

Mehr Veloplätze in den Doppelstockzügen

Immer mehr Doppelstockzüge fahren auf SBB-Gleisen. Die neuste Generation der Zürcher S-Bahnen stammen von Stadler Rail, ebenso die kommenden Kompositionen im Regionalverkehr. Ab 2014 fahren die IC-Wagen von Bombardier mit deutlich mehr Veloplätzen.

René Hornung

Das Holzmodell der künftigen Intercity-Doppelstockwagen von Bombardier ist gebaut und wurde Ende August den Medien vorgestellt. Die SBB haben beim kanadischen Hersteller 59 Züge bestellt, die – wie der ICN heute – zu Kompositionen gekoppelt resp. getrennt werden können. Sie fahren dann – so wie der ICN heute – als Triebzüge ohne Loks. Eingesetzt werden sie ab 2014 auf den Strecken Genf-St. Gallen, Romanshorn-Brig und Zürich-Luzern. Ab 2020 werden sie auch durch den Gotthardbasistunnel ins Tessin fahren. Diese Doppelstöcker werden voraussichtlich ab 2016 mit der sogenannten Wanktechnik ausgerüstet. Diese kompensiert die Kurvenneigung, allerdings weniger ausgeprägt als der heutige ICN, sodass

sich weniger Passagiere über Übelkeit beklagen müssen. Während die Sitzplatzanordnung ähnlich sein wird wie in den heutigen Doppelstockwagen, den IC-2000, gibt es für Velos und Kinderwagen deutlich mehr Platz. Auf je einer Plattform pro Wagen – bei jeder zweiten Türe – sind zwei Velohaken geplant, sowohl in der zweiten als auch in der ersten Klasse. Im Vergleich zu den total fünf Veloplätzen im einzigen Multifunktionsabteil der heutigen Doppelstöcker – am einen Zugende im Untergeschoss des Familienwagens – wird die Velo Kapazität markant erhöht.

Lukas Schneller, bei den SBB für die kombinierte Mobilität zuständig und dort der eigentliche «Velo-Lobbyist», rechnet vor, dass in einer der künftigen Doppeltraktionen auf die ganze Zugs länge verteilt 26 Veloplätze zur Verfügung stehen. Allerdings ist der Platz sowohl für Velos als auch für Kinderwagen gedacht. «In 95 Prozent unserer Fahrplanzeiten reicht das bei Weitem aus», so Schneller. An den je nach Wetter bis zu 20 eigentlichen Veloausflugstagen pro Saison aber haben die SBB immer zu wenig Velotransportkapazität. Zwar verstärkt man dann den Fahrplan, setzt Extrazüge ein, doch diese bestehen in der Regel nicht aus Niederflurfahrzeugen und sind für den Velo Verlad weniger bequem.

