



INFOLETTER



Foto: zVg

Editorial

Von Mélanie Attinger

In Zukunft kommt die kombinierte Mobilität aus einer Hand

Dank modernen Technologien ist es schon heute einfach, Mobilitätsangebote wie Bahn, Bus, Velo, Taxi und Sharing-Systeme zu nutzen. Die Planung von Fahrten kann den individuellen Bedürfnissen der NutzerInnen angepasst werden (Zeitbudget, Kosten oder gar das Wetter) und liefert die entsprechend besten Angebote. Und warum soll es nicht bald mit einem einzigen Klick möglich sein, die gesamte Reise zu planen und mit einem weiteren Klick die Transportmittel gleich zu buchen und zu zahlen?

Mit Pilotprojekten will das Bundesamt für Verkehr BAV die Rahmenbedingungen für die intelligente kombinierte Mobilität setzen und somit das Potential der Digitalisierung in der Mobilität optimal nutzen. Aus diesem Grund hat das BAV das Projekt von Pro Velo Schweiz «Velostationen: Optimierung der Zutrittssysteme und der nationalen Kompatibilität» via die Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität (KOMO) unterstützt. Tatsächlich trägt die Koordinierung und Harmonisierung der Zutrittssysteme von Velostationen zur Verbesserung der kombinierten Mobilität bei und weist den Weg zu einer Vernetzung der Angebote.

Mélanie Attinger
Wissenschaftliche Mitarbeiterin
Bundesamt für Verkehr BAV

Der Schlüssel zu allen Velostationen



Foto: Forum Velostationen Schweiz

Der Zugang zu Velostationen muss schnell und einfach sein.

Im letzten Infoletter wurde unsere Vision vorgestellt, wie der Zutritt zu Velostationen in der Schweiz der-einst aussehen soll: Die Kundschaft registriert sich ein einziges Mal und kann fortan sämtliche Velostationen in der Schweiz nutzen. Gleichzeitig werden seitens der Trägerschaften Investitions- und Betriebskosten eingespart; dies alles zum Nutzen der kombinierten Mobilität. Das Forum Velostationen und verschiedene Partner haben anfangs Jahr nun im Rahmen eines Projektes die Grundlagen für die Optimierung und die Harmonisierung von Zutrittssystemen geschaffen.

SwissPass oder Smartphone?

Zusammen mit Fachleuten haben die Projektträger einen Bedürfniskatalog und zwei Pflichtenhefte erarbeitet. Darin wurden Mindestanforderungen an das System

formuliert, darunter die Nutzung des SwissPass und des Smartphones. Die Mindestanforderungen bedeuten jedoch nicht, dass eine Velostation auf Ticketautomaten oder bediente Schalter verzichten muss. Derartige Funktionalitäten sind ebenfalls in die Anforderungen eingeflossen, jedoch weniger detailliert als die technischen Standards. Es ging darum, minimale Standards zu definieren, die auch von kleinen, nicht betreuten Velostationen erfüllt werden können. Interessierte Gemeinden können ab sofort die Pflichtenhefte auf www.velostation.ch herunterladen und einsetzen.

Für eine bessere Übersicht der vorhandenen Systeme und deren Preise auf dem Markt wurden im Rahmen des Projektes Richtofferten verschiedener Anbietern eingeholt.

Die «Veloleiche» am Bahnhof

Artikel auf Seite 4

Produkte und Dienstleistungen rund um Velo-Abstellanlagen

Die Ausgabe 2019 liegt diesem Newsletter bei und steht unter www.velostation.ch zum Download bereit.

Infotreffen

Mehr als 100 Personen haben am Infotreffen des Forums bikesharing und Velostationen vom vergangenen September in Bern teilgenommen, darunter ein Viertel aus der französisch- und italienischsprachigen Schweiz. Zu Beginn stand die Besichtigung der Velostation Schanzbrücke, die kürzlich renoviert worden ist und noch erweitert werden soll, auf dem Programm. Dabei informierte Hugo Staub von der Stadt Bern, wie das Abstellplatzangebot rund um den Bahnhof bis 2030 auf 10000 Plätze ausgebaut werden soll. Im Anschluss daran folgten Präsentationen zu Preisfragen, zur Velo-Ordnung rund um Bahnhöfe sowie zu Zutrittssystemen. Einige dieser Themen werden in diesem Infoletter aufgegriffen.

