

## **Velostationen: Zutrittssysteme im Vergleich**

Mit der Eröffnung des Veloparkings Basel im Sommer 2002 haben automatische Zugangssysteme zu Velostationen in der Schweiz Einzug gehalten. In der Zwischenzeit stehen in mehreren Stationen verschiedene solcher Systeme im Einsatz. Der Newsletter der Koordinationsstelle Velostationen Schweiz nimmt vier verschiedene Anlagen unter die Lupe und zeigt die jeweiligen Vor- und Nachteile auf.

### Weitere Informationen:

Koordinationsstelle Velostationen Schweiz  
IG Velo Schweiz

[www.velostation.ch](http://www.velostation.ch)  
[www.igvelo.ch](http://www.igvelo.ch)

19.12.2003

Unterstützt von:



Mobilservice  
c/o Büro für Mobilität AG  
Hirschengraben 2  
3011 Bern  
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Andreas Blumenstein  
[redaktion@mobilservice.ch](mailto:redaktion@mobilservice.ch)  
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek  
[info@mobilservice.ch](mailto:info@mobilservice.ch)  
<http://www.mobilservice.ch>



## Sesam, öffne dich – für Velostationen

Immer mehr Velostationen verfügen über elektronische Zutrittsysteme. Die Koordinationsstelle Velostationen hat die verschiedenen Systeme verglichen und Betreiber wie Kundschaft nach ihrer Meinung gefragt.



Foto: Daniel Sigrüst

Der Zutritt per Karte: Velo Station Vélo, Biel

Die Eröffnung des Veloparkings Basel im Juni 2002 markierte in mehrfacher Hinsicht einen Meilenstein für das Abstellen von Velos am Bahnhof. Weg vom Kellerambiente, hin zum farbig-hellen und grosszügigen Parking; Design bei Architektur, Abstellanlage und elektronischem Zutrittssystem. Letzteres war überhaupt neu in der Schweiz, denn bislang

waren es Menschen gewesen, welche die Türen von Velostationen öffneten und schlossen. Die Automatisierung des Zutritts und der Sicherung von Velos hat seither in Bern, Biel, Langenthal und Thun Schule gemacht; weitere werden folgen. Wenn von Automatisierung gesprochen wird, kann dreierlei gemeint sein: der Zutritt zur Station oder Anlage, die Sicherung des Velos oder



von Benedikt Arnold

### Editorial

### Automatisierung im Aufwind

*Velostationen sind Dienstleistungsbetriebe, die Zeichen setzen.*

*Die ursprüngliche Idee der ersten Velostationen in der Schweiz war, Stellenlosen eine Arbeit zu bieten – so in Aarau, Uster und Winterthur. Dies in Verbindung mit einer sinnvollen Dienstleistung für die Öffentlichkeit.*

*Um Personalkosten zu sparen, setzen immer mehr Stationen auf die Automatisierung. Aber auch vollautomatische Stationen können nicht kostendeckend wirtschaften. Und was kosten uns Menschen, die ohne Arbeit zu Hause bleiben?*

*Die Velostation Aarau wird ab 2004 versuchen, Elektronik mit persönlicher Bedienung zu kombinieren: Tagsüber eine sinnvolle Tätigkeit für die Beschäftigten und einen 24-Stunden-Service mit einem automatischen Zugangssystem.*

*In Winterthur aber ist die Arbeitslosigkeit immer noch erschreckend hoch, was ein Personenbetrieb auch in den Nachtstunden möglich macht. Die Kundschaft schätzt die Präsenz des Personals – besonders in den Randstunden. Die Finanzierung ist durch die Zusammenarbeit von Regionalem Arbeitsvermittlungszentrum, Sozialamt, SBB (günstige Mieten) und Stadt gesichert. Ein wertvoller Beitrag, damit Arbeitslose nicht noch stärker an den Rand unserer Gesellschaft gedrängt werden.*

Benedikt Arnold ist Leiter der Velostation Winterthur

#### Automatische Zugangssysteme

Welches System bewährt sich? Die Meinungen von NutzerInnen und Betreibern zu vier bestehenden Anlagen.

Seite 2

#### Velostation – Sozialstation

Ein Erwerbslosenprojekt, ausgestattet mit modernster Technik: Die neue Velostation Aarau im Porträt.

