

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ulrike Gottschalck, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/13985 –**

Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern, Tandems und Fahrrädern mit drei Rädern für mobilitätseingeschränkte Menschen in Fernzügen in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Nationalen Radverkehrsplan erläutert die Bundesregierung, dass sie das Fahrrad als Verkehrsmittel stärken will, indem es besser mit anderen Verkehrsmitteln verknüpft wird. Hierzu gehört auch die Verbesserung der Fahrradmitnahme per Bahn, weil immer mehr Bürgerinnen und Bürger das Fahrrad als Alternative zum Auto entdecken und sich bessere Übergänge zu den Eisenbahnen wünschen. Die Mobilitätspartnerschaft zwischen dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e. V. (ADFC) und der Deutsche Bahn AG (DB AG) zur weiteren Verbesserung des Umweltverbundes zwischen Fahrrad und Bahn wird allgemein positiv gewertet. Leider fehlt die Unterstützung der Bundesregierung, die die Mitnahme von Fahrrädern in Zügen des Fernverkehrs ausschließlich den Eisenbahnunternehmen mit Hinweis auf deren „unternehmerische Verantwortung und betriebswirtschaftliche Bewertung“ (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 1, Plenarprotokoll 17/213, Anlage 7) überlässt.

Die Bundesrepublik Deutschland hat im März 2009 das Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen ratifiziert. Die Vertragsstaaten verpflichten sich, die volle Verwirklichung aller Menschenrechte und Grundfreiheiten für alle Menschen mit Behinderungen ohne jede Diskriminierung aufgrund einer Behinderung zu gewährleisten und zu fördern. Die DB AG orientiert sich nach eigenen Angaben an den geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen, wie z. B. des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG), des Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetzes (AGG), der Technischen Spezifikation für Interoperabilität für mobilitätseingeschränkte Reisende (TSI PRM) und der EU-Fahrgastrechteverordnung. Der Konzern bekennt sich ebenfalls nach eigener Darstellung zu seiner gesellschaftlichen Verantwortung gegenüber den rund neun Millionen Bundesbürgern mit Behinderungen, die für die DB AG eine wichtige Kunden- und Zielgruppe darstellen. Die DB AG hat nach dem ersten Programm ab 2005 mittlerweile ein zweites Programm vorgestellt, dass bis 2015 Fahrgästen mit Handicaps eine selbstbestimmte Mobilität zur Nutzung der Bahnhöfe und Züge der DB AG ermöglichen soll. In die Erar-

beitung beider Programme waren Behindertendachverbände, der Behindertenbeauftragte der Bundesregierung, Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Eisenbahn-Bundesamt eingebunden.

Diese Anstrengungen werden allgemein anerkannt, müssen jedoch ausgebaut werden.

Tandems und Fahrräder mit drei Rädern für mobilitätseingeschränkte Menschen sind für mobilitätseingeschränkte, sehbeeinträchtigte und blinde Personen eine sichere und oft die einzige Möglichkeit der Fortbewegung mit einem Fahrrad. Deshalb besteht bei dieser Personengruppe ein besonderer Bedarf nach Mitnahmemöglichkeit ihres Fahrzeugs in einem Fernzug.

1. Liegen der Bundesregierung belastbare Zahlen über den Bedarf der Bahnkundinnen und -kunden für die Mitnahme von Fahrrädern in den Fernzügen der DB AG und der nicht bundeseigenen Schienenfernverkehrsunternehmen vor, und wenn ja, welche?

Nach Mitteilung der Deutschen Bahn AG (DB AG) wird das Angebot zur Fahrradmitnahme in ihren Fernverkehrszügen hauptsächlich für ein- oder mehrtägige Reisen mit touristischem Reiseanlass (Radreisetourismus) genutzt. Die Nachfrage unterliegt im Jahresverlauf starken Schwankungen und konzentriert sich sowohl auf die Sommermonate als auch auf Reisetage an den Wochenenden und Feiertagen. Besonders beliebt sind IC-Direktverbindungen zur Nord- und Ostseeküste, zu Fernfahrradwegen entlang der großen Flusstäler und ins Alpenvorland. Das Stellplatzangebot ist nur an wenigen Tagen mit Spitzennachfrage und in beliebten Direktreiseverbindungen vollständig ausgelastet. Für die meisten Verbindungen sind daher noch relativ kurzfristig freie Stellplätze buchbar.