Der Nachmittag des Infotreffens war dem Thema bikesharing gewidmet. Die Diskussion drehte sich hauptsächlich um die verschiedenen Betriebsmodelle und die Frage, wie die Städte mit den entsprechenden Anbietern umgehen.

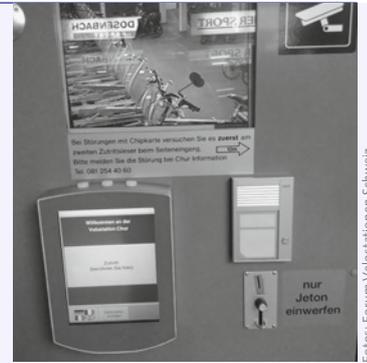
Die Präsentationen können unter www.bikesharing.ch und www.velostation.ch heruntergeladen werden.



Foto: Forum Velostationen Schweiz

Positive Bilanz in Delsberg

Die Velostation im jurassischen Delsberg hat nach vier Betriebsjahren die bei der Eröffnung gesteckten Ziele erreicht. Die Erreichung der budgetierten Einnahmen kam namentlich dank den Verkäufen der Mehrtageskarten zustande, die erst im Jahre 2017 zusätzlich zu den Tageskarten und Monats- bzw. Jahresabos eingeführt wurden.



Fotos: Forum Velostationen Schweiz

Zutritt mit Schlüssel, Chipkarte oder Jeton: Die Systeme sind in der Schweiz sehr unterschiedlich und kaum kompatibel.

Es hat sich gezeigt, dass interessante Systeme verfügbar sind, jedoch keines davon allen von den Fachleuten formulierten Ansprüchen genügen kann. Es braucht somit eine Weiterentwicklung. Parallel dazu wurden mit der SBB Gespräche über die Möglichkeiten und Konditionen bei der Nutzung des SwissPass geführt.

Es folgt die Umsetzungsphase
Nachdem die Minimalstandards

und die Optionen definiert wurden, will das Forum Velostationen die beim Projekt involvierten Stakeholder so weit koordinieren, dass das gewünschte System tatsächlich in Betrieb genommen wird. Für die interessierten Gemeinden soll ein koordiniertes Beschaffungsverfahren definiert und umgesetzt werden, beispielsweise als öffentliche Ausschreibung oder mittels einer Rahmenvereinbarung mit einem ausgewählten Systemanbieter.

Für diese Arbeiten hat das Forum erneut eine Unterstützungsanfrage an die Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität des Bundes KOMO gerichtet. Bereits haben mehrere Städte ihr Interesse bekundet. Falls das KOMO seine Unterstützung zusichert, braucht es für eine Umsetzung noch weitere interessierte Gemeinden. Anfragen können direkt an das Forum Velostationen, info@velostation.ch gerichtet werden. (vsa)

Aktuelles aus der Schweiz

Seit der Eröffnung der ersten Velostation im Jahr 1994 in Aarau ist deren Anzahl an Bahnhöfen schweizweit auf 55 in 35 Städten gestiegen. 32 Stationen wurden allein in den letzten zehn Jahren eröffnet. Im laufenden Jahr gab es zwar keine weitere Eröffnung, dafür Umbauten und Sanierungen. Die Station in Solothurn wurde z.B. auf Doppelstockparker umgerüstet, diejenige in Burgdorf hat bauliche und betriebliche Optimierungen erfahren. In Genf sind seit letztem Juli acht Velostationen mit dem SwissPass zugänglich. Die Anlagen können tage-, wochen-, monats- oder jahresweise genutzt werden. Ein Multipark-Abonnement für 200 Franken ermöglicht zusätzlich die Nutzung aller acht Velostationen.

