



# News letter

11-2002

## Basel hat das erste Veloparking der Schweiz

**Ende Juni wurde in Basel das erste Veloparking der Schweiz eröffnet. Mit seinen vollautomatischen Ein- und Ausgangskontrollen erfüllt es höchste Ansprüche und hat innert Kürze eine sehr hohe Akzeptanz erlangt.**

**S**chnell, sicher, bequem: Diese Qualitäten sollen gute Velorouten, aber auch Veloabstellplätze aufweisen. Das Basler Veloparking wird diesen Kriterien vollumfänglich gerecht: Die automatische Durchgangskontrollanlage funktioniert ähnlich wie bei Parkhäusern und kann auch grössere Anstürme gut bewältigen. Als Tages-BesucherIn kann man nach der Einfahrt in die Station auf dem Velo sitzen bleiben und für den Eintritt in den Abstellbereich ein Ticket ziehen. Beim Abholen bezahlt man zuerst an den automatischen Kassen und kann mit dem Ausfahrts-Ticket die Anlage verlassen. DauermieterInnen haben mit ihrer Karte während der gelösten Periode freie Ein- und Ausfahrt.

*Das Veloparking Basel genügt höchsten Ansprüchen bezüglich Komfort, Sicherheit und Bedienungsfreundlichkeit*

### Kein Velo-Keller

Obwohl die Velostation unter dem Centralbahnplatz liegt, entsteht nicht der Eindruck eines Velokellers. Zum einen ist dies seiner farbigen und hellen Gestaltung zu verdanken. Zum anderen ist die Velostation stets belebt dank der 24-

Stunden-Präsenz der Betreiberin, der Anwesenheit von KundInnen sowie von PassantInnen, die durch die Station den Bahnhof erreichen können. Tagsüber sorgen der Veloladen und in naher Zukunft die Restaurationsbetriebe dafür, dass es im Veloparking nie unheimlich leer wird. Zusätzlich wird das Parking mit Videokameras überwacht.

Wer die Anlage betritt, spürt, dass sie von Profis geplant und gebaut wurde. Trotz baulicher und technischer Komplexität wurden die vom Grossen Rat bewilligten Kosten in der Höhe von 11 Mio. Franken eingehalten. Die Gelder stammen grossenteils aus dem 25-Mio.-Velokredit des Kantons, sodass zurzeit ein



Foto: Andreas Stäheli

### Finanzierung

**Mit dem Aufbau und Betrieb einer Velostation stossen Gemeinden und Kantone an finanzielle Grenzen. Soll sich der Bund engagieren?**

**Seite 3**

### Himmlisch

**Die Velostation Winterthur feierte ihren fünften Geburtstag. Die KundInnen sind vom Angebot begeistert. Eine Auswahl der Reaktionen auf**

**Seite 3**



von Andreas Stäheli

## Macht das Basler Veloparking Schule?

*Allein schon die Vorgaben waren ambitionös: Platz für 1200 Velos; unter dem Centralbahnplatz gelegen; keine Velos mehr auf dem Platz; bewacht; geräumig und hell; einladende und freundliche Ambiance; genügend Platz für jedes Velo; bequem und sicher für Frauen; kostenfreie und -pflichtige Bereiche; Dienstleistungen und Läden aus dem Velosektor; marktwirtschaftlich orientierter Betreiber.*

*Die Erwartungen seitens der Behörden, Medien, Planer und insbesondere der Velofahrenden waren riesig. Und sie scheinen sich zu erfüllen, wie die ersten Erfahrungen seit der Eröffnung am 21. Juni zeigen. Die hohen, hellen Räume vermitteln einen angenehmen und sicheren Gesamteindruck, die Durchgangskontrollen sind leistungsfähig, das System ist kundenfreundlich. Die Betreiber bieten einen 24h-Service, und der Staat trägt den Aufwandüberschuss.*

*Basel hat mit seinem Planungs- und Betriebsmodell für Velostationen einen Quantensprung gewagt und scheint sicher zu landen. Inwieweit dieses Beispiel für andere Stationen Schule machen kann, wird sich weisen müssen. Zu wünschen wäre es.*

*Andreas Stäheli ist Verkehrsplaner in Basel und Mitglied des Ausschusses der Koordinationsstelle Velostationen Schweiz*

Editorial

neuer Velokredit vorbereitet werden muss. Die Betriebskosten werden ebenfalls vom Kanton getragen.

