



INFOLETTER



Foto: zVg

Editorial

Von Roland Pfeiffer

Das Velo boomt!

Veloverleihsysteme boomen – weltweit! Aktuell gibt es sie bereits in über 850 Städten, mit insgesamt nahezu einer Million Velos! 2013 waren es noch 700 und 2004 erst elf Städte. China erlebt eine Renaissance des Velos mit den Verleihsystemen, in Europa ist Frankreich führend. Die Schweiz hinkt noch ein wenig hinterher, aber in Zürich und Bern sollen bald zwei grosse Veloverleihsysteme realisiert werden. Dass die Veloparkierung noch wichtiger wird, wenn es mehr Velos gibt, ist die logische Folge. Denn auch das beste Veloverleihsystem wird die Nachfrage nach Veloabstellplätzen in den Städten nicht wesentlich verringern können. Und in den dicht bebauten Städten mit ihren intensiv genutzten Freiflächen, besonders rund um die Bahnhöfe, wird man den Bedarf nach Veloabstellplätzen nur mit Velostationen abdecken können. In Aarau konnten wir bei unserer Tagung im September eine neu eröffnete Velostation besichtigen. Insgesamt können nun über 500 Velos sicher und komfortabel in zwei Velostationen an optimaler Lage eingestellt werden. Ich wünsche allen Leserinnen und Lesern eine interessante Lektüre mit unserem neuen Newsletter.

Roland Pfeiffer
Steuergruppe Forum bikesharing
Schweiz
Präsident Velokonferenz Schweiz
Fachstelle Fuss- und Veloverkehr
Stadt Bern

Eine funktionierende Velostation, ja, aber mit welchen Mitteln?

In der Schweiz werden mehr und mehr Velostationen eröffnet, aber die Frage der Finanzierung ihres Betriebs bleibt eine Herausforderung. Die kürzliche Aufhebung des Bewachungsauftrags einer Velostation in Olten veranlasst dazu, diese Frage neu aufzugreifen.

Fortbestand der Oltner Velostationen fraglich

Im vergangenen Juli kündigten die Oltner Velostationen das Ende ihrer Überwachung an: «Aufgrund von Sparmassnahmen des Kantons Solothurn im Bereich Integrationsmassnahmen» und dies trotz einer guten Auslastung der Velostationen. Bedingt durch die Sparmassnahmen wurden massiv weniger Teilnehmende in die Sozialfirma Oltech GmbH, Betreiberin der Velostation,

zugewiesen. Aufgrund dieser Situation sah sich die Oltech GmbH gezwungen, die Bewachung der Velostation aufzuheben. Die darauf folgenden Diskussionen mit den entsprechenden Anspruchsgruppen führten dazu, dass die Besetzung der Velostation West bis Ende Jahr gewährleistet werden kann. In der verbleibenden Zeit werden nun verschiedene Lösungsmöglichkeiten evaluiert, um den Fortbestand der Velostation zu gewährleisten. Die Finanzierung des Betriebs war bis anhin durch die Infrastrukturbei-

Im Gegensatz zur überwachten Velostation Olten Ost ist die Velostation West jetzt gratis zugänglich und unbewacht.



Fotos: Forum Velostationen Schweiz und Stiftung intact, Burgdorf



Die Reparatur von Velos – wie hier in Burgdorf – leistet einen Beitrag zur Attraktivität einer Velostation.

Falsch geparkte Velos an Bahnhöfen

Der Abtransport als (legale) Lösung?

Artikel auf Seite 4

Liste Hersteller und Händler von Velo-Abstellanlagen

Die Ausgabe 2016 liegt diesem Newsletter bei und steht unter www.velostation.ch zum Download bereit.

Die Tarif-Frage

Um den Betrieb der Velostationen in den Bahnhöfen zu finanzieren, stellt sich auch die Frage nach den Tarifen. In der Schweiz variieren die Preise zwischen null und 200 Franken pro Jahr, wobei die meisten Jahresabonnemente zwischen 120 und 160 Franken kosten. Diese Preise erscheinen je nach finanzieller Lage, angebotenen Diensten und der dem Schutz des eigenen Velos eingeräumten Wichtigkeit mehr oder weniger hoch. Wenn man sie jedoch mit dem Preis einer Anwohnerparkkarte vergleicht, welche das Parkieren in einem städtischen Viertel ermöglicht (CHF 200.– pro Jahr in Genf, CHF 264.– in Bern und CHF 330.– in Zürich), auf einem Parkfeld, das Platz für rund zehn Velos beansprucht, erscheinen die durchschnittlichen Preise für Velostationen eher hoch. Um der Verstopfung der Verkehrswege in Bahnhofsnähe entgegenzuwirken und den Langsamverkehr zu fördern, wirkt eine die Erhöhung der Tarife jedenfalls kontraproduktiv.

