

2. Österreichischer Fußverkehrsgipfel & 17. Österreichischer Radgipfel 2026

BikeTransit als Hebel der Verkehrswende: Quantitative Analyse von Verlagerungspotenzialen durch die intermodale Verknüpfung von Bahn und Rad.

BikeTransit

Marktforschungs- und Potenzialstudie

11.09.2026

Nicolas Schüte (Technische Hochschule Wildau)

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Modellvorhaben
NICHT-INVESTIV
Radverkehrsförderung des Bundes

Wichtige Projektbausteine

Internationaler Benchmarkbericht

Vergleich

Deutschland mit
Niederlanden, Dänemark,
Österreich und Schweiz



<https://wupperinst.org/p/wi/p/s/pd/2408/>

Quantitative Empirie: Erhebung BikeTransit-Nutzung und –Bewertung

Deutschlandbefragung

Repräsentative Stichprobe (n ≈ 3.900)
Fokus-Stichprobe in Regionen mit guten
BikeTransit-Bedingungen (ca. n ≈ 3.000)

Regionale Nutzer*innenbefragungen

- Fahrradparken am Bahnhof
- Kombination von Bike-/
E-Tretrollersharing und Bahn
- Fahrradmitnahme im Zug
- Park+Ride

Wirkungs- und Potenzialabschätzung – Hochrechnung von Nutzungspotenzialen

Wirkungsanalyse der Good-Practice-
Beispiele, bundesweite **Hochrechnung** und
Policy-Mix-**Empfehlungen**

Überprüfung Ausbau-, Erweiterungs- und Optimierungsbedarfe, Zahlungs- bereitschaften, Handlungsempfehlungen

Gegenüberstellung zu den **Empfehlungen**
der **Brancheninitiative Fahrrad und**
Bahnen; Kommunikation in den
fachpolitischen Raum

Projektlaufzeit
Juni 2024 – März 2027

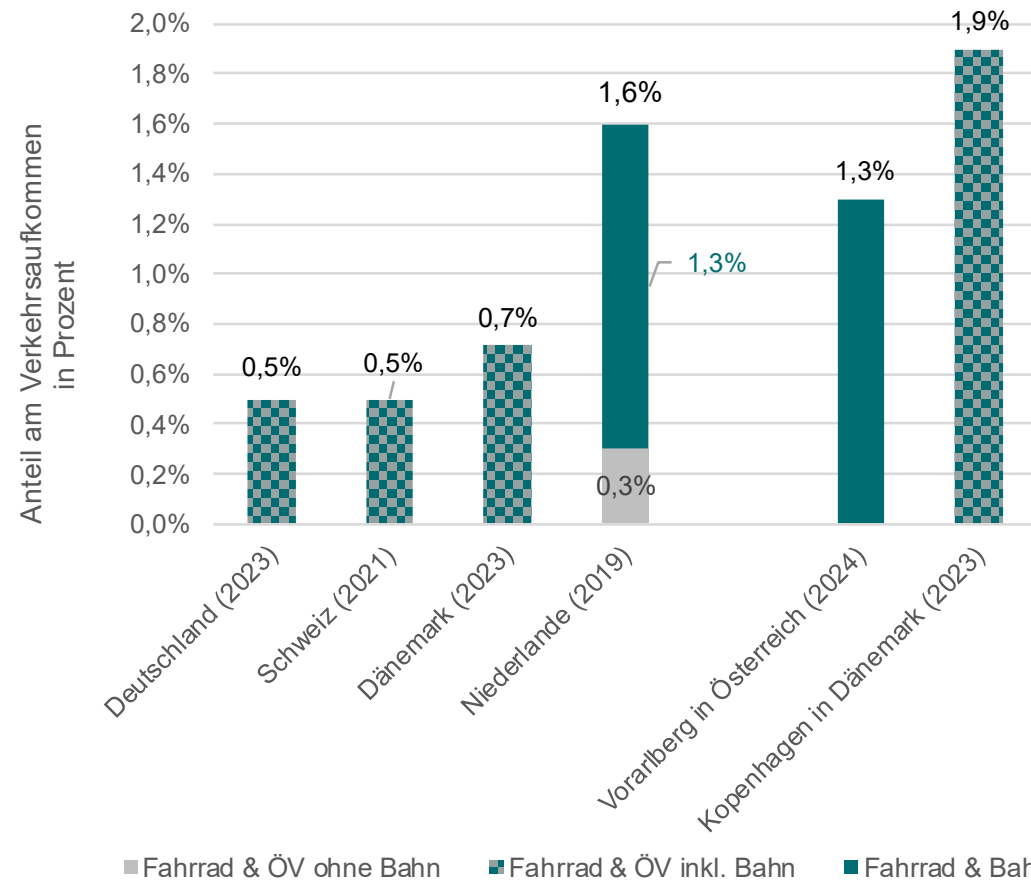
Ausgewählte Ergebnisse aus dem Internationalen Benchmarkbericht

Benchmark BikeTransit

Potenzial für die Verknüpfung von Rad und Bahn



Anteil der intermodalen Nutzung von Fahrrad und Bahn bzw. Fahrrad und ÖV am Gesamtverkehrsaufkommen



Auf subnationaler Ebene erreichen das Bundesland Vorarlberg und der Großraum Kopenhagen ähnliche hohe Werte wie die Niederlande.

