

Motion Martin Stuber, Alternative Fraktion, betreffend Schaffung einer Velostation beim neuen Bahnhof; Zusatzkreditbegehren

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 28. September 2004

Das Wichtigste im Überblick

Am 7. Mai 2003 reichte Gemeinderat Martin Stuber, Alternative Fraktion, die Motion zur Schaffung einer Velostation beim neuen Bahnhof ein. Der Stadtrat beantragte mit der GGR-Vorlage Nr. 1771 vom 28. Oktober 2003, die Motion wegen der Investitionskosten von CHF 510'000.-- für 110 Veloabstellplätze nicht erheblich zu erklären. Am 25. November 2003 wies der GGR das Geschäft an den Stadtrat zurück mit dem Auftrag eine Etappierung zu prüfen.

Für die 1. Etappe (Basisvariante) mit 55 Abstellplätzen ist der Standort südlich der Hauptunterführung am geeignetsten. Die Velostation wird mit einem vollautomatischen Zutrittssystem inkl. Videoüberwachung ausgerüstet. Ein auf Velostationen spezialisierter Planer erstellte mit dem Architekten des Bahnhofs eine Kostenschätzung. Projektierung, Realisierung und Einführung der Basisvariante kosten CHF 310'000.--. Die Finanzierung erfolgt über den Kredit der Investitionsrechnung zur Verbesserung der Infrastruktur des öffentlichen und nicht motorisierten Verkehrs. Zurzeit sind davon CHF 280'000.-- verfügbar. Um die Differenz von CHF 30'000.-- auszugleichen ist ein Zusatzkredit notwendig. Für Betrieb und Unterhalt müssen jährlich CHF 30'000.-- veranschlagt werden, wobei in diesem Betrag die Betreuung *aller* Veloabstellplätze am Bahnhof enthalten ist. Betrieb und Unterhalt erfolgen extern. Den Betriebskosten stehen in der Basisvariante Einnahmen in Höhe von CHF 9'000.-- gegenüber. Sofern der GGR dem Projekt Velostation zustimmt, wird das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Zug, gestützt auf § 9 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr, dem Regierungs- bzw. Kantonsrat eine einmalige Kostenbeteiligung in der Höhe von CHF 20'000.-- beantragen. Der Stadtrat beantragt, die Motion im Sinne der Erwägungen erheblich zu erklären, für die Schaffung einer Velostation am Bahnhof einen Zusatzkredit von CHF 30'000.-- und für Betrieb sowie Unterhalt *aller* Veloabstellplätze rund um den Bahnhof einen Bruttokredit von CHF 30'000.-- jährlich zu bewilligen.

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Datum vom 7. Mai 2003 hat Gemeinderat Martin Stuber namens der Alternativen Fraktion (SGA/Parteilose) folgende Motion eingereicht: „Die Stadt Zug sorgt in Zusammenarbeit mit den SBB für die Schaffung einer Velostation beim neuen Bahnhof zum baulich frühestmöglichen Zeitpunkt.“ Die Begründung des Vorstosses ist aus dem vollständigen Motionstext im Anhang ersichtlich. Wir unterbreiten Ihnen die Beantwortung der Motion mit einem Kreditbegehren für Betrieb und Unterhalt. Wir gliedern den Bericht wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Leitbild/Standort
3. Etappierung
4. Kostenschätzung und Finanzierung
5. Kantonsbeitrag
6. Frühere Vorlagen
7. Antrag

1. Ausgangslage

Mit dem Neubau des Bahnhofs Zug werden insgesamt 1'100 witterungsgeschützte und gut zugängliche Veloabstellplätze entlang der Bahndämme erstellt. Die Zugänglichkeit für Velofahrende zum Bahnhof wurde mit dem Projekt „Bahnhofränder Ost“ an verschiedenen Orten verbessert. Die Motionäre wünschen eine Velostation am neuen Bahnhof Zug und beabsichtigen damit, die Veloabstellplatzsituation zusätzlich attraktiver zu gestalten. Vollautomatische Velostationen erlauben es, Velos vor Vandalismus und Diebstahl zu schützen. In der Schweiz haben bereits 18 Städte erfolgreich Velostationen eingeführt.

Der Stadtrat beantragte mit der GGR-Vorlage Nr. 1771 vom 28. Oktober 2003, die Motion zur Schaffung einer Velostation beim Bahnhof Zug sei wegen der hohen Investitionskosten von CHF 510'000.-- für 110 Veloabstellplätze nicht erheblich zu erklären. An der Sitzung vom 25. November 2003 wies der GGR das Geschäft zurück an den Stadtrat mit dem Auftrag, die Vorlage zu überarbeiten und eine Etappierung zu prüfen. Die vom GGR gewünschte Etappierung hat nebst dem geringeren finanziellen Aufwand den Vorteil, dass der weitere Ausbau der Velostation der Nachfrage angepasst werden kann.

