



Praxis-Beispiel
VELOSTATIONEN
Aufbau und Betrieb



30.05.2007

Übersicht



Das Piktogramm Velostation steht für sicheres und komfortables Veloabstellen.

Platzprobleme, Velodiebstahl, Vandalismus, nasse Velosättel, Beschädigungen beim Parkieren oder fehlende zeitgemässe Dienstleistungen halten viele Menschen davon ab, mit dem Velo zum Beispiel zum Bahnhof, zum Einkaufen oder zur Arbeit zu fahren. Mit der Förderung von Velostationen, die als geschlossene Anlagen konzipiert sind und damit Schutz vor Diebstahl, Witterung, Vandalismus und Übergriffen bieten, wird eine wichtige Lücke in der Mobilitätskette von Tür zu Tür geschlossen. Damit wird auch der öffentliche Verkehr gefördert.

Beispiel Burgdorf

1997 hob die IG Velo Burgdorf die Velostation im ehemaligen Güterschuppen am Bahnhof Burgdorf aus der Taufe. Sie war damals eine der ersten bewachten Anlagen in der Schweiz. Was zu Beginn als bewachte Velostation konzipiert und betrieben wurde, entwickelte sich sehr bald zu einem Labor für die Entwicklung, den Markttest und schliesslich den Betrieb neuer Mobilitätsdienstleistungen. Die Velostation hat sich unter stets ändernden Rahmenbedingungen vom Beschäftigungsprogramm zur Sozialfirma entwickelt.

Heute umfasst die Velostation Burgdorf Dienstleistungen, wie sie seit 2006 heisst, insgesamt acht Betriebszweige: Velostation, Hauslieferdienst, Velokurier, Expresskurier, Recycling, Velowerkstatt, Pflege und Reinigung im öffentlichen und privaten Raum (PROPR) und ein Atelier. Zum eigentlichen Aushängeschild hat

sich der Velo-Hauslieferdienst entwickelt, der heute aus Burgdorf und den Nachbargemeinden Oberburg und Lyssach nicht mehr wegzudenken ist.

Dem Betrieb sind heute 25 Gemeinden aus der Region angeschlossen, aus denen die Velostation 2006 insgesamt 157 Langzeitarbeitslose beschäftigt hat.

Beispiel Basel

Das Veloparking Basel wird seit 2002 von einer Dienstleistungsgemeinschaft zweier ortsansässiger Firmen auf privatwirtschaftlicher Basis betrieben. Insgesamt stehen 1'300 Veloeinstellplätze, 288 Schliessfächer und 25 Veloboxen zur Verfügung. Somit ist sie die grösste Velostation der Schweiz. Neben der primären Funktion als geschützter Veloeinstellplatz bietet das Veloparking den Kunden eine breite Palette an Dienstleistungen rund ums Velo an. Die Kunden können ihre Velos für Reparaturen oder eine Generalreinigung abgeben, Ersatzvelos gratis beziehen und viele nützliche Artikel rund ums Velo kaufen. Tankstellen für Elektrovelos sowie eine Druckluftstation zum Nulltarif runden das Angebot ab.

Beschrieb



Nebst der Bewachung von Velos bieten moderne Velostationen eine grosse Palette weiterer Dienstleistungen an.

Hintergrund

Bahnhöfe gehören zu den am intensivsten genutzten Räumen und sind Drehscheibe vielfältiger Umsteigebeziehungen. Die Velofahrenden treffen in Bahnhofnähe jedoch oft auf qualitativ schlechte Abstellplätze, die sich durch fehlenden Witterungsschutz, wenig Sicherheit vor Diebstahl und Vandalismus, überstellten oder weit vom Perron entfernten Abstellflächen auszeichnen. Die Bedarfsanalyse „Veloparkierung an Bahnhöfen“ (2003) zeigt für die grösseren Bahnhöfe in der Schweiz ein Defizit von über 55'000 Veloabstellplätzen auf. Davon müssten mind. 19'000 Plätze in Velostationen geschaffen werden. Velostationen steigern den Komfort und die Sicherheit der Velofahrenden und leisten einen Beitrag zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs. In der Schweiz gibt es heute 21 Velostationen an Bahnhöfen. Die Anzahl der dort verfügbaren Abstellplätze reicht von 48 (St. Gallen) bis 1'300 (Basel).

