

Leitfaden / Mai 2025





Fahrradbeförderungs-Pläne

Hinweise zur Aufstellung, Abstimmung und Veröffentlichung
der Pläne entsprechend § 10 Absatz 2 AEG



Impressum

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln
T 0221 57979-0 · info@vdv.de · www.vdv.de

 @DieVerkehrsunternehmen  @vdv_verband
 die-verkehrsunternehmen  app.vdv.de

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist im „Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung“ registriert. Die Registernummer lautet: R001242. Darüber hinaus ist der VDV im Transparenzregister bei der Europäischen Union (EU) registriert. Die Nummer lautet 50254292140-86.

Ansprechpartnerin

Dr. Heike Höhnscheid
T 0221 57979-115
hoehnscheid@vdv.de

Bildquelle

Titel Blanca | Fotolia.com

Einleitung

Radfahren liegt im Trend, Weiterentwicklung und Verbesserung der Bedingungen für Radfahrende sind regelmäßig fester Teil der verkehrspolitischen Agenda. Als Teil des Umweltverbundes leistet Radfahren – auch ergänzend zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel – einen wertvollen Beitrag zur Verkehrswende. Die Verknüpfung beider Verkehrsträger ist insofern ein schlüssiger Schritt, den die Verkehrsunternehmen u. a. durch tarifliche Angebote, Abstellanlagen an Bahnhöfen, Kooperationen mit Anbietern von Mieträdern und nicht zuletzt die Mitnahme des eigenen Fahrrades „an Bord“ seit vielen Jahren vorantreiben.

Abseits der zahlreichen freiwilligen Angebote haben Fahrgäste aufgrund der europäischen Fahrgastrechteverordnung grundsätzlich das Recht, ein Fahrrad im Zug mitzunehmen. Grundsätzlich heißt: Sofern dem nicht sicherheitsbezogene oder betriebliche Gründe gegenüberstehen. Auch die Neufassung der Verordnung (EU) 2021/782 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (Fahrgastrechteverordnung) nimmt die Interessen der Reisenden mit Fahrrädern besonders in den Blick. U. a. können Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Art. 6 Abs. 5 Verordnung (EU) 2021/782 „die verstärkte und verbesserte Beförderung von Fahrrädern“ in Plänen festhalten.

Der bundesdeutsche Gesetzgeber hat diese in der EU-Verordnung enthaltene optionale Regelung als Pflicht¹ ausgestaltet.

Diese Anforderung an die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Personenverkehr ist – aus der Perspektive der Legislative – die schlüssige Fortführung der Zielsetzung, den Radverkehr als Teil des Umweltverbundes auch auf gesetzlicher Ebene weiter zu stärken.

Auf Initiative des Verwaltungsrates Personenverkehr mit Eisenbahnen gibt dieser Leitfaden den Personenbahnen Hinweise, wie sie die daraus folgenden Anforderungen in geeigneter Form erfüllen können.

¹ Siehe § 10 Abs. 2 AEG

Das Wichtigste in Kürze

1. **Eisenbahnverkehrsunternehmen** (im Personenverkehr²) sollen nach dem Willen des Gesetzgebers jeweils einen Fahrradbeförderungs-Plan aufstellen.³
2. Dies gilt jedoch **nicht für die ausschließlich aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken** betriebenen Bahnen, da diese von den entsprechenden Regelungen der europäischen Verordnung ausgenommen sind.⁴
3. Ausgehend vom Wortlaut des Gesetzes ist es Ziel des Gesetzgebers, die „**verstärkte und verbesserte Beförderung**“ von Fahrrädern zu ermöglichen. Die unternehmerische Beurteilung und Einordnung dieses Ziels sollten daher individuell in den Plänen erkennbar werden.
4. Im Zusammenhang mit der Neubeschaffung von Fahrzeugen oder Maßnahmen, die eine neue Genehmigung erfordern, soll in den Fahrradbeförderungs-Plänen eine „**angemessene Anzahl der Fahrradstellplätze**“ festgelegt werden. Andernfalls gilt ein Minimum von vier Stellplätzen je Zugbildung.⁵
5. Weitergehende inhaltliche Festlegungen erfolgen nicht. Die Bahnen haben somit entsprechenden **unternehmerischen Spielraum**, um individuell Akzente zu setzen. Es bietet sich insbesondere an, auf die wirtschaftlichen und betrieblichen Grundlagen der angebotenen Verkehrsdienste hinzuweisen.
6. Die Pläne sind „**auf dem neuesten Stand**“ zu halten. Weitere zeitliche Vorgaben erfolgen nicht. Insofern sollte ein Fahrradbeförderungs-Plan mindestens dann angepasst werden, wenn sich unternehmensindividuelle Entscheidungsparameter, die (auch) die Fahrradmitnahme betreffen geändert haben.
7. Bei der Aufstellung der Fahrradbeförderungs-Pläne sind die **Öffentlichkeit und einschlägige Vertretungsorganisationen** anzuhören. Vorgaben zum Prozess selbst bestehen nicht.
8. Der abschließend erstellte Plan ist auf der **Webseite des Eisenbahnverkehrsunternehmens** zu veröffentlichen.⁶

² Dass es sich um Personenverkehrsdienste handeln muss, erschließt sich im Kontext, wengleich die Formulierung „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ gewählt wurde.

