forum
velostationenschweiz

46 – 2024

INFOLETTER

Foto: zVg

Editorial

Von Marie Métrailler

Mit neuen Mobilitätspraktiken Schritt halten

Die erste Velostation der Schweiz wurde 1994 in Aarau eröffnet. Dreissig Jahre später gibt es fast 150 Velostationen in der ganzen Schweiz und zahlreiche Projekte sind in Bearbeitung. Heute gehören Velostationen an Bahnhöfen mittelgrosser und grosser Gemeinden zum Standard. Das Prinzip bleibt zwar gleich – ein Raum zum Schutz vor Witterung und Vandalismus – doch die Bedürfnisse der Nutzer:innen haben sich vor allem auf digitaler Ebene stark gewandelt. So ist keine Reise ohne eine Mobilitätsanwendung mehr denkbar, sei es mit der SBB-App oder mit Google Maps. Velofahrende erwarten, dass auch die Informationen über Velostationen wie die Öffnungszeiten, die Tarife oder auch die verschiedenen Dienstleistungen rund ums Velo überall und aktuell verfügbar sind. Die «Open Data Platform Mobility Schweiz», die von der SBB verwaltet wird, ermöglicht es, dieses Ziel zu erreichen. Deshalb sammelt und liefert das Forum Velostationen Schweiz die relevanten Daten im Interesse einer optimalen Kombination von Velo und öffentlichem Verkehr. Lesen Sie dazu unseren Artikel in diesem Infoletter.

Marie Métrailler
Geschäftsführerin des
Forums Velostationen Schweiz

Bahngelder für Abstellanlagen

Gemeinden können für Abstellanlagen an Bahnhöfen mit Bundesbeiträgen rechnen, nicht nur über Agglomerationsprogramme, sondern auch mit solchen der Bahn. Die SBB unterstützt Gemeinden mit einem Leitfaden.

Foto: SBB

Gesicherte Anlage am Bahnhof Rapperswil SG.

Abstellanlagen und Velostationen an Bahnhöfen dienen in erster Linie der Kundschaft der Bahn oder von Geschäften, die am Bahnhof verortet sind. Die SBB schätzt, dass rund 10 Prozent der Bahnkund:innen mit dem Velo an- und/oder abreisen. Eine Mitfinanzierung derartiger Abstellanlagen mit Mitteln der Bahn scheint daher gerechtfertigt.

In Frage kommen Gelder aus dem Bahninfrastrukturfonds BIF, die vom Bundesamt für Verkehr den Transportunternehmen (TU) zur Verwendung ausbezahlt werden. Hinzu kommen gegebenenfalls Eigenmittel der TU selbst. Letztlich entscheiden somit die TU, ob und wie sie Gelder für Abstellanlagen einsetzen. Da in der Regel die Standortgemeinden für die Schaffung von Veloabstellanlagen zuständig sind, hat nun die SBB einen Leitfaden publiziert, wie die Gemeinden Abstellanlagen an Bahnhöfen schaffen und an Bahngelder gelangen können.

Eine Mitfinanzierung durch die SBB ist nur möglich, wenn die Abstellplätze durch Bahnkund:innen oder Kundschaft von Bahnhofgeschäften genutzt werden. Sie kann maximal 50 Prozent der Investitionskosten betragen. Im Gegenzug will die SBB bei der Gestaltung

Jetzt vormerken: Infotreffen 2025 am 9. September in Fribourg

Produkte und Dienstleistungen rund um die Veloparkierung

Die beiliegende Ausgabe 2025 steht auch unter velostation.ch zum Download bereit.

Bessere Sichtbarkeit für Velostationen

Das Forum Velostationen unternimmt konkrete Schritte, um die Sichtbarkeit der Velostationen im ganzen Land zu erhöhen. Indem es die Daten dieser Stationen auf der Plattform Opentransportdata des Bundes zugänglich macht, wird der Zugang zu diesen Informationen für alle Nutzer:innen erleichtert. Diese Massnahme wird es insbesondere Transport- und Geolokalisierungsunternehmen ermöglichen, die Velostationen in ihre Anwendungen wie SBB Mobile, Apple Maps oder Google Maps zu integrieren und ortsgenau darzustellen.

