

Koordinationsstelle bikesharing Schweiz: Die neue Anlaufstelle für Veloverleihsysteme in der Schweiz

Innerhalb eines guten Jahres sind in mehreren Schweizer Städten verschiedene bikesharing-Angebote (Veloselbstverleih) entstanden. Diese schnelle Entwicklung dreier unterschiedlicher Systeme in der Schweiz gab den Anlass zu einem Erfahrungs- und Informationsaustausch, um von den in- und ausländischen Beispielen zu profitieren. Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat sich daher zur Unterstützung einer entsprechenden Koordinationsstelle entschlossen, die seit Frühling 2010 von der Velokonferenz Schweiz (Beratungen) und Pro Velo Schweiz (Sekretariat) gemeinsam betrieben wird. Die neue Austauschplattform steht ab sofort Gemeinden, Unternehmen, Verbänden, Tourismusorganisationen und anderen interessierten Kreisen zur Verfügung. Sie bietet u.a kostenlose Erstberatungen, Infoveranstaltungen und einen elektronischen Newsletter. (Sprachen: de und fr)

Weitere Informationen:

Koordinationsstelle bikesharing Schweiz

www.bikesharing.ch

Infotreffen 2010: 10. September in Biel:

www.bikesharing.ch/de/dokumente/infotreffen

Pro Velo Schweiz

www.pro-velo.ch

Velokonferenz Schweiz

www.velokonferenz.ch

Europäisches Forschungsprojekt „OBIS“ zu BikeSharing (englisch)

www.obisproject.com

Coordination bikesharing Suisse: La nouvelle plateforme d'échange pour le bikesharing en Suisse

En l'espace d'un peu plus d'une année, les vélos en libre service, appelés également vélos publics ou bikesharing, ont gagné de nombreuses villes. Cette prolifération rend d'autant plus importante un lieu de centralisation des expériences et des informations, afin de profiter des bonnes pratiques au niveau Suisse ou à l'étranger. C'est ce que propose la Coordination bikesharing Suisse, une nouvelle structure tenue par la Conférence vélo Suisse (conseils) et PRO VELO Suisse (secrétariat) avec le soutien de l'Office fédéral des routes. Elle s'adresse aux collectivités publiques, mais aussi aux entreprises, associations, organisations de tourisme etc. intéressées par le sujet. Elle propose, entre autres, un premier conseil gratuit d'une demi-journée, une rencontre d'information annuelle et une newsletter électronique. (langue: français et allemand)

Pour plus d'informations:

Coordination bikesharing Suisse

www.bikesharing.ch/fr

Rencontres d'information 2010 à Bienne:

www.bikesharing.ch/fr/documents/rencontres-dinformation

Pro Velo Suisse

www.pro-velo.ch

Conférence Vélo Suisse

www.velokonferenz.ch/home_f.html

Projet de recherche européen «OBIS» (en anglais)

www.obisproject.com

05.07.2010

NEWSLETTER

In dieser Nummer: Fokus Schweiz – Da und dort – Grundlagen

Foto: zVg



Editorial

Von Urs Walter

Koordination für eine nachhaltige Mobilität

Öffentliche Veloverleihsysteme sind weltweit der Trend in der Stadtmobilität. Im Wochenrhythmus werden neue Projekte gemeldet und deren Technik wird immer ausgefeilter. Die zunehmende Kooperation mit Betreibern des öffentlichen Verkehrs macht die öffentlichen Velos zum integrierten Teil einer nachhaltigen Stadtmobilität.

Bei dieser Vielfalt ist es nur schwer möglich, den Überblick zu behalten. Deshalb haben die Velokonferenz Schweiz und Pro Velo die Koordination bikesharing Schweiz ins Leben gerufen. Diese verfolgt die laufenden Entwicklungen, berät interessierte Gemeinden und Kantone, damit diese das Rad jeweils nicht neu erfinden müssen und dient generell als Informationsplattform rund um das Thema öffentlicher Veloverleih.

Über dieser Koordination steht die Vision, dass dereinst alle Systeme in der Schweiz so harmonisiert sind, dass in St. Gallen oder Genf mit derselben Karte Velos ausgeliehen werden können. Und wenn mit dieser Karte auch noch der Zug oder ein Mobility-Autos benützt werden kann, dann ist das Velo als selbstverständlicher Teil unserer Mobilität etabliert.

Urs Walter, Co-Präsident Velokonferenz Schweiz, Berater Koordination bikesharing Schweiz.

bikesharing in der Schweiz: die Netze verdichten sich

Velos im Selbstverleih schiessen wie Pilze aus dem Boden und erobern immer mehr Städte. Sie verhelfen dem Velo zu einer neuen Form von Sichtbarkeit und tragen damit zu seiner Förderung bei. Sollte der Boom anhalten, so dürften sie zu einem neuen Pfeiler der Mobilität werden, dem «individuellen öffentlichen Verkehrsmittel». Die neue Koordination bikesharing Schweiz bietet die Informations- und Austauschplattform zu diesem Thema.

Diese Angebote, auch bikesharing genannt, stellen der Bevölkerung rund um die Uhr Velos zur Verfügung. Dabei gibt es zahlreiche Angebotssysteme und Einrichtungen: Zutrittssysteme, fixe oder mobile Stelen, Kombinationsmöglichkeiten mit anderen Transportangeboten und so weiter. Trotz der Unterschiede verfügen die bikesharing-Angebote über Ähnlichkeiten und gemeinsame Ziele.

Das Kurzstanz-Verkehrsmittel

Die Tatsache, dass bis zu Distanzen von 5 km das Velo in der Stadt mit zu den schnellsten Verkehrsmitteln gehört, dürfte bekannt sein. Dennoch wird fast die Hälfte der Autofahrten genau für solche Distanzen absolviert. Bikesharing möchte daher das Velo der Bevölkerung näher bringen und sie daran erinnern, wie gut und rasch die Ziele in der Stadt mit ihm erreichbar sind.

Bikesharing-Netze in der Schweiz sind nicht mit solchen von Metropolen wie Paris, Barcelona oder London vergleichbar. Einerseits sind jene Städte flächenmässig viel ausgedehnter, andererseits verfügt

Der Erfolg des «vélib» in Paris hat massgeblich zum Siegeszug in ganz Europa beigetragen.



Foto: Velokonferenz Schweiz

Erstes Infotreffen

Freitag, 10 September in Biel
Themen: Erfahrungen in Europa und der Schweiz; Zusammenarbeit der öffentlichen Hand und von Privaten beim Aufbau eines bikesharing-Angebotes

Die Angebote der Koordination bikesharing Schweiz

Kostenlose Erstberatung für Gemeinden, Newsletter, Infotreffen, ...

Die Koordination bikesharing Schweiz

Die neue Austauschplattform zum Thema bikesharing steht ab sofort Gemeinden, Unternehmen, Verbänden, Tourismusorganisationen und anderen interessierten Kreisen zur Verfügung. Sie bietet:

- eine kostenlose Erstberatung
- einen elektronischen Newsletter
- Infoveranstaltungen
- eine Website

Die Koordination bikesharing möchte auf diesem Wege u.a. Gemeinden ermuntern, das Thema aufzugreifen und bikesharing als mögliches Angebot für ihre Gemeinde zu prüfen.

Die Koordination wird von Pro Velo Schweiz und der Velokonferenz Schweiz mit Unterstützung des Bundesamtes für Strassen gemeinsam betrieben.

