



ADFC Position:

Intermodale Kombination von
Radverkehr und öffentlichem Verkehr

Fahrradmitnahme in Bahnen

Herausgeber

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
Zimmerstraße 26/27, 10969 Berlin

Telefon: 030 209 149 8-0

E-Mail: verkehrspolitik@adfc.de
www.adfc.de

Titelfoto: © iStock, Oliver Kessler
Layout: april agentur GbR

Stand: März 2026

Über den ADFC:

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V. (ADFC) ist mit rund 240.000 Mitgliedern die größte Interessenvertretung für Radfahrende in Deutschland und weltweit. Zusammen mit seiner Jugendorganisation Junger ADFC setzt er sich für sichere, komfortable Radwege und fahrradfreundliche Rahmenbedingungen als Basis einer nachhaltigen und gesunden Mobilität ein. Der ADFC ist bekannt für Auszeichnungen wie „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ und Bett+Bike, zertifiziert touristische Qualitätsradrouten und stärkt mit Trainings und Aktionen – etwa zu sicheren Schulwegen – die Verkehrssicherheit von Menschen jeden Alters.

1. Ziel

Viele Menschen möchten sowohl im Alltag als auch im Urlaub Fahrrad und Bahn miteinander kombinieren, um so die Vorteile des flexiblen und beweglichen Fahrrads mit der Geschwindigkeit und dem Komfort der Bahn vereinen zu können. Eine nahtlose Verknüpfung beider Verkehrsmittel im Sinne der Intermodalität ist nicht nur der Wunsch vieler Radfahrender, sondern vor allem auch ein Schlüssel für die Mobilitätswende. Wir fordern die politischen Entscheidungsträger:innen und die Verantwortlichen in den Verkehrsunternehmen auf, die Rahmenbedingungen und Förderinstrumente bereitzustellen, um eine gute Fahrradmitnahme in Zügen des Fern-, Regional- und Nahverkehrs als wahlweise Option ergänzend zum umfassenden Ausbau des Fahrradparkens an Bahnhöfen und ÖPNV-Haltestellen zu ermöglichen.

Beide Optionen – das Rad am Bahnhof sicher abstellen oder es unkompliziert mitnehmen zu können – ermöglichen eine vollständige, einfache und leicht navigierbare Wegekette von der Haustür bis zum Zielort. Das Fahrrad ist ein einfaches, effizientes und kostengünstiges Verkehrsmittel. Die Mitnahme des eigenen Rads in der Bahn eröffnet zahlreiche neue Möglichkeiten: Sie ist essenziell für nachhaltigen Radtourismus, ermöglicht es Pendler:innen, den „letzten Kilometer“ abseits staugeplagter Straßen per Rad zurückzulegen, und ist eine praktische Alternative für alle, für die Leih- oder Sharing-Systeme (noch) keine flächendeckende Lösung bieten. Je unkomplizierter wir Rad- und Bahnfahren miteinander verbinden, desto eher steigen Menschen vom Auto auf den Umweltverbund um, sowohl im Alltag als auch im Tourismus.

Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP 3.0) formuliert das Ziel, die Rahmenbedingungen für intermodale Mobilität zu verbessern. Dazu gehören u. a.:

- Errichtung sicherer, mit den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs optimal verbundener Radverkehrsnetze
- Bereitstellung sicherer und attraktiver Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an Bahnhöfen und Haltestellen
- Förderung von Fahrradverleihsystemen bzw. Sharing-Angeboten
- Entwicklung von Informationssystemen, die den Nutzenden eine einfache Planung ihrer Reise mit dem Fahrrad und anderen Verkehrsmitteln, wie z. B. der Bahn, ermöglichen

