13. Bahnhofsvelogarage

Autor(en): **Stäheli, Andreas**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **129 (2003)**

Heft 3-4: **Basler Schauplätze**

PDF erstellt am: **22.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-108712

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Andreas Stäheli

13 Bahnhofsvelogarage

Bis vor zwei Jahren musste man sich vor dem Basler Bahnhof zwischen den wartenden Taxis und diversen Veloabstellanlagen durchschlängeln. Unzählige Fahrräder standen oder lagen – ungeschützt der Witterung ausgesetzt – überall herum und versperrten die Wege der Fussgänger. Dem wollte man abhelfen.
Im Rahmen des Masterplanes EuroVille (eine Neukonzeption des Basler Bahnhofes und seiner nahen Umgebung) ist der Centralbahnplatz neu gestaltet worden. Auf dem Platz entstand Raum für Fussgänger, Velofahrende, Trams, Busse und Taxis. Darunter liegt das über drei befahrbare Rampen zugängliche Veloparking. Die Anlage ist für rund 1200 Velos konzipiert und zweigeteilt (Bild 1): Der während fast 22 Stunden durch Personen bewachte und kostenpflichtige Teil, die so genannte Velostation, umfasst etwa 580 Abstellplätze. Demgegenüber ist das Abstellen im unbewachten Bereich Elisabethen für rund 640 Velos gratis. Darüber hinaus besteht ein vielfältiges zusätzliches Dienstleistungsangebot: Reparaturen, Kauf von Velozubehör, Pumpstation, Tankstelle für E-Bikes, Schliessfächer, Toiletten, Duschen sowie Restaurationsbetriebe.

Fahren bis zum Abstellplatz

Der architektonische und gestalterische Ausdruck sowie der betriebliche Komfort sind bei unterirdischen Abstellanlagen eine entscheidende Voraussetzung für eine breite Akzeptanz durch die Benutzer. Dies beginnt damit, dass die Velofahrenden die Anlage bis zum Abstellplatz durchgehend befahren können, was durch befahrbare Rampen und fahrend passierbare Durchgangskontrollanlagen gewährleistet wird. Breite Fahrgassen und einfach begreifbare Abstellanlagen mit genügendem Halterabstand machen das Veloparken einfach und die Anlage übersichtlich (Bild 2). Sie liegt nahe bei den Geleisen und verfügt über einen direkten Perronzugang.
Die Einfahrt erfolgt über automatische Durchgangskontrollanlagen, die ähnlich funktionieren wie bei Autoparkhäusern (Bild 3). Die Parkwilligen bleiben auf ihren Rädern sitzen, sie müssen lediglich am Eintrittsgerät ein Ticket ziehen, das die Einfahrt freigibt. Beim Abholen der Velos bezahlen die Kunden an den automatischen Kassen zuerst den betreffenden Betrag. Mit dem dann ausgegebenen Ausfahrtsticket wird die vom Velo detektierte Schranke freigegeben. Dauermieter haben mit ihrer Karte freie Ein- und Ausfahrt. Das System ermöglicht 5–6 Durchfahrten pro Minute und Durchgang.

Marktwirtschaftlicher Betrieb

Herkömmliche Velostationen werden in der Schweiz üblicherweise im Rahmen von Sozialprogrammen betrieben. Damit sind die Betriebe aber anfällig auf Veränderungen im Arbeitsmarkt und in der Sozialpolitik. Die Velostation Basel hat darum einen neuen Weg eingeschlagen. Mit einer öffentlichen Submission wurde ein privater Betreiber für das Veloparking gesucht. Bestandteil der Ausschreibung war eine Dienstleistungsvergütung, die dem Betreiber von der Trägerschaft (Kanton Basel-Stadt) ausgerichtet wird. Dies als Abgeltung für den Betrieb, die Gewährleistung der Sicherheit und den Unterhalt der Anlage. Damit hat der Betreiber ein wirtschaftliches Interesse daran, eine kundenfreundliche Velostation anzubieten und eine grosse Auslastung anzustreben. Dank der automatischen Durchgangskontrollanlage benötigt er wenig Personal für die Zutrittskontrolle und kann mehr Ressourcen für die eigentliche Kundenbetreuung einsetzen. Zusätzlich koordiniert der Betreiber die durch die Untermieter angebotenen zusätzlichen Dienstleistungen.
Fazit: Das Konzept des Basler Veloparkings hat sich bewährt, wie die bereits kurz nach der Eröffnung erreichte hohe Auslastung und die grosse Zufriedenheit bei den Kunden zeigen.

