



Schafft 100 000 Veloabstellplätze!

Der Anteil des Veloverkehrs in den Agglomerationen könnte höher sein, wenn es mindestens 100 000 sichere Veloabstellanlagen an öffentlichen Plätzen gäbe. Eine Tagung der IG Velo zeigte Lösungsansätze auf.



Foto: Peter Mithrasen

Die Berner Gemeinderätin Regula Rytz überbrachte die städtische Grussbotschaft per Velo.

Zu Beginn der Tagung stellte der Direktor des Bundesamtes für Strassen (ASTRA), Rudolf Dieterle, klar, dass die Förderung des Langsamverkehrs in den Agglomerationen zur Entlastung der Verkehrssysteme beitragen kann. Hierzu gehört schwergewichtig das Angebot an Veloparkieranlagen bei den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Der Bund will Rahmenbedingungen schaffen, damit auch er sich an der Verbesserung des Angebotes beteiligen kann. Aktuell be-

finden sich zwei Geschäfte im politischen Prozess. Einerseits die Ausführungsgesetzgebung zum Neuen Finanzausgleich (NFA), zu der der Bundesrat kürzlich die Botschaft verabschiedet hat. Andererseits die «Dopo Avanti»-Vorlage, deren Vernehmlassung im Sommer stattfand.

20 000 neue Abstellplätze bei den SBB

Die Organisatoren der Tagung und die ReferentInnen waren sich einig, dass der heutige Veloanteil von ca. sechs Prozent in den Agglomeratio-

Editorial



von Roland Arpagaus

CHUR handelt!

Mit dem Ausbau des Bahnhofs will Chur ca. 850 attraktive Veloabstellplätze schaffen. Die Aufgabe entpuppte sich jedoch schwieriger als angenommen. Es stellten sich Fragen wie «Veloparking oder Zweiradabstellplätze?», «Bewacht oder unbewacht?» – «Oder sogar eine automatische Veloabstellanlage?» Die gefundene Lösung soll verschiedenste Bedürfnisse abdecken: die Probleme Diebstahl, Vandalismus und Nähe zu den Perrons minimieren sowie die Sicherheit und den Schutz vor Witterung mit überdachten Abstellplätzen steigern. Kernstück der neuen Lösung ist ein Parking für 270 Velos unter dem Bahnhofplatz. Dieses grenzt direkt an die neue Personenunterführung. Anlässlich der Nationalen Fachtagung Veloparkierung in Bern sahen wir uns darin bestätigt, den eingeschlagenen Kurs fortzusetzen. Entwicklungsbedarf sehen wir in der Industrie, wo die Doppelparker und das Eintrittssystem noch Potential zur Optimierung aufweisen. Wichtig ist, dass eine benutzerfreundliche Lösung gefunden werden kann. Die Radfahrenden sollen noch mehr dazu angespornt werden, die Fahrräder zu benutzen. Auch mit attraktiven Veloabstellplätzen kann man einen wichtigen Beitrag zum Umsteigen aufs Velo leisten. Dies bringt eine Entlastung des motorisierten Verkehrs im Stadtzentrum und erhöht die Attraktivität der Stadt Chur.

Roland Arpagaus, Projektleiter Ausbau Bahnhof / Bahnhofplatz, Teil Stadt Chur.

Beitrag 2006

Diesem Newsletter liegt die Beitragsrechnung für das Jahr 2006 bei. Mit Fr. 250.– unterstützen Sie unsere Tätigkeiten und erhalten Vergünstigungen.

Nummer 20

Sie halten die zwanzigste Ausgabe des Newsletters Velostationen in den Händen. Der Ausschuss der Koordinationsstelle wünscht Ihnen eine interessante Lektüre.



11

11 *Astra-Direktor Rudolf Dieterle will mit dem Langsamverkehr die Agglomerationen entlasten.*

21 *IG-Velo-Präsidentin Jacqueline Fehr lässt sich das neuste Doppelparker-Modell erklären.*



21

Fotos: Pete Mijnsen

nen auf mindestens zehn Prozent gesteigert werden muss. Gemäss Markus Dössegger, Leiter kombinierte Mobilität der SBB, kommen heute 10% der Kundschaft mit dem Velo zum Bahnhof. Ihnen will die SBB einen guten Abstellplatz zur Verfügung stellen. Ein SBB-internes Programm sieht hierzu die Schaffung von jährlich 800 bis 1200 Veloabstellplätzen in den nächsten zehn Jahren vor. Ein Teil erfolgt im Rahmen des Faceliftings von 620 Regionalbahnhöfen, die übrigen betreffen 60 Fernverkehrsbahnhöfe. Angewendet werden dabei die in Zusammenarbeit mit der IG Velo erarbeiteten und getesteten Standards.