Angebot

Velostationen sind geschlossene Anlagen, die Schutz vor Diebstahl, Vandalismus, Witterung und Übergriffen bieten. Der Zutritt ist nur mit Berechtigung möglich und die Benutzung ist in der Regel kostenpflichtig.

Velostationen sind an Standorten sinnvoll, an denen eine hohe Nachfrage nach Veloparkierung besteht, wie vor allem an Bahnhöfen aber auch in innerstädtischen Geschäftszentren (Arbeitende, Wohnbevölkerung, Kunden) und in Quartieren mit städtischem Charakter. Sie werden durch Personal betreut (Bewachung) und/oder mit elektronischen Mitteln wie Videokameras kontrolliert (Überwachung). Je nach Standort und Betriebsform sind weitere velobezogene und nicht velobezogene Dienstleistungen möglich und in der Regel sinnvoll.

Beispiele velobezogener Dienstleistungen:

- Schliessfächer
- Pumpstation
- Reparaturwerkstatt
- Stromanschluss für Elektrovelos
- Umkleidekabinen / Duschen / WC

Beispiele nicht velobezogener Dienstleistungen:

- Café, Bar
- Hauslieferdienst
- Kurierdienst
- Mobilitätsberatung

Erfahrungen

Planungsträger für velofördernde Massnahmen (Gemeinden, Kantone, Transportunternehmen, Private) realisieren in der Regel Bauprojekte – hierfür sind die Strukturen vorhanden. Bei der Planung einer Velostation muss aber zusätzlich von den Gesetzmässigkeiten eines Betriebes ausgegangen werden. Dies erfordert, dass auf das Instrumentarium der Unternehmensführung abgestützt wird. So ist es sinnvoll ein Leitbild zu erarbeiten und einen Businessplan zu erstellen. Die Erfahrungen mit Velostationen in der Schweiz haben gezeigt, dass grundsätzlich drei verschiedene Betriebsformen möglich sind:

- durch ein Beschäftigungsprogramm betriebene
- von einem privaten Anbieter (z.B. Velohändler) betriebene
- vollautomatische, elektronisch überwachte

Für den Betrieb einer Velostation ist es wichtig, dass flexibel auf geänderte Rahmenbedingungen reagiert werden kann. So führte beispielsweise der Trend am Arbeitsmarkt, dass immer mehr Produktionsbetriebe ihre Werkstätten in Billiglohn-Länder auslagern, dazu, dass die Qualifikationen der Mitarbeitenden in einer durch ein Beschäftigungsprogramm betriebenen Velostation in den vergangenen Jahren stetig gestiegen sind. Die Chancen auf eine erfolgreiche Reintegration der vorübergehend eingestellten Arbeitslosen wurden jedoch nicht erhöht. Positiver Nebeneffekt dieser Entwicklung: die Qualität der Dienstleistungen der Velostation konnte kontinuierlich gesteigert werden. Bei der derzeit wieder anziehenden Konjunktur ergibt sich wiederum ein neues Bild: Die Nachfrage nach Dienstleistungen einer Velostation steigt, die Anzahl verfügbarer Personen, die dieser Nachfrage hinsichtlich Qualifikation bzw. Belastbarkeit gerecht werden, jedoch sinkt.

Profil

Verkehrsmittel

- Fussverkehr
- ✓ Veloverkehr
- ✓ Kombinierte Mobilität
- Öffentlicher Verkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Güterverkehr

Verkehrszweck

- ✓ Arbeitsverkehr
- ✓ Einkaufsverkehr
- ✓ Freizeitverkehr
- ✓ Geschäftsverkehr
- ✓ Serviceverkehr
- ✓ Schulverkehr

Wirkungsbereich

- ✓ Mobilitätsdienstleistungen
- Marketing
- Mobilitätsmanagement
- Verkehrs- und Siedlungsplanung
- Fahrzeuge und Ausrüstung

Geeignete Gemeindegrösse

- ✓ < 5'000 EinwohnerInnen
- ✓ 5'000 – 10'000 EinwohnerInnen
- ✓ 10'000 – 20'000 EinwohnerInnen
- ✓ > 20'000 EinwohnerInnen

Geeigneter Gemeindetyp

- ✓ Stadt / Agglomeration
- ✓ Wohngemeinde ausserhalb von Agglomerationen
- ✓ Arbeitsplatzintensive Gemeinde
- ✓ Ländliche Gemeinde
- ✓ Touristische Gemeinde

