



# Koordinationsstelle Velostationen Schweiz

c/o IG Velo Schweiz

Postfach 6711

3001 Bern

Tel. 031 318 54 11 / [info@velostation.ch](mailto:info@velostation.ch) / [www.velostation.ch](http://www.velostation.ch)

## Infotreffen Nr. 14 der Velostationen Schweiz

am 24. März 2004 von 09.15 - 12.00 Uhr

im Bildungszentrum feusi, Bern

## Inhalt

1. Begrüssung durch die Koordinationsstelle Velostationen Schweiz Martin Wälti, David Reinhard.....	3
2. Grussbotschaft des Direktors des Verbandes öffentlicher Verkehr Dr. Peter Vollmer .....	3
3. „Stand der Strategie Velo der SBB“ Florentin Abächerli, SBB, Kombinierte Mobilität .....	3
4. „Erfahrungen mit dem Programm 100 Fahrradstationen in NRW“ Heike Kiesslich Entwicklungsagentur Radstationen Nordrhein-Westfalen (D).....	3
5. „Absichten des Bundes im Bereich der kombinierten Mobilität und der Mobilitätszentralen“ Dr. Ulrich Seewer, ARE, Sektion Verkehrspolitik .....	4
6. „Zwischenstand Leitbild Langsamverkehr“ Niklaus Schranz, ASTRA, Bereich Langsamverkehr.....	5
7. „Die Motion „Bike n`Ride“ im Grossen Rat Kanton Bern“ David Reinhard, IG Velo Schweiz .....	5
8. Diskussion.....	5
9. Anregungen, Termine, Verabschiedung .....	6

➔ Die am Infotreffen gezeigten Präsentationen finden Sie auf [www.velostation.ch](http://www.velostation.ch) > Archiv

## **1. Begrüssung durch die Koordinationsstelle Velostationen Schweiz**

**Martin Wälti, David Reinhard**

Martin Wälti begrüsst die ReferentInnen und Teilnehmenden des Infotreffens und stellt den Ablauf der heutigen Veranstaltung vor. Das angekündigte Programm musste bedingt durch den Ausfall des Referats von Markus Dössegger, Leiter Kombinierte Mobilität SBB geändert werden.

David Reinhard verweist darauf, dass das Protokoll und die Handouts dieser Veranstaltung auf der Webseite [www.velostation.ch](http://www.velostation.ch) heruntergeladen werden können.

## **2. Grussbotschaft des Direktors des Verbandes öffentlicher Verkehr**

**Dr. Peter Vollmer**

Dr. Peter Vollmer begrüsst alle ReferentInnen und Teilnehmenden im Namen des Verbandes öffentlicher Verkehr. Er betont die Wichtigkeit der Transportkette und das Potenzial des Velos, das zur Bewältigung der Mobilitätsprobleme einen wichtigen Beitrag leisten kann. Er appelliert an die ReferentInnen und Teilnehmenden, die Bedeutung des Velos weiterzutragen.

## **3. „Stand der Strategie Velo der SBB“**

**Florentin Abächerli, SBB, Kombinierte Mobilität**

Florentin Abächerli, SBB, Kombinierte Mobilität, entschuldigt sich im Namen von Markus Dössegger für die kurzfristige Absage. Die SBB können derzeit leider keine entsprechenden Aussagen machen, weil sie sich in der Reorganisation befinden, personelle Abgänge zu verzeichnen haben und die Entscheidungsvorgänge nicht im entsprechenden Tempo stattgefunden haben.

Es wird die Frage gestellt, was die Reservationspflicht für Velos in ICN-Zügen von Seiten der SBB für eine Bedeutung hat. Der Referent antwortet, dass diesbezüglich noch eine Entscheidung aussteht. Die Frage nach der Reorganisation wird entsprechend beantwortet, dass es den Bereich Kombinierte Mobilität bei der SBB gibt. Auf die Frage nach einem Velobeauftragten bei der SBB, wird entgegnet, dass dies zur Zeit Herr Abächerli sei.

## **4. „Erfahrungen mit dem Programm 100 Fahrradstationen in NRW“**

**Heike Kiesslich, Entwicklungsagentur Radstationen Nordrhein-Westfalen (D)**

☞ Die am Infotreffen gezeigte Präsentation finden Sie auf [www.velostation.ch](http://www.velostation.ch)

Heike Kiesslich begrüsst die Referenten und Teilnehmenden im Namen der Radstationen NRW. Sie stellt das Programm 100 Fahrradstationen in NRW mit seinen Rahmenbedingungen, seiner Entstehung und seiner Rahmenvereinbarung vor. Des weiteren werden die Rechte und Pflichten der Beteiligten und die Finanzierung, Umsetzung und Wirkung des Programms beschrieben. Die Referentin verweist auf die Anzahl der verkauften Tickets und zeigt schliesslich ein Stimmungsbild der Kunden der Radstationen auf.