(VSA)

Interessante Synergien

Das Infotreffen im September ermöglichte die Besichtigung der Aargauer Velostation und bot Gelegenheit, Angebote wie den Hauslieferdienst zu thematisieren. Mögliche Synergien zwischen Velostationen und Diensten wurden diskutiert. Der Nachmittag war dem Bikesharing, den aktuellen Entwicklungen in grossen schweizerischen Städten sowie dem Beispiel aus Belfort gewidmet, wo Fahrradverleihsystem, Autovermietung und öffentlicher Verkehr in einem Angebot zusammengefasst sind.

Die Präsentationen sind unter www.bikesharing.ch und www.velostationen.ch verfügbar.

(VSA)



Foto: Forum Velostationen Schweiz

Mehr als 90 Personen haben am Infotreffen teilgenommen.

träge der Teilnehmenden von den Sozialregionen, den Verkauf von Abonnements und Tageskarten, sowie die durch die Stadt zur Verfügung gestellten Infrastrukturen für die Velostation sichergestellt.

Lösungsansätze

Durch den Einsatz von Personal aus beruflichen Wiedereingliederungsmassnahmen und durch zur Verfügung gestellte Räumlichkeiten schaffen es einige Velostationen, ihren Betrieb selbst zu finanzieren. Dies ist zum Beispiel in Aarau der Fall, wo die Velostation ihren Betrieb nun schon seit mehreren Jahren selbst finanziert und es schafft, ihre Beschäftigten zu entlohnen. Entscheidend ist die Zusammen-

arbeit mit einer Sozialfirma, da sonst die Betriebskosten zu hoch sind. Die Sozialfirma TRINAMO AG betreibt die Velostation und ist auch in anderen Geschäftsfeldern aktiv, was Flexibilität bei der Vermittlung von Beschäftigten verschafft, die den Bedürfnissen und Kompetenzen der Teilnehmenden angemessen sind, so dass eine zufriedenstellende Qualität sichergestellt werden kann. Des Weiteren kann die Velostation ihr finanzielles Gleichgewicht nur durch die mittels des Hauslieferdienstes *Voilà* realisierten Synergien aufrechterhalten. Die Schliessung der Innenstadt für den motorisierten Verkehr trug zur Dynamik dieses Dienstes bei. Thomas Widmer, der für die Velostation

verantwortlich ist, betont auch die Bedeutung der Kundennähe: «Es reicht nicht aus, verschiedene Dienste anzubieten, sondern es muss laufend in die Öffentlichkeitsarbeit und die Werbung investiert und der persönliche Austausch mit Kunden gepflegt werden.»

Mit Ausnahme der Miete der von der Stadt finanzierten Räumlichkeiten finanziert sich die Velostation also selbst. Jedoch warnt Reto Schaffer, Geschäftsführer der TRINAMO AG, dass dies erst nach mehreren Jahren möglich ist. Ihm zufolge ist eine finanzielle Unterstützung während der ersten Betriebsjahre unerlässlich.

(VSA)

Velo-Hauslieferdienst – Synergien im Betrieb schaffen und nutzen

Das Prinzip «einkaufen ohne zu schleppen» ist einfach: nach dem Einkauf die Tasche im Laden abgeben – Kaffee trinken! In der Zwischenzeit wird der Einkauf nach Hause geliefert. In der Schweiz existiert dieser beliebte Service in 23 Städten, in unterschiedlichen Ausprägungen und mit unterschiedlichen Geschäftsmodellen und Preisen. Einzelne Velokuriere bieten die Hauslieferung von Einkäufen an (z.B. «DringDring» in Lausanne und in weiteren Westschweizer Städten) und ergänzen damit ihr Portfolio an Lieferservices. Allerdings erreicht ein Velokurierservice nur durch eine massgebliche Beteiligung des Detailhandels und der Städte sowie einen tendenziell hohen Kundenpreis die notwendige Rentabilität in diesem Marktsegment. Der grössere Teil