Quelle: Eigene Abbildung nach Daten von BFS 2023; Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme 2025; HERRY Consult GmbH (2024)/Land Vorarlberg; Jonkeren & Huang 2024 und MiT 2023

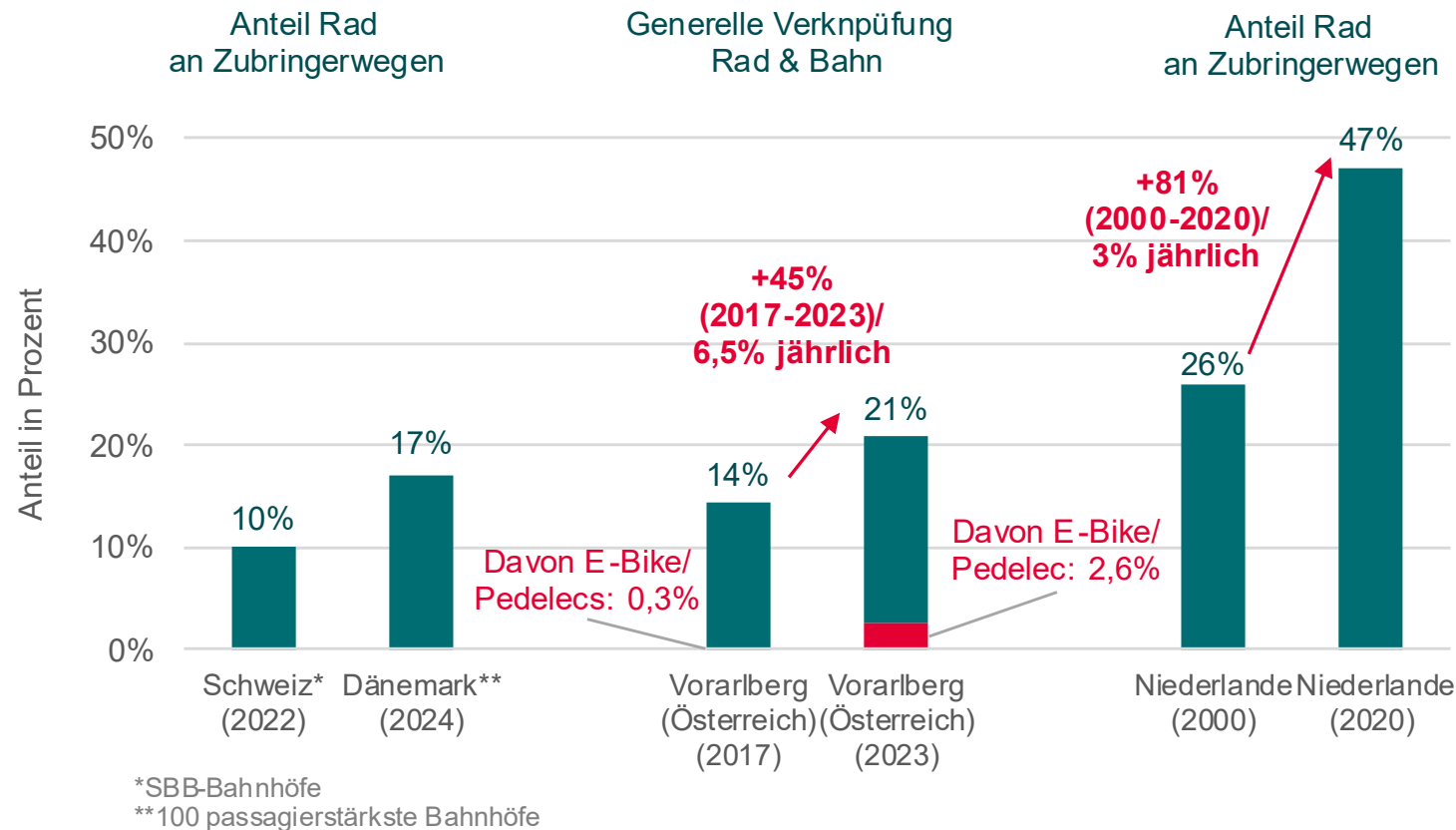
keine flächendeckenden Daten für Österreich

Benchmark BikeTransit

Relevanz des Fahrrads bei Bahnfahrten



Modal Split des Radverkehrs auf Zubringerwegen zum Bhf bzw. Modal Split der generellen Verknüpfung von Fahrrad & Bahn



Entwicklungen in Vorarlberg:

Deutlicher Anstieg (45 %) des Anteils der Bahnfahrten in Kombination mit dem Fahrrad zwischen 2017 und 2023

Vorarlberg zeigt die zunehmende Bedeutung **elektrifizierter Fahrräder** für die Bahnhofserreichbarkeit

Quelle: Eigene Abbildung nach Daten von Bühlmann et al. 2025, S. 3; DSB 2025a; HERRY Consult GmbH (2024)/Land Vorarlberg; SBB 2024, S. 7; Studio Bereikbaar o. J./Roland Kager nach Daten von KiM 2019