Erste Infoveranstaltung

**Freitag, 10. September 2010
in Biel**

Erfahrungen in der Schweiz und in anderen Ländern Europas

Beiträge von:

- Aline Renard, Koordination bikesharing Schweiz
- Janett Büttner, Forschungsprogramm OBIS (Optimising bikesharing in european cities), Berlin

Zusammenarbeit der öffentlichen Hand und von Privaten beim Aufbau eines bikesharing-Angebotes

Beiträge von:

- Fabien Noël, Stadt Fribourg
- Stéphane Cosandey, Nestlé international, Vevey
- François Kuonen, Stadt Biel
- José Fernandez-Cavada, Manor Bienne

Besichtigung einer Pilotstation des Bieler Systems

Weitere Informationen unter:
www.bikesharing.ch

die kleine Schweiz über ein äusserst dichtes und effizientes öV-Netz. Bikesharing-Systeme in der Schweiz (vgl. Seite 3) werden als Folge davon als kompatible Systeme städteübergreifend geplant. Während der öffentliche Verkehr, namentlich die Bahn, die Städte verbindet, deckt bikesharing die erste und letzte Meile ab. Damit würde bikesharing zu einem neuen Pfeiler des öffentlichen Verkehrs.

Unterschiedliche Angebote und Technologien

Zurzeit existieren in der Schweiz zwei Angebote mit unterschiedlichen Zugangssystemen: velopass auf der Basis einer RFID-Karte (Radio Frequency Identification) und nextbike auf der Basis von Zahlenschloss-Codes, die via Telefon oder Internet kommuniziert werden. Diese beiden Anbieter decken unterschiedliche Gebiete der Schweiz ab. Armin Schmid, Projektleiter von nextbike bei der Firma Rent a Bike, geht aber davon aus, dass in der Zukunft auch nextbike-Stationen mit RFID-Lesern angeboten werden können und damit die Kompatibilität zu den anderen Systemen gewährleistet ist. Auch die Stadt Biel beabsichtigt, die RFID-Karte zum Aufschliessen der Veloschlösser einzusetzen. «Wir streben die grösstmögliche Kompatibilität mit anderen RFID-Karten an und halten uns deshalb an die gängigen Standards», sagt Jonas Schmid, Projektleiter des Veloverleihsystems Biel.

Die Firma velopass hat sich ihrerseits für ein Kartenlesesystem mit einem breiten Spektrum entschieden. «Dies bedeutet eine erhebliche Investition, ermöglicht jedoch das Lesen aller RFID-Standards und dadurch die Kompatibilität mit anderen Dienstleistungen und Nutzergruppen (Mobility Carsharing, öV-Abonnemente, Studenten- und Firmenkarten, usw.)», erklärt Geschäftsführer Lucas Girardet.

Die wachsenden bikesharing-Netze verbinden aber nicht nur Orte, sondern auch Akteure. Städte, Betriebe, Tourismusorganisationen, Hochschulen und Transportunternehmen können und wollen alle von den neuen Angeboten profitieren. Für sie führt die Koordination bikesharing im September in Biel eine Informations-

veranstaltung durch (siehe links). Diese soll auch Gelegenheit bieten, sich auszutauschen und Möglichkeiten der Zusammenarbeit kennenzulernen.

Letztlich muss ein bikesharing-Netz den Gegebenheiten einer Stadt entsprechen. Im hügeligen Freiburg bedeutet dies, dass E-Bikes eingesetzt werden; in Biel

und Luzern, wo die Velonutzung bereits hoch ist, entstehen besonders dichte Netze. Damit diese möglichst attraktiv sind, ist eine vorausschauende Planung unter Einbezug der wichtigsten Akteure entscheidend. Die Koordination bikesharing will diesbezüglich erste Impulse geben können.

Foto: Yann Bétant



bikesharing in der Schweiz

Während sich die beiden im Jahre 2009 eröffneten Systeme ausdehnen, startet ein drittes im Herbst.

velopass

Das System velopass wurde letztes Jahr in der Region Lausanne-Morges eingeweiht. Seither kommen immer mehr Westschweizer und Tessiner Städte hinzu. Die aktuelle Zahl von rund 30 Stationen in vier Städten soll im laufenden Jahr verdoppelt werden. Als Zugangstechnologie dient die RFID-Smartcard. Im Abonnement besteht die Möglichkeit, mit derselben Karte Mobility Carsharing und gewisse weitere Angebote zu nutzen. Die Stationen sind fix und im Boden verankert. Sie registrieren die eingestellten Velos. Die A-B-Miete ist möglich.

www.velopass.ch

nextbike

Auch nextbike, ein neues Angebot von Rent a Bike, wurde im Jahre 2009 als «Leihvelo am Bahnhof» lanciert. In Zusammenarbeit mit der SBB wurden 25 Bahnhöfe in der Zentralschweiz ausgerüstet. Geliehene Velos müssen an den Ausgangsort zurückgebracht werden. Im Jahr 2010 wird in einem weite-

ren Pilot die ganze Stadt Luzern mit 55 Stationen ausgerüstet. Die Reservierung der Velos erfolgt mittels Telefon; die Codes für das Veloschloss werden über Telefon, Internet, Smartphone oder SMS übermittelt. Die Stationen selbst sind daher inaktiv und flexibel. Ab dem Jahre 2011 will nextbike die

Freigabe des Velos auch mittels RFID-Karte ermöglichen.

www.nextbike.ch

Stadt Biel

Biel ist am Aufbau eines dichten Netzes mit rund 50 flexiblen Stationen. Diese sind aktiv und

kommunizieren mit den Velos ohne physischen Kontakt. Die Stationen werden grösstenteils in bestehende Abstellplätze integriert. Eine RFID-Karte öffnet und blockiert das Veloschloss. Eine Kombination mit anderen Zutrittsystemen wäre möglich.

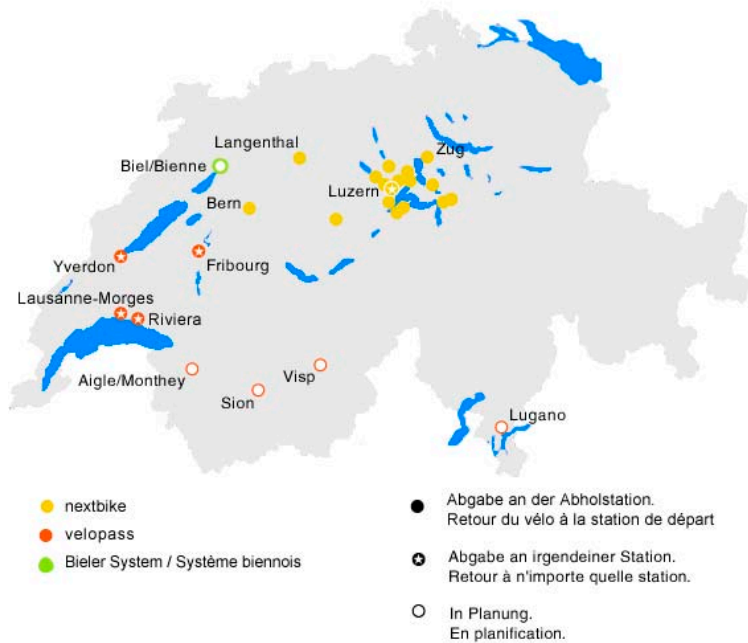


Bild: das zeichen

velopass-Station in Freiburg

nextbike-Station in Luzern

Das Bieler Projekt



Foto: Pro Velo Suisse



Foto: nextbike



Foto: Stadt Biel

Da und dort

Eine Bank kauft den Namen des Londoner bikesharing-Netzes

Viele bikesharing-Angebote sind das Resultat einer Offensive einer Werbefirma, beispielsweise JC Decaux oder Clear Channel. Dabei bezahlt die Firma der Stadt eine Velo-Flotte und erhält im Gegenzug Werbeflächen auf Velos und Plakaten. Soeben hat sich die englische Barclays-Bank den Namen des Londoner bikesharing-Angebotes gekauft, das ab August dieses Jahres unter dem Namen «Barclays Cycle Hire» 6'000 Velos betreiben wird. Für PuristInnen mögen Markennamen auf Velos eine Sünde sein. Immerhin war es die Stadt selbst, die das Angebot entwickelt und das Netz definiert hat und nicht die Bank. Zudem zeigt das Engagement von Barclays das wachsende Interesse der Privatwirtschaft am Velo und dessen Förderung in der Stadt. Damit kann der Veloverkehr als Ganzes eigentlich nur gewinnen.



