

*Ergebnisbericht des Arbeitspakets 1
im Forschungsprojekt “BikeTransit – Marktforschungs- und Potenzialstudie”*

BikeTransit - Internationaler Benchmarkbericht

08.05.2026

Nicolas Schüte, Prof. Dr.-Ing. Christian Rudolph (TH Wildau)
Dr.-Ing. Miriam Müller, Thorsten Koska, Annette Kindl (Wuppertal Institut)

Unter Mitarbeit von: Tim Gensheimer (SINUS-Institut), Julia Klose und Pauline Meies (Wuppertal Institut)

Fachliche Begleitung: Brancheninitiative Fahrrad und Bahnen durch Heinrich Strößenreuther
(Agentur für clevere Städte)

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Kernerkenntnisse

1. Einleitung
2. Internationaler Benchmark
 - a. Charakteristika der Benchmarkländer
 - b. BikeTransit
 - c. Fahrradparken
 - d. Fahrradmitnahme
 - e. Sharing
3. Ausblick
4. Literaturverzeichnis
5. Liste der Liste der Interviewpartner*innen

Link zum ausführlichen Benchmarkbericht

Internationaler Benchmarkbericht

Vergleich

Deutschland mit
Niederlanden, Dänemark,
Österreich und Schweiz



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

Ergebnisse des internationalen Benchmarkvergleichs

- Durch den **Vergleich** zu **leistungsfähigen existierenden und gut angenommenen BikeTransit-Systemen im Ausland** soll aufgezeigt werden, in welchen Größenordnungen andere Länder bereits heute mehr BikeTransit-Verkehre bzw. bessere Bedingungen für BikeTransit aufweisen – und was daraus für BikeTransit in Deutschland abgeleitet und gelernt werden kann.
- Da die **Rahmenbedingungen** zwischen den betrachteten Ländern **variieren**, sind die Ergebnisse nicht direkt auf ganz Deutschland übertragbar. Sie verdeutlichen jedoch die Größenordnung bereits erzielter Verlagerungen durch strategische und verkehrspolitische Maßnahmen. Für **strukturell vergleichbare Regionen in Deutschland** erlauben sie zudem **erste belastbare Abschätzungen der Steigerungsmöglichkeiten** der BikeTransit-Verkehre.
- Die Ergebnisse aus diesen Benchmarkregionen verdeutlichen, dass eine **gezielte infrastrukturelle Förderung von BikeTransit** die intermodale Verknüpfung von Fahrrad und Bahn stärkt, was in der Folge zu einer **signifikanten Zunahme der Fahrradfahrten im Zu- und Abbringerverkehr** und damit einhergehend zu **mehr Bahnfahrten** führen kann.
- Die **Niederlande** weisen einen **dreifach höheren Anteil von BikeTransit am Gesamtverkehrsaufkommen** auf als Deutschland. Auf subnationaler Ebene erreichen das **Bundesland Vorarlberg (Österreich)** und die **Kommune Kopenhagen (Dänemark)** ähnlich hohe Werte.
- In den **Niederlanden** und **Vorarlberg** konnte eine deutliche Zunahme der täglichen Bahnfahrten erzielt werden. Die Ergebnisse deuten darauf hin, dass **mehr als die Hälfte der zusätzlichen Bahnfahrten durch die intermodale Kombination aus Fahrrad und Bahn** erreicht wurde: 69 % der zusätzlichen Bahnfahrten in den Niederlanden (2000-2020) und 59 % in Vorarlberg (2017-2023).

Ergebnisse des internationalen Benchmarkvergleichs

- In den **Niederlanden**, in **Dänemark** und in **Vorarlberg** gab es jeweils **umfangreiche Investitionsimpulse**, die zu signifikanten Nachfrageeffekten geführt haben:
 - **Niederlande**: Konsequente und kontinuierliche **Steigerung der Abstellkapazitäten an Bahnhöfen** und umfassende Integration von **Bike-Sharing (OV-fiets)**.
 - Sehr hoher BikeTransit-Anteil und **Zunahme des Radverkehrsanteils im Zubringerverkehr** (2000-2020) um insgesamt **81 %**: Dies entspricht einem **jährlichen Wachstum von 3 %** (CAGR). Heute wird fast jeder zweite Weg zum Bahnhof (47 %) mit dem Fahrrad zurückgelegt.
 - **Vorarlberg**: Ausbau der **Bahnhöfe zu "Mobilitätsdreh scheiben"**, Einführung spezieller **Radabteile** nach "Kopenhagener Modell" und **Integration von Mobilitätsangeboten** für die Erste/Letzte Meile in das Vorarlberger Klimaticket.
 - **Zunahme der Verkehrsmittelkombination Fahrrad und Bahn um 45 %** - von rund 14 % auf 21 % (2017-2023), was einem **jährlichen Wachstum (CAGR) von 3 %** entspricht.
 - **Großraum Kopenhagen**: Einführung **kostenloser Fahrradmitnahme** und **spezieller Radabteile** in der S-Bahn ("Kopenhagener Modell").
 - Jährliche **Steigerung der Bahnnachfrage** im Zeitraum (2009-2016) **um 3 % bzgl. Personenkilometern** (CAGR) und **5 % bzgl. Fahrgastumsätzen** (CAGR). Die **Personenfahrten** stiegen innerhalb von sieben Jahren um **26 %** (2010–2016).

Zentrale Handlungsfelder

Für eine Annäherung an das **BikeTransit-Niveau** und dessen Stellenwert in der Gesamtnutzung von **Fahrrad und Bahn** in den europäischen Benchmarkländern wären in Deutschland umfangreiche, vorwiegend infrastrukturelle Maßnahmen in folgenden Handlungsfeldern erforderlich:

- **Ausbau der Fahrradabstellanlagen:** In den **Niederlanden** gibt es bereits heute eine **sechsmal höhere Anzahl an Radabstellplätzen an Bahnhöfen** verglichen mit Deutschland.
- **Einfache und zugangsgesicherte Anlagen:** Erhöhung des Komforts und des Vandalismus- und Diebstahlschutzes durch mittelfristigen Ausbau **einfacher, wettergeschützter Fahrradabstellanlagen** und zunehmend **zugangsgesicherter Abstellanlagen**.
- **Verbesserung der Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme:** Umsetzung geeigneter Fahrzeugkonzepte zur Verbesserung der Kapazitäten und der Benutzerfreundlichkeit – insbesondere durch Einführung **spezieller Fahrradabteile** nach dem **“Kopenhagener Modell”**, **ergänzt um eine gezielte Nachfragesteuerung über Tarife und zeitliche Einschränkungen der Mitnahme**.
- **Skalierbarkeit der Fahrradmitnahme ist begrenzt:** Für ein deutschlandweit signifikantes Wachstum von BikeTransit-Verkehren sollte prinzipiell auf die Ausweitung des Fahrradparkens und von Sharing-Angeboten am Bahnhof fokussiert werden.
- **Ausweitung von Sharing-Angeboten (Bikesharing, E-Tretroller):** **Sharing-Angebote** (Bikesharing, E-Scooter) sollten nicht nur in Großstädten, sondern **insbesondere** in mittelgroßen und kleinen Städten etabliert werden, um die Erreichbarkeit der Bahnhöfe **flächendeckender** zu verbessern.
- **Verbesserung der digitalen Integration:** Digitale Anwendungen, **einheitliche und integrierte Buchungsplattformen** sowie **integrierte Tarife** einfacher plan- und nutzbar machen.
- **Fundierte Adressierung der Ausbau- und Verbesserungsbedarfe (Fahrradparken, Mitnahme und Sharing):** **konkrete Ausbauziele** und entsprechend **langfristig angelegte Investitions- und Förderprogramme** mit definierten Zuständigkeiten unter den beteiligten Akteuren entwickeln.



Zielsetzung internationaler BikeTransit Benchmark

- Ein Benchmark ist ein **Vergleichsmaßstab**. Durch den Vergleich zu leistungsfähigen BikeTransit-Systemen können Verbesserungsmöglichkeiten identifiziert werden.
- Mit diesem internationalen BikeTransit-Benchmark sollen **Ursache-Wirkungs-Zusammenhängen** zwischen Maßnahmen und Effekten im intermodalen BikeTransit-Verkehr identifiziert werden.
- Im Rahmen dieses Forschungsprojekts erfolgt der **BikeTransit-Benchmark**
 - durch den Vergleich mit den Ländern Dänemark, Niederlande, Österreich und Schweiz.
 - hinsichtlich der generellen BikeTransit-Nutzung und bestehender Angebote zu
 - Fahrradparken,
 - Fahrradmitnahme und
 - Sharing-Angeboten.
 - durch die Betrachtung von sowohl **quantitativen Vergleichsmaßstäben** als auch **Good-Practice** Beispielen.
- Basierend auf den Benchmark-Ergebnissen werden **erste Handlungsempfehlungen** entwickelt und die Handlungsempfehlungen der **Brancheninitiative Fahrrad und Bahnen** hinsichtlich ihrer Plausibilität geprüft.



