



NEWSLETTER

Zutrittssysteme der Schweizer Velostationen

Editorial



Foto: sVg

Von Aline Renard

Die Vielfalt bei den Zutrittssystemen ist gross. Doch wo liegen die Vor- und Nachteile und was sind die Hintergründe für die Wahl des passenden Systems? Die Koordination Velostationen hat nachgefragt.

Das Velo an einem sicheren Ort und jederzeit abstellen zu können, wird für viele Velofahrende immer wichtiger. Meist als Ergänzung zum personell besetzten Betrieb setzen viele Velostationen daher auf die Automatisierung ihres Zutrittssystems.

Smart-cards beliebt

In Chur, Biel, Basel St.Johann und Liestal vertraut man auf den berührungslosen Eintritt durch die Karte mit RFID-Technologie (RFID: Radio Frequency Identification), wie man sie auch von Mobility Carsharing oder vielen Grossbetrieben her kennt. Im Bündnerland hat man mit diesem System bisher nur gute Erfahrungen gemacht, dies bestätigen auch die ausnahmslos

positiven Rückmeldungen der Kundschaft in Chur.

Das System wird ergänzt durch einen Automaten, der Tageskunden zwei Jetons herausgibt, um ihr Velo einzustellen und herauszulösen.

Bei der Basler Station St. Johann erhalten gelegentliche Nutzer auch mit einer Bankkarte Zutritt. Diese funktioniert allerdings nicht berührungslos und muss daher zuerst aus dem Portemonnaie herausgesucht werden.

Die Churer Lösung überzeugt auch dank einer Zusammenarbeit mit dem städtischen Busbetrieb: Die Smart-Card ist gleichzeitig Busabonnement und kann für beide Dienstleistungen geladen werden. In Biel profitieren die Velofahrer bisher noch von keinen weiteren Angeboten, was sich künftig ändern soll. Beispielsweise sollen KundInnen eine automatische Rückmeldung erhalten, wenn ihr Abonnement abläuft. Somit könnten böse Überraschungen beim Betreten des Parkings verhindert werden. Bei einer Umfrage von Pro Velo Biel-Seeland waren übrigens nur gerade 8 % der Befragten nicht vollends vom Zutrittssystem überzeugt. Im Allgemeinen bietet die RFID-Technologie auch interessante Perspektiven im Zusammenhang mit der Verbreitung von bikesharing (Veloselbstverleih). Um den Benutzern mehrere Funk-

Ein Ersatz zum Autoschlüssel, bitte!

Bevor ich ein Angebot nutzen kann, brauche ich Zugang zu ihm. Im Mobilitätsbereich gibt es das Halbtax- und das Tarifverbund-Abo, die Mobility-Karte, die Schlüssel des Schliessfachs und des Veloschlusses und nun die Zutrittssysteme zur Velostation und zum Velo-Selbstverleih, die sich von Ort zu Ort unterscheiden. Und damit die Schwierigkeit, den Überblick zu behalten.

Oder aber einen einzigen Autoschlüssel!

Die Kombinierte Mobilität ist zum Zauberwort für ein effizientes und nachhaltiges Verkehrssystem geworden. Richtig attraktiv für ein breites Publikum wird sie jedoch erst, wenn der Zugang zu den verschiedenen Dienstleistungen integriert und benutzerfreundlich ist. Kurz: Wenn der Ersatz des Autoschlüssels da ist.

Aline Renard, Vorstandsmitglied Velokonferenz Schweiz und Beraterin Koordination bikesharing Schweiz

In Chur ist das Velostations-Abonnement gleichzeitig Busabo.



Foto: Andrea Badrutt

26. Infotreffen

Am 29. Oktober findet in Yverdon das nächste Infotreffen statt. Themen sind die erste Velostation der Romandie sowie das Westschweizer bikesharing-Angebot «velopass».

Prix Velo Infrastruktur 2010

Anlässlich der Einweihung der Velostation Solothurn wurden 3 innovative Projekte ausgezeichnet.

