

IG Velo Schweiz
Koordinationsstelle Velostationen Schweiz

Protokoll des 9. Infotreffen vom 13. September 2001, Luzern

Ort: Velostation Luzern (Besichtigung), Sitzungszimmer Bahnhof Luzern (Infotreffen)

Teilnehmende: Siehe Präsenzliste (Beilage)
Leitung: Benedikt Arnold, Velostation Winterthur
Protokoll: Andreas Stäheli, Velostation Basel

Nächstes Infotreffen: Noch offen, voraussichtlich Frühjahr 2002

Beilagen:

- 🚲 Teilnehmerliste
- 🚲 Newsletter, Ausgabe Nr. 8 vom September 2001
- 🚲 Folien Velostationen siehe: www.velostationen.ch
- 🚲 Folien SchweizMobil siehe: www.humanpoweredmobility.ch
- 🚲 Folien Mobilservice siehe: www.mobilservice.ch
- 🚲 Folien SBB / MobilCenters

Geht an:

- 🚲 Teilnehmende
- 🚲 Mitglieder der Koordinationsstelle Velostationen Schweiz
- 🚲 Mitglieder der Schweizerischen Konferenz der Beauftragten für Veloverkehr (SVK)
- 🚲 Weitere Interessierte

Teil 1: Besichtigung Velostation Luzern

Der Leiter der Velostation Luzern Hans R. Minder informiert kompetent über den Stand, die Entwicklung und die alltäglichen positiven und negativen Erfahrungen mit den Velofahrenden innerhalb und vor allem ausserhalb der Velostation. Die Teilnehmenden konnten zudem live miterleben, wie engagiert die Mitarbeiter den Ordnungsdienst rund um den Bahnhof pflegen.

Teil 2: Infotreffen zum Thema "MobilCenters"

Im Mittelpunkt des Treffens standen Informationen rund um die Entwicklung des "MobilCenters" im Rahmen des Projektes SchweizMobil. Dazu informierte Herr Erich Scheidegger, designierter Projektleiter der SBB über den Stand des Projektes und stellte sich den Fragen aus den Reihen der Teilnehmenden.

Im nachfolgenden sind einige Kernaussagen der Referenten und Antworten auf Fragen festgehalten, sofern sie nicht aus den Unterlagen hervorgehen. Dabei sei an dieser Stelle explizit auf die Folien der Referenten verwiesen, die als besondere Leistung unserer Organisation von der Homepage der Koordinationsstelle Velostationen Schweiz heruntergeladen werden können. Die entsprechenden Angaben sind im Vorspann zum vorliegenden Protokoll aufgeführt.

Einleitung

Benedikt Arnold leitet in Vertretung von Dr. Christoph Merkli (Geschäftsleiter Koordinationsstelle Velostationen CH) die Sitzung.

Martin Wälti (Mitglied des Ausschusses) erläutert anhand von Folien, die

- ⌚ entscheidenden Standortfaktoren (Distanz zu Geleisen, Vernetzung mit Bahnhof, Öffnungs-/ Betriebszeiten, Überwachung),
- ⌚ Aufgaben der Velostation,
- ⌚ Kernkompetenzen (Fachkenntnisse, Kontakt zu Bevölkerung/Kunden, Ortskenntnisse) und
- ⌚ künftigen Betriebsmodelle (Dienstleistungen der Beschäftigungsprogramme, automatische Durchgangskontrollen).

SBB und das Projekt "MobilCenters"

Erich Scheidegger (SBB, Personenverkehr, Regionalverkehr, Leiter Last mile) erläutert eingangs die neue Struktur der SBB und wie das Fahrrad in der Wegkette (Fuss ->Velo -> Bahn) integriert wird. Zudem berichtet er über die Entwicklung und das Erscheinungsbild der neuen Bahnhöfe der SBB in der Schweiz. In den nächsten Jahren wollen die SBB unter der Devise "näher zum Kunden" die Regionalbahnhöfe aufwerten, 50 zusätzliche Stationen schaffen und das B+R resp. P+R-Angebot ausbauen. Mit dem neuen Erscheinungsbild (Design) beabsichtigen die SBB einen hohen Kundennutzen, eine gute Funktionalität, ein gesteigertes Wohlbefinden, eine schnelle und präzise Information, einen geringen Unterhalt, einen aktuellen Stand der Technik, eine zeitlose Erscheinung, eine modular erweiterbare Multifunktionalität und eine farbige, freundliche Gestaltung. Der Bahnhof Gelterkinden/BL kann als Prototyp besichtigt werden.