Für Kunden, die ein Fahrrad mitnehmen wollen, besteht derzeit für ca. 95 Prozent aller möglichen Relationen zwischen den Fernverkehrsbahnhöfen eine Fahrtmöglichkeit. Der Anteil von Kunden mit Fahrrad beträgt im Fernverkehr allerdings lediglich ca. 0,2 Prozent der Gesamtanzahl aller beförderten Personen. Im Jahr 2012 wurden im nationalen Tagesfernverkehr ca. 272 000 Fahrräder befördert, zusätzlich im internationalen Fernverkehr ca. 51 000 Fahrräder.

Neben der Möglichkeit, auf das Angebot der Fahrradmitnahme in Nahverkehrszügen oder auf Mietangebote für Fahrräder am Urlaubsort auszuweichen, bietet die DB AG als Alternative zur Fahrradmitnahme im Fernverkehrszug den Fahrradversand per Kuriergepäckservice als komfortable Haus-zu-Haus-Lösung an.

Nach Angaben im Internet können beim Hamburg-Köln-Express (HKX) an Wochenenden bei einigen Zügen gegen Aufpreis auch Fahrräder mitgenommen werden. In diesen Zügen werden Wagen der Nord-Ostsee-Bahn (NOB) eingesetzt, die an Arbeitstagen auf der Strecke Hamburg–Westerland (Marschbahn) im Regionalverkehr eingesetzt werden.

2. Welche Maßnahmen will die Bundesregierung ergreifen, um gesicherte Informationen über den Bedarf der Bahnkundinnen und Kunden an der Mitnahme von Fahrrädern in Fernzügen der DB AG und der nicht bundeseigenen Schienenfernverkehrsunternehmen zu erhalten?
3. Hat die Bundesregierung Umfragen oder Untersuchungen über den Bedarf der Bahnkunden für die Mitnahme von Fahrrädern in den Fernzügen der DB AG der nicht bundeseigenen Schienenfernverkehrsunternehmen in Deutschland initiiert, und wenn ja, was waren die Ergebnisse?

4. Plant die Bundesregierung weitere Umfragen durchzuführen, um Erkenntnisse über den nachgefragten Bedarf an Fahrradtransportplätzen in Zügen des Bahnfernverkehrs der DB AG und der nicht bundeseigenen Schienenfernverkehrsunternehmen in Deutschland zu erhalten?

Die Fragen 2, 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Fahrradmitnahme im Eisenbahnverkehr hat der europäische Gesetzgeber mit Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2009 eine Regelung geschaffen. Die Gestaltung des Angebots im Schienenpersonenfernverkehr, auch für die Mitnahme von Fahrrädern, ist eine unternehmerische Aufgabe der Eisenbahnverkehrsunternehmen; hierauf hat die Bundesregierung keinen Einfluss. Hierzu gehören auch vorbereitende Maßnahmen, wie z. B. Bedarfsumfragen bei den Kundinnen und Kunden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

5. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die weiteren Absichten der DB AG, die Zahl der vorhandenen Fahrradtransportplätze im Fernzugverkehr zu erhöhen?

Nach Mitteilung der DB AG könnte eine pauschale Erweiterung des angebotenen Stellplatzangebots in den Fernverkehrszügen zusätzliche Radreisen nur im Rahmen der Abdeckung punktueller Nachfragespitzen generieren. Da die betrieblich möglichen Zuglängen meist keine Verstärkung der Züge durch zusätzliche Wagen erlauben, bedingt eine Vergrößerung der Stellplatzkapazität den Entfall vorhandener Sitzplätze. Beispielsweise beanspruchen vier zusätzliche Fahrradstellplätze etwa den Raumbedarf von acht Sitzplätzen.