### Kinderkrankheiten schnell geheilt

Jeder Anfang ist schwer: In den ersten Tagen versuchten BesucherInnen, ihr Velo mangels geeigneter Instruktionshinweise durch das Personen-Drehkreuz zu schieben, statt über die Veloschleuse korrekt ins Parking einzutreten. Deshalb wurden die BesucherInnen durch zusätzliches Personal in der Anfangszeit instruiert.

Einige Anpassungen mussten vorgenommen werden: So waren anfangs die Öffnungszeiten nicht auf den SBB-Fahrplan abgestimmt. Bauliche und signalisationstechnische kleine Nachbesserungen löste die Betreiberin unbürokratisch und schnell.

Nach dem ersten Betriebsmonat überrascht die sehr hohe Akzeptanz, die das Veloparking bei den Velofahrenden geniesst. Die Auslastung beträgt unter der Woche trotz Sommerferien zwischen 60 und 70 Prozent sowohl im kostenpflichtigen Teil nahe der Perronzugänge wie im etwas weiter entfernten Gratisbereich. Letzterer weist vor allem an Wochenenden noch deutlich höhere Auslastungen auf.

Doch was passiert, wenn das Veloparking nach den Sommerferien voll ist? Der Kanton Basel-Stadt als Bauherr ist sich dieser Problematik bewusst und hat das dementsprechende Vorgehen für einen allfälligen Ausbau mit zweistöckigen Abstellanlagen oder zusätzlichen Veloständern schon bestimmt.

### Gute Kommunikation

Der schnelle und grosse Erfolg des Veloparkings Basel hat verschiedene Gründe: Nebst der Qualität der Anlage, die für sich selbst spricht, bestach die gute Öffentlichkeitsarbeit. Die Eröffnung des Parkings und des neu gestalteten Centralbahnplatzes umrahmte ein grosses Volksfest. Im Vorfeld und dank einer Aktion der IG Velo erhielten 4000 RadfahrerInnen Schnupper-Gratiseintritte. Viele neugierige Velofahrende fuhren extra ins Veloparking, um sich die Anlage in Ruhe erklären zu lassen. Nach dieser «Trockenübung» war die Hemmschwelle zur täglichen Benützung des Parkings überwunden.

### Oberirdische Situation

Mit der Eröffnung wurde ein grosser provisorischer Veloabstellplatz nach mehrwöchiger Ankündigung aufgehoben. Das Provisorium wurde geräumt, und die Fahrräder müssen gegen Gebühr bei der Polizei abgeholt werden. Bei widerrechtlich abgestellten Velos wird mittels Zetteln auf das Veloparking hingewiesen. Diese Aufforderungen werden nach Auskunft der Polizei gut beachtet. Die IG Velo möchte zusätzliche, oberirdische Abstellplätze für Kurz- und Langzeitparkierende. Dies aus Komfort-, aber auch aus Kapazitätsgründen, weil dereinst der grosse Abstellplatz entlang des Elsässerbahnhofs wegen Bauarbeiten aufgehoben wird. Der Kanton hingegen will auf dem Platz keine Langzeitabstellplätze tolerieren. Er macht städtebauliche und ordnungspolitische Gründe geltend. Zudem möchte er nicht das von ihm finanzierte Parking konkurrenziert sehen. Hingegen ist das Problem der fehlenden Kurzzeitabstellplätze erkannt und angegangen worden.

### Der Blick nach Münster (D)

Die Stadt Münster im deutschen Nordrhein-Westfalen ist von der Grösse her mit Basel vergleichbar (siehe auch Artikel auf Seite 4). Sie ist wie Basel eine Universitäts- und Fahrradstadt. Die Radstation unter dem Bahnhofsvorplatz wurde 1999 eröffnet und bietet heute 3500 Abstellplätze zu vergleichbaren Preisen wie in Basel an. Der Betrieb der Anlage ist dank einer Auslastung von über 80% kostendeckend. Die Skepsis vor der Eröffnung war in Münster gemäss Pressestimmen sehr gross, umso mehr erstaunten der rasche Erfolg und die Akzeptanz der Radstation. Ein interessantes Resultat brachte die Nutzerbefragung kurz nach dem Start: Mehr als ein Viertel der KundInnen kam erst jetzt, also dank der Radstation, mit dem Velo zum Bahnhof.

