

## **Protokoll des Infotreffens vom 30. Januar 2002**

Anwesende: s. Präsenzliste

Entschuldigt: Martin Wälti, IG Velo Schaffhausen, Stadt Delémont, Tiefbauamt des Kantons Zürich, Stadtpolizei Bern, Velostation Bern

Sitzungsleitung: Christoph Merkli

### **Besichtigung des Velogate Zürich mit Beat Meiner.**

#### **Begrüssung, Informationen des Ausschusses**

- Hinweis MobilCenter  
Am 2./3. Mai 2002 findet eine Studienreise nach Nordrhein-Westfalen (D) statt. Thema sind die Bahnhöfe als Verkehrsschnittstellen. Trägerschaft der Studienreise sind die IG Velo Schweiz, SchweizMobil, der Verband öffentlicher Verkehr und MobilService (Medienpartner).
- Ausschuss  
Geri Schuster und Heinz Juon ziehen sich aus dem Ausschuss zurück. Interessenten für eine Mitarbeit im Ausschuss sind gebeten, sich bei der Koordinationsstelle zu melden.
- Kommunikation der Koordinationsstelle  
Mit Mitteln des Bundes kann der Auftritt der Koordinationsstelle verbessert werden. Form und Inhalte des Newsletters und der Website werden überarbeitet.

#### **Referat Beat Meiner, Geschäftsleiter Workfare Zürich, und Diskussion**

Aspekte des Arbeitsplatzes Velostation:

- Spannungsfeld Kundennachfrage und angeleitetes Personal
- Versuch der Mischung von Asylsuchenden und Ausgesteuerten
- Qualifizierungsmöglichkeiten des Personals
- Ausschöpfung des Kundenpotentials

Workfare bietet seit 1994 Bildungs- und Beschäftigungsprogramme für Asylsuchende an. Oberstes Ziel ist die Integration anerkannter Flüchtlinge.

500 Teilnehmende pro Tag. Ein Angebot ist der Veloverleih "Züri rollt", darin eingebettet ist das Velogate.

Die Mischung von Asylsuchenden und Ausgesteuerten ist schwierig. Bei Asylsuchenden ist eine positivere Auslese mit weniger Defiziten möglich. Daher heute nur noch Zusammenarbeit mit Asylsuchenden. Ein professionelles Angebot (was immer man darunter versteht) ist nur bedingt möglich.

Bei der Einsatzdauer gibt es im Prinzip keine Limitierung. Dies ist eine Chance für die Teilnehmer, eine Kundenbeziehung aufzubauen.

Der Lohn wird im Fürsorgebudget gutgeschrieben.

Je nach Arbeitsmarktsituation stehen die Chancen für eine wirtschaftliche Integration gut.

Ohne Flüchtlinge funktioniert das Velogate nicht. Dies ist das Grundsatzproblem aller bestehender Velostationen in der Schweiz.

Dan Ammon ist etwas erschrocken über die Qualität der Infrastruktur in Zürich. Er stellt fest, dass die Stationen eine Nische darstellen, die von den SBB toleriert werden. Von dieser Seite her besteht ein Trend zur Automatisierung.

Frans de Baan: Das Velogate ist Pilotprojekt und Provisorium. Es dient der Prüfung der Nachfrage.

Andreas Stäheli: Wie ist das Anforderungsprofil für Teilnehmer? Würden mehr Personen eine Velostation besuchen, wenn das Anforderungsprofil höher wäre?

Beat Meiner: Das Anforderungsprofil ist tief, v.a. wenn es der Wirtschaft gut geht.

Frans de Baan: Bezüglich Velogate sind die KundInnen mit dem Personal zufrieden.

Pete Mijnsen: Die Velostationen sind Kinder der Rezession. Die Trägerschaften sind derart mit den Strukturen beschäftigt, dass sie kaum ein Augenmerk auf die Qualität richten.

Beat Meiner: Die "Veloleute" wollen attraktive Stationen; die "Sozialen" suchen Nischen für Beschäftigung.

Dan Ammon: Sieht sich in der Mitte zwischen Mobilität und Sozialbereich. Güterschuppen ist nicht sehr attraktiv weder für Beschäftigte noch für Kunden. Ein besserer Auftritt erhöhte auch die Chance, bessere Leute zu bekommen.

Beat Meiner sieht ein nur sehr beschränktes Qualifizierungspotential in der Velostation, besonders dann, wenn der Arbeitsmarkt gut ist.