Während eine Kapazitätserweiterung des Fahrradmitnahmeangebots nur für wenige Reisetage und für wenige Relationen einen erkennbaren Zusatzbedarf abdecken könnte, würde die damit verbundene Verknappung des Sitzplatzangebots zu mehr Stehplätzen sowie einer ganzjährigen Verdrängung von Kunden ohne Fahrrad führen. Insofern würde eine Erhöhung der Fahrradkapazität eine Verschlechterung des Angebots für die Kundenmehrheit bewirken und in Folge zu einer negativen Entwicklung von Kundenzufriedenheit und wirtschaftlichem Ergebnis führen. Daher plant die DB AG derzeit keine Ausweitung der aktuellen Stellplatzkapazitäten für Fahrräder.

6. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Möglichkeiten der Mitnahme von Fahrrädern, Tandems und Fahrrädern mit drei Rädern für mobilitätseingeschränkte Menschen in den Fernzügen der nicht bundeseigenen Schienenfernverkehrsunternehmen in Deutschland?

Die Möglichkeiten und Voraussetzungen der Mitnahme von Fahrrädern, Tandems und Fahrrädern mit drei Rädern für mobilitätseingeschränkte Menschen sind auf der Homepage der DB AG veröffentlicht unter www.bahn.de/p/view/service/barrierefrei/barrierefreies_reisen_handicap.shtml#6g.

7. Welche Aktivitäten entwickelt die Bundesregierung, damit die DB AG sowie die nicht bundeseigenen Schienenfernverkehrsunternehmen in Deutschland ihre vorhandenen Fahrradtransportplätze im Fernverkehr erhöhen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Österreichischen Bundesbahnen ab Frühjahr 2013 pro Tag im Durchschnitt 1 760 Fahrradtransportplätze in den Fernzügen des österreichischen Mobilitätsunternehmens ÖBB-Personenverkehr AG anbieten werden (Pressemitteilung der ÖBB vom 25. Juli 2012) und der Fernbahnverkehr in der Schweiz (ICN) die Mit-

nahme von Fahrrädern aufgrund verstärkter Nachfrage ebenfalls weiter ausbaut?

Im Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) 2020 hat die Bundesregierung die Verknüpfung des Fahrrads mit anderen Verkehrsmitteln als eigenständiges Handlungsfeld benannt. Vor diesem Hintergrund bleibt auch die Weiterentwicklung der Intermodalität von Rad- und Eisenbahnverkehr ein wichtiges Ziel der Bundesregierung. Sie erkennt an, dass die Mitnahme von Fahrrädern in Zügen des Fernverkehrs der unternehmerischen Verantwortung und betriebswirtschaftlichen Bewertung der Eisenbahnverkehrsunternehmen unterliegt. Der Bund hat aber im NRVP 2020 seine Erwartung zum Ausdruck gebracht, dass die Eisenbahnunternehmen für die Kundinnen und Kunden des Fernverkehrs in eigener Verantwortung attraktive Angebote für die Fahrradmitnahme bereitstellen. Dies umfasst auch die Mitnahme von Tandems und Fahrrädern mit drei Rädern für mobilitätseingeschränkte Menschen.

Die Bundesregierung begrüßt in diesem Zusammenhang die Ende Oktober 2011 zwischen DB AG und ADFC beschlossene Mobilitätspartnerschaft, um den Umweltverbund zwischen Fahrrad und Bahn weiter zu verbessern.

8. In welcher Größenordnung könnten nach Kenntnis der Bundesregierung neue Kundengruppen für die DB AG erschlossen werden, wenn die DB AG Fahrradstellplätze in den ICEs und ICE-Ts schaffen würde?

Nach Mitteilung der DB AG ist die aktuelle ICE-Flotte für die Fahrradmitnahme nicht geeignet. Selbst die Einrichtung vergleichsweise sehr kleiner Fahrradabteile würde einen enormen baulichen Aufwand erfordern und vorhandene Sitzplätze verdrängen.

