



## Das Projekt Velostationen zum Abheben bringen

Das 14. Infotreffen in Bern zeigte, dass der Wille zur Förderung von Velostationen bei der Bundesverwaltung vorhanden ist. Ein Erfahrungsbericht über Radstationen in Deutschland liess aufhorchen.



Foto: Entwicklungsgesamt Radstationen NRW

Ein einheitliches Erscheinungsbild zeichnet die Radstationen in Nordrhein-Westfalen aus.

Nationalrat Peter Vollmer begrüßte die Teilnehmenden im Namen des VöV (Verband öffentlicher Verkehr). Als Ex-Präsident der IG Velo Schweiz zeigte er sich ob der professionellen Entwicklung der Veloförderung erfreut. Er betonte die grosse Bedeutung des Velos beim Schliessen von Lücken in der Mobilitätskette. Heike Kiesslich berichtete als Gastreferentin über ihre Erfahrungen mit dem Programm «Hundert Radstationen in Nordrhein-Westfalen». Ein Rahmenvertrag zwischen dem

Bundesland und der Deutschen Bahn regelt dort die Finanzierung von Velostationen (siehe Artikel auf Seite 3).

Zum Bedauern der Anwesenden fiel das angekündigte Referat «Stand der Strategie Velo der SBB» aus. Florentin Abächerli, Velobeauftragter bei den SBB, entschuldigte sich und erklärte, dass er keine Aussagen zur Velo-Strategie der SBB machen könne, da die entsprechenden Entscheidung intern noch nicht gefallen seien. Die bei den SBB für die Strategieentwicklung zuständige Stelle wur-

Editorial



von Rudolf Dieterle

### Ein Beitrag zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs

Im Rahmen des Leitbildes Langsamverkehr (LV), das derzeit im Bundesamt für Strassen (ASTRA) fertig gestellt wird, ist auch eine Teilstrategie «Kombinierte Mobilität» vorgesehen, welche eine optimale Verknüpfung der Infrastrukturanlagen des LV mit jenen der öffentlichen und privaten Verkehrsmittel fördern soll.

Ein wichtiger Baustein in diesem Handlungsfeld sind die Velostationen. Sie dienen sowohl dem LV, der seine Vorteile auf den Kurzstrecken mit den Qualitäten des öV auf längeren Strecken verbinden kann, als auch dem öV, der seinen potenziellen Kundenkreis erweitern kann. Auch der MIV profitiert, wenn die Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrssystems verbessert wird. Velostationen passen deshalb hervorragend zu den Anstrengungen des Bundes zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs.

Die Herausgabe des Newsletters der Koordinationsstelle Velostationen wird aus diesen Überlegungen seit 2001 vom ASTRA unterstützt. Wir wollen mit diesem Engagement zur Verbesserung des Fachwissens aller bei Bau, Planung und Betrieb von Velostationen Mitwirkenden beitragen. Um die landesweite Verbreitung des «Velostations-know-hows» noch zu verbessern, erscheint der Newsletter ab 2004 auch in einer französischen Version.

Rudolf Dieterle ist Direktor des Bundesamtes für Strassen (ASTRA)

### Hundert Velostationen

Im deutschen Nordrhein-Westfalen gibt es fünfzig Radstationen mit einheitlichem Auftritt. Es sollen noch mehr werden.

Seite 3

### Beispielhafte Motion

Die Reaktionen auf die Berner Motion «Bike'n'Ride» zeigen, dass sich ein solcher Vorstoss auch in anderen Kantonen lohnt.

Seite 4



*«Die Betreiber von Velostationen sollten über die Grenzen hinweg ihre Erfahrungen austauschen.»*

*Heike Kiesslich, Deutschland*



*«Das Velo hat eine grosse Bedeutung beim Schliessen von Lücken in der Mobilitätskette.»*

*Nationalrat Peter Vollmer*

de erneut reorganisiert und ist neu als Bereich «Kombinierte Mobilität» eingerichtet. Damit verlängert sich das Warten auf das «Leitbild Velo» der SBB einmal mehr.

