



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag.^a Barbara Prammer

Parlament
1017 Wien

XXIV. GP.-NR
88 /AB
23. Dez. 2008
zu 43 /J

GZ: BMVIT-10.000/0055-I/PR3/2008

Wien, am 23. Dezember 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Moser, FreundInnen und Freunde haben am 3. November 2008 unter der **Nr. 43/J** an meinen Amtsvorgänger eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Fahrradtransport bei der Bahn, insbesondere beim „Railjet“ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich nach Auskunft der ÖBB-Holding AG wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Teilen Sie die Ansicht, dass optimale Bedingungen für Fahrradtransport bzw. Fahrradmitnahme im Schienenverkehr im Sinne niederschweligen Zugangs für wichtige Nutzergruppen im alltäglichen wie im touristischen Verkehr, im Sinne der klimafreundlichen Mobilität und im Sinne der Verkehrssicherheit ein wichtiges Anliegen ist?*

Eine Fahrradmitnahme im Zug ist für eine nachhaltige Verkehrspolitik, Verbesserung der Umwelt und Verringerung des ausufernden Autoverkehrs sehr wichtig. Die Fahrradmitnahme in Zügen fördert besonders den sanften Tourismus.

Zu Frage 2:

- *Wird der „Railjet“ als künftiges Aushängeschild von Unternehmen und Verkehrspolitik wie zumindest in der Konzeptphase vorgesehen einen Auto-Waggon mit Fahrradabteil erhalten? Wenn nein, warum nicht?*

Es gibt Projektideen und Studien für Autotransport-Wagen, die auch über 160 km/h lauffähig sind. Allerdings gibt es europaweit derzeit keine adäquaten Produkte, die diese Anforderung erfüllen. Unabhängig davon ist die Fahrradbeförderung natürlich nicht mit der

Autobeförderung verknüpft und kann auch in anderen Wagen eines Zuges durchgeführt werden.

Zu Frage 3:

- Welche anderen Möglichkeiten der Fahrradmitnahme im Railjet werden gegebenenfalls statt dessen vorgesehen?

Der Railjet wurde als Hochgeschwindigkeitsangebot geplant. Die möglichst kurzen Halte eines Hochgeschwindigkeitszuges sind mit dem Zeitbedarf zum Ein- und Ausladen von Fahrrädern nicht unbedingt kompatibel. Sämtliche Fahr- und Haltezeiten müssten darauf ausgerichtet werden, weshalb von den ÖBB für die Strecke von Wien nach Bregenz selbst bei problemlosem und diszipliniertem Ein- und Ausladen von Fahrrädern mit einem zusätzlichen Zeitbedarf von 15 Minuten gerechnet wird.

Zu Frage 4:

- Ist Ihnen bekannt, dass es in Europa weithin als Vorbild geltende Hochgeschwindigkeitszüge wie den TGV gibt, bei denen Fahrradmitnahme selbstverständlich ist?

In Frankreich sind die Voraussetzungen andere, da Hochgeschwindigkeits-Fernverkehrszüge dort bis zu 600 km weit ohne Zwischenhalte fahren. Dies entspricht in etwa der Entfernung Wien-Ötztal, wo eine EuroCity der ÖBB heute neun Mal stehen bleibt. Bei wenigen Halten ist die Aufenthaltsdauer an diesen Halten für die gesamte Fahrzeit weniger bedeutsam.

Zu Frage 5:

- In welcher Weise werden Sie generell die Fahrradmitnahme in den Zügen im Schienenfernverkehr sicherstellen?

Im Fernverkehr werden im Zuge des laufenden upgrading-Programmes bei den Reisezugwagen in allen 139 Großraumwagen 2. Klasse je 2 Fahrradstellplätze eingerichtet. Mit Auslieferung des Railjet ist es möglich, die bestehende Flotte weiter zu adaptieren. Nach abgeschlossener Umrüstung im Dezember 2009 wird es in nahezu allen EC- und IC-Zügen, die mit ÖBB-Wagenmaterial geführt werden, möglich sein, sein Fahrrad mitzunehmen. Insgesamt steigt im Dezember 2009 die Zahl der angebotenen Fahrradstellplätze in ÖBB-Fernverkehrswagen von rd. 700 Plätzen auf rd. 900 Plätze.

Zu Frage 6:

- *In welcher Weise werden Sie generell die Fahrradmitnahme in den Zügen und im Schienennah- und -regionalverkehr sicherstellen?*

In allen neu gekauften Nahverkehrstriebwagen ist die Fahrradmitnahme möglich, da die ÖBB darauf geachtet haben, dass genügend Platz sowie die entsprechenden zum Fahrradtransport nötigen Vorrichtungen vorhanden sind.

Von den so genannten „Schlieren“-Wagen, in denen ein Fahrradtransport nicht möglich ist, verkehren ab Fahrplanwechsel nur mehr einige wenige, und auch diese sollen nach und nach ausgemustert werden. Alle anderen Fahrzeuge des Nahverkehrs-Fuhrparks sind für den Fahrradtransport ausgelegt.