Der Teufel steckt im Detail

Die klaren Bekenntnisse von ASTRA und SBB konnten allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Bedürfnisse der Velofahrenden differenziert betrachtet werden müssen. An vielen zentralen Standorten und Umsteigepunkten auf den öffentlichen Verkehr zeigt sich, dass falsch platzierte und konstruierte, unsichere oder schlicht überfüllte Abstellanlagen zu Beschädigungen, Vandalismus oder gar Diebstahl führen. Roger Nordmann, Nationalrat und Vorstandsmitglied der IG Velo Schweiz, formulierte anschaulich die Bedürfnisse der «kleinen Königin» Velo: ein zielnahe Angebotsspektrum vom einfachen Anlehnbügel bis zur bewachten Highend-Anlage. Dass die Erschliessung der Standorte sowie Zahl und Qualität der Abstellanlagen bereits bei Beginn der Planung berücksichtigt werden müssen, war den anwesenden Fachleuten nicht neu. Dennoch zeigte das

Beispiel Bahnhof Bern einmal mehr, dass Masterpläne nichts nützen, wenn das Velo dann doch vergessen geht. Christoph Bähler, bis 2004 Velobeauftragter der Stadt Bern, monierte im Beisein der grünen Berner Baudirektorin Regula Rytz, dass auch unter Rot-Grün das Velo oft an letzter Stelle komme. Auch im Referat des Marketing-Experten Peter Masciadri musste Bern, in diesem Fall die Velostation am Bollwerk, als Beispiel für eine missglückte Planung erhalten. Nicht zuletzt aufgrund einer fehlenden Marktanalyse liege die Auslastung der optimal gelegenen Anlage bei schlechten 60%.

Die Niederlande und Nordrhein-Westfalen machen es vor

Wie weit Holland ist, durfte man einmal mehr dem Referat von Ursula Lehner-Lierz entnehmen. Der Vorsprung, den die Flachländer seit dem weltweit ersten Masterplan Anfang der Neunzigerjahre geschaffen haben, ist beeindruckend. Hier ist das Konzept der Velostationen weiterentwickelt worden, wie die funktional und architektonisch gelungene Neugestaltung des Bahnhofplatzes in Leiden zeigt. Überhaupt ist Veloförderung in Holland breit abgestützt: von 130 grossen und mittelgrossen Städten betreiben 80 Prozent eine aktive Veloparkierungspolitik. Dank Stationen, Gratisvelowachen und Velo-Dienstleistungen in den Innenstädten ging der grassierende Veloklau um ein Viertel zurück. Ähnliche Wege geht das deutsche Bundesland Nordrhein-Westfalen, das noch immer als *das* deutsche Velokompetenz-Zentrum gilt. Auch hier werden bei den Radstationen die

Dienstleistungen gross geschrieben und unter anderem auch als Mittel gegen verödete Bahnhofsareale eingesetzt. Motor der Entwicklung ist die vom Bundesland unterstützte Entwicklungsagentur Radstationen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs ADFC.

Fortschrittliche Berner Gesetzgebung

Dass gute Abstellanlagen nicht nur von politischen Launen abhängen, sondern auch von griffigen Gesetzen und Normen, zeigte Oskar Balsiger auf eindruckliche Weise. Der Präsident der Expertenkommission Veloverkehr des VSS präsentierte die Folgen der Berner Bauverordnung, die bei Neubauten zwingend Veloabstellplätze vorsieht. Balsigers Enkel müssen beim Besuch der Grossmutter nicht mehr damit rechnen, ein Schild «Velo anstellen verboten» anzutreffen. Einen kritischen Blick warf er zudem auf die zunehmende Zweckentfremdung von Velogaragen in Privatliegenschaften. Insgesamt gab der Anlass aber Grund zu Optimismus, namentlich was das (finanzielle) Engagement des Bundes anbelangt. Voraussetzung dafür ist, dass Parlament und Kantone das Potential des Veloverkehrs ernst nehmen und entsprechende Beschlüsse fassen. ASTRA-Direktor Rudolf Dieterle sagte zu Recht: «Mit den Grundlagen haben wir einen Steilpass gemacht, mit der NFA-Gesetzesvorlage hoffen wir, den Kantonen Appetit auf konkretes Handeln gemacht zu haben. Wir hoffen, dass das Bundesparlament nun den Fressnapf nicht wieder wegstellt».