Vorgehen

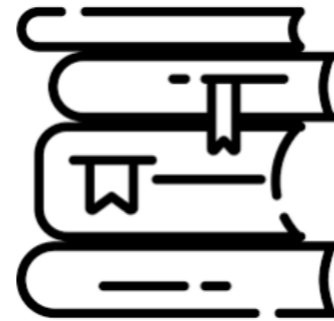
Benchmarkanalyse

Heterogene Datenquellen:

Allgemeine Statistiken,
Marktstudien,
Evaluationsstudien, Investitionen
und Förderprogramme,
gute Beispiele, Jahresberichte,
Mobilitätsberichte,
wissenschaftliche Studien

Strukturierte Literaturrecherche:

Identifizierung
bestehender und
fehlender Analysen

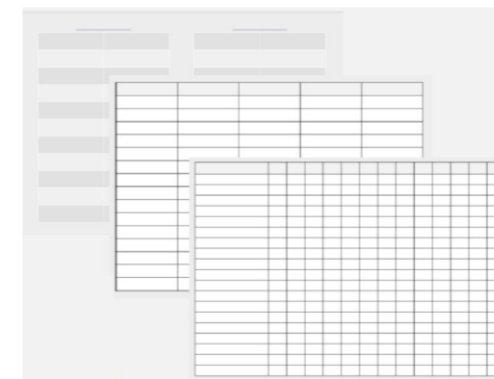


Interviews mit Expert*innen

aus den betrachteten
Ländern: Identifizierung von
Datenbeständen



Zugang zu
belastbaren Daten

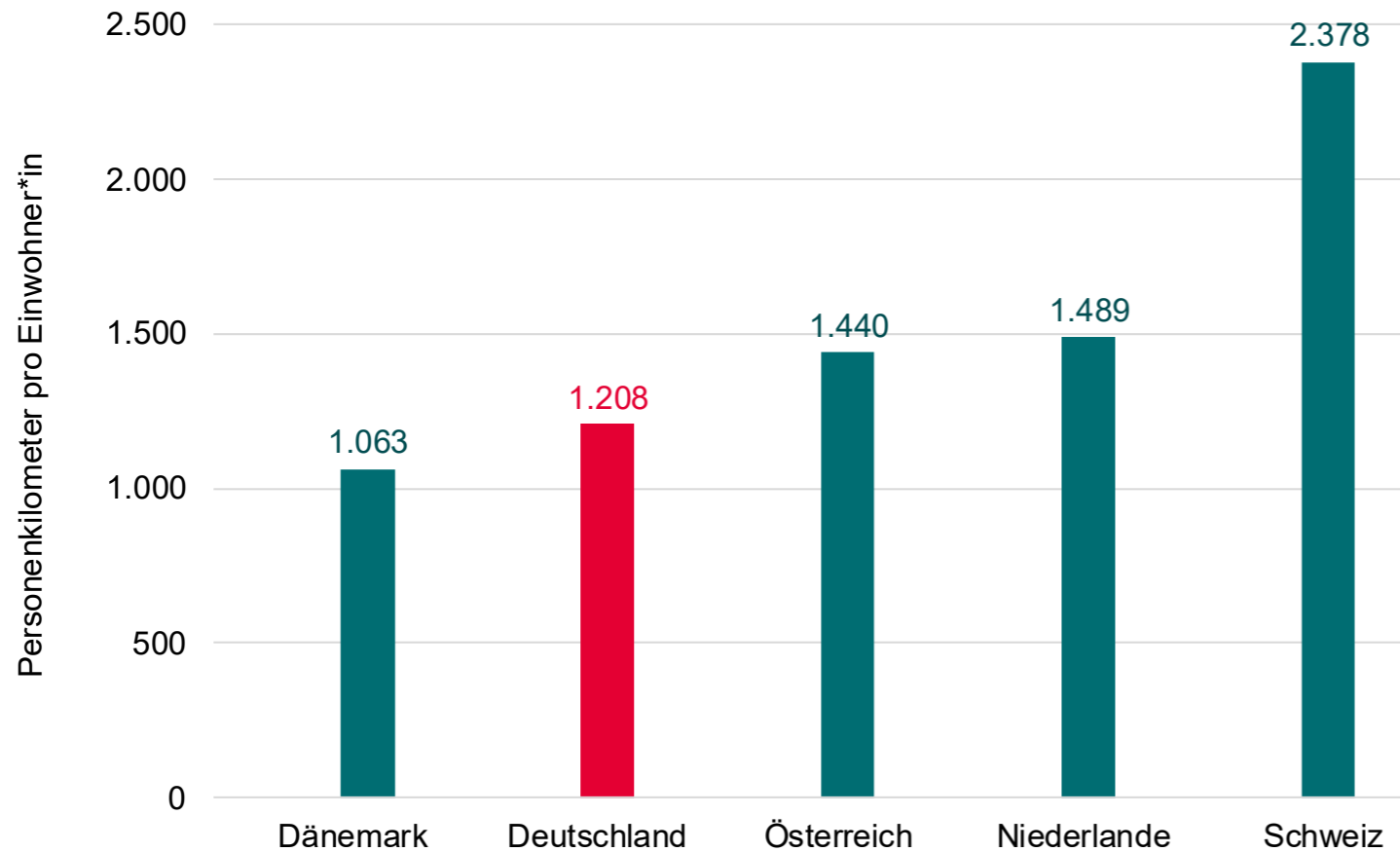


Benchmark BikeTransit

Potenzial für mehr Bahnverkehr



Im Schienenverkehr zurückgelegte Personenkilometer (Jahr 2019)



In der Schweiz liegt die Bahnnutzung fast **doppelt so hoch** wie in Deutschland. In Deutschland wird mehr Bahn gefahren als in Dänemark, aber weniger als in Österreich und den Niederlanden.

Der Bahnmarkt in Deutschland könnte demnach prinzipiell weit größer sein.

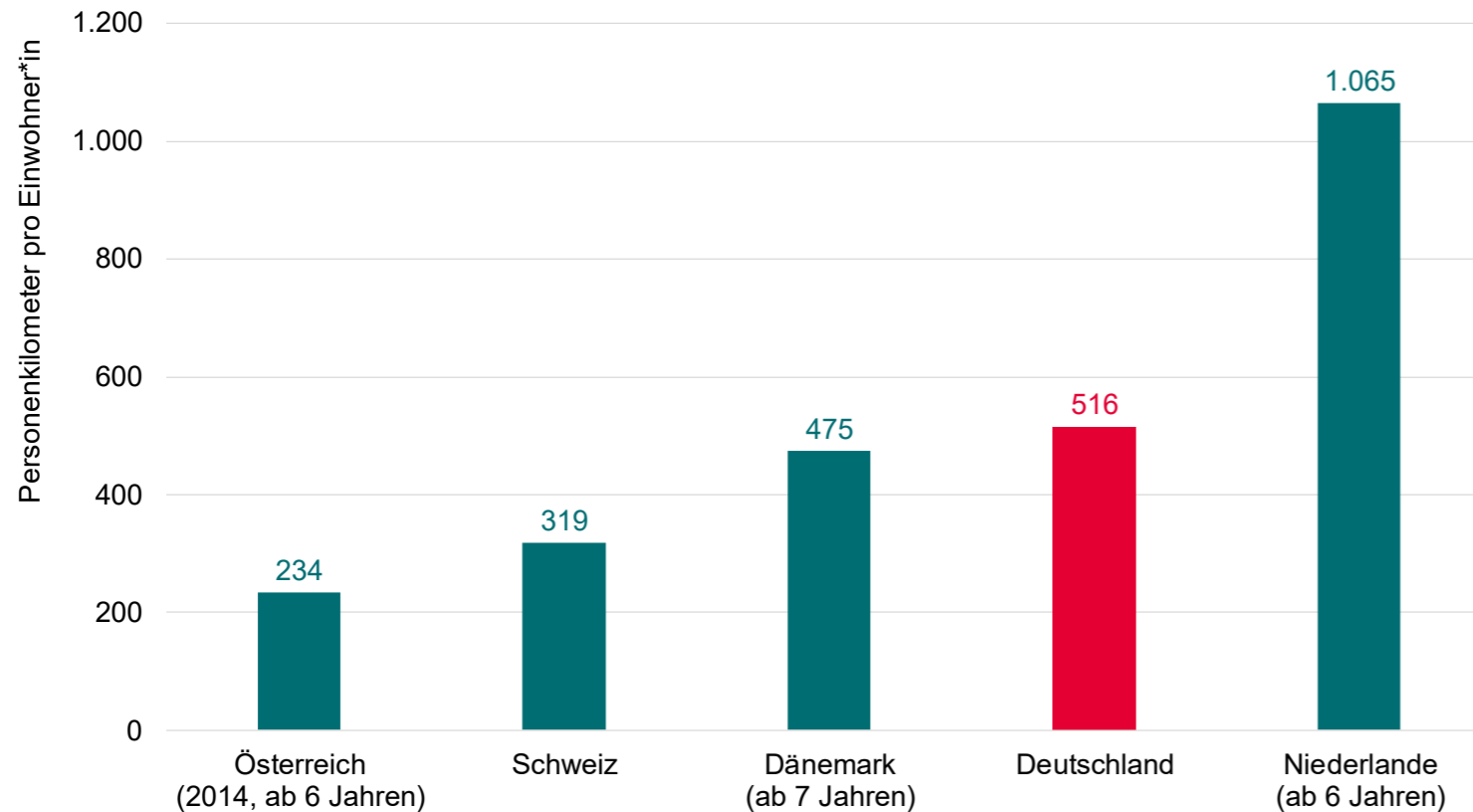
Quelle: Eigene Abbildung nach Daten von CBS 2024 und Yanatma 2023

Benchmark BikeTransit

Potenzial für mehr Fahrradkilometer



Im Radverkehr zurückgelegte Personenkilometer (Jahr 2023)



Der Benchmark-Vergleich zeigt, dass in Deutschland im Vergleich zu den Benchmarkländern bereits viele **Fahradkilometer** zurückgelegt werden. Die Niederlande sind jedoch deutlicher Spitzenreiter – mit mehr als **doppelt** so vielen Fahrradkilometern pro Person im Vergleich zu Deutschland.