2. Leitbild/Standort

Standort und Ausbaustandard wurden breit abgeklärt. Kontakte bestanden zu den zuständigen Personen der SBB, den Motionären sowie der IG-Velo. Zudem wurde - nebst dem Architekten des Bahnhofs Zug - ein externer Planer mit gesamtschweizerischer Erfahrung auf dem Gebiet von Velostationen für Beratung und Kostenschätzung beigezogen. Das Resultat dieser Abklärungen ist ein Leitbild, in dem die Anforderungen/Rahmenbedingungen der Stadt Zug, der SBB sowie der Velofah-

renden an die Veloabstellplätze am Bahnhof Zug aufgelistet sind (Beilage 4). Die nun vorgeschlagene Lösung entspricht dem Leitbild.

Die Standorte nördlich und südlich der Hauptunterführung auf der Seite des Dammwegs erfüllen die Kriterien bezüglich der zur Verfügung stehenden Fläche, der Integration in den neuen Bahnhof sowie in Bezug auf die Nähe zu den Geschäften, Schaltern und Perrons des Bahnhofs am besten. Die Koordinationsgruppe Bahnhof Zug, der Vertreter von Stadt, Kanton, ZVB, SBB und das den Bahnhof planende Architekturbüro angehört, hat diesen Standorten zugestimmt. Die SBB beabsichtigt, die Unterführung Glashof zu schliessen. Allerdings ist der definitive Entscheid noch hängig. Als im Mai 2004 die Unterführung wegen Sanierungsarbeiten kurzzeitig geschlossen werden musste, zeigte sich, dass zahlreiche Personen die Arkade benützen, um vor Witterung geschützt zur Hauptunterführung zu gelangen. Die Arkade nördlich der Hauptunterführung muss deshalb durchgängig begehbar sein. Aus diesem Grund eignet sich der südlich der Hauptunterführung gelegene Standort besser zur Realisierung der 1. Etappe.

3. Etappierung

Im vorliegenden, etappierbaren Lösungsvorschlag steht der südlich der Hauptunterführung gelegene Standort (vgl. Pläne 5 - 7) zur Diskussion. Zur Ausführung gelangt als 1. Etappe die Basisvariante, die über 55 Veloabstellplätze verfügt, welche durch eine vollautomatische Zutrittskontrolle an den Eingängen sowie eine Videoüberwachungsanlage gesichert sind. Es sind Schliessfächer für Velohelm, Regenschutz etc. vorgesehen. Die Velostation wird über eine automatische Schiebetür betreten, die sich öffnet, nachdem sich der Kunde beispielsweise mittels CASH-Karte identifiziert hat. Die Tageseintritte werden - sobald der Kunde sein Velo wieder herauslöst - ebenfalls über die CASH-Karte abgebucht; es entsteht kein Bargeldverkehr. Die Bilddaten der Videoüberwachung bleiben bis zu 14 Tagen gespeichert und können im Schadenfall zur Aufklärung beigezogen werden. Auf eine Einzelplatz-Abschliessvorrichtung inklusive Belegungsanzeige wird in der Basisvariante aus Kostengründen verzichtet.

Bei entsprechender Nachfrage können die Abstellplätze in einer 2. Etappe mit einer automatischen Einzelplatz-Abschliessvorrichtung ausgerüstet werden. Damit verbunden ist auch eine Belegungsanzeige, welche die Anzahl freier Abstellplätze von weitem sichtbar macht.

Im Baukastenprinzip kann bei grösserem Platzbedarf im Rahmen einer 3. Etappe mit einem Doppelparkiersystem übereinander Raum für zusätzliche 55 Abstellplätze geschaffen werden, wobei die Kosten nicht proportional ansteigen, da die Erstinvestitionen bereits getätigt worden sind.

Die beschriebenen Etappen 1-3 südlich der Hauptunterführung können im Rahmen einer 4. Etappe nördlich der Hauptunterführung wiederholt werden. Fussgänger müssten allerdings unter der Arkade vor Witterung geschützt zur Hauptunterführung gelangen können. Mit der 4. Etappe könnten noch einmal 110 Abstellplätze erstellt werden. Die Kosten würden zusätzlich ca. CHF 270'000.-- betragen. Gegenüber der Südseite sind die Kosten deshalb tiefer, weil verschiedene Vorleistungen wie Projektierung, Zutrittsmanagement, Einführung, Videorecorder etc. wegfallen

bzw. der Südseite belastet werden müssen. Die 4. Etappe ist in der nachstehenden Kostenzusammenstellung nicht aufgeführt. Im Rahmen der Planung der 4. Etappe soll auch eine Integration des Veloverleihs in die Velostation geprüft werden.

