



Verkehrsverbund Luzern
Seidenhofstrasse 2
Postfach 4306
6002 Luzern

Luzern, 25. Juni 2014

Stellungnahme zu den Testzügen mit Stehplatzzonen

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 14. Mai haben wir aus der Medienmitteilung erfahren, dass Testzüge mit Stehplatzzonen in Luzern vom 5. bis am 23. Mai 2014 im Einsatz sind. Am 22. Mai wollten wir uns selber ein Bild vom Testzug machen. Leider waren die Testzüge von der SBB bereits wieder in die Nordwestschweiz abgezogen worden.

Nichtsdestotrotz haben wir nun am Dienstag, 24. Juni die Testfahrt Olten ab 18.17 Uhr bis Liestal nachgeholt.

Unsere grundsätzliche Haltung zur Einführung von Stehplatzzonen:

Wir fordern nach wie vor, dass Alternativen wie längere Züge oder Doppelstockzüge geprüft werden, um Kapazitätsengpässen entgegenzuwirken. Wir lassen das Argument nicht gelten, dass Doppelstockzüge längere Fahrgastwechselzeiten hätten als einstöckige Wagen, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Für Zürich sahen seinerzeit die SBB die Münchner S-Bahn als Vorbild. Den Vorschlag von dritter Seite, für die engen Zürcher Bahnanlagen Doppelstockwagen zu beschaffen, lehnten sie mit der Begründung zu langer Fahrgastwechselzeiten vehement ab. Nach längeren Diskussionen wurde aber eine Delegation nach Paris entsandt, die zu ihrer Verblüffung in der Gare de l'Est mit damals sehr tiefen Perrons 64 Sekunden stoppte, bis ein sehr voller Doppelstockwagen schon leer war. Ein Versuch mit SNCF-Wagen in Zürich verlief erfolgreich, worauf die SBB Doppelstöcker in französischer Lizenz bauen liessen.

Die zweite Generation der Zürcher S-Bahn-Wagen verfügt anstelle des halbhohen Einstiegs ob den Drehgestellen über Tiefeinstiege (ohne Tritt in die untere Etage, aber mit umso mehr Stufen in die obere). Im Bereich zwischen den Drehgestellen liessen sich aus statischen Gründen nur 2- statt 3-spurige Türen anordnen. Dass sich dadurch der Fahrgastwechsel etwas verlängerte, überrascht nicht, wohl aber, dass die Ursache dafür bei den Doppelstöckern als solchen gesucht wird.

Nicht bundeseigene deutsche Bahnen haben bis in die jüngste Zeit Doppelstockwagen „Typ Zürich 1990“ beschafft, die eine gleichmässige Verteilung der Nachfrage auf beide Stockwerke garantieren und von den Plattformen aus Einblick in beide Etagen bieten (besonders für Frauen wichtig). Selbstverständlich wäre es möglich, als Kompromiss bei solchen Zügen den einen Einstieg des Steuerwagens für Rollstühle, Kinderwagen und Velos tief statt halbhoch anzuordnen.

Wie im Internet ersichtlich, rollen auf der Pariser RER-Linie A jetzt auch Doppelstockwagen mit drei statt zwei Einstiegen im unteren Bereich, womit für eine einstöckige Zürcher Stehplatz-S-Bahn definitiv kein Anlass besteht und Basel, Genf, Lausanne und Luzern-Zug eine neue Möglichkeit anstelle des Komfortabbaus hätten.

2. Man müsste vielleicht auch die Passagiere etwas „umerziehen“, dass sie schneller ein- bzw. aussteigen. Solange in der Schweiz die S-Bahn mehrheitlich immer noch als den früheren „Bummler“ wahrgenommen wird, ist auch die Ein- bzw. Aussteighaltung der Fahrgäste oftmals träge. Nicht selten beginnt erst der Verabschiedungsprozess auf dem Perron oder in der S-Bahn, wenn diese schon gehalten hat.

Die Billettpreise werden laufend über die übliche Teuerung hinaus erhöht. Gleichzeitig wird das Angebot in Teilbereichen abgebaut. Bei den betroffenen Stehplatzpassagieren liegt die Preiserhöhung weit höher als 2,9 %.

Unsere Erfahrung aus einer Stehplatzfahrt:

Die Strecke zwischen Olten und Liestal ist sehr kurvenreich. Die Fahrweise war ruckartig und sehr unruhig. Gemütlicher Stehkomfort an einem Stehtischchen kam nicht auf. Das Fahrgefühl kam einer Busfahrt im innerstädtischen Verkehr schon sehr nahe.

Unsere Feststellungen zu den Stehplatzzonen (gemäss Anhang):

Generell hat es bei fast allen Zonentypen zu viele senkrechte Haltestangen, die die Zirkulation der Fahrgäste bremsen und zusätzlich den Stehplatzbereich unnötig einschränkt.

zu Zone A: Breiter Gang

Das Weglassen von zwei Sitzen und die Anordnung von festen Sitzen parallel zum Gang bringt nichts.

zu Zone B: Multifunktionszone

Diese Zone beim WC ist am idealsten und wird bei anderen Bahngesellschaften ähnlich angewendet. Jedoch anstelle der mittleren Haltestangen sollten in diesem Bereich in der Mitte lediglich von der Decke her eine Haltemöglichkeit angeboten werden. Die restlichen Haltestangen sind rundherum sinnvoll zu platzieren.

zu Zone C: Klappsitze

Diese Zone ist u.a. auch geeignet für Kinderwagen. Der begleitende Elternteil kann sich neben den Kinderwagen setzen. Wäre sinnvoll, die Türe analog mit der Türe mit dem Velo mit einem „Kinderwagen“ zu kennzeichnen. In der Mitte der Stehplatz-

zone fehlt jede Haltemöglichkeit. Einfache Lösung. In der Mitte eine Haltestange direkt nur an der Decke anzubringen (Länge, ca. 1.5m), analog weiterer Deckenhaltestangen.

zu Zone D: beidseitig (statt einseitig)

zu Zone E: einseitig (statt beidseitig)

Besser plüschbezogene Stehhilfen statt der Halteohren und ohne zusätzliche Zwischenstützen, welche das Parkieren von Kinderwagen und Fahrräder hindern.

zu Zone F: Stehtisch

Es geht zuviel Platz verloren. Diese Variante ist völlig ungeeignet.

Wir hoffen nach wie vor, dass man nochmals zu mindest im Raum Zentralschweiz auf den Entscheid zurückkommt, Stehplatzzonen einzuführen. Für die Beschaffung von Doppelstockzügen ist es hoffentlich noch nicht zu spät.

Freundliche Grüsse

Pro Bahn Schweiz

Sektion Zentralschweiz



Karin Blättler

Präsidentin

Beilage:
Stehplatzzonen Foto-Dokumentation

Kopie z.B. an:
Michel Berchtold, SBB (Kundenforum Luzern)