



ADFC Reinickendorf

Online- Umfrage zur Erreichbarkeit von S – Bahnhöfen



Reinickendorf soll der fahrradfreundlichste Bezirk werden!

Alle sollen SICHER ihr Ziel erreichen - durchgängiges VerkehrsNETZ für Radfahrende!

Mehr RAUM für Radverkehr - schont das KLIMA und ist gut für die Gesundheit!

1. Einleitung

Der ADFC Reinickendorf führte vom 15. März bis 29. März 2020 eine Online-Umfrage unter den Fahrgästen der S-Bahnlinien S1 und S25 in Reinickendorf durch. Gefragt wurde,

- nach dem Bahnhof, aus welcher Entfernung und mit welchem Verkehrsmittel dieser erreicht wurden,
- wie sicher der Weg zum Bahnhof eingeschätzt wird,
- ob es Radwege zum Bahnhof gibt und welche Qualität diese haben,
- ob Fahrradabstellplätze am Bahnhof vorhanden sind, und wie deren Qualität eingeschätzt wird,
- im Freitext nach Empfehlungen und Anmerkungen.

2. Aufgabenstellung

Die Umfrage sollte mit dem Smartphone zu beantworten sein, im besten Falle spontan noch direkt auf dem Bahnhof. Bewusst sollte keine objektiv-quantitative Erfassung erfolgen, sondern ein subjektiver Eindruck abgefragt werden.

Dazu wurden auf allen Bahnhöfen Plakate mit QR-Code angebracht.

Die neun Fragen richteten sich bewusst an alle Fahrgäste der S-Bahn, neben einem allgemeinen Teil bezog sich der zweite Teil auf die Nutzung des Fahrrads als "Zubringer" zum Bahnhof.

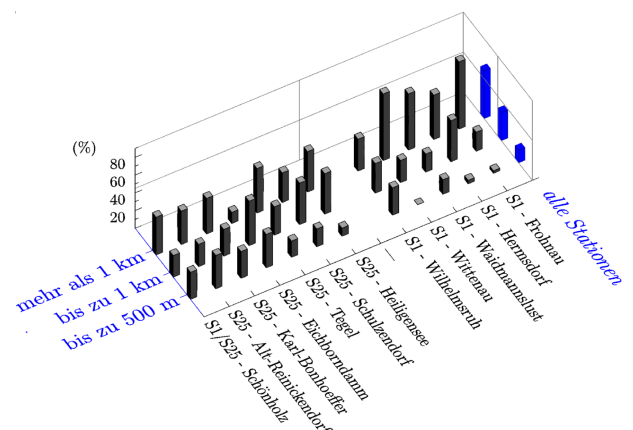
3. Antworten und Ergebnisse nach Fragen und Bahnhöfen

Die Umfrage fiel in die Zeit, zu der Betriebseinschränkungen auf der S25 bestanden, dies mag eine gewisse Verzerrung hinsichtlich Teilnehmerzahl und Verkehrsmittelwahl in den Daten zur Folge haben.

Bezogen auf die Gesamtzahl der abgefragten Bahnhöfe gaben knapp 60% der Teilnehmenden an, mit dem Fahrrad zum S-Bahnhof gekommen zu sein. Dies korreliert mit dem Umstand, dass mehr als 50% angaben, einen Weg von mehr als 1 km zum Bahnhof zu haben. Die höchste Anzahl an Antworten kamen aus *Frohnau* und *Hermsdorf*, die geringste Anzahl aus *Alt-Reinickendorf* und *Eichborndamm*. Generell lässt sich ablesen, dass der Anteil des Radverkehrs sinkt, je weiter man nach Süden in Gebiete mit verdichteter Bebauung kommt.

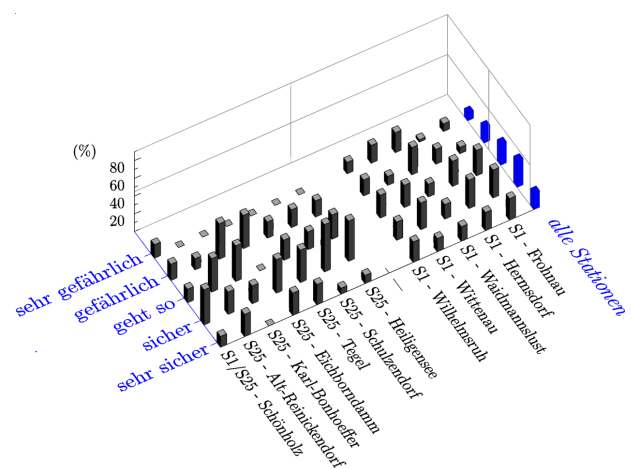
Entfernung zum Bahnhof

Die Entfernung zum S-Bahnhof wird von etwas über 50% aller Teilnehmenden mit mehr als 1 km angegeben, auch hier in der Tendenz: je verdichteter die Bebauung, desto kürzer der durchschnittliche Weg, bzw. desto höher der Anteil mit Wegstrecken unter 1 km.



