



Nah. Sicher. Bequem.

Möglichst nah am (Bahnhof)-Eingang gelegen, bequem erreichbar, sicher vor Diebstahl und Vandalismus sowie geschützt vor der Witterung sollen sie sein. Diesen Ansprüchen wollen die Velostationen gerecht werden. So auch in Zürich.

Was heute wie eine Selbstverständlichkeit aussieht, kommt nicht von ungefähr. Noch vor zwanzig Jahren wurde das Projekt «Velobahnhof» vom Volk bachab geschickt. Studien und Vorstösse von verschiedenen Seiten brachten über die Jahre Verbesserungen mit sich, die Positionierung des Velos im Alltagsverkehr musste aber, und muss noch immer, hartnäckig erkämpft werden.

Der Hauptbahnhof ist wie in vielen anderen Städten auch nicht nur ein Ein- und Aussteigeort, er ist auch Tor zur Stadt. Wegen seiner zentralen Lage und den zahlreichen Dienstleistungsangeboten wird er auch von Nicht-Pendlerinnen und -Pendlern aufgesucht. Dies könnte mit ein Grund sein, warum Velos

rund um den Bahnhof übermässig lang abgestellt bleiben, so dass die Abstellplatzknappheit verschärft wird.

Im Gegensatz zu städtischen Parkhäusern sind bei den Veloparkplätzen gemäss Abklärungen der Stadt Zürich keine Nutzungsspitzen auszumachen: Die Anzahl abgestellter Zweiradfahrzeuge bleibt im Laufe des Tages ziemlich konstant.

Übermässig lange abgestellte Velos sind für die regelmässigen Nutzerinnen und Nutzer jedoch ein grosses Ärgernis, denn das knappe Platzangebot bringt Komforteinbussen und auch Sicherheitsprobleme, wenn beispielsweise abgestellte Velos auf die Fahrbahn ragen. Das Team der Veloordnung schafft rund um den Hauptbahnhof Abhilfe: Auf regelmässigen Touren gilt ihr Hauptaugenmerk der Ordnung, defekten Haltebügeln und Stahlseilen, und es entfernt nach zirka zweimonatiger Beobachtung dauerparkierte Fahrräder. Diese werden auf Diebstahl



Foto: avg

Von Urs Walter

Velostationen für «Minutenmenschen»

Ich starte jeweils morgens neun Minuten vor der Zugsabfahrt mit meinem Velo Richtung Bahnhof. Damit gehöre ich zu den vielen «Minutenmenschen», die die Effizienz der Kombination von Velo und Bahn nutzen. Damit diese Planung aufgeht, braucht es Abstellplätze, die es erlauben, das Velo ohne Zeitverlust abzustellen.

Um die meisten grossen Bahnhöfe sind die Tage von dispers verstreuten Abstellplätzen gezählt. Einerseits aus städtebaulichen Gründen, andererseits verlangen die berechtigten Komfortansprüche der Velofahrenden nach zentralen und komfortablen Anlagen.

Mit dem Bau des neuen Durchgangsbahnhofs projiziert die Stadt Zürich zwei neue Velostationen mit mindestens 2500 Abstellplätzen. Allenfalls sogar mehr, weil bei solchen Anlagen eine grosszügige Planung wichtig ist. Die jahrzehntelangen Erfahrungen in Holland zeigen, dass gute Abstellplätze zusätzliche Velos anziehen. Zudem lassen sich unterirdische Anlagen kaum ausbauen und auch eine Ergänzung durch oberirdische Abstellplätze ist heikel, da diese oft sofort überquellen.

In rund sechs Jahren wird mit diesen Velostationen beim Zürcher Hauptbahnhof eine neue Veloabstell-Ära anbrechen. Bis dahin gilt es, trotz Grossbaustelle mit Provisorien, eine akzeptable Situation für die Velofahrenden aufrecht zu erhalten.