Seite 4

die Bewachung. Bei jeder automatisierten Velostation in der Schweiz ist die Kombination der drei Elemente unterschiedlich: Wer in verschiedenen Städten Velostation-Kunde ist, muss also jeweils verschieden vorgehen – anders als bei den vereinheitlichten Systemen in Auto-Parkhäusern. Gut, wenn dabei jemand vor Ort ist, der einem bei Fragen weiterhelfen kann. Dies ist bei allen Stationen heute der Fall. Doch die personelle Betreuung hat ihren Preis und ist wegen des Spardrucks bei der öffentlichen Hand gefährdet.

**Was KundInnen schätzen**

Die Vorteile automatischer Systeme sind offensichtlich: Der Zutritt kann, unabhängig von Wochentag und Tageszeit, jederzeit erfolgen. Die Zutrittskontrolle in Kombination mit Videoüberwachung vermittelt ein gewisses Mass an sozialer Sicherheit, auch wenn die Station unbedient ist. Sofern die KundInnen ihre Zugangskarte zur Hand haben – in Biel kann dies auch die Uhr am Handgelenk sein – ist der Zutritt rasch und unkompliziert. Schwieriger wird es

für Laufkundschaft und NeukundInnen, die sich zuerst über das System kundig machen und eine Karte erstehen müssen.

**Was weniger geschätzt wird**

Bern und Langenthal setzen auf das Cashcard-System, das zwar schweizweit verbreitet ist, von vielen BenutzerInnen aber wenig geschätzt wird. Der Vorteil, dass die Karte auch für andere Nutzungen eingesetzt werden kann, wird zum Nachteil, wenn die darauf gespeicherten Rabatte beim Umtausch der Karte verloren gehen. Die «traditionellere» Abokarte in Basel und Biel wird vermutlich auch darum besser akzeptiert. Die Umfrage zeigt, dass alle Systeme mit Kinderkrankheiten zu kämpfen hatten und der Kundschaft erst erläutert werden mussten. Gerade deswegen setzen die Betreiber auf anwesendes Personal, das durch keine noch so gute Informationstafel ersetzt werden kann. Professionell betreute Stationen wie Basel und Biel bieten diesbezüglich den besten Service. Alle anderen Stationen arbeiten mit Personen aus Sozialprogram-

men. Unter dieser Voraussetzung eine ähnlich hohe Qualität zu bieten, ist eine Herausforderung.

Automatische Systeme scheinen BenutzerInnen und Betreibern Vorteile zu bringen. Dass sie auch Grenzen haben, zeigt das Beispiel Bern Bollwerk, wo die meisten Velofahrenden statt der Station weiterhin die ungeschützten Abstellanlagen daneben benützen. Die regionale IG Velo vermutet, dass dafür neben dem Cashcard-System auch das Nebeneinander von kostenpflichtigen und Gratisplätzen verantwortlich ist. Die Akzeptanz einer Station hängt also nicht von einzelnen Elementen, sondern von der Gesamtheit des Angebots ab. Was die Zutrittssysteme betrifft, müsste der Trend in Richtung einer Vereinheitlichung gehen. Davon würden nicht nur die Kundschaft, sondern auch die Bauherrschaften profitieren. Man darf gespannt sein, ob sich die Armbanduhr in Zukunft als Türöffner für Velostationen durchsetzt.