Da die Nachfrage des Radreisemarktes über das vorhandene Fernverkehrsangebot bereits gut abgedeckt ist, würden neue Fahrradstellplätze im ICE insbesondere zu einer Abwanderung von heutigen Kunden des IC-Angebots führen und die geringe durchschnittliche Auslastung dieser Fahrradabteile weiter verschlechtern.

Aus dem Marktsegment der Geschäfts- und Städtereisen wäre bei einem Fahrradmitnahmeangebot im ICE keine Erschließung signifikanter neuer Kundengruppen zu erwarten. Für Kunden, die im Anschluss an eine ICE-Fahrt im Stadtverkehr ein Fahrrad nutzen möchten, stehen inzwischen in vielen Großstädten qualitativ hochwertige Mietfahrräder im Bahnhofsbereich zur Verfügung. Neben dem Angebot „Call a Bike“ der DB AG an rund 40 ICE-Stationen sind an weiteren Bahnhöfen Stadträder weiterer lokaler Anbieter nutzbar.

9. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung der Benutzung von Tandems und Fahrrädern mit drei Rädern für mobilitätseingeschränkte Menschen als erforderliche Hilfsmittel für mobilitätseingeschränkte, sehbeeinträchtigte und blinde Personen bei?

Nach Mitteilung der DB AG sind Tandems für mobilitätseingeschränkte Menschen (z. B. blinde Personen) kein erforderliches Hilfsmittel, um mit der Bahn von A nach B zu gelangen. Ein Tandem dient vielmehr dem Zweck der Freizeitbeschäftigung und ist in dieser Funktion einem Sportgerät gleichzusetzen. Aus diesem Grund ist die Mitnahme von Tandems aus Sicht der DB AG kein geeignetes Mittel, um den Kunden mit Mobilitätseinschränkungen im Rahmen der Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit ein möglichst selbstbestimmtes Reisen im Verkehrsmittel Bahn zu ermöglichen.

Im Gegensatz dazu können Fahrräder mit drei Rädern als sog. Behindertendreiräder eine eigenständige Mobilität, beispielsweise für stark gehbehinderte Menschen, ermöglichen. Daher sind diese im Gegensatz zu Tandems als orthopädische Hilfsmittel anerkannt.

Bei Tandems ist die außergewöhnliche Länge des Fahrrads Grund für die Beschränkung der Mitnahme in Fernverkehrszügen auf spezifisch reservierbare Stellplätze. Auch für Fahrräder mit drei Rädern gibt es auf Grund der außergewöhnlichen Breite Einschränkungen für eine freizügige Mitnahme. Eine Abstellung dieser Sondermodelle an den Stellplätzen der Fahrradabteile ist daher nur in solchen Fällen möglich, wenn beispielsweise Räder für eine sichere Verladung und Unterbringung demontiert werden können.

Sofern Behindertendreiräder die international normierten Maße von Rollstühlen einhalten bzw. entsprechend zusammenklappbar oder faltbar sind, ist eine Beförderung analog eines Rollstuhls für Kunden mit nachgewiesener Schwerbehinderung möglich. Diese Einschränkung ist notwendig, da die Tür- und Gangbreiten in den für Rollstühle vorgesehenen Bereichen auf teilweise 80 cm begrenzt sind.

10. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse über die Anzahl der Personen, die Interesse oder Bedarf an der Mitnahme von Tandems und Fahrrädern mit drei Rädern für mobilitätseingeschränkte Menschen in Fernzügen der DB AG und der nicht bundeseigenen Schienenfernverkehrsunternehmen in Deutschland haben?

Der DB AG liegen keine signifikanten Erkenntnisse zur Anzahl potentieller Interessenten für die Mitnahme von Tandems oder Fahrräder mit drei Rädern in Fernzügen vor.

