

Velotickets – home made

Internet-Tickets sind im internationalen Flugverkehr zur Selbstverständlichkeit geworden, und allmählich führen nun auch die Bahnen Online-Ticketverkaufssysteme ein. Die SBB bieten In- und Auslands-Buchungsmöglichkeiten an, auf Ausland-Veloreservationen müssen wir aber noch warten.

René Hornung

Bahnbillette – auch Velobillette – kaufen Herr und Frau Schweizer heute meist am Automaten. Seit ein paar Monaten läuft auf den meisten Touch-Screen-Geräten die neue Software, die einiges an Umgewöhnung verlangt. Die Computer können nun aber deutlich mehr, und sie steuern die einzelnen Automaten unterschiedlich, je nach Wochentag und Uhrzeit. In der ersten Auswahl der Zielorte finden die BenutzerInnen deshalb wechselnde Destinationen – und sobald der Frühling da ist, wird an Wochenenden die erste Auswahl ein Veloticket sein. Dafür sorgt die neue Software, welche die Verkäufe statistisch auswertet.

Hinter der neuen Automatensoftware steckt die gleiche Plattform, die auch an den SBB-Schaltern und auf dem Internet läuft. Doch nicht an jeder «Schnittstelle» wird das Gleiche angeboten: Ticketautomaten sind «Schnellverkaufsstellen». Zu komplizierte Verkaufsvorgänge will die Bahn hier nicht aufschalten, denn wer als Dritter in der Schlange steht und noch schnell ein Billett braucht, verpasst sonst garantiert den Zug.

Auslandbillette wird es deshalb am Automaten nicht geben. Im Internet aber werden wir uns bald in Selbstbedienung üben können: «Das neue europäische Bahnreservationssystem, das DB, ÖBB, SBB, SNCF und Trenitalia zurzeit miteinander aufbauen, ist auch auf Veloreservationen und -tickets ausgelegt», erklärt Michael Rösli, SBB-Produktmanager im Personen- und Regionalverkehr. Noch aber ist dieser Teil der Applikation nicht in Betrieb. Der Grund: Es ist eine etappierte Einführung geplant. Vorerst können deshalb erst die gebräuchlichsten Zugfahrten in die Nachbarländer in Tageszügen im Internet selbst gebucht werden. Allerdings kann man diese Auslands-Bahnbillette – im Gegensatz zu Inland-Tickets – vorerst nicht zu Hause ausdrucken: Man bekommt sie per Post zugeschickt oder kann sie am Bahnhof seiner Wahl abholen. Und wer das Velo auf eine solche Auslandsreise mitnehmen will, muss weiterhin an den Schalter.

Für Reisen innerhalb der Schweiz kann man sich allerdings bequem im Internet selbst bedienen oder sich am Automaten durchklicken. Online findet man die Velotageskarten auf www.sbb.ch/ticketshop unter «Billette Schweiz». Zwei Dinge gibt es für den Velotransport im Inland allerdings weiterhin nicht in Selbstbedienung: Den Velo-Pass (Fr. 195.- für ein Jahr) muss man am Schalter kaufen, und die leidige, fünf Franken teure, Platzreservation für den Selbstverlad in den ICN-Zügen (Neigezüge) kann – bis 15 Minuten vor Zugsabfahrt – nur am Schalter oder telefonisch (Tel. 0900 300 300) gemacht werden. Der Grund liegt hier im veralteten europäischen Reservationssystem aus den Sechzigerjahren, über das die Veloreservationen bis heute abgewickelt werden.

Deutlich teurere City Night Line

Neben der Ankündigung, dass einiges bald einfacher werden wird, kann die Bahn auf die kommende Velosaison hin mit keinen Neuerungen aufwarten. Für Leute, die ihre Veloferien im Norden Europas verbringen, gibt es gar schlechte Nachrichten: Die Nachtzüge der City Night Line kosten seit dem Fahrplanwechsel im vergangenen Dezember bis zu 40 Prozent mehr. Die SBB sind dafür allerdings nicht verantwortlich, denn City Night Line ist eine Tochter der DB. Die Preise wurden in Deutschland gemacht und jenen der Tagesverbindungen angepasst. Immerhin gibt es als zusätzliches Angebot eine tägliche Nachtzugverbindung bis Kopenhagen, auf der die Mitnahme des Velos möglich ist.

