



News letter

17-2004

Das optimale Betriebsmodell finden

Die Velostation Interlaken ist eine von 15 Velostationen, die durch Personal in Beschäftigungsprogrammen betrieben wird. Basel und Biel setzen auf Privatwirtschaft. Wo sind die Vor- und Nachteile?

Editorial



von Nils von Allmen

Komfort und Arbeitsplätze

Während in grösseren Städten die Velostationen in Neubauten mit modernen elektronischen Zutrittsystemen Platz gefunden haben, setzen wir in Interlaken auf personell bediente Stationen. Ergänzt wird die Dienstleistung mit einem kompletten Veloreparaturservice. Für unsere Region stellt die Velostation deshalb vor allem im Hinblick auf die Arbeitsmöglichkeiten von ausgereiften Arbeitslosen ein sehr wichtiges und zentrales Angebot dar. Durch die Schaffung und Aufrechterhaltung dieser zehn Arbeitsplätze können Arbeitslose in einer klaren Tagesstruktur weiterarbeiten und damit eine bessere Vermittlungsfähigkeit beibehalten. Dies hat selbstverständlich Auswirkungen auf das Selbstwertgefühl der einzelnen Betroffenen und nicht zuletzt auf die hohen Folgekosten innerhalb der Fürsorge. Mit 300 genutzten Abstellplätzen ist das Angebot aber offensichtlich auch für die Benutzer ein grosses Bedürfnis. Die Velofahrenden treffen in Bahnhofnähe auf witterungsgeschützte und bewachte Abstellplätze. Velostationen steigern damit den Komfort auf den Bahnhöfen und motivieren so die Pendler, mit dem Velo zum Bahnhof zu fahren. Dies bringt auch für das verkehrsbelastete Zentrum von Interlaken eine Entlastung.



Bild: Thomas Wieder

Kombination von Dienstleistung und Arbeitsangebot: Velostation Interlaken

Die erste in der Schweiz eröffnete Velostation, jene von Aarau, darf heuer ihren zehnten Geburtstag feiern. Sie bietet rund 150 gedeckte Abstellplätze, die während der Öffnungszeiten bewacht werden. Das Personal stammt aus dem Beschäftigungsprogramm «Stollenwerkstatt», einem Angebot des so genannten zweiten Arbeitsmarktes. Diese Kombination von Dienstleistung und Arbeitsangebot

ist seit 1994 in zahlreichen anderen Städten der Deutschschweiz, so auch in Interlaken, kopiert worden. Nicht so in Basel und Biel, wo die Trägerschaften professionelle Dienstleister mit dem Betrieb der Station beauftragten. Das Veloparking Basel hat eine Kombination von Bedienung und Automatik gewählt. In Biel wurde der Betrieb der Velostation mit demjenigen des angrenzenden Parkhauses zusammengelegt.

Infotreffen vom 4. November 2004

Die Einladung und Detailinformationen zum Treffen in Schaffhausen finden Sie in der Beilage und auf

www.velostation.ch

Leitfaden Velostationen

Mit dem Leitfaden Velostationen liegt nun ein Hilfsmittel für die Planung und Realisierung von Velostationen vor.

Seite 3

Nils von Allmen ist Gemeinderat und Sozialvorsteher in Interlaken

Ein Vergleich der drei Betriebsmodelle von Interlaken, Basel und Biel zeigt die Unterschiede der dahinterstehenden Konzepte: Die Schaffung sinnvoller Arbeitsplätze für Langzeitarbeitslose steht für die Initianten von Velostationen häufig ebenso im Zentrum wie das Angebot für die Kundschaft. Das Veloparking Basel war – acht Jahre nach der Eröffnung der ersten Station in Aarau

Überwachung des Parkhauses zuständig ist. Diese Synergie mit dem Parkhaus hat die Realisierung und den Betrieb der Velostation überhaupt erst möglich gemacht. Die Kundschaft, die die Abstellanlage und die Schliessfächer selbstständig mittels Chipkarte bedienen muss, akzeptiert gemäss Sigrist dieses System sehr gut. Nachteilig sei indessen, dass die kleinere Velostation von den Präsenzzeiten des grösseren Parkhauses abhängig ist.