Heinrich Waser: Velostation ist wichtig als niederschwelliges Arbeitsangebot.

Hein Juon: In Winterthur geht es nicht um die fachliche Qualifizierung. Es ist punkto Zuverlässigkeit das höchstschwellige. Etwa auch im Umgang mit fremdem Geld.

Dan Ammon: Eine Diversifizierung der Angebote ist nur mit externen Festangestellten möglich.

Wichtig ist, dass die Leute sich wohlfühlen. Haben gegenüber den Behörden kein Legitimationsproblem.

Frans de Baan: Das Projekt Veloordnung hatte positive Auswirkungen im Velobereich. Es war stark betroffen von der Arbeitsmarktsituation und wird heute von ständigem Leiter betreut.

ULL: Veloordnung ist meistens ein Sozialprogramm. Bei kommerzieller Velostation wäre die Minimierung des Personals die Folge.

Dan Ammon: Die Velostation Burgdorf konnte diese Dienstleistung verkaufen.

Beat Meiner: Das Projekt erhält nur die Löhne des Personals. Der Rest wird über Züri rollt finanziert bzw. von der öffentlichen Hand finanziert. Im Prinzip werden die Kosten sozialisiert.

Christoph Merkli: Einerseits müssen die Velofahrenden Leistungen bezahlen lernen, andererseits müssen die Gemeinden gemeinnützige Leistungen entschädigen. Velostationen sollen gezielt in diese Richtung arbeiten.

Frans de Baan: Die Grundinfrastrukturkosten sind öffentlich zu tragen; dabei besteht das Problem der Eskalation der Kosten (Bsp. Basel oder Zürich).

Pete Mijnsen: Die Zeit zum Austesten des Marktes scheint angesichts der Entwicklungen beim Projekt MobilCenter vorbei.

Christoph Merkli: Sieht eine Chance für die bewachte Station, weil sie ihren speziellen Reiz hat.

Andreas Stäheli: Die Velostation ist auch ein Instrument der Imagepflege. Man darf nicht nur von den Kosten reden.

Pete Mijnsen: IG Velo muss auch klare Strategie fahren hinsichtlich Kosten für Velofahrende.

Hans Minder: In Luzern war der politische Druck punkto Veloordnung gross.

Ursula Lehner-Lierz: Veloparkierproblem muss ganzheitlich betrachtet werden.

### **Untersuchung Velogate Zürich: Evaluation und Potentiale**

Frans de Baan stellt die wichtigsten Ergebnisse der Studie vor. Den interessierten wird später ein elektronische Version im pdf-Format zugestellt.

Die Studie basiert auf einer schriftlichen Vollerhebung, Interviews sowie Erfahrungen aus dem In- und Ausland.

Als positive Nachfragefaktoren können bezeichnet werden:

- Viele Ziele in Velodistanz
- Hohes Pendleraufkommen
- Hoher Schutz vor Diebstahl und Vandalismus

Negative Nachfragefaktoren sind:

- öV-Qualität
- Viele Ziele in Fussdistanz

Die Zukunft der Abstellituation im Bereich des Zürcher Bahnhofs steht im Rahmen des Projektes Bahnhof Löwenstrasse. Mit ihm steigt der Nutzungsdruck bei der Unterführung Sihlquai. Die Kosten für Abstellanlagen sind entsprechend hoch.

### **Informationen aus Stationen**

**Biel**: Eröffnung Sommer-Herbst 2002. Velostation ist Kombination mit Autoparking. Derselbe Ein- und Ausgang. 400 Plätze. Vollautomatisierter Betrieb ohne Betreuungspersonal. Mit gebührenpflichtigen Satelliten. Videoüberwachung (gebührenpflichtige Plätze), tagsüber bedient. Evtl. integrierter Velohändler. Evtl. Mobilitätszentrale. Rechtliche Grundlagen werden geschaffen, um die Kurzzeit-PP zu bewirtschaften.

**Basel**: Eröffnung am 21. Juni 2002. Keine Velos mehr auf dem Bahnhofplatz. 600 Plätze bewacht, 400 Gratisplätze weiter entfernt. Trägerschaft ist die Stadt. Tageskunden lösen ein Ticket und zahlen bei der Ausfahrt (analog Parkhaus). Alle Räume sind videoüberwacht. Veloladen und Servicestelle, Bistrot. Kurzzeit-PP (gratis). Akzeptanz noch zu erreichen. Betreute Loge zu Hauptverkehrszeiten.