Pete Mijnsen / Christoph Merkli

Tagung Veloparkierung – was bleibt?

Die Koordinationsstelle Velostationen soll eine Aufgabenliste führen, damit die Postulate erfüllt werden. Das entsprechende Dokument wurde an der Tagung verabschiedet.

Den Organisatoren der Fachtagung war es ein Anliegen, dass die Veranstaltung konkrete Ergebnisse für das weitere Vorgehen bringt. Als Instrument entstand ein Synthesedokument, das die wichtigsten Erkenntnisse und Forderungen zusammenfasst. Es wurde am Ende der Tagung zur Diskussion gestellt, live redigiert und anschliessend den Teilnehmenden druckfrisch mit auf dem Heimweg gegeben. Das Dokument dient somit als legitimierte

Grundlage für die weitere Tätigkeit der Verbände im Bereich der Veloparkierung.

Integrierte Velo(parkier)politik

Gerade das erfolgreiche Beispiel Niederlande zeigt, welche Früchte eine integrierte Politik tragen kann. Die Veloparkierung ist dort Konzept und gleichzeitig Element einer übergeordneten Veloplanung. Für die Schweiz bedeutet dies, dass wir den Veloverkehr verstärkt als System

behandeln. Angesprochen sind hier in erster Linie die Kantone, Agglomerationen und Gemeinden.

Finanzierung

ASTRA-Direktor Rudolf Dieterle hat die Arbeiten des Bundes in Sachen Agglomerationsverkehr als Steilpass bezeichnet (vgl. Hauptartikel). Gemeint ist damit die Ausführungsgesetzgebung zum Neuen Finanzausgleich (NFA), die als Botschaft vorliegt. Sie sieht für den Langsamverkehr Beiträge aus den Mineralölsteuergeldern vor. Wieviel davon für welche konkreten Projekte in die Agglomerationen fließen wird, entscheidet sich im Rahmen der «Dopo-Avanti»-Vorlage, die in der Vernehmlassung diesen Sommer heiss umstritten war. Voraussetzung für Bundesmittel ist in jedem Fall, dass entsprechende Projekte in einem Agglomerationsverkehrsprogramm enthalten sind. Nach Meinung der Verbände sollen Abstellanlagen nach einem fairen Schlüssel gemeinsam von Gemeinden, Kantonen, dem Bund und Transportunternehmen – sofern sie an Umsteigeknoten liegen – finanziert werden. Auch die Kundschaft soll, wenn eine erhöhte Qualität vorliegt, ihren Beitrag leisten.

Gütesiegel für Produkte

Die parallel zur Tagung angebotene Ausstellung von Abstellanlagen hat gezeigt, wie unterschiedlich die Angebote auf dem Markt sind. Für Besteller von Anlagen ist es nicht einfach, die richtige Wahl zu treffen. Die SBB hat mit der IG Velo Schweiz aufgrund eines Publikumstests Standards für Anlagen definiert. Dieses Beispiel sollte Schule machen. Zu prüfen ist die Vergabe eines Gütesiegels für gute Produkte.

Fach- und Koordinationsstelle

Die Tätigkeit der Koordinationsstelle Velostationen hat gezeigt, dass das eine Auskunfts-, Beratungs- und Koordinationsstelle zum Thema Velostationen und Veloparkierung einem Bedürfnis entspricht. Die Entwicklungsagentur Radstationen in Nordrhein-Westfalen beweist, dass ein proaktives Vorgehen Früchte trägt. Vorarbeiten für den Ausbau der heutigen Koordinationsstelle sind im Gange.

Christoph Merkli



ReferentInnen-Tisch an der Tagung vom 25. Oktober.



Unbefriedigend: Wilde Veloparkierung am Hauptbahnhof Zürich.

Referate

Die Referate der Tagung Veloparkierung können unter www.igvelo.ch heruntergeladen werden:

