

Madame,

Par la présente, et suite à notre rencontre du 15 juin 2015, PRO VELO Suisse sollicite les CFF afin qu'ils renoncent à l'interdiction des vélos de plus de 2 mètres dans les trains grandes lignes (IC, ICN, IR et EC) et développent une stratégie à long terme afin d'accueillir les vélos de manière optimale.

En effet, les CFF ont pris la décision d'interdire le transport de vélos de plus de 2 mètres dans les trains IC, ICN, IR et EC. Depuis le 1er avril dernier, tandems et vélos couchés doivent transiter par les trains RegioExpress (RE), régionaux (R) et RER (S). Les CFF invoquent des problèmes de sécurité (ces vélos pouvant empiéter sur les espaces de passage), de capacité (lors de pics d'utilisation ils empiètent sur la place destinée à d'autres vélos ou passagers), et de respect des horaires.

PRO VELO Suisse regrette cette interdiction généralisée à tous les vélos de plus de 2 mètres dans tous les trains grandes lignes, bien qu'il puisse y avoir quelques situations difficiles durant l'année.

Cette nouvelle réglementation n'apporte pas, selon PRO VELO Suisse, une solution adaptée aux problèmes que rencontrent les CFF et n'apportera pas une amélioration substantielle des conditions de transport. Tout d'abord, cette mesure ne concerne qu'une minorité de clients CFF à vélos (1% selon vos estimations), et encore plus rares sont les cas problématiques.

En effet, le transport de ce type de vélo peut poser problème lors des pics d'utilisation, soit principalement durant quelques week-ends ou jours fériés ensoleillés, soit une vingtaine de jours par année. Cette mesure restrictive ne diminuera quasiment pas le nombre de personnes empruntant les trains grandes lignes (ce d'autant plus si deux vélos sont utilisés au lieu d'un) et n'améliorera guère la situation lors de ces jours de toute façon sur-occupés.

Les problèmes mentionnés par les CFF peuvent d'ailleurs tout autant être occasionnés par d'autres usagers ayant des poussettes, bagages ou encore des vélos « standards », lorsqu'ils sont en surnombre, sans pour autant qu'il faille les interdire. Lorsque la place devient insuffisante, le personnel de train peut refuser le chargement de vélos supplémentaires. Pourquoi ne pas se contenter de cette mesure qui vaut pour les tandems également, comme c'est déjà le cas aujourd'hui ? La logique d'interdiction générale à certains types d'usagers n'est pas bonne et PRO VELO Suisse s'y oppose.

Sehr geehrte Frau Deschamps

Pro Velo Schweiz bittet die SBB im Nachgang der Sitzung vom 15. Juni 2015, auf das Verbot von über 2 Meter langen Velos in Fernverkehrszügen (IC, ICN, IR und EG) zu verzichten und eine langfristige Strategie zu entwickeln, um optimal Fahrräder zu verladen.

Tatsächlich hat die SBB entschieden, den Transport von Fahrrädern über 2 Metern Länge in IC-, ICN-, IR- und EC-Zügen zu verbieten. Seit dem 1. April dürfen Tandems und Liegeräder nur noch in RegioExpress-Zügen (RE), Regionalzügen (R) und S-Bahnen befördert werden. Die SBB führen Sicherheitsprobleme (diese Velos können in Durchgangsbereiche ragen), Kapazitätsprobleme (bei Spitzenauslastung beeinträchtigen sie den für andere Fahrräder oder Fahrgäste vorgesehenen Platz) und Probleme bei der Einhaltung des Fahrplans an.

Pro Velo Schweiz bedauert dieses allgemeine Verbot aller über 2m langen Velos in allen Fernverkehrszügen, obwohl es einige schwierige Situationen im Laufe des Jahres gegeben haben mag.

Gemäss Pro Velo Schweiz stellt diese neue Regelung keine passende Massnahme dar, welche die Probleme der SBB lösen, und bringt keine wesentliche Verbesserung der Transportbedingungen.

Erstens betrifft diese Massnahme nur eine Minderheit der SBB-Kundschaft mit Fahrrad (1% gemäss Ihren Schätzungen), und problematische Fälle sind ausserdem noch seltener.

Tatsächlich kann der Transport dieser Art von Fahrrad bei Spitzenauslastung ein Problem darstellen, vor allem während der wenigen sonnigen Wochenenden oder an Feiertagen, d.h. etwa an zwanzig Tagen pro Jahr. Diese restriktive Massnahme wird die Anzahl Personen in Fernverkehrszügen aber kaum reduzieren (besonders, wenn zwei Fahrräder statt einem verwendet werden) und daher die Situation in diesen so oder so überbesetzten Tagen nicht verbessern.