Veloselbstverlad

Der Veloselbstverlad wird vom Kunden gut akzeptiert. In den Verkehrsspitzen ergeben sich heute Betriebsprobleme (Velos stehen im Gang oder Vorraum und versperren den Durchgang, bei zu vielen Velos pro Station kommt es zu Zugverspätungen und Anschlussproblemen). Die SBB sind gefordert, geeignete Lösungen zu suchen um die betrieblichen Probleme zu reduzieren.

Mietvelos

Das Angebot der SBB mit den Mietvelos ist nicht wirtschaftlich (2.8 Mio. Fr. Verlust pro Jahr). Zudem veränderten sich die Bedürfnisse im Laufe der letzten Jahre (Stadt, Land, Alltag, Tourismus). Die SBB erarbeiten bis Ende Oktober 2001 einen Businessplan mit den Zielen: Wirtschaftlichkeit, Konzentration auf Kernkompetenzen, klare Organisation und Prozesse.

Veloparking

Die SBB haben ein grosses Potential an Kunden, die mit dem Velo den Vor- oder Nachtransport machen. Es steht aber ein ungenügendes und uneinheitliches Angebot an Velo-Abstellanlagen zur Verfügung. Die SBB wollen in der nächsten Zeit:

- ⌚ zusätzliche Veloabstellplätze anbieten,
- ⌚ einen einheitlichen Standard (primär gedeckt) schaffen,
- ⌚ gesicherte und kostenpflichtige Anlagen erstellen (vorerst unbedient, später evtl. durch Dritte betrieben) und
- ⌚ eine Koordination mit dem Projekt "MobilCenter" erreichen.

Call a Bike

Gestützt auf die Erfahrungen in München und der DB AG wollen die SBB in Kooperation mit einem Partner oder durch die SBBTochter "Rail-Link" die kombinierte Mobilität auf der Last Mile fördern.

SBB-Mietauto

An bestimmten Bahn-Stationen wollen die SBB eine Flotte von Mietautos zur Verfügung stellen.

MobilCenters (MC)

In den letzten Jahren sind eine ganze Reihe von Begriffen mit mehr oder weniger ausgereiftem Inhalt entwickelt worden (Mobilitätszentren, Velostationen, Combimobil, Mobilstation, MobilCenter). Die "MobilCenters" sollen als Teil des Systems "SchweizMobil" optimale Schnittstellen zwischen öffentlichem Verkehr, HPM und motorisiertem Individualverkehr sein. Um dem Produkt einen Inhalt zu geben, wird der Leiter der Projektorganisation Herr Erich Scheidegger/SBB den Aufbau einer Organisation koordinieren und einen Leistungsbeschrieb ausarbeiten.

"Schweiz Mobil"

Daniel Leupi stellt das System "SchweizMobil" vor, das vor allem eine auf den Tourismus (Schweiz als weltweiter Leader im Bereich HPM) bezogene Infrastruktur aufbauen will. Als Vision soll bis 2006 ein Koordiniertes Netz zu den Angeboten Velo, Wandern, Skating, Wasserfahren, öV, MobilCenters, CarSharing / P+R angeboten werden.

Mit der Schaffung der Fachstelle Langsamverkehr im ASTRA und dem Drive von BR Moritz Leuenberger sind neue und bessere Rahmenbedingungen für den Veloverkehr entstanden, die es zu nutzen gilt.

