Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/13670 –

Fahrradmitnahme in Fernzügen der Deutschen Bahn

Vorbemerkung der Fragesteller

Um die Verkehrswende voranzutreiben, ist es nach Ansicht der Fragesteller entscheidend, Bürgerinnen und Bürger individuelle und flexible Mobilität abseits von Reisen mit privaten Pkws zu ermöglichen und deutlich zu erleichtern. Eine zentrale Maßnahme hierfür ist nach Ansicht der Fragesteller die Verbesserung der Fahrradmitnahme in Fernzügen der Deutschen Bahn (DB).

1. Plant die DB Fernverkehr, die Fahrradmitnahme in allen Zügen der DB Fernverkehr zukünftig zu ermöglichen?
 - a) Wenn ja, bis wann soll dieses Ziel erreicht sein?
 - b) Wenn ja, wie viele Fahrradstellplätze sind pro Zug mindestens geplant?
 - c) Wenn nein, warum nicht?

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG (DB AG) wird das Angebot zur Fahrradmitnahme kontinuierlich ausgeweitet. Seit vielen Jahren verfügen alle Intercity-Züge (rund 180 Züge) über Fahrradbereiche. Die DB Fernverkehr AG hat diesen Service auf einige ICE-Baureihen ausgeweitet. Bei allen 59 Triebzügen der ICE-T-Flotte wurden Fahrradstellplätze nachgerüstet. Damit können seit April 2019 viele neue und schnelle Direktverbindungen zur Fahrradmitnahme im Fernverkehr angeboten werden. Durch neue ICE-4-Züge und neue ECx-Züge werden knapp 60 Prozent der Fernverkehrsflotte bis 2025 über Fahrradstellplätze verfügen, womit alle Fernverkehrsrelationen zur Fahrradbeförderung angeboten werden können. Der neue Fernverkehrszug ECx ermöglicht an allen Türen einen stufenlosen Einstieg; dies gilt auch für den Fahrradbereich. Bei zukünftigen Fahrzeugbeschaffungen werden Fahrradstellplätze vorgesehen. Bei der Anzahl der Fahrradstellplätze in Neufahrzeugen orientiert sich die DB Fernverkehr AG an den Vorgaben der Neufassung der EU-Fahrgastreueverordnung. Diese sieht mindestens acht Stellplätze vor.

2. Plant die DB Fernverkehr im Rahmen der Sanierung der ICE-3-Züge, eine Möglichkeit zur Fahrradmitnahme zu schaffen, und wenn nein, warum nicht?

Nach Angaben der DB AG werden beim ICE 3 nachträglich keine Flächen zur Fahrradmitnahme kapazitätsneutral geschaffen. Aufgrund der Grundriss-Struktur der ICE-3-Wagen wäre hierfür eine Reduzierung des Sitzplatzangebots erforderlich. Eine Verringerung der Sitzplatzkapazität ist vor dem Hintergrund der bereits heute sehr hohen Auslastung nicht möglich. Hinzu kämen sehr aufwändige bauliche Eingriffe, da die Durchgangsbreite zwischen Einstieg und Fahrgastraum nicht für das regelmäßige Ein- und Ausladen von Fahrrädern ausgelegt ist.

3. Hat die DB Mindestmaßvorgaben bzw. Standards bezüglich des Fassungsvermögens für den Bau neuer Aufzüge an Bahnhöfen, und wenn ja, welche sind dies?

Die Grundfläche eines Aufzugs beträgt 1,1 x 2,1 Meter. Grundlage ist die Empfehlung des Arbeitskreises Maschinen- und Elektrotechnik staatlicher und kommunaler Verwaltungen „Aufzug 2017 – Hinweise für die Planung, Ausschreibung und Verwendung von Aufzugsanlagen in öffentlichen Gebäuden“. Wenn beim Erneuern und beim Austausch alter Aufzugsanlagen durch bauliche Umstände andere Schachtabmessungen vorliegen, kann die Grundfläche des Aufzugs kleiner sein. Mindestmaß ist hier jedoch 1,1 x 1,4 Meter. Das entspricht den Vorgaben für die barrierefreie Gestaltung gemäß DIN 18040-1/-3 sowie der Verordnung über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM 2015).

4. Werden die Aufzüge an Bahnhöfen der DB im Falle eines Neubaus bzw. Umbaus so konzipiert, dass auch ein Transport von Fahrrädern bzw. Lastenfahrrädern darin möglich ist?

Die DB AG plant Um- und Neubauten bei Aufzügen so, dass Fahrräder mit Standardmaßen (ca. 60 bis 70 cm Breite und ca. 1,9 bis 2,0 m Länge) in den Aufzügen transportiert werden können. Da bei der Erneuerung einer alten Aufzugsanlage die Schachtabmaße des vorhandenen Fahrschachtes die Größe der Fahrkorbgrundfläche begrenzen, kann es zur Einschränkung des Fahrradtransportes kommen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

5. Mit welcher Begründung sind in Zügen der DB Fernverkehr, „[s]ogenannte Lastenräder (Fahrräder oder Pedelecs mit festen Aufbauten für Lasten- und/oder zum Transport von Kindern) [...] von der Mitnahme ausgeschlossen“ (www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/agb/ge_samt_2019/mdb_295925_befrderungsbedingungen_der_db_ag_-_stand_05_08_2019.pdf)?