Auch in Münster gibt es oberirdisch nach wie vor gratis Abstellplätze (unter anderem direkt neben dem Eingang des Bahnhofs), die mit Schildern und Abschränkungen oder Linien klar gekennzeichnet sind. Die Abstellplätze nah bei der Radstation sind als Kurzzeitparkplätze deklariert, das bedeutet, dass die Parkdauer maximal ein Tag (=24 Std.)

sein darf. Der Platz wird täglich kontrolliert und nicht regelkonform abgestellte Räder werden eingesammelt. Die Kurzzeitregelung kann dabei mittels Kennzeichnung durch Bänder, die beim Wegfahren abfallen, ebenfalls einfach durchgesetzt werden.

Kathrin Schweizer und  
Käthi Diethelm

## Technische Daten Veloparking Basel



Foto: Kathrin Schweizer

### 1100 Einstellplätze in zwei Bereichen:

**Gleisnah:** 550 Abstellplätze kostenpflichtig

**Etwas weiter entfernt:** 550 Abstellplätze gratis  
Automatische Durchgangskontrollanlage (nur kostenpflichtiger Teil)

- 3 Zufahrtsrampen
- 5 Fussgängereingänge
- Direkter Zugang ins Bahnhofsgebäude

### Öffnungszeiten:

4.00 bis 2.00 Uhr (gemäss Fahrplan), Zutritt mit Ticket durchgehend gewährleistet

### Begleitende Angebote:

Pumpstation, E-Bike-Tankstation, Schliessfächer für Helm etc., Veloboxen, Velovermietung, Velohändler/-mechaniker mit Tagesservice (am Morgen bringen, am Abend abholen), Restaurationsbetriebe

### Tarife:

Fr. 1.– pro Tag (erste Viertelstunde gratis), Monatsabo Fr. 12.–, Jahresabo Fr. 120.–; Veloboxen: Fr. 5.– pro Tag, Fr. 360.– pro Jahr  
Betreibergemeinschaft aus Sevis und Rent a bike. Sevis ist u.a. für den Betrieb des Centralbahn-Parkings (Auto) beim Bahnhof SBB verantwortlich.

### Info:

[www.veloparking.ch](http://www.veloparking.ch)

### Infoveranstaltung:

Besichtigung des Veloparkings Basel im Rahmen des 11. Infotreffens der Koordinationsstelle Velostationen Schweiz am 7. November 2002. Vgl. Einladung in der Beilage.

# Mehr Schub für Velostationen

**Der Aufbau von Velostationen verläuft in der Schweiz langsam, aber stetig. Die Unterstützung des Bundes würde diesem Prozess die dringend notwendige Beschleunigung bringen. Damit könnten die Rahmenbedingungen für den Betrieb verbessert werden, der heute manchenorts in Frage gestellt ist.**

Mit der Eröffnung des Veloparkings Basel sind in der Schweiz 15 Stationen in Betrieb. Weitere drei – Bern II (Bollwerk), Biel und Genf – sind in der Realisierungsphase und dürften noch in diesem Jahr eröffnet werden. Einige bestehende Anlagen stecken zurzeit in der Umstrukturierung; die Finanzierung der Infrastruktur und damit die Realisierung sind indes noch unklar. Im Jahre 2004 wird Schaffhausen folgen, wo das Projekt die wichtigsten Hürden genommen hat. Die Bilanz seit der Eröffnung der ersten Velostation anno 1996 in Uster darf sich sehen lassen. Sie kann aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Planung und Realisierung einer Station eine erhebliche Investition und ihr Betrieb ein dauerndes politisches und finanzielles Engagement benötigen. Sind die Rahmenbedingungen nicht mehr gegeben, müssen Stationen – wie in Baden, Chur, Herzogenbuchsee und Wohlen AG geschehen – schliessen. Andere stehen regelmä-

sig vor der Frage, ob sie im nächsten Jahr noch existieren werden. Dabei wäre die Nachfrage nach Velostationen wohl in gegen 100 Städten der Schweiz vorhanden.