London's Bürgermeister präsentiert das «Barclays Cycle Hire», das an sechs Standorten Werbung für die englische Bank macht.

Deutschland sucht die Integration von bikesharing in den öV

Geht es nach dem Willen des Bundes, so soll bikesharing eine Ergänzung des öffentlichen Verkehrs werden. Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Peter Ramsauer hat die Städte zu einer Kandidatur für den bundesweiten Modellversuch «Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme» eingeladen. Dieser soll aufzeigen, wie bikesharing besser in den öffentlichen Verkehr integriert werden kann, sei es auf dem

Niveau des Zugangssystems, der Finanzierung, der Einrichtungen oder der Kommunikation.

Unter den 44 Kandidaturen ist auch Berlin mit dem «StadtRad», das von der Deutschen Bahn vorgeschlagen wurde. Es ist die Weiterentwicklung des «call a bike» und basiert auf einer Karte, auf der Miet- und öV-Tarif vereinigt sind. Insgesamt sind acht Pilotprojekte am laufen. Die Bundesbeiträge im Umfang von mehr als 10 Mio. Euro werden ab 2011 ausbezahlt. Innovationen im Bereich der Finanzierung fehlen jedoch. Es scheint, dass die Angebote nach wie vor von den Städten und/oder den Transportunternehmen finanziert werden (müssen).

Weitere Informationen: **Creating a Market for Public Bike Sharing Systems in Germany**, Anke Borchering, WZB Social Science Research Group (www.obisproject.com > About OBIS > Project Meetings > Berlin)



Das StadtRAD im Test in Berlin. Eine Initiative der Deutschen Bahn

Kopenhagen will ein Design, das zur Stadt passt

Kopenhagen will bis 2020 die Welthauptstadt des Velos werden. Dazu braucht es unter anderem ein hochentwickeltes bikesharing-Angebot. Im Rahmen eines Design- und Technologie-Wettbewerbes sind 127 Kandidaturen aus der ganzen Welt eingegangen. Bei dieser Gelegenheit wird das bikesharing-Angebot, das heute noch auf

einem Münzsystem nach dem Einkaufswagen-Prinzip beruht, neu aufgestellt.

www.cphbikeshare.com



Gewinner des dänischen Wettbewerbs

Das bikesharing System velopass erhält den Prix-Velo-Anerkennungspreis

Pro Velo Schweiz zeichnet mit dem Prix Velo jedes zweite Jahr zukunftsweisende Infrastrukturprojekte aus. Kaum lanciert, gewinnt das Westschweizer bikesharing-Angebot bereits einen Anerkennungspreis. Die Jury bezeichnet das System velopass als innovativ und beispielhaft, durchdacht und den Schweizer Verhältnissen angepasst. Dank diesem Preis ist der Veloselbstverleih als zukunftsträchtiges Velo-Infrastrukturangebot endgültig ins Bewusstsein der Schweizer gelangt.

Die Solothurner Langsamverkehrs-Offensive LOS! (www.so-los.ch) hat den Hauptpreis erhalten. Ein zweiter Anerkennungspreis ging an die Stadt Burgdorf für die Velo-Hochstrasse.

Weitere Informationen unter www.prixvelo.ch



Die velopass-Station in Vevey. Die bikesharing-Angebote eröffnen eine neue Dimension der Veloförderung.

Spanien fördert nach dem Giesskannenprinzip

Das Spanische Institut für erneuerbare Energien und effiziente Energienutzung hat mit einem Programm Städte unterstützt, die ein bikesharing-Angebot aufbauen wollen. Dabei verzichtete es allerdings auf qualitative Vorgaben, so dass sich in den 110 finanzierten Städten auch zweifelhafte Angebote finden lassen. Einige Systeme wie in Barcelona und Zaragoza sind sehr erfolgreich, andere jedoch wenig attraktiv. Eines verleiht alle zehn Tage bloss ein Velo, bei einem anderen muss der Veloschlüssel an einem Schalter abgeholt werden, dessen Öffnungszeiten sehr beschränkt sind. Die Fachleute des Büros «gea21» äussern sich deutlich: «Ist an einem Ort nicht ein Mindestmass an Velokultur etabliert, und bikesharing wird ohne Begleitmassnahmen eingeführt, ist sein Scheitern vorprogrammiert. An gewissen Orten hätte die Stadt besser in andere Velofördermassnahmen investiert». Bikesharing muss Teil eines Paketes von Massnahmen beim Velowegnetz, bei der Infrastruktur, zur Veloförderung und bei der Kommunikation sein.

Weitere Informationen: **Public Bikes Boom in Spain. Lights and shadows** – Alfonso Sanz and Christian Kisters, Grupa de Estudios y Alternativas (www.obisproject.com > About OBIS > Project Meetings > Berlin)



Bicing in Barcelona, eine Erfolgsgeschichte mit 6'000 Velos an 400 Stationen

Ständige Adressen

Koordination bikesharing Suisse

c/o Pro Velo Schweiz
Postfach 6711, 3001 Bern
Tel. 031 318 54 14
info@bikesharing.ch
www.bikesharing.ch

BeraterInnen:

- Aline Renard
Vorstandsmitglied Velokonferenz Schweiz
Transitec Ingénieurs Lausanne
aline.renard@transitec.net
Tel. 021 652 55 55

- Urs Walter
Co-Präsident Velokonferenz Schweiz
Stadt Zürich Tiefbauamt,
Velobeauftragter
urs.walter@zuerich.ch
Tel. 044 412 26 62

Impressum

Newsletter Koordination
bikesharing Schweiz

Nr. 01 / Juni 2010

Herausgeberin: Koordination
bikesharing Schweiz
Eine Dienstleistung von Velokonferenz Schweiz und Pro Velo Schweiz mit Unterstützung des Bundesamtes für Strassen

Redaktion: Koordination
bikesharing Schweiz

Autoren dieser Nummer:
Manon Giger, Christoph Merkli

Übersetzung: Christoph Merkli

Layout:
tasty graphics gmbh Bern

Vertrieb:
kostenlos und elektronisch

Erscheinen: 2 bis 4-mal jährlich

An- und Abmeldung:
www.bikesharing.ch
info@bikesharing.ch

Ein neues Zeitalter für bikesharing in Frankreich

Es sieht ganz danach aus, als dass die französischen Städte ihre bikesharing-Systeme neu erfinden. Im Jahre 2007 wurde noch die Hälfte der bikesharing-Angebote von grossen Plakatierungsunternehmen betrieben, dies als Gegenleistung für von der Stadt erhaltene Aufträge. Damit war es aber unmöglich, die Kosten des bikesharing zu erfahren, weil die entsprechenden Zahlen nicht publiziert wurden. Zudem wurde nicht das ganze Potential des bikesharing ausgeschöpft, weil weniger dicht besiedelte Quartiere

am Stadtrand aus Rentabilitätsgründen nicht abgedeckt wurden. Unterdessen dürften weniger als ein Drittel der Angebote auf diese Weise finanziert sein, weil neue Finanzierungsmodelle entstehen. Öffentliche Transportunternehmen, unabhängige Systemanbieter und die Städte selber investieren mehr und mehr in bikesharing, weil sie es als ernstzunehmendes neues Verkehrsmittel entdeckt haben.