Image und Qualität der Dienstleistung

Alle anderen Velostationen in der Schweiz leisten sich eine intensivere personelle Betreuung, indem mehrere Personen anwesend sind und diese sich stärker um die Velokundschaft kümmern können. Dass dabei der Kanton Basel-Stadt für seinen Privatbetrieb deutlich tiefer in die Tasche greifen muss als die Gemeinde Interlaken mit dem Beschäftigungsprogramm, das erst noch von kantonalen Beiträgen profitieren kann, liegt auf der Hand. Der Velostadt Basel ist nach Aussage der kantonalen Velobeauftragten Barbara Auer das professionelle Angebot den Betrag wert. Dies nicht zuletzt deshalb, weil das Veloparking und das gesamte Abstellregime um den Bahnhof SBB Teile eines Gesamtkonzeptes sind. Wie in Biel gibt auch in Basel die steigende Nachfrage den planenden Behörden Recht. Wegen des hohen Auslastungsgrades wird intensiv diskutiert, wo und wie zusätzliche Plätze geschaffen werden könnten.

Was den modernen, automatisierten Stationen in Basel und Biel der reibungslose und professionelle Betrieb ist, ist der Interlakner Station die Verbindung von sozialem Engagement und breiter Angebotspalette. Mehr als zehn Personen kümmern sich hier an sieben Tagen in der Woche um die Bewachung, Reinigung, Reparatur und den Verkauf von Velos. Der Velostationsverantwortliche Martin Fausch stellt fest, dass gerade diese Nebendienstleistungen zunehmend mehr gefragt sind als die Velobewachung selbst. Für das Schweizerische Arbeiterhilfswerk SAH und die Gemeinde als Trägerschaft bildet die Vielfalt der Aufgaben und Arbeiten die wirkliche Motivation für den Betrieb der Station. Hier können Langzeitarbeitslose unter Anleitung von Fachleuten



Foto: Thomas Wiedmer

Interlaken

Die Velostation Interlaken ist seit 1997 in Betrieb. Sie weist 300 Plätze auf. Das Angebot umfasst die personelle Velobewachung (vom ersten bis zum letzten Zug), Voreinigung und -reparatur, Occasionsverkauf sowie Veloentsorgung.

– die erste privatwirtschaftlich betreute Station. Deren Kosten werden zum einen Teil von der Kundschaft, zum anderen vom Kanton Basel-Stadt getragen.

Biel ist kostendeckend

Einen Schritt weiter ging die Stadt Biel, die ein betriebswirtschaftlich orientiertes Modell realisierte, das nach Aussagen des Planers Daniel Sigrist mit den Parkgebühren die laufenden Kosten tatsächlich decken kann. Allerdings wird die Grundleistung des Personals über das Autoparking abgerechnet. Es ist offensichtlich, dass ein rein kommerzielles Modell wie in Biel die Betriebskosten, sprich Personalkosten, tief halten muss. Als Folge davon ist die Station mit nur einer Person besetzt, die gleichzeitig für die



Foto: Dominic Bittner

Basel

Das Veloparking Basel wurde im Jahre 2002 eröffnet. Es bietet 1300 Abstellplätze, davon 650 im abgesperrten, kostenpflichtigen Teil. Hinzu kommen diverse Dienstleistungen wie Veloboxen, Velovermietung und Duschen. Der praktisch rund um die Uhr geöffneten und bedienten Anlage sind ein Veloladen samt Reparaturwerkstätte sowie ein Café mit Take Away angegliedert.

wertvolle Grundqualifikationen erwerben, und dies erst noch in einem Betrieb mit Kundenkontakt. Aufgrund dieses sehr unterschiedlichen Ansatzes ist auch ein Vergleich schwierig. Deutlich wird der Zusammenhang zwischen Betriebsmodell und Angebotsphilosophie. Hier ein professionelles, elektronikgestütztes Angebot in neuen Räumen, dort Dienstleistungen, die mit Hilfe arbeitsloser Menschen oder Fürsorgebezügern an niederschweligen Arbeitsplätzen erbracht werden. Dennoch glauben alle drei Betreiber zu wissen, dass ihre Kund-

schaft die angebotenen Leistungen schätzt und diese offensichtlich deren Bedürfnissen entspricht. Bestimmt darf aber festgestellt werden, dass beim Modell mit Beschäftigungsprogrammen das angestrebte Gleichgewicht von Arbeitsplatz- und Dienstleistungsqualität eine ständige Herausforderung darstellen dürfte.