Christoph Merkli, Christine Steinmann und David Reinhard

**Vier automatisierte Velostationen im Vergleich**

<p>System</p>	<p><b>Veloparking Centralbahnplatz, Basel</b></p>  <p><small>Foto: Andreas Stäheli</small></p> <p>Durchgangskontrollanlage von Kaba Gilgen AG/ Parkomatic AG. Anmelden – Ticket entnehmen – die Schranke öffnet sich. Die Velos werden mit dem eigenen Schloss gesichert. Bezahlen beim Abholen (an einem Kassensystem). Videoüberwachung/Notruf ans Dienstpersonal. Betrieben von Sevis AG und Rent a Bike AG. Bedient von 04.30 bis 02.00 Uhr.</p>	<p><b>Velostation Bollwerk, Bern</b></p>  <p><small>Foto: Thomas Wiedermer</small></p> <p>Zutritts- und Parkiersystem mit CASH-Karte («BikeControl» von Velopa). Die BenutzerInnen bekommen einen Platz in der zweistöckigen Abstellanlage zugewiesen. Ein Rad wird automatisch verriegelt. Bezahlen beim Abholen. Videoüberwachung/Hilfetaste bei den Terminals. Betrieben vom Sozialamt. Bedient werktags von 07.00 bis 19.00 Uhr.</p>
<p>Kommentar Betreiber/-in</p>	<p>Lutz Rieser, Verantwortlicher für die «Dienstleistungsgemeinschaft Veloparking Centralbahnplatz» bei der Sevis AG: «Das Veloparking funktioniert gut. Wir haben eine Auslastung von mindestens 80 Prozent. Unter der Woche sind es vor allem DauerkundInnen, an Wochenenden mehr Kurzparkierer. Kundenkontakt haben wir beim Verkauf der Abos. Technische Unterstützung brauchen nur wenige KundInnen.»</p>	<p>Stephan Hirschi, Leiter der Velostationen Bern: «Es ist problematisch, zum jetzigen Zeitpunkt eine vollautomatische Station zu führen. Unser Einzelschliesssystem funktioniert technisch nicht einwandfrei, und die meisten BenutzerInnen brauchen trotz der ganzen Technik eine persönliche Einführung.»</p>
<p>Kommentar Kunde/Kundin</p>	<p>Urs Bieli, regelmässiger Benutzer des Veloparkings Centralbahnplatz: «Ich besitze eine Jahreskarte. Man benutzt das Veloparking wie ein Autoparkhaus. So verliert man keine Zeit. Die Auslastung ist fast zu gut. Wer spät kommt, muss mit der hintersten Ecke vorlieb nehmen. Als zahlender Kunde habe ich einen direkten Zugang zu den Zügen. Ich bin begeistert vom Veloparking.»</p>	<p>Daniel Bachofner, Geschäftsführer IG Velo Bern: «Die neue Velostation am Bollwerk Bern ist nur zu einem Viertel ausgelastet. Das ist schlecht fürs Image. Schuld ist vor allem der Umstand, dass die Velofahrenden im Moment genügend Gratis-Abstellplätze an attraktiverer Lage finden. Der Zutritt mit der CASH-Card, das Rabattsystem mit degressiven Preisen und das automatische Festhaltesystem werden nicht verstanden.»</p>



# Wie wird eine Stadt velofreundlich?

Die Velostadt Biel begrüsst im November die Mitglieder der Koordinationsstelle Velostationen zum Infotreffen. Dabei stellte sie ihre Massnahmen zur Veloförderung vor.

Am 6. November fand das 13. Infotreffen der Koordinationsstelle Velostationen Schweiz in Biel statt. In seiner Grussbotschaft nannte der Bieler Stadtpräsident Hans Stöckli das Velo seinen «treuesten Partner». Er sei glücklich über die topografisch gute Lage Biels, die das Velo zum optimalen Fortbewegungsmittel macht. In der Stadt Biel gebe es beim Velofahren ein neues Element: Beim Abstellen von Velos gelten Regeln. Wer sie nicht einhält, wird vorderhand aber nicht gebüsst, sondern nur mit dem Zeigefinger ermahnt: Der Ordnungsdienst «verschleppt» das Fahrrad an einen Ort, wo es legal abgestellt werden darf. So herrsche eine gewisse Ordnung bei den

Velos, und das sei gut so: «Der Gegnerschaft des Velos wird die Munition genommen».

Stöckli beendete seine Ansprache mit der Aussage: «Biel ist heute eine velofreundliche Stadt». Wie die-

se Velofreundlichkeit erreicht wurde, erklärten anschliessend Vertreter der an der Velostation Biel beteiligten Firmen. Auf grosses Interesse stiess das berührungsfreie Zutrittssystem, das Anfang 2004 auch in der Velostation Aarau installiert wird. Es wurde von einer Bieler Firma entwickelt. Der Chip, der in die Nähe eines Sensors gehalten wird, um die Türe zu öffnen, ist als Karte, als Schlüsselanhänger oder auch als Uhr erhältlich.

Das Protokoll des 13. Infotreffens finden Sie auf [www.velostation.ch](http://www.velostation.ch)



Der Bieler Stadtpräsident und Velofan Hans Stöckli bei seiner launigen Rede

Foto: Martin Wältli

## Velo Station Vélo, Biel



Foto: Daniel Sigrist

Zutrittssystem «Access Link» von Omega Electronics SA. Eine Chipkarte wird über einen Sensor gehalten – die Tür öffnet sich. Abstellanlage «Bike Safe Double» von Bike Parking Systems, gesichert mit dem eigenen Schloss. Videoüberwachung/Notruf zum Betreiber. Betrieben von Central Parking Systems gemeinsam mit dem Parkhaus. Bedient werktags von 07.00 bis 22.00 Uhr.