Repräsentative Umfragen wie der Fahrrad-Monitor 2023 zeigen seit Jahren, dass die Menschen zum Umstieg und zur Diversifizierung ihrer Fortbewegungsmittel bereit sind, wenn die Rahmenbedingungen stimmen. 46 Prozent der Befragten gaben an, das Fahrrad künftig häufiger nutzen zu wollen als bisher. 31 Prozent der Pendelnden wären bereit, auf das Fahrrad umzusteigen, wenn es eine hinreichend gute Infrastruktur gäbe. Bisher kombinieren lediglich 22 Prozent der Befragten das Fahrrad mit dem öffentlichen Verkehr, 34 Prozent können es sich aber künftig vorstellen. Außerdem kommt der Fahrrad-Monitor 2023 zu dem Ergebnis, dass die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln vielen Radfahrenden wichtig ist, insbesondere im Nah- und Regionalverkehr (56 %), aber auch im Fernverkehr (42 %). Diese Zahlen verdeutlichen, dass es ein großes Verlagerungspotenzial für den Radverkehr und einen potenziellen Fahrgastzuwachs für den öffentlichen Verkehr gibt.¹

Die Position des ADFC zur Fahrradmitnahme in Bahnen verdeutlicht die Chancen und Herausforderungen, die mit der intermodalen Verknüpfung und Kombination von Radverkehr und öffentlichem Verkehr verbunden sind. Wichtige Impulse aus den Diskussionen und der Mitarbeit des ADFC sind in die Brancheninitiative Fahrrad und Bahnen (2022–23) eingeflossen.

1 https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahrradmonitor-kurzfassung.pdf?__blob=publicationFile, S. 5.

2. Aktueller Stand und Herausforderungen

In fast allen Zügen können Fahrräder bereits heute mitgenommen werden. Das vorhandene Angebot wird intensiv genutzt – Tendenz deutlich steigend.²

Dass die Fahrradmitnahme trotzdem nicht uneingeschränkt möglich ist, beruht auf einer Vielzahl unterschiedlicher Gründe, die von technischen Herausforderungen bei der Gestaltung der Eisenbahnwagen über starke Schwankungen bei der Nachfrage bis hin zu den föderalen Strukturen des

SPNV reichen. Deshalb gibt es auch nicht die eine Lösung für gute Fahrradmitnahme in Bahnen, sondern wir benötigen viele einzelne Maßnahmen und können Verbesserungen nur Schritt für Schritt erreichen.

2.1 Probleme aus Sicht der Verkehrsbetriebe

Aus Sicht der Verkehrsbetriebe ist vor allem die stark schwankende Nachfrage bei der Fahrradmitnahme je nach Jahres- und Tageszeit ein Problem. Besonders im Fernverkehr sind die wenigen vorhandenen Stellplätze in den ICs und ICEs in den Sommermonaten früh ausgelastet.

Im Nah- und Regionalverkehr reichen vor allem zu den Spitzenstunden im Pendlerverkehr in den Ballungsräumen die Kapazitäten für die Fahrradmitnahme nicht aus. Dasselbe gilt an Wochenenden und in Ferienzeiten, wenn das Fahrrad zu touristischen Zwecken genutzt wird. Zwischen den Bundesländern und Verbänden werden unterschiedliche Angebote und Ressourcen für die Fahrradmitnahme in den Nah- und Regionalzügen vorgehalten, was die Verkehrsbetriebe mit geringeren Kapazitäten unter starken Erwartungsdruck setzt.

Ein weiteres Problem für die Verkehrsbetriebe sind die Ein- und Ausstiegszeiten an den Bahnhöfen, die sich bei einem hohen Fahrradanteil und ungeeigneten Wagenkonzepten verlängern können, sodass Fahrpläne nicht eingehalten werden.



© ADFC, Chr. Eckelt

² Laut Angaben der DB AG für die ADFC Radreiseanalyse 2023 wurden allein im Fernverkehr der Bahn 2019 (vor der Pandemie) 480.350 Fahrradtickets verkauft, 2024 waren es bereits 801.373.

2.2 Probleme aus Sicht der Radfahrenden

Ein zentrales Problem aus Sicht des ADFC sind die niedrigen Kapazitäten für die Fahrradmitnahme. So wird der nachhaltige Tourismus mit Fahrrad und Bahnen ausgebremst, weil Züge im Fernverkehr über maximal neun Fahrradstellplätze pro Zug verfügen und bei einigen Anbietern die Fahrradmitnahme auf einzelnen Strecken überhaupt nicht möglich ist.³

Eine weitere Herausforderung ist die fehlende Barrierefreiheit beim Abstellen in den Fernverkehrszügen. Auch einige Regionalverbindungen – etwa entlang der beliebten Flussradwege sowie bei der Anreise zur Nord- und Ostseeküste – können der hohen Nachfrage an den Wochenenden und in der Ferienzeit nicht gerecht werden. Im Alltagsverkehr ist die Fahrradmitnahme vor allem während der Stoßzeiten für Pendelnde im Nah- und Regionalverkehr oft nicht möglich.