Foto: Pro Velo Schweiz

Informationen zu Velostationen sind bald in SBB- und Karten-Apps verfügbar.

Die zur Verfügung gestellten Informationen werden den genauen Standort der Velostationen, ihre Öffnungszeiten, die geltenden Tarife, die von der Velostation angebotenen Dienstleistungen sowie nützliche Kontakte für die Nutzer:innen umfassen. Um die Zuverlässigkeit dieser Daten zu gewährleisten, führte das Forum Velostationen im November 2024 eine Umfrage unter den Trägerschaften von Velostationen durch. In Partnerschaft mit der SBB, die die Plattform betreut, sollen die Informationen ab Anfang 2025 auf Opentransportdata zugänglich sein.

Das Forum Velostationen erhofft sich mit diesem Schritt nicht nur, die Information der Velofahrenden zu verbessern, sondern auch die Nutzung von Velostationen zu fördern. Denn digitale Mobilitätstools gehören heute auch für Velofahrende zum Alltag.

(lup)

mitreden. Der Beitrag der SBB an bewachte Velostationen besteht darin, das Grundstück an zentraler Lage zur Verfügung zu stellen und zusammen mit den Städten und Partnern nach Lösungen zu suchen, wie Colette Manella von der Abteilung Erste Letzte Meile der SBB präzisiert.

Auch der Bund ist daran, Richtlinien für die Beanspruchung von BIF-Geldern für Veloabstellanlagen zu definieren. Gerhard Zwahlen vom Bundesamt für Verkehr nannte am Infotreffen Velostationen im vergangenen September die wichtigsten Voraussetzungen. Grundlage ist ein regionales Velokonzept, das den Bedarf an Plätzen nachweist. Je nach Lage, Ausstattung und Nutzung der Anlage kann ein Eisenbahnunternehmen einen Interessensbeitrag von maximal 50 Prozent der Kosten gewähren. Dies bis zu einem Kostendach, das abhängig ist von Erfahrungswerten, der Art der Anlage und dem Betriebsmodell.

Nach wie vor steht auch die Unterstützung aus dem Agglomerationsverkehrsfonds, der durch Mineralölgelder alimentiert wird, offen. Für Städte ausserhalb von Agglomerationen sprudelt diese Quelle jedoch nur in Ausnahmefällen. Nicht möglich ist zudem eine Doppelfinanzierung aus den beiden Bundes-Fonds.

Für Gemeinden, die sich konkret über die Finanzierungsmöglichkeiten von Abstellanlagen bei Bahnhöfen informieren wollen, bieten die SBB-Abteilungen «Erste Letzte Meile» und «Immobilien» Unterstützung.

(cmm)

Bern erreicht Verlagerung in die Velostation

Die Stadt Bern hat in Sachen Veloabstellplätze beim Bahnhof zwei Herausforderungen: Einerseits ist der öffentliche Raum, wo Velos abgestellt werden können, knapp. Zudem wird er weiter abnehmen, weil beispielsweise der Hirschengraben neu gestaltet werden soll. Andererseits gibt es in den Velostationen noch Kapazitäten. Die Stadt wollte darum in einem Pilotprojekt Anreize schaffen, damit Velos statt draussen in eine Velostation gestellt werden. Das Projekt umfasste sowohl Push- wie Pullmassnahmen. Mit der Velostation «Welle 7» wurden neue Plätze geschaffen. Zudem wurde in zwei Stationen eine Gratisparkierung für die ersten 24 Stunden eingeführt. Gleichzeitig wurde die Veloparkierung im öffentlichen Raum auf maximal 3 Tage begrenzt; zu lange parkierte Velos wurden von der Polizei entfernt. Kommuniziert wurden die Massnahmen unter anderem mit Plakaten vor Ort.