In mehreren Städten sind Projekte in der Pipeline. In Winterthur ist eine neue Veloabstellanlage mit 750 Plätzen im Bau und weitere Anlagen befinden sich in Planung. In Liestal (BL) wurde ein 5-Millionen-Kredit für einen Neubau vom Volk deutlich angenommen. Die neue Station mit 550 Plätzen soll frühestens bis 2025 unterirdisch gebaut und direkt von den Perrons zugänglich sein. Sie ersetzt zwei bestehende Velostationen mit insgesamt 227 bewachten Plätzen. Zusätzlich zum kommunalen Beitrag stehen Gelder aus dem basel-städtischen (!) Pendlerfonds und dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds zur Verfügung. Bis zur Eröffnung sucht die Stadt Liestal eine Zwischen-

lösung. Der Berner Gemeinderat hat einen Kredit von 255000 Franken gesprochen, um im nächsten Jahr die Velostation am Bollwerk um 70 Plätze zu erweitern. In Zofingen (AG) hat der Einwohnerrat dem Bau einer unterirdischen Velostation mit 400 Plätzen zugestimmt. Der entsprechende Kredit muss noch vom Volk angenommen werden.

Zahlreiche andere Projekte wie in Renens (VD), Bulle (FR), Malley (VD) oder Langnau (BE), Luzern und Kreuzlingen (TG) werden diskutiert oder sind bereits in Planung. In Freiburg hingegen ist der Bau der Velostation wegen der Verzögerung des SBB-Bahnhofsprojekts seit Jahren blockiert.

(vsa)



INFRASTRUKTUR FÜR MODERNEN LIFESTYLE

www.innovametal.at



Fahrrad parken



Fahrrad mieten



E-Auto laden



E-Auto mieten

Preismodelle für Velostationen

Im vergangenen Juni haben die Grünen und die SP der Stadt Luzern im Gemeinderat ein Postulat für die kostenlose Nutzung der Velostation ab dem Jahre 2019 eingereicht. Den umgekehrten Weg ging 2017 die FDP der Stadt Bern, die mit einer Motion die Erhöhung der Tarife verlangte. Bei dieser Frage geht es nicht nur um Geld, sondern generell um die Parkplatzpolitik für Velos am Bahnhof.

Der Fall Bern

Die Stadt Bern hat sich zum Ziel gesetzt, bis ins Jahr 2030 im Raum rund um den Bahnhof 5700 zusätzliche Velo-Abstellplätze bereitzustellen. Diese sowie ein Teil der bestehenden oberirdischen Plätze sollen im Untergrund, also in Velostationen eingerichtet werden, um den öffentlichen Raum zu entlasten und aufzuwerten.

Die Zahl der (heute kostenpflichtigen) Abstellplätze in Velostationen wird sich somit im Verhältnis zu den freien Plätzen deutlich erhöhen. Während sich heute weniger als die Hälfte der Plätze in den vier Velostationen befinden, werden es 2030 etwa drei Viertel sein. Dies kann als Bruch in der Tarifpolitik gesehen werden, wonach die Stadt genügend Gratisplätze zur Verfügung stellen will. Die Stadt hat nun mit Unterstützung eines privaten Büros die Tarifstruktur anhand von Szenarien überprüft.

Vier Szenarien

Am Infotreffen Velostationen im September hat Stephanie Stotz, Projektleiterin bei der Fachstelle für



Foto: Forum Velostationen Schweiz

In der Schweiz variieren die Preise in Velostationen zwischen null und 200 Franken pro Jahr.

Fuss- und Veloverkehr der Stadt Bern, Szenarien zu den Abstelltarifen präsentiert. Das erste Szenario sieht vor, alle Abstellplätze gratis anzubieten, auch die heute kostenpflichtigen in den Velostationen. Beim zweiten Szenario würde die kostenlose Einstelldauer in Velostationen von heute 20 Minuten auf 24 Stunden ausgedehnt. Ein drittes Szenario sieht vor, innerhalb der Velostationen kostenlose und kostenpflichtige Bereiche auszuscheiden. Das vierte Szenario schliesslich sieht vor, die Tarife nach der Attraktivität der Plätze, beispielsweise nach deren Nähe zu den Perronzugängen, zu bemessen.

