

Der Bahnhofsvorsteher informiert

Einmal Europa und zurück

aus SIGNAL 03/2013 (Juli 2013), Seite 26-27 (Artikel-Nr: 10002659)
Berliner Fahrgastverband IGEB

Die Internationale Fahrradkarte

Wer möchte das nicht: einfach auf und davon!? Die Sorgen und den Ärger hinter sich lassen. Doch oft fangen diese mit einer Fahrradreise im Zug quer durch Europa (noch nicht einmal um die Welt) erst an. Was zu beachten ist, und welche Gefahren tariflicher Natur lauern, wollen wir hier einmal »anreißen«. Bedingt durch die Vielzahl unterschiedlichster Regelungen kann nur ein Teil erwähnt werden. Andernfalls sähe der Autor sich gezwungen, der »Unendlichen Geschichte« Konkurrenz zu machen.

Zunächst muss in drei Szenarien unterschieden werden: - Von Deutschland ins Ausland,

Im Ausland grenzüberschreitend und

Im ausländischen Binnenverkehr (nicht grenzüberschreitend).

Was alle gemein haben ist, dass jeder Reisende alleine für sein Fahrrad verantwortlich ist. Er muss sich rechtzeitig um Tickets und Reservierungen kümmern, bei Einfahrt des Zuges schon an der richtigen Stelle am Bahnsteig stehen, meist selbst be- und entladen und sich um die Sicherung kümmern.

Bye-bye Deutschland

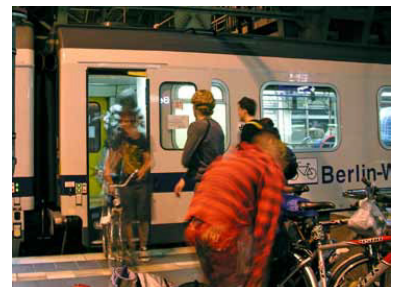
Für Fahrten in unsere unmittelbaren Nachbarländer Belgien (SNCF), Dänemark (DSB), Luxemburg (CFL), Niederlande (NS), Österreich (ÖBB), Polen (PKP), Schweiz (SBB), Tschechien (CD) sowie weiter nach Italien (TI), Kroatien (HZ), Serbien (ZS), Slowakei (ZSSK), Slowenien (SZ) und Ungarn (MÁV) gibt es eine tarifliche Regelung, die den Erwerb einer Internationalen Fahrradkarte vorsieht. Sie kostet in Deutschland 10 Euro. Kauft man sie im Ausland (beispielsweise für die Rückfahrt), kann dies günstiger oder teurer werden. Ein »normales« Fahrrad oder ein zusammenklappbarer Anhänger benötigt jeweils eine Karte, Tandems, Dreiräder oder Liegeräder benötigen zwei.

Die Geltungsdauer richtet sich nach der Fahrkarte für den Reisenden. Auch mehrtägige Unterbrechungen sind möglich, wenn die Hauptfahrkarte dies zulässt. Problematisch wird es bei Tageskarten oder Passangeboten, die Rund- oder Kreuz-und-quer-Fahrten zulassen. Hier braucht man gegebenenfalls mehrere Fahrradkarten, da eine nur für eine Strecke (verkehrsüblicher Weg) auf das Ziel zulaufend gilt. In Deutschland gilt die Internationale Fahrradkarte nicht nur für den grenzüberschreitenden Zug, sondern auch in allen DB-Zügen mit Fahrradmitnahme im Vor- bzw. Nachlauf.

In Zügen nichtbundeseigener Eisenbahnen (NE) gelten internationale Angebote grundsätzlich nicht. Daher muss bei der jeweiligen NE-Bahn eine gesonderte Fahrradkarte erworben werden. Vergleichbare Probleme kann es auch in den anderen Ländern geben.



(Foto: Wolfram Däumel)



Ankunft des EC 100 aus der Schweiz in Bremen Hbf und des Berlin-Warszawa-Express in Berlin Ostbahnhof. Wer auf einer Bahnfahrt von Deutschland ins Ausland (und zurück) das Fahrrad mitnehmen will, benötigt eine Internationale Fahrradkarte. (Foto: Wolfram Däumel)

Für Fahrten nach Frankreich (SNCF) ist mit Ausnahme des CityNightLine (CNL) keine Internationale Fahrradkarte erforderlich. Für den deutschen Streckenteil wird dafür eine reguläre deutsche Fahrradkarte benötigt.