Auf weitere Transportverbesserungen vor allem Richtung Süden müssen wir uns gedulden. Erst die nächste Generation der Cisalpino-Kompositionen wird über je vier Velostellplätze in einem Multifunktionsabteil verfügen. Bis die sehnlichst erwartete neue Generation die heute so pannen anfälligen Fahrzeuge ersetzen wird, ist der Velotransport im Cisalpino-Neigezug verboten, auch

WEBLINKS

Infos zum Velo im Zug:
www.sbb.ch/velo
Ticketshop:
www.sbb.ch/ticketshop
Internationale Infos:
www.railpassenger.info

MIT HALBTAX FÄHRT AUCH DAS VELO GÜNSTIGER

rhg. Wer die Bahn für die Anfahrt zum Veloausflug nutzt, löst meist eine Velotageskarte. Dabei gilt das gleiche Prinzip wie für das persönliche Billett: Mit einem Halbtax-Abo (oder einem GA) fährt auch das Velo zum Halbtax-Tarif von 10 Franken mit. Ohne ein solches Abo kostet eine Velotageskarte 15 Franken.

Wird ein Velo nur auf einer kurzen Strecke im Zug transportiert, die für eine einfache Fahrt weniger als diese 10 resp. 15 Franken der Tageskarte kostet, kann für das Velo ein einfaches 2.-Klass-Billett gelöst werden. Auch hier gilt: Das Velo fährt zum halben Preis, wenn die/der Besitzer/in ein Halbtax oder ein GA besitzt. Sonst muss ein ganzes 2.-Klass-Ticket gekauft werden.

Wer regelmässig das Velo in den Zug mitnimmt, kauft für 195 Franken einen Velopass – er kostet für alle gleich viel, egal ob mit Halbtax, GA oder ohne.



Ein sicherer Wert in allen Lebenslagen: Das Halbtax-Abo.



Oben: So sieht das neue «Domino» Multifunktionsabteil für Velos und Sportgeräte aus.

der TranzBag wird nicht geduldet. Doch Achtung: Ein Teil der Cisalpino-Züge fährt mit konventionellen Wagen. Dort darf das Velo mit, und es werden – zumindest in einem Teil dieser Züge – reservationspflichtige Veloplätze angeboten (10 Euro). Die Mitnahme im TranzBag ist möglich.

Multifunktionsabteile kommen

Das Stichwort Multifunktionsabteil nehmen inzwischen auch die SBB-Verantwortlichen ohne Scheu in den Mund: Noch im Laufe dieses Jahres werden in den renovierten Regionalzügen mit der heutigen Abkürzung NPZ solche Multifunktionsabteile eingerichtet. Je eines im Steuer- oder Motorenwagen sowie eines in den neuen Niederflur-Zwischenwagen, mit denen die NPZ ergänzt

werden. «Der strategische Entscheid dazu ist gefallen», betont Michael Röösl. Auch in den Fernverkehrszügen bewegt sich etwas. In den einstöckigen Steuerwagen, die im Intercity- sowie im Interregio-Verkehr eingesetzt werden, wolle man Familienzonen anbieten und das Konzept der Steuerwagen der Doppelstöcker (unten Multifunktionsabteil mit Platz für Kinderwagen und Velos, oben Spielparadies) auf die Einstöcker anpassen. Wie das genau geht? «Wir sind noch in der Phase der Studien», sagt Röösl. Für Multifunktionsabteile mit der Möglichkeit, Velos hinzustellen, sind allerdings nicht alle Wagen geeignet. In einigen wird man deshalb das Velo weiterhin an einen Haken hängen müssen – diese Haken werden zurzeit weiter optimiert. «Bahnfahrzeuge müssen eben während rund 30 bis 40 Jahren unterwegs sein – und sie werden pro Lebenszyklus meistens zweimal umgebaut», erklärt Michael Röösl.

Zwar müsse er noch immer um Plätze für Velos kämpfen, denn die Züge seien meist voll, und die Leute wollten sitzen und nicht Stuhlreihen für Velos hergeben, so Michael Röösl. Doch die Steigerung im Veloselbstverlad von 15,5 Prozent im Jahresvergleich 2006/2007 sei ein Rekordresultat. In absoluten Zahlen: 2007 wurden 589 000 Velos in SBB-Zügen verladen. Der Freizeitverkehr wachse heute am stärksten, und da gehöre der Veloverlad mit dazu – diese Entwicklung verstehe die SBB auch als Auftrag, hier weiterzumachen. Weil der Verlad dann aber an Grenzen kommt, wolle man auch das Mietveloangebot an den Bahnhöfen weiter ausbauen – Verladen und Mieten sollen sich noch besser ergänzen. ■

Fotos: SBB



Die renovierten Regionalzüge verfügen pro Zug über bis zu drei Multifunktionsabteile.