Es wird die Frage gestellt, ob das Corporate Design bewirkt, dass mehr Velofahrende in die Stationen kommen. Heike Kiesslich antwortet, dass dies noch nicht untersucht worden ist. Die Frage nach den Durchgangskontrollarbeiten wird entsprechend damit beantwortet, dass der allgemeine Trend zur Technik hilft, die Langöffnungszeiten über technische, automatische Zugangssysteme möglich werden zu lassen. Die untere Grenze zur Installation von automatischen Zugangssystemen sind 100 Stellplätze. Es wird die Frage aufgeworfen, ob nicht ein Widerspruch zum Arbeitsbeschaffungsprogramm besteht. Die Serviceleistung ist für die Arbeitsbeschaffungsmassnahmen wichtig und das Verkehrsministerium fördert dieses auch. Die Frage, ob das Velo auch automatisch abgeschlossen werden kann wird verneint. Es wird gefragt, wie der Nutzungsrückgang der Radstationen von 2001 zu 2002 zu erklären ist. Dieser wird mit der Euro-Einführung und der damit verbundenen Preiserhöhung sowie der derzeit schwierigen Arbeitsmarktsituation in Deutschland begründet. Die Frage nach der durchschnittlichen Auslastung der Radstationen wird entsprechend damit beantwortet, dass es bei solch einer Angabe zu einer verzerrten Darstellung kommen würde und somit keine Aussage darüber möglich ist. Eine Schätzung zu den abgestellten Velos vor den Radstationen gibt es nicht, da Aussagen diesbezüglich auch von Stadt zu Stadt differieren würden. Martin Wälti verweist auf die nordrhein-westfälische Stadt Münster, in der ständig ca. 2000 Fahrräder in einem Werkhof stehen, die in der Stadt falsch parkiert und vom Ordnungsdienst entfernt wurden. Im Gegensatz dazu gibt es in der baden-württembergischen Stadt Freiburg i. Brsg. zur Fahrradparkierung keine Regelung. Ursula Lehner-Lierz fasst diesbezüglich zusammen, dass das willkürliche Parkieren von Velos ein Phänomen in allen Städten ist. Des weiteren verweist sie auf eine in den Niederlanden durchgeführte Studie, die sich umfassend mit der Untersuchung beschäftigt hat, wo die Velos in der Stadt parkiert werden.

Es wird gefragt, ob es in NRW auch Radstationen gibt, die nur teilweise bewacht und kostenpflichtig sind. Es wird darauf verwiesen, dass alle Stationen bewacht sind und kosten.

##### **5. „Absichten des Bundes im Bereich der kombinierten Mobilität und der Mobilitätszentralen“**

**Dr. Ulrich Seewer, Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Sektion Verkehrspolitik**

➔ Die am Infotreffen gezeigte Präsentation finden Sie auf [www.velostation.ch](http://www.velostation.ch)

Dr. Ulrich Seewer verweist darauf, dass sich die Schweizer Bundespolitik mit ihrer Infrastrukturpolitik jeweils sektoral auf die Schiene und die Strasse konzentriert. Es gibt derzeit keine Stelle, die für das Velo zuständig ist. Man konzentriert sich auf Kernkompetenzen. Die Wichtigkeit des Themas Langsamverkehrs ist aber grundsätzlich bekannt. Er berichtet über das Pilotprojekt der Mobilitätszentralen und über die Notwendigkeit der Evaluation. Der Bund kann dabei eine Schnittstellen- und Koordinationsfunktion übernehmen. Der Referent stellt das Projekt Mobilcenter, ein SVI-Projekt und die Internationale Vernetzung des ARE ([www.epomm.org](http://www.epomm.org)) vor.