³ § 10 Abs. 2 AEG

⁴ § 1 Abs. 4 AEG, „Die Verordnung (EU) 2021/782 ist nach Maßgabe ihres Artikels 2 Absatz 2 nicht auf solche Verkehrsdienste des Schienenpersonenverkehrs anzuwenden, die ausschließlich aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden“.

§ 2 Abs. 2 EVO: „Auf die Beförderungen im Schienenpersonenverkehr, die ausschließlich aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden, sind nur die Artikel 13 und 14 der Verordnung (EU) 2021/782 anzuwenden.“

⁵ Siehe Artikel 6 Abs. 4 Verordnung (EU) 2021/782.

⁶ Siehe Artikel 6 Abs. 6 Verordnung (EU) 2021/782. Die Formulierung „bzw. der zuständigen Behörde“ ist im Kontext zu beurteilen. Der Ordnungsgeber gibt den Mitgliedsstaaten die Möglichkeit, Unternehmen *oder* zuständige Behörden zu verpflichten. Der hiesige Gesetzgeber hat sich für die Unternehmen entschieden, also müsste die Veröffentlichung auch von diesen vorgenommen werden.

1. Rechtsgrundlagen, Pflichtinhalte

Die Verpflichtung, „Pläne für die verstärkte und verbesserte Beförderung von Fahrrädern“ aufzustellen, ist in § 10 Abs. 2 AEG verankert. Die Aufstellung derartiger Pläne wiederum geht auf die Neufassung der EU-Fahrgastrechteverordnung zurück, hier: Artikel 6 Abs. 5 Verordnung (EU) 2021/782.⁷

Unabhängig von der Pflicht zur Aufstellung von Fahrradbeförderungs-Plänen nimmt die Mitnahme von Fahrrädern im Zusammenhang mit Fahrgastrechten ohnehin eine besondere Stellung ein. Fahrräder (in nichtklappbarem oder nicht geklapptem Zustand) sind ein Sonderfall des Reisegepäcks. Für die Mitnahme von Reisegepäck gilt im Regelfall – wie für die Person selbst – Beförderungspflicht.⁸ Regelfall heißt insbesondere, dass die Beförderung bzw. Mitnahme mit dem für die Fahrt vorgesehenen Fahrzeug sowie seiner Auslastung realisierbar und insofern objektiv möglich sein muss und. Auf eventuelle Ausnahmen nimmt auch die Fahrgastrechteverordnung Bezug.⁹

Die Fahrradbeförderungs-Pläne sind von den Unternehmen individuell auszugestalten; konkrete Vorgaben enthalten weder das (nationale) Gesetz noch die (europäische) Verordnung. Allerdings treffen beide Rechtsgrundlagen einzelne Aussagen zu den Inhalten, die bei der konkreten Ausgestaltung jeweils zu berücksichtigen sind. Hierzu zählt zum einen die o. g. **Zielsetzung „Verbesserung der Fahrradmitnahme“**, zum anderen die Festlegung einer **Mindestanzahl** von Stellplätzen, soweit Fahrzeuge neu beschafft werden sollen oder nach umfangreichen Maßnahmen neu zugelassen werden müssen. Wird keine Mindestanzahl festgelegt, gilt ein Minimum von vier Fahrradstellplätzen.

Mit der individuellen Ausgestaltung **können** sodann die im Einzelfall sehr unterschiedlichen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für eine Fahrradmitnahme verständlich und nachvollziehbar kommuniziert werden. Zwingend ist dies nicht, kann aber zu mehr Verständnis für unternehmerische Restriktionen und Entscheidungen beitragen. So ist z. B. für Dritte nicht ersichtlich, wer und unter welchen Bedingungen über die Fahrzeugbeschaffung – und damit über die Kapazitäten für eine Fahrradmitnahme – entscheidet.

Der Gesetzgeber lässt, neben den konkreten Inhalten, auch prozessual offen, wie das jeweilige Unternehmen vorzugehen hat. Festgelegt ist lediglich, dass die **Öffentlichkeit sowie einschlägige Vertretungsorganisationen** anzuhören sind und die Veröffentlichung des fertigen Fahrradbeförderungs-Planes auf der Website des Eisenbahnverkehrsunternehmens vorzunehmen ist. Der VDV unterbreitet daher im Folgenden einen Vorschlag, wie die Unternehmen eine Anhörung im beschriebenen Sinne durchführen könnten.

Zusammenfassend haben die Unternehmen einerseits eine weitere Verpflichtung, andererseits eröffnet die individuelle Umsetzung die Chance, diese Kundengruppe zusätzlich zu adressieren. Dabei haben die Unternehmen die Freiheit, die nicht normierten Inhalte und Ausgestaltungen individuell vorzunehmen und an ihren unternehmerischen Erfordernissen auszurichten.