Zusätzliche Informationen: **Ville, Rail & Transports** – 19/05/2010 – Dossier über Businessmodelle des bikesharing



Foto: Benoît Beroud

Werbung und bikesharing sind oft kombiniert, und nicht nur auf den Velos. Hier in Lyon ist auch die Stele Werbefläche

Grundlagen

Harmonisierung der bikesharing-Zugangssysteme in der Schweiz?

Angesichts der Grösse und der Nähe der Schweizer Städte scheint der Aufbau von rein städtischen Netzen übertrieben. Ein entsprechender Bericht der Velokonferenz Schweiz aus dem Jahre 2009 befasst sich daher mit der Frage, welche Bedürfnisse und Möglichkeiten betreffend eines schweizweit einheitlichen Zugangssystems bestehen.

Der Bericht kann hier heruntergeladen werden:

www.bikesharing.ch
> Dokumente > Dokumentation

Kosten und Vorteile des bikesharing

Eine Studie des französischen Generalkommissariats für nachhaltige Entwicklung hat aufgrund von Zahlen aus verschiedenen Städten das Kosten-Nutzen-Verhältnis des bikesharing bilanziert. Dieses erscheint grundsätzlich ausgeglichen, hängt aber stark von den Betriebskosten und damit vom gewählten Betriebssystem ab.

Die Studie kann hier heruntergeladen werden:

www.bikesharing.ch
> Dokumente > Dokumentation

Der bikesharing-Blog

Der Ingenieur Paul De Mayo hat als erster eine Internet-Plattform zum Thema bikesharing eingerichtet. Die Website bietet zahlreiche Informationen zum Thema und zeigt auf einer interaktiven Weltkarte sämtliche bikesharing-Angebote auf.

Blog:
bike-sharing.blogspot.com

Das europäische OBIS-Projekt

OBIS steht für «Optimising Bike Sharing in European Cities» und ist ein Projekt der EU. Es will das

Wissen und die Erfahrungen rund um das Thema bikesharing sammeln und verbreiten, um die Angebote in Europa zu verbessern. Das Projekt fokussiert auf drei Bereiche: die potentiellen Märkte für bikesharing-Systeme, die Definition von übertrag- und anpassbaren Modellen sowie auf den Test optimierter Systeme. Als Resultat soll ein Handbuch für den Aufbau von bikesharing-Angeboten entstehen.

Website von OBIS:
www.obisproject.com



Foto: LOTS Design

Bern, Juni 2010

Einladung zum 1. Infotreffen der Koordination bikesharing Schweiz

Datum: **Freitag, 10. September 2010**
Zeit: **09.15 – 12.30 Uhr**
Ort: **Biel, Aula Primarschule Neumarkt, Neumarktstrasse 15 (s. Plan)**

Die Referate werden in deutsch oder französisch gehalten, mit Präsentation in der anderen Sprache.

Programm:

ab 08.45h **Kaffeebuffet**

09.15h **Begrüssung** durch **Hans Stöckli**, Stadtpräsident von Biel, und **Niklaus Schranz**,
Spartenleiter Velo beim Bereich Langsamverkehr des Bundesamtes für Strassen

09.30h **Die Entwicklung des bikesharing in der Schweiz und in Europa**

- Der Stand in der Schweiz (deutsch)
von **Aline Renard**, Velokonferenz Schweiz, Transitec Lausanne
- Erfahrungen aus Europa: Probleme und Lösungen (deutsch)
von **Janett Büttner**, Leiterin des Forschungsprojektes OBIS, Berlin

10.30h **public private partnership beim Aufbau von bikesharing**

- Die Stadt als Auslöserin von bikesharing (deutsch)
von **Fabien Noël**, Mobilitätsverantwortlicher der Stadt Freiburg
- bikesharing als Beitrag zur Gesundheitsförderung im Betrieb (französisch)
von **Stéphane Cosandey**, Verantwortlicher Gesundheitsförderung, Nestlé International, Vevey
- Das Bieler bikesharing-System und seine Partner (französisch)
von **François Kuonen**, Bereichleiter Stadtplanung, Stadt Biel
- Imagevorteile für den Betrieb (französisch)
von **José Fernandez-Cavada**, Direktor von Manor Biel

12.00h **Besichtigung einer bikesharing-Pilotstation**

ab 12.30h **Apéro riche**

Die Teilnahme kostet Fr. 100.- pro Person (Studierende: Fr. 50.-). Sie erhalten mit der Teilnahmebestätigung eine Rechnung.

Anmeldungen mittels des rückseitigen Anmeldeformulars bitte bis spätestens 1. September 2010 an:
Koordination bikesharing Schweiz, c/o Pro Velo Schweiz, Postfach 6711, 3001 Bern
Tel. 031 318 54 14, Fax 031 312 24 02, info@bikesharing.ch

Freundliche Grüsse

Koordination bikesharing Suisse



Manon Giger, Geschäftsführerin

**Wegbeschreibung vom Bahnhof Biel zur Primarschule Neumarkt, Neumarktstrasse 15
(10 Gehminuten)**



Anmeldung zum Infotreffen bikesharing vom 10. September 2010 in Biel

Anmeldeschluss: 1. September 2010

Kosten: Fr. 100.- pro Person (Studierende Fr. 50.-)

Organisation:

Adresse:

1) Name: Vorname:

E-mail-Adresse:

2) Name: Vorname:

E-mail-Adresse:

Ort, Datum: Unterschrift:

FAX 031 312 24 02 / c/o Pro Velo Schweiz, Postfach 6711, 3001 Bern, info@bikesharing.ch

Angebot	velopass www.velopass.ch	Nextbike www.nextbike.ch	„Bieler System“
Projektträgerschaft	velopass www.velopass.ch	Rent a Bike AG www.rentabike.ch	Stadt Biel
Lancierung	Juni 2009	Velovermietung: September 2009 Pilotprojekt Stadtnetz: Mai 2010	September 2010
Nutzer-Registrierung	Mittels Webformular, E-mail oder Telefon. Die Benutzerkarte kommt innert einigen Tagen per Post. Sie kann auch an einigen Verkaufspunkten gekauft werden.	via Homepage oder Telefon. sofortiger Zugang	Die Abos können über das Internet bestellt und an Verkaufsstellen bezogen werden.
Zutrittssystem	«Smart-Card» RFID. Sie ist je nach Abonnement mit der Mobility-Karte und anderen Karten (Studentenausweis, lokale öV-Abokarte) kombiniert.	Automatisiertes Reservationssystem „nextbike“. Natel- oder Festnetztelefonnummer als Kundenidentifikation. Code für Veloschloss werden per Telefon, Internet, Smartphone oder SMS kommuniziert (neuer Code für jede Benutzung) ab 2011: Zutritt mit RFID möglich	«Smart-Card» RFID öffnet das Veloschloss. Kompatibilität mit anderen RFID-Zutrittssystemen möglich.
Stationen	Fixe und aktive Station. Sie ist im Boden eingelassen und registriert die Präsenz des Velos.	Flexibel und passiv. Die Station ist oberflächlich fixiert; Station kann auch mit einem Hinweisschild gekennzeichnet werden. die Velos werden unabhängig der Station registriert. ab 2011: Stationen mit Kommunikationseinheit und	Flexibel und aktiv. Die Velos kommunizieren ohne physischen Kontakt mit den Stationen. Die Stationen werden grösstenteils in bestehende Abstellplätze integriert.