Die erfasste Reservierungsanzahl der für Tandems geeigneten Stellplätze in Fernverkehrszügen kann nicht als Indikator verwendet werden, weil diese Stellplätze bei Belegung aller sonstigen Fahrradstellplätze auch von Radreisenden ohne Tandem gebucht werden.

11. Was unternimmt die Bundesregierung, um zu gesicherten Erkenntnissen über den Bedarf von Tandems und Fahrrädern mit drei Rädern für mobilitätseingeschränkte Menschen als erforderliches Hilfsmittel für mobilitätseingeschränkte, sehbeeinträchtigte und blinde Personen zu gelangen?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine gesonderten Erkenntnisse vor.

Im Bereich der gesetzlichen Krankenversicherung können Fahrräder mit zwei oder drei Rädern oder Tandems für Erwachsene im Einzelfall als Hilfsmittel zum mittelbaren Behinderungsausgleich bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen gewährt werden, wenn besondere Umstände dies erfordern. Grundsätzlich aber gelten Fahrräder als Gebrauchsgegenstände des täglichen Lebens, die über einen Anspruch auf Sicherstellung der Mobilität im Nahbereich im Rahmen des mittelbaren Behinderungsausgleichs hinausgehen. Die Statistiken der Krankenversicherungsträger enthalten hierzu keine Informationen.

Im Bereich des Opferentschädigungsrechts ist eine Versorgung mit einem behinderungsgerechten Fahrrad zum Ausgleich der Schädigungsfolgen im Einzelfall grundsätzlich möglich. Auch hier liegen keine statistischen Erkenntnisse vor.

Über die Datenbank REHADAT fördert die Bundesregierung den Zugang zu Informationen über erhältliche Produkte und die Rechtsprechung zu diesem Themenbereich.

12. In welchen Fernverkehrszügen der DB AG und der nicht bundeseigenen Schienenfernverkehrsunternehmen in Deutschland ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Mitnahme von Tandems und Fahrrädern mit drei Rädern für mobilitätseingeschränkte Menschen nach Kenntnis der Bundesregierung erlaubt, und in welchen ist sie nicht erlaubt (bitte mit Angabe des Typs)?

Nach Mitteilung der DB AG steht in einem Teil der Fernverkehrswagen mit Fahrradabteil (Bauarten mit Stellplatzkapazität zwischen sieben und zehn Fahrrädern) jeweils ein Tandemstellplatz zur Verfügung, in den sonstigen Wagentypen mit Kapazität für 16 Fahrräder jeweils zwei Tandemstellplätze. Die Mitnahme von Tandems in den Fernzügen der DB AG ist auf den nationalen Relationen an die Reservierung eines dafür geeigneten Stellplatzes gebunden. Hintergrund hierfür ist das notwendige Freihalten von Fluchtwegen im Zug, das bei herkömmlicher Fahrradlänge an allen Stellplätzen der angebotenen Fahrradabteile gewährleistet werden kann, bei längeren Tandems jedoch nur an bestimmten Stellplätzen mit platzsparender Hängevorrichtung. Bei internationalen Relationen ist die Mitnahme im Weiteren davon abhängig, ob die europäischen Partnerbahnen die Mitnahme von Tandems generell zulassen bzw. die für eine Tandembeförderung geeigneten Fahrzeuge bereitstellen.

Die Mitnahme von Fahrrädern mit drei Rädern ist im Rahmen der Regelungen zur Mitnahme eines orthopädischen Hilfsmittels erlaubt. Dies hängt von den Abmessungen des Behindertendreirads und damit der gefahrlosen Unterbringbarkeit an den Stellflächen für Fahrräder bzw. Rollstühle ab. Voraussetzung für die Mitnahme orthopädischer Hilfsmittel mit Belegung eines Rollstuhlplatzes ist ein Schwerbehindertenausweis mit eingetragenem Merkzeichen „G“.

13. Wie viele Tandems und wie viele Fahrräder mit drei Rädern für mobilitätseingeschränkte Menschen können nach Kenntnis der Bundesregierung durchschnittlich in einem derzeitigen Doppelstockzug und in einem künftigen Doppelstockzug im Fernverkehr der DB AG mitgenommen werden?

