

## **Voller Bewachungsservice bei kleineren Velostationen**

In der Schweiz halten mit dem Aufbau moderner Velostationen der zweiten Generation (Basel, Bern, Biel) automatische Zugangssysteme Einzug, die den Betrieb rund um die Uhr gewährleisten. Für die Velostationen bietet dies eine grosse Chance. Wie ein voller Bewachungsservice in einer Kleinstadt funktionieren kann, zeigt ein im Newsletter 12/2002 der Koordinationsstelle Velostationen Schweiz beschriebenes Beispiel der deutschen Kleinstadt Bünde. Die dortige Radstation bietet nebst der Automatisierung mit angegliedertem Velohandel und Reparaturwerkstätte eine ideale Ergänzung für den Betrieb eines wirtschaftlich lebensfähigen Unternehmens.

### Weitere Informationen:

Koordinationsstelle Velostationen Schweiz  
IG Velo Schweiz  
Entwicklungsagentur Fahrradstationen  
Radstation Bünde

[www.velostation.ch](http://www.velostation.ch)  
[www.igvelo.ch](http://www.igvelo.ch)  
[www.radstation.de](http://www.radstation.de)  
[www.fahrrad-marquardt.de](http://www.fahrrad-marquardt.de)

10. Januar 2003



## Die Radstation Bünde zeigt der Schweiz den Weg

**Die Radstation in der deutschen Kleinstadt Bünde ist ein Lehrstück für die Schweiz: Durch Automatisierung können auch kleinere Velostationen rund um die Uhr einen vollen Bewachungsservice anbieten. Velohandel und -reparatur ergänzen die Radstation optimal.**



Foto: Martin Wälti

*Die Reparaturwerkstatt von Uwe Marquardt am Bahnhof Bünde ergänzt die Radstation optimal.*

Uwe Marquardt würde es anders anpacken, wenn er nochmals von vorne beginnen könnte: Der Inhaber der Fahrrad Marquardt GmbH in der Kleinstadt Bünde (rund 46'000 EinwohnerInnen) eröffnete Anfang 1996 rund 200 Meter vom Bahnhof entfernt sein Velogeschäft. Gut drei Jahre später gelang es ihm, un-

mittelbar neben den Gleisen die Türen der Radstation und einer Werkstatt zu öffnen. Was als Ganzes über die Jahre gewachsen ist, ist für ihn aus wirtschaftlicher Sicht nicht optimal. «Für die bestmögliche Nutzung von Synergien muss der Velohandel räumlich ebenfalls mit der Radstation zusammengeschlossen sein», sagt er. Trotzdem schafft Mar-

### Leitbild Langsamverkehr

Das Leitbild für die Förderung der nicht motorisierten Mobilität des UVEK ist in Vernehmlassung. Ein Leitsatz ist die Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr.

Seite 3

### Finanzierung im Kanton Bern

VertreterInnen des Berner Grossen Rates diskutierten mit Kanton und SBB Fragen rund um die Velostationen im Kanton. Bringen Velos mehr als Blumen?

Seite 4

Editorial



von Martin Wälti

## Handlungsbedarf bei den SBB

Um das wachsende Bedürfnis nach Qualitäts-Abstellanlagen in den Agglomerationen zu decken, müssen in den nächsten zehn Jahren Velostationen für 300 Millionen Franken erstellt werden. Aber mit der Finanzierung haperts bei der SBB AG: So weiss etwa der Gemeinderat von Buchs SG nichts von den Finanzierungsmöglichkeiten seitens der SBB zur geplanten Velostation. Bei den Velostationen in Bern streiten sich die verschiedenen Stellen bei den SBB über die finanzielle Beteiligung. Und an anderen Standorten zucken SBB-Angestellte bei der Frage nach Verantwortlichkeiten die Schultern. Das Thema darf im Hause SBB nicht weiter wie eine heisse Kartoffel herumgeschoben werden. Denn das tun sie seit der Tagung «Velostationen» vom November 1998. Der von einer Projektgruppe unter Mitwirkung der SBB vorgeschlagene Businessplan wurde in deren Chefetage zerzaust. Nun verweist Generaldirektor Benedikt Weibel auf «das netzweite Konzept für Veloabstellräume» an Bahnhöfen, das im März 2003 vorliegen soll. Anscheinend kann und will die SBB AG nicht die Leaderrolle für die Realisierung von Velostationen übernehmen. Aber die Städte und letztlich die KundInnen der SBB haben ein Recht darauf, rasch eine einheitliche und klare Finanzierungsstrategie zu erfahren.

Martin Wälti ist Verkehrsingenieur in Burgdorf und Bern und Mitglied des Ausschusses der Koordinationsstelle Velostationen Schweiz.