4. Kostenschätzung und Finanzierung

Der GGR hatte an seiner Sitzung vom 7. September 1999 einen Investitionskredit von CHF 500'000.-- für die Verbesserung der Infrastruktur des öffentlichen und nicht motorisierten Verkehrs bewilligt (Vorlage Nr. 1489). Davon stehen noch CHF 280'000.-- zur Verfügung. Die Differenz von CHF 60'000.-- gegenüber der früheren Vorlage Nr. 1771 (CHF 220'000.--) ist auf vorsichtige Kostenschätzungen für im Jahr 2003 laufende Projekte zur besseren Erschliessung des Bahnhof Zug für Velos zurückzuführen. Diese Projekte sind nun abgerechnet.

Die erste Etappe der Velostation kostet CHF 310'000.--. Dafür ist ein Zusatzkredit zu Lasten der Investitionsrechnung, Verbesserung des öffentlichen und nicht motorisierten Verkehrs, in der Höhe von CHF 30'000.-- notwendig.

Für Betrieb und Unterhalt müssen jährlich zu Lasten der Laufenden Rechnung CHF 30'000.-- veranschlagt werden, wobei in diesem Betrag die Betreuung *aller* rund 1100 Veloabstellplätze am Bahnhof enthalten ist. Die Kosten für Betrieb und Unterhalt sind zusammengesetzt aus CHF 8'000.-- für Karten-/Aboabgabe, Marketing und Kommunikation; CHF 17'000.-- für Reinigung der Velostation, Entsorgung, Räumung illegal abgestellter Velos rund um den Bahnhof Zug; CHF 1'000.-- für Energiekosten; CHF 4'000.-- für Kleinreparaturen und Unvorhergesehenes. Betrieb und Unterhalt erfolgen extern und bedingen keine Pensenerhöhungen bei der Verwaltung. Vorgesehen ist beispielsweise, die Aboabgabe beim Reisezentrum der SBB unterzubringen.

Kostenzusammenstellung:

1. Etappe (Basisvariante: nur elektronische Zutrittskontrolle, 55 Veloabstellplätze, Videoüberwachung)

Projektierung		13'000.00
Realisierung - Bau, Gebäudehülle		93'000.00
Realisierung - Ausrüstung, Eingangstore, Elektronik, Abstellplätze, Schliessfächer, Video		120'000.00
Einführung		36'000.00
Zwischensumme:		CHF 262'000.00
Verschiedenes und Unvorhergesehenes	10 %	CHF 26'000.00
Zwischensumme:		CHF 288'000.00
MWST	7.6 %	ca. CHF 22'000.00
Totalbetrag netto (inkl. MWST) einmalig		CHF 310'000.00

Mehrkosten 2. Etappe (Einzelplatzabschliessvorrichtung untere Etage inkl. Belegungsanzeige)

CHF 40'000.00

Mehrkosten 3. Etappe (Doppelparkersystem zur Verdoppelung des Angebotes mit Einzelplatzabschliessvorrichtung)

CHF 60'000.00
CHF 100'000.00

Betrieb und Unterhalt Abstellplätze Velostation/Bahnhofumfeld, jährlich
Einnahmen Betrieb Velostation, 1. Etappe; 55 Abstellplätze, jährlich
Einnahmen Betrieb Velostation, 3. Etappe; 110 Abstellplätze, jährlich

CHF 30'000.00
CHF 9'000.00
CHF 18'000.00

Finanzierung:

Machbarkeitsstudie

Laufende Rechnung 2003, Konto 517.318.08

CHF 10'000.00

Projektierung, Realisierung, Einführung

Vorhandene Mittel Konto 5 501.05; Investitionsrechnung Sicherheitsdepartement

CHF 280'000.00

Zusatzkredit Basisvariante; Konto 5 501.05; Investitionsrechnung Sicherheitsdepartement

CHF 30'000.00
CHF 310'000.00

Abzüglich Beiträge Kanton an die Erstellung gemäss

§§ 2 und 9 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr

abhängig vom Entscheid des Regierungs- bzw. Kantonsrates

CHF 20'000.00

Betrieb und Unterhalt

Für Betrieb und Unterhalt Velostation und übrige Veloabstellplätze am Bhf Zug zu Lasten der Laufenden Rechnung, Kto. 31401, Kst. 517; jährlich wiederkehrend.

CHF 30'000.00

In der 1. Etappe (Basisvariante) kommt ein Abstellplatz auf rund CHF 5'600.-- zu stehen. Gegenüber der Vorlage Nr. 1771 vom 28. Oktober 2003 verteuert sich der Einzelabstellplatz um rund CHF 1'000.--, was darauf zurückzuführen ist, dass gewisse Grundinvestitionen wie die Hülle der Velostation, Stromzuleitungen, Honorare, unabhängig von der Anzahl Abstellplätze getätigt werden müssen und diese Kosten sich auf nur 55 Abstellplätze verteilen. Auch wenn zunächst nur die Velostation Süd gebaut wird, muss sich diese ästhetisch in den neuen Bahnhof Zug integrieren, was mit entsprechenden Kosten für die Gebäudehülle verbunden ist. Die Velostation ist als vollwertiger Bestandteil des Bahnhofs entsprechend zu materialisieren. Mit der Realisierung der 2. und 3. Etappe kostet der Einzelplatz bei 110 Veloabstellplätzen und Gesamtinvestitionen von CHF 410'000.-- noch CHF 3'700.--.

