forum
velostationenschweiz

45 – 2023

INFOLETTER

Foto: zVg

Editorial

Von Ueli Stückelberger

Velostationen und Verkehrs-drehscheiben

Das öV-Angebot wurde in den letzten Jahren ausgebaut und stärker mit dem individuellen Verkehr – auch mit dem Velo – verknüpft. Die Nachfrage ist gestiegen, gleichzeitig ist der zur Verfügung stehende Raum knapp geworden. Deshalb haben wir beim VöV die «Planungshilfe Verkehrsdrehscheiben» erarbeitet mit dem Ziel, praxistaugliche Methoden für die Entwicklung von Verkehrsdrehscheiben zu erstellen.
Das Velo ist ein ökologisches Verkehrsmittel, um solche Verkehrsdrehscheiben zu erreichen. Damit können wir Velofahrenden an zentralen Lagen den lokalen öV während der Hauptverkehrszeit entlasten. Und in ländlich geprägten Ortschaften können zum Orts- und Regionalverkehr weitere Nutzende erschlossen werden.
Für mich ist klar: Eine Verkehrsdrehscheibe muss über genügend qualitativ gute Veloabstellplätze an geeigneter Lage verfügen. Veloabstellplätze sollen die Veloabstell-Situation mit einer gut beleuchteten, wind- und wettergeschützten Anlage mit direktem Zugang zu den Perrons entschärfen. Nur so erreichen wir eine gute Abstimmung zwischen Velo und dem öV.

Ueli Stückelberger
Direktor des Verbandes öffentlicher Verkehr VöV

Die Veloparkierung in Verkehrsdrehscheiben

Was früher bloss Bahnhöfe waren, werden heute immer mehr zu Verkehrsdrehscheiben. Hier sollen zur Abwicklung der laufend zunehmenden Mobilität auch die Veloparkieranlagen ausgebaut werden. Der Verband öffentlicher Verkehr unterstützt diese Aufgabe mit einer neuen Planungshilfe.

Foto: Stadt Zürich

In der neuen Unterführung des Bahnhofs Oerlikon liegen die Veloabstellplätze unmittelbar bei den Perronaufgängen.

Verkehrsdrehscheiben sind gemäss Bundesamt für Raumentwicklung ARE «gut organisierte Umsteigepunkte» vom Auto auf den öffentlichen Verkehr, das Velo oder Sharing-Angebote. Diesen November hat das ARE Erkenntnisse publiziert, wie Drehscheiben am besten funktionieren. Einen Mehrwert bieten beispielsweise Echtzeitinformationen für die Organisation der Reise und die Verknüpfung der Verkehrsmittel. Der Bund fördert die Entwicklung solcher Drehscheiben seit 2021 mit einem entsprechenden Programm. Eines der Instrumente für die Förderung von Verkehrsdrehscheiben ist das Programm Agglomerationsverkehr. Dort fallen entsprechende Projekte in eine eigene Kategorie, die in den nächsten vier Jahren bundesseitig mit rund 150 Mio. Franken unterstützt werden sollen.

Der Verband öffentlicher Verkehr VöV hat vor diesem Hintergrund diesen Sommer eine Planungshilfe veröffentlicht. Sie bietet praxisnahe Grundlagen und Methoden sowie gute Beispiele für die Entwicklung von Verkehrsdrehscheiben. Dabei steht unter anderem die Veloparkierung im Fokus, denn das Velo ist beliebt: Die SBB schätzt, dass rund 10 Prozent ihrer Kundschaft mit dem Velo an den Bahnhof fährt. Die Herausforderung ist das Finden der

Voranzeige: Infotreffen 2024 am 3. September in Zofingen

Produkte und Dienstleistungen rund um Velo-Abstellanlagen

Die beiliegende Ausgabe 2024 steht auch unter velostation.ch zum Download bereit.