#### **Gesetzliche Grundlagen fehlen**

Ulrich Seewer vom Amt für Raumentwicklung (ARE) informierte über die Absichten des Bundes im Bereich der kombinierten Mobilität und der Mobilitätszentralen. Ein Hauptproblem für die Velo-Anliegen sei, dass sich die Bundespolitik jeweils sektoral auf die Verkehrsträger Schiene und Strasse konzentriere. Es gebe beim ARE zurzeit keine Stelle, die speziell fürs Velo zuständig ist. Die Wichtigkeit des Themas Langsamverkehr sei aber bekannt. Niklaus Schranz vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) erklärte in seinem Referat über die Resultate der Vernehmlassung des Leitbildes Langsamverkehr, dass das Velo neben seiner Eigenschaft als eigenständige Mobilitätsform auch ein wichtiges Element der kombinierten Mobilität sei. Die Teilstrategie

«kombinierte Mobilität» sei ein wichtiges Handlungsfeld des Leitbildes, auf das ursprünglich vorgesehene Anschubprogramm werde aber verzichtet. Allfällige Finanzhilfen des Bundes könnten am ehesten durch die Aufnahme von Velostationen in die Agglomerationsprogramme angestrebt werden. Weitsichtige PolitikerInnen sorgen schon heute dafür, dass die gesetzlichen Grundlagen zur Finanzierung von Velostationen auch in den Kantonen geschaffen werden (siehe Artikel auf Seite 4 oben).

In der anschliessenden Diskussion zeigte sich, dass das Interesse und der Wille zur Förderung von Seiten der Bundesverwaltung vorhanden ist. Damit sich dieser Wille auch in Finanzbeiträgen niederschlagen kann, braucht es aber noch die entsprechenden Rechtsgrundlagen. Ein erster Schritt dazu ist die NFA-Volksabstimmung im kommenden Herbst.

Ein Problem, das verschiedene Velostationen beschäftigt, ist das Nebeneinander von kostenpflichti-

gen und kostenlosen Abstellplätzen. Einig war man sich darüber, dass gebührenpflichtige Plätze einen klaren Mehrwert (Überdachung, Bewachung, Nähe zu den Gleisen) bieten müssen.

#### **Internationale Vernetzung**

Das 14. Infotreffen war mit gegen fünfzig Teilnehmenden gut besucht. Es bot Gelegenheit, Kontakte zu knüpfen und Erfahrungen mit Betreibern und Herstellern von Velostationen sowie andern interessierten Personen auszutauschen. Sehr interessant war der Bericht aus Nordrhein-Westfalen. Heike Kiesslich regte an, eine internationale Betreiberrunde zu organisieren, an welcher der Austausch von Erfahrungen und Ideen weiter gefördert werden könnte.

David Reinhard

Das Protokoll des Infotreffens und die gezeigten Präsentationen finden Sie auf [www.velostation.ch](http://www.velostation.ch) unter der Rubrik Archiv.

*Die bediente Velostation bietet gegenüber Gratisparkplätzen einen klaren Mehrwert.*



Foto: zVg

## **Öffentlicher Wille ist notwendig**

*Die Notwendigkeit der Förderung von Velostationen schien am 14. Infotreffen in Bern auf allen politischen Ebenen unbestritten. Die Realisierung von attraktiven Velostationen scheidet aber trotzdem oftmals an der Finanzierung. Damit tatsächlich Geld bereitgestellt wird, braucht es auf allen Ebenen die entsprechenden Rechtsgrundlagen und den Willen zu deren Umsetzung:*

- Auf Bundesebene braucht es einen Verfassungsartikel zum Agglomerationsverkehr, wie er im Neuen Finanzausgleich (NFA) vorgesehen ist und entsprechende Finanzierungsbeschlüsse, um Velostationen zu unterstützen.
- Auch auf Kantonebene müssen die Grundlagen zur Finanzierung von Velostationen geschaffen werden (wie zum Beispiel die Motion «Bike'n'Ride» im Kanton Bern).