Ungeachtet dessen ist zu berücksichtigen, dass ein Fahrradbeförderungs-Plan weder Teil der Beförderungsbedingungen ist noch diesen gegenüber vorgeht. **Im Vertragsverhältnis zum Kunden (Beförderungsvertrag) sind unverändert die jeweiligen Beförderungsbedingungen maßgebend.**

⁷ Zu den Rechtsgrundlagen im Wortlaut siehe Anhang, Seite 14 f.

⁸ Vgl. § 10 Abs. 1 AEG

⁹ Vgl. Artikel 6 Abs. 3 Verordnung (EU) 2021/782

2. Unternehmerisches Bekenntnis: Ihre Botschaft an die Kundschaft

Die Verpflichtung zur Aufstellung von Fahrradbeförderungs-Plänen zeigt Parallelen zur Aufstellung der Pläne gemäß Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO; „EBO-Programm“)¹⁰, hier: Es sind spezielle Pläne aufzustellen und abzustimmen, mit denen **eine bestimmte Kundengruppe** besonders anzusprechen ist.

Ihren EBO-Programmen zur Barrierefreiheit stellen die Unternehmen in vielen Fällen eine Präambel voran, die der Öffentlichkeit zunächst das eigene Unternehmen mit wesentlichen Eckpunkten vorstellt:

- Wer sind wir?
- Wo fahren wir?
- Was ist unser Zielbild?

Ein vergleichbares Vorgehen bietet sich auch bei der Aufstellung des eigenen Fahrradbeförderungs-Planes an, zumal einzelne Komponenten durch das EBO-Programm möglicherweise bereits vorliegen werden.¹¹ Hierzu zählen insbesondere Informationen zu den eingesetzten Fahrzeugen. Der Fahrradbeförderungs-Plan könnte so als Teil der Kundenkommunikation ausgestaltet und als Vehikel genutzt werden, Kundschaft und weiteren Interessierten bestimmte Aspekte des Bahnbetriebs nahe zu bringen. Aber auch hier gilt: Die Entscheidung über die Ausführung der Verpflichtung aus § 10 Abs. 2 AEG obliegt allein dem einzelnen Unternehmen.

Beispieltext für eine Präambel/Einleitung

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen *[Muster-Firma]* bietet seinen Kundinnen und Kunden *[in der Region xy/ auf den Strecken ... / bundesweit]* umfassende Dienste in umweltfreundlicher Mobilität auf der Schiene an. Unsere Angebote sind *[Teil des öffentlichen Verkehrs / Teil des ÖPNV]* und stehen der Allgemeinheit zu den veröffentlichten Konditionen zur Verfügung.

Unsere Verkehre erbringen wir *[vollständig / überwiegend] [im Auftrag der öffentlichen Hand / eigenverantwortlich]*. Für unsere Verkehrsleistungen nutzen wir *[überwiegend / ausschließlich] [eigene Gleise / Gleise anderer Unternehmen]*. Eigentümer der *[Muster-Firma]* ist/sind *[je gesondert nennen]*.

Mit diesem Fahrradbeförderungs-Plan kommen wir unserer Pflicht zur Aufstellung aus § 10 Abs. 2 AEG nach. Gleichzeitig geben wir einen umfassenden Einblick, was Reisende mit Fahrrad erwarten dürfen. Unser Ziel ist es, die Fahrtmöglichkeiten für Fahrgäste mit

¹⁰ Vgl. § 2 Abs. 3 EBO, „[...] dass die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch behinderte Menschen und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschweris ermöglicht wird. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, zu diesem Zweck Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Dies schließt die Aufstellung eines Betriebsprogramms mit den entsprechenden Fahrzeugen ein, deren Einstellung in den jeweiligen Zug bekannt zu machen ist. [...]“

¹¹ Beispiele für abschließend abgestimmten EBO-Programme der Bahnen können über das Zielvereinbarungsregister abgerufen werden: <https://www.bmas.de/DE/Soziales/Teilhabe-und-Inklusion/Barrierefreie-Gestaltung-der-Arbeit/Zielvereinbarungsregister/zielvereinbarungsregister.html>

Fahrrädern auf hohem Niveau und unter Berücksichtigung der berechtigten Interessen anderer Kundinnen und Kunden weiterzuentwickeln.

Dieser Plan wird bei relevanten Änderungen der Rahmenbedingungen für die Fahrradbeförderung unter Beteiligung von Öffentlichkeit und Interessenvertretenden geändert oder neu gefasst.

Die weiteren Inhalte der Fahrradbeförderungs-Pläne dürften sich in der Praxis deutlich unterscheiden können, weil u. a.

- Größe, Bedienungsgebiet und Betrieb,
- Entscheidungskompetenz über wesentliche Parameter (insbesondere Fahrzeugeinsatz),
- zeitliche Perspektive (Vertragsbindung/keine Vertragsbindung),
- Struktur der Gesellschaft (Konzern/Einzelunternehmen)

zwischen den Bahnen jeweils andere Ausprägungen sinnvoll scheinen lassen.