Seite 4

Eawag investiert ins Velo

Das Schweizer Wasserforschungsinstitut Eawag in Dübendorf hat im Zusammenhang mit dem Umbau des Bahnhofs Stettbach sein Veloengagement erfolgreich erweitert. Um die Lücke zwischen dem Firmensitz und dem Bahnhof zu schliessen, wurde zusammen mit einem weiteren Institut eine abschliessbare Veloabstellanlage für die ArbeitnehmerInnen geschaffen. Bei der Finanzierung beteiligten sich beide Betriebe mit einem Investitionsbeitrag prozentual zur Nutzerzahl. Auch die Veloparkplätze auf dem Firmenareal der Eawag sind mit einem modernen Pedalhaltesystem ergänzt worden. (er)



Mitarbeiter profitieren von gesicherten Abstellmöglichkeiten am Bahnhof

SNCF fördert Velofahren

In Frankreich hat die nationale Bahngesellschaft SNCF in rund 50 Bahnhöfen neue gesicherte Abstellanlagen gebaut, welche zwischen 48 und 72 Abstellplätze beinhalten. Die Parkings wurden nach streng ökologischen Standards gebaut: Holz aus regionalen Wäldern, lösemittelfreie Farben sowie recycelbare Materialien. Der Bau dieser Veloabstellplätze ist ein Teil des Gesamtkonzeptes für die Förderung des Velos, welches von der Europäischen Union mitfinanziert wird. Eine Internetseite sowie ein Callcenter unterstützen die Kommunikation dieses Angebotes. (mg)

<http://ter-velo-rhonealpes.com>



Gesicherte Abstellanlage am Bahnhof Roussillon

tionen auf einer Karte anbieten zu können, bedarf es jedenfalls noch einiger Anstrengungen im Bereich der Datenbanktechnologie und des Datenschutzes. Je früher verschiedene Anbieter in einem Projekt kooperieren, desto eher kommen Zusatznutzen zustande.

Auch der elektronische Schlüssel ist ein Erfolg

In den Berner Velostationen Schanzbrücke, Milchgässli und Bollwerk hat man sich derweil für ein anderes System entschieden. Hier erhalten AbonnentInnen mit einem Schlüssel Zutritt zu den Stationen. Damit bei einem Verlust nicht die Schlösser ausgewechselt werden müssen, können die einzelnen Schlüssel dank eines eingebauten Chips gesperrt werden. Da die Schlüssel im Gegensatz zur RFID-Smart-Card nicht auf eine gewisse Zeitspanne programmiert werden können, wird weiterhin Personal benötigt, welches die Gültigkeit eines Abonnements anhand eines Aufklebers auf dem Velo überprüfen muss. Natürlich müssen bei einer Velostation auch die Tages-

kundInnen auf ihre Kosten kommen. Aus diesem Grund besteht ebenfalls die Möglichkeit, die Türe mit Hilfe eines Pin-Codes zu öffnen. Dieses Zweitsystem besteht übrigens auch in Liestal. Obwohl sich TageskundInnen in Bern nicht registrieren müssen, hatte man bisher, auch dank der Videoüberwachung, keine grösseren Fälle von Vandalismus oder Diebstahl zu verzeichnen. Früher betrieb die Velostation Bollwerk zusätzlich den CashCard-Service. Laut Stephan Hirschi von der Velostation Bern war der Schliess- und Öffnungsvorgang des Parkiersystems aber sehr pannen anfällig, so dass es nach einiger Zeit wieder demontiert werden musste.

Manuelle Bedienung

Auch wenn der automatisierte Eintritt vielerorts Einzug gehalten hat, gibt es noch Velostationen, die ohne elektronisches Zutrittsystem funktionieren. In Luzern beispielsweise wird die Station fast rund um die Uhr (4.30 – 1.20 Uhr) personell betreut. Wie in Bern müssen die Abonnemente deshalb manuell

überprüft werden. Da die soziale Aufgabe einer Velostation oft eine wichtige Rolle spielt, werden auch viele andere Stationen weiterhin personell bedient. Dies ermöglicht auch in Zukunft den direkten Kundenkontakt und zusätzliche Dienstleistungsangebote.

