

Velogate Zürich: Zwischenbilanz und Potenzial der Velostation im Hauptbahnhof Zürich

Seit 1998 bietet das „Velogate“ am Zürcher Hauptbahnhof bewachte Veloabstellplätze sowie die Vermietung von Fahrrädern und kleinere Reparaturen an. Nun zieht das Projekt des Tiefbau- und Entsorgungsdepartement in einem ausführlichen Evaluationsbericht Bilanz über den bisherigen Betrieb und noch vorhandene Erweiterungspotenziale.

Der auf Befragungen von VelopendlerInnen am Hauptbahnhof Zürich basierende Bericht kommt zum Schluss, dass die Nachfrage nach bewachten Veloabstellplätzen in Zürich vergleichsweise gering ist. Es bestehen aber zahlreiche Verbesserungsmöglichkeiten (Standort, Angebote), wodurch die Nachfrage erhöht werden könnte. Die Studie verweist auch auf zahlreiche Beispiele von Velostationen verschiedener Art im In- und Ausland.

Weitere Informationen:

Velogate Zürich

www.stadt-zuerich.ch/taz/planen/velogate.htm

Velostationen Schweiz

www.velostation.ch

IG Velo Schweiz

www.igvelo.ch

13. Juni 2002



**Tiefbauamt der Stadt Zürich
Verkehrsplanung**

Evaluation und Potenzial- abschätzung Velogate

Gesamtbericht

Auftragnehmer

Planungsbüro Jud
Bolleystr. 29
8006 **Zürich**

in Zusammenarbeit mit

velo:consult

Aslystr. 66
8708 Männedorf

Bearbeitung

Planungsbüro Jud
Stefan Schneider, Dipl. Geograph / Verkehrsplaner SVI
Philippe Wyss, Dipl. Umwelt-Natw. ETH / Mobilitätsberater

Velo:consult
Ursula Lehner-Lierz, Dipl. Geographin

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	6
<hr/>	
Teil I Grundlagen	7
<hr/>	
1 Auftrag	8
<hr/>	
2 Ausgangslage	8
<hr/>	
2.1 Stadt Zürich.....	8
2.2 Das Velogate.....	9
<hr/>	
3 Fragestellung	11
<hr/>	
Teil II Befragung Nicht-Nutzer	12
<hr/>	
4 Methodik Befragung Nicht-Nutzer	13
<hr/>	
4.1 Befragungen	13
4.2 Beurteilung der Repräsentativität.....	14
<hr/>	
5 Ergebnisse Befragung Nicht-Nutzer	15
<hr/>	
5.1 Fahrtziel und Fahrzeit.....	15
5.2 Fahrtzweck	16
5.3 Herkunft.....	17
5.4 Häufigkeit Velonutzung und Parkierung am HB	17

5.5	Diebstahl und Beschädigungen	18
5.6	Gründe für die Wahl des Parkierungsortes.....	18
5.7	Marketingkanäle	19
5.8	Nicht-Prüfung Velogate-Angebot.....	20
5.9	Verbesserungswünsche zur Abstellsituation.....	20
5.10	Veloqualität und -typ	21
5.11	Alter und Geschlecht	22
5.12	Zeitraum Parkierung	22
Teil III Befragung Nutzer Velogate		23
<hr/>		
6	Methodik Befragung Nutzer Velogate	24
<hr/>		
6.1	Befragungen	24
6.2	Beurteilung der Repräsentativität.....	24
7	Ergebnisse Befragung Nutzer Velogate	25
<hr/>		
7.1	Fahrtziel und Fahrzeit.....	25
7.2	Fahrtzweck	26
7.3	Herkunft.....	26
7.4	Häufigkeit Velonutzung und Parkierung am HB	27
7.5	Diebstahl und Beschädigungen	27
7.6	Gründe für die Wahl des Parkierungsortes.....	28
7.7	Marketingkanäle	28
7.8	Beurteilung Velogate-Angebot	29
7.9	Verbesserungswünsche zur Abstellsituation.....	30

7.10	Veloqualität und -typ	30
7.11	Alter und Geschlecht	31
7.12	Zeitraum Parkierung	31
7.13	Erfahrungszeitraum der Velogate-Nutzung	32
7.14	Parkierung ausserhalb Velogate	32
Teil IV Erfahrungen mit Velostationen in der Schweiz, Deutschland und den Niederlanden		33
<hr/>		
8	Einführung, Methodik, Grundlagen	34
<hr/>		
8.1	Einführung	34
8.2	Methodik	34
8.3	Grundlagen	35
9	Ergebnisse	38
<hr/>		
9.1	Velostationen in der Schweiz	38
9.1.1	Einführung	38
9.1.2	Winterthur	40
9.1.3	Bern	42
9.1.4	Luzern	45
9.1.5	Schlussfolgerungen	47
9.2	Velostationen in den Niederlanden	48
9.2.1	Einführung	48
9.2.2	Amsterdam	50
9.2.3	Schlussfolgerungen	53
9.3	Velostationen in Deutschland	54
9.3.1	Einführung	54
9.3.2	Münster	56
9.3.3	Erfahrungen mit anderen Velostationen in Deutschland und Schlussfolgerungen	59
9.4	Einflussfaktoren für Velostationen	61

Teil V Schlussfolgerungen	65
<hr/>	
10 Schlussfolgerungen	66
<hr/>	
10.1 Nachfragepotenzial	66
10.2 Ausschöpfung des Nachfragepotenzials.....	66
10.3 Fazit	69
11 Literatur, Internet Sites und Institutionen	70
<hr/>	
11.1 Literatur	70
11.2 Internet sites	71
11.3 Gemeinden, Institutionen, Gesprächspartner.....	72
Anhang	73
<hr/>	
Anhang 1 – Plan PLZ Stadt Zürich.....	74
Anhang 2 – Fragebogen Nicht-Nutzer	75
Anhang 3 – Fragebogen Nutzer	77
Anhang 4 – Gesprächsleitfaden Velostationen.....	81

Zusammenfassung

Das Planungsbüro Jud wurde in Zusammenarbeit mit velo:consult beauftragt, die heutige bewachte Velostation „Velogate“ am Zürcher Hauptbahnhof einer umfassenden Evaluation zu unterziehen sowie eine Abschätzung des Optimierungspotenzials vorzunehmen.

Die Arbeiten gliedern sich in drei Teile: Mittels zweier im Herbst 2001 durchgeführten Befragungen wurden die Nutzer des Velogates (schriftlich) und die in der Nähe des Velogates auf den unbewachten Veloabstellplätzen parkierenden Nicht-Nutzer (mündlich) auf Ihre Nutzungscharakteristik der Veloabstellplätze am Hauptbahnhof sowie bezüglich ihrer Gründe zur Wahl der jeweiligen Abstellmöglichkeiten befragt. In einem dritten Teil wurden im Rahmen von Gesprächen und Grundlagenauswertungen die Erfahrungen mit Velostationen in der Schweiz, in den Niederlanden und in Deutschland zusammengetragen.

Zusammenfassend ergaben sich die folgenden Erkenntnisse:

Das Nachfragepotenzial nach bewachten Veloabstellplätzen ist am Zürcher Hauptbahnhof vergleichsweise gering. Wesentliche Gründe dafür sind die ausserordentlich hohe Qualität des öffentlichen Verkehrs sowie die grosse Zahl von Quellen und Zielen, die in Fusswegdistanz zum Bahnhof gelegen sind.

Aufgrund der aufgezeigten Verbesserungsmöglichkeiten beim Velogate und bei seinem direkten Umfeld ist aber davon auszugehen, dass das bestehende Nachfragepotenzial heute nicht ausgeschöpft wird.

Für die Ausschöpfung des Nachfragepotenzials von zentralster Bedeutung ist – neben anderen Elementen (v.a. Öffnungszeiten, Reparaturmöglichkeiten sowie weitere auf die Hauptnutzergruppe Zupendler zugeschnittene Dienstleistungen) – der Standort der Velostation: auch ein hochstehendes Veloabstellangebot wird nur dann gut genutzt, wenn es in kürzest möglicher Distanz zu allen Geleisen und den wichtigen Einrichtungen des Bahnhofes steht. Die bauliche Situation des Hauptbahnhofes verlangt unter diesem Aspekt als Optimum eine zentrale unterirdische Velostation mit direktem Zugang zu den verschiedenen Gleisen. Aufgrund des vergleichsweise geringen Nachfragepotenzials dürften aber auch mindestens drei dezentrale oberirdische Velostationen oder „Satelliten“ zu einer massiven Verbesserung der Potenzialausschöpfung führen.

Teil I

Grundlagen

1 Auftrag

Die mit dem Leistungsausbau der ersten Etappe von Bahn 2000 und dem geplanten Bau des neuen Durchgangsbahnhofes Löwenstrasse verbundene Fahrgastzunahme im Hauptbahnhof Zürich erfordert auch die Bereitstellung weiterer Veloabstellplätze. Damit die künftigen Abstellplätze möglichst den Bedürfnissen der Nutzer entsprechend geplant werden können, sollen die Erfahrungen mit der bewachten Velostation Velogate, welche 1998 als Pilotprojekt in Betrieb ging, ausgewertet und das Nachfragepotenzial geklärt werden.

Das Planungsbüro Jud wurde in Zusammenarbeit mit velo:consult beauftragt, diese umfassende Evaluation des heutigen Velogates und eine Abschätzung des Optimierungspotenzials durchzuführen.

2 Ausgangslage

2.1 Stadt Zürich

Seit den siebziger Jahren wird der Veloverkehr in der Stadt Zürich gefördert. Die Bedeutung der Velos als Alltagsverkehrsmittel hat in Zürich denn auch stark zugenommen. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist dicht und von überdurchschnittlicher Qualität. Der Modal-Split der rund 330'000 Einwohnerinnen und Einwohner präsentiert sich wie folgt:

Stadt Zürich: Modal Split, 1992, in % der Wege (nur Wege der Stadtbevölkerung)	
Fuss	28.0
Velo/Mofa	8.0
Auto	27.0
ÖV	37.0
andere	0.0
Quelle: Socialdata (1993): Mobilität in Zürich, Verhalten, S. 4	

Betrachtet man die Summe aller Wege in Bezug zur Stadt Zürich, so ergeben sich folgende Anteile:

Stadt Zürich: Modal Split, 1992, in % der Wege (Auswertung Verkehrsmodell Kanton Zürich)	
Fuss, Velo/Mofa	30.0
Auto	35.0
ÖV	35.0
Quelle: Statist. Berichte Kt. ZH, 2/1995, S. 47	

Insgesamt existierten gemäss Volkszählung 1990 knapp 180'000 Zupendler. Davon pendelten 59% mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu. Die gut 52'000 Wegpendler wie-

sen einen Anteil öffentlicher Verkehrsmittel von 47 Prozent auf. Es besteht demnach ein grosser Zupendlerüberschuss.

2.2 Das Velogate

Das Velogate am Zürcher Hauptbahnhof bietet seit Mai 1998 eine personell betreute, witterungsgeschützte Einstellmöglichkeit für 156 Velos. Die Nutzung der Einstellmöglichkeiten im Velogate bleibt aus Sicht der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr der Stadt Zürich deutlich unter den Erwartungen.

Nachfolgend wird die aktuelle Situation des Velogates und sein Umfeld kurz beschrieben.

Standort/Gebäude

Das Velogate liegt an der nordwestlichen Ecke des Hauptbahnhofes und ist in einer ehemaligen Baubaracke als Provisorium untergebracht. Die Velostation ist fahrend erreichbar. Die Velos werden dem Personal nach dem „Garderoben-Prinzip“ abgegeben und müssen nicht abgeschlossen werden. Über eine Treppe zur Sihlquai-Passage (Unterführung) hat man Zugang zu den Gleisen.

Öffnungszeiten

Die Velostation ist montags bis samstags von 6:30 – 24:00 Uhr und sonntags von 6:30 – 22:00 Uhr geöffnet. Die Öffnungszeiten orientieren sich momentan nicht an den Fahrzeiten der ersten und letzten Züge. Für Kunden, die ihr Velo ausserhalb der Öffnungszeiten holen oder abstellen wollen, gibt es ausserhalb der Baubaracke 42 ungedeckte Abstellplätze mit Anbindeseilen, wo die Velos während den Öffnungszeiten unter Bewachungsschutz stehen.

Preise

Tageskarten kosten Fr. 2.-, Monatskarten Fr. 20.-, Halbjahreskarten Fr. 80.- und Jahreskarten Fr. 120.-. Zusätzlich gibt es einen 20-Tagepass für beliebige Tage zu Fr. 16.-.

Anbindung an umliegendes Strassennetz

Die Anbindung des Velogates an das umliegende Strassennetz ist nur aus Richtung Nordwesten für die Quartiere Industrie und Wipkingen gut. Alle anderen Anfahrtsrichtungen bedürfen Umwegfahrten um den Bahnhof bzw. durch die Langstrasse-Unterführung. Die Routen um den Bahnhofkopf sind relativ gefährlich.

Dienstleistungen

Zusätzlich werden Dienstleistungen wie Veloreinigung, Kleinstreparaturen, Schliessfächer für Velohelme und Regenjacken sowie der Gratisverleih von Velos und die Vermietung von unpersönlichen Generalabonnements angeboten.

Auslastung

Die Nutzung der Einstellmöglichkeit im Velogate bleibt aus Sicht der Velofachstelle deutlich unter den Erwartungen. Die mittlere Belegung des Velogates im August 2001 liegt sowohl morgens wie auch am Nachmittag und Abend bei ca. 50 Velos. Am Wochenende ist die Belegung tendenziell etwas höher als unter der Woche. Die

Auslastung über den ganzen Monat gemittelt liegt bei 33 Prozent. Aussagen über die Anzahl Bewegungen (Ein/Aus) können keine gemacht werden.

Werbung

Anlässlich der Eröffnung gab es Medienberichte in verschiedenen Tageszeitungen. Seit der Eröffnung im Mai 1998 wurden rund fünf Medienberichte registriert.

Mehrere Male wurden Werbeflugblätter rund um den Bahnhof verteilt. Stelltafeln bei den kostenlosen Abstellplätzen weisen detailliert auf das Velogate und seine Dienstleistungen hin.

Das Velogate wird auch auf den in Tram und Bus platzierten Werbeplakaten der Gratis-Veloverleih-Aktion „Züri rollt“ als Ausleihort aufgeführt. Die Werbewirksamkeit dieses Hinweises dürfte aber gering sein.

Trägerschaft

Das Velogate ist ein gemeinsames Pilotprojekt der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr des Tiefbauamtes der Stadt Zürich, der IG Velo und Workfare, der Asylorganisation für den Kanton Zürich. Die VBZ ist als Sponsor der Aktion „Züri rollt“ beteiligt und die SBB stellen die Baubaracke zur Verfügung.

Kostenlose Abstellplätze

Neben dem Velogate stehen in unmittelbarer Umgebung des Hauptbahnhofes gesamthaft rund 1100 Veloabstellplätze zur Verfügung. Während rund 80 davon auf der Seite Sihlpost als gebührenpflichtige, mietbare Gemeinschaftsveloboxen ausgestaltet sind, sind die übrigen Abstellplätze mit Lenkerhalter und Sicherungsseil ausgerüstet und stehen kostenlos zur Verfügung. Der grösste Teil dieser Abstellplätze - rund 700 - verfügt über keinen Witterungsschutz.

Die kostenlosen Abstellplätze rund um den Bahnhof sind alle sehr gut belegt. Oft sind sie sogar bis zu 50 Prozent überbelegt, d.h. viele Velos können nicht an Seilen gesichert werden.

3 Fragestellung

Im Hinblick auf die Planung zusätzlicher Veloabstellplätze am Hauptbahnhof stellt sich die Frage, wieweit neben kostenlosen Abstellplätzen mit Velohaltevorrichtung und Anbindekabeln auch noch eine Nachfrage nach qualitativ hochstehenden Veloabstellangeboten mit Bewachung durch Personal und weiteren Servicedienstleistungen besteht.

Zur Beantwortung dieser Fragestellung wurden drei Ansatzpunkte herangezogen:

- die heutigen Benutzer der kostenlosen Abstellplätze
- die bestehende Kundschaft des Velogates
- die bestehenden Velostationen an anderen Bahnhöfen.

In den ersten beiden Ansatzpunkten wurden die Velofahrerinnen und –fahrer befragt. Gegenstand der Befragung waren die Charakteristiken, die Hintergründe und die Motivation der Benutzung der beiden Abstellmöglichkeiten. Im Zentrum standen die Fragen:

- Warum benutzen Benutzerinnen und Benutzer der kostenlosen Veloabstellplätze das bestehende Velogate-Angebot nicht?
- Wie und warum benutzen sie die kostenlosen Abstellplätze?
- Wie und warum benutzen Velogate-Kunden das heute bestehende Velogate-Angebot?
- Was würden sie an Infrastruktur, Betrieb, Öffnungszeiten etc. des Velogates bzw. der kostenlosen Abstellplätze verbessern?

Für den dritten Ansatzpunkt wurden die Angebote, die Auslastung und die Erfahrungen der Betreiber anderer Velostationen in der Schweiz sowie in Deutschland und den Niederlanden analysiert.

Teil II

Befragung Nicht-Nutzer

4 Methodik Befragung Nicht-Nutzer

4.1 Befragungen

Die Befragung der Nicht-Nutzer wurde als mündliche Stichprobenerhebung konzipiert. Angesprochen wurden mit dem Velo wegführende Nutzerinnen und Nutzer der nahe beim Velogate liegenden Veloabstellplätze im Bereich Zollstrasse-Museumsstrasse. Ein Muster des Fragebogens findet sich im Anhang.

Die Befragungen wurden an den folgenden Tagen durchgeführt:

- Donnerstag, 27. September 2001, 07.00 bis 09.00 Uhr und 16.30 bis 18.30 (4 Stunden)
- Dienstag, 2. Oktober 2001, 16.30 bis 18.00 Uhr und 18.30 bis 19.30 Uhr (2.5 Stunden)

Die Befragungen wurden bei schönem Herbstwetter durchgeführt. Der Zeitraum für die Befragungen wurde auf Morgen- und Abendstunden verteilt, um so Unterschiede der Hauptverkehrszeiten feststellen zu können.

Für die Befragung kamen zwei Mitglieder des Verkehrszählteams des Planungsbüro Jud zum Einsatz.

Die Befragung führte zu folgender Charakteristik der Kontaktnahme:

Datum	Anzahl Kontaktversuche total (Grundgesamtheit)	davon erfolgreiche Interviews	Kontaktquote	Anzahl fehlgeschlagene Kontaktversuche
Do, 27. Sept. 2001 (Total)	72	45	63%	27
07.00 – 09.00 h	18	9	50%	9
16.30 - 18.30 h	54	36	67%	18
Di, 02. Okt. 2001 (Total)	63	34	54%	29
16.30 – 18.00 h	34	20	59%	14
18.30 – 19.30 h	29	14	48%	15
Total beide Tage	135	79	59%	56

Tabelle 1: Kontaktstatistik

Wie aus der Tabelle ersichtlich ist, waren die Morgenstunden zwischen 7 und 9 Uhr wenig erfolgreich: in den Morgenstunden konnten nur 18 Kontaktversuche registriert werden, die Hälfte davon schlug fehl. Um auf die angestrebte Zielgrösse von rund 100 Interviews zu gelangen, wurden die Befragungen am zweiten Tag auf den Zeitraum zwischen 16.30 und 19.30 Uhr konzentriert.

Da die morgendliche Erhebung nur 2 Stunden dauerte, die Erhebung am Nachmittag und Abend total jedoch 4.5 Stunden, wurde für die Auswertung ein Ausgleichsfaktor

verwendet. Die Morgendaten wurden deshalb mit dem Faktor 2.25 dem Niveau des Erhebungszeitraums am Nachmittag und Abend angeglichen.

4.2 Beurteilung der Repräsentativität

Mit 59 Prozent erfolgreicher Interviews von den 135 festgehaltenen Kontaktversuchen (entspricht der Gesamtzahl der mit dem Velo von den Abstellplätzen wegfahrenden Personen) konnte ein hoher Anteil der Grundgesamtheit befragt werden.

Von den 135 Kontaktversuchen waren 49 Personen weiblich und 85 Personen männlich. Dies entspricht einem Frau-Mann-Verhältnis von ca. 37%:63%. Befragt wurden 32 Frauen und 47 Männer, was zu einem Verhältnis von 41%:59% führt. In der Befragung sind also die Frauen – bezogen auf die Gesamtzahl wegfahrender Frauen und Männer – leicht übervertreten.

Die erhobene Veloqualität ist sowohl bei den Befragten, den Kontaktversuchen als auch auf allen Veloabstellplätzen im Bereich Zollstrasse-Museumsstrasse sehr ähnlich: in allen drei Fällen sind knapp zwei Drittel der Velos „Bahnhofvelos“, 20 Prozent normale Citybikes und 10 Prozent normale Mountainbikes. Teure Qualitäts- und Spezialvelos sind nur wenige vorhanden.

Aufgrund dieser Zahlen können die Resultate für den Untersuchungszeitraum als weitgehend repräsentativ für alle Nutzerinnen und Nutzer der Abstellplätze im Bereich Zollstrasse-Museumsstrasse beurteilt werden.

Die Resultate der Befragungen werden zum grössten Teil als gerundete Prozentzahlen dargestellt. Aufgrund des Rundungsvorgangs weicht die Summe der Anteile z.T. von 100 Prozent ab.

5 Ergebnisse Befragung Nicht-Nutzer

5.1 Fahrtziel und Fahrzeit

Betrachtet man die Ergebnisse zur Frage nach dem Ziel (Postleitzahl), welches nach dem Abholen des Velos angesteuert wird, so zeigt sich die folgende Verteilung der Fahrtziele¹ und der geschätzten Fahrzeit (Bandbreite):

Fahrtziel (PLZ, Quartier)		Fahrzeit Minuten (Bandbreite)	Anteil aller Befragten (n=90)
Angrenzende Quartiere	8001 (City)	5-10	7%
	8004 (Aussersihl)	2-10	12%
	8005 (Industrie)	3-10	34%
	8006 (Oberstrass)	5-15	6%
	Zwischentotal	-	59%
Entfernte Quartiere	8003 (Wiedikon)	10	1%
	8008 (Seefeld)	10-15	6%
	8032 (Hottingen)	10	4%
	8037 (Wipkingen)	5-15	14%
	8038 (Wollishofen)	10	2%
	8047 (Albisrieden)	10	2%
	8048 (Altstetten)	15	1%
	8049 (Höngg)	10-20	6%
	8050 (Oerlikon)	15	1%
	8055 (Triemli)	10	1%
	8057 (Irchel)	10	2%
	Übriger Kanton ZH	30	1%
	Total	-	100%

Tabelle 2: Fahrtziele und Fahrzeit

Im Mittel fahren 59 Prozent der Befragten vom Velogate in Quartiere, die direkt an den Hauptbahnhof angrenzen. Dominierend sind die angrenzenden Quartiere Industrie (34%) und Aussersihl (12%). Auch das Quartier Wipkingen, welches mit geschätzten Fahrzeiten von 5 bis maximal 15 Minuten relativ nahe liegt, wird von 14 Prozent der Befragten als Ziel genannt.

Die Quartiere, welche wie die untersuchten Abstellplätze bzw. das Velogate ebenfalls auf der nördlichen Seite des Hauptbahnhofs liegen, werden mit rund 62 Prozent

¹ Ein Übersichtsplan mit den Postleitzahlen der Ziele auf Stadtgebiet findet sich im Anhang 1.

deutlich häufiger als Ziel genannt als solche auf der südlichen bzw. östlichen Seite des Hauptbahnhofs.

5.2 Fahrtzweck

Die Fahrtzwecke sind in der nachstehenden Tabelle zusammengestellt:

Fahrtzweck	Anteil aller Befragten (n=90)
Arbeit	26%
Schule/Ausbildung	0%
nach Hause	65%
Einkauf, Läden	3%
Besuch Dienstleistungen (Bank, Post, Coiffeur, etc.)	0%
Restaurant, Café, Bar	1%
Unterhaltung (Kino, Theater, Ausstellung, Konzert)	3%
Besuch bei Privat	1%
Anderes	0%
Total	100%

Tabelle 3: Fahrtzwecke

Der Anteil der Personen, die vom Abstellplatz am HB aus nach Hause fahren, dominiert mit 65 Prozent also deutlich. Die Arbeit als Fahrtzweck wird immerhin noch in 26 Prozent der Fälle genannt. Die übrigen Fahrtzwecke spielen nur eine sehr untergeordnete Rolle. Erstaunlich ist, dass keine der befragten Personen eine Schule oder Ausbildung als Fahrzweck angab. Bei den Fachhochschulen, welche im Industriequartier stark vertreten sind, waren zum Zeitpunkt der Erhebung nämlich keine Ferien. Für die ETH und die Universität ist dies hingegen mit den Semesterferien erklärbar.