Sicherheit der Wege zum Bahnhof

Die Frage, wie sicher der Weg zum Bahnhof eingeschätzt wird, beantworteten 49% der Befragten mit 'sehr sicher' oder 'sicher'. Immerhin die Hälfte aller Fahrgäste fühlt sich auf dem Weg zum Bahnhof nicht sicher. Auffällig sticht *Waidmannslust* heraus: nur 33% der Befragten am Bahnhof *Waidmannslust* schätzen Ihren Weg als 'sicher/sehr sicher' ein, mit



Umfrage: Erreichbarkeit von S-Bahnhöfen in Reinickendorf

deutlichem Abstand folgt Wilhelmsruh mit zumindest schon 44%.

Immerhin bekamen 6 von 12 Bahnhöfen Bewertungen unter "Weg ist *sehr gefährlich*": auch hier liegt *Waidmannslust* (22% der Nennungen) vorn, gefolgt von *Wittenau* (20%), *Schönholz* und *Wilhelmsruh*.

Radwege

Die Frage nach der Verfügbarkeit von Radwegen beantworteten lediglich 6% aller Befragten mit "es gibt *durchgehend Radwege* zum Bahnhof" und 43% gaben an, dass es keine Radwege gäbe.

Selbst im Nahbereich der Bahnhöfe (d.h. unter 1 km) finden nicht einmal 3% der Radfahrenden *durchgehende Radwege* vor. 20% von Ihnen müssen komplett auf Radwege verzichten.

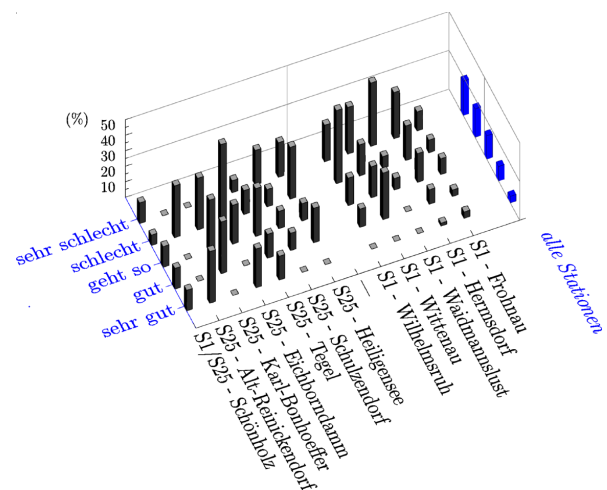
Mit 64% hat die größte Gruppe unter den radfahrenden Teilnehmern einen Weg von *'mehr als 1 km'* zum Bahnhof. Hier sieht es noch schlimmer aus: 33% müssen auf ihren Anfahrtswegen zum Bahnhof gänzlich auf Radwege verzichten.

Qualität der Radwege

Ein knappes Drittel aller Antwortenden machte keine Angaben zur Radwegequalität. Von den übrigen zwei Dritteln bewerteten 24% die Qualität mit *'gut'* bis *'sehr gut'*, weitere 25% konnten sich nicht entscheiden und 51% stuften die Radwege als *'schlecht'* bis *'sehr schlecht'* ein.

Auffällig sind hier die Anteile an markanten Bewertungen: während 6% auf *'sehr gut'* und 18% auf *'gut'* entfallen, übertrifft die Bewertung *'sehr schlecht'* mit 29% noch deutlich die Bewertung *'schlecht'* (mit 21%).