Öffentliche Hand finanziert mit

Tatsache ist, dass die öffentliche Hand eine Velostation in jedem Fall massgeblich mitfinanziert, beim Bau sowieso, aber auch beim Betrieb. Entscheidend ist, unter welchem Titel die Station geschaffen und betrieben werden soll, ob in erster Linie wie in Interlaken als «grauer» Arbeitsplatz mit Zusatznutzen für die Öffentlichkeit oder primär als Dienstleistungsangebot. Im zweiten Fall steht dank den Synergien mit dem Autoparking am unteren Ende der Kostenskala das Bieler Modell. Am oberen Ende figuriert das Basler Modell, bei dem via Veloparking bedeutende Mittel in Organisation und Förderung des Veloverkehrs fliessen. Angesichts dieser Zusammenhänge kann bei der Entwicklung der Velostationen auch nicht von einem Trend gesprochen werden. Wo Gemeinden und Kantone professionelle Angebote anstreben, dürften private Betriebsmodelle im Vordergrund stehen. Andererseits werden wegen der gegenüber früher höheren Sockelarbeitslosigkeit immer genügend Ressourcen zur Verfügung stehen, um einen Teil davon in Velostationen einzusetzen. Beweise dafür sind die beiden zuletzt eröffneten Velostationen in Bern (Bollwerk) und Schaffhausen.



Foto: Denise Schiffmann

Biel

Die «Velo-Station-vélo Biel-Bienne» wurde im Jahre 2003 eröffnet und bietet 405 Velos Platz. Zur Station gehören eigene Schliessfächer. Die Anlage ist gemeinsam mit dem angrenzenden Parkhaus 24 h geöffnet und tagsüber bis 22 Uhr bedient.

Christoph Merkli

Bahnhof Bern: Repression statt Vision

Im März 2003 stellte die Stadt Bern ein visionäres Velo-Abstellplatzkonzept für das Bahnhofgebiet vor. Jetzt, während der Umsetzung, rief die IG Velo Bern zur Demonstration gegen repressive Massnahmen auf. Was war passiert?



Foto: Bruno Schmucki

In Bern lange nicht mehr gesehen: Velo-Demonstration vor der Polizeikaserne

Die Berner Medien berichten von rund 350 Personen, die am Abend des 23. August auf ihren Velos gegen die «repressive Parkordnung» und für eine «attraktive Velostadt» demonstrierten. Die IG Velo Bern hat sich dem Aufruf der Jungen Alternative und der JungsozialistInnen angeschlossen. Noch vor gut einem Jahr lobte die IG Velo das Parkraumkonzept Velo, wies aber schon damals darauf hin, dass es nebst den Abstellplätzen in den beiden Stationen «Schanzenbrücke» und «Bollwerk» genügend freie Abstellplätze haben müsse. Offenbar ist eingetreten, was die IG Velo Bern damals befürchtet hat. Nebst der Velostation am Bollwerk sind von den im Konzept enthaltenen weiteren Plätzen erst wenige realisiert worden. Die IG Velo spricht von ungefähr 1000 fehlenden Plätzen. Dennoch wurde das repressive Element eingeführt. Dies bedeutet ein Halteverbot für Velos ausser-

halb der markierten Flächen sowie eine maximale Parkdauer von vier Tagen. Falsch parkierte Velos werden abgeräumt und müssen gegen eine Busse plus Gebühr von 40 Franken bei der Polizei abgeholt werden.

Ungewohnte Töne

Dieses Konzept ist – ebenso wie das gesamte Parkierkonzept – für die Schweiz neu. Zwar kennt auch Basel ein Veloabstellverbot auf dem Centralbahnplatz oberhalb des Veloparkings. Doch dieses beschränkt sich auf Parkverbotssignale und das Fehlen von markierten Abstellflächen. Es ist denn auch der harte Ton der Berner Lösung, der den Velofahrenden sauer aufstösst. Umso mehr, als praktisch gleichzeitig mit der Einführung der Parkordnung ein weiteres Velohalteverbot für drei Altstadtgassen angekündigt wurde. Letzteres hat die Stadtregierung kurze Zeit später wieder zurückgenommen.

Baudirektor Alexander Tschäppät wies in seiner Reaktion auf die Demo darauf hin, dass das Projekt «Milchgässli» weitere 500 – notabene kostenpflichtige – Abstellplätze an bester Lage bringe. Über diese Station in unmittelbarer Nähe der Personenunterführung wird seit Jahren debattiert, ohne dass ein Ende abzusehen wäre. Zudem dürften die Kosten von rund drei Millionen Franken zu Zeiten angespannter Finanzlage kaum oppositionslos durch die Instanzen gehen. Auch die im Konzept enthaltene Velostation Schanzenbrücke steht noch in den Sternen. Diese Projekte werden somit erst längerfristig eine Verbesserung bringen. Die Stadt steht nun unter Druck, kurzfristig kostenlose Plätze zur Verfügung zu stellen. Umso mehr, als mit dem längst fälligen Umbau des Bahnhofplatzes weitere Plätze aufgehoben werden dürften.