Angebot	velopass www.velopass.ch	Nextbike www.nextbike.ch	„Bieler System“
		Solarpanel im Angebot	
Velorückgabe	Nach der Identifikation mittels Smart-Card muss das Velo in der Station eingerastet werden.	via SMS, Smartphone, Internet oder Telefon. Beim AA-Leihvelo-Angebot muss das Velo an der Mietstation zurückgegeben werden.	Zur Abmeldung muss das Velos mittels Smart-Card an einer Leihstation abgeschlossen werden.
Stundentarife	Abotarife Die ersten 30 Minuten sind bei jeder Nutzung gratis. Ab der 31. Minute Fr. 1.-/h Die 24-Stunden Tageskarte kostet Fr. 6.-.	Grundpreis Stundenpreis: Fr. 2.- Tagespreis: Fr. 20.-	Die ersten 30 Minuten sind bei jeder Nutzung gratis.
Abonnemente	Jahresabonnemente gelten für die ganze Schweiz, für ein Netz oder in Kombination mit Mobility. Tageskarten (gegen Kaution). Mehr Informationen unter: http://velopass.ch/index.php/de/abonnemente-tarife	Monats- und Jahresabos mit 2x 1 bis 4 Gratisstunden (ab CHF 10.00 pro Monat). Spezialabos für Firmen. Zusätzliche Stunden werden zum Grundpreis verrechnet. Mehr Informationen unter: http://nextbike.ch/#804	Ein Jahresabonnement wird zwischen CHF 50 und CHF 100 kosten. Auch Tages- und Monatskarten sind vorgesehen.
Spontanmiete	Mittels Tageskarte, die an den Verkaufsstellen bezogen werden kann (Tourismusschalter, Museen, Hotels, Post)	Sofort möglich mit Anmeldung via Hotline oder Homepage.	Mittels Tageskarte, die an Verkaufsstellen bezogen werden kann. SMS-Registrierung für Spontanmiete in Abklärung.

Angebot	velopass www.velopass.ch	Nextbike www.nextbike.ch	„Bieler System“
Jährliche Verfügbarkeit	Das ganze Jahr	Von April bis Oktober/November	Das ganze Jahr
Finanzierung des Angebotes	Je nach Netz unterschiedlich. Öffentliche Hand, Unternehmen, Tourismusorganisationen, Verkauf der Werbefläche, Mietgebühren und Abonnemente.	Einnahmen aus dem Verkauf der Werbefläche, Mietgebühren und Abonnemente.	Pilotbetrieb (2 Jahre): Stadt Biel, Bundesamt für Energie, Lotteriefonds Kanton Bern, Rolex Montres. Danach selbsttragender Betrieb durch Sozialwerk.
Betriebsmodell	Die Investitionen stammen von der Stadt und den Unternehmen. Der Betrieb wird durch die lokalen Partner von velopass sichergestellt: Lausanne Roule, Caritas, ORS Service, Postauto. Velopass betreibt das System schweizweit (Kundenbetreuung, Kommunikation, Marketing, zentraler Einkauf). Die Erträge aus Betrieb und Werbung fliessen vollständig in die lokalen Angebote. Der lokale Betreiber zahlt velopass eine Pauschalgebühr.	Stadt/Unternehmen: Investitionen, Installationen und Betrieb Nextbike: Systemanbieter, Callcenter, Die Werbe- und Vermieteinnahmen werden anteilmässig zwischen den Partnern aufgeteilt	Pilotbetrieb: Planung, Realisierung und Back-Office Betrieb: Stadtplanung Biel; Unterhalt Velos und Flottenmanagement: Landschaftswerk Biel-Seeland / Zentralgarage Stadt Biel; Unterhalt Hard- und Software: Omnitron Software & Engineering
Ca. Investitionskosten a. 1 Station / 10 Velos b. 40 Stationen / 500	Keine Angabe. Offerte anfragen.	a. CHF 3'000.00 / 8000.00 b. CHF 120'000.00 / 400'000.00 anstelle von Stationen sind Hinweisschilder möglich. (CHF 100.00 anstelle von 3000.00)	auf Anfrage

Angebot	velopass www.velopass.ch	Nextbike www.nextbike.ch	„Bieler System“
Velos		pro Station) (Montage-Kosten: ca. CHF 800.00 pro Station, kein Tiefbau und Stromanschluss notwendig)	
Ca. Betriebskosten (jährlich)	Keine Angabe. Offerte anfragen.	a. Nutzung und Betriebsabhängig b. Nutzung und Betriebsabhängig (wird im Pilotprojekt eruiert)	Nützungs- und betriebsabhängig
Geschichtlicher Abriss	Die ersten Stationen standen im Juni 2009 auf dem Campus der EPFL-Uni Lausanne, in Morges und in Lausanne. Diese wurden bald durch Stationen in Vevey ergänzt. Lausanne Roule gründete in der Folge im Dezember 2009 die velopass GmbH. Sie pflegt eine enge Zusammenarbeit mit den Suisse-Roule-Städten. LausanneRoule stellt beispielsweise die Betreuung der Velopass-Kunden in der Westschweiz sicher. Seither arbeitet die Firma an der räumlichen Ausdehnung des Angebotes und der Erweiterung der technischen Möglichkeiten.	Nextbike ist ein Franchise-Produkt aus Deutschland und gehört in der Schweiz Rent a bike. Das Angebot "Leihvelo" wurde gemeinsam mit der SBB 2009 an 25 Bahnhöfen und an 15 Tourismusstandorten der Zentralschweiz lanciert. Seit Mai 2010 ist in Luzern ein Städtenetz mit 140 Velos an 55 Standorten in Betrieb das auch A-B-Mieten erlaubt. „Leihvelo am Bahnhof gibt es an den 15 grössten Bahnhöfe der Zentralschweiz.	Die Stadt Biel hat im Nachgang an die Expo02 ein innovatives Konzept für ein den schweizerischen Verhältnissen angepasstes Veloverleihsystem entwickelt. Der Pilotbetrieb wird im September 2010 aufgenommen. im Frühling 2011 wird ein stadtweites Netz mit rund 40 Stationen aufgebaut. Nach der 2-jährigen Pilotphase soll das Angebot selbsttragend durch ein Sozialwerk weitergeführt werden.

Angebot	velopass www.velopass.ch	Nextbike www.nextbike.ch	„Bieler System“
Vision	Nationales Netz, kompatibel mit zahlreichen weiteren Mobilitätsangeboten und Nutzerkarten.	Leihvelo am Bahnhof in Schweizer Städten mit mehr als 10'000 EinwohnerInnen und-nextbike in mehreren Städte.	Entwicklung eines günstigen, flexiblen, platzsparenden und engmaschigen Veloverleihsystems. Weitere Städte und Gemeinden übernehmen das Konzept, womit ein nationales Netz geschaffen wird.
Partner	Lokale Betreiber: LausanneRoule OSEO (Arbeiterhilfswerk) Caritas Vaud Die Post Technische Partner: polyright Bicincitta Mobility Carsharing Finanzpartner: Nestlé Groupe E Kantonalbanken	Trägerschaft / lokale Betreiber: Rent a Bike AG Caritas Luzern Technische Partner: SBB Nextbike Deutschland Finanzpartner für den Pilot "Leihvelos": Dienstleistungszentrum für nachhaltige Mobilität des UVEK	Trägerschaft Pilotphase: Stadt Biel Betrieb: Landschaftswerk Biel-Seeland Technische Partner: Omnitron Engineering & Software VOH SA Finanzierungspartner: Bundesamt für Energie Lotteriefonds Kanton Bern Rolex

Weitere Angaben zu den einzelnen Angeboten finden Sie auf den jeweiligen Websites.