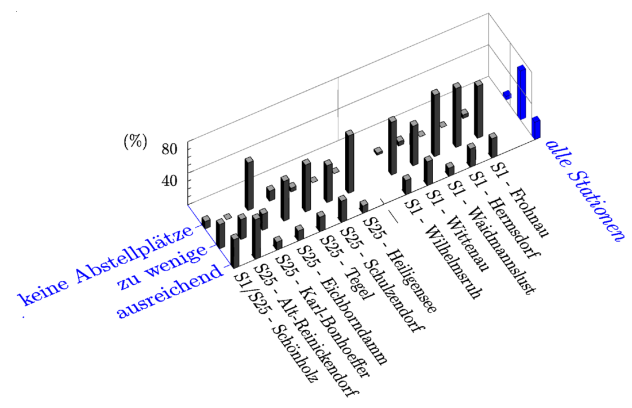
Auch bei mehrheitlich negativer Bewertung der Radwegequalität haben nur die beiden Bahnhöfe *Eichborndamm* und *Alt-Reinickendorf* KEINE Nennung "Radwegequalität *'sehr schlecht'* " bekommen. Trauriger Spitzenreiter am anderen Ende: 63% aller Befragten in *Waidmannslust* sahen die Radwege auf dem Weg zum Bahnhof *Waidmannslust* als *'sehr schlecht'* an.



Abstellplätze

Grundsätzlich gibt es in der Nähe aller Stationen Radabstellplätze, die Antworten mit *'keine Abstellplätze vorhanden'* wurden daher nicht gesondert aufgenommen. Die Abstellanlagen haben sehr unterschiedliche Fassungsvermögen und sind von unterschiedlicher Art (Qualität). *Alt-Reinickendorf*, *Eichborndamm* und *Karl-Bonhoeffer* rangieren am unteren Ende der absolut vorhandenen Abstellplätze.

Die Frage nach der Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen beinhaltet die Komponente des Bedarfs: sie wird von 70% mit *'zu wenige'* beantwortet. Bei nur zwei



Umfrage: Erreichbarkeit von S-Bahnhöfen in Reinickendorf



Stationen gab es mehr Antworten für *'ausreichend'* als für *'zu wenige'*: nämlich bei *Schönholz* und bei *Alt-Reinickendorf*.

Als Abstellmöglichkeiten für Fahrräder überwiegen Fahrradbügel mit 62% der Nennungen. Immerhin 35% der Nennungen gaben auch eine Überdachung an. Lediglich für *Eichborndamm* und *Karl Bonhoeffer* sind ausschließlich nicht überdachte Bügel vorhanden. Die Verteilung zu den Stationen zeigt keine Auffälligkeiten, Die Frage *"Würden Sie das Rad öfter nutzen, wenn es ausreichend Abstellplätze gäbe?"* beantworteten 58% mit *'Ja'*. Wenig erstaunlich: an den Bahnhöfen *Schönholz* und *Alt-Reinickendorf* -die Stationen, an denen die Abstellplätze als ausreichend angesehen werden- gab es mehr *'Nein'* als *'Ja'*-Antworten. In Waidmannslust scheint die Zahl der Abstellplätze nicht als Motivation zur Radnutzung zu wirken (siehe unten).

Kurzfassung Bahnhöfe

(In der Langfassung dieses Berichtes gibt es zu jedem Bahnhof einen ausführlichen Tabellenteil)

Schönholz S1/S25

Die Mehrzahl der Antwortenden gab an, Wege von mehr als 1 km zum Bahnhof zu haben und nutzten dementsprechend das Rad. Für die Radelnden gibt es keine durchgehenden Radwege. Für die eine Hälfte der Radler gibt es abschnittsweise Radwege. Die Abstellplätze sind überdacht, jedoch schlecht einsehbar und somit nicht diebstahlsicher. Radlerinnen fühlen sich in der dunklen Jahreszeit dort unsicher.

Alt-Reinickendorf S25

Der Bahnhof ist nur über einen Zugang aus südlicher Richtung zu erreichen. Die Mehrzahl der Befragten wohnt in Umfeld des Bahnhofs und kommt zu Fuß, das Drittel mit den weiteren Wegen nutzt das Rad. Die Radnutzer sind mit den vorhandenen Radwegen zufrieden, ebenso mit der Anzahl der wenigen Abstellplätze. Alle Abstellplätze haben Bügel und sind überdacht.

Karl-Bonhoeffer S25

Der einzige Zugang zum Bahnhof befindet sich auf der Südseite. Die meisten teilnehmenden Fahrgäste kommen zu Fuß oder mit den ÖPNV. Radwege sind kaum und nicht durchgehend vorhanden, und befinden sich in einem qualitativ schlechten Zustand. Abstellplätze gibt es in geringer Anzahl und nicht überdacht.