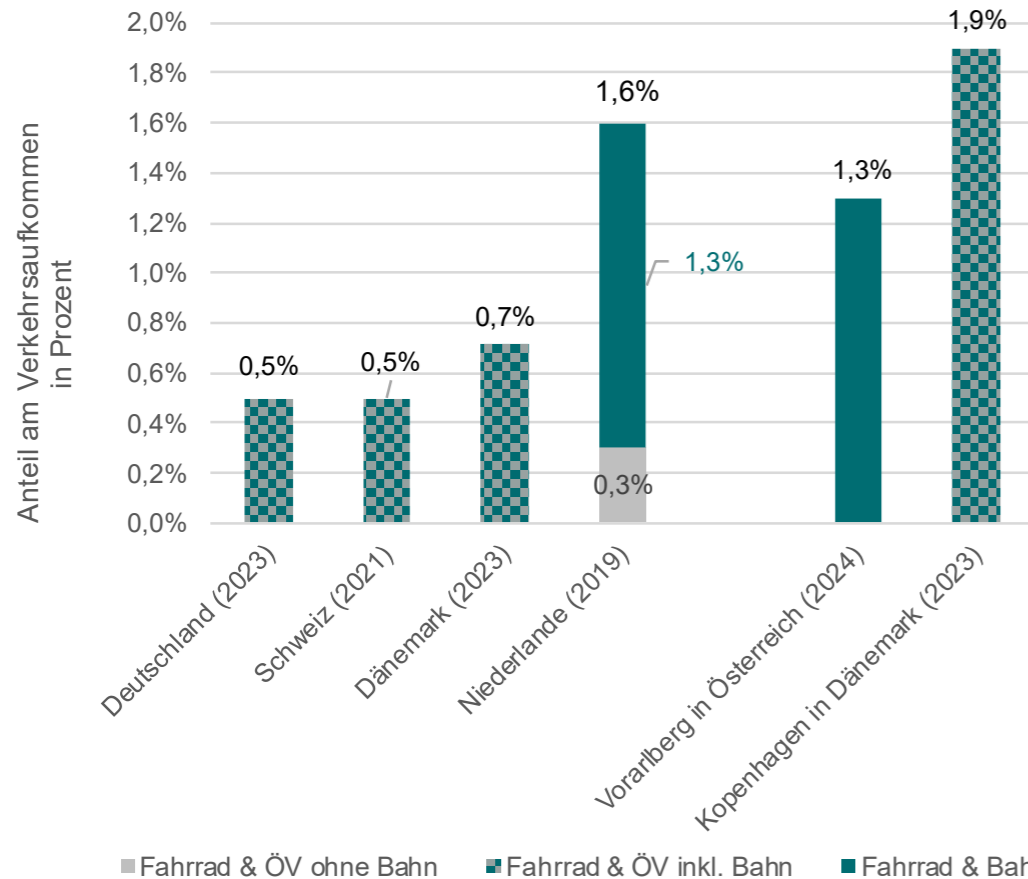
Auch der Anteil der **radfahrenden Bevölkerung** könnte in Deutschland prinzipiell höher liegen. Beim Spitzenreiter Niederlande liegt der Anteil der radfahrenden Bevölkerung um den **Faktor 1,8** höher als in Deutschland ([siehe Anhang](#)).

Benchmark BikeTransit

Potenzial für die Verknüpfung von Rad und Bahn



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



Die Datenlage zum Anteil der intermodalen Nutzung von Fahrrad und Bahn am Gesamtverkehrsaufkommen ist heterogen.

Für Deutschland, die Schweiz und Dänemark liegen lediglich Daten zur intermodalen Nutzung von Fahrrad und ÖV insgesamt vor (inkl. Bahn) – dieser Anteil ist in den Ländern ähnlich hoch.

Die Daten aus den Niederlanden weisen auch explizit die Kombination von Rad und Bahn aus (ohne sonstigem ÖV; 1,3 %). In der Summe liegt der Anteil der intermodalen Nutzung von Fahrrad und ÖV rund **dreimal höher** als in Deutschland (1,6 %).

Auf subnationaler Ebene erreichen Vorarlberg und Kopenhagen ähnliche hohe Werte wie die Niederlande.

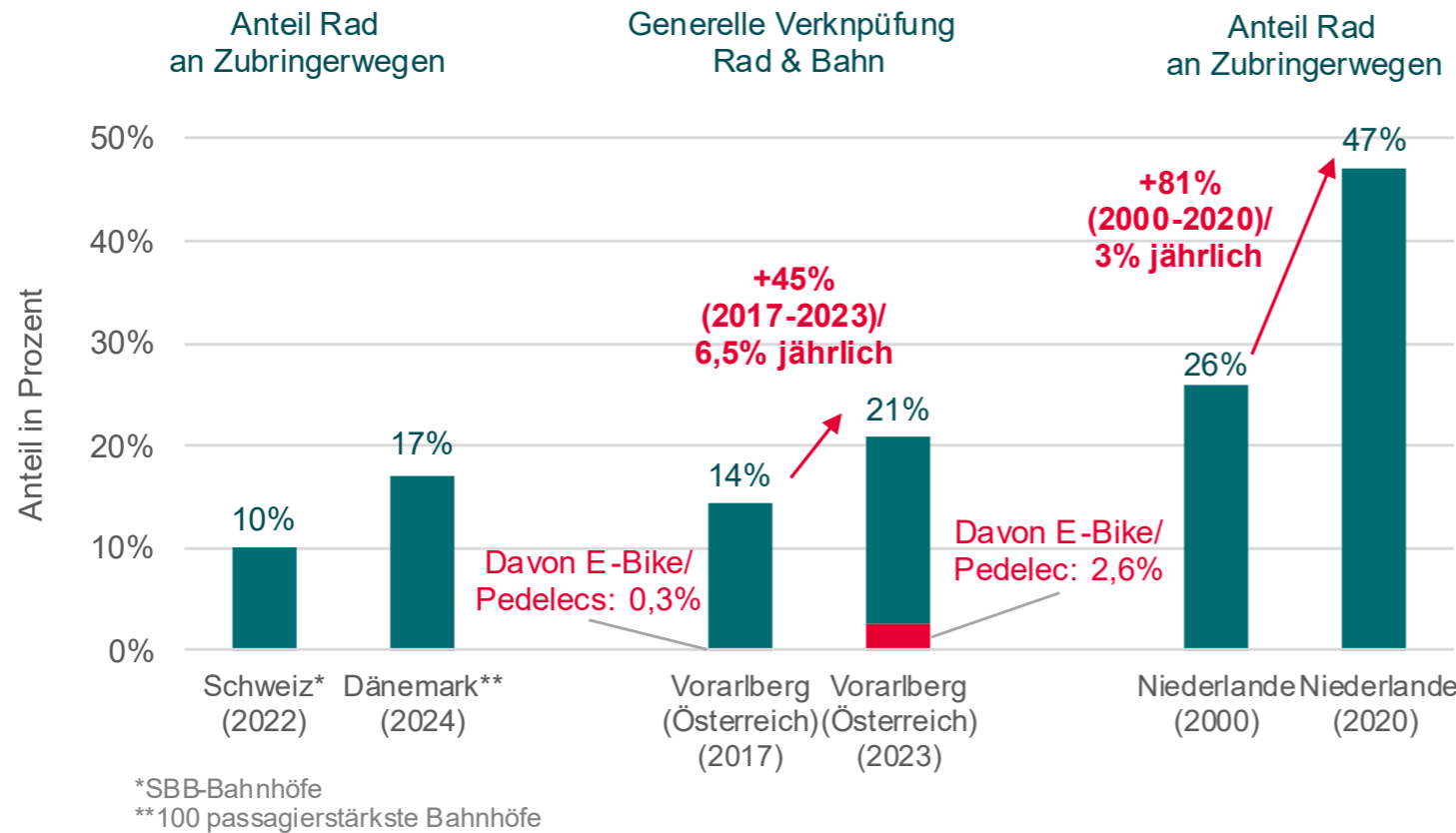
Quelle: Eigene Abbildung nach Daten von BFS 2023; Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme 2025; HERRY Consult GmbH (2024)/Land Vorarlberg; Jonkeren & Huang 2024 und MiT 2023
keine Daten für Österreich

Benchmark BikeTransit

Relevanz des Fahrrads bei Bahnfahrten



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



Die Niederlande zeigen: Knapp die **Hälfte aller Wege zum Bahnhof** kann mit dem Fahrrad erfolgen (47 % in 2020).

In Vorarlberg und in den **Niederlanden** stieg der Anteil der Bahnfahrten in Kombination mit dem Fahrrad **deutlich** an:

- um 45 % in Vorarlberg (2017–2023),
- um 81 % in den Niederlanden (2000–2020),
- bzw. in beiden Ländern: um rund **einen Prozentpunkt pro Jahr**.

Vorarlberg zeigt, dass dabei **elektrifizierte Fahrräder** eine zunehmende Bedeutung einnehmen. Die ist vor dem Hintergrund der bergigen Region und der Einführung von Radabteilen nach dem „Kopenhagener Modell“ zu bewerten.