5.3 Herkunft

Bei der Frage nach der Herkunft der Befragten (bevor sie das Velo am Abstellplatz abholen) ergeben sich die folgenden Ergebnisse:

Herkunft	Anteil aller Befragten (n=90)
Arbeit	60%
Schule/Ausbildung	1%
Von zu Hause	22%
Einkauf, Läden	6%
Besuch Dienstleistungen (Bank, Post, Coiffeur, etc.)	1%
Restaurant, Café, Bar	1%
Unterhaltung (Kino, Theater, Ausstellung, Konzert)	1%
Besuch bei Privat	0%
Anderes	8%
Total	100%

Tabelle 4: Herkunft

60 Prozent aller Befragten kommen von der Arbeit, von zu Hause kommen rund 22 Prozent. Der Vergleich mit den Resultaten zur Frage des Fahrtzweckes (Kapitel 5.2) zeigt, dass die Abstellplätze zu knapp zwei Dritteln für Arbeitspendlerfahrten zwischen Wohnort und Bahnhof benutzt werden.

Der überaus grösste Teil (89%) der Befragten geht direkt vom Zug zu den Abstellplätzen. Nur 7 Prozent erledigen auf dem Weg zwischen Zug und Abstellplatz noch etwas. Diese Erledigungen werden fast ausschliesslich innerhalb des Bahnhofes gemacht. Die restlichen 4 Prozent der Befragten kommen nicht vom Zug.

5.4 Häufigkeit Velonutzung und Parkierung am HB

80 Prozent der Befragten geben an, das ganze Jahr etwa gleich häufig Velo zu fahren. 16 Prozent fahren v.a. im Frühling, Sommer und Herbst. Nur gerade 4 Prozent fahren v.a. im Sommer oder sporadisch.

Bei der Frage nach der Häufigkeit der Abstellplatznutzung am Hauptbahnhof werden folgende Antworten gegeben:

Häufigkeit der Parkierung	Anteil aller Befragten (n=90)
praktisch täglich	63%
1-2x/Woche	21%
1-2x/Monat	10%
seltener	3%
Zum ersten Mal	1%
Keine Antwort	1%
Total	100%

Tabelle 5: Häufigkeit der Parkierung am Hauptbahnhof

84 Prozent der Befragten parkieren das Velo mindestens einmal pro Woche auf den Abstellplätzen.

5.5 Diebstahl und Beschädigungen

Die Befragten beantworten die Frage nach Diebstahl oder Beschädigungen am Hauptbahnhof folgendermassen:

Diebstahl und Beschädigungen	Anteil aller Befragten (n=88)
gestohlen	24%
beschädigt	21%
weder gestohlen noch beschädigt	55%

Tabelle 6: Diebstahl und Beschädigungen

Etwas mehr als die Hälfte aller Befragten geben weder Probleme mit Diebstahl noch mit Beschädigungen an. Je rund ein Fünftel klagt über den Verlust mindestens eines Velos und/oder über Beschädigungen.

5.6 Gründe für die Wahl des Parkierungsortes

Von den Befragten haben 16 Prozent das Velogate schon mal genutzt und zusätzliche 42 Prozent das Angebot ganz konkret geprüft, aber noch nie benutzt. Diese beiden Personengruppen beurteilen Gründe, welche die Wahl des Abstellplatzes und damit den Entscheid gegen das Velogate beeinflusst haben, folgendermassen:

Grund	sehr wichtig	eher wichtig	eher unwichtig	völlig unwichtig	weiss nicht
Geschwindigkeit des Abstellens (n=52)	48%	19%	8%	18%	8%
Öffnungszeiten Velogate (n=50)	12%	2%	13%	58%	16%
Kosten Velogate (Kosten/Nutzen) (n=52)	63%	4%	12%	19%	2%
Personal Velogate (n=52)	0%	2%	0%	48%	50%
Qualität der Einrichtungen gegen Diebstahl (normale Abstellplätze) (n=52)	27%	18%	4%	34%	17%
Zugang vom Abstellplatz zum Gleis (n=52)	31%	21%	18%	8%	23%

Tabelle 7: Gründe für die Wahl des Parkierungsortes

Die beiden wichtigsten Gründe für die Bevorzugung der normalen Abstellplätze gegenüber dem Velogate sind die Geschwindigkeit des Abstellens und die Kosten. Jeweils 67% der Befragten stufen diese Gründe als „eher wichtig“ oder „sehr wichtig“ ein. 45 Prozent schätzen entsprechend die Qualität der Diebstahleinrichtungen auf den normalen Abstellplätzen als sehr wichtig oder eher wichtig ein.

5.7 Marketingkanäle

Wie die Befragten, die das Velogate schon genutzt oder geprüft haben, auf das Velogate aufmerksam geworden sind, beantworten sie folgendermassen:

Marketingkanal	Anteil aller Befragten (n=50)
Flugblatt	10%
Stelltafel	53%
Tramwerbung	0%
Anderer Werbekanal	0%
Empfehlung Freunde/Kollegen	18%
Selber mal rein geschaut	0%
Anderer Grund	2%
Weiss nicht mehr	17%
Total	100%

Tabelle 8: Marketingkanäle

Mit über 50 Prozent liegt die Werbewirksamkeit der Stelltafeln an vorderster Stelle. Die Empfehlung durch Freunde und Kollegen hat mit 18 Prozent ebenfalls einen hohen Anteil. Relativ wenig Aufmerksamkeit erzeugen die Flugblätter (10% der Nennungen).

5.8 Nicht-Prüfung Velogate-Angebot

33 Befragte (42%) haben das Velogate weder benutzt noch das Angebot konkret geprüft. Sie begründen dies folgendermassen:

Grund für Nicht-Prüfung	Anteil aller Befragten (n=47)
Kein Interesse	52%
Fehlende Info	18%
Bin mit Abstellgelegenheit zufrieden	11%
Weiss nicht	0%
Werde es jetzt dann prüfen	0%
Anderer Grund	20%
Total	100%

Tabelle 9: Grund für Nicht-Prüfung des Velogate-Angebotes

52 Prozent begründen die Nicht-Prüfung des Angebotes mit fehlendem Interesse. In dieser Gruppe werden oft „Zusatzbegründungen“ angegeben, die die Geschwindigkeit des Abstellens, die Öffnungszeiten und den Preis betreffen. Immerhin 18 Prozent geben fehlende Informationen als Grund an.

5.9 Verbesserungswünsche zur Abstellssituation

Neben den Fragen mit Antwortvorgaben konnten die Befragten am Ende des Interviews einen Wunsch oder Bemerkungen bezüglich der Abstellssituation äussern. Nachfolgend sind sie zusammengefasst¹.

- Mit 14 Nennungen wurde der generelle Wunsch nach mehr Abstellplätzen am häufigsten geäussert. 5 Befragte wünschen sich nicht nur mehr Abstellplätze, sondern v.a. mehr gedeckte Abstellplätze.
- 5 Personen finden, das Veloabstellen am Bahnhof dürfe nichts kosten.
- 5 Personen wünschen längere Öffnungszeiten, insbesondere für den Morgen wird dies geäussert. Einige verweisen auf kleinere Bahnhöfe mit längeren Öffnungszeiten (vom ersten bis zum letzten Zug).
- 4 bemängeln die Geschwindigkeit des Abstellens im Velogate oder schätzen sie bei den normalen Abstellplätzen schneller ein.

¹ Es gibt nur von relativ wenigen Befragten Angaben zu Wünschen oder Bemerkungen.

- 3 Personen meinen, es habe viele Velos auf den normalen Abstellplätzen, die selten oder gar nie genutzt würden und wünschen sich (häufigere) Ausräumaktionen.
- 2 Personen betonen, dass v.a. die Anbindemöglichkeit wichtig sei.
- 1 Person bemängelt die Zufahrtssituation (inkl. Velowege) für Velos zu den Abstellplätzen am Hauptbahnhof.
- 1 Person findet die Abstellssituation ein „riesiges Chaos“.

5.10 Veloqualität und -typ

Bei allen Kontaktversuchen und realisierten Kontakten wurde die Veloqualität und der Velotyp durch die Befragenden eingeschätzt. Diese Einschätzungen war innerhalb der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit nicht immer einfach, da visuelle Unterschiede zwischen verschiedenen Veloqualitäten oft nur gering sind. In der Tendenz dürften die Einschätzungen aber zutreffen.

Folgende Einschätzungen wurden registriert:

Veloqualität und -typ	Anteil Veloqualität aller Befragten (n=90)	Anteil Veloqualität aller Kontaktversuche (n=158)
Einfaches „Bahnhofvelo“	60%	67%
Normales Citybike	22%	20%
Normales Mountainbike	11%	8%
Teures Qualitätsvelo	3%	2%
Spezialmodell (z.B. Liegevelo)	1%	1%
andere	2%	1%
Total	100%	100%

Tabelle 10: Veloqualitäten und -typen

5.11 Alter und Geschlecht

Die Alters- und Geschlechtsstruktur sieht folgendermassen aus:

Alter (Jahre)	Anteil Frauen an allen Befragten (n=90)	Anteil Männer an allen Befragten (n=90)	Anteil Frauen und Männer an allen Befragten (n=90)	Anteil Frauen an allen Kontaktversuchen (n=157)	Anteil Männer an allen Kontaktversuchen (n=157)	Anteil Frauen und Männer an allen Kontaktversuchen (n=157)
20	7%	6%	13%	8%	4%	12%
25	11%	13%	24%	11%	13%	24%
30	16%	17%	33%	12%	17%	29%
35	3%	12%	15%	3%	17%	20%
40	2%	10%	12%	1%	8%	9%
45	0%	2%	2%	0%	3%	3%
50	0%	0%	0%	0%	1%	1%
70	0%	0%	0%	0%	1%	1%
Total	40%	60%	100%	35%	65%	100%

Tabelle 11: Alters- und Geschlechtsstruktur

Sowohl die befragten als auch sämtliche beobachteten Nutzerinnen und Nutzer der kostenlosen Abstellanlagen sind zu rund 70 Prozent zwischen 25 und 35 Jahre alt. Die Männer bilden mit 60 Prozent bei den Befragten bzw. 65 Prozent bei den Kontaktversuchen die Mehrheit. Es wurden verhältnismässig etwas mehr Frauen befragt als beobachtet.

5.12 Zeitraum Parkierung

Den Nutzerinnen und Nutzern der kostenlosen Abstellplätze wurde die Frage nach den Tageszeiten, in welchen sie das Velo am Hauptbahnhof parkieren, nicht gestellt (im Gegensatz zu den Kunden des Velogates, vgl. Kapitel 8.12). Aufgrund einer Analyse der Fragen nach dem Fahrzweck und der Herkunft (Kapitel 6.2 und 6.3) kann aber eine grobe Abschätzung gemacht werden:

- Etwa zwei Drittel der Befragten parkieren ihr Velo am Bahnhof in erster Linie tagsüber, da sie das Velo für den Arbeitsweg von zu Hause an den Bahnhof einsetzen.
- Etwa ein Drittel der Befragten parkiert nachts und am Wochenende, da das Velo für den Arbeitsweg vom Bahnhof an den Arbeitsort eingesetzt wird.

Teil III
Befragung Nutzer Velogate

6 Methodik Befragung Nutzer Velogate

6.1 Befragungen

Die Befragung der Nutzerinnen und Nutzer wurde als schriftliche Vollerhebung konzipiert. Der Fragebogen wurde, begleitet durch einen Brief des Leiters der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr des Stadtzürcher Tiefbauamtes, sämtlichen in der Adresskartei des Velogates geführten Personen zugestellt. Darunter waren 45 Jahres-, 21 Saison- und 23 Monatsabonnentinnen und -abonnenten. Unter den 89 angeschriebenen Personen befanden sich 50 ohne aktuell gültiges Velogate-Abonnement. Zusätzlich wurden Fragebogen im Velogate aufgelegt, um Tageskunden erreichen zu können. Ein Muster des Fragebogens findet sich im Anhang.

Der Versand der Fragebogen erfolgte am 27. September 2001, spätester Einsendetermin war der 15. Oktober. Für die Auswertung bis zum 24. Oktober 2001 eingegangene Fragebogen berücksichtigt. Nachfolgend ist die Fragebogenrücklauf-Statistik dargestellt:

Abonnenten	Anzahl angeschriebene Abonnenten	Anzahl ausgewertete Frageboten	Rücklaufquote
Jahresabonnenten	45	32	71%
Saisonabonnenten	21	12	57%
Monatsabonnenten	23	12	52%
Total	89	56	63%
Tageskunden	-	14	-

Tabelle 12: Fragebogenrücklauf-Statistik

Insbesondere bei den Jahresabonnenten konnte ein sehr hoher Rücklauf erreicht werden. Auch der Gesamtrücklauf ist mit 63% als gut zu bezeichnen.

6.2 Beurteilung der Repräsentativität

Von den 89 angeschriebenen Personen waren 36 Personen weiblich und 54 Personen männlich. Dies entspricht einem Frau-Mann-Verhältnis von 40:60. Zurückgesandt und ausgewertet wurden die Fragebögen von 31 Frauen und 39 Männer, was zu einem Verhältnis von 44:56 führt. In der Auswertung sind also die Frauen – bezogen auf die Gesamtzahl wegfahrender Frauen und Männer – leicht übervertreten. Der Unterschied ist jedoch aus Sicht der Repräsentativität vernachlässigbar.

Die Resultate der Befragungen werden zum grössten Teil als gerundete Prozentzahlen dargestellt. Aufgrund des Rundungsvorgangs weicht die Summe der Anteile z.T. von 100 Prozent ab.

7 Ergebnisse Befragung Nutzer Velogate

7.1 Fahrtziel und Fahrzeit

Betrachtet man die Ergebnisse zur Frage nach dem Ziel (Postleitzahl), welches nach dem Abholen des Velos angesteuert wird, so zeigt sich die folgende Verteilung der Fahrtziele¹ und der geschätzten Fahrzeit (Bandbreite):

Fahrtziel (PLZ, Quartier)		Fahrzeit Minuten (Bandbreite)	Anteil aller Befragten (n=68)
Angrenzende Quartiere	8001 (City)	8-20	7%
	8004 (Aussersihl)	5-10	9%
	8005 (Industrie)	5-15	34%
	8006 (Oberstrass)	5-10	6%
	Zwischentotal	-	56%
Entfernte Quartiere	8003 (Wiedikon)	7-12	6%
	8008 (Seefeld)	15	1%
	8032 (Hottingen)	20	1%
	8037 (Wipkingen)	5-15	10%
	8038 (Wollishofen)	10-30	4%
	8044 (Fluntern)	25	1%
	8046 (Affoltern)	30	1%
	8047 (Albisrieden)	17	1%
	8048 (Altstetten)	15	1%
	8049 (Höngg)	15-20	4%
	8052 (Seebach)	20	1%
	8057 (Irchel)	12-15	4%
	Übriger Kanton ZH	28-30	7%
	Total		100%

Tabelle 13: Fahrtziele und Fahrzeit

Im Mittel fahren 55 Prozent der Befragten vom Velogate in Quartiere, die direkt an den Hauptbahnhof angrenzen. Dominierend sind die benachbarten Quartiere Industrie (34%) und Aussersihl (9%). Das Quartier Wipkingen, welches mit geschätzten Fahrzeiten von 5 bis maximal 15 Minuten ebenfalls relativ nahe liegt, wird sogar von 10 Prozent der Befragten als Ziel genannt.

Die Quartiere, welche wie die untersuchten Abstellplätze bzw. das Velogate ebenfalls auf der nördlichen bzw. nordwestlichen Seite des Hauptbahnhofs liegen, sowie die

¹ Ein Übersichtsplan mit den Postleitzahlen der Ziele auf Stadtgebiet findet sich im Anhang 1.

Quartiere, von denen aus das Velogate über die Langstrassenunterführung gut erreicht werden können, werden mit 65 Prozent häufiger als Ziel genannt als solche auf der südlichen und östlichen Seite.

7.2 Fahrtzweck

Die Fahrtzwecke sind in der nachstehenden Tabelle zusammengestellt:

Fahrtzweck	Anteil aller Befragten (n=70)
Arbeit	56%
Schule/Ausbildung	1%
nach Hause	39%
Einkauf, Lädelen	1%
Besuch Dienstleistungen (Bank, Post, Coiffeur, etc.)	0%
Restaurant, Café, Bar	0%
Unterhaltung (Kino, Theater, Ausstellung, Konzert)	0%
Besuch bei Privat	1%
Anderes	1%
Total	100%

Tabelle 14: Fahrtzwecke

Der Anteil der Personen, die vom Velogate aus zur Arbeit fahren, dominiert mit 56 Prozent deutlich. Die Fahrt nach Hause wird in 39 Prozent der Fälle als Fahrtzweck genannt. Den restlichen Fahrzwecken kommt kaum Bedeutung zu.

7.3 Herkunft

Bei der Frage nach der Herkunft der Befragten (bevor sie das Velo am Abstellplatz abholen) ergeben sich die folgenden Ergebnisse:

Herkunft	Anteil aller Befragten (n=70)
Arbeit	33%
Von zu Hause	60%
Einkauf, Lädelen	1%
Anderes	6%
Total	100%

Tabelle 15: Herkunft

60 Prozent aller Befragten kommen von zu Hause, von der Arbeit kommen rund 33 Prozent. Der Vergleich mit den Resultaten zur Frage des Fahrtzweckes (Kapitel 7.2) zeigt, dass das Velogate zu knapp drei Fünfteln für Arbeitspendlerfahrten zwischen Bahnhof und Arbeitsort benutzt werden.

Der überaus grösste Teil (89%) der Befragten geht direkt vom Zug zu den Abstellplätzen, nur 7 Prozent erledigen auf dem Weg zwischen Zug und Abstellplatz noch etwas (diese Erledigungen werden je zur Hälfte innerhalb bzw. ausserhalb des Bahnhofes gemacht). Die restlichen 4 Prozent der Befragten kommen nicht vom Zug.

7.4 Häufigkeit Velonutzung und Parkierung am HB

70 Prozent der Befragten geben an, das ganze Jahr etwa gleich häufig Velo zu fahren. 27 Prozent fahren v.a. im Frühling, Sommer und Herbst. Nur gerade 3 Prozent fahren v.a. im Sommer oder sporadisch.

Bei der Frage nach der Parkierhäufigkeit im Velogate werden folgende Antworten gegeben:

Häufigkeit der Parkierung	Anteil aller Befragten (n=70)
praktisch täglich	64%
1-2x/Woche	19%
1-2x/Monat	10%
seltener	4%
Zum ersten Mal	3%
Total	100%

Tabelle 16: Häufigkeit der Parkierung am Hauptbahnhof (Velogate)

83 Prozent der Befragten parkieren das Velo mindestens einmal pro Woche im Velogate.

7.5 Diebstahl und Beschädigungen

Die Befragten beantworten die Frage nach Diebstahl oder Beschädigungen am Hauptbahnhof folgendermassen:

Diebstahl und Beschädigungen	Anteil aller Befragten (n=70)
gestohlen	27%
beschädigt	29%
weder gestohlen noch beschädigt	60%

Tabelle 17: Diebstahl und Beschädigungen

Über die Hälfte aller Befragten geben weder Probleme mit Diebstahl noch mit Beschädigungen an. Je rund ein Drittel klagt über den Verlust mindestens eines Velos und/oder über Beschädigungen. 11 Befragten wurde das Velo zwei oder mehrere Male gestohlen.

7.6 Gründe für die Wahl des Parkierungsortes

Die Befragten begründen die Wahl des Velogates als Parkierungsort folgendermassen:

Grund (Anzahl Befragte n = 70)	sehr wichtig	eher wichtig	eher un- wichtig	völlig unwichtig	weiss nicht
Witterungsschutz	33%	37%	24%	6%	0%
Schutz vor Diebstahl oder Beschädigung	97%	3%	0%	0%	0%
Situation auf den übrigen Abstellgelegenheiten rund um den Bahnhof	27%	29%	23%	7%	14%
Reparaturmöglichkeiten	9%	16%	34%	29%	12%

Tabelle 18: Gründe für die Wahl des Parkierungsortes

Der mit Abstand wichtigste Grund für die Bevorzugung des Velogates gegenüber den normalen Abstellplätzen ist der Schutz vor Diebstahl oder Beschädigung. 97% der Befragten finden dieses Argument „sehr wichtig“. 70 Prozent der Befragten stufen den Witterungsschutz als „eher wichtig“ oder „sehr wichtig“ ein. Die entsprechende Einschätzung wird von knapp 60% der Befragten für die Situation auf den übrigen Abstellgelegenheiten gegeben.

7.7 Marketingkanäle

Wie die Befragten auf das Velogate aufmerksam geworden sind, beantworten sie folgendermassen:

Marketingkanal	Anteil aller Befragten (n=70)
selber mal reingeschaut	39%
Stelltafel	23%
Empfehlung Freunde/Kollegen	19%
IG Velo/VCS	10%
Flugblatt	1%
Tramwerbung	1%
Anderer Werbekanal	1%
Anderer Grund	4%
Weiss nicht mehr	1%
Total	100%

Tabelle 19: Marketingkanäle

39 Prozent der Befragten haben das Velogate kennen gelernt, indem sie selber reingeschaut haben. Mit je rund 20% haben die Stelltafeln und die Empfehlung durch

Freunde und Kollegen ebenfalls einen recht hohen Anteil. 10 Prozent sind über die IG Velo oder den VCS darauf aufmerksam geworden. Wenig Aufmerksamkeit haben die Flugblätter und die Tramwerbung erregt.

7.8 Beurteilung Velogate-Angebot

Die Kunden des Velogates beurteilen das Velogate-Angebot folgendermassen:

Element (Anzahl Befragte n = 70)	sehr gut	gut	Genü- gend	Ungenü- gend	Schlecht	Sehr schlecht	Weiss nicht
Geschwindigkeit des Abstellens	57%	29%	10%	1%	0%	0%	3%
Öffnungszeiten	40%	37%	11%	9%	0%	1%	1%
Kosten Velogate (Preis / Leistung)	51%	37%	9%	3%	0%	0%	0%
Freundlichkeit Personal Velogate	59%	33%	6%	1%	1%	0%	0%
Eingang / Zugang zum Velogate	29%	39%	23%	6%	3%	1%	0%
Reparatur- möglichkeit Velogate	29%	21%	13%	1%	0%	1%	24%
Sonstige Dienstleistungen Velogate	14%	11%	9%	0%	0%	0%	66%
Lage Velogate am Bahnhof	49%	30%	10%	9%	1%	0%	1%

Tabelle 20: Beurteilung des Velogate-Angebotes

Die Geschwindigkeit des Abstellens, das Preis-Leistungs-Verhältnis und die Freundlichkeit des Personals wird mehrheitlich (jeweils ca. 90%) als gut bis sehr gut eingeschätzt. Nur je 1 bis 3 Prozent beurteilen diese Elemente als ungenügend bis sehr schlecht. Die Öffnungszeiten und der Eingang zum Velogate werden in je 10 Prozent der Antworten als ungenügend bis sehr schlecht eingestuft, in knapp 80 bzw. 70 Prozent als gut bis sehr gut. Die Lage des Velogates am Bahnhof wird in 80 Prozent als gut bis sehr gut eingestuft, in 10 Prozent als ungenügend bis schlecht.

7.9 Verbesserungswünsche zur Abstellsituation

Neben den Fragen mit Antwortvorgaben konnten die Velogate-Kunden am Ende des Fragebogens Wünsche oder Bemerkungen bezüglich der Abstellsituation am HB äussern. Nachfolgend sind die Verbesserungswünsche bzw. Kritiken, welche von 25 Kunden geäussert wurden, zusammengefasst.