Realisierungszeit

- 6 Monate
- ✓ 1 Jahr
- ✓ 2 Jahre
- 5 Jahre

Investitionskosten

- gering (< Fr. 10'000.--)
- mittel (Fr. 10'000.-- - Fr. 50'000.--)
- ✓ hoch (> Fr. 50'000.--)

Jährliche Betriebskosten

- gering (< Fr. 5'000.--)
- mittel (Fr. 5'000.-- - Fr. 20'000.--)
- ✓ hoch (> Fr. 20'000.--)

Bemerkungen

Die Erstellungskosten pro Abstellplatz können nach Lage variieren: In bestehenden Räumlichkeiten ca. Fr. 1'000.-, in Umbauten ca. Fr. 5'000.- und in Neubauten zwischen ca. Fr. 7'000.- und Fr. 10'000.- (an exklusiver Lage).

Wirkung

Umwelt und Energie

Das Fahrrad hat als Transportmittel eine exzellente Energiebilanz, braucht sehr wenig Platz, ist leise und verschmutzt die Luft nicht. Man kann davon ausgehen, dass durch den Bau einer Velostation an einem Bahnhof ca. 12.5% der dort parkierenden Autofahrenden aufs Velo umsteigen (siehe Leitfaden Velostation <http://www.velostation.ch/pdf/diverse/leitfaden.pdf>).

Gesellschaft

Mobilitäts-Dienstleistungen sind ein Beitrag zu mehr Wohnqualität und schaffen Standortvorteile. Der Betrieb einer Velostation durch ein Beschäftigungsprogramm ermöglicht es, Erwerbslose und Langzeitarbeitslose in den ersten Arbeitsmarkt zu reintegrieren. Dies erfolgt mit sinnvoller Arbeit, gezielter Betreuung, Weiterbildungsmöglichkeiten und Stellenvermittlung.

Wirtschaft

Es zeigt sich, dass durch die Dienstleistungen der Einkaufsstandort aufgewertet wird. Die Angebote verstehen sich als Ergänzung zum lokalen Gewerbe. So steigert etwa der sehr gut genutzte Burgdorfer Velo-Hauslieferdienst die Attraktivität des Einkaufens gegenüber Einkaufszentren „auf der grünen Wiese“. Eine Velostation ist – ob als privater Betrieb oder als Sozialfirma – Teil der lokalen Wirtschaft und sichert bzw. schafft durch Aufträge Arbeitsplätze.

Werkzeugkasten

Vorgehen

Velostationen sollten unbedingt in ein Gesamtkonzept für die Veloparkierung im entsprechenden Perimeter integriert werden. Dabei ist die Veloparkierung zielgruppenspezifisch zu planen und zu realisieren: ein Teil der Kunden will die Velostation benutzen und ist bereit dafür zu zahlen, ein anderer Teil will das Velo weiterhin am Zielort kostenlos abstellen können. Dazu hat sich in der Praxis die Beachtung folgender velostationsspezifischer Eckpunkte für Planung, Projektierung und Bau sowie Betrieb bewährt:

1. Planung Velostation

- Leitbild: Ziel des Leitbildes ist es, Grundlagen und Rahmenbedingungen für das weitere Vorgehen zu definieren und ein für alle beteiligten Akteure gültiges gemeinsames Bild der Velostation zu schaffen.
- Konzept: Auf Basis des Leitbildes wird ein Konzept erstellt, das u.a. Aussagen zum Betriebsmodell, Raumprogramm, Anzahl Abstellplätze und Dienstleistungen enthält.
- Businessplan: Durch den stark kundenbezogenen, betrieblichen Charakter der Angebote eignet sich ein Businessplan als Entscheidungsgrundlage sowie gleichzeitig als probates Mittel, die Angebote der Velostation auf die Bedürfnisse des Marktes abzustimmen.

2. Projektierung und Bau

- Raumorganisation: Die Raumorganisation bildet die Funktionen mit den ihnen verbundenen Handlungsabläufen ab. Da zahlreiche Abläufe auf oder mit dem Velo erfolgen, ist auf eine möglichst grosszügige Bemessung der Räume zu achten.
- Velospezifische Ausrüstung: Zutrittsystem, Abstellvorrichtung, Signalisation im Perimeter
- Zufahrten: Bei den Zugängen sind möglichst direkte und sichere Situationen zu schaffen. Velofahrende reagieren sehr empfindlich auf Umwege oder nicht betriebssichere Situationen.