Ein wesentlicher Nachteil für Radfahrende ist zudem, dass im Nah- und Regionalverkehr über die Verbundgrenzen hinweg die Mitnahmemöglichkeiten, Ticketpreise und Buchungssysteme unterschiedlich geregelt sind, was zu einer unübersichtlichen Situation für die Bahnkund:innen führt.

Zwar steuern die DB AG und andere Anbieter im Fernverkehr über den Ticketverkauf, dass die Stellplätze nicht überbucht werden, allerdings greift dies nicht mehr, sobald Züge ausfallen oder Anschlüsse verpasst werden. Als Folge können mitgeführte Räder nicht immer in die Bahn mitgenommen werden, was zu langen Wartezeiten oder sogar zum Abbruch der Reise führt.

Im Nah- und Regionalverkehr fehlen Kapazitäts- und Auslastungsanzeigen für Fahrräder. Deshalb fällt es Fahrgästen mit Fahrrad schwer, die Fahrradmitnahme durchgängig vorher zu planen. Hier könnte eine Mitnahmegarantie beim Kauf eines Fahrradtickets – verbunden mit einer kapazitätsabhängigen Beschränkung der verfügbaren Tickets – für mehr Verlässlichkeit sorgen.



© ADFC, Chr. Eckelt

³ Zum Beispiel stehen im ICE 4 mit bis zu 918 Fahrgästen nur acht Fahrradstellplätze pro Zug zur Verfügung; beim Anbieter FlixTrain werden Fahrräder nur auf der Strecke Aachen–Köln–Berlin–Dresden mitgenommen.

3. Vision und Änderungsbedarfe

Die Vision des ADFC:

Die Mitnahme eines Fahrrads soll so einfach möglich sein, wie das Mitführen eines Reisekoffers oder Rucksacks.

Für eine gute Fahrradmitnahme streben wir eine barrierefreie Erweiterung der Kapazitäten in allen Zügen des Regional- und Fernverkehrs sowie in Bussen (insbesondere Plus-/Taktbussen) und im Schienenersatzverkehr an. Barrierefreiheit ist dabei zentral: Stellplätze müssen stufenlos erreichbar, ausreichend bemessen und so gestaltet sein, dass auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Reisende mit Kinderwagen, Rollstühlen, Sonderfahrrädern oder Lastenrädern den ÖPNV nutzen können. Bundesweit einheitliche Regelungen sind anzustreben.

Der ADFC wirbt dafür, dass im Schienenpersonennahverkehr die Mitnahme von Fahrrädern – analog zum Deutschland-Ticket – bundesweit vereinheitlicht und grundsätzlich kostenfrei wird. Eine inklusive bzw. leicht zugängliche Fahrradmitnahme kann die Nutzung in der Kombination Rad und Bahnen deutlich erhöhen, wenn sie von flankierenden Maßnahmen begleitet wird: ausreichende Kapazitäten, transparente Buchungssysteme, klare Finanzierungsregeln und eine „Nicht-Verschlechterungs-Klausel“ für bestehende tarifliche Vorteile.



© ADFC, Chr. Eckelt

Unser Ziel ist eine Vereinheitlichung der gesamten Rahmenbedingungen für die Fahrradmitnahme zwischen den Bundesländern, inklusive einheitlicher Buchungssysteme und Mitnahmeregeln, sodass auch bei Umstiegen über Verbundgrenzen hinweg eine Fahrradmitnahme problemlos möglich ist. Um die Kapazitäten und Bedingungen bundesweit anzugleichen, unterstützen wir eine harmonisierte Ausschreibung für die Fahrradmitnahme in allen Bundesländern mithilfe eines einheitlichen Lasten- und Pflichtenheftes, so wie es der Bundesverband Schienennahverkehr zuletzt 2023 forderte und in einer Fahrzeugempfehlung zusammenfasste. Dabei ist der aktuelle Trend zu Triebwagen (Triebzüge/ Mehrsystemtriebwagen statt zusätzlicher Wagen) zu berücksichtigen: Lasten- und Pflichtenhefte müssen Vorgaben enthalten, wie Fahrradkapazitäten bei Triebwagen sichergestellt oder modular ergänzt werden können (z. B. durch anbaufähige Fahrradmodule oder optionale Fahrradwagen).