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

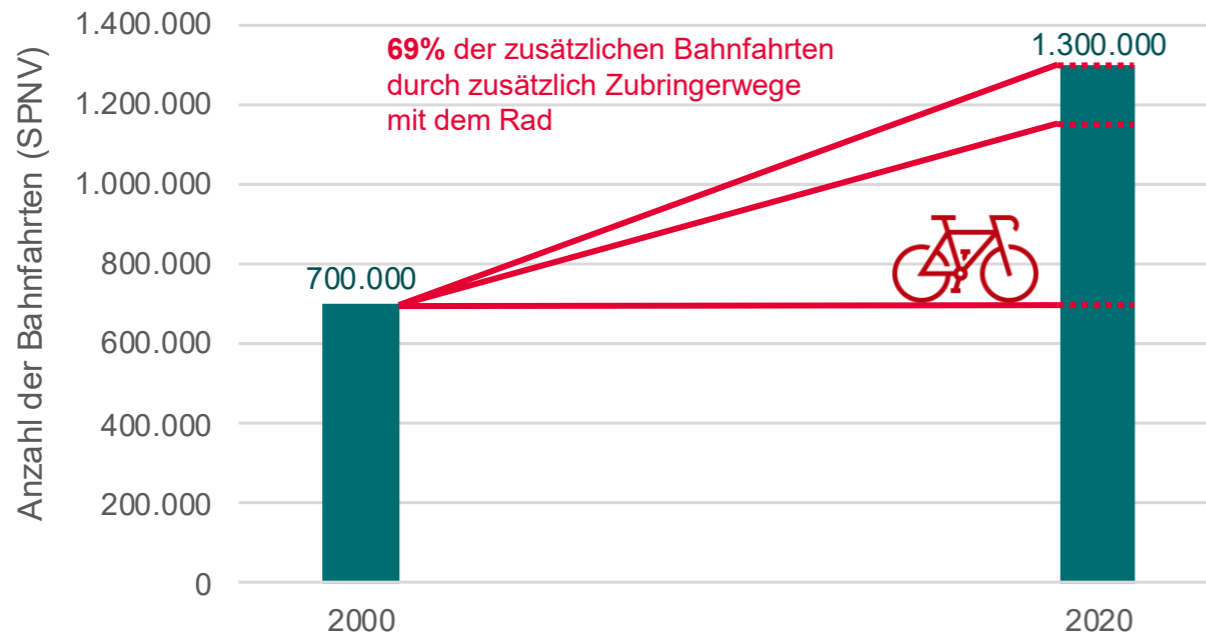
Benchmark BikeTransit

Zusätzliche Bahnfahrten durch das Fahrrad



In den **Niederlanden** erfolgte ein erheblicher Anstieg der täglichen Bahnfahrten. **69 % der zusätzlichen Bahnfahrten konnten** durch die intermodale Verkehrsmittelkombinationen aus **Fahrrad und Bahn** erreicht werden. Die Investitionen in eine fahrradfreundliche Infrastruktur an Bahnhöfen waren (möglicherweise) der Haupttreiber für die Steigerung der Fahrgastzahlen im niederländischen Bahnverkehr.

Zunahme der Bahnfahrten in den Niederlanden durch Zubringerverkehre mit dem Fahrrad (2000–2020)



Wesentliche Maßnahmen in den Niederlanden:

- Ausgebauete und verbesserte Fahrradabstellkapazitäten an Bahnhöfen.
- Weitere umfangreiche Investitionen an Bahnhöfen: Bahnhofseinrichtungen, Architektur und Bahnhofsvorplätze.
- Stetige Weiterentwicklung von Sharingsystemen an Bahnhöfen (OV-fiets).
- Einführung des “Programma Hoogfrequent Spoor” (PHS) (neue Taktung auf mehreren Zugkorridoren: 6 Intercity-Züge pro Stunde und Richtung).
- Einführung der OV-chipkaart: kontaktlose Bezahlung für Zug und OV-fiets + flexibleres Abonnementmodell.

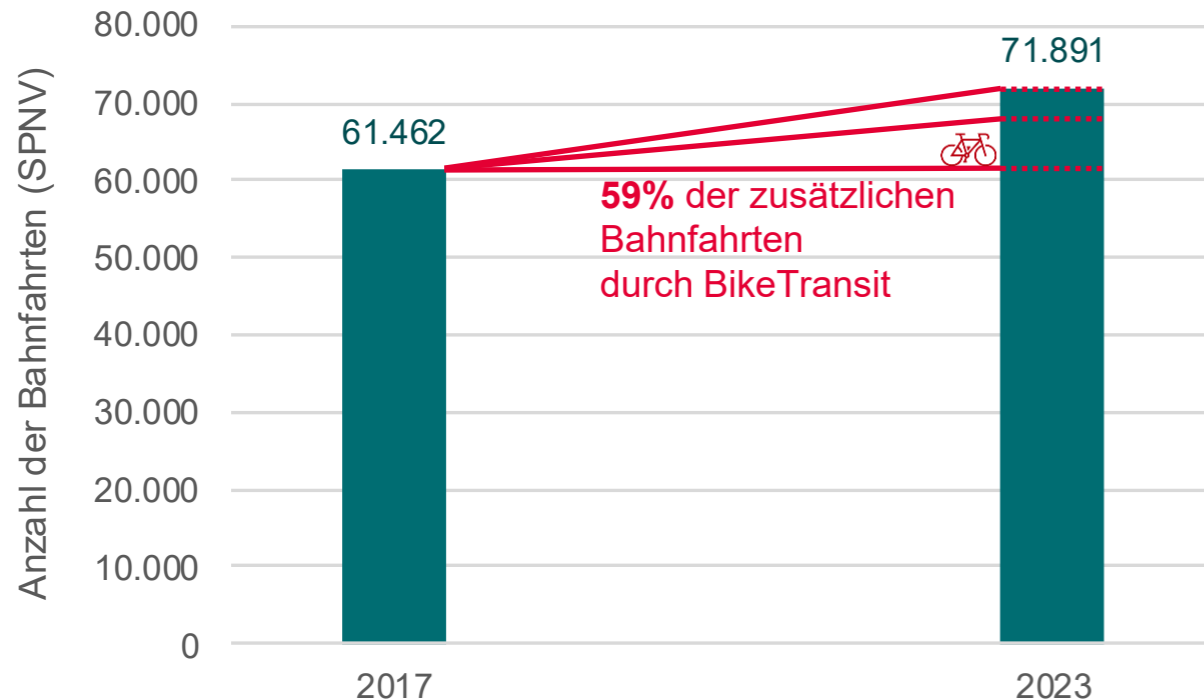
Benchmark BikeTransit

Zusätzliche Bahnfahrten durch das Fahrrad



In **Vorarlberg** erfolgte ein erheblicher Anstieg der täglichen Bahnfahrten. **59 % der zusätzlichen Bahnfahrten** konnten durch die intermodale Verkehrsmittelkombinationen aus **Fahrrad und Bahn** erreicht werden.

Zunahme der Bahnfahrten in Vorarlberg und Anteil von BikeTransit (2017–2023)



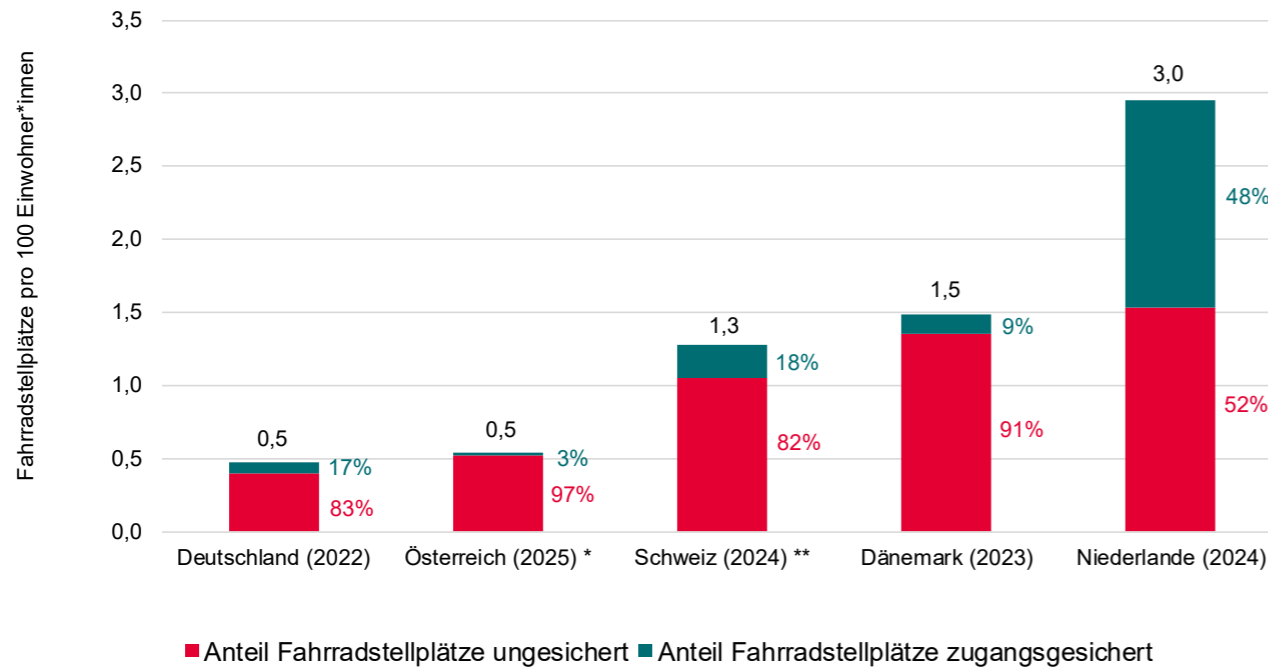
Wesentliche Maßnahmen in Vorarlberg:

- Seit 2017 sukzessiver Umbau von Bahnhöfen zu Mobilitätsdrehscheiben.
- Seit 2018 neue Züge mit flexiblen Garnituren für die Fahrradmitnahme.
- Seit 2019 Einrichtung eines Fachbeirats als beratendes Gremium für Mobilitätsdrehscheiben.
- Seit 2020 Installation von Radboxen.
- Seit 2021 Klimaticket VMOBIL mit zubuchbaren Mobilitätsangeboten.
- Seit Ende 2022 neue Radabteile nach “Kopenhagener Modell”.