Keine flächendeckenden Daten für Österreich

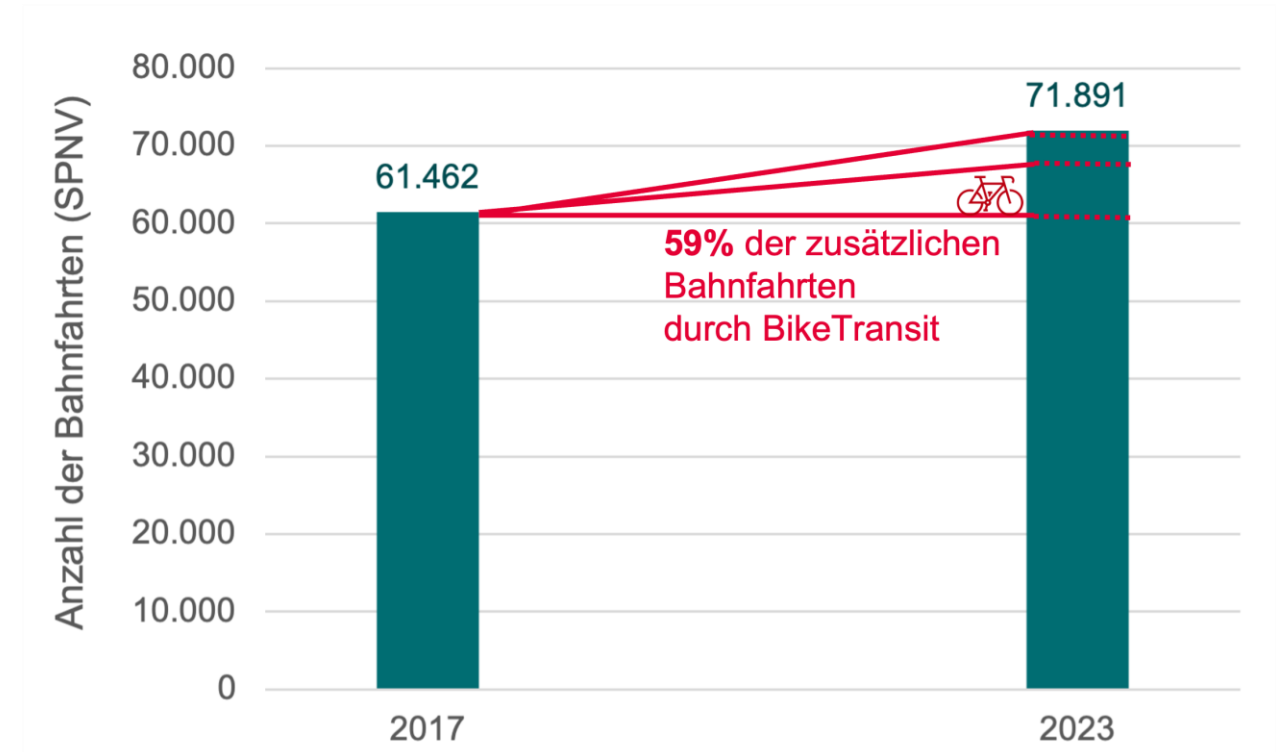
Fallbeispiel Vorarlberg

Zunahme der Bahnfahrten und BikeTransit (2017–2023)



Wesentliche Maßnahmen für die Zunahme:

- Seit 2017 sukzessiver Umbau von Bahnhöfen zu Mobilitätsdrehscheiben
- Seit 2018 neue Züge mit flexiblen Garnituren für Fahrradmitnahme
- Seit 2019 Einrichtung eines Fachbeirats
- Seit 2020 Installation von Radboxen
- Seit 2021 Klimaticket VMOBIL mit zubuchbaren Mobilitätsangeboten
- Seit Ende 2022 neue Radabteile nach Vorbild Kopenhagens



Quelle: Eigene Abbildung nach eigener Berechnung nach Daten von HERRY Consult GmbH 2024/Land Vorarlberg

Fallbeispiel Vorarlberg

Adaption der Kopenhagener Fahrradmitnahme in Vorarlberg



Kopenhagen (Dänemark)

- Konfliktvermeidung durch Vereinheitlichung des Ein- und Aussteigens: Wegeleitsystem (Einbahnverkehr) innerhalb der Züge
- Angabe der Lokalisation des Fahrradbereichs durch Piktogramme auf dem Bahnsteig

Quelle: DSB 2011b; Thybo 2015



Foto: Fahrradabteil in Kopenhagen

Quelle: QIMBY, CC0 1.0 Universell



Foto: Fahrradabteil in Vorarlberg

Quelle: Strößenreuther 2025

Vorarlberg (Österreich)

- Seit Fahrplanwechsel 2022/2023: Erste neue Nahverkehrszüge mit eigenem Fahrradabteil nach Kopenhagener Modell.
- Zugabteil je nach Bedarf adaptierbar (Sitzplatzreihen oder Fahrradabteil).

