



Wo die Zukunft bereits Realität ist

Nordrhein-Westfalen hat durch das Landesprogramm «100 Fahrradstationen» europaweit eine führende Rolle in der Entwicklung, dem Aufbau und dem Betrieb von Velostationen eingenommen. Kernstück ist eine eigens geschaffene Fach- und Beratungsstelle.

Der Blick auf die nordrhein-westfälische Karte im Büro der ADFC-Entwicklungsagentur in Düsseldorf ist eindrücklich: Dicht gestreute blaue, grüne und orange Punkte bilden die Früchte ab, die durch das 1995 initiierte Landesprogramm «100 Fahrradstationen in Nordrhein-Westfalen» bisher geerntet werden konnten. Im mit schweizerischen Verhältnissen vergleichbaren Bundesland sind bisher 43 Radstationen in Betrieb gegangen, 15 weitere sind im Aufbau, Dutzende weiterer Standorte werden evaluiert. Diesen Entwicklungsschub hat Nordrhein-Westfalen insbesondere der velfreundlichen Gesinnung der Landesregierung zu verdanken: Aus Bundesgeldern, die für Verkehrsinfrastruktur und -unterhalt in die Kassen der Länder fließen, zwingt Nordrhein-Westfalen als einziges Bundesland einen beträchtlichen Teil in die Förderung der Velostationen ab, stockt den Betrag selber noch auf und hebt sich dadurch in Dichte, Qualität und Entwicklung von Velostationen vom restlichen Deutschland deutlich ab. Durch

Heute sind in Nordrhein-Westfalen acht Stationen mit als Unikaten gefertigten automatischen Zugangssystemen ausgerüstet.

zweckgebundene Bundesgelder im Rahmen des Masterplans Radverkehr dürften in den nächsten Jahren jedoch auch andere Landesteile Fortschritte erzielen.

Automatisierung als zukunftsfähige Lösung?

Wie in der Schweiz bestehen auch in Deutschland beträchtliche betriebliche Unsicherheiten durch die teils grosse Abhängigkeit von Sozialhilfeprogrammen. Mit Ausnahme der wenigen auf privater Basis betriebenen Anlagen fühlen sich viele Betreiber – etwa durch geplante Gesetzesänderungen – in



ADFC-Entwicklungsagentur



Christoph Merkli*

Ein Lifting zum Zehnten

Es freut uns, Ihnen den Newsletter der Koordinationsstelle Velostationen Schweiz just zu seinem 10. Erscheinen in neuem Kleid präsentieren zu können. Diese Auffrischung kommt unerwartet und konnte nur mit Bundeshilfe realisiert werden. Gleichzeitig ist es möglich geworden, auch den Internetauftritt der Koordinationsstelle aufzuwerten.

Hinter der Fassadenrenovation steht aber auch ein Plus an Information, Aktualität und Dynamik, das kennzeichnend ist für die aktuelle Entwicklung bei den Velostationen. Da sind einmal die neuen Stationen der zweiten Generation, die sich im Bau befinden und wie in Basel, Bern und Biel noch in diesem Jahr eröffnet werden. Aber auch das Projekt «MobilCenter», das die Konzeption der Bahnhöfe der Zukunft bringen soll.

Dass sich nicht nur die Kommunikation der Koordinationsstelle verbessern muss, sondern auch die Koordinationsstelle selbst, wird bei einem Blick über die Grenze ins deutsche Nordrhein-Westfalen klar. Dort ist mit Unterstützung einer zugkräftigen Entwicklungsagentur die Halbzeit des Projektes «100 Radstationen» schon fast erreicht. Um auch in der Schweiz ein vergleichbares Angebot entwickeln zu können, ist der Ausbau der Koordinationsstelle Velostationen zu einer Fachstelle eine dringende Notwendigkeit.

* Mitglied des Ausschusses der Koordinationsstelle Velostationen Schweiz

«Velogate» Zürich

Wie müssen die Veloabstellplätze konzipiert sein, damit sie den Kundenbedürfnissen entsprechen? Eine Studie der Stadt Zürich hat die Zufriedenheit mit der Velostation eruiert.

Seite 3

www.velostation.ch

Die neue Koordinate im Internet: Ab sofort ist die Website www.velostation.ch online – mit vielen Informationen zu allen Velostationen sowohl für KundInnen wie auch für Fachleute.

Seite 4



Dank Chipkarte steht die Radstation in der Kleinstadt Bünde den Kundinnen und Kunden rund um die Uhr offen.



