



Aus den Erfahrungen lernen

Das Angebot «Velostation» kann auf 14 Jahre Erfahrung zurückblicken. Welches sind die entscheidenden Aspekte für den Erfolg einer Velostation?

Wie hoch darf man das Potential unter den Velopendlern schätzen, die ihr Fahrzeug in einer Velostation abzustellen bereit sind? Frühere Umfragen gingen von bis zu 60% aus; ähnlich sind Erfahrungen in den Niederlanden. Ein Blick in die bestehenden Velostationen zeigt allerdings, dass das Verhältnis von hier abgestellten Velos zu denjenigen ausserhalb der Velostation viel tiefer ist. Thun etwa bietet 1350 Abstellplätze im Raum

Bahnhof an, davon 280 Plätze in der Velostation, die aber nicht voll ausgelastet ist. Die Nachfrage liegt bei rund 20%. Auch andere Stationen haben freie Kapazitäten, während die – oftmals ungedeckten – Gratisplätze in Bahnhofsnähe überfüllt sind.

Abstimmung mit den Füßen

Verschiedene Stationen, so jüngst diejenige in Burgdorf, haben Umfragen bei NutzerInnen und Nicht-NutzerInnen durchgeführt und Hinweise auf die Gründe der tiefen Nachfrage und mögliche Verbesserungsmassnahmen erhalten. Aussagekräftig sind aber auch «Abstimmungen mit den Füs-

Tor zur Velostation und zum Zug in Thun.



Foto: Andreas Stäheli

22. Infotreffen in Zürich am 31. Oktober 2008

Am Freitag, 31. Oktober 2008 findet in Zürich das 22. Infotreffen statt. Die Ausschreibung folgt mit separater Post.

Japan und Frankreich

Tokio bietet ein vollautomatisches Velo-Lager im Untergrund. Und die SNCF macht Dampf bei den Velostationen

Seite 2 und 3

Editorial



Foto: zVg

Von
Florence Germond

Velostationen für die Westschweiz

Während es in der Deutschschweiz 22 Velostationen mit 6 000 Plätzen gibt, sucht man solche in der Westschweiz vergeblich. Dabei würden sichere Abstellplätze direkt am Bahnhof den Velo- und den öffentlichen Verkehr auf sehr attraktive Weise ergänzen.

Die kombinierte Mobilität ist sehr effizient, weil sie den öffentlichen Fernverkehr einerseits und den individuellen Nahverkehr andererseits optimal verknüpft. Der Newsletter Velostationen möchte dieses Konzept einem breiteren Publikum zugänglich machen.

Die vorliegende Ausgabe des Newsletters konnte dank einem finanziellen Beitrag der «Loterie romande» erstmals wieder auch in französisch erscheinen, wofür wir an dieser Stelle herzlich danken möchten. Wir hoffen damit einen Beitrag leisten zu können an die Entwicklung von Velostationen in der Westschweiz, die ein wichtiges Element der Veloförderung darstellen.

Florence Germond, Präsidentin
PRO VELO Lausanne-Morges,
Gemeinderätin von Lausanne

Erste SBB-Doppelstock-anlage in Brugg

Am Bahnhof Brugg hat die SBB die erste offen zugängliche und kostenlose Doppelstock-Parkieranlage eingeweiht. Das Produkt ist eine Weiterentwicklung der von der SBB bereits eingesetzten Pedalhalter-Anlage. Als Vorteil gegenüber der einlagigen Variante bietet der Doppelstöcker auf der gleichen Fläche 80% mehr Plätze. Die SBB will solche Anlagen künftig denn auch insbesondere an grösseren Bahnhöfen einsetzen, wo die Platzverhältnisse eng sind. Nach Aussagen des Product Managers Michael Rössli wird die Einführung der neuen Anlage mit einer Marktstudie begleitet.

80% mehr Abstellkapazität dank doppelstöckiger Parkierung.



Foto: SBB

Chur doppelt nach

Anfang Mai ist in Chur die unterirdische Velostation Gürtelstrasse für rund 80 Velos in Betrieb genommen worden. Sie bietet sich insbesondere den PendlerInnen von und nach Churs Nordquartier an. Damit verfügt der Bahnhof auf beiden Gleisseiten über eine kostenpflichtige Velostation. Die Anlage befindet sich in ehemaligen Räumen der Post, die von der Stadt übernommen und renoviert wurden. Damit ist das Churer Velokonzept nur 6 Monate nach der Eröffnung der Velostation Bahnhofplatz als Ganzes umgesetzt. Es umfasst insgesamt 1100 meist gedeckte Veloabstellplätze, davon 350 kostenpflichtige in Velostationen.

