

Fahrrad und ÖV: Das Fahrrad im Zug mitnehmen

Amélie Deschamps
SBB Regionalverkehr, 05.06.2014



Unser Ansatz der kombinierten Mobilität.

 SBB CFF FFS



Unterwegs mit dem eigenen Fahrrad in der Schweiz.

Anzahl Velokunden

- 650'000 Verladevorgänge pro Jahr
- 7'000 Jahresabo-Inhaber (Velo-GA)



Offenes System mit einigen Ausnahmen

- Velobillette gelten auf den meisten Bahn- und Postautolinien
- Reservationspflicht in ICN-Zügen von Frühling bis Herbst
- Einschränkungen in S-Bahn Zürich während Pendlerzeiten



Rollmaterial: Kapazitäten für den Veloselbstverlad variieren je nach Rollmaterialtyp

Doppelstockzug (IC2000)		5 Plätze im Familienwagen => 5 Plätze pro Komposition*
ICN		3 Plätze am Anfang & Ende des Zuges => 6 Plätze pro Komposition
Eurocity		2 bis 9 Plätze pro 2. Klasse-Wagen => ca. 12 bis 20 Plätze pro Komposition
Interregio EWIV		2 Plätze pro 2.Klasse-Wagen => ca. 12 Plätze pro Komposition
Regionale Züge (Flirt/Domino)		3 bis 6 Plätze pro Zugseinheit => 3 bis 6 Plätze pro Komposition*
Neuer FV-Dosto (Ab 2015/2016)		2 Plätze pro 1.Kl. & 2. Klasse-Wagen => ca. 12 bis 24 Plätze pro Komposition

Pricing und Ticketing

Preise*

Velo-Pass (Jahreskarte)	Tageskarte	Velo-MFK	ICN Reservierung	Kurzstr. Billett
CHF 220.-	CHF 12.- oder 18.-	CHF 72.- für 6x	CHF 5.-	= Billett Preis

*Preise über viele Jahre unverändert - auch als Postauto mit dem Veloselbstverlad angefangen hat.

Distributionskanäle

Schalter



Billett-Automat



Online-Shop



Mobile-Shop



Kundenbedürfnis vs. betriebliche Realität.

- ➔ Veloselbstverlad wird von Kunden, Öffentlichkeit und Politik als Selbstverständlichkeit angesehen.
- ➔ Im **Regelverkehr** genügt das Basisangebot der Veloselbstverlad-Kapazitäten
- ➔ Die Kapazitäten reichen an **Spizentagen** auf gewissen Strecken nicht aus. Dies führt zu:
 - **Beeinträchtigung Gesamtqualität des öV** (Pünktlichkeit / Kundenzufriedenheit)
 - **Sicherheitsproblem:** Fluchtwege
 - **Aggressivität** ggü Zugbegleiter und zwischen Nutzern (Gepäck, Kinderwagen, Velos)
- ➔ Die Kapazitätsprobleme sind aus Rollmaterialoptik kurz- bzw. mittelfristig lediglich optimier- aber nicht lösbar



Wie gehen wir das an?

- ➔ Innerhalb der SBB wurde im 2013 eine **Arbeitsgruppe mit Vertretern aller betroffenen Geschäftsbereiche** geschaffen, mit dem Ziel, die Probleme im Veloselbstverlad nachhaltig zu lösen.
- ➔ **Veloselbstverlad-Praxistest** im Indutriewerk Olten mit SchweizMobil und ProVelo
-> Wichtige Erkenntnisse für alle Ansprechpartner
- ➔ **Regelmässiger Austausch** mit ProVelo und SchweizMobil

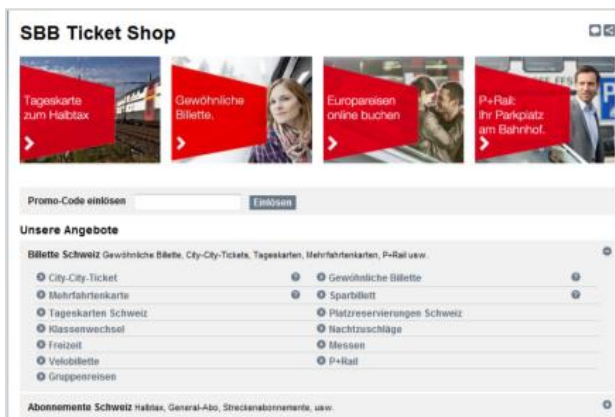
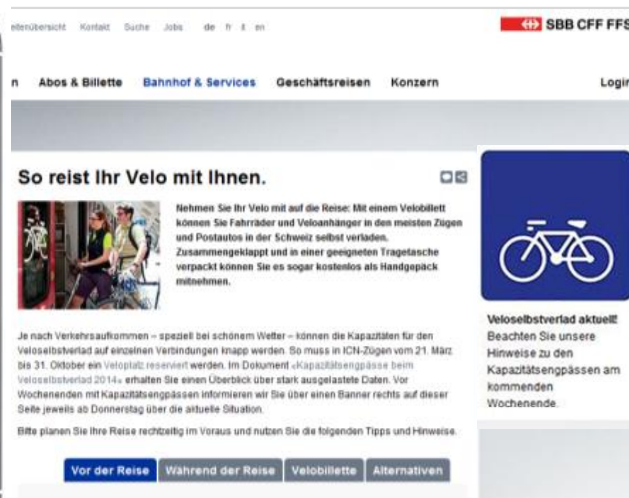


Unseres Stossrichtungenen bzw. Lösungsansätze.

- **Kapazitäten für den Velotransport** auf den kritischsten Strecken (Gotthard und Graubünden) mit dem bestehenden Rollmaterial verbessern
- **Sensibilisierung der Endkunden** und damit Basis für eigenverantwortliches Handeln fördern, insbesondere an den Spitzentagen
- **Zugpersonal** in den kritischen Situationen mittels klar definierten Vorgehensweisen unterstützen
- **Rollmaterial:** · Kurzfristig: Umsetzung von Optimierung-Massnahmen
· Langfristig: Mehr Veloplätze im neuen FV Dosto
- **Online und mobile Reservierung** der ICN Veloplätze fördern
- **Bekanntmachung von Alternativen** zum VsV (Mietvelo, Verloversand, Tür-zu-Tür, Velo-Parking, PubliBike)

Sensibilisierungs-Massnahmen 2014

Ein paar Beispiele.



 **PRO VELO
SCHWEIZ**



Erkenntnisse.

- Die Veloselbstverlad-Realität kann kurzfristig bis mittelfristig nicht 100%ig gelöst werden, aber Sensibilisierung und Transparenz können die Veloverlad-Probleme entschärfen und bei den verschiedenen Ansprechpartnern Verständnis schaffen.
- Was die Massnahmen 2014 effektiv bringen, wird sich noch während der Velosaison zeigen.



A woman with brown hair and bangs, wearing a light grey sweater and carrying a brown bag, is smiling and looking back over her shoulder at a train station platform. A high-speed train is visible in the background, and other passengers are blurred in the distance.

Besten Dank.