Wirkungen

Wie nicht anders zu erwarten, würde eine grosse Zahl von Gratisplätzen in Stationen am stärksten zur Entlastung des öffentlichen Raumes beitragen. Gleichzeitig würde der Deckungsbetrag pro Abstellplatz jedoch sinken. Kostenpflichtige Zusatzangebote für Velo-

fahrende könnten einen Teil der entfallenden Einnahmen kompensieren. Szenarien, bei denen das Angebot kostenloser Abstellplätze sinkt, würden zu einer Überlastung dieser Plätze führen; entsprechend hoch wären auch die Kosten und Aufwände, um diese Plätze zu bewirtschaften.

Empfehlungen

Die externen Fachleute empfehlen der Stadt, 50 Prozent der Abstellplätze am Bahnhof kostenlos anzubieten. Abstellplätze in Velostationen würden je nach ihrer Nähe zu den Perrons kostenpflichtig oder gratis sein. Jetzt sind bei der Stadt Bern weitere Abklärungen zum Gebührenmodell im Gange. Die Preise sind jedoch nur ein Wirkungsfaktor im Gesamtkonzept der Veloparkierung am Bahnhof Bern. Um die Nachfrage nach Plätzen generell zu senken, wurden übrigens auch zusätzliche Massnahmen empfohlen. Eine solche wäre der Ausbau des bikesharing-Systems, eine andere die weitere Begrenzung der erlaubten Parkierdauer.

Das Beispiel Utrecht

Ähnliche Überlegungen hat sich die Stadt Utrecht (NL) bei der Planung der Velostation «Jaarbeursplein» mit 4200 Plätzen am Bahnhof gemacht. Alle Plätze kostenlos anzubieten war dabei auch eine der geprüften Varianten. Um jedoch keine «Velo-leihen» anzulocken, wurde ein Zeitmodell gewählt, bei dem nur die ersten 24 Stunden gratis sind. Die Trägerschaft geht davon aus, dass 20 Prozent der Kundinnen und Kunden ihr Velo länger als 24 Stunden abgestellt lassen. (vsa)

Green Class für E-bike

Im September 2017 hat die SBB das Angebot «Green Class E-bike» im Rahmen eines einjährigen Pilotprojektes getestet. Es handelte sich um ein kombiniertes Angebot mit einem Generalabonnement (GA) und der Miete eines Elektrovelos der Marke Stromer. Auf Wunsch konnte auch ein Abstellplatz in einer Velostation hinzugemietet werden, was von der Hälfte der Kundschaft in Anspruch genommen wurde.

Das Angebot richtete sich somit an Personen, die weder ein GA noch ein Elektrovelo noch ein Velostationsabonnement besitzen. Die Nachfrage war mit 53 Kunden und Kundinnen gering; die Zahlungsbereitschaft für ein kombiniertes Angebot mit einem Elektrovelo ist noch zu klären. Die SBB hat beschlossen, das Angebot in dieser Form nicht weiterzuführen.



Foto: SBB

Finanzierung von B+R-Anlagen

Seit 2016 werden Bahninfrastrukturen aus dem Bahninfrastrukturfonds BIF finanziert. Im Rahmen dieser Finanzierung können auch Veloabstellanlagen für Bahnkunden im Bahnhofumfeld mitfinanziert werden (bis zu 50 Prozent der Kosten eines Standard-Veloplatzes oberirdisch). Klar ist, dass lediglich Projekte in Frage kommen, die nicht Teil eines vom Bund mitfinanzierten Agglomerationsprogrammes sind. Auch nicht vorgesehen ist die Mitfinanzierung von bedienten Velostationen. Die verbleibenden Kosten sind von Dritten, darunter die Gemeinwesen, zu tragen.