- Rudolf Dieterle, Direktor des Bundesamtes für Strassen: «Was geht die Veloparkierung den Bund an?»
- Roger Nordmann, Nationalrat und Mitglied des Vorstandes der IG Velo Schweiz: «Die Bedürfnisse der 'kleinen Königin'»
- Robert Sutter, Leiter Projektierung beim Tiefbauamt der Stadt St. Gallen: «Diebstahl, Vandalismus und Veloordnung»
- Christof Bähler, Fachstelle Fussgänger- und Veloverkehr des Kantons Bern: «Parkdruck bei der Rail City»
- Ursula Lehner-Lierz, velo:consult Männedorf: «Konsequent, fundiert, integriert – Veloparkierungspolitik in den Niederlanden»
- Barbara Stettler, Stadtplanung Biel: «Veloparkierung in Biel - Funktionalität und Design konsequent realisiert»
- Martin Urwyler, Jury Prix Velo 2005: Präsentation der Preisträger
- Markus Dössegger, Leiter Kombinierte Mobilität SBB: «Qualitätssprung bei den SBB»
- Norbert Papenbrock, Radstation Warendorf, und Heike Kiesslich, ADFC NRW: «Der beste Schrauber von Nordrhein-Westfalen»
- Oskar Balsiger, Präsident VSS-Expertenkommission Fussgänger- und Veloverkehr: «Gesetzgebung und Normierung»
- Peter Masciadri, Masciadri Communication & Design: «Mit dem Marketing-Ansatz zu besseren Lösungen»
- Daniel Sigris, Planum Biel AG: «Die Entstehung eines neuen Handbuchs zur Veloparkierung»
- IG Velo Schweiz / Koordinationsstelle Velostationen Schweiz: «Abschlussdokument der nationalen Fachtagung Veloparkierung vom 25.10.05»

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

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 Koordinationsstelle Velostationen Schweiz

Nr. 20/2005 / November

Herausgeber:
Koordinationsstelle Velostationen Schweiz, www.velostation.ch

Redaktion:
Koordinationsstelle Velostationen Schweiz, c/o IG Velo Schweiz

Erscheint 2-mal jährlich

Autoren dieser Nummer:
Pete Mijnsen, Christoph Merkli, Dave Durner

Auflage:
1300 Exemplare deutsch

Preis: gratis

Produktion & Adressänderungen:
Verlag velojournal,
Cramerstrasse 17,
8004 Zürich,
Tel. 044 242 60 35,
info@velojournal.ch,
www.velojournal.ch

Gestaltung/Layout:
typisch GmbH / tnt-graphics

Druck: ropress



Der Eingang zum neuen Velogate vor dem Landesmuseum in Zürich.

Zürcher Velogate an neuem Standort

Nach einer Züglete infolge Bauarbeiten hat die Velostation am Zürcher Hauptbahnhof einen neuen Platz gefunden – beim Landesmuseum.

Das Velogate am Zürcher Hauptbahnhof hat ein neues Plätzchen gefunden. Am unlängst eröffneten Standort zwischen Sihl und Landesmuseum stehen 170 bewachte Veloabstellplätze zur Verfügung. Zusätzlich im Angebot sind Gratis-Ausleihvelos von Züri rollt. Diese werden ganzjährig gegen ein Depot von zwanzig Franken und Vorweisen eines Ausweises von 7 bis 21.30 Uhr ausgeliehen.

Neues Garderoben-Prinzip

Die Preise für die Velostation blieben unverändert, die Jahreskarte kostet Franken 120 Franken, die

Saisonkarte 80 Franken, eine einzelne Nacht zwei Franken. Ebenfalls sehr günstig ist der Reparatur- und Putzservice. Neu werden die Velos im Garderoben-Prinzip angenommen, die KundInnen müssen die Velos also nicht mehr abschliessen.

Neu beim Landesmuseum

Betreut wird das Velogate weiterhin durch Mitarbeitende der Asylorganisation Workfare. Das alte Velogate bot seit 1998 bis im Frühsommer direkt bei den Gleisen 140 bewachte Veloabstellplätze an. Im Frühsommer musste es aber einer SBB-Baustelle weichen. Während der

Sommermonate wurde eine provisorische Lösung am Sihlflur gefunden. Mitte Oktober konnte das Provisorium durch das neue und grössere Velogate beim Landesmuseum ersetzt werden.

Wann kommt die Velostation?

Von einer grossen, modernen Velostation können Zürcher VelofahrerInnen jedoch nach wie vor nur träumen: weder der Zugang (nur von einer Bahnhofseite her zugänglich), noch das Platzangebot können die Bedürfnisse wirklich befriedigen.

Dave Durner

Terminvorschau

- **Freitag, 13. Januar 2006,** Tagung «Agglomerationsverkehr» des VCS in Bern
- **Freitag, 28. April 2006,** Infotreffen der Koordinationsstelle Velostationen in Winterthur
- **Mai 2006,** Newsletter Nr. 21
- **Donnerstag, 3. November 2006,** Infotreffen der Koordinationsstelle

Hinweis

Unter www.velostation.ch können alle Newsletter sowie Referate heruntergeladen werden.

Know-how für Velostationen

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

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

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