Martin Wälti

Andreas Blumenstein

«Nur wer die Qualitätsanforderungen von Agentur und Landesregierung erfüllt, kann sich auch mit dem gemeinsamen Erscheinungsbild schmücken.»

ihrer Existenz über kurz oder lang bedroht. Einzelne Hersteller haben deshalb mit einzelnen Betreibern und der Entwicklungsagentur automatische Zugangssysteme entwickelt, die nun in der Praxis auf ihre technische Verlässlichkeit und die Akzeptanz bei Kundinnen und Kunden geprüft werden. Die Kombination von Be- und Überwachung macht es möglich, dass die Stationen rund um die Uhr zugänglich sind und wirtschaftlich auf einer solideren Basis stehen. Heute sind in Nordrhein-Westfalen acht Stationen mit als Unikaten gefertigten automatischen Zugangssystemen ausgerüstet. Die Erfahrungen sind unterschiedlich: Während in der Kleinstadt Bünde ein automatisches Chipkartensystem heute praktisch pannenfrei einsetzbar ist und in der Gunst der Kundschaft steht, ist der Prototyp eines mit Chip-Kartenfunktion gesteuerten Drehkreuzes in Celle noch ungenügend ausgereift.

Wirksame Qualitätssicherung

Auch bei der Qualität hat die Entwicklungsagentur Akzente setzen können. In infrastrukturellen und betrieblichen Fragen hat sie sich ein grosses Wissen angeeignet, das sie laufend erweitert. Mit diesem Hintergrund berät sie die Träger und Betreiber, so dass qualitativ ungenügende Anlagen praktisch

ausgemerzt worden oder gar nicht erst entstanden sind. Auch im Marketing hat die Agentur wichtige Schritte getan: Mit einem einheitlichen Auftritt bürgen die Radstationen für ein qualitativ gutes Angebot mit definierten Kernfunktionen wie 7-Tage-Betrieb, verbindlichen Öffnungszeiten oder einheitlichen Bewachungspreisen. Nur wer die Qualitätsanforderungen von Agentur und Landesregierung erfüllt, kann sich auch mit dem gemeinsamen Erscheinungsbild schmücken.

Steigender Beratungsbedarf

Die dreiköpfige Entwicklungsagentur, die in ihren Anfangszeiten mit rund einem Dutzend Personen bestückt war, hat trotz den erzielten Erfolgen weiterhin alle Hände voll zu tun. Beratung von Städten und Betreibern bei Planung, Umsetzung, Betrieb und Marketing stehen dabei im Vordergrund. In der Schweiz bestehen ähnliche Bedürfnisse, die jedoch mit den bestehenden Ressourcen der Koordinationsstelle Velostationen nicht erfüllbar sind. Mit 14 bestehenden und drei kurz vor der Eröffnung stehenden Stationen ist erst ein Anfang gemacht. Rund 40 Beratungen hat die Koordinationsstelle bisher durchgeführt, laufend kommen weitere Anfragen von Städten und Gemeinden dazu. Im Rahmen des

Aufbaus der MobilCenter an Bahnhöfen, in denen die Velostationen mit definierten Qualitätsstandards eine zentrale Rolle einnehmen werden, wird diese Tendenz weiter zunehmen. Ein Ausbau der Beratungstätigkeit ist deshalb für die Zukunft unumgänglich.

Erfahrungsaustausch über die Grenzen

Die Entwicklungsagentur für Fahrradstationen des ADFC-Landesverbandes Nordrhein-Westfalen führt alljährlich eine Betreiberkonferenz durch. Die meisten Vertreter kommen aus dem Land Nordrhein-Westfalen, die Konferenz steht jedoch auch allen weiteren Interessenten offen. An der diesjährigen Tagung vom 20. Februar 2002 in Düsseldorf mit rund 60 Teilnehmerinnen und Teilnehmern wurde schweremittig über Neuerungen und Probleme bei den Arbeitsbeschaffungs-Massnahmen (ABM) sowie Marketingstrategien referiert und diskutiert. Erstmals nahm auch die Koordinationsstelle Velostationen Schweiz auf Einladung hin teil und orientierte die deutschen Kolleginnen und Kollegen über den Stand und die Entwicklungen in der Schweiz.



Andreas Blumenstein

Weitere Informationen: www.radstation.de

Begrenztes Interesse an Velogate Zürich

Mit dem Ausbau des Hauptbahnhofs Zürich (Durchgangsbahnhof Löwenstrasse) muss die Stadt zusätzliche Veloabstellmöglichkeiten bereitstellen. Damit die künftigen Abstellplätze möglichst den Kundenbedürfnissen entsprechen, hat die Stadt in einer Studie die Zufriedenheit mit der Velostation Zürich («Velogate») abklären lassen.