1

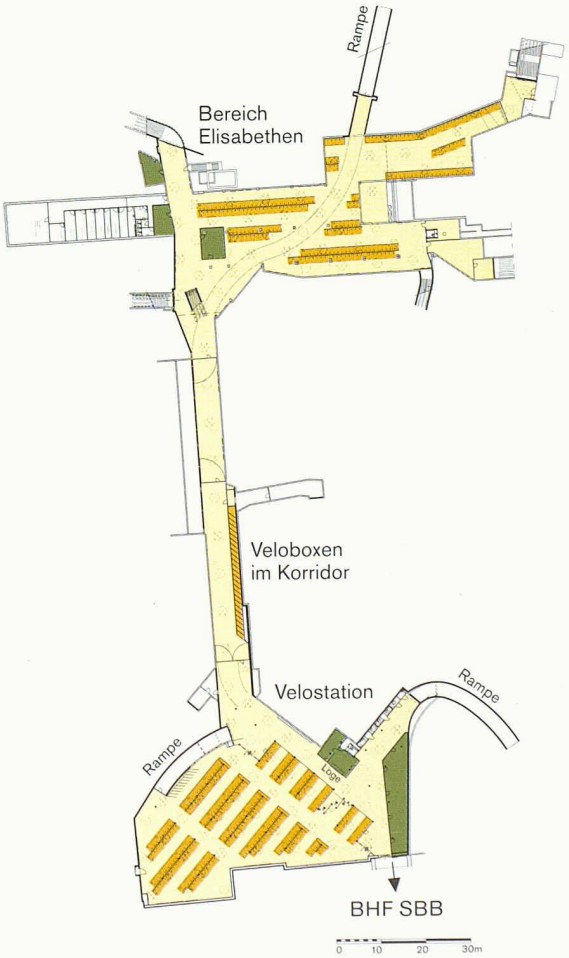
Die Ein- und Ausfahrtsöffnungen funktionieren ähnlich wie bei einem PW-Parking. Die Kapazität einer Durchfahrtsanlage beträgt 5–6 Durchfahrten pro Minute

2

Einstellbereich mit abgestellten Velos. Dank grosszügigen Abmessungen der Zufahrten kann bis zu den einzelnen Abstellplätzen gefahren werden

3

Das Veloparking unter dem Centralbahnplatz. Drei Rampen ermöglichen die Ein- und Ausfahrt, auf dem Plan unten liegt der direkte Zugang zum Bahnhof



BAUDATEN

BAUHERR
Kanton Basel-Stadt
Baudepartement BS, Tiefbauamt
GESAMTPROJEKTLEITUNG
Aegerter & Bosshardt AG, Basel
BAUPROJEKT VELOPARKING
Fuhrer Werder + Partner, Basel
PROJEKTIERUNG VELOPARKING
Rosenmund + Rieder, Liestal
BETRIEBSKONZEPT VELOPARKING
Pestalozzi & Stäheli, Basel
BETREIBERGEMEINSCHAFT
Sevis AG, Basel
Rent a Bike, Therwil
VELOPARKING BASEL
Planungszeit 7 Jahre
Bauzeit 2000–2002
Veloabstellplätze: kostenpflichtig 580; gratis 640
Veloboxen kostenpflichtig 25
Baukosten 12 Mio. Fr.
Öffnungszeiten 04.20–02.00 Uhr
Einstellpreise: 1.–/Tag; 12.–/Monat; 120.–/Jahr
WEITERE INFOS
www.velostationen.ch (Velostationen der Schweiz)
www.veloparking.ch (Veloparking in Basel)

Andreas Stäheli, Pestalozzi & Stäheli, Ingenieurbüro Umwelt und Verkehr, Dornacherstrasse 101, 4053 Basel. Das Büro hat Erfahrung mit der Konzeption von diversen Velostationen und begleitete die Velostation Basel fachtechnisch.
staeheli@ps-ing.ch, www.ps-ing.ch