- Die Städte können primär bei der Parkplatzerstellungspflicht ansetzen und entsprechende Richtlinien aufstellen. In Gesuchen um Mitfinanzierung von Velostationsprojekten bei den Kantonen und den beteiligten Transportunternehmen soll der Bedarf nach sicheren Veloabstellanlagen ausgewiesen werden.
- Regionalplanungsgruppen und Agglomerationen integrieren Velostationen in ihre Agglomerationsprogramme.
- Die SBB legen als Hauptpartner für die Städte ihr «Leitbild Velo» mit konkreten Finanzierungsvorschlägen für Velostationen vor.
- Die IG Velo Schweiz setzt sich dafür ein, dass die Bedürfnisse der Velofahrenden nach attraktiven Abstellplätzen rasch befriedigt werden.

Ausschuss der Koordinationsstelle Velostationen Schweiz

# Die Vision: Hundert Radstationen

**Nordrhein-Westfalen verfügt bereits über fünfzig Velostationen. Mit staatlicher Unterstützung und der Bahn als Partner soll das Angebot weiter ausgebaut werden.**

**N**ordrhein-Westfalen, mit 18 Millionen EinwohnerInnen das bevölkerungsreichste deutsche Bundesland, hat bereits fünfzig Radstationen mit insgesamt rund 16 000 Einstellplätzen aufgebaut. Vierzig davon wurden eröffnet, seit 1996 die «Entwicklungsagentur Radstationen» mit der Arbeit zur Förderung von neuen und Vernetzung bestehender Stationen begann. Am Infotreffen in Bern berichtete Heike Kiesslich, Mitarbeiterin der «Entwicklungsagentur für Radstationen», über die Erfahrungen mit dem Programm «Hundert Fahrradstationen in Nordrhein-Westfalen».

## Die Bahn stellt Raum zur Verfügung

Um dieses Ziel zu erreichen, schloss das Land Nordrhein-Westfalen 1997 mit der Deutschen Bahn eine Rahmenvereinbarung ab, in der die Unterstützung der Entwicklungsagentur beschlossen wurde. Die Bahn verpflichtet sich, geeignete Flächen an zentralen Lagen für den Betrieb von Radstationen zur Verfügung zu stellen. Die Miete ist während zehn Jahren kostenlos. Das Bundesland unterstützt die Radstationen mit Landeszuschüssen. Diese betragen maximal 1500 Euro pro Stellplatz. Unterstützt werden der Bau und die Ausstattung von Radstationen an

Knoten des öffentlichen Verkehrs mit mehr als hundert Stellplätzen. Erklärtes Ziel der Rahmenvereinbarung ist es, wo immer möglich Alternativen zum individuellen Autoverkehr zu bieten. Die bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel Velo und Eisenbahn erhöht die Attraktivität dieser umweltfreundlichen Mobilitätsformen und liegt sowohl im Interesse des Landes als auch der Bahn. Für die Städte ist die Einrichtung von Radstationen zudem eine Aufwertung der Bahnhöfe.

Ein Vergleich zur Situation in der Schweiz: Hier existieren heute 15 Velostationen, mit der Eröffnung der Velostation Schaffhausen werden es 16 sein. Die Schweizer Velostationen haben verschiedene Betriebsformen, Öffnungszeiten und Preise. Auch sehen sie verschieden aus und bieten ihre jeweiligen Dienstleistungen unter verschiedenen Namen an.

Um einer solchen Entwicklung vorzubeugen und einen professionellen Auftritt und hohen Wiedererkennungswert zu garantieren, hat die Entwicklungsagentur in Nordrhein-Westfalen ein Markenkonzept erarbeitet. Wer das Label «Radstation» tragen will, muss mindestens die Dienstleistungen Bewachung, Witterungsschutz, Fahrradservice

und Fahrradverleih anbieten. Der einheitliche Auftritt besteht aus verschiedenen Gestaltungsmerkmalen wie Logo, Schriftart, Gestaltung und Platzierung der Wegweisung; die Preise für die Basisdienstleistungen sind ebenfalls einheitlich.

An einem Punkt kranken die Radstationen in Nordrhein-Westfalen aber genauso wie jene in der Schweiz. Die Suche nach geeigneten Räumlichkeiten an zentraler Lage ist trotz den Bestimmungen in der Rahmenvereinbarung ein grosses Problem. Denn obwohl die Bahn Räume zur Verfügung stellen muss, entscheidet sie selbst, was «geeignet» ist; die Vereinbarung lässt hier viel Spielraum.