Forum unter neuer Leitung

Ab Dezember fungiert Marie Métrailler als Geschäftsführerin des Forums Velostationen Schweiz. Die promovierte Politikwissenschafterin war zuvor Gewerkschaftssekretärin bei der VPOD Region Neuenburg, wo sie sich insbesondere um Kampagnen, Verhandlungen oder auch Rechtsberatung für das Personal der Gemeinden und des Sozialsektors kümmerte. Sie ist 34jährig und lebt in La Chaux-de-Fonds. Marie Métrailler übernimmt die Geschäftsführung von Valérie Sauter, die im Mai zum Büro für Mobilität gewechselt hat.

Foto: zVg

Marie Métrailler
Geschäftsführerin des Forums Velostationen Schweiz

MODI kommt in Etappen

Die Mobilitätsdateninfrastruktur des Bundes, kurz MODI, verzögert sich. Nach der Vernehmlassung im Mai 2022 hat das zuständige Bundesamt für Verkehr diesen Oktober mitgeteilt, dass «die Arbeiten zur MODI weitergeführt werden können, eine Botschaft ans Parlament aber in diesem Jahr nicht mehr möglich ist». Grund für die Verzögerung ist, dass aufgrund der finanziellen Situation des Bundes das Projekt etappiert werden musste. MODI soll dereinst ein Datenhub für Mobilitätsangebote sein, wozu auch die Veloparkierung und das Bikesharing gehören.

geeigneten, will heissen: gut gelegenen und genügend grossen Flächen für die Abstellanlagen. Je nach Bedarf und Möglichkeiten bieten sich kostenlose oder kostenpflichtige (bewachte) Velostationen bzw. Abstellplätze an.

Die Planungshilfe stellt die Vielfalt von möglichen Systemen anhand konkreter Beispiele vor und zeigt auf, wie die Bedürfnisse der Velofahrenden bei der Planung und Projektierung berücksichtigt werden können. Ein Aspekt ist die Finanzierung, die gerade ausserhalb der Agglomerationen ein Problem sein und dazu führen kann, dass die Bereitstellung von Abstellanlagen weniger hoch priorisiert wird als andere Angebote.

Eine mögliche Finanzierungsquelle ausserhalb von Agglomerationen bildet der Bahninfrastrukturfonds BIF. Nach wie vor ist unklar, ob BIF-Gelder für den Bau von Abstellanlagen eingesetzt werden dürfen. In seiner Antwort auf einen parlamentarischen Vorstoss von Nationalrat Philipp Kutter schrieb der Bundesrat, es sei «keine Kernaufgabe der Bahnen, Parkierungsanlagen zu finanzieren, zu bauen und zu betreiben.» Dennoch hat der BIF im Falle von Sion eine Anlage bereits mitunterstützt. Das federführende Bundesamt für Verkehr BAV erarbeitet derzeit eine Richtlinie für die Anwendung des BIF. Es besteht die Hoffnung, dass diese auch Veloabstellanlagen zur betrieblichen Einrichtung der Bahn zählen und damit finanziell unterstützen wird.

(cmm)

Das Velo im Auto-Parkhaus

In Innenstädten und bei Bahnhöfen sind die Flächen für Veloabstellplätze oftmals begrenzt. Bieten sich Autoparkhäuser als Standort für Veloplätze oder eine Velostation an? Was in Genf schon Realität ist, wird auch in Basel geprüft.

Viele Städte fördern den Veloverkehr mit Erfolg, doch will die steigende Zahl von Velos auch geordnet abgestellt sein. Doch sollen der knappe Stadtraum und die Gehflächen von Abstellplätzen und «wild» abgestellten Velos möglichst freigehalten werden. Da taucht zunehmend die Frage auf, ob nicht bestehende, öffentliche oder private Autoparkings teilweise oder ganz für das Velo geöffnet werden sollen.

Foto: Fondation des Parkings

Die Veloabstellplätze sind im separaten Abteil gesichert.

