

## Fahrradmitnahme begrenzt



# Fahrradmitnahme in Zügen

Im letzten Jahrzehnt bin ich regelmäßig mit Regionalzügen im Berliner Raum unterwegs gewesen. Je nach Jahreszeit, Wochentag und Uhrzeit wandelte sich die Zusammensetzung der Fahrgäste, die mit mir unterwegs waren. Entsprechend variierte auch die Anzahl der Fahrräder in den Zügen. So manches Mal blieben auch Reisende mit ihren Fahrrädern aber

auch am Bahnsteig stehen und mussten auf den nächsten Zug warten, da der gerade abfahrende voll war. Gerade am Wochenende für Tages- oder Wochenendausflüge war es möglich spannende Stapelkonzepte für

Fahrräder in den Fahrradabteilen zu sehen. Manchmal lief das Stapeln harmonisch ab, manchmal war die Stimmung jedoch auch aufgeladen.

Als Reaktion auf die große Nachfrage nach mehr Platz für Fahrräder, wurden in den neu verkehrenden Zügen neue Konzeptionen von Fahrrad- bzw. Mehrzweckabteilen, zum Teil auch beide Formen mit getrennten Funktionen, realisiert.

Teilweise gibt es jetzt keine Klappsitze mehr, vor denen die Fahrräder abgestellt werden, sondern reine Stangen. Es ist mir häufig begegnet, dass die Stange auf der kompletten Länge mit einzelnen Fahrrädern, zumeist bis oben hin mit Fahrradtaschen bepackt, zugestellt war. Wenn es noch mehr Reisende mit Fahrrädern gibt oder eine Person mit Kinderwagen einsteigt, wird im entsprechenden Abteil zum Leidwesen oder zur Belustigung aller Anwesenden mehr oder weniger freiwillig immer noch Tetris gespielt.

Anders sieht es im Fernverkehr aus. Bei Fahrten mit dem IC, bei denen ich mein Fahrrad dabei hatte, war ich verpflichtet, mir Fahrradkarten im Vorhinein zu reservieren. Ein Spontankauf ist gerade über den Sommer sehr schwierig. Langfristige Planung ist angesagt und so manches Mal musste ich dann auch den Regionalverkehr nehmen, da es mir nicht möglich war einen Fahrradplatz in einem IC zu buchen. So es mir jedoch gelungen ist, einen der Fahrradplätze zu ergattern, gestaltet sich die Fahrt meist sehr entspannt und war wesentlich schneller als mit den Regio-

nalverkehr. Probleme traten auf, wenn Anschlüsse verpasst wurden, da ein einfaches Einsteigen in den nächsten IC oder ICE mit einem Fahrrad nicht ohne weiteres möglich ist. Dann war zumeist doch wieder die Regionalbahn das Transportmittel der Wahl.

Bei meinen Fahrten zwischen Hannover und Berlin tauchen inzwischen vermehrt Reisende auf, die mit einem Fahrrad reisen, dass kein Fahrrad ist. Zusammengefaltete Klappräder oder auseinandergebaute Fahrräder – beide Räder ab und Lenker verdreht zzgl. zweier Kabelbinder – sind mir des Öfteren schon im ICE begegnet. So manch großer Karton, in den ein Fahrrad passt, hat sich mir bei einigen Fahrten gezeigt. Am Abfahrtsbahnhof bzw. am Ankunftsbahnhof ging dann in der Regel das große Basteln los, um aus dem Gepäckstück wieder ein Fahrrad zu machen.

Im September wurde auf der InnoTrans in Berlin der ICE 4 vorgestellt. Auch dieser wird Abstellmöglichkeiten für Fahrräder haben. Ist das jetzt ein Vor- oder ein Nachteil?

### Was meinen Sie zu diesem Thema?

Schreiben Sie uns Ihre Meinung als Leserbrief an: [leserbriefe@der-fahrgast.de](mailto:leserbriefe@der-fahrgast.de)

(me)

# Pro

## Fahrradmitnahme im Fernverkehr

Rad und Bahn sind ein perfektes Duo, denn sie ziehen dieselben Menschen an. Menschen, die mit Freude und gutem Gewissen mobil sein wollen. Immer mehr Menschen nutzen diese Kombination, die Bahn verzeichnet wachsende Verkäufe bei den Fahrrad-Tickets im Fernverkehr. 291.445 waren es 2014, im Jahr darauf acht Prozent mehr. Warum? Weil das Radfahren im Alltag und in der Freizeit immer populärer wird. Schon 10 Prozent der Umsätze im Inlandstourismus werden durch Radtouristen generiert. 4,5 Millionen Bundesbürger haben 2015 Radreisen mit über 30 Millionen Übernachtungen unternommen. Dazu kommen jährlich rund 150 Millionen Tagesausflüge auf dem Rad, Tendenz steigend. Das ist wahrlich kein Pappenstiel!

Die große Mehrheit der Radtouristen will mit dem eigenen Rad unterwegs sein, das wissen wir aus der ADFC-Radreiseanalyse. Das eigene Rad ist für viele vergleichbar mit den eigenen Schuhen – wenn es einmal passt, tauscht man es nur ungern gegen ein Fremdes ein.