3. Zum besseren Verständnis: Unternehmerische Rahmenbedingungen

Für die Fahrgäste und die Öffentlichkeit allgemein ist in der Regel nicht ersichtlich, welchen Rahmenbedingungen der jeweilige Anbieter unterliegt und was er bei seiner Entscheidung z. B. über vorgehaltene Kapazitäten sinnvollerweise, berücksichtigen muss.

Insofern bietet es sich an, zunächst einen **allgemeinverständlichen Überblick** zu geben über

- die **Ausstattung der aktuell eingesetzten Fahrzeuge** in Bezug auf die Mitnahme von Fahrrädern (Anzahl Stellplätze, Frei- bzw. Multifunktionsflächen, ...) und
- eventuelle bereits feststehende **Planungen für zukünftige Maßnahmen** (Neubeschaffungen, ggf. Redesign soweit hier relevant).

Zum Verständnis sollte weiter transparent herausgearbeitet werden, warum eine Fahrradbeförderung

- u. U. gar nicht
- oder jedenfalls nicht in beliebigem Umfang

zugesichert werden kann.

Auch hier könnten sich die Unternehmen an ihren EBO-Programmen orientieren, die regelmäßig einen Abschnitt über Beschaffenheit und Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge enthalten und für den hiesigen Zweck gut nutzbar sein dürften.

Zur Begründung bestehender Einschränkungen ggf. auch fehlender Planungen für die zukünftige Beschaffung käme z. B. der vertragliche Kontext in Betracht, da Unternehmen **mit öffentlich bestellten Verkehren** in aller Regel keine oder jedenfalls kaum Entscheidungskompetenzen über das Fahrzeug haben bis hin zu den Fällen, in denen das Rollmaterial beigestellt wird. Für die Zukunft ist regelmäßig ebenfalls keine sinnvolle Aussage möglich, da das jeweilige Unternehmen möglicherweise die Verkehre nicht mehr durchführen wird und Investitionen in das Rollmaterial sich daher unternehmerisch verbieten.

Bei den **eigenwirtschaftlichen Verkehren** käme, neben wirtschaftlichen Restriktionen (Investitionsvolumen, Amortisationsdauer, Verfügbarkeit bzw. Planungsfristen, ...), auch die jeweilige Zielsetzung der Verkehrsangebote in Betracht. So dürfte z. B. die Durchführung von „Fußballzügen“ keine Fahrradmitnahme erfordern, die hierfür (realiter ungenutzte) Vorhaltung von Flächen würde die die Vermarktung von Kapazität im Kerngeschäft (zu stark) beschränken.

4. Die vertragliche Komponente: Beförderungsbedingungen

Fahrgäste sollten verstehen, **ob, wann, wo im Zug und in welchem Kontext Fahrräder** befördert werden. Auf der formalen Ebene (Beförderungsvertrag) kommt es darauf an, was in den jeweiligen **Beförderungsbedingungen** geregelt ist.

In jedem Fall sollten die Fahrradbeförderungs-Pläne **so auf die Beförderungsbedingungen abgestimmt** werden, dass sich keine Widersprüche ergeben und/oder falsche Erwartungen geweckt werden. Hierzu zählen vor allem transparente und einfach nachvollziehbare Aussagen z. B. darüber,

- was unter einem Fahrrad zu verstehen ist bzw. was nicht (z. B. Tandems, Lastenräder, E-Bikes, Trikes),
- ob bzw. ggf. welche individuellen Einschränkungen zu beachten sind (z. B. pro Person nur ein Fahrrad),
- ob bzw. unter welchen Voraussetzungen Anhänger mitgeführt werden dürfen,
- ob und ggf. warum zeitliche Einschränkungen zu beachten sind (z. B. Ausschluss zwischen 7 und 9 Uhr, Montag bis Freitag),
- ob bzw. unter welchen Voraussetzungen die Beförderung des Fahrrades entgeltlich bzw. unentgeltlich erfolgt,
- ob bzw. dass die Fahrräder eigenständig zu verladen (und angemessen zu beaufsichtigen sind),
- ob eine Reservierungs-/Anmeldepflicht für die Fahrradmitnahme besteht und ggf. wie die Reservierung/Anmeldung vorzunehmen ist,
- welche besonderen Regelungen für Gruppen über eine bestimmte Anzahl von Fahrrädern hinaus gelten,
- und nicht zuletzt: welchen Fahrgästen Vorrang zu gewähren ist, wenn wegen hoher Nachfrage Nutzungskonflikte auftreten.

Weiter wird empfohlen, auf **eventuell abweichende Einschränkungen** im Falle von **Busnot- und Schienenersatzverkehren** hinzuweisen.

Der VDV geht zunächst davon aus, dass die Aufstellung eines gesonderten Fahrradbeförderungs-Plans nicht notwendig ist, wenn die (alleinige) Tätigkeit der **Betrieb von Autoreisezügen** ist, und zwar unabhängig davon, ob Fahrgäste in ihren eigenen Fahrzeugen oder in Reisezugwagen befördert werden. Denn die Recherche bei mehreren Anbietern¹² zeigt, dass der Transport von Fahrrädern am Kfz (am Heck oder auf dem Dach, sofern die jeweils veröffentlichten Maße eingehalten werden) der Standard ist.