Auf der Einnahmenseite wird bei der 1. Etappe mit 55 Abstellplätzen von einem marktüblichen Einstellpreis von CHF 1.-- pro Velo und Tag im Einzelfall ausgegangen. Inhaberinnen und Inhaber eines Jahresabonnements kommen in den Genuss einer Ermässigung, was den Durchschnittspreis auf CHF 0.60 pro Tag senkt. Es wird von einer durchschnittlichen Auslastung von 75% über den Jahresverlauf ausge-

gangen. Dies ergibt Einnahmen pro Jahr in der Höhe von rund CHF 9'000.--. Mit der 3. Etappe stünden 110 Abstellplätze mit Einzelplatzabschliessvorrichtung zur Verfügung. Die Einnahmen würden sich auf rund CHF 18'000.-- verdoppeln. Nebst den Kosten für Projektierung und Realisierung der Velostation fallen zusätzlich Kosten für die Einführung wie Erstinstruktion der Benützerinnen und Benützer oder die mediale Begleitung der Einführungsphase (Flyer, Plakate) an. Um die Ordnung im Bereich Veloabstellplätze rund um den Bahnhof zu gewährleisten, müssen - *unabhängig von der Velostation* - auch die übrigen, gratis zur Verfügung stehenden ca. 1'100 Veloabstellplätze bewirtschaftet werden. Die Abstellanlagen sind regelmässig von am Bahnhof „entsorgten“ Velos zu befreien. Ein Auftrag zur Bewirtschaftung der Veloabstellanlagen im Umfeld des Bahnhof Zug muss extern vergeben werden. In den vergangenen Jahren hatte das ehemalige Mobilitätsmanagement in Zusammenarbeit mit der Zuger Polizei die jährliche Veloräumaktion am Bahnhof durchgeführt.

5. Kantonsbeitrag

Gemäss § 9 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr des Kantons Zug kann sich der Kanton an den Kosten von Parkieranlagen, die dem Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel dienen, je nach regionaler Bedeutung mit bis zu 50% beteiligen. Der Stadtrat hat deshalb beim Regierungsrat ein entsprechendes Subventionsgesuch eingereicht. Das zuständige Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Zug sichert in seinem Antwortschreiben zu, eine Beteiligung seitens des Kantons von CHF 20'000.-- beim Regierungs- beziehungsweise beim Kantonsrat zu beantragen, sofern der GGR dem Projekt Velostation am Bahnhof zugestimmt. Ein höherer Beitrag ist nicht möglich, da in früheren Jahren bereits Beiträge für Veloabstellplätze beim Bahnhof Zug gesprochen wurden. Die in der Vorlage dargelegten Kosten für die Basisvariante in der Höhe von CHF 310'000.-- stellen für die Stadt Zug die Maximalbelastung dar. Die SBB stellen keine Kostenbeteiligung an der Velostation in Aussicht; dafür erfolgen Beratung und Abgabe von Abonnements bei den Schaltern des Bahnreisezentrums.

6. Frühere Vorlagen

Am 31. August 1999 reichte die damalige CSV (Christlich-Soziale-Vereinigung) eine Motion betreffend eines modernen Fahrradparkierungssystems ein. Darin wird der Stadtrat beauftragt, im Rahmen des Bahnhofneubaus ein Veloparkiersystem zu errichten, das folgende Kriterien erfüllt:

- Schutz vor Diebstahl
- Schutz vor Vandalismus
- Schutz vor Witterungseinflüssen

Während alle Veloabstellplätze im Umfeld des Bahnhofs Schutz für Witterungseinflüsse bieten, wird der Schutz vor Diebstahl und Vandalismus in der neuen Velostation besser gewährleistet. Aus diesem Grund kann mit der Umsetzung der Motion Stuber auch die Motion der CSV abgeschrieben werden, da die in der Motion aufgelisteten Kriterien durch den Bau der neuen Velostation erfüllt werden.