- 8 Mal wird ein Ausbau des Velogates gewünscht, der entweder eine zentralere (unterirdische) Lage oder die Ergänzung auf der Sihlpost-Seite betrifft.
- 7 Mal wird die Servicequalität kritisiert: mehrere Schäden an den Velos, Sprachprobleme, unprofessionelle Reparaturen und die Geschwindigkeit werden genannt.
- 7 Mal wird eine Verlängerung der Öffnungszeiten (morgens und/oder abends) gewünscht.
- 3 Mal wird die Zufahrtssituation (Velowege/Strassen) und/oder der Eingangsbereich (Verkehrssicherheit/Breite Eingangstür) zum Velogate kritisiert.
- 4 Mal wird ein (ausgebauter) Reparaturservice gewünscht.
- 2 Mal wird auch ein Ausbau bzw. die Verbesserung der normalen Abstellplätze gewünscht.

Von 13 Kunden wird das Velogate als Institution bzw. die Freundlichkeit des Personals gelobt.

7.10 Veloqualität und -typ

Nachfolgende Einschätzungen der benutzten Veloqualität wurden angegeben:

Veloqualität und -typ	Anteil aller Velos (n=70)
Einfaches „Bahnhofvelo“	34%
Normales Citybike	21%
Normales Mountainbike	10%
Teures Qualitätsvelo	29%
Spezialmodell (z.B. Liegevelo)	1%
andere	4%
Total	100%

Tabelle 21: Veloqualitäten und -typen

7.11 Alter und Geschlecht

Alter (Jahre)	Anteil Frauen an allen Befragten (n=70)	Anteil Männer an allen Befragten (n=70)	Anteil Frauen und Männer an allen Befragten (n=70)
<18	0%	0%	0%
18-25	1%	1%	2%
26-35	21%	14%	35%
36-45	11%	24%	35%
46-55	9%	11%	20%
56-65	1%	4%	6%
>65	0%	0%	0%
Total	44%	56%	100%

Tabelle 22: Alters- und Geschlechtstruktur

Je etwa ein Drittel der Kunden ist zwischen 26 und 35 bzw. zwischen 36 und 45 Jahre alt. Weitere 20 Prozent sind 46- bis 55-jährig. Der Anteil Männer ist mit 56 Prozent leicht höher als derjenige der Frauen.

7.12 Zeitraum Parkierung

Auf die Frage, zu welchen Zeiten die Kunden ihr Velo im Velogate abstellen, ergeben sich folgende Antworten:

Zeitraum Parkierung	Anteil aller Befragten (n=70)
Tagsüber, nachts und Wochenende	11%
Tagsüber und nachts	7%
Tagsüber bis abends	19%
Abends, nachts und Wochenende	33%
vormittags	10%
Nachts	10%
Andere Zeiträume	10%
Total	100%

Tabelle 23: Zeitraum Parkierung

Rund 37 Prozent parkieren das Velo den ganzen Tag, je ein Drittel davon auch nachts bzw. nachts und am Wochenende. 33 Prozent stellen das Velo abends, nachts und am Wochenende ab. Je 10 Prozent parkieren nur vormittags oder nur nachts.

7.13 Erfahrungszeitraum der Velogate-Nutzung

Die Befragten geben folgenden Erfahrungszeitraum der Velogate-Nutzung an:

Erfahrungszeitraum der Nutzung	Anteil aller Befragten (n=70)
mehr als ein Jahr	57%
ca. 8-12 Monate	11%
ca. 5-7 Monate	9%
ca. 2-4 Monate	11%
ca. 1 Monat	3%
ca. 2-3 Wochen	6%
ca. 1 Woche	0%
weniger als 1 Woche	3%
Total	100%

Tabelle 24: Erfahrungszeitraum der Velogate-Nutzung

Fast 60 Prozent aller Befragten haben mehr als ein Jahr Erfahrung mit dem Velogate. Rund 30 Prozent haben zwei Monate bis ein Jahr Erfahrung.

7.14 Parkierung ausserhalb Velogate

Parkierung ausserhalb Velogate	Anteil aller Befragten (n=70)
Praktisch täglich	19%
1-2 mal pro Woche	3%
1-2 mal pro Monat	6%
Seltener	16%
Praktisch nie	57%
Total	100%

Tabelle 25: Parkierung ausserhalb Velogate

Rund 73 Prozent der Velogate-Kunden kann man als treue bis sehr treue Kunden bezeichnen.

Teil IV
Erfahrungen mit Velostationen in der
Schweiz, Deutschland und den
Niederlanden

8 Einführung, Methodik, Grundlagen

8.1 Einführung

Zur Erweiterung der Basis für weitere Entscheidungen bzgl. der künftigen Entwicklung der Velostation am Zürcher Hauptbahnhof ist es auch von Bedeutung, auf Erfahrungen zurück zu greifen, die andernorts mit Velostationen gemacht wurden, wohl wissend, dass sich die Situationen in anderen Städten und an anderen Bahnhöfen stark unterscheiden und nur partiell auf Zürich HB übertragbar sind.

Es ist das Ziel des nachfolgenden Kapitels, Erfolgs- und Misserfolgskriterien einer Velostation zu bestimmen. Dabei stellt sich insbesondere die Frage, inwieweit bestimmte Konstellationen solcher Faktoren für den erfolgreichen Betrieb einer Velostation massgeblich sind. Neben diesen 'internen' Faktoren, die in der Qualität einer Velostation selber liegen, ist es wichtig zu wissen, welche allgemeinen, 'externen' Faktoren die Verkehrsmittelwahl bei kombinierten Wegen zum und vom Bahnhof bestimmen.

Zur Ermittlung solcher interner und externer Gunst- oder Misserfolgskriterien wurde auf die Erfahrungen mit Velostationen in anderen Orten in der Schweiz sowie den Niederlanden und Deutschland zurück gegriffen. Während die Niederlande über mehr als achtzigjährige Erfahrungen mit Velostationen verfügen und diese als Standardangebot grösserer Bahnhöfe selbstverständlich sind und damit einen hohen Bekanntheitsgrad in der Gesellschaft haben, sind Velostationen sowohl in der Schweiz als auch in Deutschland ein relativ neues Phänomen. In beiden Ländern ist in den vergangenen fünf bis zehn Jahren an zahlreichen Orten und Bahnhöfen mit verschiedenen Betreibermodellen experimentiert worden bei im Vergleich zu den Niederlanden im Allgemeinen deutlich niedrigerem Niveau der Velonutzung.

8.2 Methodik

Für die qualitative Auswertung von Erfahrungen mit Velostationen wurde ein Gesprächsleitfaden entwickelt (siehe Anhang), der verschiedene Fragenkomplexe zu Velostationen enthält. Anhand dieses Leitfadens wurden Expertengespräche mit Betreibern einiger ausgewählter Velostationen, mit Betreiberorganisationen, Bahngesellschaften und Velobeauftragten geführt.

Zusätzlich wurden allgemeine Literatur zu kombinierter Mobilität und - soweit vorhanden - schriftliche Dokumentationen ausgewertet in Form von veröffentlichter Literatur, Studien, Konzeptionen, Websites und anderen Informationsquellen, ebenfalls unter Beachtung der Fragenkomplexe des Gesprächsleitfadens.

Hauptfragestellungen waren dabei:

- Welche **externen** Faktoren bestimmen das Potenzial einer Velostation und in wie weit bestimmen sie das Potenzial?
- Welche **internen** Faktoren zur Optimierung einer Velostation gibt es?
- Welchen Stellenwert haben Faktoren wie Lage am Bahnhof, Erreichbarkeit oder Veloparkiermöglichkeiten ausserhalb der Velostation?

- Welchen Einfluss haben Art und Qualität der angebotenen Dienstleistungen auf die Annahme der Velostation?
- Hat die Betriebsform einen Einfluss auf das Gelingen einer Velostation?
- Welches sind die Hauptnutzergruppen und welche Anforderungen stellen sie?
- Was wird getan, um die Velostationen als Standardangebot an der Schnittstelle ÖV/IV für diese Hauptnutzergruppen bekannt zu machen?

Grundlegende Informationen zur kombinierten Mobilität und insbesondere Bike & Ride und Velostationen sowie in der Literatur diskutierte **externe** Faktoren zur Verkehrsmittelwahl im Vor- und Nachtransport werden im Abschnitt Grundlagen (8.3) dargestellt.

Für die nähere Untersuchung **interner** Erfolgsfaktoren für das Gelingen von Velostationen wurden solche Stationen ausgesucht, bei denen angenommen werden kann, dass es Ähnlichkeiten zu Zürich bei einem oder mehreren der folgenden Faktoren gibt: Stadtgrösse, Stadtstruktur, Verkehrsmittelwahl, Velo- und ÖV-Angebot, Verhältnis Zu-/Wegpendler, Bedeutung des Bahnhofs nach Verkehrsaufkommen, Grösse des Bahnhofkomplexes etc. **und** Vorhandensein einer Velostation. Die Suche nach dem dafür erforderlichen Datenmaterial hat sich leider als nur teilweise erfolgreich herausgestellt, weil entsprechende Daten entweder nicht vorhanden sind oder ihre Beschaffung im Rahmen dieser Arbeit unverhältnismässig gewesen wäre bzgl. des dafür erforderlichen Zeit- und Geldaufwands.

8.3 Grundlagen

Multimodale Wege

In multimodalen Transportketten ist die Erreichbarkeit von Bahnhöfen eine der Determinanten für die Nutzung des ÖV. Multimodale Wege sind besonders attraktiv, wenn für den Weg zum oder vom Bahnhof Verkehrsarten mit hoher Frequenz zur Verfügung stehen (Keijer 2000). Dies trifft insbesondere für Velo, Auto und Füsse als Individualverkehrsmittel zu, aber auch für einen lokalen ÖV mit hoher Bedienungsqualität.

Während im Vortransport das eigene Velo oder Auto zur Verfügung stehen, ist dies am Zielbahnhof nicht der Fall. Alternativen für das Privatauto sind Taxi, Automiete oder Abholen lassen. Als Alternativen für das eigene Velo stehen Velomitnahme, Velomiete oder Zweitvelo am Zielbahnhof zur Verfügung. Diese Unterschiede in der Verfügbarkeit eines Fahrzeugs führen zu Asymmetrien der Transportkette, welche erheblichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl haben. Daraus resultiert, dass Gehen und ÖV im Nachtransport eine dominante Rolle spielen.

In den Niederlanden ergaben Untersuchungen hierzu erhebliche Verschiebungen im Vor- und Nachtransport und eine Umkehrung bei der Verkehrsmittelwahl, wobei auch die Wege im Nachtransport in der Regel deutlich kürzer sind als im Vortransport:

Reihenfolge der Verkehrsmittelwahl im Vor- und Nachtransport, Niederlande, Wege, 1994					
	1.	2.	3.	4.	5.
Vortransport	Velo 35 %	zu Fuss 27 %	ÖV 27 %	Auto 11 %	Anderes 0 %
Nachtransport	zu Fuss 46 %	ÖV 36 %	Velo 10 %	Auto 7 %	Anderes 1 %
Quelle: Keijer (2000)					

Während das Velo im Nachtransport fast auf ein Viertel seines Vortransportanteils zurückfällt, nehmen Fussverkehr und ÖV erheblich zu. Sicher ist die Rolle des Velos im intermodalen Verkehr der Niederlande einmalig und nicht auf andere Länder übertragbar. Hinzu kommt, dass die Qualität des örtlichen ÖV-Angebots eine massgebliche Rolle spielt. Keijer weist aber darauf hin, dass die Asymmetrie der Wohnungsseite und der Aktivitätenseite auch in anderen Ländern erhalten bleibt. Dies unterstreicht die Notwendigkeit guter Bike & Ride-Einrichtungen an der Wohnungsseite und kurzer Fussentfernungen an der Aktivitätenseite.

Einsatzgebiete von Bike & Ride

Bike & Ride macht dort Sinn, wo ein ÖV-Angebot aus regionalen und überörtlichen Verbindungen, also in erster Linie Schienenverbindungen, sowie gute Veloroutennetze existieren.

Der suburbane Raum im Umfeld der grossen Städte ist ein Schwerpunkt des Bike & Ride-Aufkommens. Hier ist das Verkehrsaufkommen sehr hoch, jedoch weist das ÖV-Netz eine geringere Dichte auf als in den Zentren der Städte.

Die Bahnhöfe grosser Städte sind im allgemeinen Aufkommensschwerpunkte im Veloparkieren. Hier ist eine grosse Nachfrage im Nachtransport vorhanden bzw. noch zu wecken. Es entspricht allerdings allgemeinen verkehrspolitischen Erfahrungen, dass ein gut ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz nicht nur den MIV-Anteil zu verringern vermag, sondern meist auch zu Anteilsverlusten beim nicht-motorisierten Verkehr führt (Priewasser 1998).

Zielgruppen

Mit 80-90 % der Bike & Ride-Fahrten bilden PendlerInnen im Ausbildungs- und Arbeitsverkehr die stärkste NutzerInnengruppe. Entsprechend bilden Erwachsene im Alter von etwa 14 bis 65 Jahren die Hauptzielgruppen. Dieser hohe Anteil liegt in der Regelmässigkeit von Berufs- und Ausbildungsfahrten begründet. Aus diesem Grund weisen diese Nutzergruppen im Jahresverlauf relativ geringe Nutzungsschwankungen auf (Bundesministerium für Verkehr 1997). Untersuchungen in Deutschland haben ergeben, dass Bike & Ride-Nutzer ihre Verkehrsart sehr positiv sehen und daran vor allem Schnelligkeit sowie die Vermeidung von Stress und Parkplatzsuche schätzen. Andererseits hat sich herausgestellt, dass es bei Nicht-NutzerInnen von Bike & Ride ein erhebliches Informationsdefizit bzgl. der Verknüpfung von ÖV und Velo gibt, so dass diese Bike & Ride mehrheitlich nicht als Option zur Abwicklung ihrer persönlichen Mobilitätsaufgaben sehen (Bundesministerium für Verkehr 1997).

Velostationen

Die Qualität multimodaler Mobilität hängt nicht nur von der Qualität der einzelnen Verkehrssysteme ab, sondern in hohem Masse von den **Schnittstellen dazwischen**. Velostationen sind ein wichtiges Bindeglied in multimodalen Wegen mit ÖV und Velo. Velostationen sind Einrichtungen zum bewachten Parkieren von Velos an Bahnhöfen. Ihre Öffnungszeiten orientieren sich an den ersten und letzten Zügen. Zusätzlich bieten sie Kerndienstleistungen an wie Veloreparatur, Veloreinigung, Velovermietung, Verkauf von Velos und Zubehör. Velostationen haben ihren Standort vorzugsweise so, dass das Parkieren des Velos und der Fussweg zum Bahnsteig mit minimalen Zeitaufwand erfolgen können.

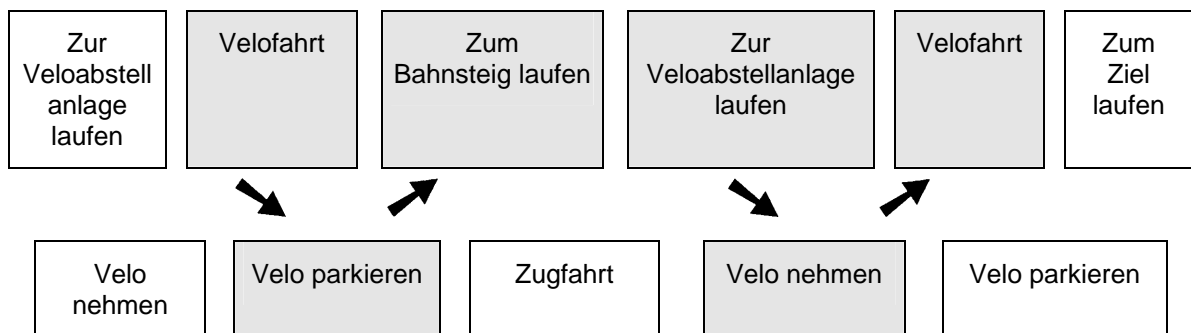
Velostationen sind Service-Angebote, die vorzugsweise von KundInnen benutzt werden, die regelmässig dieselben Wege zurück legen. Deshalb sind PendlerInnen im Arbeits- und Ausbildungsverkehr die stärkste Nutzergruppe.

Die Anforderungen an die Abstellqualität ergeben sich aus dem Fahrtzweck und der daraus resultierenden Parkierdauer und -zeit. Im Vortransport parkiert ein Velo normalerweise tagsüber an Werktagen. Im Nachtransport wird das Velo nachts und an Wochenenden am Bahnhof parkiert. Als Langzeitparkierer haben PendlerInnen ein besonderes Interesse an Schutz vor Diebstahl, Vandalismus und Witterungseinflüssen. Dies gilt insbesondere für den Nachtransport.

Wegen der Asymmetrie der Transportkette sind Velostationen überwiegend ein Angebot für PendlerInnen im Vortransport. Wegen der Fahrplanabhängigkeit kommt es auf guten Standort, kurze Wege, schnelle Abwicklung und buchstäblich Bruchteile von Minuten an, damit Velostationen angenommen werden.

Wohnungsseite

Aktivitätenseite



Schnittstellen in der Transportkette ÖV + Velo.
nach: Ministerium für Verkehr 1999

Massnahmen zur Optimierung des multimodalen Verkehrs müssen deshalb an den Schnittstellen Velofahrt/Velo parkieren und Velo parkieren/zum Bahnsteig laufen ansetzen bzw. an den gleichen Elementen in der umgekehrten Reihenfolge für den Nachtransport.

Da Zeit und Bequemlichkeit wesentliche Faktoren für die Verkehrsmittelwahl sind, sind speziell solche Massnahmen besonders verhaltenswirksam, die sowohl bequemlichkeits- als auch zeitverbessernd wirken (Priewasser 1998).

9 Ergebnisse

9.1 Velostationen in der Schweiz

9.1.1 Einführung

Die Einrichtung von Velostationen hat in der Schweiz in den 1990er Jahren eingesetzt. Ende 2000 gab es 15 Velostationen. Weitere Velostationen sind in der Planungs- bzw. Umsetzungsphase; sechs Velostationen haben aber bereits nach relativ kurzer Zeit ihren Betrieb wieder einstellen müssen. Insgesamt verändert sich die Schweizer Velostationslandschaft derzeit ständig.

Wegen der überwiegend relativ kleinen Gemeindegrößen in der Schweiz einerseits und des nicht ausgeschöpften Veloverkehrspotenzials andererseits, handelt es bei den Velostationen mit Stellplatzzahlen zwischen 80 und 400 um durchweg sehr kleine und kleine Velostationen. Da diese Größen deutlich unter der für einen kostendeckenden oder rentablen Betrieb erforderlichen Stellplatzzahl (ca. 1'000 nach niederländischen Erfahrungen) liegen, hat man versucht, positive Synergieeffekte durch Kopplung von verkehrspolitisch gewünschten Angeboten mit arbeits- und sozialpolitischen Zielsetzungen zu erreichen. Deshalb werden sämtliche Velostationen als Beschäftigungs-, Sozial- oder Resozialisierungsprojekte betrieben.

Mit den geplanten bzw. kurz vor der Eröffnung stehenden Velostationen in Biel und Basel SBB werden neue Wege gegangen. Beide setzen auf Kooperation mit der Velowirtschaft. Kundenorientierung, optimiertes Dienstleistungsangebot, Zugang für DauerkundInnen 24 Stunden täglich, hoher Standard und moderne technische Ausstattung stehen im Vordergrund. Mit 1'000 Stellplätzen eröffnet die Velostation am Bahnhof Basel SBB im Sommer 2002 und wird damit die grösste Velostation der Schweiz sein.

Durch die 'MobilStation'-Pläne der SBB werden sich in den nächsten Jahren weitere Veränderungen in der Velostationslandschaft in der Schweiz ergeben. Im Rahmen dieses Projekts plant die SBB u.a. die Optimierung des Velostellplatzangebots nach einheitlichen Standards, wird jedoch weder Standards für Velostationen aufstellen noch eigene Velostationen betreiben (Koordinationsstelle Velostationen, Nr. 8, 2001). Die nachstehende Tabelle gibt die wichtigsten Kenndaten der derzeit existierenden Velostationen in der Schweiz wieder. Anschliessend werden die Velostationen in Winterthur, Bern und Luzern exemplarisch im Detail vorgestellt.

Velostationen in der Schweiz: Kenndaten							
Gemeinde, Einwohner Velostation seit, Anz. Stellplätze	Öffnungszeiten	Tarife (Fr.) *				zusätzlicher Service **	Träger
		T	M	J	sonstige		
Aarau , 16'082 E. seit 1994, 147	mo-so: 05:00-01:00	1	15	120		Check, Rec, Rei, Rep	Stollenwerkstatt Aarau
Bern , 129'423 E. seit 2001, 140	mo-fr: 07:30-18:00 +24-Std-Zugang für Dauerkunden	1	15	130		Check, Rec, Miete, O, Rep	Arbeitsprojekt des Fürsorgeamts für Sozialhilfeempfänger
Bülach , 13'763 E. seit 1998	mo-so: 05:00-01:00	2	30	120	12T: 20 1/2J: 70		Reissverschluss, städtisches Arbeits- und Reintegrationsprojekt
Burgdorf , 14'810 E. seit 1997, 300	mo-do: 05:00-00:35 fr: 05:00-01:35 so: 06:00-24:00	1	15		mM: 12,50 T+Anh: 2 12T: 10	Kurier, Lief, Miete, Occ, Rei, Rep, Rep-klein	Beschäftigungsprogramm, zunächst Arbeitslose, jetzt Langzeitarbeitslose
Dübendorf , 21'107 E. seit 1996, 80	mo-fr: 05:40-23:50 sa: 05:40-00:30 so: 07.00-23:15	1	15	90		Rei Tarifverbund mit Uster und Wetzikon	Verein Beschäftigungsprogramm
Interlaken-W. , 5'046 E. Seit 1997, 300	mo-so: 05:15-00:30	1	10	100		Check, O, Rec, Rei, Rep	Schweizer Arbeiterhilfswerk SAH
Langenthal , 14'521 E. seit 1995, 105	mo-fr: 05:00-01:00 so: 06:30-01:00	1	15	150		O, Rec, Rei	städtisches Sozialamt
Luzern , 59'920 E. seit 2000, 416	mo-so: 04:45-01:15	1	15	150		O	Velodienste der Stadt Luzern
Olten , 17'413 E. seit ???, 150	mo-so: 04:30-01:00	1	15	150		Rei	BWS OGG Olten GmbH
Thun , 38'695 E. seit ???, 240	mo-so: 05:00-01:30	1	15	150		Check, GA, Miete, Rec, Rei, Rep, O	Stadt Thun, Einwohneramt
Uster , 25'813 E. seit 1995, 200	mo-fr: 05:40-23:50 sa: 05:40-00:30 so: 07.00-23:15	1	15	90		Rei, Rep, Lief, Tarifverbund mit Uster und Wetzikon	Verein Beschäftigungsprogramm
Wetzikon , 17'087 E. Seit 2000, 110	mo-fr: 05:30-24:00 sa: 05:30-00:30 so: 07.00-23:30	1	15	90		Rec, Rei Tarifverbund mit Uster und Wetzikon	Gemeinde Asylkoordination (mangels Arbeitslosen)
Winterthur , 87'068 E. seit 1997, 220	mo-fr: 05:00-01:00 sa: 05:00-19:00 so: geschlossen	1		100		O, Rec, Rei	Arbeitsamt
Zürich 343'045 E. seit 1998, 150	mo-sa: 06:30-24:00 so: 06:30-22:00	1	20	120	W: 7 20T: 16 1/2J: 80	GA, Miete, Rei, Rep-klein <i>Garderobeprinzip</i>	Stadt Zürich, workfare

* T: Tageskarte, W: Wochenkarte, M: Monatskarte, J: Jahreskarte, 1/2J: Halbjahreskarte, 12T: 12er-Tageskarte für beliebige Tage, 20T: 20er-Tageskarte für beliebige Tage, T+Anh: Tageskarte für Velo+Anhänger, mM: Monatskarte für mehrere Monate
 ** Check: Velocheck, GA: Verkauf GA-Flexi, Kurier: Velokurier, Lief: Gratis-Hauslieferservice, Miete: Velovermietung, O: Ordnungsdienst, Occ: Verkauf von Occasionsvelos, Rec: Velo-Recycling, Rei: Velo-Reinigung, Rep: Velo-Reparatur, Rep-klein: Kleinreparaturen
 Quelle: www.velostation.ch

9.1.2 Winterthur

Velopolitik/Verkehrspolitik

Mit ihrer jahrelangen konsequenten Politik zur Förderung der Velonutzung ist die Stadt Winterthur Velostadt Nummer Eins in der Schweiz. Dabei setzt sie auf Verbesserung des Verkehrsangebots statt Verkehrsbeschränkung.