Fazit

Elektronische Zutrittsysteme, speziell die RFID-Smart-Card erfreuen sich zunehmender Beliebtheit. Da sich aber nur wenige Zutrittsysteme sowohl für Tageskunden als auch für Abonnenten eignen, wird meist noch ein einfaches Zweitsystem benötigt, um allen Ansprüchen zu genügen. Trotzdem wird der automatische Zutritt oft nur als Zusatzangebot für die Rand- und Nachtstunden und die Wochenenden eingesetzt. Velostationen sollen als Arbeitsplätze für SozialhilfeempfängerInnen erhalten bleiben. Ein automatisiertes Zutrittsystem bietet für den Betrieb mit Sozialprogrammen meist eine kundenfreundliche Ergänzung zum 24 h-Zugang. (er)

Vor- und Nachteile von drei Velosystemen auf einen Blick

	Chur	Bern Bollwerk	Luzern
Eröffnung	2007	2003	2000
System	RFID-Karte	Schlüssel	keine Automatisierung
Vorteile	schneller Zutritt, Kombination mit Stadtbus, Abo-Dauer programmierbar	Schlüssel schnell zur Hand, geringe Anschaffungskosten, kennt jeder	grosszügige Öffnungszeiten mit Bedienung, keine Probleme mit Technik, keine Anschaffungskosten
Nachteile	keine Bedienung in der Station, teure Anschaffung	Unterhaltskosten durch Abnutzung, Eintritt auch nach Ablauf des Abos möglich	weiterhin Zeitfenster ohne Zutrittsmöglichkeit
Anschaffungskosten	Fr. 6'500.--	Fr. 2'000.--	Mehrkosten durch
Zutrittsystem	Tiefer Anschaffungspreis dank Zusammenarbeit mit Stadtbus Chur (350 Abstellplätze)	(220 Abstellplätze)	personelle Betreuung an Randzeiten (418 Abstellplätze)
Unterhaltskosten am Zutrittsystem bis 31.3.2010	noch keine	Fr. 2'000.-- ca. alle 4 Jahre müssen Zylinder wegen Abnutzung ausgewechselt werden	Mehrkosten durch personelle Betreuung an Randzeiten

Der clevere Trick mit dem Pedalschlit.

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

Eine neue Aufgabe für die Velostation Luzern

Mit der Eröffnung des bikesharing-Angebotes «nextbike» in der Stadt Luzern kann die Velostation am Bahnhof ihre zentrale Rolle im Dienste des Veloverkehr stärken. Zusätzlich zur Überwachung der 418 geschützten und kostenpflichtigen Abstellplätze betreut die Equipe der Caritas, die die Velostation betreibt, rund 4'500 Gratisplätze rund um den Bahnhof. Sie hält Durchgänge von abgestellten Velos frei, markiert und entfernt «Veloleichen», reinigt die Anlagen und registriert Diebstahlanzeigen. Als neue Aufgabe wird sie täglich den Zustand der

150 Velos in den 55 bikesharing-Stationen kontrollieren und die Schliesscodes ändern. «Das bikesharing ermöglicht uns die Entwicklung vom subventionierten Beschäftigungsprogramm zu mehr Selbständigkeit», freut sich Leodegar Ottiger, der die Velodienste von Caritas leitet.

Für «nextbike» bedeutet das Angebot eine bedeutende Erweiterung des Systems, das im Jahre 2009 an 25 Zentralschweizer Bahnhöfen getestet wurde. Die Betreiberfirma «rent a bike» weitet damit die auf dem Handy basierende Technologie erstmals auf ein dichtes und fle-

xibles städtisches Netz aus. Im Gegensatz zum Pilotversuch «Leihvelo am Bahnhof» ist beim neuen Angebot die A-B-Miete möglich. (mg)



Foto: Velostation Luzern

Das bikesharing eröffnet der Velostation in Luzern neue Horizonte.

Infotreffen mit Eröffnung der Velostation Liestal

Am 30. April führte die Koordinationsstelle Velostationen ihr 25. Infotreffen durch. Im Zentrum stand dabei auf die Eröffnung der Velostation Liestal. Mit dem Bau des für 107 Velos geplanten Parkings hat die Hauptstadt des Kantons Basel-Landschaft nicht bloss eine wichtige Infrastruktur geschaffen, sondern auch gleich sein soziales Engagement erweitert. Künftig soll die Velostation bis zu 20 SozialhilfeempfängerInnen den Wiedereinstieg in die Arbeitswelt ermöglichen. Nebst der Bewachung werden die ProgrammteilnehmerInnen bei zusätzlichen Dienstleistungen wie Lieferung und Reinigung eingesetzt. Um dabei eine Qualifizierung zu ermöglichen, werden die Arbeitseinsätze aufgrund der offiziellen Bildungs-