7. Antrag

Wir beantragen Ihnen,

- für die Schaffung einer Velostation am Bahnhof einen Zusatzkredit von CHF 30'000.-- zu Lasten der Investitionsrechnung zu bewilligen und die damit insgesamt für den Bau der Velostation notwendigen CHF 310'000.-- für den Bau der Velostation freizugeben;
- zur Deckung des Aufwandes für Betrieb und Unterhalt der Velostation sowie der übrigen Veloabstellplätze im Umfeld des Bahnhof Zug eine jährlich wiederkehrende Ausgabe zu Lasten der Laufenden Rechnung in der Höhe von brutto CHF 30'000.-- zu bewilligen;
- die Motion von Gemeinderat Martin Stuber, Alternative Fraktion, vom 7. Mai 2003 betreffend Schaffung einer Velostation beim neuen Bahnhof Zug im Sinne der Erwägungen erheblich zu erklären und als erledigt von der Geschäftsliste abzuschreiben;
- die Motion der CSV-Fraktion vom 31. August 1999 betreffend ein modernes Fahrradparkierungssystem rund um den Bahnhof Zug als erledigt von der Geschäftsliste abzuschreiben;
- den Stadtrat mit dem Vollzug zu beauftragen.

Zug, 28. September 2004

Christoph Luchsinger, Stadtpräsident

Arthur Cantieni, Stadtschreiber

Beilagen:

- Beschlussesentwurf
- Motion Martin Stuber, Alternative Fraktion, vom 7. Mai 2003 betreffend Schaffung einer Velostation beim neuen Bahnhof Zug
- Motion CSV-Fraktion vom 31. August 1999 betreffend ein modernes Fahrradparkierungssystem rund um den Bahnhof Zug
- Beilage 4: Leitbild „Stadt Zug, Velostation“
- Beilage 5: Übersichtsplan Mst. 1:1000
- Beilage 6: Grundrissplan Mst. 1:100
- Beilage 7: Ansichtsplan Mst. 1:100

Die Vorlage wurde vom Sicherheitsdepartement verfasst. Für Auskünfte steht ihnen Departementssekretär Pietro Ugolini unter Telefon 041 728 22 01 zur Verfügung.

B e s c h l u s s des Grossen Gemeinderates von Zug Nr.

betreffend Motion Martin Stuber, Alternative Fraktion, vom 7. Mai 2003 betreffend
Schaffung einer Velostation beim neuen Bahnhof Zug

Der Grosse Gemeinderat von Zug **beschliesst** in Kenntnis von Bericht und Antrag des
Stadtrates Nr. 1771.1 vom 28. September 2004:

1. Für die Schaffung einer Velostation am Bahnhof wird ein Zusatzkredit von CHF 30'000.-- zu Lasten der Investitionsrechnung bewilligt;
2. Für den Bau der Velostation wird der Betrag von CHF 310'000.-- zu Lasten des bestehenden und aufgestockten Investitionskredites zur Verbesserung der Infrastruktur des öffentlichen und nicht motorisierten Verkehrs freigegeben;
3. Zur Deckung der Aufwände für Betrieb und Unterhalt der Velostation sowie der übrigen Veloabstellplätze im Umfeld des Bahnhofs Zug wird mit der Inbetriebnahme der Velostation eine jährlich wiederkehrende Ausgabe zu Lasten der laufenden Rechnung in der Höhe von brutto CHF 30'000.-- bewilligt.
4. Dieser Beschluss tritt sofort in Kraft.
5. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Zug,

Werner Golder, Präsident

Arthur Cantieni, Stadtschreiber

namens der Alternativen Fraktion (SGA/Parteilose)

Martin Stuber
Bleichmattweg 5
6300 Zug

Zug, den 7.5.2003

Stadtkanzlei Zug
Herr Werner Golder, GGR-Präsident
Postfach
6301 Zug

Motion

Schaffung einer Velostation beim neuen Bahnhof

Die Stadt Zug sorgt in Zusammenarbeit mit der SBB für die Schaffung einer Velostation beim neuen Bahnhof zum baulich frühestmöglichen Zeitpunkt.

Mittlerweile werden schon in 18 Schweizer Städten mit grossem Erfolg Velostationen betrieben. Dabei kommen je nach örtlichen Verhältnissen und „historischem“ Hintergrund verschiedene Modelle für Konzept, Betrieb, Zuständigkeit und Finanzierung zur Anwendung. Einen Überblick gibt die Website der Koordinationsstelle Velostation (www.velostation.ch). Allen Projekten gemeinsam ist, dass sie offensichtlich auf ein wachsendes Bedürfnis nach sicherer, schneller und ordentlicher Veloparkierung in Verbindung mit zusätzlichen Dienstleistungen treffen. Beim neuen Bahnhof Zug ist bisher keine Velostation vorgesehen.

Auf Initiative der IG Velo fand kürzlich eine Sitzung mit VertreterInnen der SBB, der zuständigen Stellen der Stadt und der GGZ statt.