Mit 20'000 Zupendlern und 12'000 Wegpendlern hat Winterthur einen Zupendlerüberschuss.

Verkehrsmittelwahl in Winterthur, in % der Wege		
	Erwerbstätige	Schüler / Studenten
Fuss	15	50
Velo	25	35
Auto	30	5
Bus / SBB	30	10
Quelle: Stadt Winterthur (1995): Tritt für Tritt zur Velostadt Winterthur		

Die Velostation

Die Velostation Winterthur am Hauptbahnhof besteht seit Juni 1997 und hat eine Kapazität von insgesamt 220 Velostellplätzen. Die ursprüngliche Velostation an der Innenstadtseite wurde zunächst durch eine automatische Veloparkieranlage auf der Westseite ergänzt. Nach einigen Jahren des Experimentierens wurde diese aber durch eine zweite bewachte Station an der Rudolfstrasse ersetzt.

Standort / Gebäude: die stadtseitige Velostation mit 110 Stellplätzen ist in einem Gebäude an Gleis 3 untergebracht. Auf der anderen Seite des Bahnhofs besteht ein überdachtes, abgegrenztes Areal an der Westseite (Rudolfstrasse) gleich neben dem Eingang zum Nordtunnel mit ebenfalls 110 Stellplätzen. Beide Velostationen sind fahrend erreichbar; die Velofahrenden parkieren ihre Velos selber und haben von dort direkten Zugang zu den Gleisen. Nach Einschätzung des Betreibers ist die Platzausnutzung im Gebäude an Gleis 3 nicht optimal.

Rund um den Bahnhof stehen ca. 2'500 – 3'000 meist ungedeckte Veloständer ohne Rahmenanschliessmöglichkeit zur Verfügung.

Öffnungszeiten: Die Velostation ist montags bis freitags von 5:00 - 1:00, samstags von 5:00 - 19:00 geöffnet, d.h. sie öffnet vor den ersten Zug und schliesst nach dem letzten Zug. Sonntags ist die Velostation geschlossen.

In den ersten drei Jahren hatte die Velostation auch sonntags geöffnet. Wegen Personalproblemen konnte dieses Angebot nicht aufrecht erhalten werden.

Preise: Tageskarten kosten Fr. 1,-, Jahreskarten Fr. 100,-. Jahreskarten werden pro Kalenderjahr verkauft.

Anbindung an umliegendes Strassenetz: Die Anbindung ist nach Einschätzung des Betreibers nicht gut. Fahrverbote im Bereich des Bahnhofsvorplatzes und der Busbahnhof verschlechtern die Erreichbarkeit des Bahnhofs von der Stadtseite.

Betrieb: Velos werden durch Personal im Drei-Schichtbetrieb bewacht.

Dienstleistungen: Ausser dem bewachten Parkieren bietet die Velostation den Kundinnen Veloreinigung und Velorecycling. Zusätzlich übernehmen MitarbeiterInnen

der Velostation den Ordnungsdienst für die rund um den Bahnhof platzierten Veloständer. Velos, die längere Zeit in den Ständern oder wild parkiert sind, werden in Kooperation mit der Polizei entfernt. Es wird festgestellt, ob diese Velos als gestohlen gemeldet sind und versucht, die Eigentümer zu ermitteln.

Auslastung: Die Velostation ist zu 100% ausgelastet. Innerhalb von 2-3 Tagen wird das gesamte Kontingent an Jahreskarten (300 Stück) verkauft. Es gibt eine Warteliste. Velofahrende, die keine Jahresvignette mehr bekommen haben, parkieren ihr Velo zum Tageskartentarif in der Velostation.

Auch die Veloständer rund um den Bahnhof sind überwiegend ausgelastet, und zwar umso stärker, je kürzer die Distanz der Veloständer zu den Gleisen ist. Der Ordnungsdienst dient deshalb auch dazu, freie Kapazitäten zu schaffen.

Um den Kapazitätsanforderungen gerecht zu werden, ist eine neue Velostation mit 1'000 Stellplätzen an der Milchrampe in der Nähe von Gleis 3 geplant.

Nutzerprofil: Die Velostation wird zu ca. 90% von Dauerkunden benutzt. Dies sind Wegpendler (Schüler, Berufstätige) aller Altersklassen, Männer und Frauen, überwiegend aus dem Stadtgebiet. Nach Einschätzung des Betreibers haben ca. 10% der Nutzer keinen Bahnbezug. Auffallend ist, dass die Velostation von Personen im Rentenalter benutzt wird, die die Innenstadt zum Einkaufen besuchen.

Qualität der parkierten Velos: Die Qualität der in der Velostation parkierten Velos ist nach Einschätzung des Betreibers durchschnittlich. Er vermutet, dass es sich um Alltagsradler handelt, für die Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit des Velos einen hohen Stellenwert haben. Hohes Diebstahlrisiko in Winterthur sowie die Qualität anderer Stellplätze im Stadtgebiet bestimmen nach Meinung des Betreibers die Qualität der benutzten Velos.

Tages- und Jahressganglinien der Nutzung: Während der Woche sind Spitzen zwischen ca. 6:00 und 8:00 (bringen) und zwischen ca. 17:00 und 19:30 (abholen) erkennbar, d.h. die Velostation hat ihre stärkste Belegung montags bis freitags zwischen 6:00 und 19:30. Gelegenheitskunden sind über den Tag verteilt.

Während des Jahres werden nur geringe Unterschiede in der Nutzungsintensität festgestellt, ausser bei langanhaltendem extrem schlechten Wetter.

Werbung / Bekanntheitsgrad: Da die Velostation der Nachfrage derzeit ohnehin nicht nachkommen kann, wird keinerlei Werbung für die Velostation gemacht.

Trägerschaft: Die Velostation wurde als Beschäftigungs- und Resozialisierungsprojekt konzipiert. Träger der Station ist die Koordinationsstelle für Arbeitsprojekte beim Arbeitsamt Winterthur. Derzeit werden etwa 60% des Personals vom Sozialamt, 40% über die RAV finanziert. Betreuung und Einarbeitung der normalerweise 3 Monate (mit Verlängerungsmöglichkeit auf 6 Monate) beschäftigten Personen nehmen einen grossen Teil der Zeitressourcen des Betreibers in Anspruch.

Erfahrungen: Die Tatsache, dass wegen Personalproblemen die betrieblich gewünschte Öffnung an Sonntagen nicht aufrecht erhalten werden kann, zeigt eine der Grenzen von Sozialprojekten.

Einschätzungen: Der richtige **Standort** wird als absolut wichtiger Faktor für das Gelingen einer Velostation angesehen. Bei Wegpendlern auf dem Weg zur Arbeit kommt es auf jeden Meter und jede Minute an.

Da die Realisierung der neuen Velostation Zeit kostet, ist es wichtig, bis dahin das Angebot durch kleinere Massnahmen zu verbessern. Dazu gehört die Vergrösserung der Velostation an der Rudolfstrasse, die Aufstellung zusätzlicher Veloständer sowie die konsequente Durchführung des Ordnungsdienstes, um die **Kapazitäten** zu erhöhen. Das Angebot kundenorientierter **Dienstleistungen** in verlässlicher Qualität durch freundliches Personal ist nach Einschätzung des Betreibers ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Velostation. Dazu gehört, dass Betreiber und Mitarbeiterteam ihre Arbeit mit Freude machen.

9.1.3 Bern

Velopolitik/Verkehrspolitik

Die Stadt Bern führt eine aktive Velopolitik, die seit Beginn 2001 durch das Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs geregelt ist. Dieses Reglement enthält neben umfassenden Massnahmen in den Bereichen Infrastruktur und Sicherheit vor allem auch Regeln für die finanzielle und personelle Verankerung der Velopolitik in Politik und Verwaltung, für Erfolgskontrolle und Evaluation. Zur Koordinierung und Abwicklung der Velopolitik ist eine Fachstelle Fuss- und Veloverkehr eingerichtet worden.

Bern ist eine kompakte Stadt mit hoher Nutzungsmischung und hohem ÖV-Anteil sowie einem guten ÖV-Angebot (Tram, Bus).

Mit 74'000 Ein- und 12'000 Wegpendlern hat Bern einen deutlichen Zupendlerüberschuss. Bei den ÖV-Pendlern beträgt der Zupendlerüberschuss 47'500 Personen.

Stadt Bern: Modal Split, 1994, in % der Wege	
Fuss	35.0
Velo/Mofa	10.0
Auto	28.3
ÖV	26.7
andere	0.0
Quelle: Stadt Bern, Verkehrsinspektorat.	

Stadt Bern: Veloanteil nach Fahrtzwecken, 1994 in %			
	werktags	samstags	sonntags
Arbeit	12.4	4.2	0.0
Ausbildung	28.8	0.0	0.0
Einkauf	7.6	3.4	10.8
Freizeit	8.0	10.3	9.9
Geschäftlich	11.2	0.0	0.0
Quelle: Stadt Bern, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr.			

Stadt Bern: Pendler 1990				
Verkehrsmittel	Pendler gesamt	Zupendler	Wegpendler	Zupendlerüberschuss
ÖV	59'000	53'500	6'000	47'000
gesamt	98'000	86'000	12'000	74'000
Quelle. Stadt Bern, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr				

Die Velostation

Die Velostation Bern besteht seit März 2000 und hat eine Kapazität von insgesamt 140 Velostellplätzen. Es ist geplant, im Jahr 2002 drei elektronische gesicherte Velostationen im Bahnhofsbereich mit Kapazitäten von 250, 400 und 800 Stellplätzen anzubieten.

Standort / Gebäude: die Velostation liegt am nördlichen Brückenkopf der Schanzenbrücke, die westlich des Bahnhofs die Gleise quert. Die Velostation ist fahrend erreichbar; die Velofahrenden parkieren ihre Velos selber und haben von dort über die Treppen direkten Zugang zu den Bahnsteigen (Nebeneingang).

Rund um den Bahnhof sind ca. 2'000 Velos unbewacht parkiert; die Zahl der Veloständer, von denen die meisten ungedeckt sind, ist deutlich geringer. Ein Teil der unbewachten Veloständer hat eine günstigere Lage als die Velostation, das diese näher am Bahnhofshauptgebäude liegen.

Öffnungszeiten: Die Velostation ist montags bis freitags von 7:30 - 18:00 geöffnet (mit Personal). DauerkundInnen mit elektronischen Schlüssel haben 24 Stunden täglich Zugang.

Preise: Tageskarten kosten Fr. 1,-, Monatskarten 15,-, Jahreskarten Fr. 130,-.

Anbindung an umliegendes Strassenetz: Die Anbindung ist nach Einschätzung des Betreibers gut. Allerdings ist die Velostation klar auf NutzerInnen aus den westlichen Stadtteilen orientiert.

Betrieb: Velos werden durch Personal im Zwei-Schichtbetrieb bewacht.

Dienstleistungen: Ausser dem bewachten Parkieren bietet die Velostation den Kundinnen Veloreinigung, Velorecycling, Velovermietung, Velo-Check und Velo-Kleinreparaturen an. Insbesondere die Velo-Reinigung und die Kleinreparaturen werden stark nachgefragt. Zusätzlich übernehmen MitarbeiterInnen der Velostation den Ordnungsdienst für die rund um den Bahnhof platzierten Veloständer.

Auslastung: Die Velostation ist gut ausgelastet. Die Zahl der StammkundInnen liegt mit 160 über der Zahl der Stellplätze. Ein recht ausgewogenes Verhältnis von Ein- und Wegpendlern (und damit Nacht- und Tagparkieren) führt dazu, dass ständig etwa 3/4 der Stellplätze belegt sind.

Auch die Veloständer rund um den Bahnhof sind überwiegend ausgelastet, und zwar umso stärker, je kürzer die Distanz der Veloständer zu den Gleisen ist. Der Ordnungsdienst dient deshalb auch dazu, freie Kapazitäten zu schaffen.

Um der Nachfrage gerecht zu werden, ist geplant, in den nächsten Jahren drei weitere dezentrale Velostationen rund um den Bahnhof anzulegen. Für diese Velostationen ist eine elektronische Sicherung vorgesehen.

Nutzerprofil: Die Velostation wird fast ausschliesslich von Dauerkunden benutzt. Dies sind etwa zu 40% Zupendler (Beschäftigte der Universität und des Inselspitals, für die die Velostation eine günstige Lage hat) und zu 60% Wegpendler. Beim Alter liegt ein Schwerpunkt bei den 30 - 50jährigen. Der Anteil der Männer und Frauen bei den KundInnen ist etwa gleich gross.

Die Dauerkunden teilen sich etwa hälftig auf InhaberInnen von Monats- und Jahreskarten auf. Etwa 1-2 Tageskunden benutzen die Velostation täglich.

Qualität der parkierten Velos: Die Qualität der in der Velostation parkierten Velos ist unterschiedlich. Nach Einschätzung des Betreibers handelt es sich - da die Kunden tägliche Dauerkunden sind - um Alltagsvelofahrende, für die das Velo hohen Gebrauchswert hat und deshalb Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit einen hohen Stellenwert haben.

Tages- und Jahresganglinien der Nutzung: An Werktagen sind Verkehrsspitzen zwischen ca. 7:00 und 9:00 und zwischen ca. 16:00 und 19:00 erkennbar. Da sich Zu- und Wegpendler in etwa die Waage halten, findet in dieser Zeit praktisch ein Austausch der parkierten Velos statt, d.h. die Velostation hat ihre stärkste Belegung montags bis freitags zwischen 6:00 und 19:30. Gelegenheitskunden sind über den Tag verteilt.

Die meisten KundInnen nutzen die Velostation täglich. Während des Jahres werden nur geringe Unterschiede in der Nutzungsintensität festgestellt, ausser bei langanhaltendem extrem schlechten Wetter.

Die Velostation hat einen stetigen Zuwachs zu verzeichnen; nach einem Jahr war die Station ausgelastet und ist mittlerweile soweit, dass weitere InteressentInnen abgewiesen werden müssen.

Werbung / Bekanntheitsgrad: Der Bekanntheitsgrad der Velostation ist nach Einschätzung des Betreibers hoch. In der Eröffnungsphase gab es zahlreiche Medienberichte. In der Anfangszeit wurde monatlich mit Flyern geworben, die unter die Gepäckträger hochwertigerer Velos geklemmt wurden, die im Bahnhofsbereich an Veloständern parkiert waren. Da die Velostation jetzt ausgelastet ist, wird derzeit keine Werbung mehr betrieben.

Trägerschaft: Die Velostation wurde als Beschäftigungsprojekt konzipiert. Träger ist das Fürsorgeamt der Stadt Bern. Geleitet wird die Velostation von einem Geographen mit Erfahrung in der Sozialarbeit. Die Beschäftigten sind Langzeit-Sozialhilfeempfänger, die mit Einjahresverträgen in der Velostation arbeiten. Betreuung und Einarbeitung nehmen einen grossen Teil der Zeitressourcen des Betreibers in Anspruch.

Erfahrungen: Es kommt zu Zielkonflikten zwischen den Ansprüchen der Kundschaft und den Zielen des Beschäftigungsprojekts. Leistungen können nicht immer in der Weise erbracht werden, wie dies von der Sache her erforderlich ist. Eine 'Gratwanderung' sind Freundlichkeit im Umgang mit Kundschaft und Qualität des Service. Zur Qualitätsverbesserung arbeitet die Velostation mit einem Velohändler zusammen, der die Beschäftigten in der Durchführung einfacher Reparaturarbeiten anleitet. Die hohe Ausfallquote erfordert erhebliche Flexibilität bei allen Beschäftigten, sowie den Einsatz einer grossen Zahl von Personen zur Gewährleistung des Grundservice. Durch entsprechende Berücksichtigung im Einsatzplan wird sichergestellt, dass Sprachprobleme nicht zu Problemen im Umgang mit den KundInnen führen, indem die

Beschäftigten immer in geeigneter Zusammensetzung für die einzelnen Aufgaben eingesetzt werden.

SBB, IG Velo und der Velobeauftragte streben an, dass die bestehende wie die neuen Velostationen möglichst 24 Stunden an sieben Tagen der Woche zugänglich sind.

Einschätzungen: Der richtige **Standort** wird als absolut wichtiger Faktor für das Gelingen einer Velostation angesehen. Die Velostation sollte in guter Lage zum Bahnhofseingang und zu den Gleisen liegen. Ein sauberer und ordentlicher Eindruck der Velostation sowie freundliche Bedienung der KundInnen sind wichtig. Von Bedeutung für die Akzeptanz und objektive wie subjektive Sicherheit ist es, dass Velostationen durch Personal betreut werden.

9.1.4 Luzern

Velopolitik/Verkehrspolitik

Die Stadt Luzern führt eine aktive Velopolitik. Der Veloanteil liegt mit 13% deutlich über dem Schweizer Durchschnitt. Nach den im Juni 2001 beschlossenen Leitlinien für die kommunale Verkehrsplanung soll das bestehende Velonetz nach einem nutzerorientierten Ansatz verdichtet und ergänzt sowie insgesamt sicherer und attraktiver gestaltet werden. Velostellplätze sollen an allen wichtigen Zielen des Veloverkehrs angeboten werden.

Luzern ist eine kompakte Stadt mit intensiver Nutzungsmischung und hohem ÖV-Anteil sowie einem guten ÖV-Angebot (Bus, O-Bus).)

Mit 28'125 Zupendlern und 10'056 Wegpendlern hat die Stadt Luzern einen deutlichen Zupendlerüberschuss.

Stadt Luzern: Modal Split, 1996, in % der Wege	
Fuss	32
Velo	13
motorisiertes Zweirad	2
Auto (Fahrer)	22
Auto (Mitfahrer)	6
ÖV	25
andere	0
Quelle: Stadt Luzern, Velobeauftragter	

Die Velostation

Die Velostation Luzern wurde im Januar 2000 mit einer Kapazität von 416 Velostellplätzen eröffnet.

Standort / Gebäude: Die Velostation ist unmittelbar neben dem Bahnhofsgebäude auf der Ostseite des Bahnhofs auf einem eingezäunten, teils überdachten und nicht vollständig witterungsgeschützten Areal untergebracht mit direktem Zugang zu den Bahnsteigen und zur Bahnhofshalle. Der Zugang zu den Stellplätzen ist ebenerdig; die Velofahrenden parkieren ihre Velos selber.

Rund um den Bahnhof stehen eine grosse Anzahl von Veloständern mit Rahmenanschliessmöglichkeit und grossenteils mit Wetterschutz.

Öffnungszeiten: Die Velostation ist täglich von 4:45 - 1:15 geöffnet, d.h. sie öffnet vor den ersten Zug und schliesst nach dem letzten Zug.

Preise: Im ersten halben Jahr nach Eröffnung war die Velostation kostenlos. Seit Juni 2000 kosten Tageskarten Fr. 1,-, Monatskarten Fr. 15,- Jahreskarten Fr. 150,-. Schüler und Studierende zahlen für Monats- bzw. Wochenkarte ermässigte Preise von Fr. 7,50 bzw. Fr. 150,-. Jahreskarten werden pro Kalenderjahr verkauft, wobei der Preis zum Jahresende hin reduziert wird.

Anbindung an umliegendes Strassenetz: Die Anbindung ist nach Einschätzung des Betreibers gut. Trotz der Grösse des Bahnhofkomplexes ist die Velostation gut erreichbar, da eine Veloroute direkt am Bahnhof und unmittelbar an der Einfahrt zur Velostation vorbeiführt. Velofahrende, die den Bahnhof von der 'falschen' Seite anfahren, erreichen die Station durch mehrfaches Rechtsabbiegen. Das umliegende Gelände ist eben.

Betrieb: Velos werden durch Personal im Drei-Schichtbetrieb bewacht.

Dienstleistungen: Ausser dem bewachten Parkieren bietet die Velostation den Kundinnen einen Kompressor zum Luft pumpen sowie Werkzeuge für Reparaturen in Selbsthilfe an. Zusätzlich übernehmen MitarbeiterInnen der Velostation den Ordnungsdienst. Die rund um den Bahnhof aufgestellten Veloständer werden gereinigt. Velos, die längere Zeit wild parkiert sind, werden in Kooperation mit der Polizei entfernt. Es wird festgestellt, ob diese Velos als gestohlen gemeldet sind und es wird versucht, die Eigentümer zu ermitteln.

Sofern es die Personalsituation zulässt, ist geplant, die Dienstleistungen auszudehnen und zumindest Veloreinigung und Kleinstreparaturen wie Reifenreparaturen anzubieten.

Auslastung und Nutzerprofil: Zahlen über **Auslastung oder Nutzerprofil** liegen nicht vor. Nach Schätzungen des Betreibers ist die Velostation zu einem Drittel ausgelastet. Schüler und Erwerbstätige aller Altersklassen, Männer und Frauen bilden die beiden etwa gleich starken Hauptnutzergruppen. Eine Analyse der Adressen der AbonentInnen hat gezeigt, dass diese ganz überwiegend aus einem Umkreis von bis zu einem Kilometer um den Bahnhof kommen. Ca. 90% der NutzerInnen sind TageskundInnen, ca. 10% Dauerkundinnen (mit Monats- oder Jahresabo).

Nach Schätzung des Betreibers wird die Velostation von ca. 1/3 der NutzerInnen nicht im Zusammenhang mit einer Bahnfahrt benutzt. Sie dient vielmehr als zentral gelegenes, citynahes Parkierangebot vor allem für Stadtbesuche, Einkäufe, Behördengänge etc. für Personen aus Luzern und Umgebung. Im Sommer kommen zahlreiche Touristen hinzu, die die Velostation nutzen, um dort während eines Stadtbesuchs Velo und Gepäck sicher zu parkieren.

Qualität der parkierten Velos: Die Qualität der in der Velostation parkierten Velos ist nach Einschätzung des Betreibers sehr gut und liegt deutlich über der Qualität der unbewacht parkierten Velos. Er vermutet, dass es sich um Alltagsradler handelt, für die Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit des Velos einen hohen Stellenwert hat.

Tagesganglinien der Nutzung: Klare Aussagen können auf Grund der kurzen Zeit seit der Eröffnung der Velostation noch nicht gemacht werden. Während der Woche wird die Velostation an allen Werktagen tagsüber viel benutzt, ebenso abends und nachts am Wochenende. Während der Woche sind Spitzen zwischen ca. 6:00 und 8:00

(bringen) und zwischen ca. 16:00 und 18:00 (abholen) erkennbar, d.h. die Velostation hat ihre stärkste Belegung montags bis freitags zwischen 6:00 und 18:00. Daneben gibt es kleinere abendliche Spitzen an allen Tagen der Woche. Spitzenmonate sind die Sommermonate, wenn zusätzliche Touristen die Velostation nutzen. Viele Alltagsradler deponieren ihr Velo während des Winters oder bei langanhaltenden Schlechtwetterperioden wie im September 2001 in der Velostation. Dies könnte ein Indikator für schlechte Abstellsituationen in oder bei den Wohnungen sein.

Werbung / Bekanntheitsgrad: Als Folge intensiver Medienpräsenz bei der Eröffnung (Lokalfernsehen, Radio DRS, Interviews, Presse) hat die Velostation einen hohen Bekanntheitsgrad. Von Zeit zu Zeit wirbt die Velostation mit Flugblättern bei Velofahrenden, die ihre Velos in den Fahrradständern rund um den Bahnhof parkiert haben.

Trägerschaft: Die Velostation wurde als Beschäftigungs- und Resozialisierungsprojekt konzipiert. Träger der Station sind die Velodienste der Stadt Luzern. Geleitet wird sie von einem Motorradmechanikermeister mit Erfahrung in Sozialprojekten; die Beschäftigten haben unterschiedliche Qualifikationen und empfangen Sozialhilfe oder sind Teilnehmer an Resozialisierungsprogrammen. Mit insgesamt 1480 Stellenprozenten arbeiten dort maximal 15 Personen (50, 60, 80%) im Drei-Schichtbetrieb. Die Personalkosten werden über die Sozialhilfe bezahlt.