Antworten auf Fragen

- ☺ Ernst Reinhard (ecoprocess Zürich) orientiert über das Projekt "CombiMobil": Das Projekt wird derzeit nicht weitergeführt. Herr Reinhard hat die Ressortleitung von Energie 2000 (EnergieSchweiz) abgegeben. Das ASTRA hat die Ideen für das Projekt SchweizMobil übernommen. Es macht wenig Sinn, auf zwei parallelen Schienen zu operieren. Im weiteren macht er auf einige finanzielle Aspekte von personenbetreuten Diensten aufmerksam. Bei Aussichtsdienssten fallen primär Personalkosten an, die genau kalkuliert werden müssen. Bei der Verwendung von Parkgebühren spielt die gesteigerte Form der Zweckbindung eine Rolle. Bei den Werbeeinnahmen stellt sich die Frage der Akzeptanz von Werbeeinheiten in Velostationen und die Abhängigkeit vom Sponsor. Bei einer restriktiven Handhabung von Bussenverordnung (Parkverbote für Velos) ist zudem zu überlegen, ob es sinnvoll ist, Velokunden, die ein nachhaltiges Verkehrsmittel benützen, zu büssen oder ob nicht mehr Parkierraum zur Verfügung gestellt werden muss. Zur Information von Planern und Architekten (Velo beim Bahnhof rechtzeitig mit berücksichtigen) stehen die entsprechenden Fachverbände (VLP / DISP; FSU / Collage; SIA / tec 21 und VSS / Strasse; Verkehr; SVK / Infobulletin) mit ihren Publikationsorganen zur Verfügung.
- ☺ Martin Wälti (Burgdorf) plädiert für die Erschliessung neuer Finanzquellen: Schaffung von steuerlichen Anreizen, Wartungsverträge mit dem örtlichen Velohandel, Velostationen liefern den örtlichen Firmen Velos zu günstigen Konditionen. Er macht darauf aufmerksam, dass derzeit an einigen Orten (Basel, Bern, Biel, Schaffhausen) namhafte Investitionen im Zusammenhang mit Velostationen getätigt werden, während an anderen Orten die Velostationen geschlossen werden. Die Gründe für die Schliessungen sind genau zu untersuchen, um in analogen Fällen rechtzeitig reagieren zu können. Damit der Veloverkehr im Bereich Bahnhof bei den Planern und Architekten nicht wie bis anhin vergessen wird, sollen die SBB die entsprechenden Anforderungen auf einem A4-Blatt formulieren, welches den Planern und Architekten als integraler Bestandteil der Arbeitsgrundlagen abgegeben wird.

- 🚲 Erich Scheidegger (SBB) sieht die zukünftige Rolle der SBB bei den bestehenden und künftigen Velostationen wie folgt:
 Die SBB übernehmen und führen keine Velostationen oder MobilCenters. Die Finanzierung von Veloabstellanlagen durch die SBB ist möglich. Der Ansprechpartner ist der jeweilige Regionalleiter Personenverkehr der SBB.
 Die SBB bieten als kommerzieller Betrieb keine Gratisleistungen mehr an. Die Leistungen der SBB müssen kostendeckend sein. Der Service public wird nur dann angeboten, wenn er von dritter Seite (Bund, Kantone, Gemeinden) gefordert und bezahlt wird (Leistungsauftrag). Die SBB stellen selber keine Standards auf, wie die Velostationen aussehen sollen und welche Dienstleistungen angeboten werden sollen.
 Bei der Bewirtschaftung ihrer Flächen müssen sich die SBB an die örtlichen Gegebenheiten anpassen (keine bewirtschafteten Parkplätze neben Gratisparkplätze der Gemeinden). Die SBB wollen 20 Mio. Franken in den Bike-Bereich investieren.
 Die SBB nimmt das Anliegen nach einem Anforderungskatalog zuhanden von Planern und Architekten zum Thema Veloverkehr rund um den Bahnhof zur wohlwollenden Prüfung entgegen.
 Die SBB wollen mit dem "face lifting" bei den Bahnhöfen auch den Standard von Veloabstellanlagen neu definieren.
- 🚲 Heinz Ellenberger (Amt für Gemeinden und Raumordnung, Kt. Bern) erachtet es als wichtig, dass neue Koalitionen zwischen öffentlicher Hand, SBB, Velokreisen und weiteren Interessierten und Beteiligten eingegangen wird. Er wünscht sich, dass die SBB die Denkweise bekräftigen, dass die Velofahrer Bahnkunden sind und entsprechend gefördert werden sollen. Es darf nicht mehr - wie beim jetzigen Umbau Bahnhof Bern - vorkommen, dass bei der Planung die Bedürfnisse des Veloverkehrs vergessen wurden.
- 🚲 Ursula Lehner-Lierz (velo:consult, Männedorf) erkundigt sich nach dem Anteil der Kunden, die mit dem Velo zur Bahn gelangen. Die entsprechenden Daten sind vorhanden aber noch nicht ausgewertet. Es besteht bei den SBB eine grosse Unsicherheit bei den Kompetenzen der Zuständigen Personen sowie bei der Finanzierung, und bei der Definition der Standards von Velostationen.
 Als Lösungsansatz soll das holländische Modell studiert werden, wo Veloparkieren eine Grundfunktion ist und als Bindeglied zwischen öV und nichtmotorisiertem Verkehr (zu Fuss gehen) anerkannt ist.
- 🚲 Daniel Leupi fragt, welche kostenpflichtigen Dienstleistungen in der Velostation anzubieten sind. Zudem plädiert er dafür, dass die Wahrnehmung des Veloverkehrs durch einen einheitlichen Auftritt (Erscheinungsbild und Dienstleistungen) der Velostationen in der Schweiz verstärkt werden soll.
 Die Kommunikation zwischen Kantonen, Gemeinden, SBB, Planern und Architekten zu den Themen Velostation und Veloverkehr rund um den Bahnhof soll verbessert werden.
- 🚲 Martin Urwyler (TBA Stadt Luzern) und Theophil Bucher (IG Velo Burgdorf) sind erstaunt über die Tatsachen, dass die SBB zum Teil einen namhaften Veloverkehr generieren, aber nicht bereit sind, an Infrastrukturmassnahmen (Veloabstellanlagen) zu zahlen und erst noch ganz unterschiedliche (je nach Gutdünken des örtlichen SBB-Zuständigen) Mietzinse für Velostationen auf SBB-eigenem Areal verlangen. Zudem erheben die SBB für vermietete Autoabstellplätze keine kostendeckenden Abgaben. Die SBB profitieren von den Dienstleistungen der Velostation (Soziale Sicherheit, Veloordnung rund um den Bahnhof, Toilettenanlagen, Auskunftsstelle).