Dabei waren sich alle Beteiligten einig, dass das Bedürfnis nach einer Velostation beim Bahnhof für Zug ausgewiesen ist. Es wäre angesichts des Erfolges der bestehenden Velostationen bedauerlich, einen attraktiven neuen Bahnhof ohne Velostation zu betreiben. Die ausführliche Diskussion ergab aber auch, dass sich für den Zuger Bahnhof zurzeit nur eine Station ohne zusätzliche Dienstleistung realisieren lässt:

So soll trotz eines bestehenden Stadtratsbeschlusses der Veloverleih beim EPA-Platz nicht an den Bahnhof gezügelt werden. Als weitere Dienstleistungen theoretisch in Frage kämen Veloreparaturen (in Zug für Nicht-Velofachhändler nicht gestattet) und Velorecycling (vom VAM an der Hofstrasse bereits realisiert). Die GGZ wiederum als mögliche Trägerschaft für eine solcherart ausgebaute Velostation hat zurzeit kein Interesse.

Sinnvoll erscheint unter diesen Umständen die Schaffung einer vollautomatischen, rund um die Uhr zugänglichen Velostation in der Grössenordnung von 120 bis 200 Plätzen. Eine erste Evaluation ergab zwei mögliche Standorte auf der Westseite. Dabei handelt es sich nicht um zwei zusätzliche Standorte. Vielmehr sind dort gemäss heutigem Projektstand bereits konventionelle Abstellplätze vorgesehen. Die bereits vorgesehenen Abstellplätze würden dabei durch Plätze in der Velostation ersetzt mit dem Vorteil, dass die Velo dort vandalensicher und vor Witterung geschützt abgestellt werden könnten. Die Transportkette Velo - Bahn würde dadurch noch attraktiver. Gezeigt hat sich nämlich, dass als Voraussetzungen für einen erfolgreichen Betrieb einfache Handhabung des Einstellens von Fahrrädern, kurze Distanz zu den Geleisen und Gewährleistung der Sicherheit von Velofahrenden in der Nacht wichtig sind.

Die SBB zeigt sich sehr interessiert an einer solchen Station und bietet Hand, indem entsprechender Platz zur Verfügung gestellt würde. Realisiert werden kann die Velostation auf der Westseite anfangs 2004 im Zuge der Neugestaltung dieses Raumes nach Beseitigung der heute bestehenden Provisorien.

STADT ZUG

Parlamentarischer Vorstoss GGR	
Eingang:	27.8.99
Abgabe an Stadtrat:	31.8.99
Abgabe an Abt.:	31.8.99
Bekanntgabe im GGR:	7.9.99

VORLAGE NR.

MOTION DER CSV-FRAKTION
BETREFFEND EINES MODERNEN FAHRRADPARKIERUNGS-SYSTEMS
RUND UM DEN BAHNHOF ZUG
vom 25. August 1999

Der Stadtrat wird beauftragt im Rahmen des Bahnhofneubaus ein Veloparkierungssystem zu errichten, das folgende Kriterien erfüllt:

- Schutz vor Diebstahl
- Schutz vor Vandalismus
- Schutz vor Witterungseinflüssen

Begründung:

Immer wieder werden besonders rund um den Bahnhof Fahrräder entwendet oder infolge der engen Platzverhältnisse beschädigt. Diese Situation sollte beim Neubau des Bahnhofes verbessert werden.

Bereits heute sind gute Systeme auf dem Markt, die auf engstem Raum optimale Möglichkeiten bieten, Fahrräder bequem unterzubringen und zu sichern.

Zuverlässige Elektronik steuert das Inkassosystem je nach Bedarf. In den Boxen können auch Velohelme, Rucksäcke und anderes Zubehör versorgt werden.

Diese attraktive Dienstleistung für Velofahrer kann auch rund um den Bahnhof Ordnung ins Velochaos bringen.

Die Investitions- sowie die Unterhaltskosten können durch Einnahmen ähnlich wie bei den Schliessfächern wieder hereingeholt werden. Je nach Höhe der Miettaxen beträgt die Amortisationsdauer ca. 4 - 7 Jahre.

Rückseite: Foto eines optimalen Systems (bike-safe)

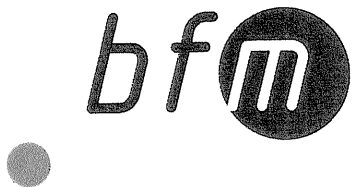
M. Ambrosi
A. Henggeler
M. Henggeler

Beilage 1 Leitbild

Stadt Zug Velostation

Leitbild und Anforderungen

10. September 2003



büro für mobilität ag

Der Bahnhof Zug ist eine regionale Schnittstelle der kombinierten Mobilität. Am Bahnhof Zug treffen Benützerinnen und Benützer verschiedener Verkehrsmittel aufeinander. Es ist deshalb richtig und wichtig dafür zu sorgen, dass die Transportketten optimal aufeinander abgestimmt sind. Um diese Entwicklung weiter zu fördern, wird der Bahnhof bis Ende 2003 durch einen umfangreichen Umbau aufgewertet. Im Rahmen dieses Projekts ist ein grosses Angebot an witterungsgeschützten und gut zugänglichen Veloparkplätzen vorgesehen. Damit wird das Velo als modernes, schnelles und umweltfreundliches Verkehrsmittel tatkräftig unterstützt.