Wem das jetzt zu kompliziert wird, der hat nach dem Kauf des Tickets das Nachsehen, denn die Erstattung der internationalen Fahrradkarte ist ausgeschlossen. Lediglich ein Umtausch in eine neue ist vor dem ersten Geltungstag noch möglich.

Von Kreuz nach Quer

Bei grenzüberschreitenden Reisen im Ausland ist in der Regel auch eine internationale Fahrradkarte erforderlich. Diese kann jedoch nicht schon hier in Deutschland erworben werden, da für die hiesigen Vertriebssysteme der Start oder Zielbahnhof in Deutschland liegen muss. Internationale Fahrradkarten, die im Ausland gekauft werden, sind im Preis abweichend. So kostet sie beispielsweise bei der ÖBB 12 Euro. Von Ungarn aus wird preislich differenziert zwischen Slowakei und Slowenien für 5 Euro, andere Länder (Tschechien, Deutschland) für 10 Euro. Regionale grenzüberschreitende Kooperationen (EuRegio) ermöglichen es, schon für 4 Euro von Ungarn beispielsweise nach Österreich zu kommen. Allgemein sollte man für den »kleinen Grenzverkehr« auf spezielle regionale Angebote vor Ort achten, die günstiger sein können, als der »große internationale Tarif«.

Lokalpatrioten vor Ort

Innerhalb eines Landes gelten nicht die Tarifbestimmungen des internationalen Tarifs (SCIC), sondern die Binnentarife der jeweiligen Bahngesellschaft. Das Ausstellen einer internationalen Fahrradkarte ist hier nicht erforderlich bzw. möglich. Der Reisende muss sich vor Ort ein entsprechendes Ticket für das Rad lösen. Die Preise können hier von 3,50 Euro in Italien bis 10 Euro in Österreich variieren. Auch sollte man nach Ermäßigungen fragen. Die Schweizer Bahnen bieten ihre »Velo-Tageskarte« für Reisende aus dem Ausland, die eine Fahrkarte aus dem sogenannten Swiss-Travel-System (STS) erworben haben, ermäßigt für nur 12 statt 18 Franken an. Länder wie Deutschland und Österreich differenzieren zwischen Fern- und Nahverkehrszügen, wobei der Regio-Tarif im Regelfall günstiger ist - Italien dagegen ermöglicht ja bisweilen in Fernzügen die entgeltfreie Mitnahme.

In einigen Ländern wie beispielsweise den Niederlanden gibt es für die Nutzung der Züge zeitliche Einschränkungen zu Hochlastzeiten (Berufsverkehr). Für internationale Reisen kann es davon aber auch wiederum Ausnahmeregelungen geben.

Kann nicht, aber Müssen - das Reservieren

Im Regelfall sind in den Fernverkehrszügen die Reservierungen Pflicht. Oft kann man den Fahrradstellplatz als einzelne Reservierung entgeltfrei tätigen, wenn man diese gleichzeitig mit der Fahrradkarte erwirbt. Bei manchen Bahngesellschaften/-betreibern (zum Beispiel im EuroNight Amsterdam-- Berlin--Warschau) ist der Fahrradstellplatz bisweilen an einen Sitzplatz gekoppelt, so dass hier ein Reservierungsentgelt zwangsweise anfällt. Einige Länder erheben auch für das Rad eine Reservierungsgebühr, zum Beispiel die Schweiz in Höhe von 5 Franken in den ICN-Zügen. Auch gibt es Züge, insbesondere im Nachtreiseverkehr, wo die

Reservierung des Stellplatzes ein Entgelt für die Fahrradkarte beinhaltet. Als Beispiel seien hier der EuroNight von Hamburg nach Wien und der CityNightLine von Berlin nach Paris genannt (Siehe auch unter Besonderheiten).