Eichborndamm S25

Am Bahnhof gibt es kaum Freiflächen für Fahrrad-Abstellplätze, wohl aber einen Parkplatz für Autos. Die wenigen Abstellplätze sind nicht überdacht. Die Hälfte der Befragten kommt mit dem Rad zum Bahnhof und legt dabei einen Weg von unter 1 km auf abschnittsweise vorhandenen Radwegen zurück. Das Fehlen von Abstellplätzen veranlasst viele, auf das Rad zu verzichten.

Tegel S25

Bei den Antworten zum Bahnhof Tegel sind die Radnutzer in der Mehrzahl. Die Radler haben die längeren Wege und können dabei nur teilweise auf Radwegen fahren, die meist als gut eingestuft werden. Übereinstimmung besteht, dass viel zu wenig Abstellplätze zur Verfügung stehen.

Schulzendorf S25

Die meisten Teilnehmer haben Wege von unter 1 km, nur für wenige Teilnehmer ist der Weg länger. Dennoch überwiegt der Rad- den Fußverkehr. Bis auf wenige Ausnahmen gibt es für Radelnde keine Radwege. Auch die Anzahl der Abstellplatz am Bahnhof wird als zu gering angegeben. Die vorhandenen Abstellplätze sind überdacht.

Heiligensee S25

Der Bahnhof hat nur einen Zugang von der Ruppiner-Chaussee. Bewohner südwestlich der S-Bahntrasse müssen zum Bahnhof weite Umwege zurücklegen. Die überwiegende Zahl der Befragten nutzt daher das Rad, ganz wenige kommen zu Fuß. Es gibt teilweise Radwege, die von schlechter Qualität sind. Es gibt überdachte Abstellplätze, jedoch nicht in ausreichendem Maße. Die Abstellanlage auf der gegenüberliegenden Seite der Ruppiner Chaussee verfügt nicht über einen direkten Fußgängerüberweg zum Bahnhof.

Wilhelmsruh S1

Der S-Bahnhof wird zu gleichen Teilen aus sehr kurzer, kurzer und mittlerer Entfernung erreicht. Die benutzten Verkehrsmittel umfassen zu gleichen Anteilen „zu Fuß“ und "Fahrrad". Die Benutzung des ÖPNV folgt mit deutlichem Abstand. Radwege zum Bahnhof sind nur teilweise vorhanden und von schlechter bis sehr schlechter Qualität. Die Bügel der Abstellplätze sind teilweise überdacht, es gibt deutlich zu wenig Abstellplätze. Die Abstellmöglichkeiten werden als unsicher eingestuft.

Wittenau S1

Der S-Bahnhof wird von den Befragten überwiegend mit dem Rad aus einer größeren Entfernung von mehr als 1 km erreicht. Radwege zum Bahnhof sind nur teilweise vorhanden und zudem von mittlerer bis schlechter Qualität. Die Zufahrtswege zum S-Bahnhof werden als beengt und unsicher bezeichnet. Die Anzahl, Qualität und Diebstahlsicherheit der Abstellplätze ist unzulänglich, es handelt sich zumeist um einfache Bügel.

Waidmannslust S1

Der S-Bahnhof wird ganz überwiegend aus einer Entfernung von mehr als 1 km erreicht, jedoch nur die Hälfte der Befragten nutzt das Fahrrad. Radwege zum Bahnhof sind nur teilweise vorhanden und zudem von sehr schlechter Qualität. Die deutlich zu wenig vorhandenen Abstellplätze bestehen überwiegend aus einfachen Bügeln. Die radweglosen Abschnitte des Waidmannsluster Damms und des Zabel-Krüger-Damms werden in mehreren Kommentaren übereinstimmend als Paradebeispiel für extrem radfahrerunfreundliche und gefährliche Straßen genannt. Die Verkehrssicherheit wird offenbar so kritisch eingeschätzt, dass dies der einzige Bahnhof ist, bei welchem die Mehrheit der Befragten auch bei ausreichender Möglichkeit zum Abstellen des Fahrrads nicht auf dieses umsteigen würde.

Hermsdorf S1

Der S-Bahnhof wird von den Befragten überwiegend mit dem Rad aus einer Entfernung von mindestens 1 km erreicht. Radwege zum Bahnhof sind nur teilweise vorhanden und meist von schlechter Qualität. Auf den engen Zufahrtsstraßen zum S-Bahnhof findet sich oftmals Kopfsteinpflaster, was viele Befragte von der Radnutzung abhält. Obwohl es rund um den Bahnhof viele einfache sowie auch überdachte Bügel gibt, reichen die Kapazitäten bei weitem nicht.