## **6. „Zwischenstand Leitbild Langsamverkehr“**

**Niklaus Schranz, Bundesamt für Strassen (ASTRA), Bereich Langsamverkehr**

☞ Die am Infotreffen gezeigte Präsentation finden Sie auf [www.velostation.ch](http://www.velostation.ch)

Niklaus Schranz gibt eine Übersicht über die Ergebnisse der Vernehmlassung zum Langsamverkehrskonzept und zeigt Perspektiven für Bundesbeiträge an Velostationen auf. Des Weiteren stellt er politische und fachliche Ergebnisse vor. Aus der Vernehmlassung ging hervor, dass die Kombinierte Mobilität ein wichtiges Handlungsfeld ist. Es werden mögliche Massnahmen präsentiert. Der Referent verweist darauf, dass sich aus dem Leitbild eine Teilstrategie entwickelt hat. Er stellt die Frage, ob Agglomerationsprogramme als Finanzierungsmöglichkeit möglich sind.

Martin Wälti fasst zusammen, dass das Interesse und der Wille zur Förderung von Seiten der Bundesverwaltung vorhanden ist, jedoch sehr zeitintensiv ist und somit die Teilnehmenden aufgefordert sind, in ihren Kantonen die Förderung von Velostationen voranzutreiben.

## **7. „Die Motion „Bike n`Ride“ im Grossen Rat Kanton Bern“**

**David Reinhard, IG Velo Schweiz**

☞ Die am Infotreffen gezeigte Präsentation finden Sie auf [www.velostation.ch](http://www.velostation.ch)

David Reinhard stellt die Ziele der Motion, die vorgeschlagenen Massnahmen und schliesslich die Antwort des Regierungsrates vor. Der Regierungsrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln. Martin Wälti gibt den Hinweis, dass das Postulat überparteilich mit grosser Mehrheit überwiesen wurde. Eine ähnlich formulierte Motion kann auch in anderen Kantonen eingereicht werden. So kann der nötige Druck für Lösungsansätze zur Finanzierung von Velostationen gemacht werden.

## **8. Diskussion**

Es wird die Frage an die Bundesvertreter gestellt, wie beispielsweise Kleinstädte, die finanzielle Mittel für ihre Velostationen benötigen, vorzugehen haben. Dr. Ulrich Seewer, ARE, antwortet, dass gesetzliche Grundlagen fehlen und somit die jeweiligen Velostationen ein Gesuch zur Förderung als Pilotprojekt an das ARE richten könnten. Des Weiteren ist zu überlegen, lokale Trägerschaften zu finden. Niklaus Schranz, ASTRA, antwortet, dass für Demonstrationsprojekte ein gewisses Budget (max. 50'000 Franken) vorhanden sei. Ausserdem ist nach Synergien mit Mobilitätszentralen zu suchen.

Florentin Abächerli, SBB, wird gefragt, ob die SBB diverse Räumlichkeiten resp. Schalter demnächst schliessen wird. Er entgegnet, dass die ca. 200 Bahnhöfe mit dem grössten Potenzial weiterhin bedient sein werden.

Heike Kiesslich, Entwicklungsagentur Radstationen NRW (D), wird gefragt, inwieweit sich Dienstleistungen in NRW entwickeln, und ob Chancen bestehen, die Dienstleistungen auszubauen und schliesslich, ob Schnittstellen zu Mobilitätszentralen bestehen. Die Antwort darauf ist, dass es keine Zusammenarbeit mit Mobilitätszentralen gibt. Bezüglich der Dienstleistungen ist bei den Radstationen alles gewollt, es ist somit eine notwendige Voraussetzung, um auch eine gewisse Wirtschaftlichkeit zu

erlangen. Somit wird es positiv beurteilt, dass die sogenannten ABM-Stellen (ABM = Arbeitsbeschaffungsmassnahme) abgebaut werden, damit Zusatzdienstleistungen weiter ausgebaut werden können. Im Fahrradtourismus liegen beispielsweise relativ grosse Potenziale.

Es wird die Frage nach dem Aussehen der Privatstationen gestellt. Heike Kiesslich entgegnet, dass es privatwirtschaftliche Unternehmen (z.B. Fahrradhändler, Kioskbesitzer) sind, die das Fahrradparkhaus „nebenbei“ betreiben. Dabei sind die Zusatzdienstleistungen (z.B. Fahrradverleih) notwendig, um überleben zu können.

Es wird an Thomas Zahnd, Planum Biel AG, die Frage gestellt, warum die Dienstleistungen an der Velostation in Biel so gering sind. Thomas Zahnd entgegnet, dass dort die Nachfrage nicht vorhanden sei.