Die am 7. Mai 2003 eingereichte Motion bezüglich einer Velostation möchte die Veloabstellplatzsituation am neuen Bahnhof Zug zusätzlich attraktiver machen.

Bereits in 18 Schweizer Städten wurden erfolgreich Velostationen eingeführt.

Das Bedürfnis nach Schutz, Sicherheit und umfassendem Service wird in der Schweiz bei den Velofahrenden in den nächsten Jahren stark steigen. Dies zeigt die wachsende Akzeptanz von heute bereits bewirtschafteten Anlagen im In- und Ausland, sowie die Vorbereitungsarbeiten (top-down) für die Finanzierung von Velostationen¹ oder MobilCenter.

Der Slogan heisst heute:

modern – freundlich – sicher

Unter diesem Slogan wird auch die Velostation Zug den Ansprüchen der neuen Generation Velostationen in der Schweiz gerecht werden.

¹ Vgl. auch www.velostation.ch

Grundlagen

Diskussionsrunde Velostation vom 18.07.03

Diskussionsrunde Velostation vom 09.09.03

Anforderungen IG Velo Zug vom 27. Juli 2003

Skizzen Büro für Mobilität AG, Burgdorf vom 29.08.03/03.09.03

Mitglieder der Diskussionsrunde

Herr Hugo Inglin, Projektleiter Neubau Bahnhof Zug

Frau Astrid Estermann, Präsidentin IG-Velo Zug

Herr Martin Wälti, büro für mobilität AG, Bern

Herr Markus Arnet, Stadtökologie

Herr Martin Stuber, Motionär, Mitglied GGR

Herr Stefan Juch, Mobilitätsmanagement

Anforderungen der Velofahrer

- Am Bahnhof Zug wird eine genügende Anzahl bewirtschafteter, während 24-h zugänglicher, vor Witterung geschützter und gratis erhältlicher Veloabstellplätze bereitgestellt.
- Am Bahnhof Zug wird eine genügende Anzahl (Ca. 100) bewirtschafteter, während 24-h zugänglicher, vor Witterung geschützter und zusätzlich mit einem elektronischen Zutrittssystem versehener Veloabstellplätze inkl. Helmschliessfächer für persönliche Utensilien an bester Lage im direkten Umfeld der neuen Hauptunterführung bereitgestellt. Bei einer Bedarfszunahme soll die Kapazität der Velostation kurzfristig erweitert werden können.
- Am Bahnhof Zug besteht die Auswahlmöglichkeit zwischen gratis erhältlichen Abstellplätzen und zu bezahlenden Abstellplätzen mit gesteigertem Komfort und Sicherheit an zentralem Ort.
- Dem Bedürfnis nach hoher Sicherheit und Komfort für Velofahrer wird Rechnung getragen.
- Die Veloabstellanlagen sind gut beleuchtet und gepflegt.
- Am Bahnhof werden keine eingestellten Velos beschädigt oder gestohlen. (Das „verkehrstaugliche“ und damit sichere Wunschbike wird aus Angst vor Beschädigung oder Diebstahl zuhause gelassen. Damit erhöht sich die Verkehrssicherheit auch auf der Strasse.)
- Die Zu- und Wegfahrten zu den Abstellplätzen für Velos am Bahnhof Zug sind auf das städtische und kantonale Radwegnetz abgestimmt.

- Das Ein- und Ausparken innerhalb der Abstellanlage erfolgt schnell und einfach.
- Die einzelnen Perrons sind auf direktem Weg und sicher erreichbar.
- Die Velostation animiert ästhetisch zu einem Abstellen des Velos an diesem Standort.
- Die Benutzungsgebühr der Veloabstellplätze in der geschlossenen Velostation orientiert sich am Markt.
- Der Stellenwert des Velos wird erhöht und in der Verkehrspolitik der Stadt Zug verankert. Mit dem Bau der Velostation und einer zeitgemässen Bewirtschaftung der Veloabstellanlage am Bahnhof zeigt die Stadt Zug, dass sie rasch reagieren kann.
- Das Velo wird als ein ernstzunehmender Teil der kombinierten Mobilität wahrgenommen und entsprechend gefördert.
- Abonnements für die Velostation können im künftigen Reisezentrum von SBB, ZVB und Zug Tourismus gekauft werden. Ebenso werden dort professionell Fragen betreffend Velostation beantwortet.