velopass, ein innovatives Selbstbedienungs-Veloverleihsystem für die Schweiz

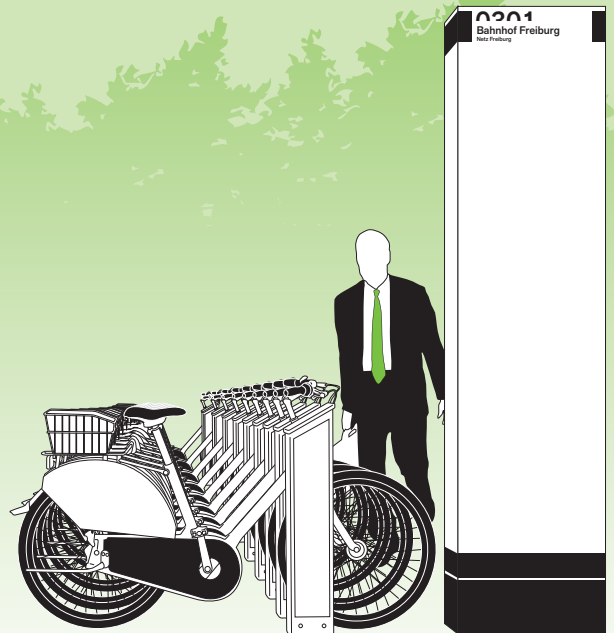
Folgende Partner vertrauen auf velopass

EPFL	Lausanne
Universität von Lausanne	Fribourg
Nestlé Schweiz	Renens
Nestlé International	Morges
Mobility CarSharing	Vevey
Medtronic	Yverdon
Waadtländer Kantonalbank	Aigle
Freiburger Kantonalbank	Préverenges
Groupe E	Monthey
Idheap	Brigue
	Viège
	Lugano
	Sion



CP 7744, 1002 Lausanne
021 533 10 10, info@velopass.ch

www.velopass.ch



Eine neue Aera in der urbanen Fortbewegung

Das Velo ist erwiesenermassen das schnellste, ökonomischste und umweltfreundlichste Transportmittel. Für kurze Distanzen bietet sich insbesondere das Leihvelo an:

- als ergänzendes Fortbewegungsmittel zum öffentlichen Verkehr,
- als eine effiziente und augenfällige Lösung zur nachhaltigen Betriebsmobilität,
- als ein touristisches Angebot zur Entdeckung der Stadt und deren Umgebung.

Freiheit, Autonomie: velopass betreibt ein Verleihsystem für Velos zur Selbstbedienung, welches rund um die Uhr zur Verfügung steht. Um ein Fahrrad ausleihen zu können, identifiziert man sich mit seiner Mitgliederkarte direkt an der Station und schon wenige Sekunden später wird das gewünschte Velo freigegeben. Nach der Benutzung kann es wieder an einer beliebigen Station zurückgegeben werden. Ob für einen Tag oder ein Jahr, der Benutzer wählt das für ihn optimale Abonnement.

Errichten einer oder mehrerer Velostationen

...in der Stadt

Robuste und praktische Velos, Stationen an zentralen Standorten sowie die schnelle Verfügbarkeit sind nur einige Vorteile von velopass. Mit der Errichtung einer oder mehrerer Stationen (sei es um ein bestehendes Verleihangebot zu ergänzen oder ein neues System einzuführen) ermöglichen Sie der Bevölkerung, den Pendlern oder den Touristen eine neue, effiziente, spielerische, umweltfreundliche, unkomplizierte und innovative Transportmöglichkeit.

...für Ihr Unternehmen

velopass ist eine echte Lösung für eine nachhaltige Betriebsmobilität. Eine Station in der Nähe der Firma bietet eine Alternative für Pendler- und Dienstfahrten (z.B. kurze Distanzen zwischen zwei Firmensitzen etc.). Dies hat zur Folge, dass bei der Firmenflotte sowie bei den Fahrspesen gespart werden kann. Der Parkplatzbedarf kann ebenfalls reduziert werden und Ihr Firmenlogo auf der Station garantiert erst noch eine grosse Werbewirkung im urbanen Umfeld. Je nach internem Identifikationssystem können Mitarbeitende direkt mit dem Firmenbadge auf die Velos zurufen.

Ein modulares, schlüsselfertiges System

Jede Station wird bezüglich seiner Grösse (Anzahl Stellposten) und Form (Anordnung in einer Linie, gegenüberliegend oder halbkreisförmig) den Kundenwünschen angepasst. Da sich der Verschluss auf allen Velotypen anbringen lässt, werden je nach Funktion des Netzwerks, verschiedene Modelle (City-, Mountainbikes) angeboten. Das velopass-System funktioniert zudem auch mit Elektro-Bikes; in neuen Netzwerken werden auf den gleichen Stationen traditionelle und elektrische Fahrräder gleichzeitig eingesetzt (wie in Fribourg). Wie beim Netz Lausanne-Morges ist es möglich, die Stadt mit ihrer Agglomeration zu verbinden; bestehende Netze können jederzeit mit neuen Stationen erweitert werden.

Betrieben wird das Verleihsystem als Gemeinschaftswerk von velopass auf nationaler Ebene einerseits und lokalen Vereinigungen (Partnerorganisationen mit gemeinnützigem Zweck) andererseits. Während sich letztere um die Wartung der Fahrräder und der Stationen kümmern und hierfür alle Einnahmen aus deren Nutzung erhalten, zeichnet velopass für die nationale Koordination, das Back Office und die Kommunikation verantwortlich und erhält dafür einen Grundbeitrag..

Unsere Vorteile

- Ein einfaches System; identisch in allen ausgerüsteten Städten
- Eine einheitliche Kommunikation für die ganze Schweiz
- Zugang zu allen Netzen mit einer einzigen Karte
- Zentralisierte Backoffice und Call-Center-Dienste
- Einheitliche Tarife
- Velos, die spezifisch für die Self-Service-Ausleihe konzipiert wurden
- Kombination von traditionellen Velos mit Elektro-Bikes im gleichen Netzwerk
- Eine gemeinsame Web-Plattform für Benutzer (mit Zugriff auf das Konto) und Betreiber (Kontrolle des Netzwerks und Unterhalt der Velos)
- Eine velopass-interne Werbeabteilung, in Partnerschaft mit der Allgemeine Plakat-Gesellschaft (APG)
- Kompatibilität mit Mobility CarSharing
- Die Zusammenarbeit mit LEGIC®, dem meistverbreiteten RFID-Standard in der Schweiz der auch die ISO 15693 und 14443A Standarten lest.



Das Leihvelo/nextbike by Rent a Bike

Nextbike ist ein automatisiertes Veloverleihsystem 24/7 für den innerstädtischen Verkehr, basierend auf dem Zugangsmedium Handy. Die nextbikes stehen auffällig an zentralen Orten wie Bahnhöfen, bei P+R Anlagen oder Tourist Offices.

Verleihsystem

Alle Nutzer sind registriert (einmalige Anmeldung via Handy oder Internet erforderlich). Der Benutzer bezahlt pro genutzte Stunde oder fährt im Abo die erste/n Stunde/n gratis.

Zur Ausleihe genügt ein Telefonanruf/SMS bei dem man den aktuellen Zahlencode des nextbike-Schlusses erhält. Nach Einstellen des Codes am Schloss kann losgefahren werden, die Rückgabe erfolgt ebenfalls per SMS oder mit einem Anruf auf die Hotlinenummer. Abgerechnet wird nach Stunden per Kreditkarte oder Lastschriftverfahren.