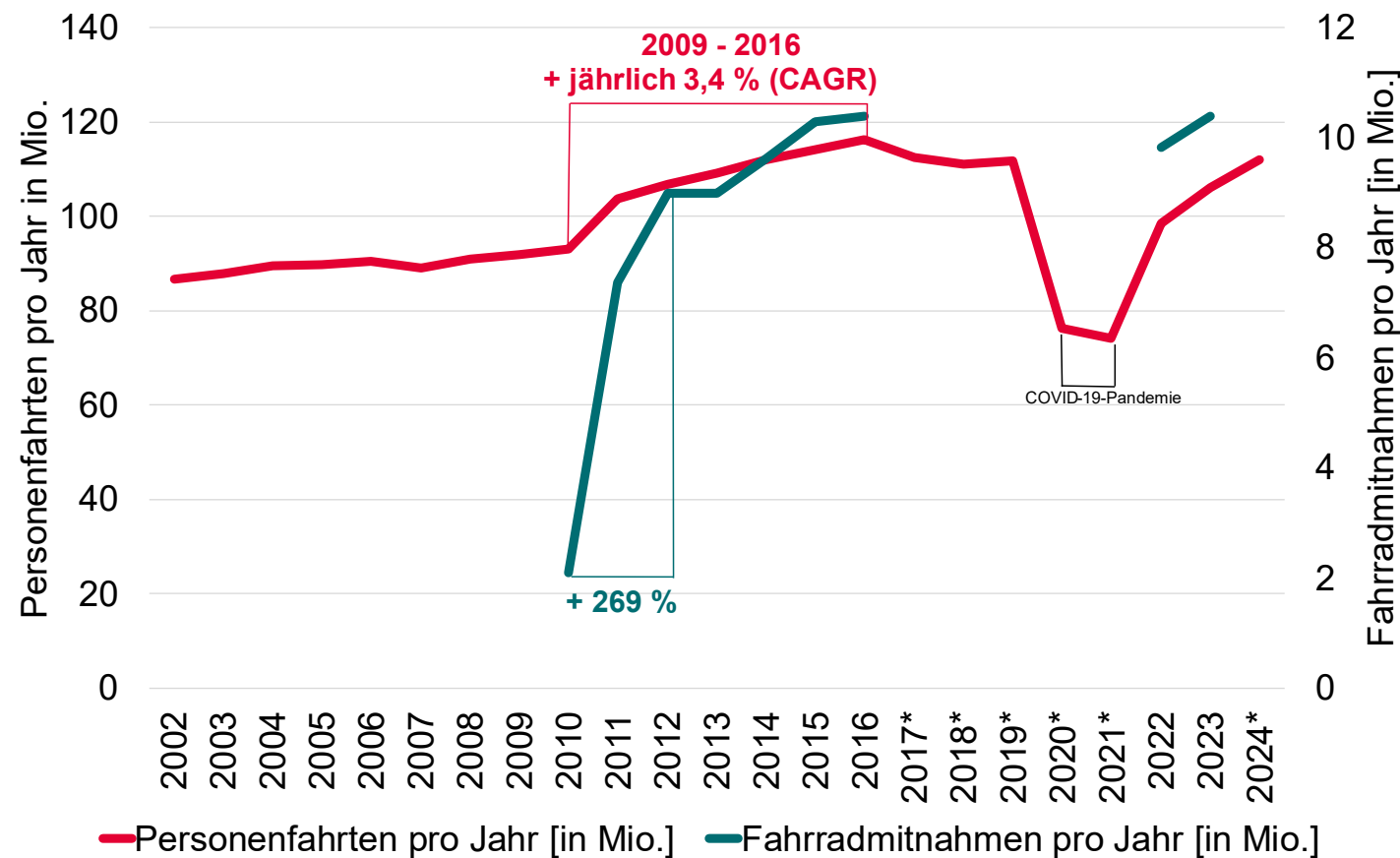
Quelle: VMOBIL 2023; VMOBIL o. J.

Fallbeispiel Kopenhagen

Effekte der kostenlosen Fahrradmitnahme



Entwicklung der jährlichen Fahrgastzahlen & Fahrradmitnahmen in der S-Bahn Kopenhagen



Effekte der kostenlosen Fahrradmitnahme (ab 2010)

2010 auf 2011:

stärkste Wachstumsraten bei Personenfahrten und transportierten Fahrrädern

Nach Einführung der kostenlosen Fahrradmitnahme:

Fahrradmitnahmen innerhalb von zwei Jahren um 269 % gesteigert

Grenzen der Skalierbarkeit zeichnen sich ab:

Höchststand 2016: +395 % transportierte Fahrräder gegenüber 2010

Personenfahrten (2009–2016): +26 % insgesamt (+3,4 % p. a. / CAGR)

Quelle: Eigene Abbildungen nach Daten von DSB 2004 - 2010, 2011a, 2012 - 2023a, 2024, 2025b; Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme 2025 und Thybo 2015

Auszüge aus den ersten Ergebnissen der Deutschlandbefragung

Deutschlandbefragung

Bei Zugfahrten: Wie häufig werden Fahrrad und Bahn in Deutschland kombiniert?



