

## Dynamisches Parkleitsystem

Zu einer erfolgreichen Langsamverkehrspolitik gehört ein professionelles Parkplatzregime. So hat die niederländische Stadt Utrecht das erste dynamische Parkleitsystem für Velofahrende eingeführt. Im Stadtzentrum zeigen 21 Informationstafeln in Echtzeit die Anzahl frei verfügbarer Veloparkplätze an. Sie funktionieren mit optischen Sensoren. Ein Bewohner aus Utrecht, der regelmässig mit dem Velo unterwegs ist, bestätigt wie nützlich diese Infrastruktur sei. Genauso wie die Kinderwagen, die in den Velostationen nach demselben Prinzip wie Einkaufswagen in Supermärkten ausgeliehen werden können und den Eltern die Organisation sehr erleichtern. (MLG)

## Bike & Rail in Paris

Auf dem Weg zur Velostadt will Paris in Zukunft nicht mehr nur auf das öffentliche Veloverleihsystem «vélib» setzen. Mit dem Ziel, die Anzahl Velofahrten bis 2020 zu verdreifachen, soll die Länge des Radwegnetzes ausgebaut werden. Auch der Veloparkierung wird mehr Aufmerksamkeit geschenkt. Der «Syndicat des transports d'Île-de-France» (STIF), der den Nahverkehr in und um die französische Hauptstadt organisiert, will mit dem Projekt «Véligo» bis im Jahr 2020 an Bahnhöfen und Metrostationen der Agglomeration 20'000 überdachte und mit Bügel ausgerüstete Veloabstellplätze einrichten, einen Teil davon zutritts gesichert und videoüberwacht. Als Zugangsmedium dient die ÖV-Karte der Region. Bisher ist rund 10 Prozent des Angebotes umgesetzt. **Infos:** [www.stif.info/espace-veligo](http://www.stif.info/espace-veligo) (AWE)



Foto: www.gares-ncf.com

Identifikation der Kunden und der Velos, Möglichkeit zur Erfassung und statistischen Auswertung von Daten, Online-Kauf von Abos, 24h-Zugang, tiefere Betriebskosten, flexible Tarife, Kompatibilität zwischen den Velostationen und Integration in den SwissPass.

Die Gruppe beschloss, das Thema im Rahmen eines eigenen Projektes weiter zu verfolgen. Dies mit dem Ziel, private Anbieter zu motivieren, ein auf Velostationen zugeschnittenes System zu entwickeln, das von den Velostationen zu möglichst interessanten Kon-

ditionen eingekauft werden kann. Da die Systemkosten bei einem einheitlichen System gemeinsam getragen werden können, sollen insbesondere auch die Betriebskosten sinken. Konkrete Details will die Arbeitsgruppe im Sommer 2017 kommunizieren. (AWE)

## Platz für Velos an Tram- und Bushaltestellen



Foto: Büro für Mobilität AG

Veloabstellanlage an der Tram-Endhaltestelle in Bernex.

Wenn wir an die Verknüpfung von Velo und öffentlichem Verkehr denken, kommt uns zunächst das Bild von Bahnhöfen mit Velostationen in den Sinn. Aber wie steht es um die Umsteigequalität für Velofahrende an den Haltestellen von Tram und Bus? Diese Frage kam in Genf auf, worauf der Kanton beschlossen hat, das Bedürfnis nach Veloparkierung zu evaluieren, um diese Art der kombinierten Mobilität zu fördern.

### Eine kantonale Bestandaufnahme in Genf

In seinem Langsamverkehrs-Leitbild aus dem Jahr 2011 hat sich der Kanton Genf verpflichtet, die Bedürfnisse bezüglich Veloparkieranlagen an den Schnittstellen des öffentlichen Verkehrs zu ermit-

teln, um Ziele für die Entwicklung des Angebotes zu definieren. Das beauftragte Büro für Mobilität identifizierte zunächst die benötigte Anzahl und Art der Parkplätze für jeden ÖV-Knoten des Kantons. Auf diese Weise wurden drei Ausstattungsstandards definiert, vom einfachen Bügel bis hin zur überdachten Abstellanlage. Diese Standards wurden den Haltestellen je nach Attraktivität des ÖV-Angebots und des Siedlungstyps zugewiesen. Auf dieser Grundlage wurde im Mai 2013 jede Haltestelle erhoben und in einer georeferenzierten Datenbank erfasst. Das Resultat: An den 260 berücksichtigten Knoten wurden 6300 Veloabstellplätze gezählt. Um dem geschätzten Bedarf nachzukommen, müssten weitere 12'000 Plätze erstellt werden. Bei der qualitativen Analyse der Anlagen (Parkiersystem, Bedachung, Beleuchtung) wurde beispielsweise festgestellt, dass bei einem Drittel der bestehenden Infrastruktur die Bedachung fehlt.

### Arbeitsinstrumente für die Gemeinden

Um den Gemeinden die Arbeit zu vereinfachen, wurden ihnen Syntheseblätter mit dem aktuel-



Grafik: Büro für Mobilität AG

Karte des Parkplatzbedarfs an den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs im Kanton Genf.

len Angebot und dem ermittelten Bedarf zugestellt. Ausserdem hat der Kanton den «Genfer Leitfaden für Veloparkierung» herausgegeben, der den Gemeinden, Unternehmen und privaten Eigentümern ein den Genfer Verhältnissen angemessenes Arbeitsinstrument bietet. Dieser Leitfaden enthält zum Beispiel ein Erhebungsformular, mit welchem die Gemeinden die Entwicklung ihres Parkierangebots dokumentieren können. Das nächste Ziel des Kantons ist es nun, dass bis 2018 4'000 neue Abstellplätze geschaffen werden, die Hälfte davon in Form von Velostationen. Der Kanton selbst strebt ein Monitoring mit einer zentralen und öffentlich zugänglichen Datenbank an.

Mathieu Pochon



**SAMMELPARTNER GESUCHT:  
UNTERSTÜTZEN SIE NACHHALTIGE  
MOBILITÄT IN AFRIKA**

**velafrica**  
Mobilität mit Perspektiven

### Velafrica wirkt

Bereits über 150'000 ausgediente Velos aus der Schweiz verbessern die Lebensbedingungen von Menschen in Africa. Velostationen sind ideale Sammelstellen. Machen Sie mit!

Kontaktieren Sie uns:

[info@velafrica.ch](mailto:info@velafrica.ch) | [velafrica.ch](http://velafrica.ch)