Zu Frage 7:

- *Wie stehen Sie zur Forderung, die Ausstattung aller Züge mit Radtransportmöglichkeiten als Voraussetzung für öffentliche Förderungen und Zahlungen für das jeweilige Bahnunternehmen zu machen?*

Wenn die durch die Fahrradausstattung verursachten Mehrkosten den Verkehrsunternehmen abgegolten werden, ist dies sicher denkbar. Für Altfahrzeuge ist diese Forderung jedoch aus Kostengründen nicht sinnvoll. In jedem Fall müssen die Kriterien der „Fahrradtauglichkeit“ vorab klar und zweifelsfrei definiert sein.

Zu Frage 8:

- *Wie stehen Sie zur Forderung, Radtransport auch bei Schienenersatzverkehr sicherzustellen?*

Hier muss zwischen ungeplanten und geplanten Schienenersatzverkehrs-Maßnahmen unterschieden werden.

Bei einem ungeplanten Schienenersatzverkehr werden innerhalb sehr kurzer Zeit alle verfügbaren Ressourcen aktiviert. Die Fahrradmitnahme ist zwar auch hier grundsätzlich möglich, kann allerdings nicht garantiert werden.

Bei geplantem Schienenersatzverkehr versucht der Bus, sich bestmöglich an den Anforderungen der Bahn auszurichten und auch im Bedarfsfall die Fahrradmitnahme zu gewährleisten.

Für den geplanten Schienenersatzverkehr werden im Regelfall Fahrpläne erstellt und auch veröffentlicht. Die einzelnen Kurse sind dann gekennzeichnet, ob eine Fahrradmitnahme möglich ist.

In jedem Fall ist die Fahrradmitnahme nur begrenzt möglich, da ein Fahrradträger am Bus nur Platz für sechs Fahrräder hat. Fahrradanhänger kommen kaum zum Einsatz, da nur wenige Linienbusse zum Ziehen von Anhängern geeignet sind.

Zu Frage 9:

- *Wie werden Sie sicherstellen, dass bei Bahnhofsum- und -neubauten das Abstellen von Fahrrädern in kundengerechter Weise forciert wird – sichtbar, leicht erreichbar, in ausreichender Menge, ohne Verursachung aufwendiger weiter Wege, ohne Einschränkung auf kostenpflichtige Abstellmöglichkeiten?*

Bei Bahnhofsum- bzw. -neubauten wird grundsätzlich auch auf eine fahrradfreundliche Anbindung der Verkehrsstation geachtet. Eine fußläufige Entfernung zwischen Fahrradabstellplätzen und Bahnhof bzw. Bahnsteigen ist in der Regel ebenso ein wichtiger Teil der Planungen. In welcher Art und Weise Fahrradabstellplätze tatsächlich realisiert werden, hängt mit den jeweils vorliegenden Rahmenbedingungen zusammen. Auf sämtlichen österreichweiten Bahnhöfen und Haltestellen, die derzeit zum Um- oder Neubau vorgesehen sind, und auf Park&Ride Anlagen, die gemeinsam mit den Ländern errichtet werden, ist vorgesehen, über 23.000 neue Abstellplätze zu errichten.

Zu Frage 10:

- *Welche sonstigen konkreten Maßnahmen werden Sie zur Umsetzung der im „Masterplan Radfahren“ als ein Grundsatz der Radverkehrsförderung verankerten „Optimierung der intermodalen Vernetzung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (Bike+Ride, Fahrradverleihsysteme, Fahrradmitnahme, ...)“ bis wann im einzelnen setzen?*

Vom Lebensministerium gibt es einen Masterplan Verkehr.

In manchen Bundesländern sowie bei einzelnen Postbusregionalmanagements gibt es attraktive Fahrrad-Angebote:

Zum Beispiel die Broschüre „Rad & Bahn“ in der Steiermark: Vom Land Steiermark wird jährlich diese Informationsbroschüre zur Anbindung der Radrouten an den öffentlichen

Verkehr veröffentlicht. Diese beinhaltet nach den Radtouren aufbereitete Fahrpläne sowie Informationen und Tipps zur Fahrradmitnahme in den Zügen.

Ein positives Beispiel für eine funktionierende Initiative in Richtung „unkomplizierte“ Fahrradmitnahme stellt der „rollende Radweg“ (=Busanhänger) über den Fernpass und auf dem Reschenpass in Tirol dar, der von der Postbus GmbH betrieben wird.

2004 wurde am Grazer Hauptbahnhof die erste Radstation Österreichs eröffnet. Dank einzigartiger doppelstöckiger Konstruktion finden bis zu 275 Fahrräder einen Parkplatz, der wettergeschützt und videoüberwacht ist. Der mittels Chip- bzw. Magnetkarte beschränkte Zugang sichert die Fahrräder vor Beschädigung und Diebstahl.

Doris Bures