Erfahrungen: Da die Velostation als Beschäftigungs- und Resozialisierungsprojekt betrieben wird, nimmt die **Betreuung der Mitarbeiter** einen grossen Teil der Personalkapazität des Betreiber sein. Aufgrund der Personalstruktur ist es nicht möglich, **Zahlungsvorgänge** mit Registrierkasse abzuwickeln. Es können nur sehr kleine Bargeldmengen vorgehalten werden, was immer wieder zu Problemen mit Wechselgeld und dadurch zu Wartezeiten bei der Annahme bzw. Ausgabe der Velos führt. Die absolut geringe Zahl der Kundenreklamationen zeigt allerdings, dass es sich hierbei – zumindest bei dem derzeit noch relativ geringen Kundenansturm - um ein untergeordnetes Problem handelt.

Einschätzungen: Faktoren wie optimaler Standort, Nähe zum Zug sowie gute und sichere Erreichbarkeit werden vom Betreiber als wesentlich für das Funktionieren einer Velostation angesehen.

9.1.5 Schlussfolgerungen

Als eminent wichtig wird übereinstimmend der Standort der Velostation angesehen. Ein freundliches Erscheinungsbild der Velostation, freundliche Bedienung der KundInnen sowie Qualität und Zuverlässigkeit bei den Dienstleistungen sind immer wieder als weitere Erfolgsfaktoren genannt worden.

Velostationen benötigen eine Anlaufphase von ein paar Jahren. Dies gilt insbesondere dann, wenn der Veloverkehrsanteil niedrig ist. Kontinuierliche Werbung und Öffentlichkeitsarbeit können den Erfolg unterstützen, weil es sich bei Velostationen um neuartige Dienstleistungen handelt, die noch nicht im Bewusstsein der Bevölkerung verankert sind. Dies gilt insbesondere im Vorfeld der Eröffnung und in der Startphase. Öffentlichkeitsarbeit, 'leichter Zwang' und Zeit sind auch erforderlich, um den Anteil der wild parkierten Velos zu Gunsten der Velostation zu vermindern.

Das Beispiel Winterthur zeigt allerdings, dass bei hohem Veloverkehrsanteil und einer Velokultur in der Stadt eine hohe Auslastung und die Notwendigkeit zu erweitern auch ohne Werbung erreicht werden kann.

Mit den bestehenden Betriebsformen besteht der ständige Zielkonflikt, auf hohem Qualitätsniveau kundenorientierte Mobilitätsdienstleistungen unter erschwerten Personalbedingungen und den damit verbundenen spezifischen Problemen anzubieten, ohne mit der örtlichen Velowirtschaft in Konkurrenz zu treten. Die hinzu kommende starke Abhängigkeit von Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt und in der Sozialpolitik haben zu der Erfahrung und Erkenntnis geführt, dass der längerfristige Betrieb von Velostationen über Sozialprogramme nicht gewährleistet werden kann (Koordinationsstelle Velostationen, Nr. 3, 1999). Diese Einschätzung wird durch die Gespräche mit den Betreibern der Velostationen Bern, Luzern und Winterthur bestätigt.

9.2 Velostationen in den Niederlanden

9.2.1 Einführung

Von den Bahnreisenden in den Niederlanden kommen 30 bis 35% mit dem Velo zum Bahnhof. Damit ist das Velo das wichtigste Verkehrsmittel im Vortransport. Im Nachtransport nutzen ca. 10% der Reisenden das Velo (Fietsberaad 2001)¹.

Verkehrsmittel	Vortransport	Nachtransport
zu Fuss	34	50
Velo	38	10
Bus, Tram, Metro	23	33
andere (Auto, Taxi, abholen, bringen)	5	7
Quelle: NS Railinfrabeheer (2000)		

Velostationen haben dementsprechend in den Niederlanden eine lange Tradition. Die ersten Velostationen mit bewachtem Veloparking wurden bereits in den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts eingerichtet. Bei den Velostationen handelt es sich durchwegs um grosse bis sehr grosse Stationen mit Kapazitäten von über tausend, vielfach auch bis zu bis mehreren tausend Stellplätzen. Lange und umfassende Praxiserfahrungen sowie intensive Untersuchungen haben dazu geführt, dass die Niederlande heute mit Sicherheit das Land in Europa sind, das über die weitreichendsten und detailliertesten Kenntnisse in Bezug auf Nutzeranforderungen, Technik, Betrieb etc. von Velostationen an Bahnhöfen verfügt.

Heute haben ca. 80 der 380 niederländischen Bahnhöfe eine Velostation, die von der Bahn mit einheitlichem Erscheinungsbild und Leistungsspektrum betrieben werden.

¹ Angaben über Verkehrsmittelwahl der Bahnreisenden im Vor- und Nachtransport sind - je nach Quelle - uneinheitlich. Dennoch geben sie die Grössenordnung der einzelnen Verkehrsmittel an.

Velostationen sind in der Bevölkerung als selbstverständliche Standardinfrastruktur bekannt, für die keine Werbung gemacht werden muss. Neben bewachtem Parkieren gehören Veloreparatur, -vermietung und -verkauf zum Standarddienstleistungsangebot. Bis zur Privatisierung der NS wurden die Velostationen von der für alle Service-Nebenbetriebe der Bahn zuständigen Bahntochter, SERVEX, mit Standardverträgen und Standarddienstleistungsangebot verpachtet. Bei den meisten Velostationen stand das nicht kostendeckende Parkieren im Vordergrund, während die übrigen Einnahmen bringenden Dienstleistungen im Hintergrund standen.

Mit Stalling '21 wurden 1991 erste Konzepte gemacht, um die Velostationen den aufgrund der Umsetzung des Bahnprogramms Rail '21 zu erwartenden Reisendenzahlen anzupassen. Gleichzeitig wurden Versuche gemacht, mit einheitlichem Namen 'Rijwielstalling' und Signet das Erscheinungsbild zu vereinheitlichen. Etwas später trat mit der Bahnprivatisierung die Frage der Wirtschaftlichkeit immer mehr in den Vordergrund. Es gab bei der NS wenig Interesse, attraktive, eingangsnaher Flächen, auf denen hohe Umsätze zu erzielen waren, für unrentables Veloparkieren zu verwenden. Mit dem 'Fietspoint' wurde eine neue Formel für die Velostationen entwickelt. Statt 'Veloparking mit Service' sollte die 'Velo-Servicestation' im Vordergrund stehen, die auch bewachtes Parkieren anbietet. Mit auffälligem und attraktivem Entree und gut gestalteten Veloläden sind diese Fietspoints bisher an drei Bahnhöfen realisiert worden.

Eine Wende brachten die im Rahmen der nationalen Velostrategie Masterplan Fiets (1990-1997) geführten Verhandlungen zwischen dem Verkehrsministerium und der NS, die schliesslich zu einem Vertrag führten, in dem die Rolle des Bahnhofs als Schnittstelle zwischen ÖV und IV definiert wurde mit allen dazu gehörigen Komponenten. In diesem Vertrag wurde festgelegt, dass das Verkehrsministerium die Infrastruktur bezahlt und die NS die Kosten für den Betrieb der Velostationen übernimmt. Gleichzeitig wurden Qualitäts- und Quantitätsstandards für Veloparkiersysteme an allen Bahnhöfen geregelt (Ministerie van Verkeer 1998). Darin wurde für Velostationen u.a. festgelegt, dass

- Velostationen sich an Standorten in oder bei Bahnhöfen befinden müssen, die für Velofahrende sicher und direkt erreichbar sind und sich die Anfahrtsrouten so wenig wie möglich mit Strassen oder Wegen für den übrigen Verkehr kreuzen;
- die weiteste Laufentfernung von einem Platz in der Velostation bis zum Bahnhofseingang maximal 200m betragen darf;
- die Laufroute von der Velostation bis zum Bahnhofseingang überdacht ist;
- die Gesamtzahl der Abstellplätze sowie deren Verteilung auf unbewachte und bewachte Plätze pro Bahnhof auf Basis von im Vertrag festgelegten Methoden und Prozeduren ermittelt werden und jährlich überprüft werden;
- das bewachte und unbewachte Stellplätze auf die meist vorkommenden Velotypen abzustimmen sind;
- dass bewachte und unbewachte Abstellplätze sozial sicher sein müssen, wobei besonders auf maximale Durchsicht und Übersicht, Beleuchtungsniveau (Tages- und Nachtbeleuchtung), Vermeidung von Sackgassen, Höhe der Überdachung, Breite der Laufwege zwischen den Veloständern zu achten ist.

Dieser Vertrag bildete die Grundlage für eine vollständige Modernisierung, Reorganisation und teilweiser Erweiterung der Veloparkiersysteme an allen niederländischen Bahnhöfen. Im Dezember 1998 bewilligte das Parlament hierfür einen Kredit von 460 Mio. NLG (308 Mio. Fr.) für das Erweiterungs- und Modernisierungsprogramm 'Ruimte voor de fiets' (2000-2006). Zur Umsetzung dieses Programms gründete die NS im Jahr 2000 die Tochtergesellschaft NS Fiets BV, die für alle Veloangelegenheiten an Bahnhöfen zuständig ist. Innerhalb von Fiets BV werden der Betrieb des bewachten Veloparkierens (das im Landesmittel über alle Velostationen kostendeckend sein muss) strikt vom Betrieb der kommerziellen Veloläden getrennt. Pro Jahr werden die Veloparkiersysteme an ca. 50 Bahnhöfen modernisiert und erweitert.

Im Rahmen des Projekts 'Ruimte voor de fiets' hat die NS nach langjährigem Experimentieren auch Standardlösungen für Bahnhöfe mit mittelgrossen Abstellmengen zwischen 200 und 1'000 Velos entwickelt, für die es bisher keine zufriedenstellenden Lösungen gab. Da Erfahrungswerte zeigen, dass Velostationen mit Kapazitäten unter 1'000 Velos nicht rentabel zu betreiben sind, erhalten Bahnhöfe mit mittelgrossen Abstellmengen elektronisch gesicherte Veloparkiersysteme, zu denen DauerkundInnen mit Chipkarte 24 Stunden täglich Zugang haben.

Da Velostationen im wesentlichen ein Angebot für den Vortransport sind, hat die NS mit der Entwicklung eines speziellen Nachtransport-Produkts für die Zielgruppen Pendler und Gelegenheitsnutzer begonnen: das ov-fiets. Bei diesem mit dem RailLink-Prinzip vergleichbaren Angebot handelt es sich um ein Einheits-Mietvelo mit extrem schnellem Ausleihvorgang, das von Abonnenten mit Hilfe einer Chipkarte aus einer speziellen Velobox geholt werden kann und später wieder am selben Bahnhof in eine solche Box eingestellt wird (www.ov-fiets.nl, NS Railinfrabeheer 2000).

Exemplarisch wird nachstehend die Velostationssituation am Bahnhof Amsterdam CS im Detail beschrieben.

9.2.2 Amsterdam

Verkehrspolitik / Velopolitik / Stadtstruktur

Mit 27,5% Veloanteil hat Amsterdam (730'000 E.) einen für eine Grossstadt ausgesprochen hohen Veloverkehrsanteil. Amsterdam führt seit Jahrzehnten eine integrierte Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik, in der das Velo eine wichtige Rolle spielt.

Amsterdam ist eine kompakte Stadt mit hoher Nutzungsmischung und hohem ÖV-Anteil sowie einem guten ÖV-Angebot (Tram, Bus, Metro).

Die Velostationen

Amsterdam CS ist ein Durchgangsbahnhof mit 13 Gleisen mit 240'000 Reisenden pro Tag.

Standort / Gebäude: Der Bahnhof Amsterdam CS verfügt derzeit über zwei Velostationen, auf der Stadtseite des Bahnhofs, Amsterdam CS West und Amsterdam CS Ost. Amsterdam CS Ost liegt im Untergeschoss des östlichen Teils des Bahnhofsgebäudes und ist über eine Rampe erreichbar. In beiden Stationen parkieren die

KundInnen ihre Velos selber. Der Parkiervorgang geht sehr schnell; bei den TageskundInnen kommt der Bezahlvorgang hinzu, der etwas Zeit erfordert.

Amsterdam CS West ist in einem separaten Gebäude gleich westlich im Anschluss an das Bahnhofsgebäude untergebracht. Der Eingang ist fahrend erreichbar. Nach einer Gesamtbestandsaufnahme von Veloparkieranlagen an Bahnhöfen, die 1999 von der Niederländischen Bahn (NS) durchgeführt wurde, verfügte Amsterdam CS 1999 in beiden Velostationen zusammen über ca. 2'300 bewachte Stellplätze.

Es gibt derzeit ca. 4'000 unbewachte Stellplätze, davon 2'500 in einem dreigeschossigen Veloparkhaus, das im Frühjahr 2001 als Provisorium an der Gracht vor dem Bahnhofsvorplatz angelegt wurde, um den Bahnhofsvorplatz während Bauarbeiten von Tausenden wild parkierter Velos frei zu halten. Zusätzlich werden ca. 1'000 Velos ausserhalb der Veloständer parkiert.

Öffnungszeiten: Die Velostationen am Bahnhof Amsterdam CS haben unterschiedliche Öffnungszeiten. Amsterdam CS West öffnet vor dem ersten Zug und schliesst etwa 1/2 Std. nach dem letzten Zug. Es ist geplant, dass zumindest Teile der Velostationen an sieben Tagen der Woche 24 Stunden geöffnet sind und durch Personal bewacht werden.

Öffnungszeiten der Velostationen am Bahnhof Amsterdam CS			
	mo-fr	sa	so
Amsterdam CS Oost	06:00-00:00	07:00-00:00	08:00-00:00
Amsterdam CS West	04:00-01:45	05:20-01:45	05:20-01:45
Quelle: NS Railinfrabeheer(1999)			

Preise: Für alle Velostationen an niederländischen Bahnhöfen gelten einheitliche Preise:

Tarife für das Veloparkieren an niederländischen Bahnhöfen		
Preise	NGL	CHF
Einzelkarte	2.00	1.35
Wochenkarte	6.75	4.50
Monatskarte	19.25	13.00
Jahreskarte	167.50	112.50
Quelle: Nederlandse Spoorwegen, Kundenbroschüre Fiets en trein, Ausgabe 2001		

Anbindung an umliegendes Strassenetz: Die Anbindung der Velostationen an das städtische Veloroutennetz ist gut.

Betrieb: Velos werden im Dreischichtenbetrieb durch Personal bewacht. Der Betreiber ist ein Velomechanikermeister, der auch die Veloreparaturen durchführt.

Dienstleistungen: Standarddienstleistungsangebot: Velovermietung, Veloreparatur, Verkauf von Ersatz- und Zubehörteilen sowie Neu- und Occasionsvelos.

In Amsterdam CS bietet nur die Velostation Ost das volle Dienstleistungsspektrum an.

Auslastung: Die Velostationen sind völlig ausgebucht. Die Nachfrage übersteigt das Angebot bei weitem.

Deshalb ist geplant, bis 2005/06 eine weitere Velostation unterhalb des Bahnhofs zu bauen. Nach Vorstellungen der NS soll diese 6'000 bewachte Stellplätze umfassen;

nach Vorstellungen der Stadt Amsterdam wären 8'000 Stellplätze wünschenswert, um den Bahnhofsvorplatz von wild parkierten Velos frei zu halten. Dazu wird ein Velotunnel unter dem Bahnhof parallel zum Hauptfussgängertunnel angelegt mit direktem Anschluss an die zum Bahnhof führenden Velorouten. Die neue Velostation soll an diesem Velotunnel liegen mit direkten Zugängen zu den Bahnsteigen. Dadurch verkürzen sich die Laufwege zu den Bahnsteigen auf weniger als 50m.

Nach Vorstellungen der Stadt Amsterdam sollen eventuell vier weitere kleinere dezentrale Velostationen z.T. auch an der Hafenseite des Bahnhofs gebaut werden.

Nutzerprofil: Beide Velostationen werden fast ausschliesslich von DauerkundInnen benutzt, und zwar hauptsächlich von Schülern und Berufstätigen aller Altersklassen, die ihr Velo dort täglich im Vortransport parkieren. Die ganz überwiegende Nutzergruppe sind Erwerbstätige. Bei SchülerInnen und StudentInnen ist die Nutzung deutlich geringer, da diese über sehr preisgünstige (staatlich geförderte) ÖV-Abonnements verfügen.

Velofahrende kommen aus Quell- und Zielgebieten, die in einem Umkreis von bis zu ca. 3 km liegen, sofern das Velo auf diesen Strecken mit dem ÖV konkurrieren kann.

Amsterdam: Modal Split im Vor- und Nachtransport (Wege, 1998/99, in %)					
	ÖV	Fuss	Auto	Taxi	Velo
Vortransport	56	16	6	1	21
Nachtransport	54	34	5	2	5
Quelle: mündliche Mitteilung von NS Reizigers					

ÖV und Fussverkehr machen im Vortransport 72% aus, im Nachtransport 88%. Mit 21% ist der Veloanteil im Vortransport mehr als viermal so gross wie im Nachtransport (5%). Beide Werte liegen aber deutlich unter dem Landesmittel.

Qualität der parkierten Velos: Die Qualität der parkierten Velos ist ganz überwiegend schlecht. Dies hat nach Einschätzung des Velobeauftragten mit der hohen Diebstahlgefahr in Amsterdam sowie den allgemein noch unbefriedigenden Abstell-situationen an den Wohnungen und anderen Zielen des Veloverkehrs in der Stadt zu tun.

Tages- und Jahresganglinien der Nutzung: Die stärkste Belegung ist tagsüber an Werktagen während der Hauptarbeitszeiten. Langzeitparkierer mit 9-10 Std. Parkierzeit überwiegen. Während der Woche sind die Stationen beinahe voll. Es gibt nur ganz wenige Kurzparkierer.

Werbung / Bekanntheitsgrad: Dass grössere niederländische Bahnhöfe über Velostationen verfügen, ist allgemein bekannt.

Da Amsterdam CS nicht über ausreichende Veloparkierkapazität verfügt, wird keine Werbung für die Nutzung der Velostation betrieben. Allerdings wird die Tatsache, dass es Velostationen gibt, von verschiedenen Akteuren in verschiedenen Medien periodisch erwähnt wie z.B. der Tourist Information, der Stadt Amsterdam, der NS, den städtischen ÖV-Betrieben etc.

Trägerschaft: Träger der Velostationen ist - wie für alle Velostationen in den Niederlanden - die NS Fiets BV.

Erfahrungen: Velostationen sind ein selbstverständliches Standardangebot, das allgemein bekannt ist. Sie sind wesentliches Element in der Transportkette ÖV - Velo.

Einschätzungen: Nach Einschätzung des Velobeauftragten sind die wesentlichsten Erfolgsfaktoren für eine Velostation:

- gute Erreichbarkeit der Velostation mit dem Velo
- Bringen und Holen des Velos ohne Zeitverlust
- kurze Distanzen zwischen Velostation und Bahnsteig

Für die Akzeptanz ist es ausserdem wichtig, dass der Preis für die Velostation in einem gutem Verhältnis zum Preis des örtlichen ÖV steht.

9.2.3 Schlussfolgerungen

Velostationen gehören in den Niederlanden zum Standarddienstleistungsangebot grösserer Bahnhöfe bzw. von Bahnhöfen mit grossem Pendleraufkommen und sind Element der Schnittstelle ÖV/IV. Sie sind so bekannt und selbstverständlich, dass im Prinzip keine Werbung dafür gemacht werden muss.

Velo fahrende PendlerInnen sind extrem zeitempfindlich. Von eminenter Bedeutung ist deshalb der Standort der Velostation und damit der Abstand zwischen dem weitest entlegenen Stellplatz in der Velostation bis zur Zugtür bzw. zum Haupteingang des Bahnhofs. Da dieses Problem besonders bei grossen Bahnhofskomplexen schwierig zu lösen ist, kommt die Verteilung auf mehrere Velostationen in Frage wie Amsterdam CS oder Utrecht CS, ein Velotunnel unter dem Bahnhof, der am Eingang der Velostation vorbeiführt, oder eine zentrale Velostation unter dem Bahnhof mit direktem Zugang zu den Bahnsteigen wie dies bei der geplanten Station in Amsterdam CS der Fall ist.

Trotz vielfältiger Versuche in vielen Städten haben Erfahrungen gezeigt, dass es nicht möglich ist, Bahnhofsvorplätze durch schlichtes Parkierverbot oder Null-Angebot von unbewachten Velostellplätzen von parkierten Velos zu befreien. Etwa 50% der Velofahrenden sind aus verschiedenen Gründen nicht bereit, ihr Velo kostenpflichtig in einer Velostation zu parkieren. Zur Vermeidung von wildem Parkchaos auf Bahnhofsplätzen ist es deshalb dringend erforderlich, das Parkieren der Velos durch ein entsprechendes Angebot für unbewachtes Parkieren zu ordnen.

Als kontraproduktiv für die Velonutzung und damit auch für die Velostationen hat sich in den 1990er Jahren die Einführung eines sehr kostengünstigen Studenten-Generalabonnements für den ÖV herausgestellt (Ministerie van Verkeer 1997).

In Städten mit gutem ÖV-Angebot liegt die Velonutzung sowohl im Vor- als auch im Nachtransport deutlich unter dem Landesdurchschnitt, wie die nachstehende Tabelle zeigt. Es zeigen sich auch Zusammenhänge zwischen der Qualität des ÖV-Angebots, dem Anteil des studentischen Verkehrs und der Velonutzung. In Universitätsstädten mit gutem ÖV-Angebot (Amsterdam) ist die Velonutzung im Vor- und Nachtransport deutlich niedriger als im Landesdurchschnitt. In der Universitätsstadt Utrecht mit schlechterem ÖV liegt sie immer noch unter dem Durchschnitt, ist aber signifikant höher als in Amsterdam. In Leiden stimmen die Werte (schlechter lokaler ÖV) mit dem Landesmittel überein. Das lässt sich damit erklären, dass die meisten studentischen Ziele in unmittelbarer Bahnhofsentfernung liegen.

Verkehrsmittelwahl der Bahnreisenden im Vor- und Nachtransport , Wege , in %													
Stadt/ Bahnhof Einwohner ÖV-System	Modal Split allgemein (1995)			Vortransport (1998/1999)					Nachtransport (1998/1999)				
	ÖV*	Velo	Fuss*	ÖV	Fuss	Auto	Taxi	Velo	ÖV	Fuss	Auto	Taxi	Velo
Amsterdam CS , 730'000 E. B/T/M	22	27.6	29	65	16	6	1	21	54	34	5	2	5
Den Haag CS 440'000 B/T	14	24.0	26	59	17	9	1	14	45	41	6	3	5
Den Haag HS 440'000/B/T	14	24.0	26	59	19	6	2	14	44	46	2	1	7
Utrecht CS 235'000 B/T	11	32.4	26	43	20	9	0	28	40	46	6	2	6
Leiden CS B	?	36	36	33	20	9	1	37	31	50	6	2	11
Rotterdam CS 600'000 E. B/T/M	12	19.4	27	60	17	9	1	13	54	34	5	2	5
Niederlande	5.3	27.8	21					38					10

B: Bus T: Tram M: Metro S: S-Bahn
 Quelle: mündliche Mitteilung NS Reizigers; Ministerie van Verkeer 1997, CBS-OVG 1995
 * Zug, Tram, Bus, Metro ** inkl. Taxi, andere Verkehrsmittel

9.3 Velostationen in Deutschland

9.3.1 Einführung

Ähnlich wie in der Schweiz sind Velostationen auch in Deutschland ein neueres Phänomen. Einige wenige Velostationen stammen aus den Achtziger und frühen Neunziger Jahren, 85% der Velostationen sind seit 1995 entstanden. Insgesamt gibt es derzeit 60 Velostationen in Deutschland, davon zwei Drittel an Bahnhöfen in Nordrhein-Westfalen (NRW).

Es handelt sich ganz überwiegend um kleinere bis mittlere Velostationen, mit Stellplatzzahlen unter dem für einen rentablen Betrieb erforderlichen Stellplatzminimum von 1'000 Stellplätzen, bei über der Hälfte der Velostationen deutlich unter 1'000, 32 Velostationen haben Kapazitäten unter 250, davon 6 sogar unter 100. 35 % der Stellplätze verteilen sich auf eine sehr grosse (Münster, 3'300) sowie vier grosse Velostationen (Osnabrück, Freiburg/Breisgau, Rheine, Lüneburg: 1'000).