## Arbeitsplätze geschaffen

Das Programm hat erreicht, dass die Anzahl der Radfahrenden gesteigert werden konnte. Rund um die Bahnhöfe werden mehr Velos gezählt – allerdings steht ein grosser Teil der zusätzlichen Velos auch ausserhalb der Radstationen. Mit dem Programm wurden neue Arbeitsplätze geschaffen, und viele Teilnehmende konnten wieder in den «normalen» Arbeitsmarkt vermittelt werden.

Die erfolgreiche Entwicklung der Radstationen in Nordrhein-Westfalen zeigt deutlich, dass die Förderung von Velostationen nicht nur eine Infrastrukturaufgabe ist, sondern dass zum erfolgreichen Betrieb auch eine professionelle Betriebsleitung, die Koordination zwischen den Velostationen und viel Marketing notwendig ist. Ein möglichst einheitlicher und einprägsamer Auftritt schafft Aufmerksamkeit und eine gute Kundenbindung.

David Reinhard

## Luzern: Kunden parken kostenlos



Die Kunden der Velowerkstatt Velociped können ihr Velo weiterhin gratis in der bewachten Velostation am Bahnhof Luzern abstellen. Der Firmenaufkleber am Velo gilt als Zutrittsberechtigung. Die Velociped-Crew macht die Aktion, die als Geburtstagsgeschenk zum 15-Jahr-Jubiläum ausgedacht wurde, zu einem Dauerangebot.

## Schaffhausen mit Velostation

Am 15. Mai 2004 wird in Schaffhausen – anlässlich des Velotages – die Velostation mit vielen Festaktivitäten offiziell durch den Stadtrat eröffnet. Modern, freundlich und grosszügig ragt das insgesamt viergeschossige, farbige Gebäude als markantes nördliches Eingangstor zur Bahnhofstrasse in die Höhe.

Insgesamt 300 Veloparkplätze stehen zur Verfügung. Die bewachte Velostation im Erdgeschoss und ersten Obergeschoss wird durch Mitarbeiter der Stiftung Impuls betrieben, die Veloparkplätze im zweiten Obergeschoss können kostenlos benutzt werden (videoüberwacht). Alle drei Stockwerke sind durch Rampen erschlossen, mit direktem Zugang zu Gleis 1. Die Velostation ist ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zur «Velostadt Schaffhausen».

Evi Cajacob

*Ohne Marketing geht nichts: Mit dieser Kampagne wirbt Bremen für seine Radstation.*



Foto: Brepark/Wächter Wächter

## Ständige Kontaktadressen

Koordinationsstelle  
Velostationen Schweiz  
c/o IG Velo Schweiz  
Postfach 6711, 3001 Bern  
Tel. 031 318 54 11  
info@velostation.ch  
www.velostation.ch

Berater der Koordinationsstelle  
Martin Wälti, Büro für Mobilität  
AG, Tel. 079 467 99 36  
martin.waelti@bfmag.ch

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

Heinz Juon, Arbeitsamt  
Winterthur, Tel. 052 267 61 66  
heinz.juon@win.ch

## Impressum

Newsletter der Koordinations-  
stelle Velostationen Schweiz

Nr. 16/2004/Mai

Herausgeber:  
Koordinationsstelle Velostationen  
Schweiz, www.velostation.ch

Redaktion  
Koordinationsstelle Velostationen  
Schweiz, c/o IG Velo Schweiz,  
Postfach 6711, 3001 Bern,

Erscheint dreimal jährlich

AutorInnen dieser Nummer:  
Evi Cajacob, David Reinhard,  
Martin Wälti

Auflage: 1500 Exemplare deutsch,  
200 Exemplare französisch

Preis: gratis

Produktion/Adressänderungen:  
Verlag velojournal,  
Cramerstrasse 17, 8004 Zürich,  
Tel. 01 242 60 35,  
info@velojournal.ch  
www.velojournal.ch

Gestaltung/Layout:  
typisch GmbH/tnt-graphics

Druck: ropress

Hergestellt mit Unterstützung  
des Bundesamtes für Strassen,  
www.astra.admin.ch

# Motion fordert Geld vom Kanton

**Die positive Reaktion des bernischen Grossen Rats auf die Motion «Bike'n'Ride» zeigt, dass sich solche Vorstösse auch in anderen Kantonen lohnen.**

Die Motion «Bike'n'Ride» wurde im Herbst 2003 im bernischen Grossen Rat eingereicht (wir berichteten). Sie fordert die Erhöhung der Beitragssätze für den Bau von Veloabstellanlagen und Grundlagen zur finanziellen Verpflichtung von Transportunternehmen für den Bau und Betrieb von Bike'n'Ride-Anlagen.