Benchmark Fahrradparken im Ländervergleich



Fahrradstellplätze pro 100 Einwohner*innen in den Benchmarkländern



Deutschland weist die geringste Anzahl ungesicherter und gesicherter Stellplätze pro 100 Einwohner*innen auf und liegt mit 0,5 Stellplätzen pro 100 Einwohner*innen auf ähnlichem Niveau wie Österreich.

Die Schweiz und Dänemark liegen deutlich höher und der Spitzenreiter Niederlande weist rund 3 Stellplätze pro 100 Einwohner*innen auf und damit ein um den **Faktor 6** höheres Niveau als in Deutschland.

Die Anzahl **zugangsgesicherter Radabstellanlagen** liegt in den Niederlanden um den **Faktor 17** höher als in Deutschland.

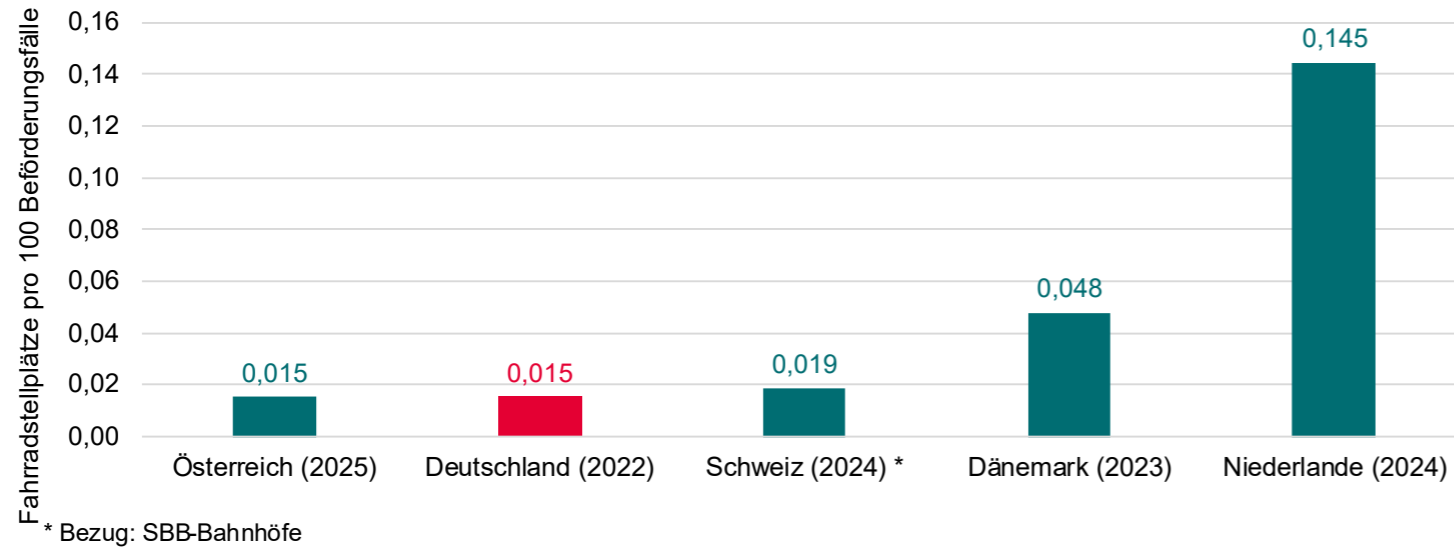
* Tendentiell höher, da zum Teil Fahrradboxen mit mehr als einem Stellplatz

** Bezug: SBB-Bahnhöfe

Benchmark Fahrradparken im Ländervergleich



Fahrradstellplätze pro 100 Beförderungsfälle in den Benchmarkländern



Auch bei der Anzahl der Abstellplätze pro 100 Fahrgäste weisen insbesondere die Niederlande ein hohes Niveau auf, das um den **Faktor 9** höher liegt als in Deutschland.

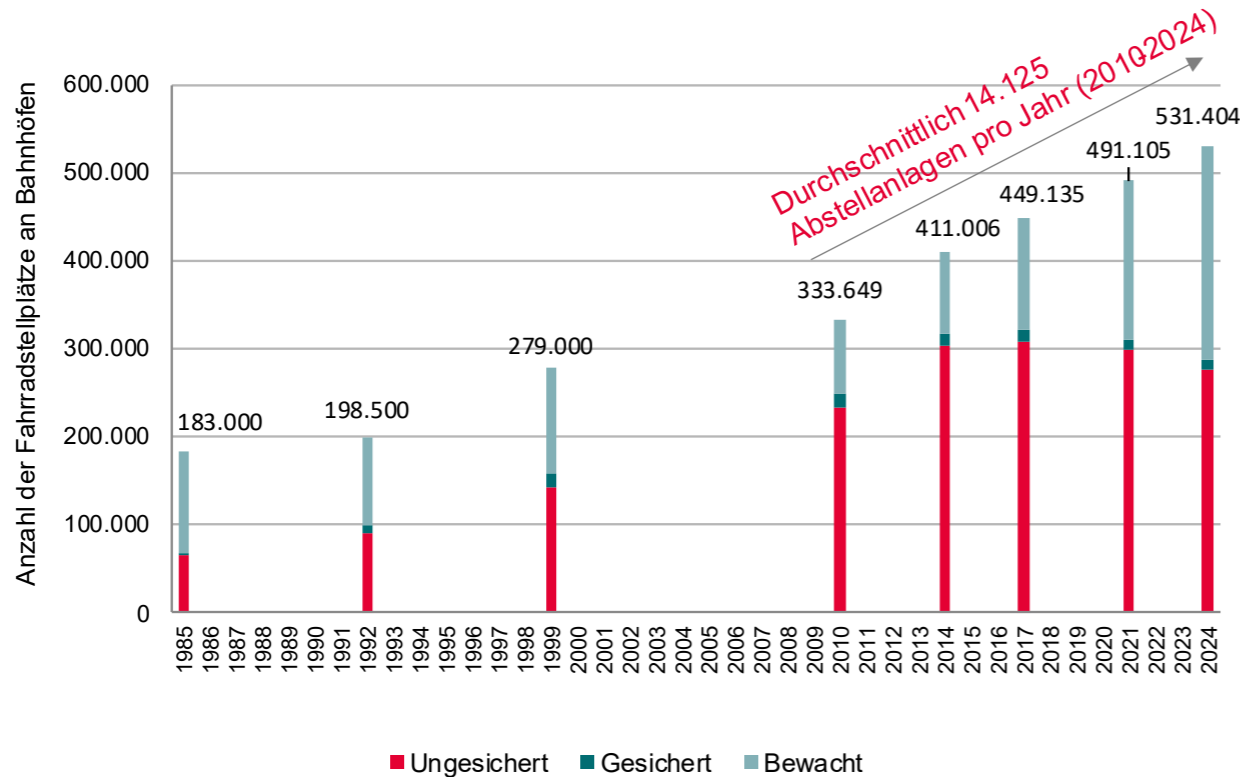
Quelle: Eigene Abbildung; Eigene Berechnungen nach von Daten von CBS 2026b; DB InfraGO 2025; Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme 2025; ÖBB 2025; ProRail 2025; SBB 2024, S. 8; Statistics Denmark 2025; Statistik Austria 2026 und Statistisches Bundesamt 2024

Benchmark Fahrradparken

Entwicklung in den Niederlanden



Entwicklung der Fahrradstellplatzkapazitäten in den Niederlanden (1985–2024)



Die Niederlande weiten ihre Radabstellkapazitäten an Bahnhöfen **seit über 10 Jahren** kontinuierlich aus.

Seit 2010 liegt die durchschnittliche Zubaurate bei **jährlich über 14.000** neuer Radabstellanlagen.

Dabei nehmen seit den letzten 10 Jahren **bewachte Radabstellanlagen (Personal und/ oder Videoüberwachung)** einen zunehmend größeren Anteil an.

Schätzungsweise wurden hierfür regierungsseitig 1 Mrd. € investiert (max. 50 % der Gesamtkosten) (Einschätzung ProRail 2025).

Bis 2040 soll die Anzahl auf **640.000 bis 680.000 Stellplätze** erhöht werden (100.000 bis 150.000 zusätzliche Stellplätze ab 2025) (Rijkswaterstaat 2023).