Quelle: *velojournal* 3/2008

sen», Reaktionen der Kundschaft also auf Veränderungen des Angebotes.

Der Arbeitsweg ist der am wenigsten attraktive Weg, den man – mit welchem Verkehrsmittel auch immer – zurücklegen muss. Man will ihn also möglichst rasch, unkompliziert, günstig und sicher hinter sich bringen. Es ist daher nur logisch, wenn die Kundschaft von Velostationen die reibungslose Abwicklung des Einstellvorganges, die Lage der Station, die Öffnungszeiten und den günstigen Preis in den Vordergrund stellt. Ist dann das Personal vor Ort erst noch freundlich, wird das positiv vermerkt. Umgekehrt sind es genau diese Zeitverluste und die Kosten, die von Nicht-Nutzern von der Velostation fernhalten, wie Umfragen in Bern und Zürich gezeigt haben. Die Einschränkung der Öffnungszeiten hat an mehreren Orten zu einem spürbaren Rückgang der Kundenzahl geführt. In Thun musste nach der Verkürzung der bedienten Öffnungszeiten und dem Einbau einer elektronischen Zutrittsmöglichkeit ein Teil der Velostation geschlossen werden. Die Kundschaft reagierte also empfindlich auf die Kombination von Leistungsabbau und Erhöhung der

technischen Hürde. Lehren aus zu hohen Preisen zog die Stadt Bern, wo sich die Station am Bollwerk erst füllte, nachdem der Preis von 2 auf 1 Franken pro Tag gesenkt worden war.

Schleichender Leistungsabbau

Den Trägerschaften und Betreibern von Velostationen sind die Möglichkeiten, den Bedürfnissen der Kundschaft entgegenzukommen, offenbar begrenzt. Die rückläufige Zahl von Programmplätzen und «guten» Programmteilnehmern macht es immer schwieriger, die persönliche Präsenz sicherzustellen, erst recht in den Randzeiten und am Wochenende. Ein Beispiel dafür ist die Velostation Schaffhausen, die die Öffnungszeiten des bewachten Teils einschränken musste. Elektronische Systeme, die als Alternative gedacht sind und für Dauerkunden das Angebot attraktiver machen sollen, wirken sich aber eher gegenteilig aus. «Ich vermeide es, nach 22 Uhr und auch Samstag die Station zu benutzen», so die Aussage einer Burgdorfer Kundin. Ist eine Station nicht bedient, gibt es auch nicht die Möglichkeit, eine Tageskarte zu lösen und bar zu bezahlen.

Bei den Preisen scheint die Schmerzgrenze bei Fr. 2.– pro Tag zu liegen, im Abo bei Fr. 150.– pro Jahr. Damit lässt sich bei den in

der Schweiz üblichen Grössenordnungen kein Betrieb finanzieren. Die Abhängigkeit der Velostationen von öffentlichen Geldern machen sie aber zu Spielbällen der Politik. Und als Nischenangebot müssen sie ihre Interessen immer wieder verteidigen wie jüngst in Aarau, wo die Bauleitung im Rahmen des Bahnhofneubaus die Station kurzfristig für 2 Monate schloss.

Mosaikstein der kombinierten Mobilität

Befragungen bringen immer wieder zum Ausdruck, wie motiviert und engagiert das Personal von Velostationen – allen Widrigkeiten zum Trotz – ist. Dennoch sind es keine kommerziellen Betriebe, denn die meisten werden durch die öffentliche Hand betrieben und/oder finanziert. Benutzer von Velostationen haben Verständnis für dieses halbprofessionelle Angebot, sofern ihre Bedürfnisse abgedeckt sind. Es sind diese lange Öffnungszeiten, persönliche Betreuung, ein niederschwelliges Zugangssystem und tiefe Preise. Soll die Velostation als wichtiger Mosaikstein in der kombinierten Mobilität Bestand haben, sind die Verantwortlichen gut beraten, ihr Handeln vermehrt auf diese Bedürfnisse ausrichten.

Japanisches Velo-Lager

Der Tokioter Kasai-Bahnhof bietet ein in Europa bislang noch unbekanntes Velo-Parking für 9400 Velos. Es handelt sich um ein zylinderförmiges, mehrstöckiges und unterirdisches Lager, das vollautomatisch

funktioniert. Für rund einen Franken pro Tag und rund 18 Franken pro Monat wird das Velo von einer Art Roboter abgeholt und diebstahlsicher deponiert. Nachdem sich der Besitzer des Velos mittels einer Chipkarte identifiziert hat,

fördert die Anlage das Velo innert 23 Sekunden wieder zutage. Angesichts der knappen Platzverhältnisse und der hohen Bodenpreise vor Ort dürfte sich diese Investition lohnen. www.koreus.com/video/parking-velo-tokyo.html

Der clevere Trick mit dem Pedalschlitz.