Foto: Martin Wälti

*Betriebsleiter Uwe Marquardt zeigt die Velowascheinrichtung an der Aussenwand seiner Radstation*

quardt mit den drei Standbeinen an zwei verschiedenen Standorten, ein unter dem Strich wirtschaftlich lebensfähiges Unternehmen zu betreiben. Mit ihren 258 Plätzen auf zwei Etagen und einer mässigen Auslastung gehört die Radstation Bündel zwar zu den «Kleinen» – ein sinnvoller Betrieb ist aus Sicht des Betreibers aber möglich. Ohne Zuschüsse durch Staat und Bahn, wie sie Marquardt mit einer verbilligten Raummiete und einer Aufwandschädigung erhält, wäre dies jedoch nicht möglich. An diesem Prinzip lässt sich auch in Zukunft bei kleineren und mittleren Stationen grundsätzlich nur rütteln, wenn die zur Verfügung stehenden Geschäftskontakte dies zulassen.

#### **Volle Automatisierung**

Der Trend läuft jedoch hin zu einer totalen, aus wirtschaftlicher Optik, aber auch aus Kundensicht wünschenswerten Automatisierung, wie sie in der Schweiz im vergangenen Sommer in Basel erstmalig in Betrieb gegangen ist. In diesem Bereich hat Uwe Marquardt von Beginn weg eine Vorreiterrolle eingenommen.

Der Zugang zur Radstation erfolgt mit einer Chipkarte, die der Kunde an der Werkstatt-Kasse gemäss seinen Wünschen programmieren resp. aufladen lassen kann. Dies hat jedoch zur Folge, dass die KundInnen nur zu den Öffnungszeiten der Werkstatt ihre Chipkarte erneuern können. Kommt dazu, dass das Inkasso durch den Mechaniker erledigt wird, der aufgrund seiner Tätigkeit mit schmutzigen Kleidern und schwarzen Händen die BenutzerInnen der Radstation in Empfang nehmen muss. Mit einem kürzlich angeschafften TouchScreen will Marquardt nun Abhilfe schaffen – die «Kasse» ist damit rund um die Uhr geöffnet, das Werkstattpersonal gleichzeitig entlastet. Dies heisst jedoch nicht, dass eine Radstation ohne Personal funktionieren soll. «Eine persönliche Präsenz während der Hauptzeiten ist ausgesprochen wichtig», sagt Marquardt. Die Erfahrung zeige, dass die Anwesenheit von Personal für das Image, die Atmosphäre, die Benutzung einer Radstation und damit für die Kundenbindung von grosser Bedeutung sind.

#### **«Mobilitätsgarantie» als Ziel**

Uwe Marquardt hat sich durch die Vernetzung seiner Betriebe und der Verknüpfung von Velo und Bahn längst von einer punktuellen Veloförderung losgesagt. Für ihn steht denn auch die «Mobilitätsgarantie» im Vordergrund – die Sicherstellung einer zuverlässigen und komfortablen Mobilität von Tür zu Tür ohne Auto. Dafür sind für ihn nicht nur Angebote wie etwa die Veloreparatur in seiner Werkstatt entscheidend, sondern auch deren Qualität. So würde etwa eine inkompetente Beratung in einem seiner Betriebe das Image des Velos insgesamt abwerten, sagt er.

Andreas Blumenstein

## **Geburtstag in Mülheim (D)**

Im Rittersaal des Schlosses Broich in Mülheim an der Ruhr wurde in würdigem Rahmen der fünfte Geburtstag der Radstation Mülheim – einer der ersten in Nordrhein-Westfalen – gefeiert. Die Gäste, darunter zwei Vertreter aus der Schweiz, folgten einer Einladung der ADFC-Entwicklungsagentur für Fahrradstationen sowie des Mülheimer Stadtmarketings. Die Geburtstagsfeier diente vor allem auch der gegenseitigen Inspiration und der Diskussion über weitere Bausteine im Dienstleistungsangebot von Radstationen. Wie kann dank guter Kooperationen und geeigneter Betreibermodelle die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Radstationen verbessert werden? In Mülheim selbst entschied man sich vor fünf Jahren zu radikal Neuem, indem ein Freiraum geschaffen wurde für die Entwicklung und Umsetzung von Angeboten. «Wir sprachen mit arbeitslosen Menschen», so Frank Schellberg, der Betreiber der Radstation, «uns interessierte, was die Leute können, welche Erfahrungen sie mitbringen, wo ihre Ziele liegen und – bezogen auf konkrete Projekte – wer was zum Gelingen beitragen kann.» Mittlerweile sichern sie als MitarbeiterInnen der «Paritätischen Initiative für Arbeit» (PIA) nicht nur den Betrieb der Radstation, sondern bieten ein Carsharing und den Heimlieferservice «shop and go» an. Außerdem ist die PIA Veranstalterin privater Feiern bis hin zu kommunalen Grossveranstaltungen und übernimmt dabei die gesamte Organisation von der Grillplatzanmietung bis zum Equipmentservice. Eine Entwicklung also, die auch in der Schweiz Schule zu machen beginnt.

