

Luzern, 8. März 2021

## **Velomitnahme im öV**

Für Pro Bahn Schweiz und aus Sicht der Kunden ist die Publikation der Reservationspflicht in den Fahrplanfeldern eine gute Sache. Aus Gesamt- und Kundensicht ist es immer besser für alle Beteiligten, wenn Beschlüsse möglichst frühzeitig bekanntgegeben werden und nicht erst wenige Tage vor Inkrafttreten. Im konkreten Fall kann man auch nichts «hamstern». Die Kunden können sich so darauf ausrichten.

1.) Für Pro Bahn Schweiz braucht es deutlich mehr Velostellplätze in allen FV- und RV-Fahrzeugen. Die aktuelle Kapazität muss verdrei- bis vervierfacht werden. Ein gutes Angebot führt zu zusätzlichen Kunden im Freizeit- und Ferienverkehr im ÖV. Gute Anbinde-Möglichkeiten mit Rollgurten sind Pflicht und gegenüber Aufhängevorrichtungen zu bevorzugen. Gute Beispiele bieten sich in Deutschland und Österreich.

Velostellplätze sind primär zwischen März und November gefragt. Die Velosaison dehnt sich bei schönem Wetter ab Frühfrühling bis Spätherbst aus. Einzelne Abteile können für Sommer- und Winter-Betrieb umgerüstet werden. Dafür können in den drei Wintermonaten Skiständer/Halterungen angebracht werden. Die Skisaison dauert heute meistens nicht mehr länger.

- Die Ressourcen sind in die Kapazitätserweiterung und Flexibilität zu investieren statt in technischen und finanziellen Modalitäten der Reservationspflicht.
- Es sind gezielte Problemzüge zu bearbeiten statt der Einführung einer flächendeckender Reservationspflicht.

2.) Wird neu eine Reservationspflicht im Fernverkehr eingeführt, dürfen die täglichen Kosten pro Person (Fahrradticket und Reservationsgebühren) die heutigen 14 Franken nicht übersteigen, auch wenn mehrere Fernverkehrszüge ans Ziel benutzt werden müssen. Für Familien ist es heute schon teurer die Fahrräder mit der Bahn mitzunehmen als mit dem Auto. Auch müssen die Reservationen früher, als dies heute möglich ist, buchbar sein.

3.) Die bestehenden Stauräume des Rollmaterials sind zu nutzen, nötigenfalls für den Veloselbstverlad herzurichten: Gepäckabteile der ICN und IC2000-Wagen, Schaffen zusätzlicher «Velowagen» zusätzlich zu den bereits bestehenden (etwa ein Dutzend EC-Wagen)

4.) Als Kundenfreundliche Beispiele seien der ICE4 und IC2-Dosto der DB oder der IC2000 der SBB genannt, aber auch die Züge der BLS mit Stellplätzen und Rollgurten (siehe Abbildungen).





Generell fehlt für Pro Bahn Schweiz bei der Diskussion über die Kosten pro verbrauchten Sitzplatz der ganzheitliche Ansatz komplett.

Die Überfüllung der Züge mit Velos ist kein spezielles Problem des Veloselbstverlads, sondern das deutlichste Symptom für den generell fehlenden Stauraum für Gepäck, neben Koffern auch Kinderwagen, Sportgeräte usw.

Pro Bahn Schweiz  
8000 Zürich  
info@pro-bahn.ch  
www.pro-bahn.ch

078 878 03 23

Bastian Bommer  
Vertreter Arbeitsgruppe

pbs-ressort.fahrplan@pro-bahn.ch

076 562 05 15

Im Verkehr zu Feriendestinationen und den Flughafenbahnhöfen trifft man nicht selten komplett durch Gepäck blockierte Sitzgruppen an, weil die dafür vorgesehenen Flächen bereits belegt oder ohnehin zu klein sind. Damit werden Sitzplätze blockiert bei gleichzeitig sehr schlechtem Auslastungsgrad der Fläche. Für Gepäck aller Art müssen effizient nutzbare Flächen bereitgestellt werden.

Teilweise blockiert Gepäck auch den Gang oder die Einstiegsplattformen, was aus Sicherheitsgründen und für einen raschen Fahrgastwechsel nicht erwünscht ist.

Die Fernverkehrs-Dosto sind auf Pendlerspitzen ausgelegt. Langstreckenpendler mit einem GA generieren im Vergleich zum Freizeitverkehr tiefe Erträge pro Kilometer. Wir erwarten, dass dem Freizeitreisenden Rollmaterial geboten wird, welche dem höheren Ertragsatz angepasst ist.

Arbeitsgruppe Velomitnahme und Freizeitverkehr, Pro Bahn Schweiz  
Bastian Bommer, Kaspar Woker