Foto: Genossenschaft Migros Aare

Warenträger in einem Supermarkt, wo die Einkaufstaschen für die Velo-Hauslieferung deponiert werden können.

an Hauslieferdiensten wird durch Sozialfirmen im Rahmen von Ange-

boten zur beruflichen und sozialen Integration betrieben (Beispiele Burgdorf, Zürich, Genf, Langnau, Liestal etc.). Neben der Entschädigung durch die öffentliche Hand für die Integrationsleistung und dem Beitrag des Detailhandels ermöglichen es günstige Kundengebühren von durchschnittlich fünf Franken, eine breitere Zielgruppe anzusprechen und damit viel mehr Lieferungen zu erzeugen.

Oft wird der Hauslieferdienst als Ergänzung zu weiteren Services angeboten. Die Stiftung «intact» in Burgdorf betreibt beispielsweise eine Mobilitätszentrale, welche unter einem Dach einen erfolgreichen Hauslieferdienst kombiniert u.a. mit einer bewachten Velostation, einer Werkstatt, der Betreuung der Mobility-Flotte, einem Velokurier und einer E-Bike-

Maximaler Parkraum auf minimaler Stellfläche **ADFC geprüft und empfohlen!**

- Überdachungsanlagen
- Fahrradparksysteme
- Stadtmobiliar

Waldstraße 2 • D-64584 Biebesheim
Tel.: 0049 (0) 62 58-55 52-0 • Fax: 55 52-36

www.orion-bausysteme.de



Foto: TRINAMO AG

Der Velo-Lieferdienst *Voilà* trägt zum finanziellen Gleichgewicht der Aarauer Velostation bei.

Vermietung. Doch auch das Landschaftswerk Biel-Seeland in Biel, die TRINAMO AG in Aarau und die Velostation in Liestal nutzen die Synergien, welche sich zwischen einem Velo-Hauslieferdienst und Angeboten der Velostation ergeben. Diese sind vielfältig:

- Räumlichkeiten wie Lagerflächen, Werkstatt und Aufenthaltsräume lassen sich gemeinsam nutzen.

- Programmteilnehmende können entsprechend ihrer Möglichkeiten eingesetzt werden, und die Betreuung der Teilnehmenden lässt sich übergeordnet organisieren.

- Die Betreuungskosten können gesenkt werden.

- Kundenakquisition, Sponsoring sowie die Kommunikation können koordiniert werden und gemeinsam erfolgen.

– Liefer-, Reparatur- oder Ausleihaufträge können «inhouse» erledigt werden.

Erfahrungen zeigen, dass ein enges Zusammenspiel der Akteure (Sozialfirma, städtische Behörden, Detailhandel, Geschäftsvereinigungen) eine notwendige Voraussetzung für einen dauerhaften Betrieb darstellt. Die Plattform Verein Velo-Lieferdienste Schweiz VLD vernetzt die Akteure auf nationaler Ebene.

Für weitere Informationen:

- Verein Velo-Lieferdienste Schweiz, VLD:

www.velolieferdienste.ch

www.livraisonvelo.ch

- Samuel Schmidiger, Leiter

Geschäftsstelle VLD:

samuel.schmidiger@bfmag.ch

(SSCH)

Was gibt's Neues?

Die Velostation Rapperswil-Jona wurde Anfang Juli eröffnet. Sie bietet 134 Plätze sowie mehrere Serviceangebote wie kleinere Reparaturen, einen einfachen Reinigungsservice und den Verkauf von Velokleinzubehör. Die Sozialfirma Werk- und Technologiezentrum Linthgebiet kümmert sich um den Betrieb der Velostation sowie um den Ordnungsdienst falsch geparkter Velos rund um den Bahnhof.

Am Genfer Bahnhof Cornavin haben die SBB im März 2015 eine zweite Velostation mit 148 Plätzen eröffnet, welche die 338 Plätze der städtischen Velostation ergänzen. Hierfür gibt es ebenfalls Jahresabonnements, aber kein Personal vor Ort. Der Verein Genève-roule kümmert sich um den Betrieb der beiden Velostationen, die Fonda-



Foto: Werk- und Technologiezentrum Linthgebiet

In der Velostation Rapperswil-Jona können die Kunden Kaffee und Gipfeli kaufen.

tion des Parkings um die technischen Aspekte, insbesondere um die Videoüberwachung.