Der Verkehrsplaner Andreas Stäheli sieht durchaus ein Potenzial für die Umnutzung von Auto-Parkhäusern für Velos. Bedingung sei jedoch die velogerechte Ausgestaltung der Anlage. Dies beginnt schon beim Standort des Parkhauses, denn zu weit von den Zielen entfernte Parkings würden schlecht angenommen. Als nächstes müssen die Zufahrt zum Parkhaus und die Manövrierflächen innerhalb des Gebäudes sicher gestaltet werden. Die Schranke etwa müsse für Velos gut passierbar sein. Der Weg zu den Veloplätzen soll idealerweise getrennt vom Motorfahrzeugverkehr organisiert und Mischverkehrsflächen sollen gut markiert werden. Entscheidend bleibt die Akzeptanz der Velofahrenden, ihr Velo in Auto-Parkhäusern abzustellen.

Bereits 25 Jahre Erfahrung mit solchen Anlagen hat die Stadt Genf. Damien Zuber, Direktor bei der Betreiberfirma «Fondation des Parkings», spricht von einem grossen Erfolg. Die Belegung sei derart gut, dass Erweiterungen zu Lasten von Autoparkplätzen notwendig geworden seien. Dies, obwohl bei der Mehrheit der rund 20 Anlagen der Zugang für die Velos via die Autorampe erfolge. Man stelle fest, dass Infrastrukturen, die nicht ganz den Ansprüchen der Velofahrenden genügen, diese nicht von der Nutzung abhalten.

Es bleibt allerdings die Frage, ob in bestehenden Parkhäusern überhaupt Platz für Velos bereitgestellt werden kann und soll. Die Stadt Bern etwa verfolgt die Strategie, Autoparkplätze aus dem öffentlichen Strassenraum in öffentliche und private Parkhäuser zu verlagern, um Platz etwa für Velostreifen zu gewinnen. Ganz abgesehen von den planerischen Überlegungen braucht es somit eine politische Abwägung, wie Kapazitäten in Parkhäusern genutzt werden sollen.

(cmm)

femapark easylift+ femapark DAS VELOPARKIERSYSTEM
- 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.ch

Automatische Anlagen im Aufwind

Im April wurde in Meilen der vierte automatische Veloturm der Firma V-Locker AG aus Dübendorf in der Schweiz eröffnet. Zwei weitere sollen im Frühling 2024 in Wallisellen und Grenchen-Süd in Betrieb gehen. Die Nachfrage nach Plätzen steigt, doch die Finanzierung bleibt eine Herausforderung.

Foto: V-Locker AG

Unmittelbar neben dem Perronzugang gelegen: der im April eingeweihte Veloturm in Meilen.

Automatische Abstellanlagen in Türmen haben offensichtliche Vorteile: Für die Kundschaft bieten sie einen optimalen Schutz vor Diebstahl und Vandalismus. Der 24h-Tarif von 5 Franken liegt höher als in Velostationen, nicht jedoch der Monatstarif von 14.95 Franken. Dies, obwohl das Sicherheitsniveau in Velostationen nicht gleich hoch ist. Über die App können je nach Angebot zusätzliche Dienstleistungen gebucht werden wie Reparaturarbeiten oder das Mieten von Velos.

Auch aus Sicht der Erstellerin und der Betreiber ergeben sich Vorteile. Die Türme benötigen pro Abstellplatz weniger Fläche als andere Anlagen, und die Plätze werden kaum von «Veloleichen» blockiert. Zudem hat der Betreiber laufend den Überblick über die Belegung und das Nutzerverhalten, beispielsweise auch darüber, ob die Kundschaft die Anlage für die erste oder die letzte Meile nutzt.