## Anschubfinanzierung gewünscht

Die Abhängigkeit von öffentlichen Geldern ist gross und macht Gedeih oder Verderben der Velostationen schwer kalkulierbar. Derzeit etwa im Kanton Bern, wo die entstehenden Stationen Bern II (Bollwerk) und Biel zwar im Bau sind, die Finanzierung aber noch nicht geklärt ist. Der Kanton unterstützt die Errichtung von Velo-Abstellplätzen mit Fr. 250.- pro Platz, findet aber keine Kasse, um diesen Betrag aufzustoeken. Dies wäre aber dringend erwünscht, kommt doch bei Neubauten ein Platz rasch einmal auf mehrere Tausend Franken zu stehen. Im Falle von Bern helfen glücklicherweise die SBB mit, da es sich beim Bahnhof Bern um ein Prestigeobjekt handelt. Andere Städte bzw. Stationen dürften von dieser Gross-

zügigkeit aber nicht profitieren. Wo also die Standortgemeinden und -kantone nicht zahlen können oder wollen, bleibt die Realisierung auf der Strecke. Hier müsste der Bund mit einer Investitionsspritze im Sinne einer Anschubfinanzierung helfen können. Bislang ist es nicht klar, ob sich der Bund bei derartigen Einrichtungen aus Zuständigkeitsgründen überhaupt engagieren darf. Es gibt aber einige Argumente, die dafür sprechen, etwa die bessere Verknüpfung von Velo- und öffentlichem Verkehr oder ganz generell die Förderung des Langsamverkehrs in Agglomerationen. Es bleibt abzuklären, welche Kasse unter welchem Titel hierzu in Anspruch genommen werden könnte. Als weitere Fördermassnahmen kommen Hilfen bei der Planung, Realisierung und dem Betrieb in Frage, wie Raum- und Betriebsmodelle, technische Standards, Beratung und Rahmenverträge usw. Solche Grundlagen und Rahmenbedingungen, wie sie aus dem deutschen Nordrhein-Westfalen bekannt sind, können die Entwicklung von Stationen massgeblich strukturieren und vorantreiben.

Die Koordinationsstelle Velostationen der IG Velo Schweiz betrachtet das Thema der Finanzierung als äusserst zentral und engagiert sich entsprechend in dieser Sache.

Martin Wälti

*Die Velostation Bern an der Schanzenbrücke erhält demnächst eine Schwester auf der Südseite des Hauptbahnhofs.*

## Velostation St. Gallen

Der VCS St. Gallen engagiert sich für den Bau einer Velostation (siehe Newsletter 6/2000). Nun ist diese in den Wettbewerb für die neue kantonale Fachhochschule aufgenommen worden, die auf der Nordseite des Bahnhofs gebaut werden soll.

## Ausbaugedanken

Mit zusätzlichen Dienstleistungen oder räumlichen Erweiterungen lassen sich zusätzliche KundInnen anlocken, aber auch die Arbeitszeiten des Personals der Velostationen besser auslasten. Konkrete Pläne haben die Stationen Luzern (Reparaturdienst), Interlaken (Cafébar), Burgdorf (Zügelhilfe für SeniorInnen) und Langenthal (Raum).

## «Ein Geschenk des Himmels!»

Die Velostation Winterthur feierte den 5. Geburtstag und befragte ihre KundInnen. Die Resonanz war unerwartet gross, teilweise gar überschwänglich, wie folgende Zitate zeigen:

«Ein wichtiger Teil meines Alltags; am Morgen und am Abend freundliche Gesichter und dazwischen das Velo in guten Händen. Danke!»

«Baut die Leistungen ständig aus. Ein sehr sinnvolles Arbeitsprojekt. Kompliment!»

«Ich wäre auch bereit, einen höheren Betrag zu zahlen. Schön wäre ein grösseres Platzangebot.»

«Velostation und Veloreinigungsdienst machen täglich das Leben angenehmer! Danke und Gratulation zum Jubiläum!»

«Ihre Velostation ist ein Geschenk des Himmels.»

«Einfach Spitze! Einziger Kritikpunkt: zu klein!»

«Was machte ich ohne sie?»