Martin Wälti



Velostation

Foto: zVg

Bildmontage des Bahnhofs Schaffhausen mit neuem Buszentrum im Vorder-, und dreistöckiger Velostation im Hintergrund.

## Velostation Schaffhausen wird Realität

Ein gutes Projekt, fruchtbare Seilschaften und erfolgreiches Lobbying der IG Velo Schaffhausen führten zum JA der Schaffhauser StimmbürgerInnen zur Velostation.

Ende September haben die Schaffhauser StimmbürgerInnen das neue Buszentrum an der Bahnhofstrasse mit bewachter Velostation gutgeheissen. Damit ist endlich auf guten Wegen, was noch vor vier Jahren eine Vision der regionalen IG Velo war. Mit viel Überzeugungsarbeit, Hartnäckigkeit und Engagement konnte nicht zuletzt auch die Wirtschaftsförderung Schaffhausen überzeugt werden,

die das Projekt schliesslich in die Planung des Buszentrums integrierte. Vorgesehen ist eine dreistöckige Velostation mit rund 280 Veloabstellplätzen. Die bewachte Velostation mit 84 Plätzen, Werkstatt und Büro befindet sich im Erdgeschoss. Im ersten Obergeschoss sind 100 Plätze in abschliessbaren Boxen zu vermieten, im zweiten Obergeschoss werden 100 unbewachte Abstellplätze zur Verfügung stehen. Alle

Stockwerke haben einen direkten Ausgang auf Gleis 1.

Betreiberin der Velostation ist die «Stiftung Impuls», die im Rahmen eines Beschäftigungsprogrammes elf Personen Arbeit geben will. Finanziert wird der Betrieb aus öffentlichen Geldern.

Die Kundschaft wird nebst der eigentlichen Bewachung ihrer Fahrzeuge von einem Reparatur- und Reinigungsservice profitieren können. Auch ein Ordnungsdienst rund um den Bahnhof Schaffhausen wird zu den Dienstleistungen der Station gehören. In Prüfung befindet sich ferner eine Mobilitätszentrale am Bahnhof Schaffhausen oder in der Velostation mit einer umfassenden Mobilitätsberatung für die Region Schaffhausen.

Eva Cajacob

## Rekordverdächtiges Basler Infotreffen



Foto: Martin Walit

Vielköpfige Zuhörerschaft am 11. Infotreffen der Koordinationsstelle Velostationen Schweiz in Basel.

Die über fünfzig TeilnehmerInnen des Infotreffens vom 7. November in Basel zeigten sich beeindruckt von den Dimensionen des Projektes Veloparking Basel. Die Planungsdauer, der Finanzbedarf, das Engagement der öffentlichen Hand und insbesondere die Ausgestaltung des Veloparkings selbst sind bislang einmalig in der Schweiz. Doch nicht nur die Planung und die Realisierung sind gelungen, sondern auch die Rückmeldungen des Publikums sind durchwegs positiv. Es wundert daher nicht, dass sich die Verantwortlichen bereits mit der Erhöhung der Kapazitäten befassen müssen.

## Leitbild Langsamverkehr

Zum St. Nikolaustag schickte das Departement Leuenberger den Entwurf des «Leitbildes Langsamverkehr» in die öffentliche Vernehmlassung. Das Leitbild setzt sich aus 15 Leitsätzen und zahlreichen Massnahmen zusammen, mit denen die Rahmenbedingungen für den nicht motorisierten Verkehr verbessert werden sollen. Das UVEK geht davon aus, dass der Langsamverkehr seinen Anteil an den Wegetappen um 15 Prozent erhöhen kann. Einer der Leitsätze postuliert die Verbesserung des kombinierten Verkehrs und enthält Massnahmen zur Förderung von MobilCenters und Velostationen.

Die Koordinationsstelle Velostationen Schweiz nimmt bis Ende März 2003 Kommentare und Anregungen zum Leitbildentwurf gerne entgegen und wird diese in ihre Stellungnahme an das UVEK integrieren. Die Leitbilddokumentation kann unter [www.langsamverkehr.ch](http://www.langsamverkehr.ch) heruntergeladen werden.

## Das MobilCenter lebt weiter

Die Mitfinanzierung von «SchweizMobil», dem touristischen Infrastruktur- und Dienstleistungsangebot im Bereich des nicht motorisierten Verkehrs, wurde vom Bundesrat abgelehnt. Die Initianten des Projektes im Schosse der Stiftung Veloland Schweiz wollen nun ein reduziertes «Basismodul» dennoch realisieren. Hierzu gehören nebst Verbesserungen an bestehenden HPM-Routennetzen die Schnittstellen an den Bahnhöfen, genannt «MobilCenters». Velostationen werden als Dienstleistungszentren für die Velofahrenden dabei eine wichtige Rolle spielen.