PedalParc®, 3 Systeme für alle Parkierprobleme: kinderleichte Bedienung, stabiler Halt, bester Diebstahlschutz, hohe Vandalensicherheit.



velopa

swiss parking solutions

Velopa AG
CH-8957 Spreitenbach
+ 41 (0)56 417 94 00
marketing@velopa.ch
www.velopa.ch

Wichtige Erkenntnisse in Thun

Fast auf den Tag genau 10 Jahre nach der Eröffnung der Velostation Thun gastierte die Koordinationsstelle Velostationen Schweiz mit ihrem Infotreffen erstmals im Berner Oberland. Andreas Maurer als Leiter der Thuner Einsatzprogramme und Roland Fritsche als Betriebsleiter informierten über die Velostation. Diese wurde innert eines knappen Jahres mit Platzkosten von Fr. 245.– aufgebaut. Nach fünf Jahren wurde die Bewachungszeit abgebaut und ein elektronisches Zutrittssystem nach Berner Modell (bike control) eingerichtet. Gleichzeitig wurde die Zahl der Plätze auf 330 erhöht. Die Umstellung war nötig geworden, weil immer weniger qualifiziertes Personal zur Verfügung stand. Auf seiten der Kundschaft wurde dies als Qualitätseinbusse aufgefasst und führte zu einem Rückgang der Frequenzen und zu einem Velochaos rund um den Bahnhof. In der Folge musste ein Teil der bewirtschafteten Plätze wieder freigegeben werden. Beat Hämmerli, Projektleiter beim

Tiefbauamt, und Christoph Diez, Leiter der Fachstelle Umwelt und Mobilität öffneten den Fokus auf den gesamten Perimeter um den Bahnhof Thun. Ein Angebot an 1350 Abstellplätzen unterschiedlicher Qualität und beidseits der Geleise steht bereit. Es überrascht nicht und gibt trotzdem zu denken: Gedeckte Abstellplätze bleiben leer, wenn sie nicht ganz nah bei den

Zugängen liegen, obwohl die besser gelegenen überfüllt und ungedeckt sind. Das Ziel der Stadt ist es, im Bahnhofgebiet ein optimales Angebot an Mobilitätsdienstleistungen bereitzustellen. Dieses soll Anreize schaffen, vermehrt die kombinierte Mobilität zu benutzen. Die Präsentationen des Infotreffens können von www.velostation.ch heruntergeladen werden.



Foto: Fritsche

Betriebsleiter Roland Fritsche öffnet das Tor zur Satellitenstation.

Die SNCF definiert ein Angebot für das Veloparkierung

Im Rahmen einer Studie sammelt die französische Staatsbahn SNCF Informationen und Erfahrungen zu den besten Angeboten im Bereich Bahn und Velo in Europa. Dazu wertet sie Literatur und Internetseiten aus und besucht anschliessend Angebote und Anbieter vor Ort. Die Studie ist ein Gemeinschaftsauftrag des

französischen Umweltministeriums und der Velofachstelle der SNCF. In Frankreich gibt es heute erst in Grenoble, Chambéry, Versailles, Mulhouse und Metz eine Velostation am Bahnhof oder in dessen Nähe. Die SNCF möchte an den grösseren Bahnhöfen des Landes Platz für eine Velostationen finden und ist auch bereit, Velostationen

mit einer Tochterfirma zu betreiben. Für die Regionen, die in Frankreich für den Zugsbetrieb zuständig sind, will die SNCF Velolösungen anbieten. Dieses umfasst Know-how und Produkte für Velounterstände, Velostationen, automatische Abstellanlagen und Veloabteile in Regionalzügen.

Der Kanton Bern finanziert Velostationen

Der Grosse Rat des Kantons Bern hat im Januar in einer ersten Lesung ein neues Strassengesetz angenommen. Darin enthalten ist die Bestimmung, dass der Kanton einen Beitrag von 40% an die Gesamtkosten von Park-and-Ride-Anlagen, namentlich auch Velostationen, leistet. Voraussetzung für die Schüttung von Geldern ist, dass die Anlage im Strassennetzplan enthalten ist. Dieser Passus geht auf eine Motion von Johanna Wälti-Schlegel aus dem Jahre 2003 zurück. Der Kanton will damit die kombinierte Mobilität fördern.