Insofern ist eine „verstärkte und verbesserte Beförderung“ schwerlich erreichbar. Soweit weitere Personenverkehrsdienste angeboten werden, für die ohnehin ein Plan aufzustellen ist, sollte der ergänzende Hinweis auf die Handhabung bei den Autoreisezügen des Unternehmens der Vollständigkeit halber erfolgen.

¹² Online-Veröffentlichungen verschiedener Anbieter, Stand 9. Januar 2025.

5. Bemerkungen zur Infrastruktur

Die Zugänglichkeit des jeweiligen Bahnsteigs mit Fahrrädern liegt – jedenfalls bei ausschließlich den Verkehr betreibenden Bahnen – weder in der Verantwortung noch in der Einflussosphäre des fahrenden Unternehmens. Aus Kundenperspektive ist dies nicht zwingend nachvollziehbar bzw. auch nicht relevant.

Daher sollte, soweit möglich bzw. mit vertretbarem Aufwand leistbar, darauf hingewiesen werden, wo eventuelle Informationen zur Zugänglichkeit der Bahnsteige des jeweiligen Infrastrukturunternehmens verfügbar sind (z. B. Verlinkung einer Webseite). In vielen Fällen wird man auch hierfür ohne weiteren Aufwand auf das eigene und/oder das EBO-Programm des Infrastrukturbetreibers zurückgreifen können.

Ausgehend von der Aufstellung eines Fahrradbeförderungs-Plans ist das Unternehmen hierzu jedoch nicht verpflichtet.

6. Informationsmedien

Um die Kombination von Radfahren und Reisen mit der Eisenbahn so weit wie möglich zu erleichtern,¹³ müssen die in den Fahrradbeförderungs-Plänen niedergelegten Informationen transparent und leicht zugänglich veröffentlicht werden.

Insofern empfiehlt sich eine Darstellung, wo und wie Interessierte die Informationen rund um die Fahrradbeförderung abrufen können. Viele Unternehmen bieten bereits seit längerem umfangreiche Auskünfte insbesondere über ihre Online-Medien an. Neben der Veröffentlichung der Beförderungsbedingungen werden Fahrgäste mit Fahrrädern zum Teil gesondert angesprochen. Ohnehin ist die Information über die Modalitäten der Fahrradmitnahme eine grundsätzliche Forderung der Fahrgastrechteverordnung.¹⁴ Diese so bereits bestehenden Informationen können in die Fahrradbeförderungs-Pläne aufgenommen bzw. dort verlinkt werden.

Die Unternehmen sollten dabei individuell prüfen, wie eventuelle Änderungen in der Zukunft (im Fahrradbeförderungs-Plan oder in anderen Dokumenten) möglichst aufwandsarm durchgeführt werden können und ihre Prozesse darauf abstellen.

Davon unbenommen gilt in Bezug auf den Fahrradbeförderungs-Plan seitens des Gesetzgebers lediglich, dass dieser Plan **auf der Webseite des Unternehmens zu veröffentlichen ist**.¹⁵

¹³ Vgl. z. B. Verordnung (EU) 2021/782, Erwägungsgrund 16

¹⁴ Vgl. Artikel 6 Abs. 3 Satz 3 Verordnung 2021/782, „Sie veröffentlichen ihre Bedingungen für die Beförderung von Fahrrädern einschließlich aktueller Informationen über die verfügbaren Kapazitäten auf ihren offiziellen Websites unter Verwendung der in der Verordnung (EU) Nr. 454/2011 genannten Telematikanwendungen.“

¹⁵ Vgl. Artikel 6 Abs. 6 Verordnung (EU) 2021/782

7. Verfahren zur Aufstellung von Fahrradbeförderungs-Plänen

Dem Wortlaut nach müssen die Fahrradbeförderungs-Pläne „nach Anhörung“ aufgestellt werden.¹⁶ Auch dies entspricht zunächst den Vorgaben für die mehrfach genannten EBO-Programme.

Der **Kreis der Anzuhörenden** ist im Falle der Fahrradbeförderungs-Pläne jedoch **maximal weit** gefasst. Denn neben den „einschlägigen Vertretungsorganisationen“ ist „die Öffentlichkeit“ anzuhören.¹⁷ Daher reicht es hier nicht, eine Gesamtmenge mit bundesweit tätigen und ggf. regional engagierten Verbänden zu adressieren. Vielmehr muss potenziell jede (natürliche) Person Gehör finden können.