Im Zentrum der Studie stand die Frage, inwieweit neben dem Bedürfnis nach den kostenlosen Abstellplätzen im bewährten System auch eine Nachfrage nach qualitativ weitergehenden Abstellangeboten (bewachte Station, weitergehende Servicedienstleistungen) besteht. Zur Beantwortung der Frage wurden drei Ansatzebenen gewählt. Erstens wurden Velogate-KundInnen und zweitens Nicht-KundInnen befragt, die ihr Fahrrad in der Nähe abstellen. Zum dritten wurden Veloabstellanlagen in der Schweiz sowie in Deutschland und Holland miteinander verglichen.

Schutz vor Vandalismus

Zwei Drittel der befragten Personen, welche die kostenlosen Abstellplätze benützen, waren Wegpendler, parkierten ihr Velo also tagsüber, während das Velogate zu knapp zwei Dritteln von Zupendlern frequentiert wird und die Velos dort somit eher nachts und am Wochenende abgestellt werden. Nutzende wie Nicht-Nutzende des Velogates stammen zu rund 60% aus den bahnhofsnahen Quartieren City, Aussersihl, Industrie und Oberstrass.

Als die beiden wichtigsten Gründe für die Bevorzugung der normalen Abstellplätze gegenüber dem Velogate wurden die Geschwindigkeit des Abstellens und die Kosten genannt. Trotzdem beurteilen aber fast 90% der Velogate-Nutzenden sowohl die Geschwindigkeit als auch das Preis-Leistungsverhältnis als gut bis sehr gut. Bei den Velogate-Nutzenden ist der Schutz vor Diebstahl oder Beschädigung mit Abstand der wichtigste Grund (97%) für die Wahl des Velogate. Von den Nutzenden bemängelt werden insbesondere die Öffnungszeiten, die nicht das gesamte Zei-

ntervall vom ersten bis zum letzten Zug abdecken.

Knapp die Hälfte derjenigen Personen, die ihr Velo nicht im Velogate abstellen, haben das Velogate weder je benutzt noch das Angebot konkret geprüft. Die Hälfte von ihnen begründet dies mit fehlendem Interesse. Offenbar besteht für sie an ihrem Anfahrtspunkt zum Hauptbahnhof ein genügend gutes Angebot an kostenlosen Abstellplätzen auf hohem Qualitätsniveau – mit teils besserer Erreichbarkeit der Gleise.

Nachfragepotenzial nicht ausgeschöpft

Insgesamt zeigen die Befragungen, dass das Potenzial für die Benutzung des Velogate heute nicht voll ausgeschöpft ist. Mittels einiger bedeutender Verbesserungen könnte die Nachfrage gesteigert werden. Zum Beispiel durch längere Öffnungszeiten, einen moderneren, gestylteren Auftritt, gezielterem Marketing oder tieferen Preisen. Allerdings liegen die Tarife des Velogates (Jahreskarte 120 Franken) in der gleichen Grössenordnung anderer, erfolgreicherer Velostationen in der Schweiz.

Von sehr grosser Bedeutung für die rege Benutzung einer bewachten Velostation ist ein zentraler

Velogate Zürich



Standort. Auch ein hochstehendes Veloabstellplatzangebot wird nur dann gut genutzt, wenn es in kürzest möglicher Distanz zu den Gleisen und den wichtigen Einrichtungen des Bahnhofs liegt.

Chancen und Grenzen der Entwicklung

In seiner Interpretation der Studie anlässlich des letzten Infotreffens der Velostationen lotete der Leiter der Fachstelle, Frans de Baan, die Chancen und Grenzen des Velogates aus. Als positive Nachfragefaktoren bezeichnete er die Zahl der Ziele in Velodistanz, das hohe Pendleraufkommen sowie den hohen Schutz vor Diebstahl und Vandalismus. Grenzen hingegen bilden die hohe Qualität des öffentlichen Verkehrs und die Zahl der Ziele in Fussdistanz.

Berücksichtigt man die bauliche Situation am Zürcher Hauptbahnhof, kristallisieren sich für die Planung zusätzlicher Veloabstellplätze zwei mögliche Strategien heraus: eine zentrale unterirdische Velostation mit direktem Zugang zu den Gleisen oder aber mehrere oberirdische, dezentrale Veloabstellanlagen mit Witterungs- und Vandalismus-schutz.