Anforderungen der Stadt

Profil nach aussen:

- Die Stadt will den Anteil an velofahrenden BahnkundInnen nicht nur halten sondern zusätzlich fördern. Durch den Bau der Velostation wird ein zusätzliches Kundensegment angesprochen.
- Die kombinierte Mobilität Velo-Bahn als eine von verschiedenen Lösungsansätzen bei der Bewältigung der Probleme im Bereich der Mobilität in der Stadt Zug wird vermehrt gefördert (Mehr Velofahrende entlasten Verkehr und Umwelt; Mit jedem Umsteiger aufs Velo steht für tatsächlich notwendige Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs mehr Raum zur Verfügung; VelofahrerInnen tragen dazu bei, dass mit dem knappen Verkehrsraum in der Stadt Zug ökonomisch umgegangen wird).
- Die Förderung des Veloverkehrs generell bzw. die Installation einer Velostation am Bahnhof Zug inkl. einem Bewirtschaftungssystem steht im Einklang mit den Zielen des Stadtrates für die Zeitperiode 2003 bis 2006. Der Stadtrat will in diesem Zeitraum einerseits die Fertigstellung des neuen Bahnhofs nutzen, um die empfindlichen Schnittstellen zwischen öffentlichem und privatem Verkehr in der Innenstadt zu optimieren und andererseits Konzepte entwickeln und erproben, um die Verkehrsströme in der Innenstadt flexibel und den jeweiligen Tagesbedürfnissen der AnwohnerInnen sowie der BesucherInnen entsprechend zu steuern.

- Die Zu- und Wegfahrten von und zu den Veloabstellplätzen am Bahnhof Zug sind optimal zu gestalten und auf die Siedlungsentwicklung abzustimmen.
- Die Velostation ist so in das geplante neue Bahnhofsumfeld auf der Westseite des Bahnhofs zu integrieren, dass sie ästhetisch befriedigt und mit den übrigen Nutzungen (Taxistandplätze, Kiss & Ride, Notbus-haltekannte, Fussgänger) in diesem Raum koordiniert ist.

Raumprogramm

- Die Velostation am Bahnhof Zug verfügt über mindestens 100 Abstellplätze in einer oder mehreren Anlagen. In weiteren Anlagen werden zusätzliche bahnhofbezogene Abstellplätze angeboten.

Ausrüstung

- Zusätzlich werden Parkplätze für Spezialfahrzeuge wie Tandems und Anhänger sowie Schliessfächer angeboten.
- Die Velostation wird mit einer Belegungsanzeige (Leitsystem) ausgerüstet.

Etappierung

- Die Abstellplatzsituation für Velos am Bahnhof Zug muss im Baukastenprinzip weiterentwickelt werden können.
- Auch die Velostation muss im Baukastenprinzip weiterentwickelbar sein. (1. Phase - Zutrittskontrollsystem und Helmschliessfächer; evtl. 2. Phase Integration automatische Einzelradabschliessvorrichtung; evtl. 3. Phase Überwachung durch Kameras)

Betrieb

- Die Anlage der Velostation wird mit einem elektronischen Zutrittssystem betrieben. Die Velostation ist für die Nutzer während 24-h zugänglich.
- Die Velostation bzw. die Veloabstellplätze rund um den Bahnhof Zug werden durch die Stadt bewirtschaftet und betrieben wobei dies nicht bedeutet, dass ständig eine Person anwesend sein muss. Die Delegation an externe Organisationen wie VAM, GGZ, etc. ist möglich.
- Velos müssen rund um den neuen Bahnhof Zug und insbesondere im Bereich der neuen Hauptunterführung ordentlich abgestellt werden können. Ein Chaos ist zu vermeiden. Dazu ist ein gesamtheitliches Bewirtschaftungskonzept notwendig wobei Bewirtschaftung nicht heisst, dass für alle Veloabstellplätze bezahlt werden muss.

- Die Gebühren für die vollautomatische und während 24-h zugängliche Velostation orientieren sich am Markt.
- Die Abstellplatzsituation für Velos am Bahnhof Zug muss professionell vermarktet werden. Kundinnen und Kunden der Velostation müssen professionell in die Bedienung der Velostation eingeführt werden.
- Die Velovermietung am Bahnhof wird mit der Velostation verknüpft.

Risiken

- Beim Bau der Velostation ist ein hoher Grad an Investitionssicherheit anzustreben.

Anforderungen der SBB

- Die SBB sind daran interessiert, sich durch den Bau der Velostation neue Kundengruppen erschliessen zu können.
- Die Velostation muss sich ästhetisch befriedigend ins Umfeld des Bahnhof Zug eingliedern.
- Die Velostation leistet einen Beitrag zur Vermeidung eines „Velosalates“ im Umfeld der neuen Hauptunterführung.
- Die Velostation muss auf die übrigen Verkehrsträger im Umfeld des Bahnhof Zug (Taxi, Bus, Kiss&Ride, Fussgänger) abgestimmt sein.
- SBB-Mietvelos werden in die Velostation integriert.
- Falsch parkierte Velos werden bei den Eingängen zur neuen Hauptunterführung mit der Bewirtschaftung konsequent entfernt.