Urs Walter, Stadt Zürich
Tiefbauamt, Velobeauftragter

Optimaler Zugang direkt vor der Personenunterführung



Foto: Kasper Loosli

In Genf hofft man auf eine erste Velostation.

Anders in Apeldoorn: dort sind im Stadtzentrum bereits fünf kostenlose Velostationen in Betrieb.

Seite 3

Diebstähle und Schrottelos am Bahnhof

Wie gehen Schweizer Städte mit diesen Ärgernissen um?

Seite 4

Renaissance

Am Bahnhof Herzogenbuchsee dient ein alter Materialschuppen wieder als Veloparking. Zunehmender Vandalismus und Veloklau veranlassen die SBB, für Ihre Kundinnen und Kunden kurzfristig eine pragmatische Lösung zu finden: Für nur 65 Franken im Jahr erhalten sie einen Schlüssel und somit rund um die Uhr Zugang zu den rund 70 Parkplätzen. Von 1999 bis 2000 befand sich in diesem Schuppen die bewachte Velostation, die aus finanziellen Gründen geschlossen werden musste.

300 neue Abstellplätze in Sursee



Foto: Kasper Lovell

Ursache von Platzproblemen: Unten falsch parkiert und oben leer.

Nach viereinhalb Monaten Bauzeit entstand auf dem Areal des alten Güterschuppens eine neue doppelstöckige Abstellanlage für 300 Velos. Im Rahmen des Projektes «Ihr Zweiradplatz am Bahnhof» hat sich die SBB namhaft an den Erstellungs- und Betriebskosten beteiligt.

Die Anzahl der Veloplätze konnte auf der gleichen Fläche dank der Montage eines Doppelstöckers um 80% gesteigert werden.

Nach der Eröffnung war Pro Velo Sursee während zwei Wochen jeweils in der Morgenspitze vor Ort und bot Unterstützung beim Parkieren an. Denn wird das knifflige System nicht korrekt bedient, erfordert es grossen Kraftaufwand und wird für Nutzerinnen und Nutzer unattraktiv. Die Folgen sind falsch parkierte Velos im unteren Teil, und somit erneute Platzprobleme, da die obere Etage unbenutzbar wird. Trotz einigen Anlaufschwierigkeiten ist Leodegar Ottiger von Pro Velo Sursee überzeugt, auf dem richtigen Weg zu sein. Für ihn darf der Ausbau der Veloabstellplätze aber noch nicht abgeschlossen sein, ist doch die Nachfrage immer noch grösser als das Angebot.

überprüft und geeignet weiterverwertet.

Das Platzangebot würde stimmen

Heute ermöglichen zirka 1500 Plätze das Parkieren in Hauptbahnhofnähe, 820 davon sind in den bewachten Velostationen Süd und Nord untergebracht. Trotz Verbilligungsaktionen nach der Eröffnung sind die Stationen noch nicht ausgelastet, auch wenn bei einem Augenschein rund um den Bahnhof eigentlich ein anderer Eindruck entstehen könnte. Gemäss Urs Walter, dem Velobeauftragten der Stadt Zürich, ist aus Orientierungs- und Zeitgründen das «unter Tag tauchen» für Velofahrende eventuell noch eine Hemmschwelle. So machen sich viele potentielle Kundinnen und Kunden gar nie ein Bild vom Angebot der Velostationen. Doch erst wenn der Mehrwert an Komfort, Sicherheit und Qualität gegenüber oberirdischen Abstellplätzen erkannt wird, steigt die Bereitschaft, ins Untergeschoss zu fahren. Die Velofahrerinnen und Velofahrer wären dann möglicherweise sogar bereit, den kleinen

Unkostenbeitrag für den Parkplatz zu entrichten.

Für Urs Walter ist aber klar, dass trotz den Investitionen der öffentlichen Hand in die bewachten und kostenpflichtigen Velostationen jederzeit ein Kontingent Gratisplätze zur Verfügung stehen muss.