Quelle: Eigene Abbildung nach Daten Martens 2007 und Daten von ProRail 2025

Benchmark Fahrradparken

Auswirkungen neuer Fahrradparkhäuser an niederländischen Bahnhöfen auf die Fahrradnutzung



Nach dem Bau neuer Fahrradparkhäuser (jeweils als Zusatz zu bestehenden Fahrradparkhäusern) konnte ein Anstieg der Fahrradnutzung an ausgewählten niederländischen Bahnhöfen von 8 – 45 % verzeichnet werden. Die Bereitstellung der zusätzlichen Kapazitäten erfolgte jeweils durch neue Standards hinsichtlich der Architektur, des Designs und des daraus resultierenden Komforts.

| Fallbeispiele | Was wurde gebaut? | Eröffnung | Baukosten | Anteil Fahrrad am Modal Split zum Bahnhof vor Investition (2019)* | Anteil Fahrrad am Modal Split zum Bahnhof nach Investition (2023)* | Anstieg Anteil Fahrrad am Modal Split |
|----------------------------|---|-------------|------------------------------------|---|--|---------------------------------------|
| Bahnhof Amsterdam Centraal | Zwei neue Fahrradparkhäuser (Stationsplein + IJboulevardstalling): 11.000 Stellplätze (7.000 + 4.000) | Januar 2023 | 110 Mio. € (60 Mio. € + 50 Mio. €) | 24 % | 29 % | 21 % |
| Bahnhof Den Haag Centraal | Unterirdisches Fahrradparkhaus: 8.000 Stellplätze | Juli 2022 | 42 Mio. € | 22 % | 32 % | 45 % |
| Bahnhof Zwolle | Unterirdisches Fahrradparkhaus: 5.800 Stellplätze | März 2021 | 30 Mio. € | 49 % | 53 % | 8 % |

Quelle: Eigene Abbildung nach Dutch Cycling Embassy 2023; NS 2022; NS 2024; Rosenberg 2025; 1Zwolle 2025

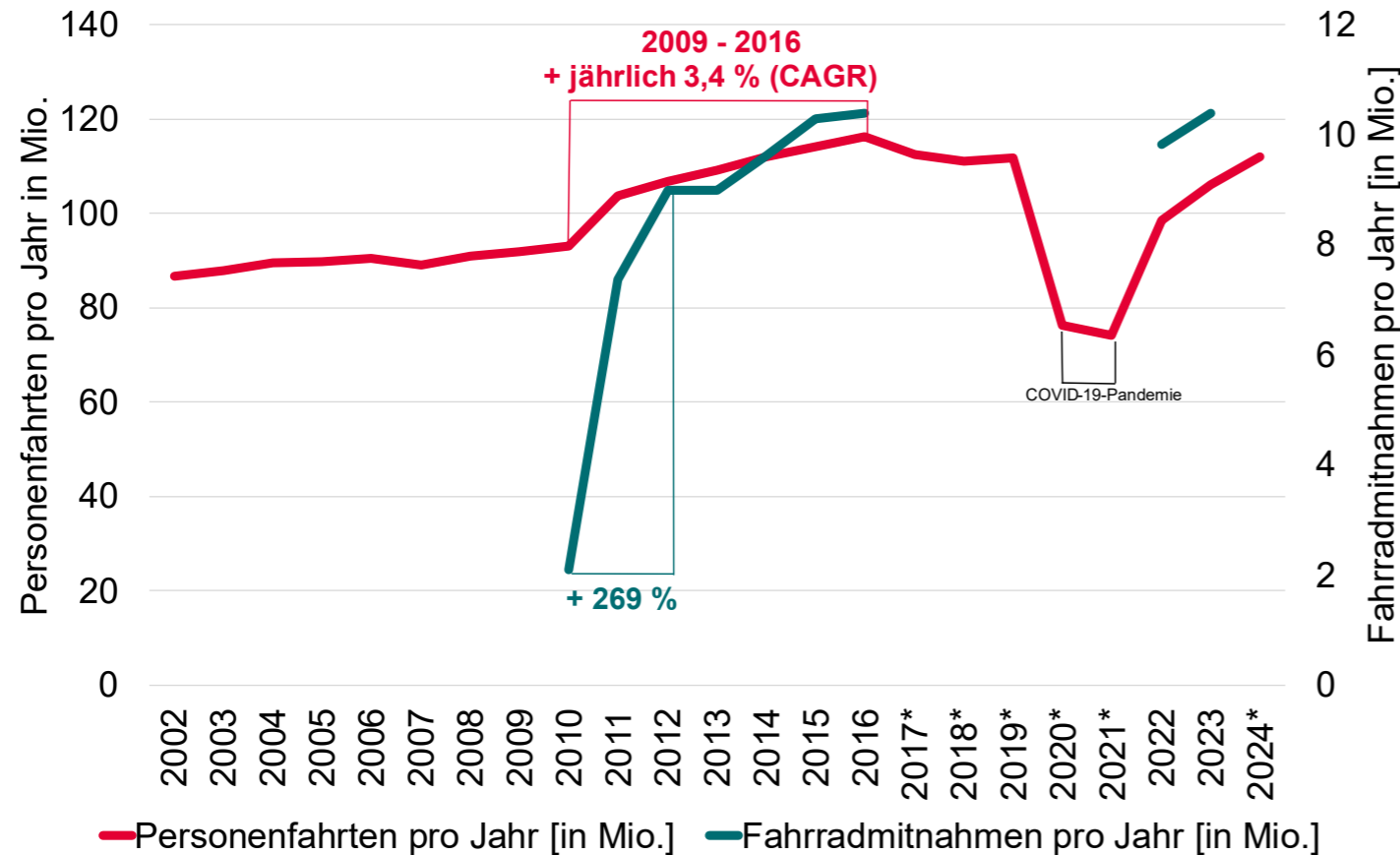
*Aufgrund der Erhebungsmethodik von NS, bei der nicht alle Radfahrenden einbezogen werden, ist davon auszugehen, dass die tatsächlichen Zahlen höher liegen (Einschätzung Roland Kager).

Benchmark Fahrradmitnahme

Kostenlose Fahrradmitnahme in Kopenhagen



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



Effekte nach Einführung der kostenlosen Fahrradmitnahme 2010

Schnelle Akzeptanz und Nutzung:

Von 2010 auf 2011 erfolgten die **stärksten Wachstumsraten bei Personenfahrten und transportierten Fahrrädern.**

Nach Einführung konnte die **Fahrradmitnahme innerhalb von zwei Jahren um 269 % gesteigert** werden.

Die Grenzen der Skalierbarkeit bei den Fahrradmitnahmekapazitäten sind erkennbar:

Der Höchststand der transportierten Fahrräder wurde im Jahr 2016 erreicht und ein Zuwachs von 395 % erreicht (2010–2016).

Bis zum Erreichen dieses Niveaus stiegen die jährlichen Personenfahrten um durchschnittlich 3,4 % (2009–2016, CAGR) und insgesamt um 26 % (2009–2016).

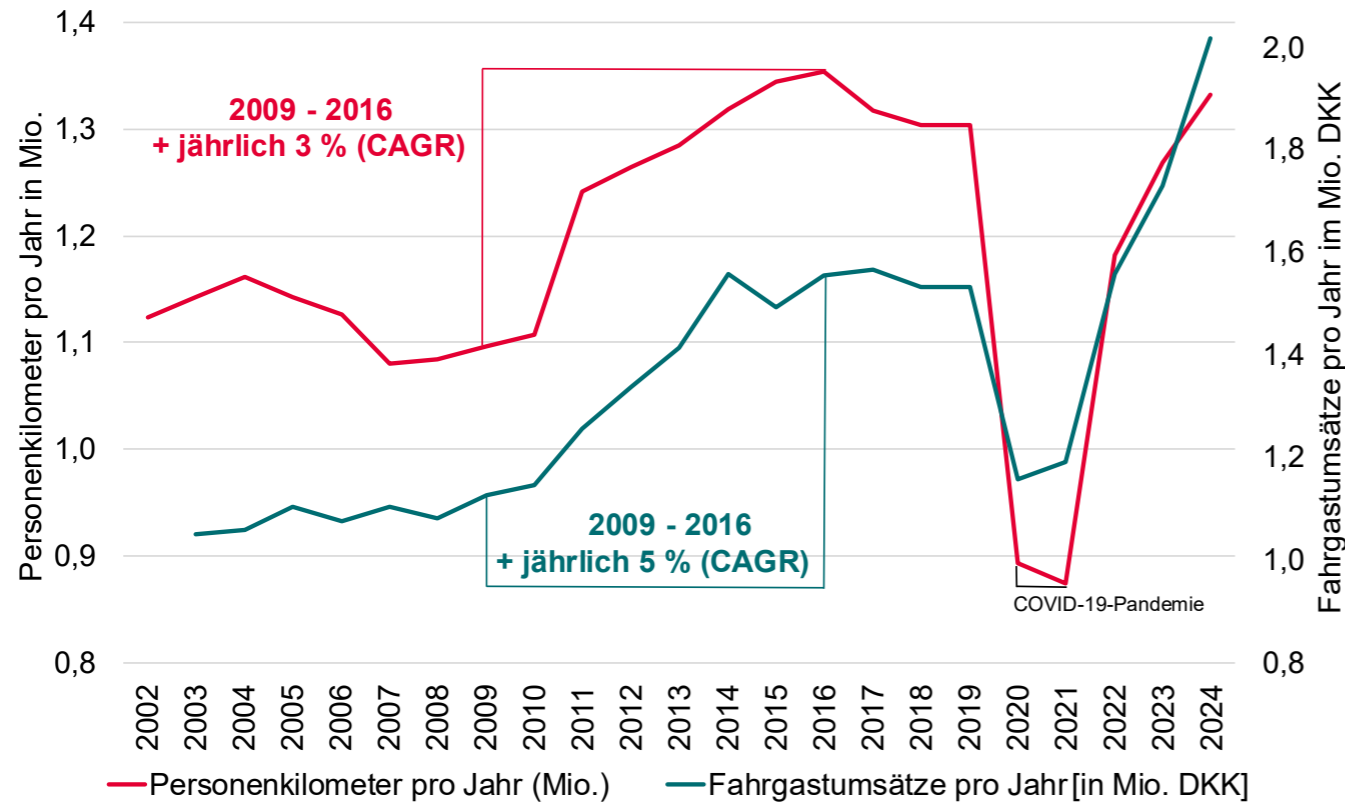
Quelle: Eigene Abbildungen nach Daten von DSB 2004 - 2010, 2011a, 2012 - 2023a, 2024, 2025b; Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme 2025 und Thybo 2015

Benchmark Fahrradmitnahme

Kostenlose Fahrradmitnahme in Kopenhagen



Entwicklung jährlicher Personenkilometer & Umsätze S-Bahn Kopenhagen (2002-2024)



Es sind weitere Wachstumseffekte nach Einführung der kostenlosen Fahrradmitnahme in Kopenhagen erkennbar:

Verkehrsleistung (2009–2016): + 23 % (Ø 3 % CAGR p. a.)

