)
- Unabhängigkeit bei Verkehrsstörungen

- **Nachteile:**

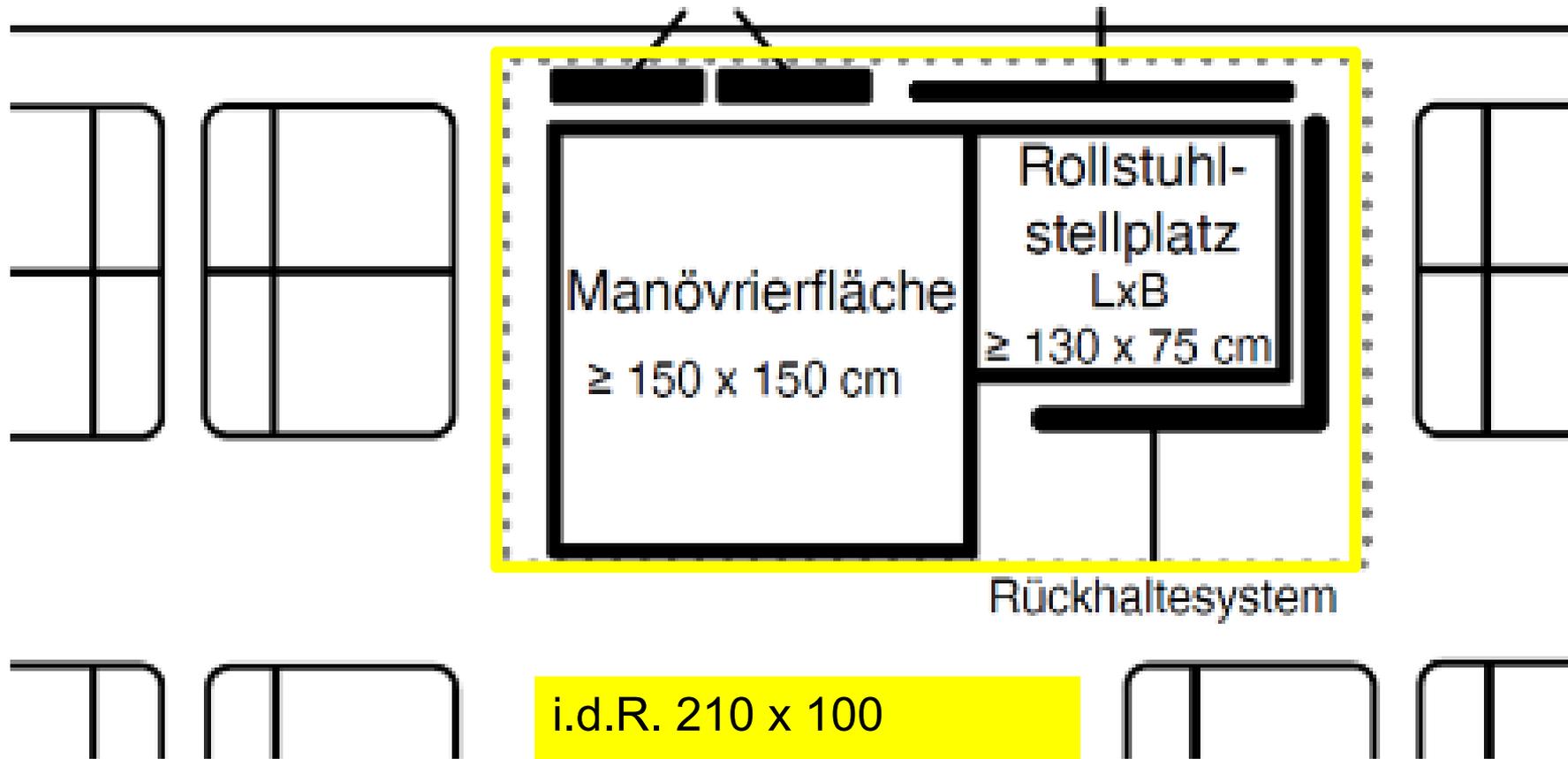
- kleine Räder = höherer Reifen- und Kettenverschleiß
- schlechteres Rollverhalten
- geringe Wintertauglichkeit
- anfällig für Unebenheiten trotz Polymer / Federung
- höherer Anschaffungspreis
- selten Anschließmöglichkeiten im ÖV