Mit der geplanten neuen RER-Linie Genf-Annemasse werden noch weitere fünf Velostationen in Betrieb gehen, sowie eine in Frankreich beim Bahnhof Annemasse.

In Vevey wurde die Errichtung einer neuen Velostation begonnen, welche im Dezember 2015 für

insgesamt 260 000 Franken fertig gestellt werden soll. Sie wird 130 Veloplätze und 34 Stellplätze für motorisierte Zweiräder bieten. Die Velostation wird ohne Personal vor Ort betrieben werden; das Schweizerische Arbeiterhilfswerk Waadt wird für den Verkauf der Abonnements und den Betrieb besorgt sein.

(VSA)

Digitale Fahrplananzeigen für Velofahrende

In Burgdorf und in Rapperswil-Jona profitieren die Nutzer der Velostationen nun von Abfahrtsanzeigen. Im August 2015 haben die SBB am Eingang der Velostation von Burgdorf einen Bildschirm installiert, auf dem die Velofahrenden auf einen Blick eventuelle Änderungen der Abfahrtszeiten ablesen können. Auch in Rapperswil-Jona wurde vor der Velostation eine Abfahrtsanzeige installiert. Die SBB wird aufgrund dieser Erfahrungen entscheiden, ob dieser Service auf weitere Velostationen ausgedehnt werden soll.



Foto: Stiftung Intact, Burgdorf

Projekt PUSH & PULL

Das europaweite Projekt PUSH&PULL wurde 2014 lanciert und will mit einer Kombination von Parkraum-Management und Mobilitäts-Management mehr Menschen für nachhaltige Mobilitätsformen gewinnen. Die Einführung oder Erhöhung von Parkgebühren und die Reduktion von Parkflächen bilden dabei die Push-Faktoren, während im Sinne von Pull-Faktoren gleichzeitig der öffentliche Verkehr, das Zufussgehen und das Velo fahren attraktiver gemacht werden. Gleichzeitig sollen die Massnahmen zu mehr öffentlichem Raum in städtischen Gebieten beitragen.

Weitere Informationen:

www.push-pull-parking.eu

(MLG)

Lichtdurchlässige
Bausysteme



Real AG
Uttigenstrasse 128, 3603 Thun
Telefon 033 224 01 01
www.real-ag.ch



**Wir sind die Spezialisten für Velo-
abstellanlagen und Überdachungen**

Verlangen Sie unsere neue Broschüre!

Impressum

Infoletter Nr. 37/Dezember 2015
 Forum Velostationen Schweiz
 c/o Pro Velo Schweiz
 Postfach, 3001 Bern
 Tel. 031 318 54 17
 info@velostation.ch
 www.velostation.ch

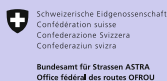
Herausgeber:



Eine Dienstleistung von:



Mit der Unterstützung von:



Erscheint: jährlich

Autoren dieser Nummer:

Marie-Laure Gebhard (MLG),
 Roland Pfeiffer, Valérie Sauter
 (VSA), Samuel Schmidiger (SSCH)

Übersetzung: Vanja Guérin und
 Simon Mader

Lektorat: Marie-Laure Gebhard
 und Christoph Merkli

Auflage: 1000 Ex. deutsch,
 400 Ex. französisch

Preis: gratis

Produktion/

Adressänderungen:

c/o Pro Velo Schweiz,
 Postfach, 3001 Bern

Gestaltung/Layout:

tasty graphics gmbh Bern

Druck: Basisdruck AG Bern

BeraterInnen der

Koordinationsstelle:

– Ursula Lehner Lierz

velo: consult

Tel. 044 79 18 60

ull@veloconsult.ch

– 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

Falsch parkierte Velos an Bahnhöfen: der Abtransport als (legale) Lösung?