Frohnau S1

Der S-Bahnhof wird überwiegend mit dem Rad aus einer Entfernung von mehr als 1 km erreicht. Bezeichnend ist, dass durchgehende Radwege zum Bahnhof fehlen und die wenigen überhaupt vorhandenen Teilabschnitte in schlechtem Zustand sind. Es sind bei weitem zu wenig Abstellplätze vorhanden, wobei deren Qualität von einfachen Bügeln bis zu überdachten und beleuchteten Bügeln reicht.

4. Generelle Schlussfolgerungen, Zusammenfassung und Bewertung

Die Sicherheit der Wege (über alle Verkehrsträger) zu den S-Bahnstationen wird in erschreckend hohem Maße als '*schlecht*' bewertet. Sämtliche Bahnhöfe sind - selbstverständlich - an verschiedene Verkehrsträger angebunden: jeder Bahnhof ist zumindest zu Fuß und mit dem Fahrrad gleichermaßen zu erreichen. Die Anbindung an den ÖPNV - vorrangig den Busverkehr - ist ebenfalls überall gegeben, wenn auch in unterschiedlich starker Ausprägung; und die Bahnhöfe sind natürlich auch alle mit dem PKW erreichbar. In gewissen Grenzen haben die Fahrgäste zum Erreichen des Bahnhofs also die Wahl zwischen wenigstens drei verschiedenen Verkehrsträgern, und man darf unterstellen, dass tendenziell eine als sicher empfundene Option gewählt wird. Wenn dennoch 50% der Befragten den Weg zum Bahnhof nicht als '*sicher*' einstufen, so macht dies den Handlungsbedarf besonders deutlich. Man kann hier kaum mehr unterstellen, dass die Fahrgäste eine freie Wahl zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern für Ihren Weg zum Bahnhof ausüben können. Die hohe Einschätzung des Weges zum Bahnhof als '*nicht sicher*' unter den Radfahrenden fußt zu einem erheblichen Teil auf dem Fehlen von Radverkehrsanlagen. Fehlende Radwege nötigen die Fahrgäste zum Umstieg auf andere Verkehrsträger, darunter auch den eigenen PKW. Dies erhöht ein weiteres Mal den Anteil des motorisierten Verkehrs im Anreiseverkehr zum Bahnhof, und hält Fahrgäste von der Nutzung des Fahrrades als Vorlauf zum Bahnhof ab. Diesen *circulus vitiosus* gilt es zu durchbrechen.

Die Anbindung und Qualität von Radwegen zu den S-Bahnstationen wird ganz überwiegend als '*sehr schlecht*' empfunden. Dies betrifft jedoch den gesamten Bezirk und stellt keine Besonderheit in Bezug zu den Bahnhöfen dar.

Die grundsätzliche Möglichkeit, das Fahrrad am Bahnhof abzustellen, ist in der Nähe von allen Stationen vorhanden, ganz überwiegend wird die Kapazität jedoch als zu gering betrachtet. Die Umfrage ergab eine deutliche Bereitschaft zum Bahnhofspendeln, sofern die Abstellmöglichkeit gesichert ist.

Die Abstellanlagen zeigen eine breite Vielfalt in Ihrer Ausprägung, dies ist erfreulich. Die Qualität wird als ausreichend bis gut angesehen, aber es werden auch zusätzliche Bedarfe benannt.

5. Empfehlungen

Die subjektive Einschätzung der Sicherheit sollte einerseits anhand objektiver Kriterien überprüft werden, zum anderen sollte nach Möglichkeiten gesucht werden, das Sicherheitsempfinden zu verbessern. Dabei sind verschiedenste Maßnahmen denkbar, mitunter würde wohl schon eine Beleuchtung eine Verbesserung darstellen. Mögliche Empfehlungen gingen jedoch über den Rahmen dieser Umfrage weit hinaus.