aufklappbare Sitze

Festhaltevorrichtung







PROJEKTPARTNER



VRS-FALTRAD

Für mehr Freiraum
einfach aufklappen.

Machen Sie das Fahrrad zum ständigen Begleiter.



149,- EUR
preiswert!

Der Verkehrsverbund Rhein/Ruhr (VRR) und der Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) stellen Ihnen jetzt eine besonders günstige Möglichkeit, Baby/Baby, Jacke und Falter ad zu verbinden: Falträder mit Lilly-BLR Preisverleih.

VRS
Verkehrsverbund Rhein/Ruhr

adfc
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club



Mit dem Fahrrad sind Sie überall hinreichend und gerade wenn es um die Fahrt zum nächsten Arbeitsplatz geht, sind Sie als Pendler immer gut mit dem Fahrrad verbunden. Das ist ein Vorteil, den Sie nicht nur bei der Fahrt zum Arbeitsplatz, sondern auch bei der Fahrt zum Arbeitsplatz haben. Das ist ein Vorteil, den Sie nicht nur bei der Fahrt zum Arbeitsplatz, sondern auch bei der Fahrt zum Arbeitsplatz haben.

- Ihr Faltrad bietet entscheidende Vorteile.**
- Anordnung der Bremsen und des Lenkers
 - Komplette Klappfunktion in Bus und Bahn
 - Diebstahlschutz und weitere Vorteile in Bus, U-Bahn oder S-Bahn
 - Platzsparende Transportmöglichkeit im öffentlichen Verkehr

In 10 Sekunden auf Kleinstformat gefaltet.

Ihr neues Fahrrad to go.

Das Fahrrad „globe Link 60“ ist ein hochmodernes, ultraleichtes, als in Handarbeit hergestelltes Fahrrad. Es ist nicht nur leicht zusammenklappen sehr bequem, sondern auch während der Fahrt.

Man steht auf dem ersten Blick, dass dies kein ganz normales Fahrrad ist. Wenn man einmal drauf sitzt, versteht man es sofort.

Diese Vollbremsen und kleine Räder führen zu einer sehr guten Fahrfähigkeit, die sich in jeder Fahrsituation und bei jedem Wetter auszeichnet. Das Fahrrad ist sehr leicht und kann überall hin mitgenommen werden. Das Fahrrad ist sehr leicht und kann überall hin mitgenommen werden.



VRS
Verkehrsverbund Rhein/Ruhr



Das Aktionsrad auf einen Blick

Kategorie	Leichtgewicht
Schaltung	Planetenantrieb
Stange	Alu
Wasser	1 Liter
Reifenbreite	38 mm
Bestimmung	Urbanisierung, Sporttouring, Natur, Abenteuer, Abenteuer, Abenteuer
Preis	149,- EUR (je nach Größe, Farbe)

Steigen Sie jetzt günstig auf.

Fahren Sie das neue „globe Link 60“ von VRS und ADFC zum Preis von nur 149,- Euro. Das Aktionsrad ist ein Leichtgewicht, das sich in jeder Fahrsituation und bei jedem Wetter auszeichnet. Das Fahrrad ist sehr leicht und kann überall hin mitgenommen werden. Das Fahrrad ist sehr leicht und kann überall hin mitgenommen werden.

Das Fahrrad ist ein Leichtgewicht, das sich in jeder Fahrsituation und bei jedem Wetter auszeichnet. Das Fahrrad ist sehr leicht und kann überall hin mitgenommen werden. Das Fahrrad ist sehr leicht und kann überall hin mitgenommen werden.

