

Bike+Ride im Kanton Aargau

Mirjam Hauser | Abteilung Verkehr | 062 835 33 30

Heutige Verkehrsteilnehmende kombinieren zunehmend mehrere und unterschiedliche Transportmittel wie Velos, Busse, Regionalzüge, Roller, Rollbretter usw. Ziel ist es, einzelne Wegstücke zu möglichst attraktiven und effizienten Transportketten zu verknüpfen. Eine Wegekette überzeugt insgesamt, wenn beides gelingt: sowohl das Zurücklegen der einzelnen Wegetappen mit unterschiedlichen Transportmitteln wie auch das Wechseln zwischen diesen Etappen. Eine erstklassige öV-Verbindung büsst ihre Attraktivität rasch wieder ein, wenn am Bahnhof mühselig ein freier Abstellplatz für das zubringende Velo – den ersten Teil der Wegekette – gesucht werden muss. Veloabstellplätze sind ein entscheidender Faktor in der Transportkette Bike+Ride und verdienen deshalb ein besonderes Augenmerk in der Planung.

Ein rascher und guter Zugang zur regionalen Bahn- oder Bushaltestelle steigert die Attraktivität dieser Haltestelle, bzw. des öffentlichen Verkehrs als Ganzes. In der Schweiz fahren durchschnittlich fünf bis acht Prozent der öV-Fahrgäste mit dem Velo zum Bahnhof, an einigen Orten sind es deutlich mehr. Die Velos werden in der

Regel für längere Zeit, tagsüber oder nachts abgestellt.

Die Flächen bei Bahnhöfen sind jedoch begrenzt. Der heutige Bahnhof entwickelt sich zunehmend zu einem multifunktionalen Raum, der verschiedenste Bedürfnisse abdeckt. Er ist gleichzeitig Lebensmittelladen, Treffpunkt, Kiosk, Gaststätte, Aufenthaltsort, Ban-

comat und zusätzlich Umsteigeknoten vom zubringenden Verkehrsmittel auf das nächste Verkehrsmittel in der Wegekette. Bei grösseren Bahnhöfen entsteht ein Verteilungskampf unter den verschiedenen Anbietern um den beschränkten Platz. Hier mischt das Velo bzw. der Bedarf an Abstellfläche mit. Auch an kleineren Bahnhöfen steigt die Anzahl der parkierten Velos und damit die benötigte Stellfläche. Neben all diesen Anforderungen an den Funktionsraum Bahnhof gilt es einen klugen Umgang mit abgestellten Velos zu finden.

Weil der grundsätzliche Entscheid des Reisenden für oder gegen den öV unter anderem verknüpft ist mit dem vorhandenen Angebot an Veloabstellplätzen (Bike+Ride) an Bahnhöfen und Bushaltestellen, haben die Transportunternehmen einen Anreiz, das Angebot zu verbessern.



Ein gut erreichbarer Veloabstellplatz ist wichtig für das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr, Bahnhof Brugg Süd.



Auch bei Bushaltestellen können geeignete Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt werden, Haltestelle Ehrendingen Unterdorf.

B+R-Anlagen werden gefördert

Die SBB haben in der Vergangenheit mit zwei Programmen Zweiradabstellanlagen bei Bahnhöfen gefördert – sowohl für den Fernverkehr wie auch für den Regionalverkehr. Heute besteht ein Angebot von rund 89'000 Plätzen in der ganzen Schweiz, bis 2018 planen die SBB schweizweit einen weiteren Ausbau des Angebots um mehrere Tausend kostenlose Plätze. Auch der Kanton Aargau als Besteller des öV-Angebots fördert Umsteigeinfrastrukturen, die den Wechsel vom Individual- auf den öffentlichen Verkehr erleichtern. Zur Förderung des Umsteigens zwischen Radverkehr und öV werden die Veloabstellanlagen bedarfsgerecht ausgebaut und deren Zugänge direkt, sicher und hindernisfrei

gestaltet. An den meisten Bahnhöfen im Kanton Aargau sind gedeckte Veloabstellplätze vorhanden. Aber auch an zentralen, wichtigen Bushaltestellen können Velos geordnet abgestellt werden.

Der Kanton Aargau beteiligt sich beim Erstellen und Ausbauen von Bike+Ride-Anlagen. Dabei sind gewisse Ausstattungsmerkmale wichtig: So soll etwa die Anlage gedeckt und sicher sein. Die Veloabstellanlagen werden primär von den Gemeinden betrieben. Der Kanton kann sich jedoch an den Investitionen beteiligen. Bei B+R-Anlagen an SBB-Bahnhöfen stellen oftmals die SBB das Land zur Verfügung, die Anlagen selber werden von den Gemeinden, teilweise mit Beiträgen der SBB finanziert.

Veloabstellanlagen an Bahnhöfen und Bushaltestellen

Zur Vereinfachung des Zugangs für Velofahrende gehört neben der guten und sicheren Zufahrt zur öV-Haltestelle auch eine zuverlässige Möglichkeit zum Abstellen des Velos. Es muss ein Veloparkplatz vorliegen, der in ausreichender Nähe zum Perron liegt; das Velo soll auch am Abend noch unbeschädigt an seinem Platz stehen und es soll sicher abgeholt werden können. Sind am Bahnhof oder an Bushaltestellen nur ungesicherte Abstellmöglichkeiten vorhanden, so kann Fahrraddiebstahl und Vandalismus ein Problem sein. Veloparkplätze müssen regelmässig kontrolliert und instand gehalten werden. Beispielsweise kann ein Ordnungsdienst lange unbenutzte parkierte Velos einsammeln, falsch parkierte Velos entfernen oder die Ordnung der parkierten Velos verbessern. Veloparkplätze müssen auch vor missbräuchlicher Belegung – beispielsweise durch unrechtmässig parkierte Motorräder – geschützt werden.

Folgende Punkte sind die wichtigsten Anforderungen an Veloabstellanlagen gemäss dem Handbuch «Veloparkierung», welches das ASTRA 2008 publizierte:

- verkehrssichere Zufahrten
- nahe bei den Zugängen zu den Perrons oder Haltestellen
- näher an den Zielorten als Autoparkplätze
- Velorahmen wegen Diebstahlgefahr an Parkiersystem anschliessbar

Praxisbeispiel B+R am Bahnhof Stein-Säckingen

Der Bahnhof Stein-Säckingen ist ein Umsteigeknoten mit Interregio-Halt. In unmittelbarer Nähe bietet die Einwohnergemeinde Stein heute rund 100 überdachte Veloabstellplätze an (links), die frei zugänglich und gratis nutzbar sind. Ergänzend gibt es im «Velohaus» (Mitte) 92 gesicherte Veloabstellplätze. Der Zutritt erfolgt über einen elektronischen Schlüssel (Batch). Die Kosten belaufen sich auf 30 Franken pro Jahr und Stellplatz. Neben dem Velohaus befindet sich eine private Veloreparaturwerkstatt (rechts).

Fotos: AVK





Foto: Marcel Gutschner



Foto: Sheilla Pimpin

So unterschiedlich kann es aussehen: Eine geordnete Veloparkierung hat ein positives Erscheinungsbild, beugt der Beschädigung der Velos vor und erhöht die Parkierkapazität.

- gut einsehbar und beleuchtet
- überdacht, bei kleineren Stationen und Haltestellen in Kombination mit Haltestellenhäuschen
- Platz für Spezialfahrzeuge: Anhänger, Cargobike, E-Bikes (evtl. Ladestationen)

Die Realisierung von Veloabstellanlagen bei grossen Bahnhöfen und Bushaltestellen erfordert somit eine enge Zusammenarbeit der Standortgemeinden mit den Transportunternehmungen und das Einbinden aller Beteiligten in die Trägerschaft und Projekt-

organisation. Gemeinsam zu erarbeiten sind folgende Elemente:

- Konzept Veloparkierung inkl. Regelung der Finanzierung und Zuständigkeiten
- Betrieb, Ordnungsdienst, Unterhalt
- Verträge bezüglich Grundstücksnutzung, baulichen und betrieblichen Unterhalts

Als Resultat bietet die geordnete Veloparkierung ein positives Erscheinungsbild, beugt der Beschädigung der Velos vor und erhöht die Parkierkapazität.

Bei Bahnhöfen eignen sich sowohl offene und einsehbare wie auch abschliessbare Anlagen. Bei grösseren Anlagen wird vorzugsweise eine Mischung von verschiedenen Anlage-typen angeboten. Abschliessbare Anlagen können in verschiedensten Varianten konzipiert werden: von einfachen, verschliessbaren Einzelboxen bis zum vollautomatischen Fahrradparkhaus.



Foto: AVK

Offene, einsehbare Anlagen sind am häufigsten anzutreffen, Bahnhof Hendschiken.



Foto: Gemeinde Pratteln

Die Gemeinde Pratteln vermietet abschliessbare Veloboxen am Bahnhof.

Potenzial Velostationen

Velostationen sind abschliessbare Veloabstellanlagen mit beschränkter Zutrittsberechtigung. Öffentliche Anlagen werden in der Regel durch Personal betreut oder mit elektronischen Instrumenten wie Videokameras kontrolliert. Die Benutzung solcher Anlagen ist kostenpflichtig. Es können auch zusätzliche Dienstleistungen wie Velo-reparaturen oder -vermietungen angeboten werden. Der Betrieb grösserer Anlagen kann ein spezielles Betriebskonzept erfordern, in dem Zuständigkeiten und jährlicher Finanzbedarf festgehalten werden.

Vollautomatische Veloparkierung in Offenburg

Seit August 2013 ist in Offenburg ein vollautomatisches Fahrradparkhaus in Betrieb. 120 Velos finden im rund 10 Meter hohen Turm Platz. Ein digitaler Schlüssel ermöglicht das Einparkieren des Velos in eine Box. Anschließend wird die Box innerhalb des Turms weggeräumt. Das Abholen des Velos dauert durchschnittlich 45 Sekunden. Auch Helm und Regenschutz können in der Box verstaut werden. Die Gebühr beträgt 60 Euro pro Jahr.



Die erste Velostation in der Schweiz wurde 1994 in Aarau in Betrieb genommen. Heute bestehen in der Schweiz 27 Velostationen, davon zwei Stationen im Kanton Aargau: in Aarau und in Baden. Gemäss dem Forum Velostationen Schweiz sind drei weitere Aargauer Stationen in Planung: Zofingen, Brugg-Windisch und Lenzburg. Das Potenzial für Velostationen gilt heute als noch bei Weitem nicht ausgeschöpft: In den nächsten Jahren sollen in der ganzen Schweiz weitere Velostationen realisiert werden: bei Bahnhöfen, aber auch in Betrieben, Ortszentren, grösseren Ausbildungsstätten, Einkaufszentren oder Grossüberbauungen. Für den Umsetzungszeitraum 2011 bis 2014 wurden im Rahmen der Agglomerationsprogramme beim Bund 15 Finanzierungsgesuche für Velostationen mit einer gesamten Investitionssumme von rund 47 Millionen Franken (Bundesanteil rund 17 Millionen) eingereicht.

Förderung der Veloparkierung ist Förderung des Radverkehrs

Damit das Velo als alltägliches Verkehrsmittel genutzt wird, braucht es neben einem attraktiven, sicheren und zusammenhängenden Veloroutennetz auch qualitativ hochwertige Infrastruktur für die Veloparkierung. Erfüllen sowohl das Wegenetz als auch die Abstellmöglichkeiten die erwünschten Anforderungen, ist das Velo für viele Verbindungen das beste Verkehrsmittel. Eine rasche, direkte und komfortable Umsteigemöglichkeit vom Zubringer Velo auf den Zug ist mit ausschlaggebend, dass sich Verkehrsteil-

nehmende für die Variante Velo und Zug entscheiden.

Das Velo als (relativ) platzsparendes Verkehrsmittel entlastet aber auch Strassen und schont die räumlichen Ressourcen verschiedener Nutzungen im Siedlungsgebiet. Der Kanton Aargau hat sich zum Ziel gesetzt, die Veloparkierung an geeigneten Standorten auszubauen, die Zugangsrouten zu Ausbildungs-, Arbeits- und Einkaufsstätten sowie Haltestellen des öffentlichen Verkehrs für Velofahrende zu verbessern und die Radwegnetze attraktiver und sicherer zu gestalten.

Praxisbeispiel Velostation Aarau

Die Velostation Aarau bietet 530 gut erreichbare und hochwertige Abstellmöglichkeiten innerhalb des Bahnhofgeländes an. Die Velostation Aarau Nord ist personell besetzt und bietet zusätzliche Leistungen an, beispielsweise Veloreparaturen, Veloreinigungen, Hauslieferdienst usw. Die Velostation Aarau Süd ist ein videoüberwachtes Veloparking. Der Zugang ist mit einem digitalen Schlüssel möglich. Die Velos können rund um die Uhr schnell und einfach eingestellt und wieder abgeholt werden. Ein Jahreseintritt kostet 150 Franken.



Die Velostation Baden befindet sich am Bahnhof West und bietet trockene und sichere Veloabstellplätze sowie kurze Wege bis zu den Gleisen und in die Innenstadt. Sie ist während 24 Stunden mit einem Badge oder der Tageskarte zugänglich.

Weiterführende Informationen

- Fuss- und Radverkehr im Kanton Aargau: www.ag.ch/mobilitaet > Fuss- & Radverkehr
- Bike+Ride im Kanton Aargau: www.ag.ch/mobilitaet > Mobilität > kombinierte Mobilität
- Informationen zu Velostationen (Studien Bund):
Bundesamt für Raumentwicklung (2012) Abstimmung Siedlung und Verkehr – Einfluss der Siedlungsentwicklung und des ÖV-Verkehrsangebots auf die Verkehrsentwicklung, Bern, www.are.admin.ch > Themen A–Z > Publikationen > Siedlung
Bundesamt für Strassen (2015), Veloverkehr in den Agglomerationen – Einflussfaktoren, Massnahmen und Potenziale, Bern, www.mobilservice.ch > News > News Dossier > Einträge 2015, Juni > SVI-Studie: Grosses Potenzial für den Veloverkehr in den Agglomerationen
- Weitere Links:
www.velostation.ch > Dokumente, www.velo.zh.ch > Parkierung