- ☺ Andreas Stäheli macht darauf aufmerksam, dass diverse Gemeinden nicht bereit sind, eine Velostation zu unterstützen, solange die SBB derart hohe Grundstück-Mietzinse verlangen. Die SBB sollten darum bemüht sein, die Philosophien der 45 Liegenschaftsverwalter im Bezug auf die Preisstruktur und die Leistungen auf einem fairen Niveau zu nivellieren.
- ☺ Benedikt Arnold schlägt individuelle Lösungen je Velostation im Einvernehmen mit allen beteiligten Partnern vor.
- ☺ Evi Cajacob (IG Velo Schaffhausen) stellt fest, dass die lokalen SBB-Zuständigen oft keine Kompetenz haben, und so eine Kommunikation oder ein Informationsaustausch mit SBB-Leuten stark erschwert wird. Es fühlt sich niemand zuständig, wenn konkrete Fragen zum Thema Veloverkehr (Abstellanlagen, Zu-/Wegfahrten) gestellt werden. Zudem würde mehr Service Public (WC-Anlagen, Co-Finanzierung von Veloabstellanlagen) bei den SBB begrüsst.

Es sind viele Fragen offen:

- ☺ Welche Kunden benutzen die Velostation?
- ☺ Was ist der Kunde bereit zu zahlen für eine Dienstleistung?
- ☺ Welche Rolle/Funktionen übernimmt die Velostation?
- ☺ Welche Dienstleistungen sollen zu welchen Konditionen angeboten werden?
- ☺ Sollen ein Wechsel von der personenbetreuten zur automatisierten Kontrolle vollzogen werden und was sind die Voraussetzungen und Folgen?
- ☺ Welche Bedeutung haben der Unterhalt und Ordnungsdienst?

Informationen von Velostationen in der Schweiz

- ☺ Die Velostation Chur ist geschlossen. Die Gründe waren nicht bekannt.
- ☺ Der Newsletter wird Ende September 2001 zusammen mit dem Protokoll des Infotreffs und Informationsunterlagen über die Koordinationsstelle Velostationen Schweiz an alle Teilnehmenden und weitere Interessierte versandt.

Koordinationsstelle Velostationen Schweiz
 Pestalozzi & Stäheli, Basel
 Stand: 21.9.01