Der erste Veloturm wurde im Jahre 2020 als Pilotprojekt im bernischen Münchenbuchsee eröffnet. Seither wurden in der Schweiz drei weitere automatische Anlagen in Form von Velotürmen eröffnet. Seither war die Erstellerin V-Locker stark in Deutschland engagiert. Deren CCO, Elisabeth Brand, ortet zudem ein Problem bei den finanziellen und personellen Ressourcen der Städte. Bundesgelder gibt es praktisch nur über die Agglomerationsverkehrsprogramme, die eine lange Planungs- und Umsetzungsdauer bedingen. Anders sieht die Situation etwa in Deutschland aus, wo deutlich mehr und auch grössere Anlagen mit bis zu 120 Plätzen realisiert werden können. Dort stehen nebst Bundes- auch EU-Gelder zur Verfügung.

Doch auch nutzerseits besteht noch Überzeugsbedarf, ist doch selbst der erste Turm in Münchenbuchsee noch nicht voll ausgelastet. Die Anlagen sind auf eine spezifische Benutzergruppe mit hochwertigen Velos und E-Bikes ausgerichtet und in der Schweiz entsprechend klein dimensioniert. Trotz dieser aktuell noch überschaubaren Nachfrage haben auch die SBB Interesse an automatischen Systemen. Gemäss Colette Manella, Projektleiterin bei «Erste Letzte Meile», beabsichtigt das Transportunternehmen ihrer Kundschaft an passenden Standorten gesicherte Veloabstellplätze zur Verfügung zu stellen. Die Velotürme an den SBB-Bahnhöfen sind aus ihrer Sicht vorerst Pilote; hier beteiligt sich die SBB mit dem Zur-Verfügung-Stellen des Grundstücks für zwei Jahre. Investitions- und Betriebskosten sind jedoch Sache von Gemeinde und Betreiber. So auch in Meilen, wo die Gemeinde einen Betriebskostenbeitrag leistet, das Risiko jedoch bei der Erstellerin liegt, die gleichzeitig auch als Betreiberin fungiert.

(cmm)

News zu Velostationen-Apps

Die **Web-App von Velocity** kommt seit April mit einem neuen Design daher und bringt einige Neuerungen. So bietet die App beim Öffnen die fünf am nächsten gelegenen Velostationen an, sofern die Geolokalisierung aktiviert ist. Durch ankreuzen der Funktion «angemeldet bleiben» entfällt die Identifizierung für die nächsten 53 Monate. Erleichtert wird die Erneuerung des Abos, indem der letzte Kaufvorgang abrufbar ist und mit wenigen Klicks erneuert werden kann. Velocity ist das Zutrittssystem der Genfer Fondation des Parkings für 48 Velostationen in der Schweiz. Seit November dieses Jahres auch für die neue Velostation Bülach.

Wer sein Velo in der Velostation am Bahnhof Luzern parkieren will, kann sich seit Juli mit der neuen **Velo-App VeloCasa** den Zutrittscode jederzeit selbstständig auf das Smartphone holen. Bislang mussten die Kund:innen entweder einen Badge kaufen oder sich regelmässig den Zugangscode holen. Beides war nur während den Öffnungszeiten möglich. «Mit VeloCasa haben wir eine simple, zeitgemässe und sichere Lösung gefunden, die einen 24h-Stunden-Zugang zur Velostation ermöglicht», so Oliver Rippstein, Leiter Velomobilität bei der Caritas Luzern, die die Velostation betreibt. Wer eine Lösung ohne Smartphone nutzen will, erhält mit der Badgekarte weiterhin Zugang zur Velostation.

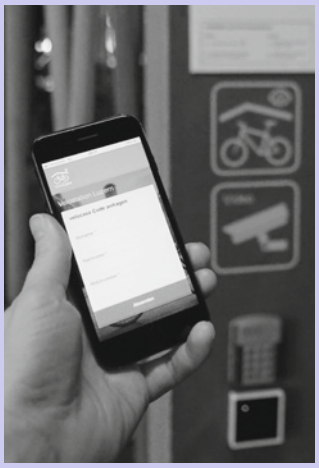

Foto: Ronnie Zumbühl

VeloCasa öffnet die Tür rund um die Uhr.