Gesammelt von Benedikt Arnold



Foto: Thomas Wiedmer

## 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  
Heinz Juon  
Arbeitsamt Winterthur  
Tel. 052 267 61 66  
heinz.juon@win.ch

Andreas Stäheli, Ingenieurbüro  
Pestalozzi und Stäheli  
Tel. 061 361 04 04  
staeheli@ps-ing.ch

Martin Wälti  
Verkehringenieur und -berater  
Tel. 079 467 99 36  
waelti.martin@bfmag.ch

## Impressum

Newsletter der Koordinations-  
stelle Velostationen Schweiz  
Nr. 11/2002 / August

Herausgeberin, Redaktion:  
Koordinationsstelle Velostatio-  
nen Schweiz, c/o IG Velo  
Schweiz, Postfach 6711, 3001  
Bern, Tel. 031 318 54 11  
info@velostation.ch  
www.velostation.ch

Erscheint 3-mal jährlich

AutorInnen dieser Nummer:  
Benedikt Arnold, Käthi Diet-  
helm, Christoph Merkli, Kathrin  
Schweizer, Martin Wälti

Auflage: 2500 Exemplare

Preis: gratis

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

Gestaltung/Layout: Bachmann  
Werbung/tnt-graphics

Druck: Buri Druck AG,  
www.regia.ch

Hergestellt mit Unterstützung  
des Bundesamtes für Strassen,  
www.astra.admin.ch

# Besuch in Norddeutschland

Vergangenen Mai liess sich eine Gruppe von 25 Personen in den deutschen Bundesländern Nordrhein-Westfalen (NRW) und Niedersachsen über Radstationen und Mobilitätszentralen informieren. In beiden Bereichen weisen die Norddeutschen gegenüber der Schweiz einen Entwicklungsvorsprung auf. Besonders beeindruckt zeigten sich die Studienreisenden von den Radstationen in Bad Oeynhausen und Münster, die im Rahmen der NRW-Kampagne «100 Radstationen in NRW» nach einheitlichem Konzept entstanden sind.

Zeugin deutscher Gründlichkeit wurde die Gruppe auf dem Münsterer Bahnhofplatz, wo mit Zange und Trennscheibe kompromisslos gegen falsch abgestellte Velos vorgegangen wird. Weniger überzeugend wirkte das Veloparkhaus in Celle (Niedersachsen), dessen «Vereinzelungsanlage» störungsanfällig und zu Stosszeiten überfordert ist. Der Exkursionsbericht kann für Fr. 80.- bei folgender Adresse bezogen werden:

Büro für Mobilität  
Aarberggasse 8  
3011 Bern  
Tel. 031 311 93 65  
mail@bfmag.ch



Foto: Martin Wälti

*Ein Angestellter der Stadt entfernt mit Hilfe einer Trennscheibe ein widerrechtlich abgestelltes Fahrrad auf dem Bahnhofplatz Münster.*

## Veranstaltungen

- 24. September 2002 in D- Mülheim-Styrum: Tagung «Radstationen -Partner für innovative Konzepte, zukünftige Dienste, Arbeit von morgen»; Informationen unter radstation@adfc-nrw.de.
- 7. November 2002 in Basel: Infotreffen Nr. 11 der Koordinationsstelle Velostationen Schweiz; (s. Einladung und Anmeldetalon in Beilage)

## Beilage

Diesem Newsletter liegt die Einladung zum Infotreffen vom 7. November 2002 in Basel bei. Interessierte treffen sich um 9.00 Uhr an der Loge des Veloparkings Basel. Die Veranstaltung dauert bis 11.45 Uhr. Die Koordinationsstelle bietet um Anmeldung bis zum 30. September 2002. Informationen unter info@velostation.ch

## TOP ANGEBOT E-BIKES



### Verkauf von 40 Elektrovlos "Flyer", kaum gebraucht!

**Modell F2:** Motorenunterstützung bis 25 km, 7-Gang, Hinterradfederung,  
**Modell F4:** Motorenunterstützung unbeschränkt, 21-Gang, Vorderrad- und Hinterradfederung.

Beide Modelle mit Lichtanlage, Kettenschutz, Gepäckträger inkl. Schliessvorrichtung. Akkubox abnehmbar, Reichweite bis 25 km.

**Occasionspreis:** ab CHF 1400.- (inkl. Ersatzakku!)

**Rent a Bike AG, Daniel Bühler, Tel.: 061 726 92 13, d.buehler@bro.ch, www.rentabike.ch**