Grund für die geringe Grösse der meisten Velostationen in Deutschland sind weniger die geringen Gemeindegrössen als vielmehr das überwiegend nicht ausgeschöpfte Velopotenzial. Es kann davon ausgegangen werden, dass die meisten Velostationen bei einer besseren Ausschöpfung des Velopotenzials deutlich erweitert werden müssen und die Rentabilitätsgrenze erreichen bzw. überschreiten können.

Größenverteilung der Velostationen in Deutschland		
Anzahl Stellplätze	Anzahl Velostationen	Stellplatzzahl insgesamt
<100	6	350
100 - 150	11	1'734
150 - 250	15	2'853
250 - 350	13	3'966
350 - 500	6	2'400
500 - 600	2	1'100
600 - 800	0	0
800 - 950	2	1'650
950 - 1000	4	3'960
1'000 – 3'300	0	0
> 3'300	1	3'300
gesamt	60	20'963
Quelle: Städtele		

Wegen der geringen Größen werden die meisten Velostationen als Qualifikations- und Beschäftigungsprojekte betrieben. Nur in wenigen Ausnahmefällen handelt es sich um privatwirtschaftlich betriebene Velostationen.

100 Fahrradstationen in NRW

Eine führende Rolle in der Entwicklung von Velostationen mit Ausstrahlung auf andere Bundesländer hat in den vergangenen Jahren das Land NRW übernommen. Das 1994 beschlossene Landesprogramm '100 Fahrradstationen in Nordrhein-Westfalen' verbindet die verkehrspolitische Zielsetzung, zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität die Systemverknüpfung von Velo und ÖV zu optimieren, mit der arbeits- und sozialpolitischen Zielsetzung, sinnvolle Projekte für Beschäftigungs- und Qualifizierungsprogramme zu schaffen sowie mit Zielen der Bahnhofsrevitalisierung und weiteren städtebaulichen Zielen.

Partner bei der Entwicklung der Velostationen sind das Verkehrsministerium, das Ministerium für Arbeit und Soziales, die Deutsche Bahn (DB) und die Kommunen. Das Verkehrsministerium hat den Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club NRW (ADFC) mit der Beratung und Unterstützung der Gemeinden beauftragt. Diese Entwicklungsagentur Fahrradstationen berät die Gemeinden von der Planung über den Bau bis hin zum Betrieb der Velostationen, entwickelt gewinnbringende Serviceleistungen, betreibt Marketing, berät Betreiber bei der Entwicklung von Betriebskonzepten und fungiert als zentrale Koordinierungsstelle.

Zur Etablierung von Velostationen und zur Aktivierung und Stabilisierung des Kundenpotenzials hat die Entwicklungsagentur ein Marken- und Gestaltungskonzept entwickelt, das von den meisten Velostationen in NRW übernommen worden ist. Velostationen, die festgelegte Mindeststandards einhalten, können sich 'Radstation' nennen. Zu den Mindeststandards gehören die Kernfunktionen bewachtes Parkieren, Velomiete, Information und Reparatur, Sieben-Tage-Betrieb, einheitliche Preisgestaltung sowie Übernahme des Gestaltungskonzepts.

1997 haben das Verkehrsministerium NRW und die DB eine Rahmenvereinbarung beschlossen, wonach die DB den Gemeinden für Velostationen geeignete Gebäude(teile) und Flächen zehn Jahre mietfrei zur Verfügung stellt. Erfahrungen mit einzelnen Velostationen haben gezeigt, dass diese zehnjährige Phase wichtig ist, weil Velostationen als neuartige Mobilitätsdienstleistungen meist eine mehrjährige Anlaufphase benötigen, bis sie eine hohe Auslastung ihrer Kapazitäten erreichen.

In den vergangenen sechs Jahren ist in Deutschland viel experimentiert worden und es sind umfassende Erfahrungen zu allen Aspekten von Velostationen gesammelt worden. Eine Reihe von Diplomarbeiten haben Spezialfragen und Erfahrungen mit Velostationen behandelt (Städele 2000). Die Erfahrungen in NRW liegen konzentriert bei der Entwicklungsagentur für Fahrradstationen vor bzw. sind gut dokumentiert und analysiert (Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand 2001, Universität Osnabrück, Stadt Münster), so dass diese Informationsquellen ausgewertet und im Rahmen dieser Arbeit auf Primärerhebungen bei Betreibern von Velostationen verzichtet werden konnte.

Exemplarisch werden nachstehend die Velostation am Hauptbahnhof Münster sowie Ergebnisse einer dort erfolgten Nutzeranalyse im Detail beschrieben.

9.3.2 Münster

Velopolitik/Verkehrspolitik

Mit 34% Veloanteil ist Münster (280'000 E., 57'000 Studierende) die Velostadt Nummer Eins in Deutschland. Münster führt seit Jahrzehnten eine integrierte Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik, in der das Velo eine wichtige Rolle spielt.

Modal Split Münster, 1994, alle Wege, in %	
Münsteraner	
Velo	31,7
Gehen	21,5
Auto	37,2
ÖV	9,6
Quelle: Haushaltsbefragung 1994, dokumentiert in www.muenster.de/stadt/stadtplanung/ms-_5519.html	

Münster ist das Oberzentrum des Münsterlandes (Nordrhein-Westfalen). Als Arbeitsplatz-, Ausbildungs-, Versorgungs- und Kulturstandort ist Münster Zupendlerzentrum für eine Region von 1.5 Mio. Einwohnern. Die meisten Arbeitsplätze sind in der Dienstleistungsbranche. Münster ist kompakt: rund 200'000 Einwohner leben in einem Umkreis von 6km um die Innenstadt. Die flache Topographie ist ein weiterer Gunstfaktor für die Velonutzung.

Die Velostation

Die Velostation Münster wurde im Juni 1999 mit einer Kapazität von 2'800 Velostellplätzen eröffnet und war damit die grösste Velostation Deutschlands. Bereits ein Jahr nach Eröffnung war die Station soweit ausgelastet, dass sie um weitere 500

Stellplätze in einem anliegenden, nicht mehr benutzten Fussgängertunnel erweitert werden musste.

Im Rahmen einer Akzeptanzanalyse wurden die NutzerInnen vier Monate nach Eröffnung der Velostation im Oktober 1999 repräsentativ befragt. Durch diese Untersuchung liegen umfassende Erkenntnisse über Nutzerstruktur und -verhalten, Verkehrsmittelwahl, Zufriedenheit bzw. Identifikation mit dem verkehrspolitischen Konzept, Wirkungen von Marketingmassnahmen etc. vor (Stadt Münster).

Standort / Gebäude: Die Velostation ist in einem neuen, architektonisch ansprechenden Gebäude auf dem Bahnhofsvorplatz untergebracht. Das Veloparking selber ist unterirdisch. Über einen direkten Treppenaufgang ist die Bahnhofshalle erreichbar. Über eine breite befahrbare Rampe mit verglastem Eingangsbauwerk gelangen die Velofahrenden in die Station. Die Zufahrt liegt an der Ost-West-Veloachse.

Velos werden von den NutzerInnen selber parkiert. Die Velostation hat Doppelstockparker, deren obere Rinne mit kräfteschonendem Velolift herabgezogen werden kann (Gasdruckfeder, Seilzug). In der Velostation gibt es eigene Zonen für Nutzer mit Tages-, Monats- oder Jahresvignetten.

Öffnungszeiten: Die Velostation ist montags - freitags von 05:30 - 23:00, samstags und sonntags von 07:00 - 23:00 geöffnet. Ein Teil der Velostation ist für Stammkunden täglich 24 Stunden zugänglich.

Preise

Preise	DEM	CHF
Einzelkarte	1.00	0.75
Monatskarte	12.00	9.00
Jahreskarte	120.00	91.00
Jahreskarte für persönlichen Stellplatz	180.00	136.00
Quelle: www.muenster.de/stadt/radstation		

Anbindung an umliegendes Strassenetz: Die Velostation ist gut an das umliegende Veloroutennetz angebunden.

Betrieb: Velos werden durch Personal im Drei-Schichtbetrieb bewacht.

Dienstleistungen: Neben dem bewachten Veloparkieren bietet die Velostation Münster Velovermietung, Veloladen (Ersatzteile, Zubehör, Neu- und Occasionsvelos), kurzfristige Veloreparatur (während der Parkierzeit), Velovermietung, Velowaschanlage, Schliessfächer für Gepäck und Regenkleidung, touristische Beratung.

Auslastung und Nutzerprofil: Ein Jahr nach Eröffnung war die Velostation zu 80% ausgelastet. Sie wird fast ausschliesslich von DauerkundInnen benutzt (68% Jahreskarten, 28% Monatskarten). 90% der KundInnen kommen täglich, 7% häufig, 3% gelegentlich.

27% der KundInnen sind unter 25 Jahre alt, 60% zwischen 25 und 50 Jahre, 7% über 50 Jahre. Männer nutzen die Velostation leicht häufiger als Frauen. HauptkundInnengruppen sind Erwerbstätige mit 70,5%. Studierende und Lehrlinge/ SchülerInnen nutzen die Velostation jeweils zu 14%.

Der Einzugsbereich der Velostation ist relativ klein: 57% der NutzerInnen haben Quelle oder Ziel innerhalb eines Umkreises von 2km, 28% fahren 2-5km, 8% legen einen Weg vom mehr als 5km zurück.

Qualität der parkierten Velos: Die Velostation hat dazu geführt, dass die Qualität der benutzten Velos zugenommen hat: 23 der befragten NutzerInnen fahren seit Eröffnung der Velostation ein besseres Velo. Hierzu ist zu ergänzen, dass die Stadt Münster bereits lange vorher Massnahmen zur Verbesserung des Veloparkierens in der Stadt, an Arbeitsplätzen und vor allem an Wohnhäusern getroffen hat.

Tagesganglinien der Nutzung: Die meisten NutzerInnen stellen ihr Velo nachts in der Velostation ein (62%). 38% parkieren ihr Velo tagsüber. Das ergibt ein Verhältnis von Ein- zu Wegpendlern von 62:38 oder etwa 2:1

Werbung / Bekanntheitsgrad: Der Bekanntheitsgrad der Velostation ist sehr gross, da es bereits vor dem Bau in Münster öffentliche kontroverse Diskussionen über dieses Projekt gab. Einen ganz wesentlichen Beitrag am Bekanntheitsgrad hat die hohe Pressepräsenz, aber vor allem der Mix aus verschiedenen Werbe- und Informationsmassnahmen.

Nutzer wurde auf Velostation Münster aufmerksam durch (in %):	
Presse	51
Plakate	40
Eigenpublikationen der Velostation	40
Praktische Erprobung der Velostation	40
Informationen der Deutschen Bahn	16
Quelle: Stadt Münster	

80% der KundInnen fühlen sich gut informiert.

Trägerschaft: Die Velostation wird von einem privaten Betreiber mit Fachpersonal betrieben (fünf Vollzeitäquivalente).

Erfahrungen: Die Akzeptanzanalyse zeigt, dass die Velostation gut angenommen worden ist. 77% der NutzerInnen haben den Eindruck, dass sich das Bild der Velostation in der Öffentlichkeit positiv verändert hat. 88% sind mit der Tarifstruktur (sehr) zufrieden, 83% mit dem Service. Von dem sehr hohen Rücklauf an der Befragung schliessen die Untersucher auf eine hohe Kundenzufriedenheit und Identifikation. Über 75% finden, dass ihr Velo in der Velostation sicher aufgehoben ist, 83,5% schätzen die Atmosphäre in der Velostation als sicher oder sehr sicher ein. Dazu tragen die personelle Präsenz der Betreiber sowie Helligkeit, Übersichtlichkeit und architektonische Grosszügigkeit der Velostation bei, die von den NutzerInnen als Qualitätsmerkmal positiv bewertet werden. Wichtig ist die Mund-zu-Mund-Propaganda für die Velostation: 95% der KundInnen empfehlen die Nutzung der Velostation Freunden und Kollegen weiter. Bei 82% ist die Velostation manchmal oder häufig Thema von Gesprächen.

Besonders schätzen die NutzerInnen:

- **Zeitersparnis:** schnelle Zufahrt und schnelles Einchecken, direkte Verbindung zum Bahnhof und zu den umliegenden Strassen.

- **Sicherheit:** Schutz vor Diebstahl, Vandalismus, Belästigungen
- Wetterschutz
- **Übersichtlichkeit:** eigene Abstellzonen für Tages-, Monats- und Jahreskunden sowie reservierte persönliche Stellplätze
- **Service-Orientiertheit:** massgeschneiderte Dienstleistungen, die insbesondere bei Nachtransportkunden gut ankommen (Reparatur, Mietvelos, Velowaschanlage).

Die Velostation hat zu einer erheblichen Verschiebung in der Verkehrsmittelwahl geführt: ein Drittel der NutzerInnen der Velostation nutzen seit Bestehen der Velostation ihr Velo häufiger. Ein Viertel hat das Velo vorher überhaupt nicht genutzt. 70% der NutzerInnen, die früher nicht mit dem Rad zum Bahnhof kamen, nutzen jetzt Velo und Bahn in Kombination. Mehr als 22% würden ohne die Velostation das Velo nicht für den Vor- bzw. Nachtransport einsetzen.

Mit der Velostation hat der Bahnhofsvorplatz eine deutliche städtebauliche Aufwertung erfahren.

Eine Nachuntersuchung des ruhenden Radverkehrs im Bahnhofsbereich hat ergeben, dass die Zahl der abgestellten Velos nicht abgenommen hat. Velos, die in der Velostation parkieren, sind durch neu hinzugekommene Velos ersetzt worden. Nach wie vor wird das Bild am Bahnhof in Münster durch zahlreiche oberirdisch abgestellte Velos bestimmt. Dies ist nicht auf fehlende Akzeptanz der Velostation zurück zu führen. 'Im Gegenteil: die Errichtung der attraktiven Velostation hat zu komplexen Umschichtungsvorgängen geführt, welche die Abstellvorgänge im oberirdischen Bahnhofsbereich betreffen, und insgesamt bewirkt, dass die Zahl der ober- und unterirdisch abgestellten Fahrräder im gesamten Bahnhofsbereich zugenommen hat' (Universität Osnabrück).

9.3.3 Erfahrungen mit anderen Velostationen in Deutschland und Schlussfolgerungen

Als ausserordentlich wichtig hat sich auch bei Velostationen in Deutschland der **Standort der Velostation** erwiesen. Als Akzeptanzgrenzwerte für die Distanz zwischen Velostation und Bahnsteig werden Entfernungen zwischen 60 und 150 m genannt. Allerdings weichen die **Längen der Fusswege**, die innerhalb von Bahnhöfen zurückgelegt werden müssen, stark voneinander ab, je nachdem, welcher Bahnsteig erreicht werden muss. Dies gilt insbesondere für grosse Bahnhofskomplexe und vor allem für Kopfbahnhöfe. Da PendlerInnen sehr zeitempfindlich sind, wird die Akzeptanz von Velostationen insbesondere durch solche Massnahmen begünstigt, die die Fusswege der Velofahrenden verkürzen (Städele 2000).

Bei einer Untersuchung von 14 Velostationen in Deutschland konnte ein Zusammenhang zwischen der Entfernung zum 'Haupteinfallstor der Passagiere', dem räumlichen Bezug zum Hauptbesucherstrom und der Qualität, Quantität und Lage unbewachter Veloabstellanlagen mit der Quote eingestellter Velos festgestellt werden. Dabei zeigte sich, dass vor allem Velostationen mit kurzer Distanz zum Haupteinfallstor der Passagiere, gutem räumlichem Bezug zum Hauptbesucherstrom und geringem **Konkurrenzangebot unbewachter Veloabstellmöglichkeiten** eine hohe Quote eingestellter Velos vorzuweisen hatten. Mit 93% das beste Ergebnis zeigt Lüneburg, wo die

Velostation mit 1'000 Stellplätzen direkt am Bahnhofseingang liegt und nur 3 Anlehnbügel für Kurzzeitparkierer (max. 2h) als unbewachtes Angebot im gesamten Bahnhofsbereich zur Verfügung stehen. Das Schlusslicht mit einer Quote eingestellter Velos von 7% bildet Leipzig (grosser Kopfbahnhof), dessen Velostation abseits des Passantenstroms in einem Seitenflügel des Bahnhofs in 160m Entfernung vom 'Haupteingang' der Passagiere und zudem auf der der Innenstadt abgewandten Bahnhofseite liegt, bei einem grossen Angebot an Anlehnbügeln direkt am Haupteingang (Städele 2000).

Die Erfahrungen aus Deutschland zeigen, dass Velostationen als neuartiges Serviceangebot erklärungsbedürftig sind und deshalb einer professionellen und zielgruppenorientierten **Werbung und Öffentlichkeitsarbeit** bedürfen. Vor allem in der Startphase konnten viele Velostationen mit Schnupperabos, Vorabverkauf von Jahresvignetten und Events auf sich aufmerksam machen. Es reicht allerdings nicht, Werbung und Öffentlichkeitsarbeit auf die Startphase zu beschränken, weil Velostationen eine mehrjährige Anlaufphase haben. In NRW hat sich als hilfreich erwiesen, dass die Werbemassnahmen Teil des Gestaltungskonzepts sind, mit dem die Entwicklungsagentur Fahrradstationen die einzelnen Velostationen unterstützt.

Ein häufiges Manko ist die fehlende **Signalisierung** von Velostationen, und zwar sowohl im Strassennetz als auch im Bahnhof selber.

Ähnlich wie in der Schweiz zeigen die Erfahrungen mit Velostationen als **arbeits- und sozialpolitische Projekte** auch in Deutschland die Grenzen dieser Projektkonstruktionen. Es zeigt sich der Zielkonflikt, hochwertige, kundenorientierte Mobilitätsdienstleistungen dauerhaft unter erschwerten Personalbedingungen anzubieten. Hinzu kommt in einigen Gebieten NRWs die Aufgabe, zur Revitalisierung von Bahnhöfen beizutragen, was eine zusätzliche Zersplitterung von Zielsetzungen und Aufgaben bedeutet und von der Konzentration auf Kernkompetenzen abhält. Es drängt sich in diesem Zusammenhang die Frage auf, wieso ausgerechnet die Velostation unter erschwerten Personalbedingungen im Stande sein soll, Versäumnisse in anderen Bereichen zu kompensieren. Zudem fragt sich, ob das Modell Velostation dazu geeignet ist, Arbeitslose und Sozialhilfeempfänger bei der Reintegration in den Arbeitsmarkt zu unterstützen oder ob dafür eine gezielte Direktförderung der betroffenen Personen nicht effektiver und effizienter wäre.

Die grosse Abhängigkeit von arbeits- und sozialpolitischen Programmen stellt die Velostationen vor ständige Existenzprobleme, weshalb die von Städele befragten Experten diese Konstruktionen durchweg als Zukunftsmodell für Velostationen ablehnen. Statt dessen wird vorgeschlagen, durch eine gezielte Selbständigenförderung den Betreibern von Velostationen den Start zu erleichtern und sie auf dem Weg in die Selbständigkeit zu unterstützen.

Die befragten Experten gehen davon aus, dass für kleinere Stationen langfristig nur **personalarme Systeme mit moderner Technologie** tragfähig sind. Aus diesem Grund wird das NRW-Konzept als Interimslösung gesehen, das für ein dauerhaft tragfähiges Modell wenig hilfreich ist.

Das Beispiel Münster zeigt allerdings, dass beim Zusammentreffen mehrerer Gunstfaktoren (Nutzerpotenzial, Standort, kundenorientiertes Service-Angebot, kundenfreundliche Öffnungszeiten, attraktives Erscheinungsbild) nicht nur eine sehr grosse

Velostation zum Erfolg wird und eine hohe Aus- und selbst Überlastung erreicht. Münster zeigt auch, dass die Velostation zu nicht unerheblichen Modal-Split-Verschiebungen zu Gunsten des Velos führen kann.

9.4 Einflussfaktoren für Velostationen

Durch Auswertung einschlägiger Untersuchungen, Diplomarbeiten, Projektstudien und -berichte sowie Expertengespräche mit Betreibern, Betreibergesellschaften, Bahngesellschaften und kommunalen Velobeauftragten in der Schweiz, den Niederlanden und Deutschland konnten wesentliche Erfahrungen ermittelt werden - positive wie negative - die in den letzten Jahren mit Velostationen gesammelt wurden.

Trotz sehr unterschiedlicher Grössen und Rahmenbedingungen der Städte und sehr unterschiedlicher Grössen, Betriebsformen und Rahmenbedingungen der Velostationen gibt es auffallend viele Übereinstimmungen in den wichtigsten Einflussgrössen, die sich als wesentlich für den Erfolg oder Misserfolg einer Velostation heraus stellen.

Einflussfaktoren für den Erfolg oder Misserfolg einer Velostation lassen sich in zwei Hauptgruppen unterteilen: externe und interne Faktoren.

Externe Faktoren liegen ausserhalb des Einflussbereichs einer Velostation. Hierzu gehören Faktoren, die das Nutzerpotenzial einer Velostation bestimmen wie

- Stadtgrösse und -struktur, Dichte, Nutzungsmischung
- sozio-ökonomische und sozio-demographische Struktur
- Pendleraufkommen
- ÖV- und Fussverkehrsangebot und entsprechende Anteile im Modal Split

sowie als direkt konkurrenzierendes Angebot

- die unbewachten, kostenlosen Veloparkiersysteme am Bahnhof.

Interne Faktoren liegen im Einflussbereich einer Velostation. Hierzu zählen im wesentlichen:

- Standort
- Zeitbedarf an den Schnittstellen
- Erreichbarkeit
- Betreiberpersönlichkeit
- Dienstleistungsangebot
- Werbung / Öffentlichkeitsarbeit
- Erscheinungsbild / Qualitätsstandards / Vereinheitlichung

In den nachfolgenden Tabellen sind die verschiedenen Ausprägungen der externen und internen Einflussfaktoren zusammengestellt. Bei jeder Ausprägung ist angegeben,

ob diese sich positiv oder negativ auf den Erfolg einer Velostation auswirkt. Eine Gewichtung oder gar Quantifizierung der positiven oder negativen Auswirkungen ist mit den vorhandenen Informationen nicht möglich. Dazu sind genauere Daten und ggf. weitere Untersuchungen erforderlich.