Nach Mitteilung der DB AG werden Doppelstockfahrzeuge der DB AG derzeit nur im Nahverkehr eingesetzt. Die Möglichkeit der Mitnahme von Fahrrädern aller Art erfolgt in der Regel in Mehrzweckbereichen ohne einzelne Fahrradhalterungen. Die Anzahl und Größe der Mehrzweckbereiche je Zug kann in Abhängigkeit der Bestellungen seitens der Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr variieren.

Ergänzend ist zu bemerken, dass in den Tarifen bzw. Beförderungsbedingungen einiger Verkehrsverbünde oder Eisenbahnverkehrsunternehmen die Mitnahme von Tandems oder Fahrrädern mit drei Rädern in den Zügen des Nahverkehrs generell ausgeschlossen ist und somit die Mitnahme dieser Fahrradtypen im ÖPNV keineswegs gewährleistet ist. Beispielsweise sind im Geltungsbereich des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (Tarif VBB) Tandems grundsätzlich ausgeschlossen.

In den aktuell bestellten IC-Doppelstockzügen für den Fernverkehrseinsatz sind keine Tandemstellplätze vorgesehen. Da für den Fernverkehrseinsatz die Notwendigkeiten von reservierbaren Stellplätzen und kipp sicherer Abstellung an Fahrradhalterungen gegeben sind, erlaubt die verfügbare Raumgestaltung keine Unterbringung von langen Tandems bei gleichzeitigem Freihalten der Durchgänge und Fluchtwege. Aufgrund der reduzierten Raumhöhe des Fahrradabteils im Untergeschoss der Doppelstock-Steuerwagen sind Lösungen analog heutiger einstöckiger IC-Wagen hier nicht möglich.

14. Wie viele Tandems und wie viele Fahrräder mit drei Rädern für mobilitäts-eingeschränkte Menschen können nach Kenntnis der Bundesregierung durchschnittlich in einem älteren Trieb- und Wagenzug und einem Nachfolgefahzeug für die älteren Trieb- und Wagenzüge der DB AG mitgenommen werden?

Hinsichtlich der Möglichkeiten zur Mitnahme von Tandems und Fahrrädern mit drei Rädern in den Zügen der aktuellen Fernverkehrsflotte wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

Das angesprochene Nachfolgefahzeug beschreibt die bestellte neue Fernverkehrsplattform unter dem Arbeitstitel ICx. Nach Mitteilung der DB AG sieht das Zugkonzept des ICx in allen Endwagen der 2. Klasse ein Fahrradabteil mit acht Stellplätzen vor. Damit kann die Fahrradmitnahme künftig auf allen Relationen im Einsatzfeld des ICx angeboten werden und wird teilweise neue und schnellere Direktverbindungen ermöglichen.

Die Anforderungen des wirtschaftlichen Plattformkonzepts sowie die bei der ICx-Konstruktion berücksichtigte Umbauflexibilität erlauben keine Zugänglichkeit des Fahrradabteils für Tandems und Fahrräder mit drei Rädern. Die Gestaltung des für Rollstühle zugänglichen Bereichs erfolgt über die europäische Maßgabe nach TSI PRM hinaus gemäß der im 2. Programm der Deutschen Bahn veröffentlichten Vorhaben zur Verbesserung der Barrierefreiheit.

15. Wie viele Tandems und wie viele Fahrräder mit drei Rädern für mobilitäts-eingeschränkte Menschen können nach Kenntnis der Bundesregierung durchschnittlich in den Zügen der nicht bundeseigenen Schienenfernverkehrsunternehmen in Deutschland mitgenommen werden?

Der Bundesregierung liegen keine Informationen vor, ob und in welcher Anzahl nicht bundeseigene Schienenverkehrsunternehmen Tandems und Fahrräder mit drei Rädern befördern. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

16. Wie viele reservierbare Abstellplätze für Tandems und wie viele reservierbare Abstellplätze für Fahrräder mit drei Rädern für mobilitätseingeschränkte Menschen werden bei der laufenden Erneuerung von 773 vorhandenen IC-Wagen der DB AG eingeplant, die als Ziel 160 Wagen mit Fahrradabteil umfassen sollen?