3. Betrieb

- Organisation: Die Betreiberin erfüllt einen Leistungsauftrag der Trägerschaft (z.B. Stadt), die Velostation nach bestimmten wirtschaftlichen Kriterien und gewissen Auflagen zu führen.
- Betriebsmodelle: Das häufigste Betriebsmodell ist eine durch ein Beschäftigungsprogramm betriebene Velostation. Weitere sind einerseits von einem privaten Anbieter (z.B. Velohändler) betriebene bzw. überwachte sowie andererseits vollautomatische, elektronisch überwachte Velostationen.
- Generelle Aufgaben: Betriebsleitung, kundengerechter Betrieb aller Dienstleistungen, personelle Betreuung, Reinigung, Unterhalt, Ordnungsdienst etc.

Finanzierung

Die Finanzierung des infrastrukturellen Teils von Velostationen ist in der Schweiz weder auf nationaler noch auf kantonaler Ebene geregelt. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme sind jedoch Förderungen für Veloparkieranlagen möglich.

Der Betrieb einer Velostation mit Beschäftigungsprogramm ist erfahrungsgemäss zu rund 30% selbsttragend. Ein Velo-Hauslieferdienst erreicht sogar eine Quote von 50 – 60%. Diese Mittel kommen durch den Verkauf von Produkten und Dienstleistungen sowie durch Sponsoring herein. Bei einem Beschäftigungsangebot für 20 – 30 Personen besteht für einen sozialen Dienst ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf von ca. Fr. 0.6 Mio. pro Jahr (ohne Infrastruktur).

Marketing

Marketing und Information sind ausserordentlich wichtig für den Erfolg einer Velostation. Die heute bestehende Koordinationsstelle Velostationen Schweiz übernimmt Teile dieser Aufgaben und entwickelt den Auftritt und die Vermarktung der Velostationen in der Schweiz weiter.

Weitere Informationen

Weiterführende Links:

- Koordinationsstelle Velostationen Schweiz <http://www.velostation.ch>
- Velostation Burgdorf Dienstleistungen <http://www.wir-bringens.ch>

Weitere Downloads:

- Leitfaden Velostation: <http://www.velostation.ch/pdf/diverse/leitfaden.pdf>
- Jahresbericht Velostation Burgdorf 2005: <http://www.wir-bringens.ch/pdf/jb2005.pdf>
- Muster Raumprogramm: http://www.velostation.ch/pdf/diverse/muster_raumprogr.pdf

Kontaktadressen und Bezugsquellen:

Koordinationsstelle Velostationen Schweiz
c/o IG Velo Schweiz
Bollwerk 35
Postfach 6711
CH-3001 Bern
Telefon 031 318 54 11
E-Mail info@velostation.ch

Velostation Burgdorf Dienstleistungen
Martin Wälti, Geschäftsleitung
Bahnhof
Postfach
3401 Burgdorf
E-Mail martin.waelti@wir-bringens.ch

Dienstleistungsgemeinschaft Veloparking
Centralbahnplatz Basel
c/o ISS Facility Services AG
Postfach
St. Jakobs-Str. 170a
CH-4132 Muttenz 2
Telefon 061 272 09 10
E-Mail info@veloparking.ch

Fragen Sie auch die Vertreter von Mobilservice PRAXIS Ihres Kantons um Rat:

<http://www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/beratung.html>

Verantwortlich für die Ausarbeitung dieses Praxis-Beispiels:

Kanton Bern
beco
Immissionsschutz
Laupenstrasse 22
3011 Bern
Hotline : 031 633 57 83 oder hotline.bern@mobilservice.ch

Bildergalerie



velostation burgdorf dienstleistungen

 Einkauf ohne zu schleppen
HAUSLIEFERDIENST

 Schnelles von Tür zu Tür, schweizweit
VELOKURIER

 Transporte im Emmental und Oberaargau
EXPRESSKURIER

 Bewachung und Vermietung
VELOSTATION

 Annahme von Velos
 und Elektrogeräten
RECYCLING

 Pflege und Reinigung
 im öffentlichen und privaten Raum
 Handarbeit im Atelier
PROPR

 Reparatur und Verkauf
VELOWERKSTATT

www.wir-bringens.ch

