



von Frans de Baan

Editorial

Das Velo vom ersten Stock

In vielen Veloparkings ist der Platz knapp. Wieso also nicht die Zweiräder übereinander abstellen? In der Schweiz sind inzwischen drei Doppelparker-Anlagen eingerichtet. Ein Test aus Nutzer-Sicht.



Foto: zlg

Velostation Schaffhausen: Symbol für Aufbruchstimung

Wer oben an der Berner Schanzenbrücke ins Veloparkhaus einfährt, dem öffnet sich die Türe automatisch – doch was dann folgt, um das Velo in einen der oberen Ständer zu hieven, ist reine Mechanik und Muskelarbeit: Am Griff eines freien Ständers der oberen Etage gezogen, fährt die Schiene aus und kippt nach unten. Nach diesem Prinzip funktionieren alle Doppelparker. Sie unterscheiden

sich im Wesentlichen im Fixier-System fürs Velo, in der Länge und Steilheit der Auszugsschiene und bei der Federunterstützung, die den Kraftaufwand verringert.

Klassiker Josta

Beim «Klassiker» von Josta halten zwei mit Kunststoffbelag überzogene Stifte am unteren Ende der Schiene das Velo aufrecht. Sie schliessen sich, sobald ein Rad drauf steht und

Wie Wo Velo?

Die Wegleitung für die Planung und Erstellung von Zweirad-Abstellanlagen «Wie Wo Velo» entstand 1993 auf Initiative der Schweizerischen Velokonferenz SVK. Gut konzipierte Anlagen waren damals selten. Eine der Ursachen war das fehlende oder ungenügende Fachwissen der Planenden. Zudem waren die «Bestellenden» von Abstellanlagen meistens selbst nicht aktive Velofahrer. «Wie Wo Velo» hatte zum Ziel, dieses Manko zu beheben. Die Autoren entwickelten praxisorientierte Methoden zur Bedarfsermittlung sowie Kriterien für Dimensionierung, Anordnung und Schutzangebot der Einrichtungen. Zur grösseren Verbreitung wurde die Wegleitung gekürzt in die Schweizerische Baudokumentation aufgenommen. Unter dem Beizug von «Wie Wo Velo» entstanden auch die VSS-Norm «Leichter Zweiradverkehr: Abstellanlagen» sowie diverse kommunale Gesetzesartikel. Über zehn Jahre später ist «Wie Wo Velo» vergriffen. Bei den Abstellanlagen und ihrem Betrieb gab es bedeutende Entwicklungen. Eine überarbeitete Neuauflage ist unumgänglich geworden. Unter der Leitung von Vorstandsmitglied Martin Urwyler wird eine SVK-Steuerungsgruppe dies angehen. Eine Resonanzgruppe mit Sachverständigen aus Behörden, Produzenten sowie Benutzenden wird die Arbeiten begleiten.

Frans de Baan ist Präsident der Schweizerischen Velokonferenz SVK

Kölns Bike-and-Ride-Handbuch

Die Stadt Köln erhöht mit einem umfassenden Bike-and-Ride-Programm den Velopendler-Anteil an den Bahnhöfen.

Seite 3

Jahresbeitrag 2005

Die Koordinationsstelle Velostationen Schweiz lädt Sie herzlich dazu ein, mit beiliegendem Einzahlungsschein den Jahresbeitrag 2005 zu begleichen.

klemmen sich zwischen die Speichen um die Felge. So hält schon beim ersten «Lupf» das Vorderrad. Eine leichte Hebebewegung löst das Rad wieder, und dann genügt die Kraft eines Armes: Das Velo lässt sich am Sattel gepackt in der Schiene nach oben schieben. Noch eine Hebebewegung und das Hinterrad steht in der Klammer.

Beim bewährten Josta-Doppelparker müssen alle paar Wochen die Rollen der Auszugsschiene geölt werden – mehr Unterhalt braucht die Anlage nicht. Die grossen Wartungsarbeiten übernimmt die Herstellerfirma selbst.

Seitenschiene statt Felgenklammer

Alle Doppelparker-Systeme fordern von geübten NutzerInnen fünf Handgriffe, bis das Rad im Oberdeck steht. In Biel sind die vier Abteile des Veloparkings mit Doppelparker von Orion ausgerüstet. Die Originalausführung wurde allerdings angepasst: Zum einen dient ein vom Vorderrad bis über die Mitte des Velos reichender langer seitlicher Bügel als einfaches, aber bequemes Fixiersystem. Zudem wurde die obere

re Paketage in Biel auf durchgehend gleicher Höhe montiert, weil die Gesamtraumhöhe des Parkhauses mit 2,4 Meter die sonst übliche Höhenstaffelung benachbarter Plätze nicht erlaubt.

Das angepasste Orion-System besticht vor allem durch seine langen seitlichen Bügel, die das Velo gut stabilisieren. Allerdings ist die «Einfahrt» des Rades in die Schiene nicht ganz so bequem wie beim Josta-Parker. Es muss nämlich ein Rückhalte-«Buckel» und ein nachfolgender Einschnitt in der Schiene überwunden werden. Die zwei «Hindernisse» erfordern eine zweihändige Bedienung: anheben und stossen. Der Kraftaufwand, um die Schiene in die Höhe zu heben und zurück zu stossen, ist bei Orion etwa gleich wie bei Josta. Ausserdem erfordert die Rastersicherung des Auszugs beim Orion-Parker etwas mehr Kraft. Insgesamt aber wirkt die Konstruktion schlanker, eleganter.

Die Doppelparker von Josta und Orion unterscheiden sich auch bei den Abstellplätzen im Unterdeck. Beide führen das Velo über eine am

Boden liegende Schiene nach vorne. Beim Josta-System hüpfet das Vorderrad schliesslich über eine leicht erhöht angebrachte Achse in der Führungsschiene. Hat man diesen Punkt überwunden, rollt das Velo nicht mehr zurück. Beim Orion-System hält ein Bügel das Velo zuverlässig.

Prototypen in den Startlöchern

Zwei andere Doppelparker gibt es erst als Prototypen: den Cycle Max und den PedalParc Doppio. Cycle Max steht in der Velostation am Bahnhof Luzern. Diese Konstruktion verfügt fürs Oberdeck über eine lange Auszugsschiene, die bis auf den Boden reicht. Doch Vorsicht! Wer die Schiene am Griff ganz am Ende packt, kann sich die Finger am Boden aufschürfen. Speziell ist bei Cycle Max das Fixiersystem: eine Kantprofilschiene, die sich mit Federn auf den vorderen Pneu klemmt. Hinten an der Schiene verhindert eine Platte das Zurückrollen.





Ein anderer Prototyp steht noch in den Räumen der Herstellerfirma Velopa in Spreitenbach: der PedalParc Doppio. Er bietet als einziger eine Fe-

derunterstützung, die das Anheben des Velos aus der schräg gekippten Schiene wesentlich erleichtert. Allerdings braucht das System einen Widerstand gegen die Federkraft, und diesen zu überwinden braucht beim Prototypen einige Kraft. Für die Fixierung der Velos auf der Schiene setzt Velopa das Pedal-Parc-System ein: Das rechte Pedal des Velos wird einem rund geschnittenen Blech entlang in einen Schlitz geführt und rastet dann ein. Diese perfekte Fixierung an der Pedalachse bringt deutlich mehr Stabilität als alle andere Modelle. Das Velopa-System ist ausserdem als einziges modular: Unteres und oberes Parkdeck sind voneinander unabhängig.

Kabel, Schloss und hoher Lenker – wohin?

Nicht mehr weiter entwickelt wird das Doppelparker-System, wie es in der Velostation Bollwerk im Bahnhof Bern steht. Dort hatte Velopa den Josta-Parker mit Federn und einem automatischen Schliesssystem nachgerüstet. Klammern schliessen sich um die Felgen, wenn das Velo parkiert ist, abschliessen wird über-

Doppeldecker im Vergleich

	Josta	Orion	Cycle Max Prototyp	PedalParc Doppio Prototyp
Standort	 Velostation Schanzenbrücke Bern	 Velostation Bahnhof Biel-Bienne	 Velostation Bahnhof Luzern	 Velopa-Showroom
Besonderheit	Einfaches und wirksames Felgenhaltesystem mit Stiften	Elegante Anlage, seitlicher Haltebügel (Spezialanfertigung)	Wenig Kraftaufwand, langer Hebel. Beschädigungsgefahr von Velos, bzw. Körben	Gefederter Hebemechanismus. Pedalhalterung hält das Velo absolut stabil. Unabhängige Decks.
Benutzersicherheit Oberdeck	Schiene knickt und ist gesichert. Kinder fernhalten	Schiene knickt und ist gesichert. Kinder fernhalten. Harter Einrastpunkt	Schiene reicht bis zum Boden: Verletzungsgefahr am hinteren Griff. Kinder fernhalten	Federunterstützung verhindert Herunterschnellen der Schiene
Ein-/Ausparken Unterdeck	sehr leicht	leicht, Schiene für Ballonreifen zu schmal	Vorderradhalterung benötigt Schwung resp. Kraft	Alle ebenerdigen Abstellsysteme passen darunter
Kraftaufwand Einparken oben	mässig	höher	höher, langer Hebel	mässig / Noch schwer überwindbarer Sicherungspunkt
Beschädigung Kabel, Körbe	Geringe Gefahr: Ständer unten und oben in der Höhe versetzt	Ständer unten in der Höhe versetzt, oben alle auf gleicher Höhe	Gefährdet, da im Oberdeck alle Velos auf gleicher Höhe stehen	Geringe Gefahr: Ständer unten und oben in der Höhe versetzt
Länge Schiene Höhe Schiene	oben eingeparkt: 180 cm über Boden: 130/145 cm	170 cm 130 cm (Situation Biel)	205 cm 142 cm	150 cm 137 cm/ Nebenplatz angehoben
Mechanik/ Unterhalt	Rollen und Lager müssen geschmiert werden	Stahlrollen, robust	Kunststoff-Rollen, ausgeklügeltes Haltesystem fürs Vorderrad	Unterhaltsfreie Kunststoffrollen
Kontakt/Infos	www.josta.de	www.orion-bausysteme.de	www.cyclemax.ch	www.velopa.ch

Fotos: Peter Mühlemann

flüssig. Velopa hat das automatische Absperrsystem inzwischen auch für den PedalPark-Ständer entwickelt: Ein Verschluss blockiert das Pedal. Damit nimmt es den Velofahrenden eine Sorge ab: Anschliessen verlangt bei allen Doppelparkern eine ausgeklügelte Logistik. Bügel- und Kabelschlösser müssen abgenommen werden, bevor das Velo in den Ständer geschoben wird. Unten parkiert, kann man ein Schloss, das an einem Rahmenrohr befestigt ist, in den engen Verhältnissen nicht mehr lösen. Oben erreicht man es nicht mehr. Besitzer sehr grosser Velos mit hohen Lenkern haben in allen Doppelparker-Stationen Mühe, einen passenden Platz zu finden. Im Unterdeck reicht die Höhe meist nicht aus, Fahrer mit Komfortlenker haben das Nachsehen. Rund fünf Prozent der Velos (so schätzt man in Biel) seien nicht Doppelparker-tauglich.

Wie in allen Ständern mit 45 cm Abstand entsteht auch im Doppelparker hin und wieder Kabelsalat. Kabel- und Körbli-Verwicklungen im Oberdeck brauchen immer geschicktes Wippen und Wackeln. Und auch die Mutter mit dem Kindersitz mit hoher Rückenlehne murrst: Sie muss ihr Velo in jedem Fall in die Höhe hieven, denn unten kommen sich Kindersitz und Auszugsschiene des oberen Platzes in die Quere.

Fazit

Josta und Orion präsentieren ausgereifte Serienmodelle. Die Tatsache, dass nun gleich zwei Schweizer Anbieter mit Eigenentwicklungen aufwarten, zeugt aber von der Aufbruchstimmung in der Branche. Die Serienreife wird zeigen, wie sich die Neuentwicklungen Cycle Max und PedalParc Doppio bewähren. Deren modular aufgebauten Systeme lassen dem Betreiber mehr Entwicklungsspielraum. Für die Betreiber der Velostationen spielt aber auch der Preis eine Rolle. Dieser liegt zwischen 300 und 400 Franken pro Platz. Weil die bestehenden Anlagen in Bern und Biel aufgrund unterschiedlicher Bedürfnisse angepasst und umgebaut worden sind, wurde der Kostenaspekt in diesem Test nicht weiter berücksichtigt.

René Hornung

www.velostation.ch
www.velostationbern.ch

Bike & Ride in Köln: Erfolg verpflichtet

Seit 1994 hat die Stadt Köln ihr Bike&Ride-Angebot laufend verbessert und die Zahl der Veloabstellplätze fast verdoppelt. Immer mehr Velofahrende schätzen das.

Verwöhnprogramm fürs Velo – in Köln kümmert man sich um die Bedürfnisse der Radler.



Photo: 3/02

In der Millionenstadt am Rhein steht das Velo seit Beginn der Neunzigerjahre wieder fest auf der politischen Agenda, nachdem bis in die Siebzigerjahre hinein das Leitbild der autogerechten Stadt verfolgt wurde. Einer der Schwerpunkte ist Veloparkieren.

1994 wurde das Bike-&-Ride-Programm (B&R) mit dem Ziel gestartet, an Bahnhöfen, Stadtbahn- und Tramhaltestellen im Stadtgebiet ausreichende, nutzergerechte Veloparkiermöglichkeiten zu schaffen, um die Potenziale für die Kombination ÖV/Velo optimal auszuschöpfen. Das Potenzial ist gross: Köln ist einer der grossen Eisenbahnknoten in Deutschland und hat ein dichtes Tram- und Stadtbahnnetz. Fast jeder Punkt des Stadtgebiets hat im Umkreis von 1 km einen Bahnhof, eine Stadtbahn- oder Tramhaltestelle. Mit dem B&R-Programm hat Köln Neuland beschritten, denn einen ähnlich umfassenden und systematischen Ansatz gab es für Städte dieser Grösse noch nicht. Es begann mit einer Bestandsaufnahme aller 210 Bahnhöfe, Stadtbahn- und Tramhaltestellen. Sie umfasste u. a. Qualität, Quantität und Auslastung von Veloändern, Erreichbarkeit mit dem Velo, Bewertung aller Bahnhöfe und Haltestellen bezüglich ihrer Bedeutung für B&R. Diese Untersuchungen ergaben ein Total von ca. 6000 Abstellplätzen, mit unzureichender Qualität an jeder zweiten

Haltestelle. Im Schnitt waren die Veloabstellanlagen zu etwa 80 % ausgelastet, in der Innenstadt und an einigen exponierten Standorten jedoch ganz erheblich überlastet. 94 der 210 Bahnhöfe und Haltestellen wurden als B&R-relevant eingestuft. Insgesamt wurde ein Potenzial von 10'500 B&R-Plätzen ermittelt sowie eine Nachfrage nach 2160 Stellplätzen an nicht B&R-relevanten Haltestellen, wofür ein Investitionsvolumen von umgerechnet total 14,1 Mio Franken kalkuliert wurde.

B&R-Handbuch

Zur Sicherung einer gleichbleibend hohen, standort- und nutzungsgerichteten Qualität der Veloparkiersysteme sowie einer zügigen, effizien-

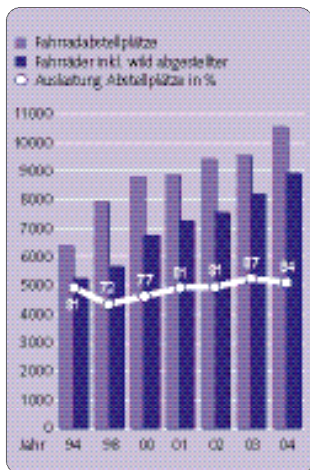
ten Umsetzung wurden Ausbaustandards definiert und in einem Handbuch dokumentiert, das auch die Abläufe festlegt und als Kataster dient. Pro Haltestelle enthält es Analyseergebnisse, Merkmale, Ausbauempfehlungen, Kostenkalkulation, Detailpläne und Monitoring-Ergebnisse. Bei den Veloparkiersystemen entschied man sich für einige wenige Standardtypen, die für grosse B&R-Standorte mit mehreren hundert ebenso wie für städtebaulich sensible Standorte mit einigen wenigen Veloparkern geeignet sind. In einem Design-Wettbewerb im Jahre 2003 entwickelten Studierende der Kölner International School of Design die «Kölner Fahrradbox». Die erste Kölner Velostation wurde Ende 2003 am Hauptbahnhof mit knapp 1000 Stellplätzen eröffnet, weitere Velostationen sind an einigen grossen Pendlerbahnhöfen geplant.

Stetig steigende Nachfrage

Ende 2004 war das B&R-Konzept zu 83 % realisiert. Dabei macht der Ersatz vorhandener, nicht zweckmässiger Veloänder einen erheblichen Anteil aus. Regelmässiges Monitoring mit detaillierten jährlichen Gesamt- und monatlichen Teilerhebungen erlaubt eine flexible Anpassung an den Bedarf. Obwohl sich die Zahl der B&R-Abstellplätze seit 1994 nahezu verdoppelt hat, ist die Auslastung nach wie vor im Schnitt bei über 80 % – was eine erhebliche Nachfragesteigerung bedeutet.

Ursula Lehner-Lierz

Quelle: Stadt Köln, Stadtplanungsamt, 2004



Politische Akzeptanz nimmt zu

Zunehmende Unterstützung findet das B&R-Programm auch im Stadtrat. Die Ergebnisse von Analysen, Monitoring und Erfolgskontrollen sprechen eine deutliche Sprache. Sie zeigen z.B., dass Investitionen in B&R wesentlich effektiver sind als in das viel teurere Park&Ride. Ende 2003 hat der Rat der Stadt Köln weitere 775'000 Franken für B&R bewilligt.

Ständige Kontaktadressen

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

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

Martin Wälti, Büro für Mobilität AG, Tel. 079 467 99 36
martin.waelti@bfmag.ch

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

Impressum

Newsletter der Koordinationsstelle Velostationen Schweiz

Nr. 18/2004 / Dezember

Herausgeber:

Koordinationsstelle Velostationen Schweiz, www.velostation.ch

Redaktion:

Koordinationsstelle Velostationen Schweiz, c/o IG Velo Schweiz

Erscheint 3-mal jährlich

Autoren dieser Nummer:

René Hornung, Ursula Lehner-Lierz, Christoph Merkli, Pete Mijnsen

Auflage: 1500 Exemplare deutsch / 200 Exemplare französisch

Preis: gratis

Produktion/Adressänderungen:

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

Gestaltung/Layout:

typisch GmbH / tnt-graphics

Druck: ropress

Hergestellt mit Unterstützung des Bundesamtes für Strassen, Worblentalstrasse 68, Ittigen, 3003 Bern, 031 322 94 11
info@astra.admin.ch
www.langsamverkehr.ch

Schaffhausens Stadtrat Thomas Feuer zeigte sich überzeugt vom Mehrfachnutzen der neuen Velostation.



Foto: Martin Wälti

Feuriger Empfang in Schaffhausen

Beim Infotreffen stellten sich die Verantwortlichen der neuesten Schweizer Velostation den Fragen des Fachpublikums.

Im November trafen sich rund 50 Interessierte in Schaffhausen zum 15. Infotreffen der Schweizer Velostationen. Stadtrat Thomas Feuer strich in seiner Begrüssung vier Aspekte hervor, unter denen sich der Bau der neuen Velostation bezahlt macht: Mobilität, Soziales, Architektur und Gesundheit. Durch die Referate des Architekten Armin Görner, des Betreibers Robert Schmid und der IG-Velo-Geschäftsführerin Evi Cajacob entstand ein

differenziertes Bild des baulichen und betrieblichen Konzepts der Station sowie der mit ihm gemachten Erfahrungen. Einmal mehr entwickelte sich daraufhin ein reger Austausch zwischen den anwesenden VertreterInnen von bestehenden und geplanten Velostationen.

Die am Infotreffen gezeigten Präsentationen sowie das Protokoll finden Sie unter: www.velostation.ch

Velogate zügelt

Die Zürcher Velostation, besser bekannt unter dem Namen «Velogate», fristet seit ihrer Eröffnung im Jahre 1998 ein Containerdasein. Zudem war von Anfang an klar, dass der Standort provisorisch ist, weil das Gelände mit Beginn der Arbeiten am neuen Tiefbahnhof Löwenstrasse von den SBB beansprucht wird. Dieser Zeitpunkt ist nun gekommen, und die Stadt hat das Baugesuch für die neue Anlage ausgeschrieben. Das neue Velogate soll im März 2005 sihlseitig neben dem Landesmuseum eröffnet werden. Im Angebot stehen neben 168 bewachten Abstellplätzen der Billettverkauf, Kleinreparaturen sowie der Velo-Gratisverleih «Zürich rollt».

Abstellstandards für Bahnhöfe

Die SBB und die IG Velo Schweiz haben sich auf Standards bei Velo-Abstellanlagen an Bahnhöfen geeinigt. Es handelt sich dabei um eine Kombination eines Pedalhaltersystems und einfacher Anlehnbügel. Gleichzeitig soll nach Möglichkeit die Anlage gedeckt und beleuchtet werden. Die nun definierten Standards sind das Resultat eines Publikumsversuchs im Bahnhof Muttenz. Die Abstellrichtungen werden bei Neugestaltungen von Bahnhöfen ab sofort verwendet.

Know-how für Velostationen



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

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



Velopa AG

Limmatstrasse 2, Postfach
CH-8957 Spreitenbach
marketing@velopa.ch

Tel. +41 (0)56 417 94 00
Fax +41 (0)56 417 94 01
www.velopa.ch