Foto: Stadt Bern/Florian Seifert

Roter Teppich vor der Berner Velostation Welle.

Mittels Zählungen und Interviews hat die Stadt die im Sommer 2023 gestartete Aktion evaluiert. Die Ergebnisse gehen nach Aussage von Sara Hofmann von der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr in die richtige Richtung. Fast 40 % der Kund:innen der Velostationen «Welle 7» und «PostParc» gaben an, diese erst seit kurzem zu nutzen. Das Motiv sei grösstenteils die Einführung der 24h-Gratis-Veloparkierung gewesen. Eine Verlagerung von den Stationen ohne Gratisparkierung sei bisher nicht festgestellt worden.

Sara Hofmann ist zuversichtlich, dass sich dieser Trend fortsetzen wird. Einerseits seien die repressiven Massnahmen auf Verständnis gestossen, andererseits bräuchten Verhaltensänderungen ihre Zeit. Klar sei aber auch, dass die Lage und Erschliessung der Velostationen entscheidend seien. Mit der in Planung befindlichen neuen Velostation «Länggasse» wird ein entsprechendes Puzzlestück aber frühestens 2030 bereitstehen. Und die Nachfrage nach Veloparkplätzen dürfte in der «Velo-Hauptstadt» bis dann weiter zunehmen.

(cmm)

Diebstähle in Velostationen

Diebstähle von Velos haben in letzter Zeit zugenommen, gerade solche von teuren Elektrovelos. Diesen Trend spüren auch die Betreiber von Velostationen. Sie stehen vor der schwierigen Aufgabe, den Diebstahlschutz zu erhöhen, ohne den Zugang zu den Stationen zu erschweren.

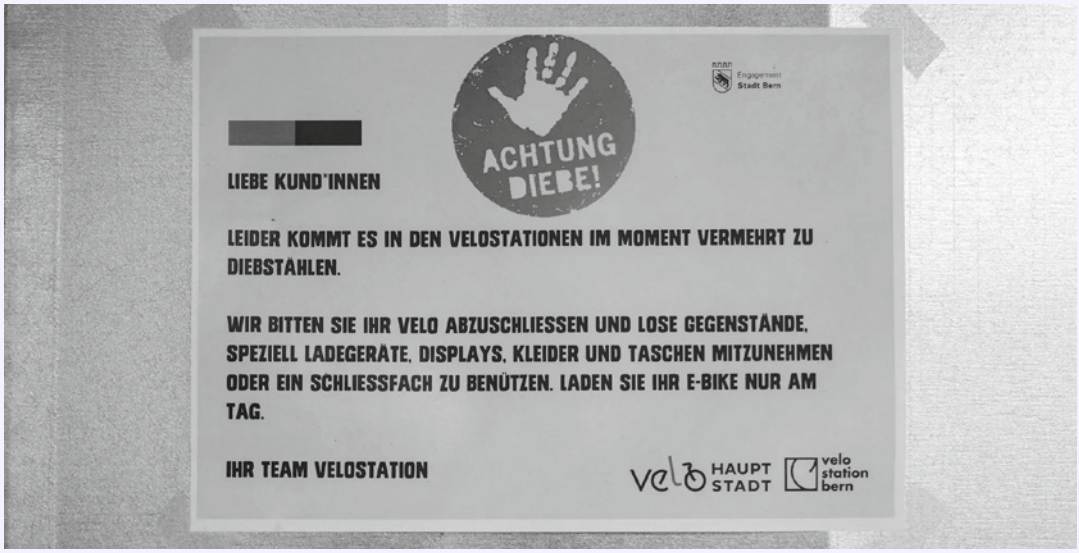

Foto: Pro Velo Schweiz

Die Stadt Bern musste die Kundschaft vor Velo-Diebstählen warnen.

Eine Umfrage des Forums Velostationen Schweiz bei den grossen Städten zeigt, dass auch Velostationen zunehmend von Diebstählen betroffen sind. Damit bröckelt eines der Hauptargumente für die Nutzung einer Velostation. Entsprechend machen sich die Verantwortlichen Gedanken, wie die Sicherheit erhöht werden kann.