Schwierig wird die Reiseplanung und Buchung durch die unterschiedlichen Vorausbuchungsfristen. In Deutschland können die Züge im Regelfall 3 Monate im Voraus reserviert werden, CNL sogar bis zu 6 Monate. Andere Länder haben für grenzüberschreitende Züge und Binnenverkehre 2 Monate Vorbuchungsfrist. Züge innerhalb Polens kann man sogar nur einen Monat vorher reservieren. Die Reservierung von Fahrradstellplätzen ist hier aber nur in ausgewählten internationalen Zügen möglich. Ebenso sieht es für Binnenreservierungen beispielsweise in Rumänien, Ungarn oder den BeNeLux-Staaten aus.

Aus technischen Gründen können in Deutschland für folgende Züge keine Stellplatzreservierungen gebucht werden: - in Tageszügen für die Rückfahrt nach Deutschland aus Frankreich, Italien und Tschechien, für Binnenverkehrsverbindungen beispielsweise in Frankreich, Finnland, Rumänien und Ungarn (soweit erforderlich).

Hier ist ausschließlich der Kauf im Ausgangsland möglich.

In Deutschlands ICEs ist eine Fahrradmitnahme und Reservierung nicht möglich. Fahrradfreundlicher sind da die Franzosen. In den TGV sind Radreservierungen möglich, jedoch nur bei Agenturen der SNCF und nicht im DB-Reisezentrum. Beim Thalys sowie im schwedischen X2000 können nur verpackte Falträder zusammengeklappt als »Handgepäck« entgeltfrei mitgenommen werden.

In den Eurostar-Zügen von/nach London kann bei der Betreibergesellschaft für 30 Pfund eine nicht erstattbare Fahrradreservierung erworben werden. Alternativ kann auch hier das Fahrrad auf eine Maximalgröße von 120×85 cm zerlegt und in einer Fahrradtasche für 10 bis 15 Pfund beim Eurostar-Gepäckservice aufgegeben werden. Eine Beförderung wird binnen 24 Stunden garantiert, also nicht unbedingt für den Zug des Reisenden, was problematisch wird, wenn die Reise noch weiter gehen soll.

Die Besonderheiten - eine kleine Auswahl

Eine Wissenschaft für sich ist der Nachtreiseverkehr. Zum einen wegen der Reservierung, denn nicht alle Richtungen lassen sich bei verschiedenen Kurswagenläufen buchen. So kann man im CNL 451 aus Paris nach München Stellplätze reservieren, nach Berlin nur sonnabends und sonntags und im Zugteil nach Hamburg gar nicht. Ganz skurril ist der EN 466 Budapest--Zürich: Hier kann ein Fahrradstellplatz entgeltfrei von Budapest bis Wien reserviert werden. Dort werden Wagen gewechselt, und man kann von Wien bis Zürich mit integrierter Fahrradkarte von 12 Euro reservieren. Eine durchgehende Reservierung ist nicht möglich, und man muss sein Fahrrad in Wien umladen.

Zum anderen muss gezielt auf die Bestimmungen der einzelnen Züge wegen der zum Teil in den Reservierungen enthaltenen Entgelte für die Fahrradkarte geachtet werden.

Zunächst erhebt der Betreiber das Entgelt für sich selbst. Beim EN 490 muss für die Züge, die im Vor- und Nachlauf genutzt werden, eine zusätzliche nationale Fahrradkarte DB/ÖBB gelöst werden. Dagegen sind beim CNL von/nach Paris die Anschlusszüge in Deutschland in der gesonderten Fahrradkarte bereits inklusiv.

In Italien werden die in Deutschland ausgestellten internationalen Fahrradkarten nur im grenzüberschreitenden Zug von/nach Deutschland anerkannt. Für die Züge in Italien muss dann vor Ort noch mal eine separate Fahrradkarte gelöst werden. In gekennzeichneten Regional- und Vorstadtzügen kostet diese 3,50 Euro. In den internationalen Fernzügen wird bei der Reservierung der Globalpreisfahrkarte des Reisenden in Italien das Fahrradentgelt (12 Euro) auch bei Binnenverbindungen mit eingerechnet, wie zum Beispiel Mailand--Verona ohne Rad: 21,50 Euro und mit Fahrrad 33,50 Euro. Bei den regulären inneritalienischen Fernzügen (IC) soll es laut Auskunft der Trenitalia möglich sein, die Fahrräder verpackt und in speziellen Fächern verstaut entgeltfrei mitzunehmen. Das sei kapazitätsabhängig und eine Reservierung sowie Mitnahmegarantie gäbe es dafür nicht.