Der VDV schlägt daher ein **Verfahren in Anlehnung an die Konsultationsverfahren der Betreiber der Schienenwege** vor.¹⁸ Die Veröffentlichung der relevanten Unterlagen in diesen Verfahren erfolgt über die Internetseite des jeweiligen Unternehmens (öffentlich zugänglicher Bereich).¹⁹ Damit könnten bei der Erstellung der Fahrradbeförderungs-Pläne beide Interessengruppen aufwandsarm und den Anforderungen entsprechend eingebunden werden:

- Intern ist zunächst zu klären, **wie weit das Unternehmen in seinem Fahrradbeförderungs-Plan gehen möchte**. Zwischen Erfüllung der Minimalanforderungen und Ausarbeitung als Instrument von Kundenkommunikation und -bindung kann das Unternehmen grundsätzlich frei entscheiden. Ausgehend von dieser Entscheidung wird ein Entwurf des Fahrradbeförderungs-Plans erstellt.
- Das Unternehmen veröffentlicht diesen Entwurf auf seiner Webseite und **ruft zur Stellungnahme auf**. Zu erwägen wäre, ob begleitend eine Pressemitteilung platziert werden soll. Die bekannten Vertretungsorganisationen sowie eventuell persönlich bekannte Personen könnten zudem vorab auf die bevorstehende Konsultation aufmerksam zu machen. Unternehmen im SPNV sollten ihre Aufgabenträger ebenfalls gesondert informieren.
- Das Unternehmen **setzt bei Veröffentlichung eine (Ausschluss)Frist** für eventuelle Stellungnahmen. In Anlehnung an die o. g. Konsultationsverfahren entsprechend ERegG bietet sich **ein Monat** an. Um die Handhabung zu erleichtern, empfiehlt es sich, weitere Vorgaben zu machen (z. B. Übermittlung per E-Mail an ein hierfür eingerichtetes Funktionspostfach). Sofern das Unternehmen sich vorbehalten möchte, die eingegangenen Stellungnahmen zu veröffentlichen, müsste darauf hingewiesen, das Einverständnis eingeholt oder um Übersendung einer zusätzlichen anonymisierte Fassung der Stellungnahme gebeten werden.

¹⁶ Artikel 6 Abs. 6 der Verordnung (EU) 2021/782, „Die in Absatz 5 genannten Pläne werden nach Anhörung der Öffentlichkeit und einschlägiger Vertretungsorganisationen aufgestellt. [...]“).

¹⁷ Genau gesagt, wird die Öffentlichkeit als erste genannt; beide Gruppen stehen gleichrangig nebeneinander.

¹⁸ Vgl. § 19 Abs. 2 ERegG „Beabsichtigt ein Betreiber der Schienenwege eine Neufassung oder Änderung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen, so muss er mindestens sieben Monate vor Ablauf der Frist für einen Antrag auf Zuteilung von Schienenwegkapazität einen Entwurf auf seiner Internetseite veröffentlichen. Der Veröffentlichung ist eine Darstellung der Änderungen in geeigneter Form, insbesondere als synoptische Darstellung mit den erforderlichen Erläuterungen, beizufügen. Bei der Veröffentlichung muss er darauf hinweisen, dass Zugangsberechtigte einen Monat lang zu den Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder deren Änderungen Stellung nehmen können, und angeben, in welcher Form diese Stellungnahmen übermittelt werden können. Der Betreiber der Schienenwege kann bestimmen, dass die Übermittlung an ihn auf elektronischem Weg erfolgen muss.“

¹⁹ So z. B. exemplarisch die DB InfraGO AG: https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/netzzugang-und-regulierung/nutzungsbedingungen/aktuelle_stellungnahmeverfahren

- Nach Ablauf der Frist werden die **eingegangenen Stellungnahmen** geprüft und entschieden, welche Vorschläge unmittelbar, perspektivisch oder gar nicht umsetzbar sind. Im Interesse eventuell nachlaufender Interessenkonflikte sollte der Prozess (mindestens intern) dokumentiert werden, z. B. in Form einer Synopse. Dies kann bei einer Aktualisierung des Plans die Vorbereitung und Durchführung einer zukünftigen Anhörung erleichtern
- Eine **individuelle Antwort** auf eingegangene Stellungnahmen ist **nicht erforderlich**, kann jedoch gegenüber ausgewählten Beteiligten erwogen werden (siehe hierzu den Hinweis im folgenden Absatz).
- Das Unternehmen **veröffentlicht die Endfassung des Dokuments** auf seiner Webseite. In Anlehnung an das jeweilige Vorgehen bei der Einleitung der Konsultation käme eine begleitende Pressemitteilung sowie eine gesonderte Information an ausgewählte Beteiligte in Frage (insbesondere Vertretungsorganisationen, öffentliche Hand). Auf dieser Webseite können weitere Informationen hinterlegt werden, z. B. wann/unter welchen Voraussetzungen eine Aktualisierung geplant ist und welche Interessenorganisationen Stellung genommen haben.

Zu den **bundesweit** tätigen Vertretungsorganisationen, die sich im Schwerpunkt oder in Teilen regelmäßig zum Radverkehr äußern, zählen insbesondere (in alphabetischer Reihenfolge):

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V., Berlin / www.adfc.de
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V., Berlin / www.bund.net
- Fahrgastverband PRO BAHN e.V., München / www.pro-bahn.de
- Greenpeace e. V., Hamburg / www.greenpeace.de/
- VCD Verkehrsclub Deutschland e.V., Berlin / www.vcd.org
- Zukunft Fahrrad e.V., Berlin / www.zukunft-fahrrad.org

Hinzu kommen **regionale Organisationen**. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass bei den oben genannten Verbänden (Ausnahmen: Greenpeace e. V., Zukunft Fahrrad e. V.) die jeweiligen Landesverbände in vielen Fällen rechtlich selbständig sind.²⁰ Daher könnte im Einzelfall streitig sein, ob die Aufforderung zur Stellungnahme an die Bundesebene ausreicht.

²⁰ Ausweislich der im Internet veröffentlichten Impresen, Stand der Recherche: 9. Januar 2025.

Anhang

Übersicht ausgewählter Rechtsgrundlagen in Bezug auf die Fahrradmitnahme im Wortlaut

	Rechtsgrundlage	Wortlaut
(1)	Allgemeines Eisenbahngesetz	
	§ 10 Abs. 1 AEG	(1) Öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen, die dem Personenverkehr dienen, sind zur Beförderung von Personen und Reisegepäck verpflichtet, wenn 1. die Beförderungsbedingungen eingehalten werden, 2. die Beförderung mit den regelmäßig verwendeten Beförderungsmitteln möglich ist und 3. die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, welche das Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht abwenden und denen es auch nicht abhelfen konnte.
	§ 10 Abs. 2 AEG	Eisenbahnverkehrsunternehmen sind verpflichtet, Pläne für die verstärkte und verbesserte Beförderung von Fahrrädern nach Artikel 6 Abs. 5 der Verordnung (EU) 2021/782 aufzustellen und auf dem neuesten Stand zu halten.
(2)	Verordnung (EU) 2021/782 (Fahrgastrechteverordnung)	
	Artikel 6 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2021/782	Vorbehaltlich der Einschränkungen gemäß Abs. 3 und gegebenenfalls gegen Zahlung eines zumutbaren Entgelts haben Fahrgäste Anspruch auf Mitnahme von Fahrrädern im Zug. Bei reservierungspflichtigen Zügen muss die Möglichkeit bestehen, eine Buchung für die Beförderung eines Fahrrads zu tätigen. Hat ein Fahrgast eine Buchung für ein Fahrrad getätigt und wird die Beförderung des Fahrrads ohne berechtigten Grund verweigert, so hat der Fahrgast Anspruch auf Weiterreise mit geänderter Streckenführung oder eine Erstattung gemäß Artikel 18, eine Entschädigung gemäß Artikel 19 und Hilfeleistung gemäß Artikel 20 Abs. 2.
	Artikel 6 Abs. 2 der Verordnung (EU) 2021/782	Wenn im Zug für Fahrräder vorgesehene Stellplätze verfügbar sind, müssen die Fahrgäste ihre Fahrräder dort unterbringen. Wenn keine Fahrradstellplätze verfügbar sind, müssen die Fahrgäste ihre Fahrräder ständig beaufsichtigen und nach besten Kräften sicherstellen, dass anderen Fahrgästen durch ihre Fahrräder keine Verletzungen oder Schäden entstehen und dass Mobilitätshilfen, Gepäck oder der Bahnbetrieb nicht beeinträchtigt werden.
	Artikel 6 Abs. 3 der Verordnung (EU) 2021/782	Eisenbahnunternehmen können das Recht von Fahrgästen auf Mitnahme von Fahrrädern in Zügen aus Sicherheitsgründen oder aus betrieblichen Gründen einschränken, insbesondere aufgrund begrenzter Kapazität während der Hauptverkehrszeiten oder wenn dies aufgrund der eingesetzten Fahrzeuge nicht möglich ist. Eisenbahnunternehmen können die Beförderung von Fahrrädern auch nach Gewicht und Abmessungen der Fahrräder einschränken. Sie veröffentlichen ihre Bedingungen für die Beförderung von Fahrrädern einschließlich aktueller Informationen über die verfügbaren Kapazitäten auf ihren offiziellen Websites unter Verwendung der in der Verordnung (EU) Nr. 454/2011 genannten Telematikanwendungen.
	Artikel 6 Abs. 4 der Verordnung (EU) 2021/782	Bei der Einleitung von Vergabeverfahren für neue Fahrzeuge oder bei einer umfangreichen Aufrüstung von Fahrzeugen, die eine neue Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen gemäß Artikel 21 Abs. 12 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates erforderlich macht, stellen Eisenbahnunternehmen sicher, dass es in Zugbildungen mit diesen Fahrzeugen eine angemessene Anzahl von Fahrradstellplätzen gibt. Dieser Unterabsatz gilt nicht für Speise-, Schlaf- oder Liegewagen. Die angemessene Anzahl der Fahrradstellplätze wird von Eisenbahnunternehmen unter Berücksichtigung der Größe der Zugbildung, der Art des Dienstes und der Nachfrage nach Fahrradbeförderung bestimmt. Die angemessene Anzahl der Fahrradstellplätze ist in den Plänen gemäß Abs. 5 festgelegt. Wenn kein solcher Plan vorliegt oder die Anzahl in den Plänen nicht festgelegt ist, hat jede Zugbildung über mindestens vier Fahrradstellplätze zu verfügen.