Um es kurz zu machen: Ja, man könnte als bahnreisender Radler auf dem Ostseeküstenradweg, in Dresden, Köln oder am Bodensee auch ein Leihrad nehmen – aber das wollen viele Radreisende aus den genannten Gründen nicht. Was tun? Soll diese zahlungskräftige Kundengruppe jetzt gesammelt ins Auto steigen und mit den Rädern auf dem Dach quer durch die Republik und noch viel weiter gondeln? Das freut bestenfalls die Mineralölindustrie, aber sonst niemanden. Nein, die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme im Fernverkehr der Bahn ist der richtige Weg.

Der ADFC hat deswegen seit langem eine Mobilitätspartnerschaft mit der Deutschen Bahn. Und wir werden nicht müde, die Bahn daran zu erinnern, dass Radfahrerinnen und Radfahrer eine wichtige Kundengruppe sind. Die Fernbus-Unternehmen haben das ganz schnell begriffen und schon kurz nach der Liberalisierung des Marktes die Fahrradmitnahme ermöglicht. Dass mit der neuen ICE-Baureihe endlich auch im schnellen Fernverkehr eine Fahrradmitnahme möglich ist, ist ein Schritt in die richtige Richtung. Man muss es aber auch in den Details richtig machen. Wenn man beispielsweise den Zugang zum Fahrrad-Abteil des neuen ICE 4 schmal und mit Treppenstufen gestaltet, braucht man sich nicht zu wundern, wenn es Verzögerungen beim Ein- und Aussteigen gibt.

Radmitnahme sollte in Fernverkehrszügen generell und komfortabel möglich sein. Bei der Fahrzeugentwicklung muss das von vornherein berücksichtigt werden. Die Zugänge zu den Bahnsteigen müssen barrierefrei sein, genauso wie die Einstiege zu den Fahrrad-Abteilen. Und wo sich das Fahrrad-Abteil befindet, sollte man am Bahnsteig genauso schnell erfahren, wie den Ort des Bord-Bistros. Dann funktioniert es wirklich, das perfekte Duo Rad und Bahn.



Ludger Koopmann  
ADFC-Bundesvorstand Verkehr

# Contra

## Fahrradmitnahme im Fernverkehr / im Bahnverkehr

Platz, vor allem der Sitzplatz, ist für den Fahrgast in Bahn und Bus ein hohes Gut. Die Alternative heißt nämlich stehen und das ist weder attraktiv noch bequem. Nun benötigen wir in unseren Zügen und Bussen auch Platz für Dinge, die zwingend notwendig für unsere Reisen sind. Da sind die Toiletten und natürlich müssen wir auch unser Gepäck unterbringen können. Ohne frische Wäsche wird kaum einer die (Fern-)Reise antreten und auch im Regionalverkehr hat der eine oder der andere einen Koffer oder Rucksack dabei.

Weiterhin müssen wir jungen Familien mit Kinderwagen und Älteren mit ihrem Rollator Platz einräumen. Nicht vergessen dürfen wir auch Menschen mit Behinderungen, insbesondere Rollstuhlfahrer, die wir aus Bahn und Bus im Sinne der Gleichberechtigung nicht ausschließen dürfen. Gewiss, deren Platz braucht mehr Raum als andere, wir dürfen hier aber nicht betriebswirtschaftlich denken, hier zählt die soziale Verantwortung, der wir uns als denkende Menschen nicht entziehen dürfen.

Wie sieht es dagegen mit der Mitnahme von Fahrrädern aus? Meist sind es Freizeitfahrer, die zur eigenen Freude unterwegs sind. Das unterscheidet sie erheblich von Kinderwagen und Rollstühlen. Ich gönne Ihnen die Freude am Radfahren. Die Freude endet aber dort, wo ich als Fernreisender oder als Pendler im Berufsverkehr nicht sitzen kann, weil der Platz für ein Fahrrad gebraucht wird, dass vielleicht sogar kostenlos (Nahverkehr) oder zu einem vergleichsweise günstigen Fahrpreis mitfährt. Schauen wir uns doch einmal über das Jahr gesehen in der Hauptverkehrszeit den Fahrradwagen, Wagen 2, im Metro an. Fahrrädern sind nicht zu sehen, dafür nutzen Pendler die Fahrradbügel als Sitzplatz. Ist das attraktiv oder bequem? Gewiss nicht. Dafür können an vielleicht 50 sonnigen Tagen Fahrradfahrer ihr Fahrrad mitnehmen. Im Fernverkehr sieht es nicht besser aus. Die Fahrrad-Abteile sind meist leer, dafür sieht man stehende Fahrgäste.

Auch führt der Ein- und Ausstieg mit dem Fahrrad allzu oft zu einer Verspätung, was einen Verlust eines Anschlusses bedeuten kann. Zusätzliche Wartezeit für die Fahrradmitnahme?

Und in U- und S-Bahnen? Wo Fahrräder auch in der Hauptverkehrszeit mitgenommen werden dürfen, nehmen sie nicht nur Platz weg, sondern können auch die Kleidung anderer Fahrgäste verschmutzen – auf dem Weg zu einem wichtigen Termin ein Übel. Sperrzeiten können das Problem teilweise lösen – wenn sich die Fahrradfahrer daran halten.

Fazit: Die Probleme, die das Fahrrad in Bahn und Bus schafft, sind viel zu groß, als dass man es fordern oder fördern sollte – und ökologisch unsinnig ist es obendrein, wenn ich ein Fahrzeug (das Fahrrad) in einem anderen Fahrzeug (Bahn oder Bus) zusätzlich zum Reisen den mittransportiere.



Karl-Peter Naumann  
Ehrenvorsitzender des  
Fahrgastverbandes PRO BAHN