Städtebau contra Veloabstellplätze

Im Städtebau ist ein neues Verständnis für Plätze und Begegnungsorte entstanden. Auch die Umgebung von Bahnhöfen wird auf diese Weise aufgewertet, mit dem Effekt, dass sich Plätze und Strassen vermehrt leeren und somit Parkplätze, auch solche für Velos, verschwinden. Dies steht im Widerspruch zum Bedürfnis vieler Velofahrender, ihr Velo als *das* geeignete «Tür-zu-Tür-Verkehrsmittel» gleich beim Bahnhofzugang abzustellen. Steht dort keine geeignete Parkiermöglichkeit zur Verfügung, wird das Velo dort abgestellt, wo es dann eben gerade Platz hat: angekettet an Bäume, Geländer und Laternen, bei Unterführungen und Eingängen. Auch wenn dies nicht gern gesehen wird, sollen in einer Stadt wie Zürich

aber keine «veloleeren» Plätze rund um den Bahnhof entstehen. Dies im Gegensatz zur Stadt Basel, wo die Velos mit der Eröffnung des Veloparkings konsequent in den Untergrund verbannt wurden.

Mit dem «Stadtraum HB» entsteht schrittweise bis ins Jahr 2018 beidseits der Geleise ein neues, urbanes Quartier mit vielfältiger Nutzung. Unter dem neuen Stadtplatz «Le Corbusier» auf der Südseite wird künftig eine Velostation mit mindestens 1500 teils kostenlosen Plätzen sein. Die Planerinnen und Planer von Zürich schielen zur Stadt Apeldoorn in Holland; sämtliche Plätze in den fünf Velostationen sind aus verkehrspolitischen Gründen gratis. Soweit will Urs Walter aber vorerst nicht gehen, wenigstens die Betriebskosten für die Stationen sollten durch die Nutzerinnen und Nutzer möglichst gedeckt werden.

Auf der Nordseite, wo heute das Provisorium des Velogates neben dem Landesmuseum steht, ist eine weitere Velostation mit 1000 Abstellplätzen geplant. Gemäss Masterplan Bahnhof wird diese gleichzeitig mit der Passage Gessnerallee realisiert.

Augenschein in Zürich

Im Oktober trafen sich rund 30 Fachleute zum 22. Infotreffen der Koordinationsstelle in Zürich. Die AÖZ als Betreiberin und die städtische Fachstelle Fuss- und Veloverkehr informierten vor Ort über das Angebot an Veloabstellplätzen inner- und ausserhalb der beiden Velostationen (vgl. hierzu den separaten Bericht). Die Gegensätze zwischen der geräumigen und geheizten Station Süd einerseits und dem lärmigen und kalten Provisorium beim Landesmuseum andererseits hätten nicht

grösser sein können. Beide Stationen müssen sich immer wieder neuen Rahmenbedingungen anpassen, die sich aus den Bauarbeiten im Hauptbahnhof und beim Landesmuseum ergeben. Dabei wurde sichtbar, wie sehr sich die Stadt bemüht, das Angebot an Veloabstellplätzen rund um den Bahnhof auch während den Bauphasen



Foto: Andreas Stäbel

Besuch in der Velostation Nord

aufrecht zu erhalten. Eine Fotodokumentation über die Geschichte der Zürcher Velostationen ist im Internet unter www.velostation.ch einsehbar.

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

Gesehen in den Niederlanden

Die Stadt Apeldoorn bietet ihren 155 000 Einwohnerinnen und Einwohnern an fünf Standorten bewachte Velostationen mit 3600 Abstellplätzen an – gratis!. Ein Teil der Einnahmen aus den Autoparkgebühren

deckt die Betriebs- und Unterhaltskosten für die Velostationen. Das Fahrradparkkonzept ist ein fester Bestandteil der Gesamtverkehrspolitik der Stadt. Die Zahl der herrenlosen und gestohlenen Velos konnte dank dieser Mass-

nahme massiv gesenkt werden, währenddem sich die Anzahl der Umsteiger vom Auto aufs Velo stark erhöhte.