pläne des Bundesamtes für Berufsbildung und Technologie definiert. Beim Bau der Velostation wurde die Bedingung, dass diese rückbaufähig sein muss, mit einem provisorischen Eingangsbereich elegant gelöst. Erst nach einer dreijährigen Pilotphase wird entschieden, ob die Velostation im jetzigen Rahmen weitergeführt werden kann. Positiv gestaltete sich die enge Zusammenarbeit mit den lokalen Velohändlern. Während die Velostation kleinere Reparaturen selbst erledigt, werden grössere Reparaturen einzig von den Fachhändlern ausgeführt. Auf diese Weise entsteht keine unerwünschte Konkurrenz zwischen dem privaten Gewerbe und der mit öffentlichen Geldern finanzierten Velostation. (er)

Die anlässlich des Infotreffens gezeigten Präsentationen, einschliesslich derjenigen zum Thema «Koordination bikesharing» und nextbike können unter www.velostation.ch heruntergeladen werden.



Foto: Koordination Velostationen Schweiz

Parking mit Dienstleistungsangebot: die Velostation gibt der Veloförderung neue Impulse.



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



Velofreundliche Signale aus den USA

«Dank» Wirtschaftskrise und relativ hohen Benzinpreisen kommt in den USA das Velo immer mehr in Fahrt. Gerade bei der Infrastruktur in den grösseren Städten besteht aber noch grosser Nachholbedarf. Neben dem traditionell velofreundlichen Portland im Bundesstaat Oregon hat in den letzten Jahren vor allem New York durch Veloförderung auf sich aufmerksam gemacht. Nun unternimmt auch die Hauptstadt Washington Schritte, um die Infrastruktur zu verbessern. Das neue Veloparking am Hauptbahnhof ist dabei das Vorzeigeprojekt. (im)

Video unter www.velojournal.ch > Video der Woche > Archiv > Veloparking



Foto: bikestation.org

Gepflegtes Design der Velostation in Washington

Anlaufstelle zum Thema bikesharing

Bikesharing-Angebote dürften in den nächsten Jahren fester Bestandteil des Strassenbildes in der Schweiz werden. Aus diesem Grund haben die Velokonferenz Schweiz und Pro Velo Schweiz eine Koordinationsstelle geschaffen. Nach dem Vorbild der Koordinationsstelle Velostationen wird diese mit elektronischen Newslettern, Infotreffen, einer Website sowie Beratungen interessierte Kreise auf dem Laufenden halten und Projekte unterstützen. Die erste Beratung ist für interessierte Behörden kostenlos. (mg)

Newsletter abonnieren und mehr Informationen: www.bikesharing.ch

www.velostation.ch

Besuchen Sie unseren neuen Web-auftritt!



Ständige Kontaktadressen

Koordination Velostationen Schweiz
 c/o Pro Velo Schweiz
 Postfach 6711
 3001 Bern
 Tel. 031 318 54 11
 info@velostation.ch
 www.velostation.ch

Berater:
 – 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@bfmag.ch
 – Andreas Stäheli
 Ingenieurbüro
 Pestalozzi und Stäheli
 Tel. 061 361 04 04
 staeheli@ps-ing.ch

Impressum

Newsletter der Koordination Velostationen Schweiz

Nr. 29/Juni 2010

Herausgeber:
 Koordination Velostationen Schweiz, www.velostation.ch

Redaktion:
 Koordination Velostationen Schweiz

Erscheint: 2-mal jährlich

Autoren dieser Nummer:
 Marianne Fässler (mf), Manon Giger (mg), Ivo Mijnsen (im), Erich Rätz (er)

Übersetzung: Christoph Merkli, Erich Rätz

Auflage: 900 Ex. Deutsch, 250 Ex. Französisch

Preis: gratis

Produktion/Adressänderungen:
 c/o Pro Velo Schweiz,
 Postfach 6711, 3001 Bern

Gestaltung/Layout:
 tasty graphics GmbH Bern

Druck: Basisdruck AG Bern

Die LOS! erhält den Prix Velo Infrastruktur 2010

Mit dem «Prix Velo Infrastruktur» zeichnete Pro Velo Schweiz zum dritten Mal wegweisende (Infrastruktur-)Projekte aus. Aus den 22 eingereichten Projekten hob die Fachjury drei auf den Schild: Der mit Fr. 10'000.- dotierte Hauptpreis ging an die Langsamverkehrs-Offensive Solothurn - und Region! (LOS!), Anerkennungspreise gingen an die Stadt Burgdorf und den bike-sharing-Anbieter «velopass».