Wir plädieren dafür, Züge mit Wagen in modularer Bauweise zu verwenden, mit denen die Kapazitäten je nach Bedarf angeboten und z. B. auch Lastenräder barrierefrei transportiert werden können. Explizit sind Lastenräder (Cargo-Bikes) als zu berücksichtigende Verkehrsmittel aufzunehmen; insbesondere in Reiseregionen und in der touristischen Hauptsaison ist deren Beförderung einzuplanen. Um verlängerte Ein- und Ausstiegszeiten zu vermeiden, ist eine gleichmäßige Verteilung von Stellplätzen für Fahrräder über die gesamte Zuglänge wichtig.

Entsprechende Ausschreibungsmuster zur verpflichtenden Fahrradmitnahme sollten im Schienenersatzverkehr zwingend vorgeschrieben werden, um eine geschlossene Wegekette auch bei Baustellen oder Störungen sicherzustellen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in Regionen mit

geringem Bahnangebot (z. B. durch Plus- oder Taktbusse) adäquate Mitnahmeregelungen für Fahrräder zu schaffen sind; PlusBusse oder Taktbusse müssen bei der Konzepterstellung ausdrücklich einbezogen werden. Im Fernverkehr fordern wir, die zügige Nachrüstung der bestehenden ICE-Flotten mit Fahrradstellplätzen sowie die Ausweitung der Kapazitäten in modernen Baureihen wie dem ICE 4 über die derzeitige Anzahl von maximal acht Plätzen pro Zug hinaus. Ferner setzen wir uns für einen bürokratiearmen Umtausch sowie kurzfristige Umbuchungen von Fahrradtickets bei Zugausfall ein, um die Fahrradmitnahme sicherer und einfacher zu gestalten.

Durch den Einsatz von digitalen Kapazitätsanzeigen zur Auslastung der Züge und zur Auslastung der Fahrradstellplätze in Echtzeit sollten die Kund:innen vor Fahrtantritt besser informiert werden und ggf. Ausweichmöglichkeiten angeboten bekommen. Gleiches gilt für die barrierefreie Erreichbarkeit der Bahnsteige und Defekte an Aufzügen, die über die digitalen Reisenden-Informationen in Echtzeit zur Verfügung gestellt werden können.

Generelle Sperrzeiten, zu denen keine Fahrräder mitgenommen werden können, lehnen wir als nicht zweckmäßig, unübersichtlich und der Kombinationsfähigkeit abträglich ab. Als Alternative für Reisen, bei denen die Mitnahme des Fahrrads im Zug nicht möglich ist, fordert der ADFC die Einrichtung eines einfachen und kostengünstigen Fahrradversands – insbesondere für Pedelecs. Der Versandservice sollte flexibel buchbar sein und eine zuverlässige Zustellung an den Zielort garantieren. Eine solche Option würde Reisenden zusätzliche Flexibilität bieten und die Nutzung des Fahrrads auch auf längeren Reisen fördern.

Quellenverzeichnis

Mobilitätsforum – Wissenspool. Abgerufen 16. März 2026, von https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/Wissenspool/Berichte/BMDV-SINUS_Fahrrad-Monitor-2023.html

Ausgabe BSN Fahrzeugempfehlungen. Abgerufen 16. März 2026, von <https://www.schienennahverkehr.de/wp-content/uploads/2023/02/2023-01-31-4.-Ausgabe-BSN-Fahrzeugempfehlungen.pdf>

ADFC Radreiseanalyse 2023. Abgerufen 16. März 2026, von <https://www.adfc.de/artikel/adfc-radreiseanalyse-2023>

Flixtrain <https://www.flixtrain.de/service/fahrrad-mitnahme>



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
Zimmerstraße 26/27, 10969 Berlin