11%

+

22%

+

67%

Regelmäßig
Rad & Bahn

Kombination bei Zugfahrten
immer / fast immer / oft

= ca. 6,6 Millionen

Gelegentlich
Rad & Bahn

Kombination bei Zugfahrten
manchmal / selten / fast nie

= ca. 13,6 Millionen

Nicht
Rad & Bahn

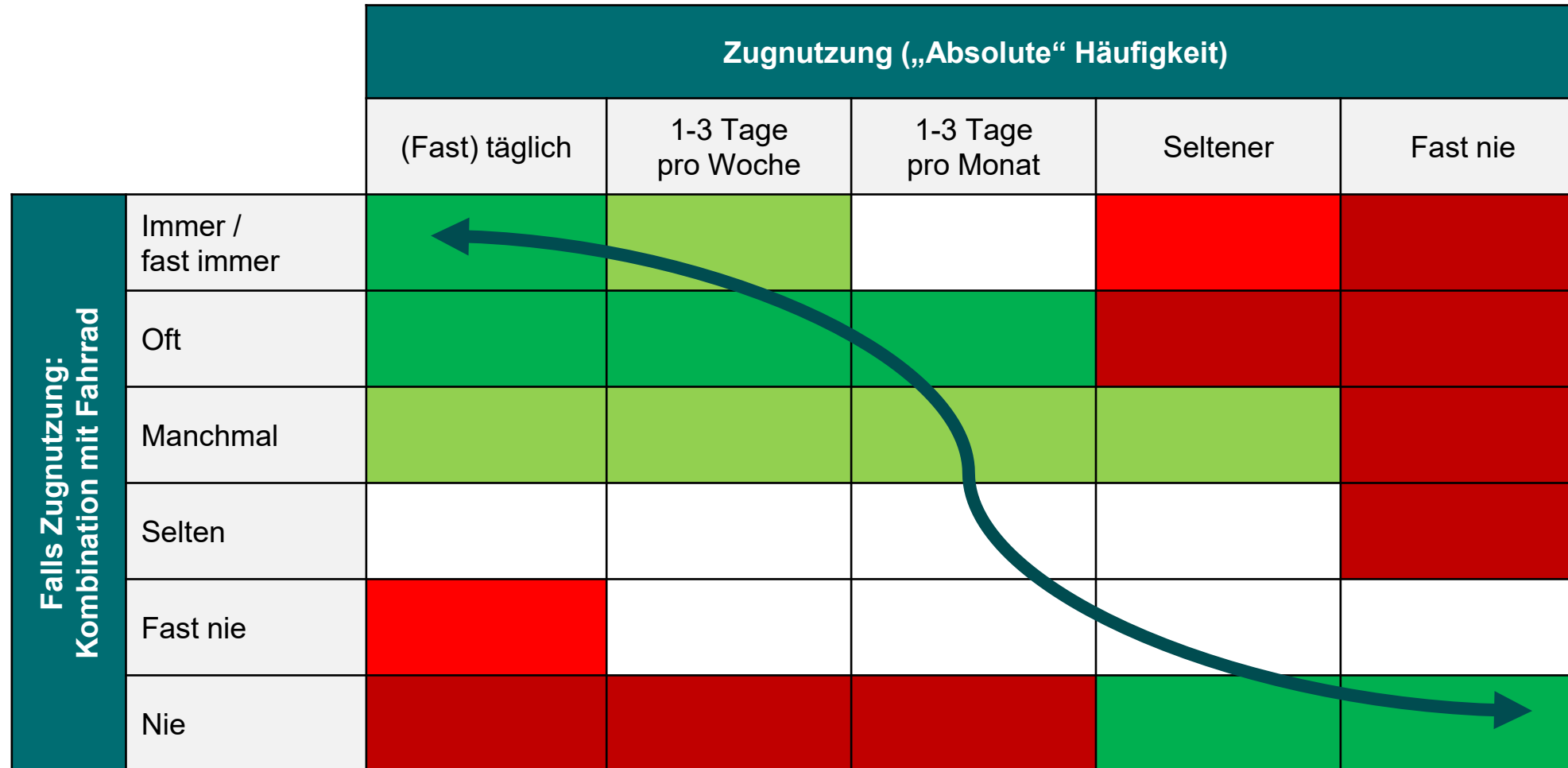
Kombination bei Zugfahrten
nie / [keine Zugnutzung generell]

= ca. 41,8 Millionen

Parken am Start-Bahnhof > Mitnahme im Regionalverkehr > Mitnahme im Fernverkehr >
Weiterreise mit Zweitfahrrad > Weiterreise mit Sharing > Anreise mit Sharing

Deutschlandbefragung

Heatmap: Zusammenhang zwischen der Regelmäßigkeit der Zugnutzung und der kombinierten Nutzung von Fahrrad und Bahn



Je **häufiger** die Zugnutzung, desto **regelmäßiger** die Kombination von Fahrrad und Bahn

Die Einfärbungen kennzeichnen statistisch signifikante Abweichungen eines Ergebnisses in der Subgruppe vom Gesamtergebnis (chi²-Test)

Kräftiges Grün: Stark überdurchschnittlich ($p < 0,01$)