Kurzbeschreibung Velo

Design	Cruiserähnlich, mit grosser Werbefläche	
Rahmen	ALU Classic & Komfort Cruiser	
Schaltung	3 + 7-Gang SRAM T3	
Bremsen	V-Brake	
Räder	26", mit Pannenschutzreifen	
Sicherheit	Keine Schnellspanner, Sattel mit Diebstahlsicherung	
Schloss	Zahlenschloss	
Zusatzrüstung	Körbli vorne, fix angeschraubt	

1 Preismodell

1.1 Grundpreis

Preis pro Stunde: CHF 2.00
Tagespreis: CHF 20.00

1.2 Abo-Versionen

Im Abo gibt es **2 Fahrten pro Tag** gratis; jeweils bis zu einer oder bis zu 4 Stunden. Je weitere Stunde wird der Grundpreis verrechnet.

Abo- Art	1 Monat	Jahr/Saison	Inhalt
1 h-Abo	CHF 10.00	CHF 40.00	2 Fahrten bis zu 1h pro Tag gratis
4 h-Abo	CHF 20.00	CHF 80.00	2 Fahrten bis zu 4h pro Tag gratis
Firmen-1 h-Abo*	-	CHF 35.00 pro MA	2 Fahrten bis zu 1h pro Tag gratis
Firmen-4 h-Abo*	-	CHF 70.00 pro MA	2 Fahrten bis zu 4h pro Tag gratis

* Bei Firmen-Abo's erfolgt die Rechnungsstellung an die Firma. Preis bis 5 Mitarbeiter (MA), je weitere 5 Mitarbeiter entsprechende Reduktion von 5%.

Service

Die Betreuung der Flotte erfolgt durch die mobilen Rent a Bike-Equipen oder durch den lokalen Service-Partner. Eine hochfrequente Kontrolle ermöglicht genaue Echtzeit-Standortdaten und die Qualitätssicherung. Ein einfaches Reporting- und Verwaltungswerkzeuge und die Administration am Handy ermöglichen hierbei höchste Flexibilität.

Auf dem Internet sind Detailpläne über die Standorte verfügbar. Da keine fixen Installationen notwendig sind, ist die Flexibilität sehr hoch. Sind robuste, fixierte Stationen erwünscht, können diese ohne umfangreiche Tiefbauarbeiten installiert werden (kein Stromanschluss!).

Standortstrategie

Ziel ist es einerseits, dem Bahnkunden die kombinierte Mobilität schweizweit auf einfachste Art und Weise zu ermöglichen - andererseits auch Einheimischen und Touristen umweltfreundliche Mobilität anzubieten.

2009 wurden an 40 Pilotstandorten das System unter dem Namen „Leihvelo“ in Zusammenarbeit mit den SBB getestet; davon an 25 Bahnhöfen und an 15 weiteren Standorten wie Hotels und Jugendherbergen.

2010 ist der Ausbau des **Leihvelos** auf die 60 grössten Bahnhöfe in der Deutschweiz vorgesehen. Pro Leihvelo-Standort stehen 4-10 Velos zur Verfügung. Bei hoher Nachfrage können mehr Velos oder zusätzliche Stationen bereitgestellt werden.

Zudem ist in Luzern das städtische System **nextbike** geplant, bei dem die AB-Miete möglich ist (120-150 Velos).

2011 sind dann rund 100 Leihvelo-Stationen flächendeckend in der ganzen Schweiz geplant und weitere nextbike-Städte.

So profitieren Sie als Stadt

Nextbike – die umweltfreundliche Ergänzung zum öffentlichen Verkehr

Städte können mit nextbike ihren öffentlichen Verkehr klimafreundlicher gestalten und Bürgern wie Besuchern eine attraktive Alternative zum eigenen Auto anbieten. Werbepartner profitieren von den formschönen, auffälligen Flächen, den exponierten Standorten und dem positivem Image der nextbikes.

Nextbike - Das wirtschaftliche Fahrradverleihsystem

Das besondere an nextbike im Vergleich zu anderen Fahrradverleihsystemen ist seine Wirtschaftlichkeit. Die Investitionskosten sind bis zu 10mal geringer als bei anderen automatisierten Verleihsystemen. Rent a Bike bietet Stadtverwaltungen mit nextbike maßgeschneiderte und kostengünstige Mobilitätslösungen an, denn nextbike ist bei einer erfolgreichen Vermarktung der Werbeflächen weder auf die Subvention der laufenden Kosten angewiesen, noch sind tiefgreifende Baumaßnahmen oder Genehmigungsverfahren erforderlich.

Nextbike – ein nationales System

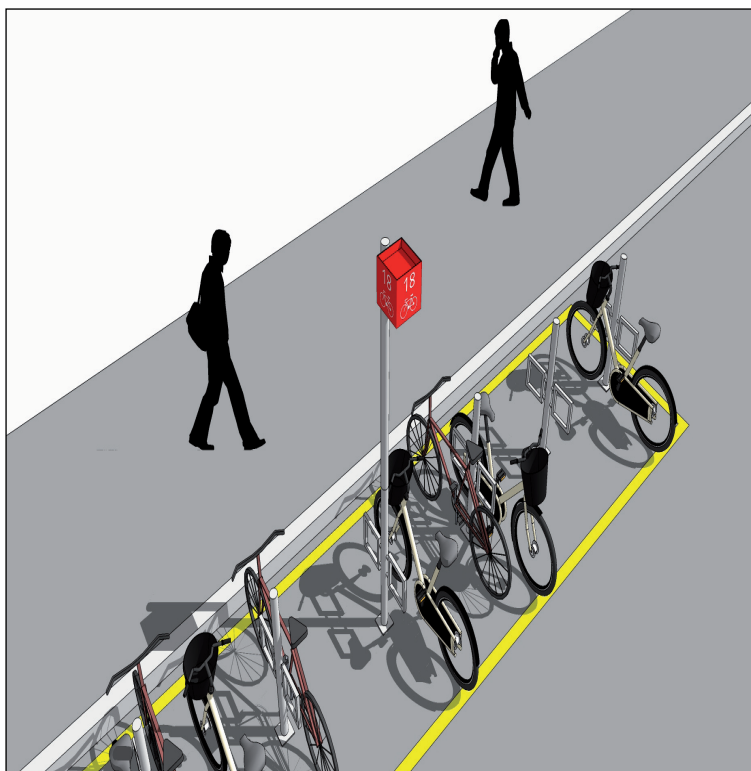
Das Ziel von Rent a Bike ist es, in den nächsten Jahren in allen Städten ab 5'000 Einwohnern und Touristenorten vertreten zu sein und so den Kunden ein nationales Angebot zu ermöglichen.

Vision

Es wird in Zukunft genau so selbstverständlich sein nach der Bahnfahrt aufs Leihvelo/nextbike zu steigen wie heute die Weiterreise mit Bus/Tram erfolgt.



Veloverleihsystem Biel



Information für
Gemeinden und weitere
interessierte Kreise

Stadtplanung Biel, April 2010

Projekt wird unterstützt von:



SWISSLOS

Lotteriefonds
Kanton Bern

Wieso ein automatisches Veloverleihsystem für Biel?

Ein Leihvelosystem ermöglicht der Bevölkerung und den Besuchern die Nutzung von Velos, die an einem Ort ausgeliehen und an einem anderen Ort wieder abgestellt werden können. Der Zugriff erfolgt automatisch mittels einer Chipkarte oder durch Übermittlung von Codes. In mehreren europäischen Städten sind in den letzten Jahren solche Angebote mit grossem Erfolg eingeführt worden. Die Veloverleihsysteme steigern die Attraktivität des Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln. Sie können als ein «individuelles» öffentliches Verkehrsmittel angesehen werden, das flexibel und ohne Wartezeiten eingesetzt werden kann.