Hinsichtlich der Verfügbarkeit von Radverkehrsanlagen ist hier der Ausbau der Infrastruktur insbesondere im unmittelbaren Nahbereich der Stationen zu empfehlen. Hierauf abgestimmt sollte aber parallel dazu auch eine Ausweitung der Kapazität der Abstellanlagen erfolgen. Denkbar ist insbesondere, forciert Radspuren im Bereich von einigen 100 Metern bis zu den Radabstellanlagen einzurichten. Dies ermöglicht eine effizientere Verkehrsführung und erhöht zudem die Sicherheit. Eine Fortführung und Verbindung zu einem Netz könnte dann in einen zweiten Schritt erfolgen.

Die Abstellmöglichkeiten zeigen bereits jetzt eine gewisse erfreuliche Vielfalt, hier gilt es, kontinuierlich eine Verbesserung der Qualität vorzunehmen, und zugleich die Gesamtkapazität auszubauen. "Einfach noch ein paar Bügel mehr hin stellen" wird künftig nicht mehr reichen. Da bereits jetzt Flächenknappheit besteht, wird künftig nicht nur die Suche nach geeigneten Flächen sondern auch über Lösungen wie Doppelstockparker zu diskutieren sein.

6. Auswirkungen auf die Zielsetzung der STG

Die Stadtteilgruppe hat sich folgende Ziele für Ihre Arbeit gesetzt:

- alle Verkehrsteilnehmer sollen Ihr Ziel SICHER erreichen können
- ein durchgängiges VerkehrsNETZ für Radfahrende
- mehr RAUM für den Radverkehr
- Radverkehr schont das KLIMA und fördert die Gesundheit

Die Befragung bestätigt wesentliche Vermutungen der ADFC Stadtteilgruppe Reinickendorf: dass eine Verbesserung des Sicherheitsempfindens erfolgen muss und dass dem Radverkehr mehr Raum eingeräumt werden sollte. Die Schlussfolgerungen fügen sich in die Zielsetzungen ein: die Einrichtung von Radspuren an den S-Bahn-Stationen könnte ein erster Schritt für den Aufbau eines durchgängigen Radverkehrsnetzes sein.

7. Dank an die Unterstützer

Diese Umfrage war nur durch die ehrenamtliche Mitarbeit der Mitglieder der Stadtteilgruppe Reinickendorf sowie der *Internet-AG* des ADFC-Berlin möglich. Dafür sprechen wir unseren herzlichen Dank aus.

Hervorzuheben ist ebenso die freundliche und unkomplizierte Genehmigung durch die Deutsche Bahn AG.

Wenn die Untersuchung Anregungen zur Verbesserung der Verkehrsprobleme in unserem Bezirk bringt, so würde uns dies sehr freuen.

Für Rückfragen und Hinweise stehen wir gerne zur Verfügung: reinickendorf@adfc-berlin.de

Berlin-Reinickendorf im April 2020

Durch Reinickendorf fahren die beiden S-Bahnlinien S1 und S25. Bitte wählen Sie Ihren S-Bahnhof aus der Liste aus und bewerten Sie seine Erreichbarkeit:

XXXX ... Tegel ... XXXX



Mit (*) markierte Fragen sind Pflichtfelder und müssen beantwortet werden.

Ihre Entfernung zum S-Bahnhof? (vgl. Karte) *

bis zu 500m bis zu 1 km mehr als 1 km

Womit erreichen Sie den S-Bahnhof? *

zu Fuß
 mit dem Fahrrad
 mit öffentlichen Verkehrsmitteln
 mit dem Auto, Motorrad, Mofa, ...
 Sonstiges (Rollstuhl, Rollator, ...)

Wie sicher schätzen Sie Ihren Weg zum S-Bahnhof ein? *

++ sehr sicher
 +
 0
 -
 -- sehr gefährlich

Falls Sie das Fahrrad benutzen, gibt es Radwege zum S-Bahnhof? *

- keine Radwege
- teilw. Radwege
- durchgehend Radwege
- KEINE Radnutzung

Sofern Radwege ganz oder teilweise vorhanden sind: welche Qualität haben diese Radwege? *

- + + sehr gut
- +
- 0
-
- - sehr schlecht
- betrifft mich nicht

Sind Abstellplätze am Bahnhof vorhanden? *

- Keine
- zu wenige
- ausreichend
- Betrifft mich nicht.

Sofern am S-Bahnhof Abstellplätze vorhanden sind, welche Qualität haben die Fahrrad-Abstellplätze? *

- Bügel
- überdacht
- beleuchtet
- Betrifft mich nicht

Würden Sie das Rad öfter nutzen, wenn es ausreichend Abstellplätze gäbe? *

- ja
- nein

Was müsste dringend verbessert werden?