Christoph Merkli

Leitfaden für Velostationen

Seit der Lancierung der ersten Schweizer Velostationen Mitte der Neunzigerjahre sind bei Betreibern und Trägerschaften von Velostationen, in Politik und Verwaltung, bei Planern und Verbänden immer wieder gleiche oder ähnliche Fragen zur Realisierung von Velostationen aufgetaucht. Mit einem vom Bundesprogramm Energie Schweiz finanzierten und von der IG Velo Schweiz mitentwickelten Leitfaden steht seit diesem Sommer nun allen Interessierten eine Grundlage zur Verfügung, die als Arbeitsinstrument zur schrittweisen Planung und Umsetzung von Velostationen eingesetzt werden kann. Damit wird eine wichtige Lücke geschlossen.

Das Vorgehen wird in anschaulicher Weise anhand des Umsetzungsprozesses geschildert, der von der Planung über die Projektierung, den Bau, den Betrieb bis hin zu Evaluation und Kommunikation reicht. Der Leitfaden richtet sich insbesondere an Akteure, die im Umfeld eines Bahnhofs eine Velostation realisieren wollen, und soll periodisch nachgeführt werden.

Eine Bedarfsanalyse der IG Velo Schweiz hat gezeigt, dass an grösseren Schweizer Bahnhöfen insgesamt rund 55 000 Veloabstellplätze fehlen, 19 000 davon in Velostationen. Für die Koordinationsstelle Velostationen Schweiz ist der Leitfaden deshalb ein wichtiger Schritt hin zu einer weiteren Verbesserung der vielerorts unbefriedigenden Veloabstellssituation an Bahnhöfen.

Der Leitfaden kann unter www.velostation.ch (Rubrik News) heruntergeladen oder als Farbdruck für Fr. 40.– (Fr. 30.– für Mitglieder der Koordinationsstelle Velostationen Schweiz) bestellt werden: Koordinationsstelle Velostationen Schweiz c/o IG Velo Schweiz Postfach 6711, 3001 Bern Tel. 031 318 54 11, Fax 031 312 24 02 info@velostation.ch; www.velostation.ch

Ständige Kontaktadressen

Koordinationsstelle Velostationen Schweiz
 c/o IG 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. 17/2004 / September

Herausgeber:
 Koordinationsstelle Velostationen Schweiz
 www.velostation.ch

Redaktion:
 Koordinationsstelle Velostationen Schweiz
 c/o IG Velo Schweiz
 Postfach 6711, 3001 Bern

Erscheint dreimal jährlich

Autoren dieser Nummer:
 Andreas Blumenstein,
 Christoph Merkl

Auflage: 1200 Exemplare deutsch,
 300 Exemplare französisch

Preis: gratis

Produktion/Adressänderungen:
 Verlag velojournal,
 Cramerstrasse 17, 8004 Zürich,
 Tel. 01 242 60 35,
 info@velojournal.ch,
 www.velojournal.ch

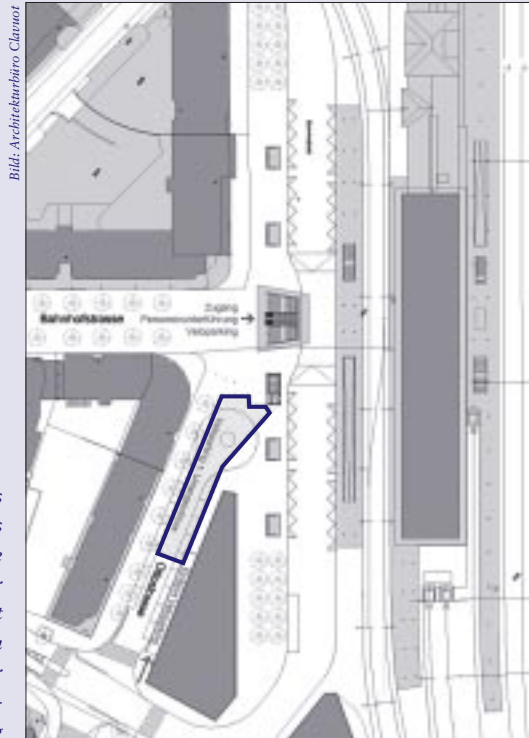
Gestaltung/Layout: typisch GmbH / BIG GmbH