Fabien Senn, Angestellter Central Parking Systems: «Die Station funktioniert nicht schlecht. Das Nebeneinander von Auto- und Veloparking ist gut, die Leute haben ja etwa die gleichen Interessen: Sie wollen ihr Fahrzeug am Bahnhof stehen lassen und in den Zug umsteigen. Beim ersten Aboverkauf gehe ich mit den KundInnen mit und erkläre ihnen das System. Falls später Fragen auftauchen, bin ich ja meistens da.»

Andreas Kuoni, Vorstand IG Velo Biel-Seeland und täglicher Benutzer der Velo Station Vélo: «Ich kann mit dem Velo bis direkt vor die Schiebetür fahren. Ich halte das Portemonnaie mit dem Badge drin auf den Sensor, die Tür geht rasch auf. Beim Abholen kann ich fahrend die Tür öffnen. Geschwindigkeit ist für Pendler ein sehr wichtiges Argument. Die Leute vom Parking betreiben die Station sehr gut und sind freundlich.»

## Bewachte Velostation, Langenthal

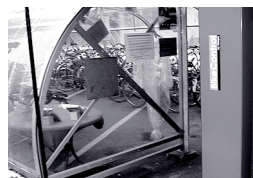


Foto: Büro für Mobilität

Zutrittssystem mit CASH-Karte («BikeControl light» von Velopa). Während der bedienten Zeiten ist die Tür permanent geöffnet, das Personal macht Sichtkontrolle. Das Velo wird mit dem eigenen Schloss gesichert. Bezahlen beim Abholen. Videoüberwachung. Betrieben vom Sozialamt. Bedient von 05.00 bis 01.00 Uhr (Sonntag: 06.30 bis 01.00 Uhr).

Bernhard Bossi, Leiter der bewachten Velostation Langenthal: «Das CASH-System funktioniert. Damit der Zutritt während der Präsenzzeiten mit Sichtkontrolle funktionieren kann, sind die Velos auch mit einem Kleber gekennzeichnet.»

Nora Mordasini, regelmässige Benutzerin der bewachten Velostation Langenthal: «Die Velostation finde ich eine gute Einrichtung. Das Personal ist sehr zuvorkommend. Der Preis ist für das Angebot angemessen, denn man erspart sich viel Ärger und ständige Reparaturen wegen Vandalenschäden. Die CASH-Karte ist für mich okay. Wenn das Personal da ist, bleibt die Tür ja ohnehin geöffnet.»

## Wechsel im Ausschuss

Felix Pfaff, Leiter der Oltech GmbH in Olten, trat im November 2003 aus dem Ausschuss der Koordinationsstelle Velostationen Schweiz zurück. Wir danken ihm herzlich für seine Arbeit zur Förderung der kombinierten Mobilität mit Velo und öffentlichem Verkehr. Neu zum Ausschuss stösst Niklaus Schranz, Spartenleiter Velo im Bereich Langsamverkehr des Bundesamtes für Strassen.

## Ein Netzwerk von Radstationen

Die BetreiberInnen der Radstationen im deutschen Bundesland Nordrhein-Westfalen trafen sich Anfang November zur «Betreiberkonferenz». Als wichtiges Fazit des Treffens wollen die BetreiberInnen der einzelnen Stationen regional zusammenarbeiten. Möglichkeiten zur Vernetzung der Stationen untereinander gibt es viele. Es wurde über einen Leihradverbund und regionale touristische Angebote, über einen gemeinsamen Auftritt und über zentralen Einkauf diskutiert. Die Radstationen wollen effizienter und rentabler werden und gemeinsam mehr bewirken können. Wichtig seien vor allem bessere Angebote im Freizeitbereich. Der Fahrradtourismus ist im Moment im Aufwind, der Trend geht hin zu häufigen und kürzeren Touren. Die Radstationen wollen zum Gesamtanbieter von Dienstleistungen am Bahnhof werden. Möglichkeiten sind Ordnung- und Reinigungsdienst, Kurierservice oder auch traditionelle Dienstleistungen der Bahn. Einzelne Stationen verkaufen schon heute Fahrkarten für die Deutsche Bahn oder der regionalen Verkehrsbetriebe.