Dagstallen	Stallen op rekening	Jaarabonnement
<p>U checkt uw fiets eenvoudig in met uw OV-chipkaart* en stalt uw fiets.</p> <p>Wanneer u uw fiets ophaalt, checkt u uw fiets uit bij de beheerder en betaalt met pin.</p> <p><small>* Geen OV-chipkaart? Maak dan een lening bij de beheerder.</small></p> <p>Vanaf het moment dat u uw fiets incheckt, stalt u de eerste 24 uur gratis, na 24 uur betaalt u per dag:</p> <p>gratis</p> <p>€ 1,25</p> <p><small>Tuesday bij niet inchecken is € 1,25 per dag voor fietsen.</small></p>	<p>U checkt uw fiets in met uw OV-chipkaart* en stalt uw fiets. Als u uw fiets ophaalt, checkt u uw fiets uit bij de beheerder. Aan het einde van de maand betaalt u per automatische incasso.</p> <p><small>* Let op: heeft u een NS Business Card of andere identiteitskaart? Dan kunt u waarschijnlijk direct stalleen op rekening.</small></p> <p>Vanaf het moment dat u uw fiets incheckt, stalt u de eerste 24 uur gratis, na 24 uur betaalt u per dag:</p> <p>gratis</p> <p>€ 1,25</p> <p><small>Tuesday bij niet inchecken is € 1,25 per dag voor fietsen.</small></p>	<p>U stalt een jaar lang uw fiets met een jaarabonnement. U heeft gegarandeerd plek en loopt snel en makkelijk door zonder in of uit te checken.</p> <p>U koopt het abonnement Fiets online via ns.nl/fietsstalling. Het abonnement Buitenmodel fiets koopt u bij de beheerder in de stalling.</p> <p>De kosten van een jaarabonnement zijn:</p> <p>€ 75</p> <p>€ 150</p>

Foto: Urs Waller

Kostenlose Abstellplätze während der ersten 24 Stunden wie hier in Utrecht fördern die Nutzung von Velostationen.

Impressum

Infoletter Nr. 40/Dezember 2018
Forum Velostationen Schweiz
c/o Pro Velo Schweiz
Birkenweg 61, 3013 Bern
Tel. 031 318 54 17
info@velostation.ch
www.velostation.ch

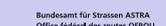
Herausgeber:



Eine Dienstleistung von:



Mit der Unterstützung von:



Erscheint: jährlich

AutorInnen dieser Nummer:

Valérie Sauter (vsa)

Übersetzung: Christoph Merkli

Lektorat: Marie-Laure Gebhard,
Christoph Merkli und Aline Renard

Auflage: 950 Ex. deutsch,

400 Ex. französisch

Preis: gratis

Produktion/

Adressänderungen:

c/o Pro Velo Schweiz,
Birkenweg 61, 3013 Bern

Gestaltung/Layout:

tasty graphics gmbh Bern

Druck: Printgraphic AG Bern

BeraterInnen der

Koordinationsstelle:

– Virginie Kauffmann
Beraterin Westschweiz
Büro für Mobilität AG
Tel. 031 311 93 63
virginie.kauffmann@
bfmag.ch

– Andreas Stäheli
Ingenieurbüro
Pestalozzi und Stäheli
Tel. 061 361 04 04
staeheli@ps-ing.ch

– Martin Wälti
Büro für Mobilität AG
Tel. 079 467 99 36
martin.waelti@bfmag.ch

«Velo-leichen» am Bahnhof

Das Problem der herrenlosen Velos entstand wohl in der Zeit, als erst Herren Velo fahren durften. Nach wie vor ist es jedoch aktuell und beschäftigt alle Städte, insbesondere diejenigen mit Bahnhöfen. Die Lösung des Problems besteht aus zwei Elementen: Erstens aus der Identifizierung herrenloser und falsch parkierter Velos und zweitens aus deren Entsorgung.

Bei der Bestimmung betroffener Velos stützen sich die Städte auf das Strassenverkehrsgesetz (SVG) (siehe [Infoletter Nr.37/2015](#), S.4). Sofern in einem bestimmten Perimeter Parkplätze markiert sind, müssen diese benutzt werden. Gleichzeitig kann die Gemeinde eine maximale Abstelldauer festlegen. Für Christoph Oetiker, Fuss- und Veloverkehrverantwortlicher bei der Stadt Winterthur, hat sich die Beschränkung der Parkierdauer auf 48 Stunden im Bereich des Bahnhofs bewährt.