Fahrgastumsätze (2009–2016): + 40 % (Ø 5 % CAGR p. a.)

Quelle: Eigene Abbildung nach Daten von DSB 2004 - 2010, 2011a, 2012 - 2023a, 2024, 2025b; Thybo 2015

Benchmark Fahrradmitnahme

Überarbeitung des Fahrradmitnahme-Konzepts 2013



Kopenhagen (Dänemark)

Umgestaltung der Fahrradabteile in Kopenhagen: Kapazitätserhöhungen allein nicht ausreichend, zusätzliche Konzepte zur einfachen Handhabung der Mitnahme erhöhen Komfort für alle.

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

Quelle: DSB 2011b; Thybo 2015



Foto: Fahrradabteil in Kopenhagen

Quelle: QIMBY, [CC0 1.0 Universell](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

Vorarlberg (Österreich)

- Seit Fahrplanwechsel 2022/2023: erste neue Nahverkehrszüge mit eigenem Radabteil nach Kopenhagener Modell.
- Radabteile ermöglichen einfaches Ein- und Aussteigen mit dem Fahrrad (Einbahnstraßen-Prinzip).
- Zugabteil je nach Bedarf adaptierbar (Sitzplatzreihen oder Fahrradabteil).

Quelle: VMOBIL 2023; VMOBIL o. J.



Foto: Fahrradabteil in Vorarlberg

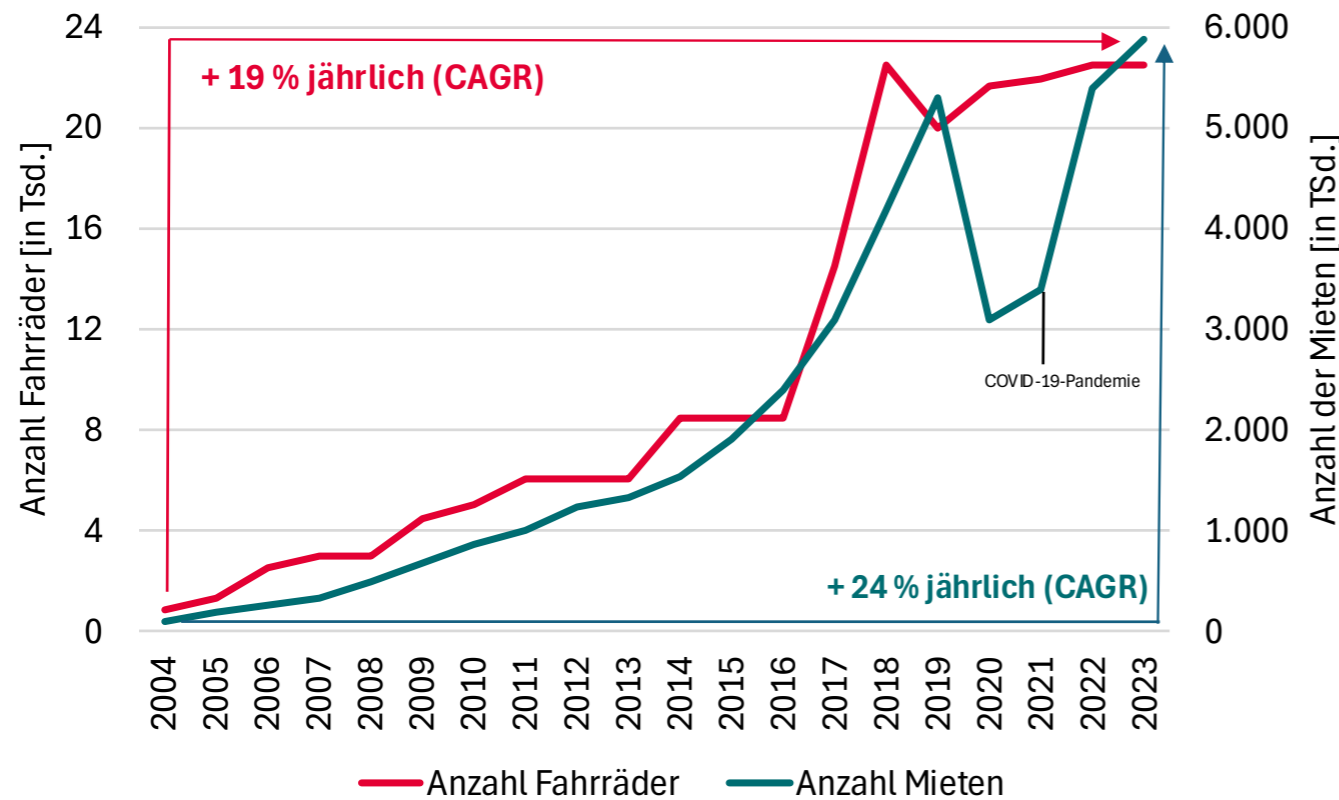
Quelle: Strößenreuther 2025

Benchmark Sharing

Wachstum OV-fiets (2004 - 2023)



OV-fiets: Entwicklung der Flottengröße & Mieten pro Jahr (2004–2023)



Skalierung der Flotte:

Die **Anzahl der OV-fiets** wurde um den **Faktor 17** gesteigert (2004–2023)

Nutzungsintensität:

Die **Anzahl der jährlichen Ausleihen** stieg insgesamt um den **Faktor 31**.

Abdeckung der Bahnhöfe:

Ca. 70 % der niederländischen Bahnhöfe verfügen über dieses einheitliche Sharing-Angebot.

(Vgl. Deutschland: maximal 20 % gemäß eigener überschlägiger Abschätzung)

Wachstumsraten (CAGR):

Durchschnittliches jährliches **Flottenwachstum: 19 %**

Durchschnittliches jährliches **Wachstum der Ausleihen: 24 %** (inkl. COVID-19-Effekte)

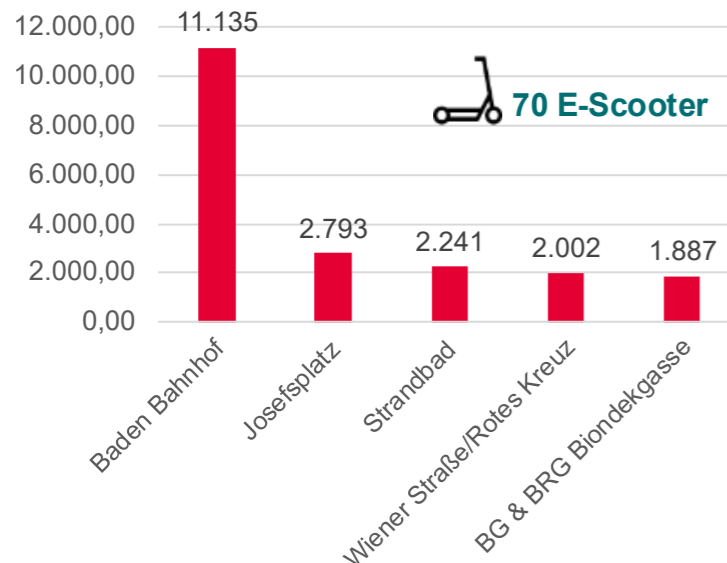
Quelle: Eigene Abbildung nach Daten von Mbugua 2024 nach Daten von Nederlandse Spoorwegen und ovfietsbeschikbaar.nl 2025

Seit 2018 werden über ÖBB 360° Mobilitätsangebote in kleinen Mittelstädten umgesetzt, um intermodale Wegeketten zu erleichtern. Die Angebote werden insbesondere für **Wege vom / zum Bahnhof** genutzt.

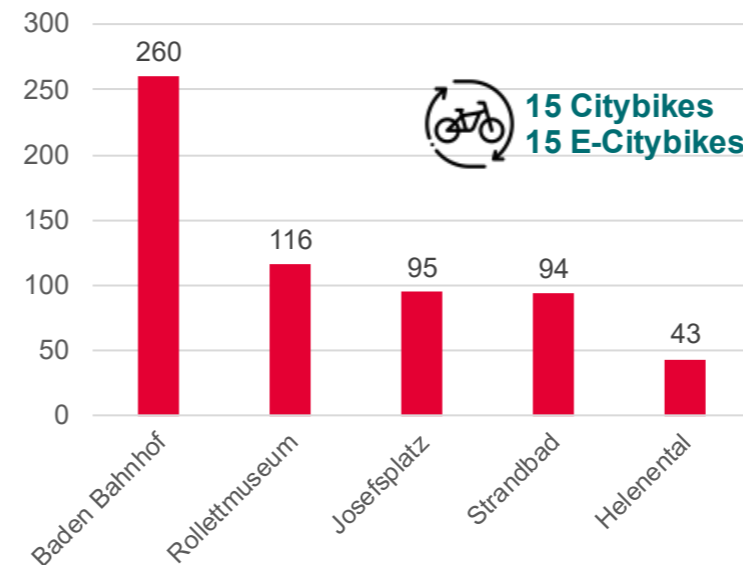
Derzeit werden ÖBB 360°-Mobilitätsangebote in vier österreichischen Gemeinden angeboten: Korneuburg (13.700 EW), Leoben (25.000 EW), Baden bei Wien (26.000 EW), Feldkirchen bei Graz (7.500 EW).