Fietsenstalling (Veloparking) in Apeldoorn



Fotos: Barbara Auer

Warten auf die Genfer Velostation

Angesichts der zunehmenden Zahl an Bahn- und VelofahrerInnen müsste auch das Angebot an Veloabstellplätzen am Bahnhof Cornavin steigen. Paradoxerweise tut es das Gegenteil: wegen dem Neubau einer Tramhaltestelle mussten bereits 100 gedeckte Veloplätze aufgehoben werden; weitere werden folgen.

Alle Hoffnungen lagen somit auf einer künftigen Velostation auf der Place Montbrillant hinter dem Bahnhof. Das Bauvorhaben wurde jedoch in letzter Minute wegen langfristigen Plänen für einen Bahnhofausbau gestoppt. Unterdessen gleicht das Gebiet nördlich des Bahnhofs weiterhin einer Brache. Es bietet sich förmlich an für die Erstellung eines Provisoriums, wie es sie auch in anderen Schweizer Städten gibt.

Bern auf hohem Niveau



Foto: Kasper Loosli

Velos auf drei Ebenen in der Station Milchgässli

Ein schweizerisches Novum befindet sich seit Ende November 2008 in der Velostation Milchgässli: Velos auf drei Ebenen. Die wachsende Nachfrage an der gut frequentierten Lage erlaubt es der Stadt Bern und dem Kompetenzzentrum Arbeit KA eine dritte Etage einzubauen.

Nach einem Testlauf mit acht Prototypen gab die Stadt grünes Licht für die Fertigung einer Serie von 120 Anlagen. Die Firma Real AG aus Thun montierte das DreiPlus Parksystem von Orion Bausysteme GmbH. Der Einbau gestaltete sich als aufwändig, da für jeden Stellplatz zwei Elemente installiert werden mussten: Eine Halterung für den Auszugsmechanismus direkt an der Decke und den Ausziehmechanismus mit separater Energieversorgung und Motor für die Hebevorrichtung. Aus Komfort- und Sicherheitsgründen werden die neuen Plätze ausschliesslich vom Personal bedient und sind somit reserviert für die Miet- und Gratisvelos von «Bern rollt».

Handbuch zur Veloparkierung



Foto: zVg

Die Velokonferenz Schweiz und das Bundesamt für Strassen haben ein Handbuch zu Planung, Realisierung und Betrieb von Veloabstellanlagen herausgegeben. Der 125seitige Band liefert Grundlagen u.a. für die Dimensionierung und Ausstattung von Anlagen bei Wohngebäuden, Betrieben, Geschäften, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und Publikumseinrichtungen. Es gibt ferner Hinweise auf die Erarbeitung von Parkierungskonzepten für grössere Areale. Zahlreiche grafische Abbildungen, Fotos und Checklisten machen das Hand-

buch zu einem wertvollen Arbeitsinstrument für Liegenschaftsbesitzer, Behördenmitglieder und Planungsfachleute.

Das Handbuch kann heruntergeladen und bis Ende Februar – so lange Vorrat – gratis bestellt werden unter www.velokonferenz.ch

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:

- Heinz Juon,
Arbeitsamt Winterthur
Tel. 052 267 61 66
heinz.juon@win.ch
- Martin Wälti
Büro für Mobilität AG
Tel. 079 467 99 36
martin.waelti@bfbmag.ch
- Andreas Stäheli
Ingenieurbüro
Pestalozzi und Stäheli
Tel. 061 361 04 04
staeheli@ps-ing.ch

Impressum

Newsletter der Koordinationsstelle Velostationen Schweiz

Nr. 26 / Dezember 2008

Herausgeber:

Koordinationsstelle Velostationen Schweiz, www.velostation.ch

Redaktion:

Koordinationsstelle Velostationen Schweiz

Erscheint: 2-mal jährlich

Autoren dieser Nummer:

Giuliano Brogini, Manon Giger, Kaspar Loosli, Christoph Merkli

Auflage: 900 Ex. deutsch, 250 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

Diebstähle und Schrottvelos: zwei Facetten der Bahnhöfe

Jede Stadt kennt das Phänomen: Langzeitparkierte und herrenlose Velos versperren die öffentlichen Abstellanlagen rund um den Bahnhof. Wie in Schweizer Städten damit umgegangen wird, zeigt eine Umfrage der Koordinationsstelle Velostationen.

In Luzern, Aarau und Bern machen Mitarbeitende der Velostationen mittels Flyer auf falsch parkierte Zweiräder aufmerksam. Mit dem Hinweis, doch in Zukunft einmal die nahe gelegene Velostation zu testen.

In Bern hat die städtische Fachstelle Fuss- und Veloverkehr veranlasst, in der ersten Dezemberwoche die maximale Parkdauer rund um den Bahnhof zu kontrollieren und fehlbare Velos zu entfernen. Zwei Wochen im voraus wurde im Bahnhofsbereich mit Flugblättern auf die Polizeiaktion und die Problematik von Schrottvelos und Langzeitparkierern aufmerksam gemacht. Die Polizei entfernte in nur drei Tagen 180 Velos, darunter befinden sich 10 als gestohlen gemeldete. In Basel und Winterthur hingegen machen die Behörden kurzen Prozess: Velos im Parkverbot werden regelmässig kontrolliert und konsequent weggeräumt.

Langzeitparkierte Velos werden in Biel, Lausanne, Luzern Zürich regelmässig von Seiten der Velostationen oder der Veloordnung beobachtet, markiert und anschliessend von der Polizei weggeräumt.

In Chur, Olten und Yverdon rücken die Ordnungskräfte nur aufgrund von Meldungen aus der Bevölke-



Foto: Kaspar Loosli

Velos im Parkverbot beim Bahnhof Bern. Flyer machen auf die Benützung der Velostationen aufmerksam.

rung aus, um herrenlose Velos zu beseitigen.

Alle Städte erfassen die Zweiräder anhand von Rahmen- oder Vignettennummer. Zum Teil werden Velos aufgrund von Diebstahlanzeigen an die Besitzer ausgehängt, unbekannte aber funktionsfähige Fahrräder sind bei Nichtabholung durch die Besitzerinnen und Besitzer für die Velostationen, den Fachhandel oder den Export vorgesehen.

Häufige Diebstähle an Bahnhöfen

Ein weiteres Phänomen ist der hohe Anteil von Velo-Diebstählen in Bahnhofsnähe. Wie die Polizeistellen mit Zahlen bestätigen, finden ein Viertel bis die Hälfte aller Velodiebstähle in Bahnhofsnähe statt. Ungenügend gesicherte Velos sind in dieser Umgebung für

Spätheimkehrende eine grosse Verlockung und werden als bequeme Alternative zu teuren Taxis oder fehlendem ÖV verwendet. Etliche Fahrräder kommen in anderen Quartieren oder in der Agglomeration irgendwann wieder zum Vorschein, was für die Bestohlenen die Sache aber nicht weniger ärgerlich macht. Diesem Treiben könnte mit Anschliessvorrichtungen und dem Parkieren in einer Velostation zumindest teilweise der Riegel geschoben werden. Doch selbst dort, wo solche Angebote vorhanden sind, ziehen viele Velofahrende das kostenlose und perronnahe Parkieren vor und verzichten gar darauf, ihr Velo zu sichern. Als Folge davon prüft die Stadt Zürich, die Benützung der Velostation - nach niederländischem Modell - kostenlos zu ermöglichen.



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