Externe Faktoren für den Erfolg oder Misserfolg einer Velostation	
Einfluss	Einflussfaktor
	Nutzerpotenzial
+	In der Stadt gibt es ein hohes Pendleraufkommen.
+	Die Stadt hat einen hohen Veloanteil im Modal Split.
+	Das Diebstahl- und/oder Vandalismuspotenzial am Bahnhof ist hoch.
+	Die Dichte an Quellen und Zielen in Veloentfernung um den Bahnhof ist hoch.
+	Unter den Zugreisenden ist der Anteil an Ein- /Wegpendlern im Arbeitsverkehr hoch, die Wohn- oder Arbeitsstandorte in Veloentfernung haben.
+	Unter den Zugreisenden ist der Anteil an studentischen Ein- / Wegpendlern hoch, die Wohn- oder Hochschulstandort in Veloentfernung haben.
+	Es gibt eine grosse Zahl an Quellen / Zielen im Umkreis von 1 - 3 km rund um den Bahnhof.
-	Es gibt einen stark verbilligten Studententarif für den ÖV.
-	Viele Erwerbstätige können den ÖV zu stark ermässigten Preisen nutzen.
-	Der lokale ÖV hat eine hohe Qualität bzgl. Haltestellendichte, Liniennetzdichte und Taktichte.
-	Der ÖV-Anteil im Modal Split ist hoch.
-	Gute Fuss-Erreichbarkeit vieler Quellen und Ziele im Umkreis des Bahnhofs
-	Der Fussverkehrsanteil im Modal-Split ist hoch
+	Arbeitsstellen in der Umgebung nutzen die Velostation zur Unterstellung und Wartung ihrer Geschäfts- und Firmenvelos.
-	Es gibt einen Zupendlerüberschuss in einer Agglomeration mit gutem ÖV-Angebot in Agglomeration und Kernstadt sowie eine kompakte Kernstadt.
+	Es gibt einen Zupendlerüberschuss bei einer Solitärstadt mit schlechtem ÖV-Angebot in der kompakten Kernstadt.
+	Die PendlerInnen verfügen über ein Velo an der Wohnungsseite der Transportkette.
+	Die PendlerInnen verfügen über ein Velo an der Aktivitätenseite der Transportkette.
	Unbewachte Veloparkiersysteme
+	Die Zahl der Stellplätze in der Velostation übersteigt die Zahl der kostenlosen Abstellanlagen.
+	Der Qualitätsstandard des bewachten Parkierens liegt deutlich über dem des unbewachten Parkierens.
+	Der Standort der Velostation ist deutlich günstiger als die Standorte der unbewachten Veloparkiersysteme.
+	'Wildes' Parkieren ausserhalb der Abstellanlagen wird kontrolliert bzw. unterbunden.
-	Es gibt am Bahnhof nur bewachte, kostenpflichtige Velostellplätze.
+	positiver Einfluss
-	negativer Einfluss

Interne Faktoren für den Erfolg oder Misserfolg einer Velostation	
Einfluss	Standort
+	Die Distanzen zu allen Bahnsteigen sind kurz.
+	Die Lage der Velostation Haupteingang des Bahnhofs ist günstig.
+	Die Lage der Velostation steht in räumlichem Bezug zu den Haupt-Besucher- und -Kundenströmen.
	Zeitbedarf an den Schnittstellen
+	Die Velostation ist problemlos fahrend erreichbar.
+	Abgabe / Einstellen des Velos ist zügig und ohne Zeitverzögerung möglich.
+	Abholen des Velos ist zügig und ohne Zeitverzögerung möglich.
+	Der Fussweg zwischen Velostation und Bahnsteig bzw. zur Zugtür braucht wenig Zeit.
	Erreichbarkeit
+	Die Velostation ist direkt, sicher, schnell über das örtliche Strassennetz bzw. Veloroutennetz erreichbar.
+	Die Velostation ist im Strassen- bzw. Veloroutennetz in einem Umkreis von ca. 500m klar und konsequent bis hin zum Eingang signalisiert.
	Betreiberpersönlichkeit / Personal
+	Der Betreiber ist engagiert, besitzt die verschiedenartigen, für eine Velostation erforderlichen Qualifikationen und hat das langfristige Ziel, die Velostation rentabel zu betreiben.
+	Der Betreiber ist kundenorientiert.
+	Der Betreiber denkt nicht nur betriebswirtschaftlich, sondern auch verkehrspolitisch und versteht die Velostation als Element der gesamten Transportkette.
+	Die Velostation hat das für das Angebot hochwertiger Dienstleistungen erforderliche Fachpersonal.
+	Bei Betrieb der Velostation als Beschäftigungs- oder Qualifizierungsprojekt: der Betreiber hat die erforderliche Motivation, Erfahrung und Flexibilität im Umgang mit und Betreuung von Beschäftigten.
	Dienstleistungsangebot
+	Die Öffnungszeiten orientieren sich am Fahrplan, d.h. Öffnung vor dem ersten Zug, Schliessung nach dem letzten, möglichst an sieben Tagen der Woche.
+	Teile der Velostation sind für DauerkundInnen 24 Stunden an sieben Tagen der Woche zugänglich.
+	Die Dienstleistungen orientierten sich an den Hauptkundengruppen und sind im Hinblick auf diese KundInnen optimiert.
+	Es gibt eine kostenlose Pressluft-/Fusspumpe.
+	Es gibt Pannenservice und andere Kleinreparaturen.
+	Es gibt einen kompletten Reparaturschnellservice (morgens gebracht - abends gemacht bzw. abends gebracht - morgens gemacht).
+	Es gibt ein Mietveloangebot.
+	Es gibt ein 'schnelles Mietveloangebot mit Wartungsservice' (ähnlich Call-a-Bike), das Pendler für den Nachtransport abonnieren können.
+	Bei den angebotenen Dienstleistungen wird ein gleichbleibend hoher Qualitätsstandard eingehalten.

	Werbung, Öffentlichkeitsarbeit
+	Über verschiedene Kanäle wird regelmässig für die Velostation geworben und über ihr Dienstleistungsangebot informiert.
+	Zielgruppenorientierte Werbung wendet sich an die potenziellen und tatsächlichen HauptnutzerInnen: Erwerbstätige, Studierende. Bei Arbeitsstellen / Ausbildungseinrichtungen in der Umgebung wird für die Velostation geworben.
+	Arbeitsstellen / Ausbildungseinrichtungen werben für und informieren ihre Beschäftigten über die Nutzung der Velostation im Rahmen ihres betrieblichen Mobilitätsmanagements.
+	Zielgruppenorientierte Werbung wendet sich an Bahnreisende.
+	Bei Sonderaktionen werden Jahresvignetten zu reduziertem Preis verkauft o. verlost./ Es gibt Schnupperabos für begrenzten Zeitraum.
+	Vor der Eröffnung der Velostation gibt es eine intensive Information im Vorfeld, um die potenziellen NutzerInnen über Sinn und Nutzen dieser neuartigen Dienstleistung aufzuklären.
+	Die Velostation wird mit einem Eröffnungsfest eröffnet.
+	Vor Eröffnung einer neuen Velostation werden Jahresvignetten zum Sonderpreis verkauft.
	Erscheinungsbild & Qualitätsstandards & Vereinheitlichung
+	Die Velostation erfüllt einheitliche Qualitätsstandards und Konditionen, die für alle Velostationen gelten. Dies betrifft Öffnungszeiten, Tarife, Dienstleistungen, Erscheinungsbild.
+	'Velostation' ist ein allgemein bekanntes Standardelement eines Bahnhofs.
+	Das Abonnement für die Nutzung der Velostationen am Start- und am Zielbahnhof ist in das Streckenabonnement integriert.
+	Das „GA+Velo“ beinhaltet die Nutzungsberechtigung für alle Velostationen an Schweizer Bahnhöfen
+	positiver Einfluss - negativer Einfluss

Teil V

Schlussfolgerungen

10 Schlussfolgerungen

Zentrale Voraussetzung für den Erfolg einer bewachten Velostation wie das Velogate ist das Vorhandensein eines Nachfragepotenzials. Ob ein bestehendes Nachfragepotenzial wirklich ausgeschöpft wird, hängt sodann von der Velostation und ihren Eigenschaften ab.

10.1 Nachfragepotenzial

Ein Nachfragepotenzial besteht – es bleibt aber mässig

Entscheidend für die Existenz eines hohen Nachfragepotenzials nach bewachten Veloabstellplätzen sind die folgenden Elemente:

- Hohe Dichte an Quellen und Zielen in Velodistanz
- Hohes Pendlerverkehrsaufkommen
- Hoher Veloanteil im Modal Split
- Hohes Diebstahl- und/oder Vandalismuspotenzial
- Hochschulstandort in Velodistanz

Negativ auf das Nachfragepotenzial wirken sich aus:

- Stark verbilligte Studententarife im ÖV
- Vergünstigte ÖV-Tarife für Erwerbstätige
- Hohe ÖV-Qualität (Haltestellendichte, Takt, Netz)
- Hoher ÖV-Anteil im Modal Split
- Hoher Fussverkehrsanteil im Modal-Split
- Gute Fuss erreichbarkeit vieler Ziele im Umkreis des Bahnhofs
- Hoher öV- und Fussverkehrsanteil im Vor-/Nachtransport

Betrachtet man die Zusammenstellung so zeigt sich, dass am Hauptbahnhof Zürich sowohl die sich positiv als auch die sich negativ auf das Nachfragepotenzial auswirkenden Elemente gegeben sind. Ein Nachfragepotenzial besteht, es bleibt aber mässig.

10.2 Ausschöpfung des Nachfragepotenzials

Standort/Erreichbarkeit:

Das Velogate erschliesst v.a. das angrenzende Quartier

Mit 34 Prozent aller Befragten stammen deutlich am meisten Kunden des Velogates aus dem unmittelbar angrenzenden Quartier Industrie – gleich viele wie auf den kostenlosen Abstellplätzen. Bahnkunden, die einen Umweg in Kauf nehmen müssten, ziehen die näher gelegenen unbewachten Abstellplätze vor.

Misst man die Standortqualität des Velogate an den bei anderen Velostationen, Untersuchungen oder Richtlinien genannten Standortkriterien, so zeigt sich, dass der Standort des Velogate nur für diejenigen Bahnreisenden gut geeignet ist, die den

Bahnhof aus Norden und Westen erreichen und zu einem der Gleise in der Nähe des Velogate wollen. Für alle anderen Reisenden ist sowohl das Velogate schlecht erreichbar als auch der Fussweg vom Velogate zum Gleis bzw. zum Zug recht lang.

Zeitbedarf an der Schnittstelle:

Verschiedene Sichtweisen

Aus Sicht der Nicht-Nutzer ist das Velogate zu langsam, ein Grossteil der Nutzer beurteilt die Geschwindigkeit aber positiv. Trotz generell guter Beurteilung durch die heutigen Kunden gibt es bei der Geschwindigkeit teilweise „nur“ genügende oder sogar ungenügende Noten. Der Übergang vom Velogate zu den Geleisen kann grundsätzlich positiv beurteilt werden.

Unbewachte Veloparkiersysteme:

Grosses Angebot aber auch grosses Diebstahl- und Vandalismus-Risiko

Rund um den Bahnhof und das Velogate besteht ein grosses Angebot an kostenlosen Veloabstellplätzen auf hohem Qualitätsniveau und - je nach Zufahrtsrichtung – teils deutlich besserer Erreichbarkeit und Nähe zu den Gleisen und Hauptbesucherströmen. Einem beachtlichen Teil der Velogate-Nutzer und der Benutzer der kostenlosen Abstellplätze wurde am HB ein Velo gestohlen oder beschädigt. Für einen grossen Teil der befragten Nicht-Nutzer ist die Qualität der Diebstahleinrichtungen auf den kostenlosen Abstellplätzen völlig unwichtig. Diese Personen werden kaum je ins Velogate wechseln. Bei den Nutzern ist der Schutz vor Diebstahl oder Beschädigung mit Abstand der wichtigste Grund für die Wahl des Velogates. Der grösstenteils fehlende Witterungsschutz der unbewachten Abstellplätze ist eine weitere Chance für das Velogate.

Betreiber/Personal:

Erfolgsfaktoren nicht erfüllt

Trotz der mehrheitlich guten Beurteilung des Personals wird durch die Nutzer bei der Freundlichkeit und Kompetenz des Personals ein Verbesserungspotenzial geortet. Die Erfahrungen und Einschätzungen aus dem In- und Ausland lassen die Zukunftschancen eines als Sozial- und Arbeitslosenprojekt betriebenen Personalmodells aus Sicht der Potenzialausschöpfung als gering erscheinen.

Dienstleistungsangebot/Kosten:

Optimierbar - für Frauen und ältere Personen stimmt das Preis-Leistungsverhältnis besser

Trotz generell guter Beurteilung durch die Nutzer ist das Dienstleistungsangebot des Velogates optimierbar. Insbesondere die Öffnungszeiten werden bemängelt – sie sollten vom ersten bis zum letzten Zug reichen. Ansatzpunkte für Kritik sind zudem der Reparaturservice und das Preis-Leistungsverhältnis. Die Kunden des Velogates sind häufiger im Besitze von höherwertigen Velos als die Nicht-Kunden. Das Velogate vermag also Leute anzuziehen, denen die Vorteile des Velogates etwas bedeuten und die bereit sind, für die Dienstleistung einen Preis zu bezahlen. Frauen und ältere Personen können offenbar ihr generell höheres Sicherheitsbedürfnis im Velogate be-

friedigen. Wahrscheinlich ist das höhere Durchschnittsalter auch mit dem altershalber steigenden Einkommen erklärbar: man kann sich dann einerseits ein teureres Velo leisten und ist andererseits oder zusätzlich bereit, die Kosten für das Velogate zu bezahlen. Die Nicht-Nutzer beurteilen das Velogate als zu teuer. Da die Tarife des Velogates in den gleichen Grössenordnungen liegen wie bei anderen, erfolgreicheren Velostationen, dürfte der heutige Preis allerdings kein ausschlaggebender Grund für die geringe Nutzung bilden.

Werbung/Öffentlichkeitsarbeit:

Selber reinschauen und Empfehlungen sind massgebend

Der eigene Antrieb, beim Velogate vorbeizuschauen, und die Empfehlung von Freunden und Kollegen, dies zu tun, haben einen Grossteil der bestehenden Kunden zum Velogate geführt. Werbung und Öffentlichkeitsarbeit werden kaum wahrgenommen. Bei den Benutzern der kostenlosen Abstellplätze hingegen sind v.a. die Stelltafeln für die Bekanntheit des Velogates verantwortlich. Die Flugblätter des Velogates werden wenig wahrgenommen - vermutlich deshalb, weil sie sich gegen andere Flugblätter behaupten müssen.

Erscheinungsbild:

Wenig erbaulich

Lage und Bau des Velogates werden verschiedentlich durch die Nutzer kritisiert.

Nutzung:

Im Velogate parkieren vor allem Zupendler - täglich und in jeder Saison

Die kostenlosen Abstellplätze werden zu rund zwei Dritteln aller Befragten von Wegpendlern – also tagsüber – genutzt. Im Gegensatz dazu wird das Velogate zu knapp zwei Dritteln von Zupendlern frequentiert und die Velos dort somit nachts und am Wochenende abgestellt.

Sowohl die Velogate-Kunden als auch die Nutzer der kostenlosen Abstellplätze sind grossmehrheitlich Ganzjahresfahrer oder fahren zumeist in den drei wärmeren Jahreszeiten. Auch parkiert ein Grossteil der Befragten täglich am Hauptbahnhof.

Das Velogate weist im Vergleich mit den kostenlosen Abstellplätzen gewisse Einstiegschwellen (Registrierung, Erfahrung) auf. Diese können am besten bei regelmässiger Nutzung überwunden werden.

Mögliche Anreize:

Qualitätsstandards und integrierte Transportketten Velo-Bahn

Einheitliche Qualitätsstandards und Integrationsformen der Velogatenutzung in Dauerabonnemente (z.B. GA) konnten sich bisher in der Schweiz nicht etablieren, würden aber die Attraktivität und die Nutzung von Angeboten wie dem Velogate steigern.

10.3 Fazit

Die Nachfrage ist relativ klein, kann aber gesteigert werden

Aufgrund der grossen Verbesserungsmöglichkeiten bei den für die Ausschöpfung des Nachfragepotenzials verantwortlichen Elementen ist davon auszugehen, dass das bestehende Potenzial heute nicht ausgeschöpft wird. Bei einem Ausbau der Abstellmöglichkeiten sollte auf die Optimierung dieser Elemente geachtet werden.

Zentrale Bedeutung des Standortes

Der Standort der Velostation ist – neben anderen Elementen (v.a. Öffnungszeiten, Reparaturmöglichkeiten sowie weitere auf die Hauptnutzergruppe Zupendler zugeschnittene Dienstleistungen) - von zentralster Bedeutung für die Ausschöpfung des Nachfragepotenzials: auch ein hochstehendes Veloabstellangebot wird nur dann gut genutzt, wenn es in kürzest möglicher Distanz zu allen Geleisen und den wichtigen Einrichtungen des Bahnhofs steht. Die bauliche Situation des Hauptbahnhofes verlangt unter diesem Aspekt als Optimum eine zentrale unterirdische Velostation mit direktem Zugang zu den verschiedenen Gleisen. Aufgrund des vergleichsweise geringen Nachfragepotenzials dürften aber auch mindestens drei dezentrale oberirdische Velostationen oder „Satelliten“ zu einer massiven Verbesserung der Potenzialausschöpfung führen.

11 Literatur, Internet Sites und Institutionen

11.1 Literatur

Bauamt I der Stadt Zürich (Ed.) (1993): **Verhalten**. in: Mobilität in Zürich. Ergebnisse und Analyse des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung, Bd. 1.

Bundesministerium für Verkehr (Ed.) (1997): **Fahrrad und ÖPNV/Bike & Ride**. Empfehlungen zur Attraktivitätssteigerung des Fahrradeinsatzes für Zu- und Abbringerfahrten sowie Fahrradmitnahme im ÖPNV. Bearbeitet von Gwiasda, Peter et al. Bonn.

Burgherr, Gustav (1995): **Rettet das Velo unsere Stadt?** Vortrag beim Annual Meeting Cities for Cyclists 1995 in Winterthur.

CROW (2001): **Leidraad fietsparkeren**. Ede: CROW Juni 2001.

CROW (2001): **Fietsparkeerwijzer**. Ede: CROW August 2001.

Fietsberaad (Ed.) (2001): **Modernisering fietsparkering bij alle 380 NS-stations**. In: Fietsverkeer, Nr.1, Oktober 2001, p6-7.

Keijer, M.J.N.; Rietveld, R. (2000): **How do people get to the railway station? The Dutch experience**. In: Transportation Planning and Technology, Vol 23, pp. 215-235.

Koordinationsstelle Velostationen Schweiz (2001): **Die SBB definieren ihre Velo-Strategie**. Newsletter Nr. 8, Oktober 2001.

Koordinationsstelle Velostationen Schweiz (1999): **Spielbälle der Politik**. Newsletter Nr. 3, Dezember 1999.

Koordinationsstelle Velostationen Schweiz: Newsletter Nr. 1/Mai 1999 - Nr. 8/Oktober 2001.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Ed.) (1997): **Evaluatierapport Masterplan Fiets**. Den Haag.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Ed.) (1998): **Met de fiets naar de trein. Voorwaarden die de rijksoverheid stelt aan fietsenstallingen bij spoorwegstations**. Den Haag.

Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und Öffentliche Arbeiten, Projektgruppe Masterplan Fiets (Ed.) (1999): **Der niederländische Masterplan Fiets. Beschreibung und Auswertung im historischen Kontext**. Den Haag 1999.

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Ed.) (2001): **100 Fahrradstationen in Nordrhein-Westfalen**. Ein Landesprogramm mit Zukunft. Bilanz, Chancen, Perspektiven. Düsseldorf, März 2001.

Nederlandse Spoorwegen (2001): Kundenbroschüre '**Fiets en trein**' mit Konditionen ab 1.1.2001.

NS Railinfrabeheer(1999): **Ruimte voor de Fiets - op alle stations in Nederland**. Plan van aanpak. Utrecht.

NS Railinfrabeheer (2000): **Op ieder station staat een ov-fiets voor u klaar.** Conceptversie. Bearbeitet von Ronald Haverman, Manon Kiers, Evert Schippers, Mark Lammers, Dok-Nr. RAP00019, 31.5.2000, <http://www.ov-fiets.nl/literatu/rib04.pdf>.

Priewasser, Reinhold (1998): **Verkehrsverlagerungen im Personenverkehr.** Ökologische Bedeutung, Strategien und Potentiale. In: DISP 132, p35-42.

Städele, Tim (2000): **Möglichkeiten zur Etablierung von Fahrradstationen in der BRD unter Berücksichtigung nordrhein-westfälischer Erfahrungen.** Diplomarbeit im Studiengang Umweltwissenschaften an der Universität Lüneburg.

Stadt Münster (o.J.): **Radstation am Hauptbahnhof Münster. Nutzerbefragung im Rahmen der Akzeptanzanalyse.** Bearbeitet von Blomeyer & Milzkott, Berlin.

Stadt Winterthur (1995): **Tritt um Tritt zur Velostadt Winterthur.**

Universität Osnabrück (o. J.): **Nachuntersuchung zur Bestands- und Nutzeranalyse des ruhenden Verkehrs am Hauptbahnhof der Stadt Münster.** Im Auftrag der Stadt Münster. www.muenster.de/stadt/radstation/download/analyse.pdf.

11.2 Internet sites

www.velostation.ch

Website der Koordinationsstelle Velostationen Schweiz. Mit Detailinformationen über Velostationen an Bahnhöfen in der Schweiz.

www.ov-fiets.nl

Website der Abteilung ov-fiets der NS Railinfrabeheer; Projekt zur Entwicklung einer automatisierten Velovermietung als Angebot für den Nachtransport an niederländischen Bahnhöfen.

www.radstation.de

Website der nordrhein-westfälischen Entwicklungsagentur für Fahrradstationen

Velostation Lüneburg

www.difu.de/stadtoekologie/praxis/mobilitaet/lueneburg2.shtml

Velostation Münster

www.muenster.de/stadt/radstation: Website der Stadt Münster mit Informationen zur Velostation sowie Links zu Fachaufsätzen und Nutzeranalysen

Stadt Münster

www.muenster.de/stadt/stadtplanung/ms-_5519.html: Das Verkehrsmittelwahlverhalten in Münster

11.3 Gemeinden, Institutionen, Gesprächspartner

Schweiz

Hans Minder, Betreiber Velostation

Martin Urwyler, Velobeauftragter der Stadt Luzern

Martin Wälti, Velostation Burgdorf

Benedikt Arnold, Betreiber Velostation Winterthur

Stephan Hirschi, Betreiber Velostation Bern

Christof Bähler, Stadt Bern, Stadtplanungsamt, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr

Niederlande

Gijs Overbeek, NS Fiets

Ronald Haverman, NS Fiets, Projekt 'ov-fiets'

Joep Huffener, Velobeauftragter der Stadt Amsterdam

Nico de Koning, Velobeauftragter der Stadt Den Haag

Deutschland

Tim Städele, Entwicklungsagentur Fahrradstationen, c/o ADFC Landesverband Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf, Deutschland

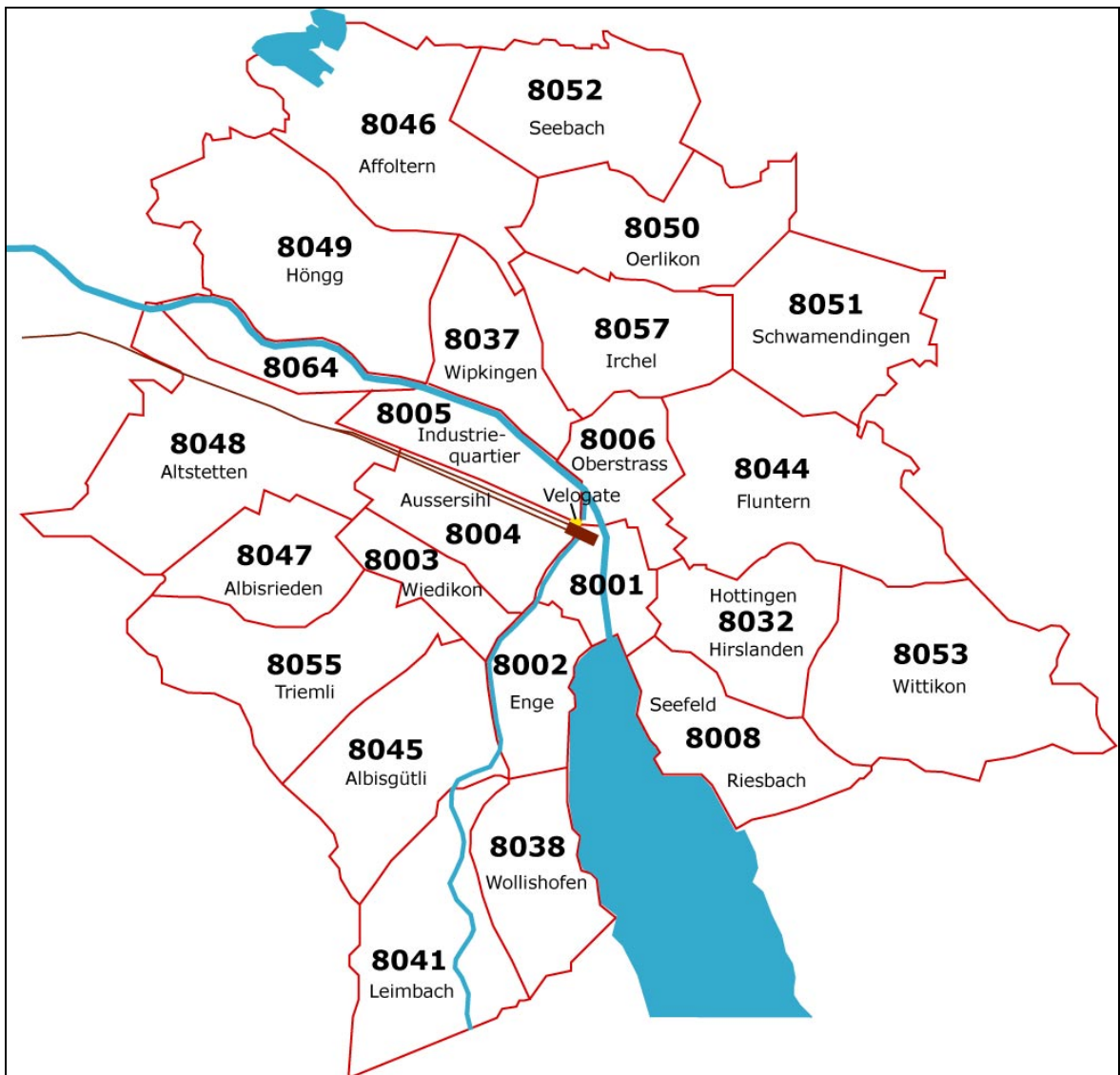
Georg Hundt, Betreiber Radstation Münster, +49(0)251-484 01 70

Andreas Thiel, Stadt Münster, +49(0)251-492-6182, thiela@stadt-muenster.de

Anhang

Anhang 1 – Plan PLZ Stadt Zürich

Übersichtsplan mit Postleitzahlen der Ziele auf Stadtgebiet



Anhang 2 – Fragebogen Nicht-Nutzer

Befragt werden nur mit dem Velo wegfahrende Personen. Kontakt idealerweise bei Aufschliessen Schloss

Grüezi, Darf ich Ihnen kurz ein paar Fragen zu den Veloabstellplätzen am Hauptbahnhof stellen? – Vielen Dank - Auftraggeber ist die Verkehrsplanung der Stadt Zürich.