	Rechtsgrundlage	Wortlaut
		Die Mitgliedstaaten können für die angemessene Mindestanzahl von Stellplätzen bei bestimmten Arten von Diensten eine höhere Zahl als vier festlegen, die dann anstelle der gemäß Unterabsatz 2 ermittelten Zahl gilt.
	Artikel 6 Abs. 5 der Verordnung (EU) 2021/782	Eisenbahnunternehmen können Pläne für die verstärkte und verbesserte Beförderung von Fahrrädern sowie für andere Lösungen zur Förderung der kombinierten Nutzung von Eisenbahn und Fahrrad aufstellen und diese Pläne auf dem neuesten Stand halten. Die zuständigen Behörden im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates können solche Pläne im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verträge aufstellen. Die Mitgliedstaaten können vorschreiben, dass solche Pläne von diesen zuständigen Behörden oder von den in ihrem Hoheitsgebiet tätigen Eisenbahnunternehmen aufzustellen sind.
	Artikel 6 Abs. 6 der Verordnung (EU) 2021/782	Die in Abs. 5 genannten Pläne werden nach Anhörung der Öffentlichkeit und einschlägiger Vertretungsorganisationen aufgestellt. Sie werden auf der Website des Eisenbahnunternehmens bzw. der zuständigen Behörde veröffentlicht.
(3)	Nachrichtlich: Verordnung (EU) 2021/782 - Erwägungsgründe	
	Erwägungsgrund 16	(16) Die steigende Beliebtheit des Radfahrens in der gesamten Union wirkt sich auch auf die Mobilität und den Tourismus aus. Da im Rahmen der Verkehrsverlagerung zunehmend auf Eisenbahn und Fahrrad zurückgegriffen wird, nehmen die verkehrsbedingten Umweltauswirkungen ab. Deshalb sollten Eisenbahnunternehmen die Kombination von Radfahren und Reisen mit der Eisenbahn soweit möglich erleichtern. Insbesondere sollten sie bei Erwerb neuer Fahrzeuge oder umfangreicher Aufrüstung vorhandener Fahrzeuge eine angemessene Anzahl von Fahrradstellplätzen zur Verfügung stellen, sofern es sich nicht um den Erwerb oder die Aufrüstung von Speise-, Schlaf- oder Liegewagen handelt. Um negative Auswirkungen auf die Sicherheit der vorhandenen Fahrzeuge zu vermeiden, sollte diese Verpflichtung nur im Fall einer umfangreichen Aufrüstung gelten, die eine neue Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen erforderlich macht.
	Erwägungsgrund 17	Die für die Zusammensetzung des Zuges angemessene Anzahl von Fahrradstellplätzen sollte unter Berücksichtigung der Größe der Zugbildung, der Art des Dienstes und der Nachfrage nach Fahrradbeförderung festgelegt werden. Eisenbahnunternehmen sollten die Möglichkeit haben, nach Anhörung der Öffentlichkeit Pläne mit genauen Zahlen der Fahrradstellplätze für ihre Dienste zu erstellen. Wenn Eisenbahnunternehmen keine Pläne erstellen, sollte jedoch eine gesetzlich vorgeschriebene Zahl gelten. Diese gesetzlich vorgeschriebene Zahl sollte den Eisenbahnunternehmen auch als Richtwert bei der Erstellung ihrer Pläne dienen. Eine geringere als die gesetzlich vorgeschriebene Zahl sollte nur dann als angemessen gelten, wenn dies aufgrund besonderer Umstände gerechtfertigt ist – beispielsweise für Fahrten von Schienenverkehrsdiensten im Winter, wenn eindeutig keine oder nur eine geringe Nachfrage nach Fahrradbeförderung besteht. Außerdem ist die Nachfrage nach Fahrradbeförderung in einigen Mitgliedstaaten bei bestimmten Arten von Diensten besonders hoch. Daher sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, die angemessenen Mindestzahlen von Fahrradstellplätzen für bestimmte Arten von Diensten festzulegen. Diese Zahlen sollten Vorrang vor den in den Plänen der Eisenbahnunternehmen aufgeführten Zahlen haben. Der freie Verkehr von Schienenfahrzeugen innerhalb der Union sollte dadurch nicht behindert werden. Fahrgäste sollten über den für Fahrräder verfügbaren Platz informiert werden.
	Erwägungsgrund 18	Die Rechte und Pflichten in Bezug auf die Beförderung von Fahrrädern in Zügen sollten für Fahrräder gelten, die vor und nach der Eisenbahnfahrt sofort fahrbereit sind. Die Beförderung von Fahrrädern in Verpackungen und Taschen fällt gegebenenfalls unter die für Gepäck geltenden Bestimmungen dieser Verordnung.
(4)	Eisenbahnverkehrs-Verordnung (EVO)	
	§ 2 Abs. 2 EVO	Auf die Beförderungen im Schienenpersonenverkehr, die ausschließlich aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden, sind nur die Artikel 13 und 14 der Verordnung (EU) 2021/782 anzuwenden.

Abkürzungen

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
EVO	Eisenbahnverkehrs-Verordnung
EG	Europäische Gemeinschaften
EU	Europäische Union
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
e. V.	eingetragener Verein
Nr.	Nummer