## Ständige Kontaktadressen

Koordinationsstelle  
Velostationen Schweiz  
c/o IG Velo Schweiz  
Postfach 6711  
3001 Bern  
Tel. 031 318 54 11  
info@velostation.ch  
www.velostation.ch

Berater der Koordinationsstelle  
Martin Wälti, Büro für Mobilität,  
Tel. 079 467 99 36  
waelti.martin@bfmag.ch

Andreas Stäheli, Ingenieurbüro  
Pestalozzi und Stäheli,  
Tel. 061 361 04 04  
staeheli@ps-ing.ch

Heinz Juon, Arbeitsamt Winterthur,  
Tel. 052 267 61 66  
heinz.juon@win.ch

## Impressum

Newsletter der Koordinationsstelle  
Velostationen Schweiz

Nr. 12/2002 / Dezember

Herausgeberin / Redaktion:  
Koordinationsstelle Velostationen  
Schweiz, c/o IG Velo  
Schweiz, Postfach 6711, 3001  
Bern, Tel. 031 318 54 11,  
info@velostation.ch,  
www.velostation.ch

Erscheint dreimal jährlich

AutorInnen dieser Nummer:  
Eva Cajacob, Martin Wälti,  
Andreas Blumenstein, Daniel  
Bachofner, Christoph Merkli

Auflage: 1500 Exemplare

Preis: gratis

Produktion/Adressänderungen:  
Verlag velojournal,  
Cramerstrasse 17, 8004 Zürich,  
Tel. 01 242 60 35,  
info@velojournal.ch,  
www.velojournal.ch

Layout: Bachmann Werbung,  
tnt-graphics,  
www.tnt-graphics.ch

Druck: Buri Druck AG,  
www.regia.ch

Hergestellt mit Unterstützung  
des Bundesamtes für Strassen,  
www.astra.admin.ch

# Velostation versus Blumenladen

**S**echzehn bernische GrossrätInnen liessen sich in einer Sessionspause über das Thema Velostationen informieren. Die Notwendigkeit, an Bahnhöfen das Velo geschützt abstellen zu können, war grundsätzlich unbestritten. Unterschiedliche Meinungen traten dann aber bei der Frage des Standards hervor. Ist etwa die unmittelbare Nähe zum Gleis wichtiger als der Schutz vor Diebstahl und Wetter?

Anschliessend an die Referate der Fachexperten Martin Wälti (Koordinationsstelle Velostationen Schweiz), Oskar Balsiger (Fachstelle Velo des Kantons Bern) und Erich Scheidegger (Bereich «Last Mile» der SBB) entwickelte sich eine engagierte Debatte. Einigkeit herrschte bezüglich der beschränkten finanziellen Möglichkeiten des Kantons. Gleichwohl müsse der Kanton seine Verantwortung wahrnehmen, wenn er das umweltbewusste Verkehrsverhalten fördern wolle, forderte hier Oskar Balsiger. Erich Scheidegger hingegen gab zu bedenken, dass der kommerzielle Druck auf die Bahnhofsliegenschaften (besonders auf die zentra-



*In kleineren Zentren (im Bild Interlaken) ist der Druck auf die Bahnhofsliegenschaften weniger gross als etwa in Bern.*

Foto: Thomas Wiedner

len) sehr gross sei. Dies veranlasste einen Teilnehmer zur Frage, was denn wichtiger sei, der Blumenladen oder die Veloabstellanlage. Es sei zwar nett, wenn man am Bahnhof vor der Abreise noch rasch einen Blumenstrauss kaufen könne, die

Verkehrsmittelwahl sei davon aber nicht abhängig. Im Anschluss an die Veranstaltung entschwand die ParlamentarierInnen in die Spardebatte des Grossen Rates...

Daniel Bachofner

## Infotreffen 2003

Die Koordinationsstelle Velostationen Schweiz hat für das Jahr 2003 wiederum zwei halbtägige Infoveranstaltungen vorgesehen: Mittwoch, 19. März, und Freitag, 7. November. Detailprogramm und Einladung folgen als Beilage der Newsletter Nr. 13 und 14.

## Jahresbeitrag 2003

Diesem Newsletter liegt die Rechnung für den Jahresbeitrag 2003 der Koordinationsstelle Velostationen Schweiz bei. Alle Trägerschaften, Betreiber, interessierten Personen und Institutionen sind herzlich eingeladen, die Tätigkeit der Koordinationsstelle mit Fr. 250.- zu unterstützen.

## Das Velo für den Alltag.



www.simpel.ch