Druck: ropress, Zürich

Hergestellt mit Unterstützung des Bundesamtes für Strassen, Worblentalstrasse 68, Ittigen, 3003 Bern, Tel. 031 322 94 11
 info@astra.admin.ch,
 www.langsamverkehr.ch

Mit viel Schwung zum Vorzeigemodell

Bis im Frühling 2008 werden am Churer Bahnhof in zwei Velostationen 700 Abstellplätze zur Verfügung stehen. Die Koordinationsstelle Velostationen half bei der Planung.



Umriss des Veloparkings auf der Südseite des Churer Bahnhofs mit direktem Zugang zur Personenunterführung

Der umgebaute Bahnhof Chur wird sich dereinst zu einer der modernsten konzipierten Verkehrsdrehscheiben in der Schweiz zählen dürfen. Den Umsteigebedürfnissen der Kundschaft wird dabei Rechnung getragen – insbesondere dem Langsamverkehr. «Die Förderung des Velo- und Fussverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs ›dr Bus vo Chur‹ ist für die Stadt die sinnvollste und kostengünstigste Art, die zunehmende Mobilität zu bewältigen», sagt Roland

Arpagaus, der im Churer Tiefbauamt für die neuen Velostationen zuständig ist. Die Kosten für die zweite Bauetappe mit den Bauherren SBB, RhB und Stadt Chur betragen 61 Mio. Franken, davon entfallen zwei von der Stadt bewilligte Kredite von total gut 2,2 Mio. Franken für den Bau zweier Velostationen.

Hoher Standard

Mit der alleinigen Finanzierung durch die Stadt steht Chur für eine ungewöhnlich fortschrittliche Velo-

politik, in der Wertschätzung und Motivation der Velofahrenden zu wichtigen Zielgrössen geworden sind.

In der Planung sei die Definition der Standorte eine der schwierigsten Aufgaben gewesen, blickt Arpagaus zurück. Mit den Standorten Ottostrasse (300 Plätze) und Gürtelstrasse (400 Plätze) können nun zwei unterirdische Bereiche erschlossen werden, die beide eine kurze Anbindung an die Perrons bieten. Grosser Wert wurde auf die Aufenthaltsqualität gelegt: Leicht, elegant und einsichtig sind die Räume und Durchgänge konzipiert worden – die Sicherheit der KundInnen kann so auch zu wenig belebten Tageszeiten gewährt werden.

Doch damit die Stationen dereinst auch rege benutzt werden, wird Chur auch noch einiges ins Marketing investieren müssen. Einen wichtigen Teil davon bildet die moderate Preispolitik, welche die Hemmschwelle für die Benutzung der Velostationen möglichst tief halten soll und gleichzeitig Velofahrende für ihre Wahl eines stadtgerechten Verkehrsmittels belohnen will.

Anschauungsunterricht

Während der Planung und Projektierung sind die Verantwortlichen aus Chur auch in regelmässigem Kontakt mit der Koordinationsstelle Velostationen Schweiz gestanden. «Wir sind dadurch aufgerüttelt, motiviert und moralisch unterstützt worden», sagt Arpagaus. Mehr noch: Die Besichtigungen anderer Velostationen wie Biel und Basel vor Ort, die Teilnahme an den Infotreffen, die vorhandenen Hilfsmittel sowie die Vernetzung mit Experten über den Newsletter hätten die Projektleitung veranlasst, bei Angebot, Ausbaustandard und Sicherheit Verbesserungen anzubringen.

Andreas Blumenstein

Know-how für Velostationen



...z.B. für die Velostation Bern Bollwerk, seit dem 1.4.03 in Betrieb. **BikeControl® by Velopa:** Ausbau mit Einzel-Veloplast-Sicherung oder «light» als Zutritts-Management-System.

Optionen: autom. Schiebetüren, Schliessfachanlage, Videoüberwachung, Parkleitsystem usw.

velopa

Velopa AG

Limmatstrasse 2, Postfach
 CH-8957 Spreitenbach
 marketing@velopa.ch

Tel. +41 (0)56 417 94 00
 Fax +41 (0)56 417 94 01
 www.velopa.ch