Die Stadt Luzern hat diesen Sommer folgende Anfrage erhalten: «Auf welche gesetzliche Grundlage stützt sich Ihr privatrechtlich organisierter Betrieb, der Fahrräder von einem Standort entfernt und an einen anderen umplatziert? (...) Meinen Beobachtungen zufolge werden falsch geparkte Motorräder rund um den Bahnhof Luzern nicht weggestellt, resp. geahndet, auch nicht von der Polizei. Man muss hier leider von einer Ungleichbehandlung ausgehen.»

Wie die Stadt Luzern haben einige Gemeinden tatsächlich einen «Ordnungsdienst» beauftragt, der falsch parkierte Velos in Abstellanlagen verschiebt und störende oder verlassene Velos einsammelt. An Orten mit hohem Parkierdruck haben Behörden die Möglichkeit, eine Bewirtschaftung der Parkplätze einzuführen. Dabei wird das Parkieren räumlich begrenzt und die Parkierdauer zeitlich befristet. Für die Rückgabe entfernter Velos wird teilweise eine Gebühr verlangt. Diese Bewirtschaftung bedarf einer rechtlichen Grundlage sowie einer Signalisation im öffentlichen Raum. Insbesondere im Umfeld von Bahnhöfen wird diese Möglichkeit von verschiedenen Gemeinden genutzt.

Rechtliche Grundlagen

Gemäss Verkehrsregelnverordnung dürfen Fahrräder auf dem Trottoir abgestellt werden, sofern für die Fussgänger ein mindestens 1,50 Meter breiter Raum frei bleibt. Das Strassenverkehrsgesetz (SVG) sieht indessen auch vor, dass «Fahrzeuge (...) dort nicht angehalten oder aufgestellt werden [dürfen], wo sie den Verkehr behindern oder gefährden könnten. Wo möglich sind sie auf Parkplätzen aufzustellen.» (Art. 37, Abs. 2). Gestützt auf diese SVG-Bestimmung können nun Behörden mittels einer Zonensignalisation das Parkieren ausserhalb von markierten Abstellflächen verbieten und die Nutzungsdauer der Parkplätze zeitlich befristet. Die Umplatzierung falsch parkierter Velos auf dafür vorgesehene Parkplätze stellt eine Alternativmassnahme für das



Foto: Forum Velostationen Schweiz

Motorräder werden häufig auf Veloparkplätzen abgestellt, ohne dafür gebüsst zu werden.

Büssen dar, weil die Ausstellung von Strafzetteln aufgrund des fehlenden Nummernschildes nicht möglich ist.

Die Polizei ist die legitimierte Instanz zur Durchsetzung solcher Parkverbote. In Bern zum Beispiel vollzieht die Verkehrspolizei den Abtransport falsch parkierter Velos. Häufig, wenn es die rechtlichen Grundlagen des Kantons erlauben, wird der Ordnungsdienst jedoch im Auftrag der öffentlichen Hand durch Mitarbeitende eines Sozialprojektes umgesetzt. So hat die Stadt Luzern seit 2005 Caritas Luzern mit dem Ordnungsdienst für Velos betraut.

Sinnvolle, aber auch unbeliebte Massnahme

Ordnungsdienst und Bewirtschaftung dienen der besseren Verfügbarkeit von Veloparkplätzen im öffentlichen Raum und der Freihaltung von Fussgängerbereichen. Allerdings sind diese Massnahmen für die betroffenen Velobesitzer mit Unannehmlichkeiten verbunden, dies insbesondere dann, wenn die Abstellanlagen ungenügend sind oder – wie oben zitiert – der Eindruck von Ungleichbehandlung entsteht. Wie im Handbuch «Veloparkierung: Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb» festgehalten ist, funktionieren Bewirtschaftung und Ordnungs-

dienst überdies nur bei einer genügend grossen Anzahl gut gelegener und ausgerüsteter Veloparkplätze. Fazit wäre demnach, dass der Nutzen von Velo-Ordnungsdiensten und der Bewirtschaftung von Parkflächen von den Velokunden am Bahnhof grundsätzlich eingesehen wird. Dazu müssen ihnen die Massnahmen jedoch mit guter Kommunikation transparent gemacht werden.

(VSA)



Kurz vor Redaktionsschluss

Am 7. Dezember 2015 findet die Eröffnungsfeier für die erste Velostation am Bahnhof Baden statt. Mehr erfahren Sie im nächsten «Infoletter».

Die Redaktion, die Beraterinnen und Berater wünschen Ihnen frohe Festtage.