Anneliese Anderegg (VCS Wallis) verweist bezüglich der Schliessung von SBB-Schaltern darauf, dass die Kombinierte Mobilität der SBB auch ein Augenmerk auf die ländlichen Agglomerationen richten sollte, da dies ein nicht zu unterschätzendes Segment sei und die Bedürfnisse einzelner Bahnhöfe nach Velostationen nicht nach der Bahnhofgrösse zu beurteilen seien.

Heike Kiesslich, Entwicklungsagentur Radstationen NRW (D), wird zu ihren Erfahrungen über die gebührenpflichtigen- und Gratis-Abstellplätze befragt. Sie verweist auf die Problematik der freien Abstellanlagen in unmittelbarer Nähe zu den gebührenpflichtigen Abstellplätzen.

## **9. Anregungen, Termine, Verabschiedung**

Heike Kiesslich schlägt vor, eine internationale „Betreiberrunde“ zu organisieren.

David Reinhard und Martin Wälti weisen auf den nächsten Termin der Infotagung mit einer Anlagenbesichtigung hin. Das 15. Infotreffen wird am 04. November 2004 in Schaffhausen stattfinden.

Redaktionsschluss zum Newsletter 16 der Koordinationsstelle Velostationen Schweiz ist der 07.04.04, herausgegeben wird er am 19.04.04.

Martin Wälti bedankt sich bei den ReferentInnen für ihre Vorträge, bei den Teilnehmern für ihr Kommen und Mitwirken sowie bei der Organisation und wünscht allen einen angenehmen Heimweg.

Für das Protokoll:

Ellen Schulze, Büro für Mobilität

David Reinhard, IG Velo Schweiz

*Beilage:*

*Präsenzliste (2 Seiten)*

Koordinationsstelle Velostationen Schweiz

Infotreffen vom 24. März 2004 in Bern

Präsenzliste

	Name	Institution	leer lassen
1	David Reinhard	IG Velo Schweiz	
2	Niklaus Schranz	ASTRA	
3	Herke Kupflich	ADFC-Entwicklungssektor f. <sup>Feldvelostationen</sup>	
4	Seener Ursid	ARE	
5	Peter Volkmann	VöV	
6	Ludwig Zumbühl	Stiftung Impuls	
7	ROBERT SCHMID	STIFTUNG IMPULS	
8	Eni Ojauk	IG Velo Schaffhausen	
9	Noldi Gnädig	IG Velo Region Aargau	
10	Mario Zimmermann	intercycle	
11	Voj Matkovic	Velodienste Stadt Luzern	
12	Beno Helg	Reiseverteilung	
13	Ruth Vitzthum	Velostation Winterthur	
14	MARK HÄFLIGER	VELOSTATION WINTERTHUR	
15	Emmanuel FANKHAUSER,	CITEC Ing. Conseils	
16	Roland Fritsch	Velostation Thun	
17	Andreas Maurer	Einwohnerdienste Thun	
18	Guido Brunner	Stadt Winterthur	
19	Amos Frelich	Weinbauernverein Aargau	
20	Roland Pfeiffer	SPA BERN, FACHSTELLE FUSS- und VELOVERKEHR	

**Koordinationsstelle Velostationen Schweiz**  
Infotreffen vom 24. März 2004 in Bern

**Präsenzliste**

	Name	Institution	leer lassen
21	Stephan Hirschi	Velostation Bern, Z	
22	Patrick Kissling	LP Ingenieure AG	
23	Andreas Stäheli	Pestalozzi & Stäheli, Basel	
24	Sabine Schwerter	SNZ Ingenieure + Planer AG	
25	Madine Tubandt	Transitec SA	
26	Fabian Ochsenbein	W&M Partner, Solothurn	
27	Hans Hämperle	Velostation Miles + Postmobil	
28	Zhurnal Thomas	Plenum Biel AG	
29	Ellen Schuber	Büro für Mobilität, Bern	
30	Daniel Rudin	Stadtplaner + Anrufer	
31	Rust Paul	Progress Parking AG	
32	Bachmann Ado	BPS AG Neuchâtel	
33	Cocchetti Maurizio	Vélipes AG	
34	Patrick Quellerien	Velostation Interlaken	
35	Martin Fausch	SAH - Velostation Interlaken	
36	Rymas Thomas	Real AG, Thun	
37	Abächerli Florenhin	SBB - Kombinierte Mobilität	
38	Affolter Jenedita	Stadtplaner Solothurn	
39	Aufderreggen Anneliese	VCS Wallis	
40	Wäthli Nestlin	Koordinst. Vel.CIT	

Lehner - Lierz, Ursula velo:consult