Aber auch ausserhalb solcher Perimeter kann die öffentliche Hand das Stehenlassen von Velos wegen «erhöhter Inanspruchnahme des öffentlichen Raumes durch Private» ahnden, etwa wenn ein Velo länger als 30 Tage unbenutzt stehen gelassen wird.

Da es sich um Eingriffe in privates Eigentum handelt und auch Gebühren fällig werden, ist zu empfehlen, diese Regeln im Rahmen eines Rechtssetzungsverfahrens zu erlassen. Die Detailregelung ist Sache der Kantone oder Gemeinden. Sie bestimmen den Wirkungssperimeter, die maximale Parkierdauer und die Folgen bei Missachtung der Bestimmungen. Dort, wo die Parkierdauer auf einige Stunden oder Tage begrenzt ist, soll dies auf Signalen vermerkt werden. Zudem ist auf den Parkplatz- bzw. Parkverbotssignalen darauf hinzuweisen, dass falsch parkierte Velos abtransportiert und wo sie – allenfalls gegen Gebühr – abgeholt werden können.

Die Umsetzung der Velo-Ordnung

In den meisten Städten ist die Polizei für den Ordnungsdienst zuständig, wie beispielsweise in Basel, wo die Kantonspolizei herrenlose Velos selber einsammelt, lagert und, falls nötig, entsorgt. Andere Städte wie Winterthur und Biel haben



Foto: ERZ Entsorgung + Recycling Zürich

Die Lagerhalle für herrenlose Velos der Dienstabteilung ERZ Entsorgung + Recycling Zürich.

Dritte teilweise mit dieser Aufgabe betraut. In Genf kümmert sich die Organisation *Péclôt 13* um die jährlich rund 800 bis 1200 herrenlosen Velos. Wieder andere Städte wie Lyss und Luzern haben das Personal der Velostation mit der Velo-Ordnung beauftragt. In Bern und Zürich sind Verwaltungsstellen für die Veloordnung verantwortlich, wobei in Bern das Einsammeln herrenloser Velos wiederum Aufgabe der Polizei ist. So unterschiedlich dies organisiert ist, so unterschiedlich häufig werden Velos eingesammelt. In Zürich erfolgt dies täglich, in Lyss mehrmals die Woche, in Thun zwei bis drei Mal jährlich.

Wohin mit den «Leichen»?

Die Velos werden zuerst überprüft, ob sie als gestohlen gemeldet sind. Die öffentliche Hand ist dann verpflichtet, eingesammelte Velos zu lagern, damit sie von den Besitzern abgeholt werden können. Auch bei der Aufbewahrungsdauer gibt es grosse Unterschiede zwischen den Städten. Während ein Velobesitzer

in Winterthur zwölf Monate Zeit hat, um sein Gefährt abzuholen, sind es in Zürich drei Monate, in Thun und in Bern zwei Monate und in Basel oder Biel gar nur ein Monat. Feldweibel 1 a.i. Andreas Schönmann von der Kantonspolizei Basel-Stadt sieht den Vorteil der kurzen Aufbewahrungsdauer vor allem darin, dass die Lagerräume nicht so gross sein müssen.

Holt ein Velobesitzer sein Velo tatsächlich ab, muss er eine Gebühr entrichten. Doch dies tun erstaunlich wenige. In Thun waren es im letzten Frühjahr lediglich 4 von 56, die das Velo wieder holten. Daher würden die Ordnungsdienste es begrüßen, wenn Kleber oder Chip die Identifikation und Information des Eigentümers erlauben würde. Die übriggebliebenen Velos werden verwertet. Dabei reicht die Palette vom Verkauf über die Versteigerung, die Ausschachtung und Rezyklierung bis zur Spende, oft an die Organisation *Velafrica*.

(vsa)