Die von der SBB genannten Probleme können ebenso von anderen Benutzern mit Kinderwagen, Gepäck oder "Standard"-Fahrrädern verursacht werden, wenn diese in Überzahl auftreten, aber ohne dass man sie verbieten müsste. Wo der Platz nicht ausreicht, kann das Zugpersonal das Verladen zusätzlicher Velos verweigern. Warum gibt man sich nicht mit dieser Massnahme zufrieden, die auch für Tandems gilt, wie dies bereits heute der Fall ist? Die Logik eines allgemeinen Verbots für bestimmte Arten von Benutzern ist nicht gut und Pro Velo Schweiz kann es daher nicht befürworten.

Ceci d'autant plus que l'adéquation du matériel roulant aux vélos de plus de 2 mètres ne correspond pas à la distinction RE/R/S versus ICN/IC/IR mise en place par les CFF. Certains trains grandes lignes peuvent accueillir facilement de longs vélos, comme les IC 2000 par exemple, alors que l'espace disponible peut s'avérer plus restreint dans certains trains régionaux.

Les CFF proposent des alternatives peu satisfaisantes au chargement de vélos de plus de 2 mètres dans les trains. Certes, les utilisateurs de tandems ou vélos couchés ont la possibilité de se rabattre sur les trains « régionaux » (RE, R et S). Mais cela n'est pas une solution pour de nombreux trajets qui demandent un temps supplémentaire considérable ne permettant plus certaines excursions journalières, ainsi qu'une augmentation du nombre de changements, souvent irréalisables dans le temps imparti. Certaines courses deviennent tout simplement impossibles. Cette mesure risque, bien plus que le transport de quelques longs vélos dans les trains grandes lignes, de causer des retards, d'incommoder les passagers sur les quais lors des changements qui devront être extrêmement rapides, et d'occuper de l'espace dans les wagons sur de bien plus longs trajets.

La solution plus onéreuse consistant à envoyer son vélo peut s'avérer utile lors de voyages planifiés à l'avance, mais ne permet pas de faire une excursion spontanée. De plus certains clients craignent de retrouver leur vélo en mauvais état, l'assurance – certes comprise dans le prix de transport – ne permettant pas pour autant de réaliser l'excursion lorsqu'un vélo est endommagé.

La location de ce type de vélo, au vu de l'offre actuelle, rend impossible de partir d'un point A pour arriver à un point B, ce qui est généralement le but d'une expédition à vélo combinée avec les transports publics. De plus, les tandems en location répondent rarement aux besoins de cyclistes pour une longue randonnée (une seule grandeur de cadre, ergonomie peu adaptée), sans compter leur prix élevé et leur faible nombre ne permettant pas les excursions de groupe.

Enfin l'utilisation de tandems pliables est très onéreuse pour un matériel peu stable et pas adapté à de longues balades.

Dies vor allem, weil die Eignung des Rollmaterials für Fahrräder über 2 Metern nicht der Aufteilung RE / R / S gegenüber ICN / IC / IR entspricht, wie es die SBB nun umsetzt. Einige Fernzüge können leicht lange Fahrräder aufnehmen, wie zum Beispiel die IC 2000, während sich der verfügbare Platz in einigen Regionalzügen als viel beschränkter erweist.

Die SBB schlägt unbefriedigende Alternativen zum Bahnverlad von mehr als 2 Meter langen Fahrrädern vor. Sicherlich haben die Nutzer von Tandems oder Liegerädern die Möglichkeit, auf regionale Züge (RE, R und S) auszuweichen. Aber für viele Zugverbindungen ist dies keine Option, da sie erheblich mehr Zeit in Anspruch nimmt und dadurch Tagestouren häufig verunmöglicht, ausserdem erhöht sich die Anzahl Umsteigevorgänge, welche in der verfügbaren Zeit oft gar nicht realistisch sind. Einige Verbindungen werden ganz unmöglich.

Mit dieser Massnahme riskiert man deutlich mehr Unannehmlichkeiten für andere Fahrgäste auf den Bahnsteigen, weil das Umsteigen extrem schnell gehen muss, und ebenso eine längere Besetzungszeit des Rollmaterials, da die Reisen länger dauern.

Eine teurere Lösung, nämlich das Fahrrad als Gepäckgut zu verschicken, kann bei im Voraus geplanten Reisen nützlich sein, ermöglicht aber keinen spontanen Ausflug. Darüber hinaus haben einige Kunden Angst, dass ihre Fahrräder in einem schlechten Zustand ankommen, Versicherungen - zugegebenermassen im Transportpreis enthalten – machen eine Reise trotzdem unmöglich, wenn ein Rad beschädigt ist.

Das aktuelle Mietangebot an solchen Fahrrädern macht es unmöglich, von einem Punkt A nach B zu fahren, was in der Regel das Ziel eines Fahrradausflugs in Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist. Darüber hinaus entsprechen die vermieteten Tandems selten den Bedürfnissen von Velofahrern für eine lange Velotour (mit nur einer Rahmengrösse ist eine ergonomische Anpassung nicht möglich), ohne den hohen Preis und die Verunmöglichung von Gruppenreisen durch die geringe Zahl von Miet tandems zu berücksichtigen.