Velostationen sind trotz elektronischem Zutrittssystem ein Ort, der halböffentlich ist und auch bleiben soll. Nebst den Abonnent:innen sind auch Tageskund:innen willkommen. Der Zugang zur Station muss also niederschwellig sein und erfolgt etwa in Bern tagsüber ohne Kontrolle. Personal ist oftmals keines zugegen, bezahlt wird mittels Twint. Nachts und am Wochenende ist der Zugang mittels eines Codes möglich, der sich rasch herumspricht oder auch bei einer Helpline abgefragt werden kann. Oder die Person löst für wenig Geld ein Kurzparkticket wie in Basel und erhält somit Zugang zur Station. Dies ermöglicht es auch Personen mit kriminellen Absichten, die Station zu betreten.

Auch der Austritt aus der Station mit einem Velo ist mit überwindbaren Hürden verbunden. Freche heben nach Aussage von Dominik Näff von der Velostation Centralbahnplatz in Basel das Velo einfach über die Schranke. Bei anderen Stationen können sie ungehindert ausfahren.

Begrenzter Nutzen der Videoüberwachung

Schnell wird der Ruf nach einer Videoüberwachung laut. Eine solche gibt es denn auch in den meisten Velostationen. Nicht so in Bern, wo vorläufig noch die rechtliche Grundlage fehlt. Doch selbst dort, wo eine installiert ist, wird der Nutzen relativiert. Der Grund liegt darin, dass die Personen auf den Aufnahmen nur schwer identifiziert werden können. Und das Velo schon gar nicht. Zwar können die Aufnahmen der Polizei übermittelt werden, doch die Aufklärungsquote von Diebstählen ist tief. Gemäss Polizeistatistik liegt diese bei knapp 3 Prozent bei Velos und rund 5 Prozent bei Elektrovelos. Besonders frustrierend sind Diebstähle durch Kleinkriminelle, die rasch und einfach an Geld kommen wollen und «die nichts zu verlieren haben», wie es Florian Jenzer von der Velostation Europaallee in Zürich formuliert. Diese lächelten gar in die Kamera, da sie kaum etwas zu befürchten hätten.

Dort, wo die genannten Massnahmen nicht greifen, setzen die Betreiber auf die Sensibilisierung der Kundschaft. Velos sollen mit einem guten Schloss versehen und an die Anlage angebunden werden. Um die Kundschaft nicht zu beunruhigen, informiert die Velostation Europaallee gezielt diejenigen Kund:innen, deren Velo gefährdet erscheint. Einen anderen Weg hat die niederländische Stadt Utrecht gewählt: Die grosse Velostation am Bahnhof ist rund um die Uhr personell besetzt.

Genf und Winterthur als Sonderfälle

Immerhin gibt es auch Städte, die von Diebstählen aus Velostationen eher verschont bleiben, wie Genf oder Winterthur. Aus Sicht der Fondation des Parkings, die sämtliche Genfer Velostationen mit rund 2000 Nutzer:innen betreibt, ist das Zutrittssystem entscheidend für die Sicherung der Velostation und die Diebstahlprävention. Entsprechend wurden hier im laufenden Jahr lediglich fünf Velos aus Velostationen als gestohlen gemeldet. Der Trend sei stabil oder gar fallend. Auch die Velostationen in Winterthur verzeichnen lediglich einen bis zwei Diebstähle pro Jahr. Möglicherweise kein Zufall, dass die Stationen der Städte Genf und Winterthur mit demselben Zutrittssystem ausgerüstet sind – im Gegensatz zu denjenigen in Basel, Bern und Zürich.

(cmm)

Neue Velostationen

In **Grenchen und Wallisellen** stehen seit einigen Monaten automatische Veloparkier-Anlagen der Firma V-Locker. Die «Türme» verfügen über genügend grosse Boxen für Cargovelos sowie persönliche Dinge. Die Tür kann mithilfe einer App geöffnet werden. Der Stundentarif beträgt 50 Rappen, das Monatsabonnement kostet 14.95 Franken.