25 Newsletter Velostationen

In einer Auflage von 100 Exemplaren erschien im Jahre 1999 der erste Newsletter Velostationen. Die fotokopierte Erstausgabe beschränkte sich im Wesentlichen darauf, die Tätigkeit der Koordinationsstelle einem breiteren Publikum bekannt zu machen. Bereits ab der zweiten Nummer standen fachliche und politische Fragen rund um das Thema Velostation im Vordergrund. Ausgabe 3 titelte etwa mit «Spielbälle der Politik», was einem Hilfeschrei gleichkam, ausgelöst durch die Schliessung verschiedener Velostationen. Die Nummer 10 brachte rechtzeitig zum kleinen Jubiläum die professionelle Gestaltung des Newsletters und die Ausdehnung des Adressatenkreises auf über tausend Empfänger. Im Jahre 2004 erschien der Newsletter zwischenzeitlich auch auf französisch, bis der Bund seine finanzielle Beteiligung wieder einstellte. Mit der vorliegenden Nummer 25 ist es gelungen, die französischsprachige Ausgabe wieder zu produzieren, dies dank einer finanziellen Unterstützung der Loterie Romande.

Verkauf
Planung
Herstellung
Montagen

arnold systems.ch
bedachungssysteme olten 062/2968181
info@arnoldsystems.ch fax 062/2960827



Ständige Kontaktadressen

**Koordinationsstelle
Velostationen Schweiz**
c/o Pro 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 Koordinationsstelle Velostationen Schweiz

Nr. 25 / Juni 2008

Herausgeber:

Koordinationsstelle Velostationen Schweiz, www.velostation.ch

Redaktion:

Koordinationsstelle Velostationen Schweiz

Erscheint: 2-mal jährlich

Autoren dieser Nummer:

Christoph Merkli,
Pete Mijnsen, Philipp Schweizer,
Andreas Stäheli

Auflage: 900 Ex. deutsch,
1200 Ex. französisch

Preis: gratis

Produktion/Adressänderungen:

c/o Pro Velo Schweiz,
Postfach 6711, 3001 Bern

Gestaltung/Layout:

typisch GmbH Bern /
tasty graphics GmbH Bern

Druck: basisdruck AG Bern

Liestal öffnet im Frühling 2009

Im Frühling 2009 soll die Velostation in Liestal eröffnet werden. Auf der unmittelbar neben dem Bahnhof gelegenen Terrasse der Post sind rund 200 witterungsgeschützte Stellplätze – teilweise in Doppellage – vorgesehen.

Betrieben wird die Velostation vom «JobClub», einer gemeinnützigen Non-Profit-Organisation mit Schwerpunkt auf der Wiedereingliederung der Klienten in den Arbeitsmarkt und die Prävention gegen Erwerbslosigkeit. Neben

der Integrationsarbeit sollen auch Mobilitätsdienstleistungen angeboten werden, wie zum Beispiel die Bewachung und Pflege der Velostation, die regelmässige Kontrolle der über 500 Veloabstellplätze rund um den Bahnhof, die Führung eines Hauslieferdienstes für die Läden in der Stadt Liestal, die Vermietung von Velos und Anhängern sowie die Betreuung einer einfachen Velowerkstatt und einer Recyclingwerkstatt.

Da die Velostation des Baselbieter Hauptortes rund um die Uhr benutzbar sein soll, wird am Eingang zur Velostation eine einfache automatische Durchgangskontrollanlage eingerichtet.



Foto: Andreas Stäheli

Die Abstellanlage auf der Postterrasse wird zur Velostation.

Test von Abstellanlagen

Pro Velo und der Verlag velojournal waren an der Velomesse «twoo», die diesen Frühling erstmals in Basel durchgeführt wurde, mit einem Abstellanlagen-Test anwesend. Das Publikum wurde eingeladen, mit einem Velo verschiedene Typen von Abstellanlagen praktisch zu testen.

Die Testergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen: einfache Systeme wie das Big Roof (UW-Tech) finden die Sympathie der Benutzer auf Anhieb. Systeme, die auch kom-

plexeren Ansprüchen punkto Sicherheit und der öffentlichen Hand genügen müssen, können für Erstbenutzer gewöhnungsbedürftig sein, wie das System PedalParc (Velopa) zeigt. Nach mehrmaligem Gebrauch verstummte diese Kritik meistens. Als sehr benutzerfreundlich wurden die Systeme Kappa (Velopa) und Virola (Visioplan) bewertet.

Veloabstellanlagen testen an der Velomesse «twoo».



Foto: velojournal.ch



MEHR PLATZ... Doppelstock - Anlage

REAL AG
Uttigenstrasse 128
3603 Thun
Tel.: 033 224 01 01, www.real-ag.ch
Fax: 033 224 01 06, info@real-ag.ch

Know-how inbegriffen