Schliesslich ist die vorgeschlagene Verwendung von faltbaren Tandems angesichts des für längere Velotouren zu wenig stabilen Materials zu teuer.

Les alternatives proposées par les CFF peuvent donc être utiles dans de certains cas, mais sont le plus souvent insatisfaisantes voire impossibles.

Ainsi ce durcissement réduit considérablement les destinations possibles, et prétérite certains utilisateurs, qui peuvent aussi bien être des amateurs de déplacements rapides à vélo, un parent avec son enfant dont la solution du tandem est appréciée, des personnes âgées ou encore aveugles ou mal voyantes accompagnées.

PRO VELO Suisse se joint donc aux demandes des associations Tandemclub CH, Futurebike CH et Sehbehinderten-Tandemverein Bern et enjoint les CFF à revenir sur leur décision radicale.

L'association appelle également les CFF à réfléchir à des solutions adaptées à long terme pour le chargement de vélos. De petites zones réservées aux vélos réparties sur l'ensemble du train vont à l'encontre d'une utilisation facile et flexible sur le long terme. Non seulement ces zones réparties à divers endroits du train permettent plus difficilement le chargement de vélos avec remorque ou de vélos « spéciaux » (ce qui conduit à de telles mesures radicales et peu adaptées comme nous le voyons ici), mais en plus, les cyclistes doivent longer le quai afin de trouver les zones réservées non-occupées. Cela engendre du stress, dérange les usagers sur le quai, et menace également la ponctualité et la stabilité des horaires, bien plus que le chargement de quelques tandems. Les zones multifonctionnelles des IC 2000, qui offrent un usage de la place flexible pour les vélos, remorques pour enfants, tandems et autres passagers, sont un bon exemple qu'il convient de souligner.

Les trains futurs devraient proposer de telles zones centrales et être ainsi flexibles et adaptés à différents types d'usages, d'autant que nous pouvons difficilement prédire les tendances et pratiques d'ici 20 ans. PRO VELO Suisse enjoint donc les CFF à renoncer à sa mesure radicale concernant les vélos de plus de 2 mètres et à privilégier le développement de grandes zones centrales destinée aux vélos dans ses trains.

Die von der SBB angebotenen Alternativen können daher in manchen Fällen nützlich sein, sind aber im Allgemeinen nicht zufriedenstellend oder unrealistisch.

Daher reduziert diese Verschärfung die möglichen Reiseziele und benachteiligt einige Benutzer erheblich, wie beispielsweise Personen, die das rasche Vorankommen schätzen, Elternteile mit einem Kind, ältere, blinde oder sehbehinderte Personen mit Begleitpersonen, für welche das Tandem eine ideale Lösung darstellt.

Pro Velo Schweiz schliesst sich daher den Forderungen des Tandemclubs CH, von Futurebike CH und des Sehbehinderten-Tandemvereins Bern an und fordert die SBB auf, auf ihre radikale Entscheidung zurückzukommen.

Pro Velo Schweiz fordert die SBB ausserdem auf, über langfristige Lösungen für das Verladen von Fahrrädern nachzudenken. Kleine Flächen für Fahrräder im ganzen Zug verteilt führen langfristig nicht zu einer einfachen und flexiblen Benützung. Diese im Zug verteilten Stellplätze erschweren nicht nur das Verladen von Fahrrädern mit Anhängern und Spezialvelos (das dann folgerichtig zum radikalen Verboten von überlangen Fahrrädern führen muss) sondern führen auch dazu, dass die mit dem Velo Reisenden dem Zug entlanggehen müssen, bis sie einen freien Platz im Zug finden. Dies führt zu Stress für alle Beteiligten, stört die anderen Bahnfahrer und gefährdet die Pünktlichkeit und die Stabilität des Fahrplans, führt somit zu mehr Unannehmlichkeiten als das Beladen von ein paar Tandems. Die Multifunktionsbereiche im IC 2000, die eine flexible Nutzung für Fahrräder, Kinderanhänger, Tandems und für andere Fahrgäste ermöglichen, sind ein gutes Beispiel, das hervorgehoben werden soll.

Die zukünftigen Züge sollten solche zentralen Bereiche anbieten, welche flexibel und auf unterschiedliche Bedürfnisse zugeschnitten sind, zumal es schwierig vorzusagen ist, wie diese in 20 Jahren aussehen werden. Pro Velo Schweiz bittet daher die SBB ausdrücklich, auf die radikale Massnahme gegen die Mitnahme von Velos von über 2 Metern Länge zu verzichten, sowie der Entwicklung von grossen, zentralen Bereichen für Fahrräder in ihren Zügen den Vorzug zu geben.

*Übersetzung des Briefes, wie er am 27.07.2015 an die SBB geschickt wurde.*