In **Freiburg** wurde im September die erste von zwei Velostationen eröffnet. Die Station Poste-Tivoli befindet sich in einer Tiefgarage, verfügt über 128 Plätze und ist mittels des Velocity-Zutrittssystems zugänglich. Die Eröffnung der zweiten Velostation am Bahnhof ist in den nächsten Monaten vorgesehen.

Foto: Ville de Fribourg/Clara Fomey

Grosszügige Platzverhältnisse in der Velostation Poste-Tivoli in Fribourg.

Auch **Liestal** wird Anfang 2025 eine neue Velostation erhalten. Im Zuge des Bahnhofneubaus entstand unter den Gleisen eine Velostation mit knapp 500 Plätzen und direktem Zugang zu den neuen Perronanlagen. Sie ist mit dem Zutrittssystem Velocity ausgestattet und wird überwacht werden. Die heutige Velostation bei der Post wird aufgehoben.

Keine neue Station, jedoch Platz für zusätzliche 400 Velos bietet die **Stadt Bern** seit November in den Velostationen Bollwerk und PostParc. Mit den Erweiterungen können die weggefallenen Plätze in der Velostation Milchgässli, die wegen Bauarbeiten der SBB vorübergehend geschlossen wurde, weitgehend kompensiert werden.

(cmm)

Dezentrale Veloboxen in Lausanne sind beliebt

In Wohnquartieren sind Veloparkplätze vielerorts knapp. Ein Pilotversuch mit Veloboxen im Lausanner France-Maupas-Quartier zeigt nun ein grosses Interesse an solchen dezentralen Anlagen.

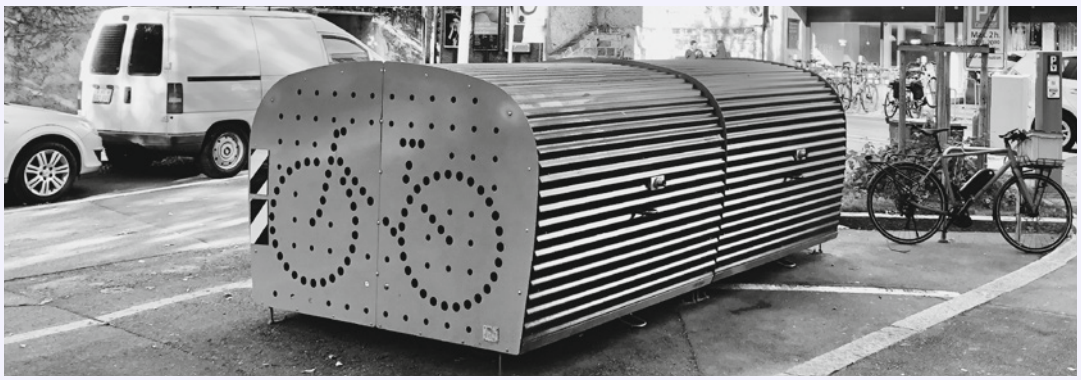

Foto: Stadt Lausanne

Eine Velobox-Einheit bietet Platz für fünf Velos.

Wohnquartiere in Blockrandbebauung sind in vielen Schweizer Städten aus Sicht der Velofahrenden problematisch: Oftmals gibt es weder in den Häusern noch davor genügend Velo-Abstellanlagen. Auch das Trottoir ist oft schmal, so dass abgestellte Velos den erforderlichen Platz von 1,5 Meter nicht freilassen. Zudem wurden im öffentlichen Raum abgestellte (Elektro–)Velos zunehmend Ziel von Velodieben.

Die Stadt Lausanne bietet darum den Velofahrenden nicht nur Abstellplätze im Strassenraum, etwa anstelle von Autoparkfeldern, an, sondern zusätzlich einen Witterungs- und Diebstahlschutz. Dies im Rahmen eines Pilotprojektes im Quartier France-Maupas, das im Januar 2024 lanciert wurde. Die gesicherten Veloboxen bieten fünf Velos Platz und können mittels der Smartphone-App «AirKey» geöffnet werden. Das Jahresabonnement kostet 100 Franken.