## 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**  
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

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

## Impressum

**Newsletter der Koordinationsstelle Velostationen Schweiz**

Nr. 15/2003/Dezember

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

Erscheint dreimal jährlich

**AutorInnen dieser Nummer:**  
Christoph Merkli, David Reinhard, Andreas Stäheli, Christine Steinmann, Martin Wälti

**Auflage:** 1500 Exemplare

**Preis:** gratis

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

**Gestaltung/Layout:**  
typisch GmbH/tnt-graphics

**Druck:** ropress

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



Foto: IG Velo

# Die Velostation als soziale Institution

**Die Velostation Aarau wird im nächsten Jahr mit einem elektronischen Zutrittssystem ausgerüstet. Dennoch finden hier weiterhin Erwerbslose eine Beschäftigung.**

Die Velostation Aarau wird vom Verein Stollenwerkstatt betrieben. Dessen Ziel ist es, mit Arbeitsangeboten die Erwerbslosigkeit und ihre sozialen Folgen zu bekämpfen. Die Velostation Aarau war ursprünglich als Beschäftigungsprojekt entstanden, erwies sich aber bald als echtes Bedürfnis von Velofahrenden. Die 147 Abstellplätze sind gut ausgelastet. Doch die Beschäftigten wechselten zu oft und arbeiteten nicht immer zuverlässig genug. So wurde es unumgänglich, den Betrieb mit Fest-

angestellten zu unterstützen. Roman Uhlend, der Verantwortliche für die Velostation bei der Stollenwerkstatt, erklärt: «Die Hoffnung, dass der gute Service als öffentliches Bedürfnis erkannt und so von Stadt oder SBB auch finanziell unterstützt würde, erfüllte sich leider nicht, und so führte der Betrieb der Velostation trotz allgemeiner Zufriedenheit zu grossen finanziellen Defiziten bei der Stollenwerkstatt.» Das neue Betriebskonzept trägt sowohl den Bedürfnissen der KundInnen als auch der Beschäftigten

*Trotz Automatisierung personell betreut: Velostation Aarau*

Rechnung. Tagsüber werden weiterhin MitarbeiterInnen vor Ort sein und auch allfällige Service- und Reparaturarbeiten durchführen.

### Arbeit auch für IV-Beziehende

Im Gegensatz zu den Stationen in Biel und Basel bietet die Velostation Aarau weiterhin Arbeitsplätze für Leute «mit erschwerter Vermittelbarkeit» an. Mit der Hilfe der neuen Betriebsform soll sie ihre ursprüngliche Aufgabe als Beschäftigungsprojekt sogar besser wahrnehmen können, da das automatisierte System fehlertoleranter ist. «Selbst wenn eine Mitarbeiterin einmal ihre Schicht vergisst, können die Kunden trotzdem ihr Velo ein- und auschecken.»

Für die Beschäftigten und den Betreiber verbessert sich auch die Sicherheit. Vor allem die langen Nachtstunden wurden immer mehr zum Problem. Sowohl BenutzerInnen als auch Angestellte fühlten sich unsicher.

Mit dem neuen Konzept dient die Station sowohl als Übungsfeld für die Wiedereingliederung von Arbeitslosen als auch – und das ist neu – als Beschäftigungsstätte für IV-BezügerInnen. So werden Arbeitsplätze im so genannten «zweiten Arbeitsmarkt» von der technischen Entwicklung nicht verdrängt, sondern durch sie wieder ermöglicht.

David Reinhard

## Infotreffen 2004

Die Koordinationsstelle Velostationen Schweiz hat für das Jahr 2004 wiederum zwei halbtägige Infotreffen vorgesehen. Sie finden am Mittwoch, 24. März 2004 in Bern und am Donnerstag, 4. November 2004 in Schaffhausen statt. Die Einladungen folgen.

## Jahresbeitrag 2004

Diesem Newsletter liegt die Rechnung für den Jahresbeitrag 2004 der Koordinationsstelle Velostationen Schweiz bei. Alle Trägerschaften, Betreiber, interessierten Personen und Institutionen sind herzlich eingeladen, die Tätigkeit der Koordinationsstelle mit 250 Franken zu unterstützen.

## Stop dem Velochoas.

**...mit Bike Parking Systems.**  
z.B. Velostation Biel, seit dem 14. Juni 03 in Betrieb

**bike safe®**

www.bike-parking-systems.ch