Eine weitere Erkenntnis über die effektive Benützung der vorhandenen Abstellplätze an Bahnhöfen kommt aus einer separaten Studie: Sie zeigt, dass ein Grossteil der Abstellplätze durch Langzeitparkierer besetzt wird und somit TagespendlerInnen gar nicht mehr zur Verfügung steht. Kurzfristig dürfte also die Bewirtschaftung der bestehenden Plätze mehr Kapazitäten schaffen als der Neubau von Anlagen.

Annette Spoerri, Verkehrsplanung, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr der Stadt Zürich

Studienreise Deutschland 2./3. Mai 2002

Wie sieht die Schweizer Velostation der Zukunft aus? Was bei uns noch in Entstehung und Entwicklung ist, kann in Deutschland schon heute vor Ort besichtigt werden. Die zweitägige Studienreise nach Deutschland führt unter anderem zu Velostationen, die Erfahrungen mit teilautomatisierten Zugangssystemen und unterschiedlichen Betriebs- und Trägerschaftsstrukturen gesammelt haben.

Im Rahmen der MobilCenter, die bestehende und neue Angebote an Bahnhöfen künftig standardisieren, besser ordnen und den Kundinnen und Kunden besser kommunizieren werden, nehmen die Velostationen eine Schlüsselrolle ein. An der Fachtagung werden erste konkrete Ergebnisse präsentiert.

Voranzeige:
Fachtagung
«Vision MobilCenter – Bahnhofstandards in Entwicklung»
5. September 2002

Weitere Informationen und Anmeldung für beide Veranstaltungen:
Büro für Mobilität AG
Andreas Blumenstein,
Martin Wälti
Aarberggasse 8
3011 Bern
031 311 93 63
mobilitaet@bluewin.ch

Weitere Information zum Thema:
www.mobilservice.ch



Ständige Kontaktadressen

Koordinationsstelle Velostationen Schweiz

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

Berater der Koordinationsstelle

Herr Heinz Juon,
Arbeitsamt Winterthur,
Tel. 052 267 61 66,
Fax 052 267 66 30
E-mail: heinz.juon@win.ch

Herr Martin Wälti,
Verkehringenieur und -berater,
Tel. 079 467 99 36,
Fax 034 422 65 76
E-mail: waelti.martin@bluewin.ch

www.velostation.ch jetzt online

Die neu aufgeschaltete Website richtet sich sowohl an KundInnen als auch an Fachleute. Erstere finden zu allen Velostationen die wichtigsten Angaben wie Öffnungszeiten, Dienstleistungen und Preise. Jede Station ist zudem mit einem Situationsplan und einem Bild versehen. Fachleute haben Zugriff zu allen Dokumenten der Koordinationsstelle. Laufend werden News aufgeschaltet.



media-network.ch

Die Einstiegsseite mit der Übersichtskarte aller Velostationen



media-network.ch

Als Beispiel die Velostation Bülach

Impressum

Newsletter der Koordinationsstelle Velostationen Schweiz
Nr. 10 • April/2002

Herausgeberin, Kontakt- und Bezugsadresse:

Koordinationsstelle
Velostationen Schweiz
E-mail: info@igvelo.ch,
Web: www.velostation.ch

Erscheint 3mal jährlich

Autoren dieser Nummer:

Andreas Blumenstein,
Annette Spoerri,
Christoph Merkli

Auflage: 250 Exemplare

Preis: gratis

Layout: bachmannwerbung, Bern

Infotreffen 11/02

Das nächste Infotreffen der Koordinationsstelle Velostationen Schweiz findet am Donnerstag, den 7. November 2002 statt. Bitte den Termin vormerken.

Beilage

Diesem Newsletter liegt die Rechnung für den Mitgliederbeitrag 2002 für die Koordinationsstelle Velostationen Schweiz bei. Wir bitten um Berücksichtigung und danken für die kurzfristige Überweisung.

Velosafe Bülach übernimmt Velovermietung

Die SBB baut seine Velovermietstellen ab. Davon betroffen ist auch der Bahnhof Bülach. Nach Auskunft von Hansjürg Maag, dem Leiter des Velosafe-Betreibers «Reissverschluss», kann nun die Velovermietung in der Velostation zu den üblichen Tarifen weitergeführt werden. Dies dank der finanziellen Unterstützung des Elektrizitätswerks des Kantons Zürich und der Stadt Bülach. Der Velosafe Bülach muss eigens dafür seine Räumlichkeiten ausbauen. Er ist somit die erste Velostation, die als offizielle Vermietstelle der Firma Rent-a-bike auftritt.