Platz für Lastenvelos

Lastenvelos für den Kinder- und Warentransport wird eine grosse Zukunft vorhergesagt. Doch um sie abzustellen, ist im öffentlichen Raum und erst recht in Velostationen der Platz knapp. Der Kanton Genf will vorwärts machen.

Was in nordeuropäischen Velo-Vorzeigeländern gang und gäbe ist, breitet sich mehr und mehr auch in der Schweiz aus: das Lastenvelo. Die Verkaufszahlen haben sich hierzulande zwischen 2020 und 2022 verdoppelt und Cargovelos sind ein Teil des Stadtbildes geworden. Diese sind gegenüber Autos und Lieferwagen platzsparend im Betrieb, brauchen jedoch mehr Abstellfläche als normale Velos. Will man die Lastenvelos beispielsweise im Interesse einer nachhaltigen City-Logistik fördern, so muss man sich auch Gedanken zu derer Parkierung machen. Der Kanton Genf geht hier nun voran und integriert das Thema in seinem Leitfaden Veloparkierung. Inspirieren lässt er sich dabei von der Region Brüssel, die vor zwei Jahren einen umfrangreichen Bericht hierzu veröffentlicht hat.

Foto: Pro Velo Schweiz

Die Berner Velostation «Welle 7» bietet grosszügige Lastenveloplätze.

Gemäss der Bearbeiterin, der Geografin Virginie Kauffmann, soll der Leitfaden die bauart- und grössenbedingten Spezifikationen von Lastvelos und die Bedürfnisse deren Fahrer:innen aufzeigen. Analog den «normalen» Velos sollen Mindestquoten für Lastenveloplätze definiert werden, sei es im privaten wie im öffentlichen Bereich. Bei der Parkierung im öffentlichen Raum und in Velostationen geht es zudem um die Manövrier- und Abstellflächen sowie um die Frage der Fahrzeugsicherung. Gerade der Brüsseler Bericht liefert hier eine Vielzahl von Varianten für (abschliessbare) Anlehnbügel. In Genf sei auch ein Pilotprojekt geplant, um die Umwandlung von Autoparkplätzen in Lastenveloplätze zu testen.

Auch der Bund und die SBB haben die Zeichen der Zeit erkannt. Letztere bietet an ausgewählten Standorten wie Sierre und Brig Flächen für die Parkierung von Lastenvelos oder Velos mit Anhängern an. Diese sind mit entsprechenden Logos markiert. Auch Betreiber von Velostationen, wie die Stadt Bern, gehen diesen Weg. Ab 2025 dürfte es zudem für den Strassenraum ein offizielles Logo für Lastenvelos geben, hat doch das Bundesamt für Strassen diesen Sommer einen entsprechenden Vorschlag in die Vernehmlassung geschickt. Städte und Kantone dürfen dann öffentliche Flächen explizit dem Abstellen von Lastenvelos widmen.

Trotz all dieser Initiativen bleibt der Platz an sich eine Herausforderung. Aus diesem Grund schlägt die Genfer Nationalrätin Delphine Klopfenstein vor, gleich sämtliche Autoparkplätze auch für Lastenvelos freizugeben. Der entsprechende Vorstoss wurde vom Bundesrat indessen abschlägig beantwortet: Er wolle die Kontrolle über die Cargovelo-Plätze lieber den Behörden vor Ort überlassen.

(cmm)

Modulares und intelligentes Veloparking.

- Für 6 - 1'000 Velos
- Einfache Bedienung per App
- Sichere Velo-Schliessfächer
- 24h-Zugang
- E-Bike laden
- Verdichtet öffentlichen Raum

Jetzt Informationen anfordern:
+41 43 343 55 70
info@v-locker.ch
www.v-locker.ch

v | locker
smart bike parking

Stadt Mühlacker, 120 Fahrradboxen

Impressum

Infoletter Nr. 45/Dezember 2023
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)
Übersetzung: Aurélien Riondel
Lektorat: Aline Renard, 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