Nach Mitteilung der DB AG umfasst die laufende Modernisierung von 773 IC-Wagen neben technischen Maßnahmen eine vollständige Auffrischung des Innenraumbereichs inklusive neuer Sitze. Bei der für die Modernisierung festgelegten Flotte von Wagen mit Fahrradabteil werden beispielsweise die Klappsitze im Fahrradabteil sowie der Fußbodenbelag erneuert.

Um auf allen für modernisierte IC-Züge geplanten Einsatzrelationen ein möglichst nachfragegerechtes Fahrradmitnahmeangebot vorhalten zu können, werden aus der Bestandsflotte weitere Großraumwagen der 2. Klasse mit einem Fahrradabteil zu 16 bzw. sieben Stellplätzen nachgerüstet. Fahrradwagen mit sieben Stellplätzen, die teilweise auch aus vorhandenen Fahrradwagen generiert werden, sind insbesondere für nachfrageschwächere Tagesrandlagen und Verstärkerzüge an den Wochenenden sowie als zusätzliche Fahrradwagen zur Ergänzung nachfragestarker Relationen vorgesehen. Mit der Zielstellung von 160 modernisierten Fahrradwagen wird in sämtlichen Einsatzrelationen der modernisierten IC-Züge mindestens ein Fahrradwagen inklusive reservierbarem Tandemstellplatz vorhanden sein.

17. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu der Forderung, den im Auftrag der öffentlichen Hand tätigen Verkehrsunternehmen die Mitnahme von Tandems und Fahrrädern mit drei Rädern für mobilitätseingeschränkte Menschen vorzugeben und entsprechende Anforderungen bei Ausschreibungen vorzusehen, um sehbeeinträchtigten und blinden Personen das Fahrradfahren zu ermöglichen und auch nicht mobilitätsbeeinträchtigten Tandemnutzern mehr Möglichkeiten anzubieten?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 7 verwiesen. Hinsichtlich des Schienenpersonennahverkehrs wird auf die Verantwortung der nach Landesrecht zuständigen Aufgabenträger hingewiesen.

18. Was unternimmt die Bundesregierung, um auf den bundeseigenen Konzernen DB AG hinzuwirken, dass eine Mitnahme von Tandems und Fahrrädern mit drei Rädern für mobilitätseingeschränkte Menschen in allen Fernverkehrszügen der DB AG ermöglicht wird?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

19. Hat die Bundesregierung Kenntnisse über eine geeignete Ausstattung von Bahnhöfen für Fahrräder mit drei Rädern für mobilitätseingeschränkte Menschen und Tandems (Rampen, geeignete Fahrstühle, Abstellplätze etc.), und wie wird sie Planung und Bau in Zukunft unterstützen?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Angaben vor. Die DB AG hat in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden der Behindertenselbsthilfe seit Inkrafttreten des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) das 2. Programm zur Herstellung von Barrierefreiheit gemäß § 2 Absatz 3 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) aufgestellt. Das Programm wurde am 27. April 2012 vorgestellt. Es soll im Sinne eines umfassenden Ansatzes eine Vielzahl von Maßnahmen für mobilitätseingeschränkte oder kleine Personen, blinde oder sehbehinderte Personen sowie hörbehinderte Personen umfassen. Anlage 3 dieses im Internet veröffentlichten Programms enthält eine Liste der Verkehrsstationen, für die mittelfristig Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit geplant sind.

Der Bund stellt den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) sowie ergänzenden Sammelfinanzierungsvereinbarungen Mittel für Investitionen in das Bestandsnetz zur Verfügung. Auf dieser Basis ist die DB Station&Service AG ermächtigt, Bundesmittel auch zur Finanzierung von Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit der Infrastruktur einzusetzen.