Leichtes Grün: Überdurchschnittlich ($p < 0,05$)

Leichtes Rot: Unterdurchschnittlich ($p < 0,05$)

Kräftiges Rot: Stark unterdurchschnittlich ($p < 0,01$)

Nutzende von BikeTransit: System besser und einfacher machen

Wichtigste Cluster		Beispiele
1.	Kosten Bahn	Bahn-Preise
2.	Kosten Fahrrad-Mitnahme	Preise für Mitnahme, kostenlose Mitnahme
3.	Mitnahme-Komplexität	Mitnahme „stressig“, konfliktbeladen, unklare Steuerung
4.	Bahn-Betrieb	Pünktlichkeit, Unzuverlässigkeit, mehr passende Verbindungen
5.	Mitnahme-Kapazität	Zu wenig Platz für Rad (Regio), Herausforderung: Stoßzeiten
6.	Sicherheitsrisiko Abstellen	Schutz vor Diebstahl, Vandalismus, Sicherheitsgefühl
7.	Intermodalität	Rad & Bahn „aufwändig“, Anreisewege zu kurz / zu lang

Nicht-Zugfahrende: Grundangebot verbessern

Wichtigste Cluster		Beispiele
1.	Bahn-Angebot	Keine passenden Verbindungen, Unzuverlässigkeit
2.	Grundsätzliche Ablehnung	Fahre nicht gern Bahn / Rad
3.	Zeitliche Ineffizienz	Rad & Bahn dauert länger
4.	Kosten Bahn	Bahn-Preise
5.	Erreichbarkeit	Bahnhof zu weit entfernt

Quelle: SINUS-Institut (2025)

n = 3.943 Fälle, alle Befragten

Repräsentativ für 16-74-Jährige in Deutschland

Auszüge aus den ersten Ergebnissen der regionalen Nutzer*innenbefragungen

Regionale Nutzer*innenbefragungen: Befragungsstandorte



Fahrradparken + Park&Ride



Fahrradmitnahme



Sharing



Durchschnittliche Streckenlänge zwischen Wohnort und Heimatbahnhof

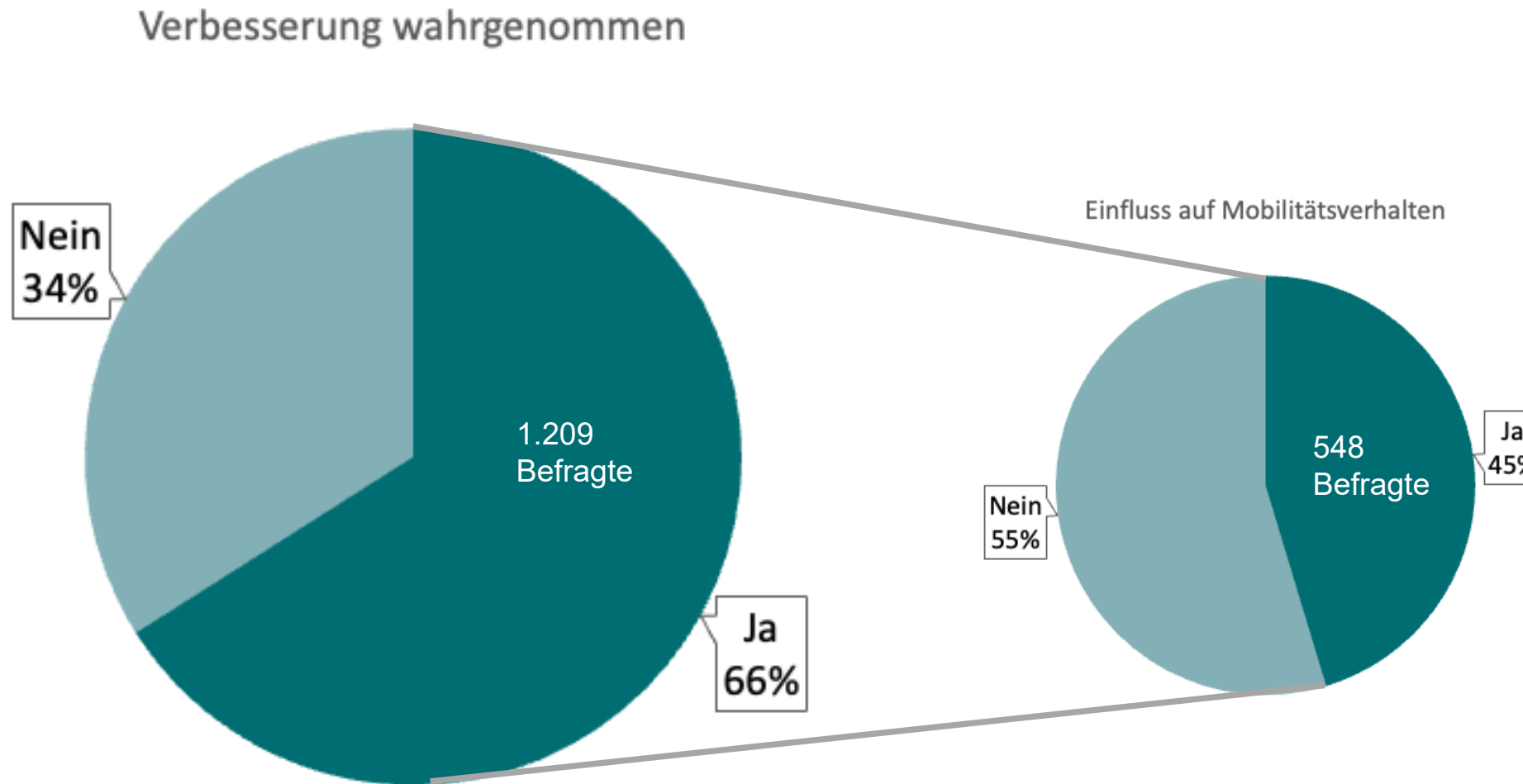
Streckenlänge zum / vom Bahnhof in km	Fahrradparken 	Sharing 	Fahrradmitnahme 
Fahrrad	2,6	2,5	3,1
E-Bike	3,7	4,6	5,5
E-Scooter		2,9	