Nach Angaben der DB AG hat die Gewährleistung der Betriebssicherheit Priorität. Lastenräder sind länger und breiter als herkömmliche Fahrräder und stellen ein Risiko für die Betriebssicherheit dar, indem sie die einzuhaltende Durchgangsbreite und den zur Verfügung stehenden Raum überschreiten. Zudem verhindern die Aufbauten eine sichere Befestigung der Räder. Ein einfaches, gefahrfreies Ein-/Ausladen der Lastenräder wird durch deren Schwer-

punkt, der nicht in der Mitte, sondern hinten liegt, erschwert. Sobald eine oder mehrere Stufen überwunden werden müssen, kann es zu Problemen beim Einstieg kommen. Dadurch werden die Haltezeiten überschritten, was sich wiederum negativ auf die Pünktlichkeit des Zuges auswirkt.

6. Welche weiteren Maßnahmen ergreift die DB Fernverkehr, um die Fahrradmitnahme in Zügen zu erleichtern und möglichst vielen Reisenden zu ermöglichen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

7. Sind der Bundesregierung Fälle aus den vergangenen fünf Jahren bekannt, bei denen Reisende mit Fahrrad nicht befördert wurden, obwohl der Fahrgast über einen gültigen Fahrschein mit Reservierung verfügte?

Nach Auskunft der DB AG sind Einzelfälle bekannt, bei denen Fahrräder trotz einer vorliegenden Reservierung nicht befördert werden konnten. In diesen Fällen wird durch die DB AG eine Weiterbeförderung gewährleistet.

8. Sind der Bundesregierung Fälle aus den vergangenen fünf Jahren bekannt, bei denen Fahrräder von der Weiterbeförderung ausgeschlossen wurden, obwohl eine gültige Reservierung vorhanden war, der betreffende Zug jedoch kurzfristig durch eine andere Baureihe ersetzt wurde?
9. Sind der Bundesregierung Fälle aus den vergangenen fünf Jahren bekannt, bei denen ein ICE-4-Zug ausfiel und der Ersatzzug nicht über ein Fahrradabteil verfügte?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB AG kam es in Einzelfällen zu einer Nichtbeförderung von Fahrrädern. Verfügt ein Ersatzzug über keine Fahrradstellplätze, werden bspw. Abteile gesperrt, um die Fahrradmitnahme zu ermöglichen. Durch den zunehmenden Zulauf von ICE-4-Zügen sowie durch die Ausstattung des ICE T mit Fahrradmitnahme werden sich diese Fälle kontinuierlich reduzieren.

10. Wie bewertet die Bundesregierung die Pläne der DB, im neuen ECx von Talgo die Zahl der Fahrradstellplätze auf maximal acht von derzeit bis zu 24 in IC-Zügen zu reduzieren (www.deutschebahn.com/de/presse/suche_Medienpakete/medienpaket_ECx-3932956)?

Nach Angaben der DB AG verfügen die Intercity-Züge, die meist Verbindungen im Stunden- oder Zweistundentakt anbieten, in der Regel über acht bis 16 Fahrradstellplätze. Nur einzelne Intercity-Züge haben 24 Fahrradstellplätze. Die Dimensionierung von Fahrgast- und Sitzplatzbereichen in neuen Fahrzeugen der DB Fernverkehr AG erfolgt sowohl unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Reisenden als auch von wirtschaftlichen Aspekten für den Betreiber. Dabei sind die Fahrradplätze bei DB Fernverkehr 2018 im Jahresdurchschnitt zu ca. 21 Prozent ausgelastet worden. Dagegen wurden 56 Prozent der Fahrgastsitzplätze benutzt.

11. Wie bewertet die Bundesregierung die Pläne der DB, dass im neuen ECx alle Fahrräder senkrecht eingehängt werden müssen (www.deutschebahn.com/de/presse/suche_Medienpakete/medienpaket_ECx-3932956)?

Die seitliche Aufhängung erlaubt die optimale Ausnutzung des zur Verfügung stehenden Raumes, so dass in den neuen ECx-Zügen jeweils acht Fahrradplätze mit ebenerdigem Zustieg (an 76 cm hohen Bahnsteigen) umgesetzt werden können.

12. Wie sinnvoll erscheint es der Bundesregierung, in Fernzügen der DB – ähnlich wie bei Zügen im Nahverkehr – eine Mindestfläche als Mehrzweckbereich vorzuhalten, in dem unter anderem Fahrräder befördert werden können?

Nach Auskunft der DB AG sind Mehrzweckbereiche im Nahverkehr für die Beförderung von Rollstuhlfahrern, Fahrrädern, Kinderwagen usw. auf einer gemeinsamen Fläche konzipiert. Obwohl sich mit einer Zusammenfassung von Sonderbereichen zu einem Mehrzweckbereich viel Fläche einsparen lassen würde, hat sich die DB Fernverkehr AG bewusst dagegen entschieden, da verschiedene Zielgruppen im Fernverkehr unterschiedliche Bedürfnisse haben, die sich nicht sinnvoll auf einer gemeinsamen Fläche kombinieren lassen.

Im Unterschied zu Mehrzweckbereichen im Nahverkehr sind die Fahrradbereiche in Fernverkehrszügen mit festinstallierten Fahrradhaltern ausgerüstet. Die räumliche Trennung von Fahrrad- und Rollstuhlbereich ist für den reibungslosen Ein- und Ausstiegsprozess im Fernverkehr von großer Bedeutung. Um den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Reisender gerecht zu werden, hat sich die DB AG dazu verpflichtet, bei neuen Zügen die Programme zur Barrierefreiheit der Deutschen Bahn AG einzuhalten, in denen Mehrzweckbereiche für den Fernverkehr ausgeschlossen werden (www.bahn.de/p/view/service/barrierefrei/programm_der_db.shtml).