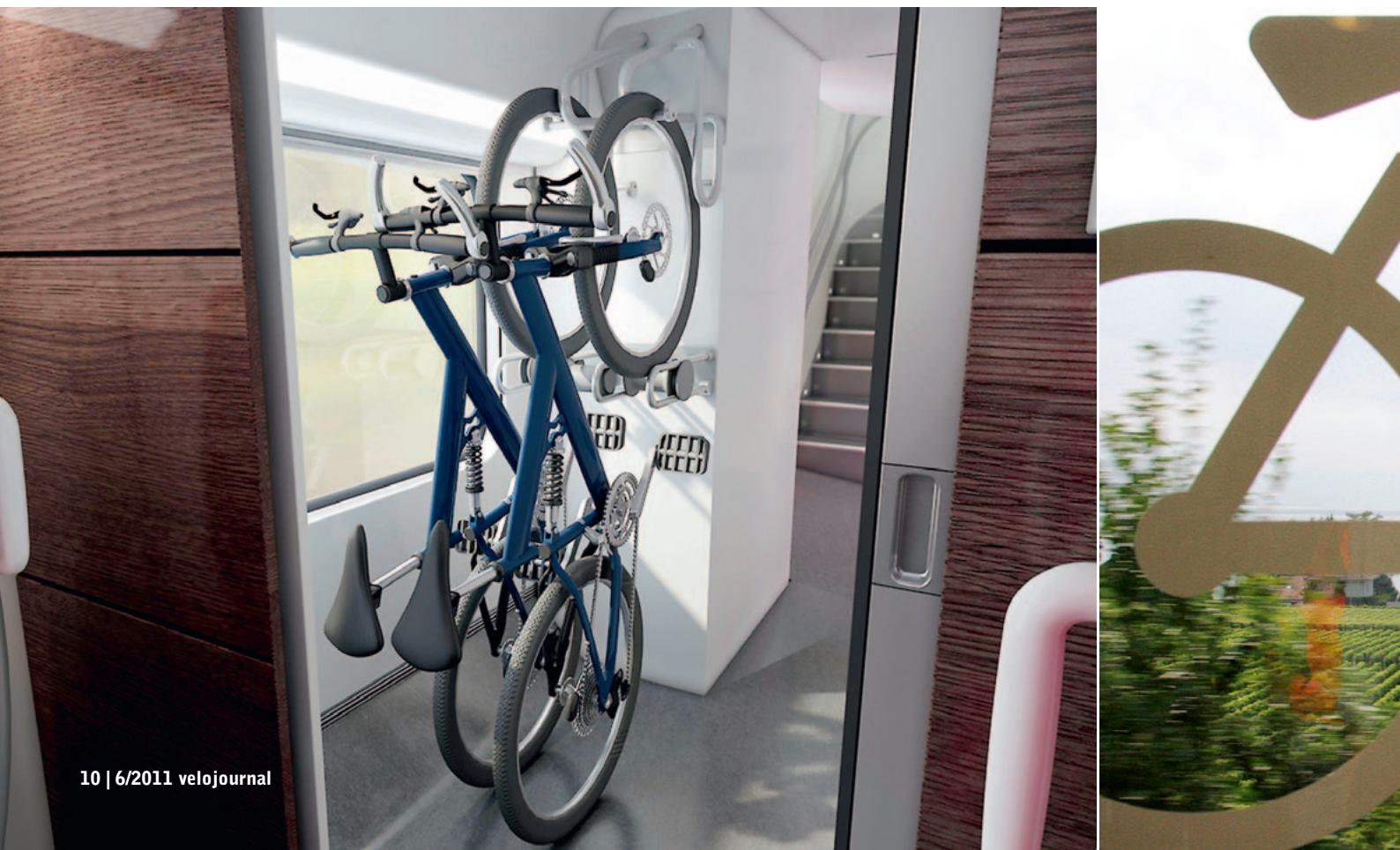
BEHINDERTE NICHT ZUFRIEDEN

Während sich die Velofahrenden in den künftigen Intercity-Doppelstock-Kompositionen von Bombardier über deutlich mehr Platz freuen dürfen, sind die Behinderten mit diesen Fahrzeugen nicht zufrieden, denn die neuen Fahrzeuge seien für Rollstuhlfahrende schlechter als die bisherigen IC 2000. Vor Bundesverwaltungsgericht verlangen die Verbände, dass mehr als nur die peripheren Wagen für Rollstuhlfahrende zugänglich sein sollen. So würden sie nämlich von den übrigen Reisenden abgeschottet. Außerdem kritisieren sie die Multifunktionsabteile als zu eng. Die SBB weisen die Vorwürfe zurück: Man habe bei der Planung mit der Fachstelle Behinderte und öffentlicher Verkehr zusammen gearbeitet und könne nun nicht mehr neu planen, das verzögerte den Bau der Wagen und es entstünden hohe Mehrkosten. Der Bundesgerichtsentscheid dazu steht noch aus.

Durchbruch der Multifunktionsabteile

Mit den von Bombardier gebauten künftigen Intercity-Doppelstöckern erleben die Multifunktionsabteile ihren Durchbruch. Während man für Kinderwagen und Velos in den bisherigen Dop-

Ab 2014: Je eine Plattform pro Wagen mit installierten Velohaken im Multifunktionsabteil.



pelstöckern und neuerdings auch in den ICN an einem Zugende einige Sitze entfernte, gibt es im Regionalverkehr das Konzept der vergrösserten, offenen Plattformen. Stadler hat sie in den Flirt-Zügen und in den neuen Zürcher S-Bahn-Kompositionen bereits realisiert. Auch die Stadler-Regio-Express-Kompositionen, die bald durchs St. Galler und Churer Rheintal fahren werden, sind gleich gebaut wie die Zürcher S-Bahn. Hier gibt es in jedem dritten Wagen ein Multifunktionsabteil, allerdings werden die Velos hier stehend, nicht hängend, transportiert. Der künftige Bombardier-Zug bietet im Vergleich dazu mit je zwei Velohaken bei jeder zweiten Türe einen höheren Komfort.

Weil ein Zug sowohl in seiner Breite wie auch – wegen der vorhandenen Perrons – in seiner Länge vorgegeben ist, sei die Planung von neuem Rollmaterial immer auch ein Kompromiss, so Lukas Schneller. Selbstverständlich gehe es zuerst darum, möglichst viele Sitzplätze unterzubringen. Dazu muss es genügend Stauraum fürs Gepäck geben. Dann sucht die Bahn auch nach Platz für Velos und Kinderwagen – «wobei die Kinderwagen immer mehr Platz brauchen, sie werden immer mehr zu Offroadern», scherzt Schneller.

Mit den neuen Intercity-Zügen werden sich ab 2014 Velofahrende weniger über die SBB ärgern müssen – ausser die Ausflügler, die auf der Jura-südfuss-Strecke unterwegs sind: Dort fahren weiterhin die ICN-Kompositionen, für die, wegen der wenigen Plätze, im Sommer eine kostenpflichtige Velo-Reservationspflicht gilt. ■

Trotz verbessertem
Velotransport:
Weiterhin Platzprobleme
in Spitzenzeiten.

10%
FÜR VELOJOURNAL
LESER!
Aktion gültig bis
31. Oktober



Schluss mit
dem Velochaos!
Wir schaffen Ordnung.

velodächer.ch
Direkt vom Hersteller

UW-Tech. GmbH · 4143 Dornach
061 705 50 80 · info@uw-tech.ch