1) **Nutzen Sie Ihr Velo das ganze Jahr etwa gleich häufig?**

1=ja, ganzes Jahr, 2=v.a. Frühling, Sommer und Herbst, 3=v.a. Sommer, 4=selten, sporadisch, **Zusatz:** a)=nur bei trockenem Wetter

2) **Wie häufig parkieren Sie hier ihr Velo?** (während og. Nutzungsperiode)

1=praktisch täglich, 2=1-2x/Woche, 3=1-2x/Monat, 4=seltener, 5=zum 1. mal

3) **Kommen Sie jetzt von der Arbeit/von zuhause oder von anderswo?**

1=Arbeit, 2=Schule/Ausbildung, 3=von Zuhause, 4=Einkauf, „Lädelen“, 5=Besuch Dienstleistung (Bank, Post, Coiffeur, etc.), 6=Restaurant/Café/Bar, 7=Unterhaltung (Kino, Theater, Ausstellung, Konzert), 8=Anderes (aufschreiben!)

4a) **Kommen Sie normalerweise direkt vom Zug zum Velo oder machen Sie zwischendrin noch etwas anderes?**

1=ja, normalerweise direkt vom Zug (-> Frage 5a)
2=nein, normalerweise gehe ich zwischendrin noch ... (-> Frage 4b)
3=Ich komme nicht vom Zug (-> Frage 5a)

4b) **was machen Sie normalerweise zwischendrin?**

1=Einkauf, 2=Kiosk, 3=Lädelen, 4=Besuch Dienstleistung (Bahnschalter, Bank, Coiffeur), 5=Restaurant/Café/Bar, 6=Anderes (aufschreiben!)

4c) **Ist „das“ im Bahnhof oder klar ausserhalb?**

1= **im** Bahnhof (Bhf-Halle, Shopville, Bhf-Passage)
2= klar **ausserhalb**

5a) **Wo fahren Sie jetzt dann mit dem Velo hin?**

1=zur Arbeit, 2=zur Schule/Ausbildung, 3=nach Hause, 4=zum Einkauf, „Lädelen“, 5=zu Besuch Dienstleistung (Bank, Post, Coiffeur, etc.), 6=in Restaurant/Café/Bar, 7=zu Unterhaltung (Kino, Theater, Ausstellung, Konzert), 8=zu Besuch bei Privat, 9=Anderes (aufschreiben!)

5b) **Können Sie mir die Postleitzahl Ihres Zieles und die ungefähre Fahrzeit mit dem Velo sagen?**

aufschreiben!

Genauer interessiert uns das Velogate. Das ist eine bewachte Velostation, wo man sein Velo gegen eine Jahresgebühr von Fr. 120.- abstellen kann. Es liegt dahinten in einem Container (zeigen!) und ist täglich vom morgen um halb sieben bis Mitternacht geöffnet.

6) Haben Sie vom Velogate schon mal Gebrauch gemacht oder das Angebot ganz konkret geprüft?

1 = ja, bereits mal genutzt (-> Frage 7)

2 = ja, Angebot geprüft aber noch nie genutzt (-> Frage 7)

3 = nein (-> Frage 9)

7) Sie kennen das Angebot des Velogates und parkieren jetzt trotzdem hier. Wie wichtig sind die folgenden Punkte für diesen Entscheid gewesen?

4=sehr wichtig, 3=eher wichtig, 2=eher unwichtig, 1=völlig unwichtig, x=weiss nicht

a) Geschwindigkeit des Abstellens	4	3	2	1	x
b) Öffnungszeiten Velogate	4	3	2	1	x
c) Kosten Velogate (Kosten/Nutzen)	4	3	2	1	x
d) Personal Velogate	4	3	2	1	x
e) Qualität der Einrichtungen gegen Diebstahl hier	4	3	2	1	x
f) Zugang vom Abstellplatz zum Gleis	4	3	2	1	x
g) anderer wichtiger Grund? _____	4	3	2	1	x

8) Wie sind Sie auf das Angebot des Velogate aufmerksam geworden?

(-> nachher weiter bei Frage 10)

1=Flugblatt, 2=Stelltafel, 3=Tramwerbung, 4=anderer Werbekanal, 5=Empfehlung Freunde/Kollegen, 6=ohne speziellen Anstoss selber mal reingeschaut, 7=IG Velo/VCS, 8=anderer Grund, 9=weiss nicht mehr

9) Warum haben Sie das Velogate-Angebot nicht geprüft

1=fehlende Info, 2=bin mit Abstellgelegenheit hier zufrieden, 3=kein Interesse, 4=weiss nicht, 5=werde es jetzt dann prüfen, 6=anderer Grund (aufschreiben!)

10) Ist Ihnen hier am Bahnhof Zürich schon mal ein Velo gestohlen oder beschädigt worden?

1=ja gestohlen, 2=ja, beschädigt, 3=nein (evtl. Häufigkeit notieren: z.B. 1/3x)

11) Wenn Sie einen Wunsch äussern könnten...

aufschreiben!

Das wär's. Vielen Dank und „uf wiederluege“

Veloqualität/-typ

1=einfaches „Bahnhofsvelo“, 2=normales Citybike, 3=normales Mountainbike, 4=teures Qualitätsvelo, 5=Spezialmodell (z.B. Liegevelo), 6=anderes (notieren!)

Alter, Geschlecht, Zeit

Anhang 3 – Fragebogen Nutzer

Sehr geehrte Velogate-Nutzerin, sehr geehrter Velogate-Nutzer

Durch das Ausfüllen dieses Fragebogens können Sie mithelfen, das Angebot der bewachten Velostation „Velogate“ am Zürcher Hauptbahnhof zu verbessern. Die Beantwortung der Fragen wird Sie etwa 8-12 Minuten in Anspruch nehmen. Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Ganz am Anfang: wieviel Erfahrung haben Sie mit dem Velogate?

1) **Während welcher Zeitdauer haben Sie insgesamt das Velogate am Zürcher Hauptbahnhof genutzt?**

- | | |
|--|--|
| 1 <input type="checkbox"/> mehr als ein Jahr | 5 <input type="checkbox"/> ca. 1 Monat |
| 2 <input type="checkbox"/> ca. 8-12 Monate | 6 <input type="checkbox"/> ca. 2-3 Wochen |
| 3 <input type="checkbox"/> ca. 5-7 Monate | 7 <input type="checkbox"/> ca. 1 Woche |
| 4 <input type="checkbox"/> ca. 2-4 Monate | 8 <input type="checkbox"/> weniger als 1 Woche |

Alle folgenden Fragen beziehen sich auf die oben in Frage 1 angegebene Erfahrungsdauer:

2) **Wie häufig haben Sie Ihr Velo im Velogate parkiert?**

- | | |
|--|--|
| 1 <input type="checkbox"/> praktisch täglich | 4 <input type="checkbox"/> seltener |
| 2 <input type="checkbox"/> ca. 1-2 mal pro Woche | 5 <input type="checkbox"/> bisher einmalig |
| 3 <input type="checkbox"/> ca. 1-2 mal pro Monat | |

3) **Zu welchen Zeiten haben Sie normalerweise Ihr Velo im Velogate parkiert?** (Mehrere Antworten möglich)

- | | |
|--|---|
| 1 <input type="checkbox"/> vormittags | 4 <input type="checkbox"/> abends |
| 2 <input type="checkbox"/> mittags | 5 <input type="checkbox"/> über Nacht |
| 3 <input type="checkbox"/> nachmittags | 6 <input type="checkbox"/> übers Wochenende |

4) **Haben Sie Ihr Velo manchmal auch ausserhalb des Velogate parkiert?**

- | | |
|--|--|
| 1 <input type="checkbox"/> ja, praktisch täglich | 4 <input type="checkbox"/> ja, seltener |
| 2 <input type="checkbox"/> ja, 1-2 mal pro Woche | 5 <input type="checkbox"/> nein, praktisch nie |
| 3 <input type="checkbox"/> ja, 1-2 mal pro Monat | |

5) **Geben Sie hier an, ob sich Ihre Velonutzung je nach Saison ändert**

- | | |
|---|---|
| 1 <input type="checkbox"/> nutze Velo ganzjährig | 3 <input type="checkbox"/> nutze Velo im Frühling, Sommer, Herbst |
| 2 <input type="checkbox"/> nutze Velo nur im Sommer | 4 <input type="checkbox"/> nutze Velo nur vereinzelt |

Stellen Sie sich vor, Sie hätten gerade ihr Velo im Velogate abgeholt:

6a) **Wo sind Sie mit dem Velo vom Velogate aus normalerweise hingefahren?** (bitte nur häufigstes Ziel angeben!)

- | | |
|--|---|
| 1 <input type="checkbox"/> zur Arbeit | 5 <input type="checkbox"/> zu Restaurant/Cafe/Bar |
| 2 <input type="checkbox"/> zur Schule/Ausbildung | 6 <input type="checkbox"/> zu Freunden/Bekanntem/Verwandten |
| 3 <input type="checkbox"/> nach Hause | 7 <input type="checkbox"/> Anderes: _____ |
| 4 <input type="checkbox"/> zum Einkaufen/Läden | _____ |

6b) **Welches ist die Postleitzahl dieses Zieles?**

hier bitte die Postleitzahl eintragen: _____

6c) **Wie lange dauerte ihre Velofahrt dorthin ungefähr?**

hier bitte die Velofahrzeit in Minuten eintragen: _____Minuten

Uns interessiert nun, woher Sie vor dem Abholen des Velos im Velogate gekommen sind:

7) Woher kamen Sie vor dem Abholen des Velos im Velogate?

- | | |
|--|---|
| 1 <input type="checkbox"/> von der Arbeit | 5 <input type="checkbox"/> von Besuch Dienstleistung (z.B. Post) |
| 2 <input type="checkbox"/> von der Schule/Ausbildung | 6 <input type="checkbox"/> aus Restaurant/Cafe/Bar |
| 3 <input type="checkbox"/> von zu Hause | 7 <input type="checkbox"/> Unterhaltung (Kino, Theater, Ausstellg.) |
| 4 <input type="checkbox"/> vom Einkaufen/Lädelen | 8 <input type="checkbox"/> Anderes: _____ |

8) Sind Sie vor dem Abholen des Velos in der Regel mit dem Zug zum Bahnhof gekommen?

- 1 ja (→ weiter bei Frage 9a)
 2 nein (→ weiter bei Frage 10)

Hier wenden wir uns der Zeit zwischen Zugsankunft und Velo-Abholen zu:

9a) Gingen Sie normalerweise direkt vom Zug zum Velogate?

- 1 ja, **normalerweise** direkt vom Zug (→ weiter bei Frage 10)
 2 nein, ich habe **normalerweise** zwischendrin noch... (→ weiter bei Frage 9b)

9b) Was machten Sie normalerweise zwischendrin?

(mehrere Antworten möglich)

- | | |
|------------------------------------|--|
| 1 <input type="checkbox"/> Einkauf | 4 <input type="checkbox"/> Dienstleistung (Bank, Bahnschalter) |
| 2 <input type="checkbox"/> Kiosk | 5 <input type="checkbox"/> Restaurant/Cafe/Bar |
| 3 <input type="checkbox"/> Lädelen | 6 <input type="checkbox"/> Anderes: |
- _____

9c) War das im Bahnhof oder klar ausserhalb?

- 1 im Bahnhof (inkl. Shopville) 2 klar ausserhalb Bahnhof

Helfen Sie uns nun mit Ihrer Beurteilung, das Velogate zu verbessern:

10) Mit welcher Note beurteilen Sie die nachfolgenden Elemente des Velogates? (zutreffende Zahl bitte umkreisen: ②)

(6=sehr gut, 5=gut, 4=genügend, 3=ungenügend, 2=schlecht, 1=sehr schlecht, x=weiss nicht)

a) Geschwindigkeit des Abstellens	6	5	4	3	2	1	x
b) Öffnungszeiten Velogate	6	5	4	3	2	1	x
c) Kosten Velogate (Preis/Leistung)	6	5	4	3	2	1	x
d) Freundlichkeit Personal Velogate	6	5	4	3	2	1	x
e) Eingang/Zugang zum Velogate	6	5	4	3	2	1	x
f) Reparaturmöglichkeit Velogate	6	5	4	3	2	1	x
g) Sonstige Dienstleistungen Velogate	6	5	4	3	2	1	x
h) Lage Velogate am Bahnhof	6	5	4	3	2	1	x

11) **Wie wichtig waren die folgenden Argumente für Ihren Entscheid, das Velogate zu nutzen?** (zutreffende Zahl umkreisen: ③)

(4=sehr wichtig, 3=eher wichtig, 2=eher unwichtig, 1=völlig unwichtig, x=weiss nicht)

a) Witterungsschutz	4	3	2	1	x
b) Schutz vor Diebstahl oder Beschädigung	4	3	2	1	x
c) Situation auf den übrigen Abstellgelegenheiten rund um den Bahnhof	4	3	2	1	x
d) Reparaturmöglichkeiten	4	3	2	1	x
e) Anderer Grund: _____	4	3	2	1	x

12) **Wie sind Sie auf das Angebot des Velogate aufmerksam geworden?**

- | | |
|---|--|
| 1 <input type="checkbox"/> durch Flugblatt | 5 <input type="checkbox"/> durch Empfehlung Freunde/Kollegen |
| 2 <input type="checkbox"/> durch Stelltafel | 6 <input type="checkbox"/> selber mal reingeschaut |
| 3 <input type="checkbox"/> durch Tramwerbung | 7 <input type="checkbox"/> IG Velo / VCS |
| 4 <input type="checkbox"/> durch andere Werbung | 8 <input type="checkbox"/> Anderes: _____ |

13) **Würden Sie das Velogate weiterempfehlen?**

- 1 ja
 2 nein: **warum nicht?**: _____

14) **Ist Ihnen am Hauptbahnhof Zürich früher schon mal ein Velo gestohlen worden?**

- 1 ja; Häufigkeit: _____ 2 nein

15) **Ist Ihnen am Hauptbahnhof Zürich früher schon mal ein Velo beschädigt worden?**

- 1 ja; Häufigkeit: _____ 2 nein

Abschliessend interessieren uns einige Angaben zu Ihrer Person und zu Ihrem Velo:

16) **Welcher Altersgruppe gehören Sie an?**

- | | |
|---|--|
| 1 <input type="checkbox"/> unter 18 Jahre | 5 <input type="checkbox"/> 46-55 Jahre |
| 2 <input type="checkbox"/> 18-25 Jahre | 6 <input type="checkbox"/> 56-65 Jahre |
| 3 <input type="checkbox"/> 26-35 Jahre | 7 <input type="checkbox"/> über 65 Jahre |
| 4 <input type="checkbox"/> 36-45 Jahre | |

17) **Ihr Geschlecht?**

- 1 weiblich 2 männlich

18) **In welcher beruflichen Position befinden Sie sich?**

- | | |
|---|---|
| 1 <input type="checkbox"/> Arbeitslos | 5 <input type="checkbox"/> Hausfrau/Hausmann |
| 2 <input type="checkbox"/> Angestellte/r | 6 <input type="checkbox"/> in Ausbildung (Schule, Studium) |
| 3 <input type="checkbox"/> Leitende/r Angestellte/r | 7 <input type="checkbox"/> Rentner/-in (Alters-, IV-Rente usw.) |
| 4 <input type="checkbox"/> Selbständig | 8 <input type="checkbox"/> Anderes: _____ |

19) **Bitte geben Sie uns die Postleitzahl Ihres Wohnortes an**

hier bitte die Postleitzahl eintragen: _____

20) **Wie würden Sie Ihr Velo am ehesten beschreiben?**

- | | |
|---|---|
| 1 <input type="checkbox"/> einfaches „Bahnhofsvelo“ | 4 <input type="checkbox"/> teures Qualitätsvelo |
| 2 <input type="checkbox"/> normales Citybike | 5 <input type="checkbox"/> Spezialmodell (z.B. Liegevelo) |
| 3 <input type="checkbox"/> normales Mountainbike | 6 <input type="checkbox"/> Anderes: _____ |

Wollen Sie uns noch etwas Wichtiges mitteilen? Haben Sie Wünsche betreffend der Veloabstellgelegenheiten am Bahnhof Zürich oder betreffend Velogate? Sie können diese hier anbringen:

*Die Befragung kann **anonym** beantwortet werden. Ihre Angaben werden nur zu statistischen Zwecken verwendet. Wenn Sie an der Verlosung teilnehmen möchten und den Stadtplan „Mobil in Zürich“ erhalten möchten, geben Sie bitte nachstehend Ihre Angaben bekannt:*

Name: _____ (Angabe freiwillig)

Vorname: _____ (Angabe freiwillig)

Strasse: _____ (Angabe freiwillig)

PLZ: _____ (Angabe freiwillig)

Ort: _____ (Angabe freiwillig)

Telephon: _____ (Angabe freiwillig)

- Ich habe den Fragebogen nicht ausgefüllt und möchte nur an der Verlosung teilnehmen.
- Ich besitze den Stadtplan „Mobil in Zürich“ bereits und möchte ihn nicht mehr erhalten.

Besten Dank für Ihre Mitarbeit !

Bitte Fragebogen mit beiliegendem Rückantwortcouvert **bis 15. Oktober 2001 retournieren**: Planungsbüro Jud, Bolleystr. 29, 8006 Zürich.

Anhang 4 – Gesprächsleitfaden Velostationen

Angaben/Abschätzung zur Struktur der Velostationsnutzenden

Altersgruppe und Geschlecht der Velostationsnutzenden

Reisezeit mit dem Velo zu den hauptsächlichen Quell- und Zielgebieten (evtl. Bezeichnung der Gebiete)

Hauptsächlicher Reisezweck der Velostationsnutzenden

(Arbeit, Schule/Ausbildung, Einkauf, Freizeit (Ausflüge, Wandern), Besuch von Dienstleistungen, Restaurant/Café/Bar, Unterhaltung (Kino, Theater, Museen etc), Besuch von Freunden und Verwandten, etc.)

Nutzungsintensität durch Nutzer (Anteile der einzelnen Gruppen)

(praktisch täglich, 1-2x/Woche, 1-2x/Monat, 5-11x/Jahr, 1-4x/Jahr, seltener)

Parkierdauer und -zeiten

(eher tagsüber (morgens, mittags, nachmittags), eher abends/nachts, eher Kurzzeit, eher Langzeit, Wochenende, Ferien)

Bekanntheitsgrad der Velostation, der angebotenen Dienstleistungen

(Wieviel % aller am Bahnhof das Velo abstellenden Personen kennen die Velostation und ihr Angebot?)

Angaben zu den abgestellten Velos

Qualität der Velos

Welcher Art sind die in der Station abgestellten Velos?

Angaben zur Velostation

Anzahl angebotene Velo-P / Anzahl normalerweise abgestellte Velos

Jahres- und Tagesganglinien, Ferien, Semesterferien, Touristen

Zugang zu Velostations-Abstellplätzen

ebenerdig, Rampen, Lifte, Treppe, Anzahl Geschosse, unterirdisch, direkter Zugang zu Veloständern für Nutzer?

Anbindung an umliegendes Strassennetz

ausgeprägt einseitig orientiert, in alle Richtungen

Distanz zu Geleisen, zu Hauptgebäude Bahnhof, zu Billetautomat

Distanzangaben, Hinweis auf Treppen, Unterführungen etc.

Kontroll- und Bewachungssystem

elektronisch gesichert, automatisch, Mischform, Diebstahlsicherungssystem (Kärtli, Ausweise, Kleber, elektronisch, Depot, Quittungen etc.)

Art des Betriebs, Art des eingesetzten Personals

Kommerziell / Fachpersonal / Hilfskräfte / Arbeitslosen- oder Asylprogramm / Behinderten-/Resozialisierungsprogramm / Kenntnis Landessprache

Geschwindigkeit der Bedienung, Wartezeiten

bestehen Wartezeiten?

Kosten pro Tag, Woche, Monat, Jahr

Öffnungszeiten

Zusammenhang mit erstem und letztem Zug?

Zusatzdienstleistungen

Reparaturen, Veloreinigung, Veloladen, Verlauf von Ersatzteilen und (Gebraucht-)Velos, Ausleihe von Velos, (Kinder-)Anhänger, Trailerbikes, Kinderwagen, HPV, unpersönl. GA und sonstige Mobilitätsdienstleistungen, touristische Beratung, Velokurier, Hauslieferdienst, Gepäckaufbewahrung etc.

Architektur und Erscheinungsbild der Velostation

Container, Schuppen, Qualitätsbau, äusserlich ansprechend, integriert in anderes Gebäude, Sichtbarkeit

Sicherheitsaspekte

z.B. Beleuchtung, Übersichtlichkeit, Beurteilung Sicherheit Standort (Quartier, direkte Umgebung)

Angaben zum Abstellplatzangebot ausserhalb der Velostation

Anzahl Velo-P / Anzahl dort abgestellte Velos

(gedeckte / nicht gedeckte / abschliessbare; Belegungsgrad der Velo-P)

Einsatz technischer Hilfsmittel

An- und Abschliessmöglichkeiten, Witterungsschutz, Praktikabilität

Distanz zu Geleisen, zum Hauptgebäude des Bahnhofs, zu Billetautomat

Sicherheitsaspekte

(z.B. Beleuchtung, Übersichtlichkeit, Diebstahlhäufigkeit)

Werbung / Marketing

Art der Werbung (Flugblätter, Infotafeln, andere)

Inhalt der Werbung (bewachtes Abstellen, Zusatzangebote)

Häufigkeit der Werbung (Beispiele wenn möglich beschaffen)

Einzugsgebiet der Velostation

Gelände (Gefälle, eben)

Velowege, Strassentypen im weiteren Umfeld

gutes Velowegnetz, weitgehend gefahrlose Zufahrten, gefährliche Zufahrten

Art der Quartiere im Einzugsgebiet (Wohn- oder Arbeitsplatzquartiere)

Velokultur / "Umfeld" / Standorttypologie

Velopolitik

Veloanteil (Modalsplit) des Standorts

Standorttypologie Ort (z.B. Einwohnerzahl, Zu- od. Wegpendlerüberschuss, Universitätsstadt)

Standorttypologie Fussverkehr (z.B. Erreichbarkeit von Zielen ab Bahnhof)

Standorttypologie öffentlicher Verkehr (z.B. öV-Angebot ab Bahnhof)

Einschätzung durch Verantwortliche

Was müsste verbessert werden, damit Nachfrage noch mehr steigt? Was ist das Erfolgsgeheimnis der Velostation?

Gibt es bekannte Kundenwünsche?

Bestehen Hinweise zur Kundenzufriedenheit?

Kontakthinweise Verantwortliche

Name, Adresse, Telefon, mail der Verantwortlichen

Betreiber, Gemeinde, öV-Unternehmen, örtliche Nutzerorganisation, übergeordnete Betreiberorganisation, Planungsbüro der Velostation

Unterlagen/Doku

Potenzialanalysen, Erfolgskontrollen, Befragungsergebnisse (beschaffen, soweit vorhanden!)