Die Lausanner Gemeinderätin Florence Germond zieht kurz vor Ablauf der einjährigen Pilotphase eine positive Bilanz: «Eine Umfrage unter den Nutzer:innen des Tests zeigte, dass fast alle mit dem Angebot hoch zufrieden sind. Viele drückten gegenüber der Stadt spontan ihre Dankbarkeit für diese Initiative aus. Der Test zeigt zudem, dass die Nachfrage nach solchen Anlagen höher ist als das Angebot in France-Maupas.» In der Tat bestand schon kurz nach der Lancierung der Veloboxen eine Warteliste für einen dieser 50 geschützten Plätze. Und mehr als 90 Prozent der Nutzer:innen wollen ihr Abonnement erneuern. Offenbar nicht nur ein Zeichen für ein zu geringes Angebot an Abstellplätzen, sondern auch für die Zunahme der Anzahl wertvoller (Elektro-)Velos. Und auch aus Sicht der Diebstahlsicherheit haben sich die Boxen bewährt. Der Stadt sind – im Gegensatz zum generell steigenden Trend von Velodiebstählen in der Stadt Lausanne – keine Diebstähle oder Einbruchversuche bei den Boxen bekannt. Entsprechend bekundeten viele Menschen ihr Interesse an der Einrichtung einer Box in der Nähe ihrer Wohnung, sei es in France-Maupas oder anderswo in Lausanne.

Die Stadt plant nun eine flächendeckende Einführung von Veloboxen, wenn auch nicht unbedingt mit denselben Boxenmodellen. Florence Germond schliesst nicht aus, dass ein Gesamtprojekt neue Anlagen erfordert. Für die Direktbetroffenen in France-Maupas läuft das Abonnement mit den Veloboxen auch nach dem Test vorerst weiter.

Obwohl die Problematik der Veloparkierung in Wohnquartieren viele Schweizer Städte betrifft, sind die Veloboxen in Lausanne landesweit fast einmalig. Lediglich in Vevey und Zürich gibt es ein Angebot mit Veloboxen.

(cmm)

femapark easylift+
- Gasdruck-Dämpfersystem für kraftsparendes Anheben der Radschienen
- Die Radschienen lassen sich bis auf den Boden absenken
- Optional mit Ladestation für E-Bikes
- Geprüft für E-Bikes bis 28Kg

femapark: DAS VELOPARKIERSYSTEM
www.femapark.ch

Impressum

Infoletter Nr. 46/Dezember 2024
Forum Velostationen Schweiz
c/o Pro Velo Schweiz
Birkenweg 61, 3013 Bern
Tel. 031 318 54 17
info@velostation.ch
velostation.ch

Herausgeber:
forum velostationenschweiz

Eine Dienstleistung von:
PRO VELO SCHWEIZ·SUISSE
Velokonferenz Schweiz
Conférence Vélo Suisse
Conferenza Bici Svizzera

Mit der Unterstützung von:
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra
Bundesamt für Strassen ASTRA
Office fédéral des routes OFROU

Erscheint: jährlich

Autor dieser Nummer:
Christoph Merkli (cmm),
Luca Pernatozzi (lup)
Übersetzung: Luca Pernatozzi
Lektorat: Marie Métrailler,
Anita Wenger

Auflage: 800 Ex. deutsch,
350 Ex. französisch
Preis: gratis

**Produktion/
Adressänderungen:**
c/o Pro Velo Schweiz,
Birkenweg 61, 3013 Bern

Gestaltung/Layout:
tasty graphics gmbh Thun
Druck: Printgraphic AG Bern

Berater*innen des Forums Velostationen Schweiz:
– Virginie Kauffmann
Beraterin Westschweiz
GEOGRAFE Sàrl
Tel. 078 703 52 53
virginie.kauffmann@geografe.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