Hintergrund der Motion bildet die Aussicht, dass der Bund Bike'n'Ride-Anlagen mittels Anschlagprogramm fördern wird. Er beteiligt sich aber höchstens im gleichen Rahmen wie der Kanton. Deshalb muss auch der

Kanton Bern die heute zu tiefen Beitragslimiten erhöhen. Weiter wird der Regierungsrat aufgefordert, im kantonalen ÖV-Gesetz festzuschreiben, dass Transportunternehmen geeignete Grundstücke und Bauten für die Errichtung von Velostationen zur Verfügung stellen müssen.

### Politisch breit abgestützt

Der Regierungsrat soll zudem prüfen, inwiefern die Transportunternehmen zu verpflichten sind, sich an der Finanzierung von Bike'n'Ride-Anlagen zu beteiligen oder solche selbst zu führen.

In seiner Antwort würdigt die Regierung die Anliegen der Motionäre grundsätzlich als wichtig und beantragt die Annahme als Postulat. Er verweist allerdings auf die prekäre Finanzlage des Kantons, die keine Neuausgaben zulässt. Die übrigen Anliegen bedingen Anpassungen auf Bundesebene. Der Regierungsrat verspricht, sich für diese einzusetzen. Die Motion war von Johanna Wälti-Schlegel (Grüne Freie Liste), Hans-Jürg Käser (FDP) und Peter Bernasconi (SP) sowie 71 weiteren Unterzeichnenden eingereicht worden. Ein solcher Vorstoss lohnt sich auch in anderen Kantonen, denn nur durch breite Unterstützung und Lobbying auf allen politischen Ebenen können gesetzliche Grundlagen zur Finanzierung von Velostationen geschaffen werden. Allzu gerne wird die Verantwortung für Veloabstellplätze sonst von Stelle zu Stelle weitergereicht.

David Reinhard

# In Chur gibts bald mehr Platz für Velos

**Nach drei Jahren ohne Velostation sollen am Churer Bahnhof unterirdische, überwachte Anlagen entstehen. Das Platzangebot für Velos wird nahezu verdoppelt.**

Beim Gesamtumbau des Bahnhofs Chur werden die Interessen der Velofahrenden mit einbezogen. Auf beiden Seiten des Bahnhofs entstehen an gut gelegenen Standorten unterirdische, überwachte Velostationen mit direktem Zugang zur neuen Personenunterführung. Sie bieten Platz für insgesamt 550 Velos. Dazu kommen gedeckte, unbewachte Abstellplätze für weitere 420 bis

470 Velos. Nach neuester Planung ist sogar eine weitere Velostation auf der Westseite des Bahnhofs geplant.

### Bezahlbare Preise

Die bewachten Plätze in den Velostationen werden kostenpflichtig sein, wobei die Stadt darauf achtet, dass die Preise für Abos auch für die vielen SchülerInnen, die ihre Velos am Bahnhof abstellen, bezahlbar sind.

Das Platzangebot für Velos wird gegenüber heute nahezu verdoppelt. Bauherrin und spätere Betreiberin der Velostationen ist die Stadt Chur. Eingebettet ins Gesamtprojekt des Bahnhofumbaus, wurde der Kredit für die Anlagen vom Volk an der Urne gesprochen. Die Verantwortlichen sind überzeugt, dass die relativ hohe Anzahl an Veloabstellplätzen mehr als gerechtfertigt ist.

Chur hatte bereits einmal eine Velostation. Sie wurde ursprünglich von der IG Velo Chur aufgebaut und später vom Verein ProWiv (Beschäftigungsprogramm) übernommen. Dieser musste das Projekt aus finanziellen und personellen Gründen im Frühling 2001 einstellen.

David Reinhard