Ein paar Tips für entspanntes Reisen

Buchen Sie frühzeitig!

Auf vielen Strecken sind nur begrenzte Kapazitäten für die Fahrradmitnahme vorhanden. Insbesondere zu Ferienzeiten oder an »verlängerten Wochenenden« können diese schnell ausreserviert sein. Beachten Sie die unterschiedlichen Vorausbuchungsfristen der Länder: 3, 2 oder 1 Monat(e) vor Reisebeginn.

Planen Sie großzügig!

Mit Fahrrad dauert alles etwas länger. Insbesondere das Umsteigen hat es in sich. Oft sind die Wege zum Fahrstuhl länger und Sie benötigen mehr Zeit, um die richtige Position des Fahrradwagens zu ermitteln. Ein Reisender ohne Rad kann, wenn es knapp wird, einfach in den Zug hopsen und sich dann durch die Wagen kämpfend seinen Platz zu suchen. Mit Rad geht das nicht. Geben Sie bei der Verbindungssuche je nach Bahnhofgröße 5 bis 15 Minuten mehr Aufenthaltszeit vor. Auch wenn Sie in Eile sind, ist Schieben angesagt! Das Radfahren im Bahnhof und auf den Bahnsteigen ist grundsätzlich verboten - das Unfallrisiko ist enorm!

Weniger ist mehr!

Das Gepäck muss meist abgeladen werden. Verwenden Sie idealerweise kompakte Fahrradtaschen mit »Aufbau«, die Sie als Ganzes rauf- und runternehmen können. Das Verschnüren vieler Einzelteile kostet viel Zeit und Geduld. Mehr als zwei oder drei einzelne Gepäckstücke sollten es nicht sein.

Machen Sie es sich leicht!

Laden Sie die Verantwortung einfach ab. Die DB bietet in Kooperation mit dem Hermes- Versand einen Kuriergepäckservice von Haustür zu Haustür auch nach Luxemburg, Österreich, Schweiz und Italien an. Die Preise fürs Rad als Sondergepäck variieren zwischen 25,50 und 53,50 Euro. (Normalgepäck 17,50 bis 44,50 Euro). Das Aufgeben und Abholen am Bahnhof - und danach kümmert sich die Bahn um die »Ein-/Um-/Ausladerei«, wie zu früheren Reichs-/Bundesbahnzeiten - gibt es nicht mehr.

Sicher ist sicher!

Nehmen Sie nicht nur ein kräftiges Fahrradschloss, sondern auch ein oder zwei Zurrbänder zum sicheren Befestigen Ihres Fahrrades mit. Besonders praktisch sind die Gummibänder mit den Haken an den Enden. Ungesicherte Fahrräder können dank der Fliehkraft schnell zu einer ernsthaften Gefahr werden!

Angstschweiß - dein ständiger Begleiter

Bei jedem Ausruf »Fahrkartenkontrolle« steigt die innere Unruhe, ob alles korrekt ist, ob nichts fehlt, nichts beanstandet wird. Schaut man sich die unzähligen tariflichen Möglichkeiten in Europa an, ist das Fehlerpotenzial schier unerschöpflich. Selbst versierte Fahrkartenverkäufer sind da vor Fehlern nicht gefeit. Auch lässt die Buchbarkeit in viele Länder zu wünschen übrig. Je weiter weg es geht, desto unwahrscheinlicher wird eine einfache Buchung und Abwicklung der Reise. Mit zunehmender Liberalisierung des Europäischen Bahnmarktes und der Verschärfung des Wettbewerbs wird das noch schwerer werden.

Der Berliner Fahrgastverband IGEB fordert deshalb ein Eingreifen der EU, um eine Vereinheitlichung und Vereinfachung internationaler Tarife sowie die Anerkennung durch alle Eisenbahnverkehrsunternehmen in ganz Europa durchzusetzen. (BfVst)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002659>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten