

Boom bei den Velostationen

Bewachte Velostationen an Bahnhöfen sind wichtige Glieder in der Transportkette Velo–ÖV. Dank den Velostationen lässt sich die Attraktivität der Bahn und der Velobenutzung deutlich erhöhen. Wegen der langen Öffnungszeiten sind sie ideale Einsatzmöglichkeiten für Erwerbslosenprogramme. Velojournal bietet eine Übersicht über bestehende und geplante Anlagen.

nmi Bahn und Velo zusammen ergeben eine effiziente und umweltschonende Transportkette. Bei der Weiterfahrt mit der Bahn muss aber das Velo abgestellt werden: Die meisten Velo-Bahn-Pendler wissen, dass damit immer das Risiko verbunden ist, das Velo nur noch beschädigt oder gar nicht mehr aufzufinden. Die vielen parkierten Velos und die Anonymität des Bahnhofumfelds lassen es häufig sinnvoll erscheinen, für den Weg zum Bahnhof nur ein unattraktives, schäbiges „Bahnhofvelo“ zu verwenden. Da auch das beste abschliessbare Parksystem Teileklau und Vandalismus nicht verhindern kann, bleibt als einzig sicherer Aufbewahrungsort eine bewachte Velostation, wie Untersuchungen in Holland bestätigen.

Lange Öffnungszeiten

Sinnvoll sind Velostationen dann, wenn sie möglichst den Zeitraum vom ersten bis zum letzten Zug abdecken. Diese notwendigerweise lange Präsenzzeit lässt sich nur mit grossem Personalaufwand erreichen, dazu bringt die zentrale Lage bei den Bahnhöfen hohe Raumkosten. Eine Untersuchung in Deutschland hat daher ergeben, dass bewachte Velostationen ein Zusammenwirken von Beschäftigungsprogrammen und günstigen oder kostenlosen Räumlichkeiten erfordern. Seit ca. drei Jahren bestehen auch in der Schweiz

vergleichbare Instrumente.

Waren noch vor einem Jahr erst die Velostationen in Aarau und Langenthal bekannt, sind inzwischen einige neue bewachte Abstellanlagen in Betrieb genommen worden, andere befinden sich im Projektstadium. Das inzwischen bewährte Zusammenwirken von Erwerbslosenprojekten, Bahnen, öffentlicher Hand und Velokreisen wurde an vielen Orten übernommen. Die Mitte April eröffnete bewachte Velostation der IG Velo Burgdorf ist eine typische mittelgrosse Anlage und kann als Beispiel dienen.

Velostation Burgdorf

Rund 1000 Personen suchen täglich den Burgdorfer Bahnhof mit dem Velo auf, 59% von ihnen zeigten sich aufgrund unliebsamer Erfahrungen bereit, einen Obolus für die sichere Obhut ihres Zweirades zu erbringen. Der IG Velo Burgdorf (operative Leitung) gelang es in kurzer Zeit, zusammen mit der Stadt als Trägerschaft, der Regionalen Arbeitsvermittlungsstelle als Koordinationsstelle und den Bundesbahnen als Vermieterin einen alten Güterschuppen mit 400 m² für 300 Veloabstellplätze bereitzustellen. Etwa 12–13 Arbeitslose erhalten während der Öffnungszeiten von 5h–1h30 die Möglichkeit, einer sinnvollen Tätigkeit im Kontakt mit dem Publikum nachzugehen. Als kleine, bezahlte Dienstleistungen werden die Veloreinigung und die Kontrolle des Fahrzeuges auf Luftdruck und Funktion des Lichts angeboten. Die Tageskarte kostet Fr. 1.–, eine Jahreskarte Fr. 150.–, dazwischen sind ein 12er Abo und ein Monatsabo erhältlich.

Erweiterungen und Erfahrungsaustausch

Die Velomodellstadt Burgdorf trägt sich bereits mit Ausbauprojekten: So soll ein Gratis-Velo-Hauslieferdienst mit Flyer-Elektrobikes angeboten werden. Die Verwaltung von Übertragbaren Generalabos der SBB (UGA) bietet sich wegen der Lage und der langen Präsenzzeit an. Geplant ist, auf dem grossen Dach der Velostation eine Photovoltaikanlage

zur Speisung der Elektrovelos einzurichten.

Weiter geplant ist eine Zusammenarbeit mit der Autoteile Genossenschaft.

In Langenthal bietet die Velostation dank der Initiative eines ortsansässigen Velohändlers die Reparatur des Velos bei einem Händler an.

Im Herbst 97 soll eine Tagung zum Thema Velostationen stattfinden, die dem Erfahrungsaustausch dienen soll und mögliche Zusammenarbeit und Synergien aufzeigen soll.