Regionale Nutzer*innenbefragungen

Ausblick auf die Potenzialschätzungen: Möglicher Einfluss einer Verbesserung des Fahrradparkens auf das Mobilitätsverhalten



An den untersuchten Bahnhöfen wurden in den letzten Jahren Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradparkens durchgeführt



Welche Veränderungen haben sich ergeben?
(Mehrfachnennungen möglich)

Häufigeres Fahrradparken
(77% / 421 Befragte)

Höherwertiges Fahrrad
(vorhanden)
(43% / 238 Befragte)

Höherwertiges Fahrrad
(neu)
(17% / 91 Befragte)

- **Status quo:** In Deutschland kombiniert rund ein Drittel der Bevölkerung (16-74-Jährige) das Fahrrad mit der Bahn, wobei das Parken am Startbahnhof die am weitesten verbreitete Nutzungsform darstellt.
- **Potenzial:** Der Benchmarkbericht und die Nutzer*innenbefragungen zeigen, dass Kapazitätsausbau und/oder qualitative Verbesserungen (v. a. beim Fahrradparken) Verlagerungseffekte hin zu BikeTransit auslösen können.
- **Strategie:** Ein gezielter, einheitlicher Ausbau von Fahrradabstellanlagen und Sharing (siehe Niederlande) sowie der Fahrradmitnahme (siehe Großraum Kopenhagen) kann langfristig starke Zuwächse der BikeTransit-Nutzung ermöglichen.
- **Neue Mobilität:** Sharing-Angebote und E-Bikes sind wichtige Komponenten im BikeTransit-System: Sie vergrößern den Einzugsbereich von Bahnhöfen, sichern die Anschlussmobilität und reduzieren den Parkdruck am Bahnhof.
- **Rahmenbedingungen:** Das System Bahn muss unabhängig vom Fahrrad attraktiv sein. Ein verlässliches, bezahlbares Bahngebot sowie moderne Bahnhofsinfrastrukturen und attraktiv gestaltete Bahnhofsvorplätze bilden dafür die Basis.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



<https://wupperinst.org/p/wi/p/s/pd/2408/>

Bühlmann, A., Özvegyi, T., Graf, S., & Nenniger, R. (2025): Abschätzung Nachfragepotenzial konsequenter Bike+Ride-Förderung. EBP Schweiz AG

BFS - Bundesamt für Statistik Schweiz (2023): Anteile der Verkehrsmittelkombinationen an der Anzahl Wege mit dem öffentlichen Verkehr. Daten zu G3.3.3.2 des MZMV-Berichts 2021. <https://www.bfs.admin.ch/asset/de/24267574>

Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme (2025): Det nationale cykelregnskab [Datenbank]. <https://stormgmtpie.z6.web.core.windows.net/cykelregnskab.html>

DSB - Danske Statsbaner (2004): Annual Report 2003. <https://ipaper.ipapercms.dk/DSB/DSBEnglish/Reports/2003Annual/>

DSB - Danske Statsbaner (2005): Annual Report 2004. <https://ipaper.ipapercms.dk/DSB/DSBEnglish/Reports/2004Annual/>

DSB - Danske Statsbaner (2006): Annual Report 2005. <https://ipaper.ipapercms.dk/DSB/DSBEnglish/Reports/2005Annual/>

DSB - Danske Statsbaner (2007): Annual Report 2006. <https://ipaper.ipapercms.dk/DSB/DSBEnglish/Reports/2006Annual/>

DSB - Danske Statsbaner (2008): Annual Report 2007. <https://ipaper.ipapercms.dk/DSB/DSBEnglish/Reports/2007Annual/>

DSB - Danske Statsbaner (2009): Annual Report 2008. <https://ipaper.ipapercms.dk/DSB/DSBEnglish/Reports/2008Annual/>

DSB - Danske Statsbaner (2010): Annual Report 2009. <https://ipaper.ipapercms.dk/DSB/DSBEnglish/Reports/2009Annual/>

DSB - Danske Statsbaner (2011a): Annual Report 2010. <https://ipaper.ipapercms.dk/DSB/DSBEnglish/Reports/2010/2010Annual/>