Solothurner Langsamverkehrs-Offensive

Gutes tun und darüber sprechen. So ähnlich lautet die Philosophie der Regionalplanungsgruppe Espace Solothurn, die mit dem Kanton Solothurn zusammen Trägerin von LOS! ist. Die Langsamverkehrs-Offensive baute ihre Arbeit auf einer fundierten Schwachstellen-Analyse auf, berät die Gemeinden, begleitet die Realisierung von Projekten und informiert anschliessend die Bevölkerung.

So ist die Dachmarke LOS! in Solothurn beispielsweise in der neuen Velostation Solothurn ebenso wahrnehmbar wie bei den verschiedenen Plakatkampagnen «Gemeinsam bewegen». Dass eine solche Arbeit regional und gut vernetzt angegangen wird, hat die Jury besonders überzeugt. Die Preisverleihung des Prix Velo Infrastruktur fand im Mai im Rahmen der Eröffnung der Velostation Solothurn statt.
www.so-los.ch



Die neue Velostation Solothurn als Kulisse für die Preisverleihung des Prix Velo Infrastruktur 2010

Foto: Pro Velo Schweiz

Burgdorf punktet mit der Velohochstrasse

Die Stadt Burgdorf war bisher bekannt als Fussgänger-Velo-Modellstadt mit einer der ersten Velostationen der Schweiz. Im Mai doppelte die Stadt nach: Sie punktete nicht nur als velofreundlichste aller Schweizer Städte bei der Publikumsfrage www.velostaedte.ch, sondern auch beim Prix Velo Infrastruktur mit der Velohochstrasse entlang des Bahntrassees.

Die Übertragbarkeit der Situation Neu-/Ausbau einer Bahnstrecke mit der Erstellung eines Velowegs ohne Niveauunterschiede und Querungen hat die Jury besonders beeindruckt. Die rund 2 km lange «Velohochstrasse» vom Bahnhof zum Quartier Steinhof entlang des Doppelspurtrassees der BLS (BLS Bern - Löttschberg - Simplon AG) ist ein Paradebeispiel guter Zusammenarbeit zwischen Stadt, Bahnbetreiber und regionaler Pro Velo.

velopass standardisiert und vernetzt bikesharing-Angebote

Nach dem Beispiel vieler Städte im Ausland wird bikesharing auch in der Schweiz ein Thema: «Lausanne roule» hat die bewährte, mehrjährige Zusammenarbeit in der Region auf das System «velopass» erweitert. Dieses bietet seit Herbst 2009 in der Region Morges-Lausanne-Riviera 15 Stationen mit 175 Velos an, darin integriert die Universität von Lausanne und die Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) sowie die betriebseigene Station von Nestlé in Vevey. Technisch funktioniert «velopass» mit dem Magnetkarten-System RFID und ist dadurch nicht nur unter den einzelnen Stationen, sondern auch mit Mobility Car Sharing kompatibel und rund um die Uhr nutzbar. (mf)

www.velopass.ch

Und wenn Sie sich für die Velos im Selbstbedienungsangebot entscheiden würden?

natiopass
4 Netze
 Lausanne-Morges
 Riviera
 Fribourg
 Yverdon
 Lugano*
 Sitten*
 Visp*
*öffnung in 2010

42 Stationen et 600 Velos für 60.-/Jahr

mobilitypass

kombiniertes Angebot zwischen velopass und Mobility CarSharing 250.- / Jahr

angebotenes Verkehrskredit:
 30.- für Auto
 10.- für Velos

daypass
 Auf einem Netz gültig
 6.- / 24 Stunden

Sich abonnieren? www.velopass.ch