**149,- EUR
preiswert!**

Vorreiter der Kooperation war der MVV ab 2012, im VRR 2017 eingestellt, VRN Abo-Bonus endete 2020



Ansatz FaltradAbo der Stadtwerke Münster

- Vermietung von Rädern an Kunden
 - TERN Link C3i (Dreigang-Narbenschaltung)
 - Mindestmietdauer 12 Monate = 120 € / Jahr (5 Jahre = 600 €) (+ ggfs. 36 € Diebstahlversicherung / Jahr)
 - nach einem Jahr ist Vertrag monatlich kündbar
 - Im Unterschied zu Leasingverträgen erhält der Kunde in Münster nicht regelmäßig ein neues Faltrad
 - Nur Nutzer darf das Mietrad nutzen. Selbst Weitergabe innerhalb der Familie würde gegen Nutzungsbestimmungen verstoßen
- keine große Nachfrage



Erweiterung von Beförderungs- und Tarifbestimmungen (eigener Entwurf)

Falt- oder Klappräder bis zu 20 Zoll Radgröße, die im kleinstmöglichen Packmaß vollständig gefaltet bzw. zusammengeklappt sind, Tretroller sowie Kleinkindfahräder (bis maximal 12,5 Zoll Reifengröße) zählen als Handgepäck. Im Einzelfall entscheidet das Personal, an welcher Stelle Handgepäck einschließlich der genannten Rädertypen unterzubringen sind. Ein Anspruch auf Beförderung besteht nicht. Die Nutzerin / der Nutzer ist für dessen sichere Aufbewahrung verantwortlich.



Modelle für eine Förderung der Faltradanschaffung bzw. Faltradnutzung

- Leasing für Arbeitnehmer – derzeit noch nicht im gesamten öffentlichen Dienst möglich
- Basismodell VU: Unterstützung Anschaffung durch Geld- oder Sachleistung (analog Kooperationen TERN)
- Bonusmodell „Verkehr“: je länger Kunde des VU, desto größer die Geld- oder Sachleistung
- Bonusmodell „Energie / Wasser“: wie Modell Verkehr
- Gesundheitsmodell: Faltradbezuschung im Rahmen (betrieblicher) Gesundheitsvorsorge bis hin zur kilometerleistungsabhängigen Unterstützung



Falträder – Fazit

Alltagstaugliche Falträder mit einem Verkaufspreis um 1.000 € gelten als ausreichend robust, besitzen ein akzeptables Faltmaß für die Mitnahme in Zügen sowie Solo-/ Gelenkbussen und sind aufgrund der verbauten Komponenten wie des aktuellen Preisniveaus regulärer Fahrräder und der damit verbundenen Preisakzeptanz ein ideales Zweirad. Ähnliches gilt für E-Falträder.



Verkehrsverbünde u.ä. – Fazit

- P&R (und B&R) als ÖV-Verknüpfungspunkte werden weiter gefördert → Beitrag zur Mobilitätswende?
- Mieträder bilden lediglich in Großstädten eine Alternative bei hoher Stationsdichte / Free Floating
- Faltradanschaffung wurde seitens vieler Verkehrsverbünde – wenn überhaupt – nur gering unterstützt
- entsprechende Vermarktungsinitiativen waren häufig halbherzig oder fehlten
- Betriebliches Mobilitätsmanagement hat die Möglichkeiten von Falträdern (noch?) nicht erkannt
- Lobbyistenverband der Faltradhersteller nicht existent



Alternative Elektro-Tretroller (City E-Scooter)



- Vorteile:
 - en vogue
 - leicht(er)
 - klein klappbar
 - ölfrei
 - StVO-konform
- Nachteile:
 - kleine Räder
 - Diebstahlschutz
 - fehlende Gepäcktransportmöglichkeit



Wir denken heute schon an morgen.