DSB - Danske Statsbaner (2011b): Rekord for cykler i S-tog. Pressemitteilung vom 30. Juni 2011. <https://www.dsb.dk/om-dsb/presse/nyheder/rekord-for-cykler-i-s-tog/>

DSB - Danske Statsbaner (2012): Annual Report 2011. https://www.dsb.dk/globalassets/arsrapport/2011/dsb_arsrapport_2011_uk.pdf

DSB - Danske Statsbaner (2013): Annual Report 2012. <https://www.dsb.dk/globalassets/arsrapport/2012/dsb-annual-report-2012.pdf>

DSB - Danske Statsbaner (2014): Annual Report 2013. <https://www.dsb.dk/globalassets/arsrapport/2013/dsb-annual-report-2013.pdf>

DSB - Danske Statsbaner (2015): Annual Report 2014. <https://www.dsb.dk/globalassets/arsrapport/2014/dsb-annual-report---final-26022015.pdf>

DSB - Danske Statsbaner (2025a): [Daten zur Fahrradstellplatzkapazität und Fahrgastaufkommen an Bahnhöfen in Dänemark]. Excel-Datei, unveröffentlicht

- DSB - Danske Statsbaner (2016): Annual Report 2015. <https://www.dsb.dk/globalassets/arsrapport/2015/dsb-annual-report-2015.pdf>
- DSB - Danske Statsbaner (2017): Annual Report 2016. <https://www.dsb.dk/globalassets/arsrapport/2016/dsb-annual-report-2016.pdf>
- DSB - Danske Statsbaner (2018): Annual Report 2017. <https://www.dsb.dk/globalassets/arsrapport/2017/dsb-annual-report-2017.pdf>
- DSB - Danske Statsbaner (2019): Annual Report 2018. <https://www.dsb.dk/globalassets/arsrapport/2018/dsb-annual-report-2018.pdf>
- DSB - Danske Statsbaner (2020): Annual Report 2019. <https://www.dsb.dk/globalassets/arsrapport/2019/dsb-annual-report-2019.pdf>
- DSB - Danske Statsbaner (2021): Annual Report 2020. <https://www.dsb.dk/globalassets/arsrapport/2020/dsb-annual-report-2020.pdf>
- DSB - Danske Statsbaner (2022): Annual Report 2021. <https://www.dsb.dk/globalassets/arsrapport/2021/annual-report-2021.pdf>
- DSB - Danske Statsbaner (2023a): Annual Report 2022. <https://www.dsb.dk/globalassets/arsrapport/2022/dsb-annual-report-2022.pdf>
- DSB - Danske Statsbaner (2024): Annual Report 2023. <https://www.dsb.dk/globalassets/arsrapport/2023/annual-report-2023.pdf>
- DSB - Danske Statsbaner (2025a): [Daten zur Fahrradstellplatzkapazität und Fahrgastaufkommen an Bahnhöfen in Dänemark]. Excel-Datei, unveröffentlicht
- DSB - Danske Statsbaner (2025b): Annual Report 2024. <https://www.dsb.dk/globalassets/arsrapport/2024/annual-report-2024.pdf>
- HERRY Consult GmbH (2024): Mobilitätserhebung Vorarlberg 2023. Endbericht. Im Auftrag der Vorarlberger Landesregierung. Wien.
https://vorarlberg.at/suche?q=mobilit%C3%A4tserhebung&l=de&s=25&f=0&fa=null&so=%5B%7B%22fieldname%22%3A%22_score%22%2C%22order%22%3A%22desc%22%7D%5D
- Jonkeren, O., & Huang, B. (2024): Modal shift van auto naar de combinatie fiets-ov [Bericht]. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- KiM- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2019): Mobiliteitsbeeld 2019. <https://www.kimnet.nl/documenten/2019/11/12/mobiliteitsbeeld-2019-vooral-het-gebruik-van-de-trein-neemt-toe>
- MiT - Mobilität in Tabellen (2023): Webanwendung, Link: <https://mobilitaet-in-tabellen-2023.bast.de/>

SBB - Schweizerische Bundesbahnen (2024): Produktstrategie Veloparking - Kurzversion. Schweizerische Bundesbahnen AG

Studio Bereikbaar (o. J.): Development of daily train travellers in the Netherlands 2000-2020. [Grafik]

Thybo, S. (2015). Cykler øger antallet af passagerer i S-toget markant. Ingeniøren. Artikel vom 06. Juli 2015. <https://ing.dk/artikel/cykler-oeger-antallet-af-passagerer-i-s-toget-markant#comments>

VMOBIL (o. J.): Fahrradmitnahme im Zug: Die ersten Nahverkehrszüge mit eigenem Radabteil. <https://www.vmobil.at/de/fahrrad/fahrrad-und-oeffentlicher-verkehr/fahrradmitnahme-im-zug>

VMOBIL (2023): Neue VMOBIL/ÖBB S-Bahnen unterwegs im Zeichen Vorarlberger Städte und Gemeinden. <https://www.vmobil.at/de/ueber-vmobil/pressecorner/neue-vmobiloebb-s-bahnen-unterwegs-im-zeichen-vorarlberger-staedte-und>