Nutzungszahlen der E-Tretroller und Bikesharing-Fahrräder in der kleinen Mittelstadt Baden (Österreich)

Nutzungszahlen des **E-Scooter Sharings** in Baden in den top 5 Parkierungszonen im Jahr 2024



Nutzungszahlen des **ÖBB BikeSharing** in den top 5 Parkierungszonen der Stadt Baden im Jahr 2024



Quelle: Eigene Abbildungen nach Daten von ÖBB 2025

- Eine Quantifizierung der BikeTransit-Potenziale und die dazugehörigen Investitions- und Ausbaubedarfe in Deutschland werden im **weiteren Projektverlauf** ermittelt – basierend **auf Befragungen von BikeTransit-Nutzer*innen** an ausgewählten Bahnhöfen und auf ausgewählten Zuglinien sowie der allgemeinen Bevölkerung, differenziert nach Regionen mit guten und weniger guten Ausgangsbedingungen für die Kombination von Fahrrad und Bahn.
- Einerseits werden damit die **verkehrlichen und finanziellen Potenziale von BikeTransit** für die spezifischen Bedingungen in Deutschland empirisch fundiert ermittelt und gleichzeitig die **Ersteinschätzungen der Benchmarkanalyse** zur Größenordnung möglicher Veränderungen im BikeTransit-Bereich gegengeprüft. Andererseits werden u. a. die **Handlungsempfehlungen der Brancheninitiative Fahrrad und Bahnen** zum BikeTransit-Ausbau in Deutschland überprüft, bewertet und gezielt ergänzt.
- Zum Ende des Projekts werden **deutschlandspezifische Handlungsempfehlungen** auf der Basis der eigenen empirischen Erhebungen erarbeitet.
- Im Ergebnis sollen **konsistente und verkehrswissenschaftlich fundierte Entscheidungsgrundlagen** für die weitere verkehrspolitische Unterstützung von BikeTransit-Angeboten in Deutschland geschaffen werden.

- BFS - Bundesamt für Statistik (o. J.): Bevölkerung. <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/bevoelkerung.html>
- 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>
- BMVIT - Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2013): Radverkehr in Zahlen. Daten, Fakten und Stimmungen. 2. Auflage. Wien. Studie „Radverkehr in Zahlen“
- Bühlmann, A., Özvegyi, T., Graf, S., & Nenniger, R. (2025): Abschätzung Nachfragepotenzial konsequenter Bike+Ride-Förderung. EBP Schweiz AG
- CBS - Centraal Bureau voor de Statistiek (2024): Mobility; per person, modes of travel, purposes of travel and regions [Datensatz]. CBS StatLine. <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/en/dataset/84710ENG/table>
- CBS - Centraal Bureau voor de Statistiek (2026a): Population counter. <https://www.cbs.nl/en-gb/visualisations/dashboard-population/population-counter>
- CBS - Centraal Bureau voor de Statistiek (2026b): Passenger transport by rail; number of passengers, passenger kilometers. <https://www.cbs.nl/en-gb/figures/detail/86172ENG#shortTableDescription>
- Christiansen, H., & Anderson, M. K. (2024): The Danish National Travel Survey Annual Statistical Report: Denmark 2023
- DB InfraGO AG (2025): [Auswertung Verkehrsaufkommen]. Excel-Datei, unveröffentlicht
- Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme (2025): Det nationale cykelregnskab [Datenbank]. <https://stormgmtplibie.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 (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 (2023b): Summary of Request for Information (RFI) 2019–2022 (FS.TL.01, Version 1.0). <https://www.dsb.dk/globalassets/om-dsb/rapporter/fremtidens-tog/fs.tl.01-summary-of-rfi-findings-2019-2022.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>
- Dutch Cycling Embassy (2023). IJboulevard Underwater Bike Parking at Amsterdam Centraal [Video]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=E_ijo89KbFc
- 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
- infas - Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (2025): Mobilität in Deutschland - MiD Kurzbericht. Eine Studie des Bundesministerium für Digitales und Verkehr. Bonn. https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_Kurzbericht.pdf
- Infostelle Fahrradparken am Bahnhof (2022): Abstellanlagen für Fahrräder an deutschen Bahnhöfen. Bestand und Potenziale. Ergebnisse der Datenerhebungen der Infostelle Fahrradparken am Bahnhof von November 2021 bis Juni 2022. Berlin. <https://radparken.info/wp-content/uploads/2024/06/db-bmdv-kurzbericht-kernaussagen.pdf>
- 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>

- Martens, K. (2007): Promoting bike-and-ride: The Dutch experience. In: Transportation Research Part A: Policy and Practice 41 (4), S. 326–338. DOI: 10.1016/j.tra.2006.09.010
- Mbugua, L. W. (2024): Examining the societal costs and benefits of integrating bike sharing systems and public transport: A case study of the OV-fiets in the Netherlands [Masterarbeit, Delft University of Technology]. TU Delft Repository. <http://resolver.tudelft.nl/uuid:70ca79cc-d6de-47c3-a707-88068d233008>
- MiT - Mobilität in Tabellen (2023): Webanwendung, Link: <https://mobilitaet-in-tabellen-2023.bast.de/>
- NS - Nederlandse Spoorwegen (2022): Modernste fietsenstalling van Nederland geopend bij station Almere Centrum. Pressemitteilung vom 28. September 2022. <https://nieuws.ns.nl/modernste-fietsenstalling-van-nederland-geopend-bij-station-almere-centrum/>
- NS - Nederlandse Spoorwegen (2024): Reizigersgedrag. <https://dashboards.nsjaarverslag.nl/reizigersgedrag>
- ÖBB - ÖBB-Personenverkehr AG, Vertrieb & Neue Services (2025): Mobilität weiter gedacht. Jahresdaten 2024: Baden Mobil (Scooter- und BikeSharing).
- ovfietsbeschikbaar.nl (2025): OV-fiets beschikbaarheid. <https://ovfietsbeschikbaar.nl/>
- ProRail (2025): [Entwicklung der Fahrradstellplatzkapazitäten an Bahnhöfen in den Niederlanden]. Excel-Datei, unveröffentlicht.
- Rijkswaterstaat (2023): Factsheet: Fietsparkeren bij treinstations. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. <https://www.rijkswaterstaat.nl/zakelijk/zakendoen-met-rijkswaterstaat/werkwijzen/werkwijze-in-gww/communicatie-bij-werkzaamheden/werkwijzer-hinderaanpak/toolbox-slim-reizen/factsheet-fietsparkeren-bij-treinstations>
- Rosenberg, H. (2025). Dure fietsenstalling bij CS klein beetje open. Den Haag Centraal. <https://www.denhaagcentraal.net/nieuws/dure-fietsenstalling-bij-cs-klein-beetje-open/>
- SBB - Schweizerische Bundesbahnen (2024): Produktstrategie Veloparking - Kurz-ersion. Schweizerische Bundesbahnen AG
- Statista (2024): Verkehrsleistung von Fahrradfahrern in der Schweiz von 2005 bis 2023 [Statistik]. Statista. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/509681/umfrage/verkehrsleistung-von-fahradfahrern-in-der-schweiz/>
- Statistics Denmark (2025): Population figures in Denmark. <https://www.dst.dk/en/Statistik/emner/borgere/befolkning/befolkningstal>
- Statistik Austria (2026): Bevölkerung zu Jahres-/Quartalsanfang. <https://www.statistik.at/statistiken/bevoelkerung-und-soziales/bevoelkerung/bevoelkerungsstand/bevoelkerung-zu-jahres-/quartalsanfang>
- Statistisches Bundesamt (Destatis) (2024): Fahrgastzahl im Linienverkehr mit Bussen und Bahnen 2023 um 7 % gestiegen [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/04/PD24_142_461.html#:~:text=Im%20%C3%B6ffentlichen%20Personennahverkehr%20\(%C3%96PNV\)%2C,Vor%2DCorona%2DJahres%202019](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/04/PD24_142_461.html#:~:text=Im%20%C3%B6ffentlichen%20Personennahverkehr%20(%C3%96PNV)%2C,Vor%2DCorona%2DJahres%202019)
- Statistisches Bundesamt (Destatis) (2025a). Bevölkerungsstand in Deutschland. https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/_inhalt.html
- Statistisches Bundesamt (Destatis) (2025b): Bevölkerungsdichte 2022. https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Bevoelkerung-Arbeit-Soziales/Bevoelkerung/_Grafik/_Interaktiv/bevoelkerungsdichte.html

- Statistisches Bundesamt (Destatis) (2025c): Basistabelle Bevölkerungsdichte. https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-Regionen/Internationales/Thema/Tabellen/Basistabelle_Bevoelkerungsdichte.html
- 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>
- Yanatma, S. (2023): Bahn fahren: In welchem europäischen Land wird am meisten mit dem Zug gereist? Euronews. Artikel vom 22. September 2023. <https://de.euronews.com/next/2023/09/22/bahn-fahren-in-welchem-europaischen-land-wird-am-meisten-mit-dem-zug-gereist>
- 1Zwolle (2025). Na bijna 5 jaar kan iedereen fiets stallen bij station. 1Zwolle. Artikel vom 28. Februar 2025. <https://1zwolle.nl/nieuws/179907/na-bijna-5-jaar-kan-iedereen-fiets-stallen-bij-station.html>

Wir danken folgenden Institutionen für die freundliche Datenbereitstellung und Auskünfte:

- Bergische Universität Wuppertal
- BLS AG
- Chacomo
- Danske Statsbaner (DSB)
- DB InfraGO
- Dott
- Energieinstitut Vorarlberg
- Forum Velostationen / Forum Bikesharing Schweiz
- Nederlandse Spoorwegen (NS)
- Österreichische Bundesbahnen (ÖBB)
- ÖBB 360°
- ProRail
- Pro Velo Schweiz
- Schiene OÖ
- Schweizerische Bundesbahnen AG (SBB)
- Schweizerische Südostbahn AG
- Studio Bereikbaar
- Umweltbundesamt Österreich
- Verband öffentlicher Verkehr (Schweiz)
- Verkehrsclub Schweiz
- Verkehrsverbund Luzern / Luzern mobil
- VMOBIL
- WESTbahn (Österreich)