Mit seiner relativ flachen Topografie und den gut ausgebauten Veloinfrastrukturen bietet die Stadt Biel ideale Voraussetzungen für den Veloverkehr. Mit dem Veloverleihsystem sollen neue Bevölkerungsgruppen aufs Velo gebracht und damit der Anteil des Velos im städtischen Verkehr gesteigert werden. Für die Nutzung des Angebots sprechen folgende Argumente:

- Die Leihvelos können sehr spontan und situationsabhängig eingesetzt werden.
- Der mit dem Besitz eines eigenen Velos verbundene Unterhalt und das Diebstahlrisiko fallen für die Benutzer weg.
- Die Leihvelos können während des Tagesverlaufs beliebig mit anderen Verkehrsmitteln kombiniert werden.

Anforderungen an ein Veloverleihsystem

Damit ein Veloverleihsystem von der Bevölkerung breit genutzt wird, muss insbesondere ein dichtes Netz von Stationen vorhanden sein, an welchen die Velos ausgeliehen und abgegeben werden können. Einerseits ist es für die Benutzer sehr wichtig, dass sie an möglichst vielen Zielorten eine Station vorfinden, andererseits ist eine hohe Netzdichte eine Voraussetzung dafür, dass die Velos jeweils nur kurz genutzt werden und somit eine hohe Benutzerrotation erzielt wird. Anzustreben ist ein möglichst flächendeckendes Netz von Leihstationen, wobei die Distanz von einer Station zur nächsten nicht mehr als 200 bis 300 Meter betragen sollte.

Neben dem wichtigen Erfolgsfaktor der Netzdichte hat die Stadt Biel die weiteren Anforderungen an ein Veloverleihsystem folgendermassen formuliert:

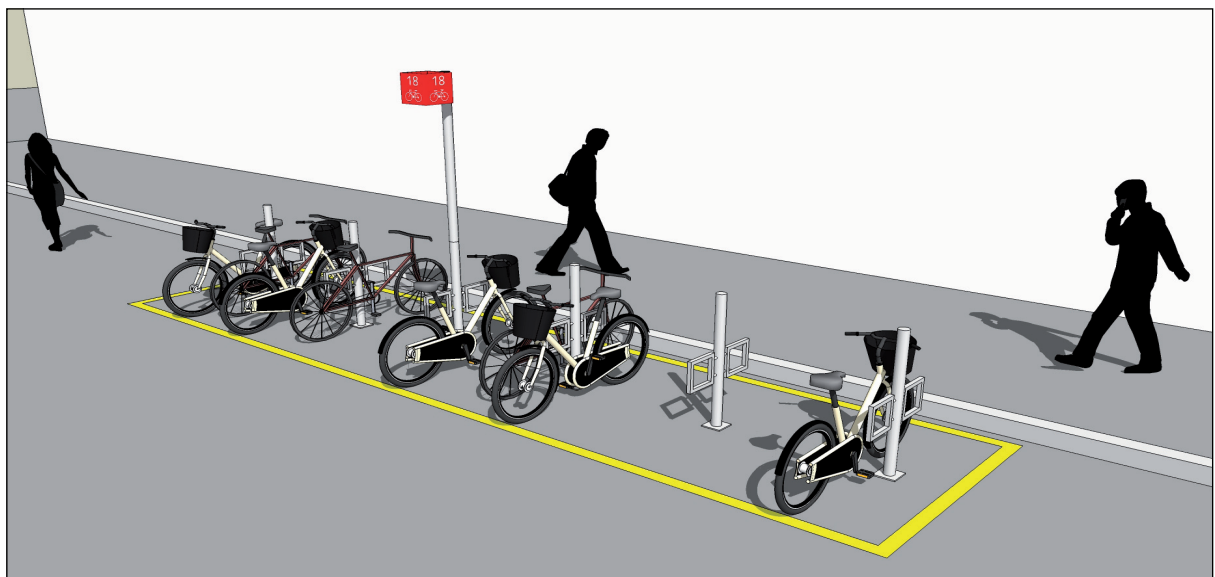
- Der Platz im innerstädtischen öffentlichen Raum ist begrenzt und wird intensiv genutzt – gefragt ist ein möglichst platzsparendes System mit einem stadtverträglichen Mobiliar.
- Das Netz der Leihstationen soll flexibel veränder- und neuen Bedürfnissen anpassbar sein.
- Die Übersicht über die Veloflotte muss jederzeit möglich sein – ein zentraler Server steuert die Leihvorgänge und überwacht den Zustand der Flotte.
- Das eingesetzte Fahrrad muss komfortabel, robust und wartungsarm sein.
- Die Kompatibilität mit anderen Veloverleihsystemen muss gewährleistet sein.

Das Bieler Konzept

Zusammen mit Spezialisten hat die Stadt Biel ein neuartiges Veloverleihsystem entwickelt, das die genannten Anforderungen erfüllt. Es wurde festgestellt, dass bestehende Veloverleihsysteme in der Schweiz und Europa entweder Defizite in Bezug auf die Benutzerfreundlichkeit und die Technologie aufweisen, oder aber in Bezug auf ihren Platzbedarf mit den innerstädtischen Verhältnissen nicht verträglich sind. Letzteres Problem besteht insbesondere bei Leihstationen mit speziellen Fixierungssäulen für jedes Fahrrad. Es ist aufgrund der Knappheit des öffentlichen Raums undenkbar, in einer Stadt wie Biel ein dichtes Netz von Leihstationen dieses Typs aufzubauen.

Das Bieler Veloverleihsystem zeichnet sich durch folgende Eigenschaften aus:

- Es besteht kein physischer Kontakt zwischen Leihvelos und Leihstation. Die Kommunikation und die Steuerung der Ausleihvorgänge werden über Kurzstreckenfunk zwischen Velos und Leihstation gewährleistet.
- Die Velos können nur an den Leihstationen bezogen, respektive zurückgegeben werden.
- Die Leihstationen sind in die bestehenden, zahlreichen Veloabstellplätze integriert. Die benötigte Infrastruktur besteht lediglich aus einem Modul, welches die Leihstation als solche signalisiert und die Kommunikationselektronik enthält.
- Die Velos verfügen über ein elektronisches Schloss, das mit einer Chipkarte (RFID) geöffnet werden kann.
- Alle Benutzer sind registriert. Der Zugang zum System erfolgt über ein Tages-, Monats- oder Jahresabonnement.
- Das System ist technisch kompatibel mit anderen Angeboten, die mittels einer RFID-Karte zugänglich sind (z. Bsp. Mobility, Velopass)
- Die Technologie kann mit jedem beliebigen Fahrradtyp kombiniert werden.



Modell integrierte Leihstation (roter Würfel: technisches Modul für Kommunikation Velo - Station)

Vorteile gegenüber anderen Veloverleihsystemen

Aufgrund seines neuartigen Konzeptes weist das Bieler Veloverleihsystem gegenüber bestehenden Systemen gewichtige Vorteile auf, welche das Projekt auch für andere Schweizer Städte und Gemeinden interessant machen:

- Der Eingriff in den öffentlichen Raum ist bescheiden. Grundsätzlich sind keine spezifischen Flächen nötig. Der öffentliche Raum wird nicht durch weiteres massives Mobiliar belastet.
- Leihstationen können in sehr kurzer Zeit und ohne grossen Aufwand aufgebaut, aufgehoben oder verschoben werden. Damit besteht die Möglichkeit von temporären Stationen (saisonale Standorte, Veranstaltungen).
- Abgesehen von der Verankerung des Stationspfeilers sind keine Tiefbauarbeiten erforderlich. Da das System über Batterien gespeist wird, benötigt es keine Stromanschlüsse.
- Aufgrund der bescheidenen Infrastrukturen ist das Bieler Veloverleihsystem bedeutend günstiger als andere Systeme mit fixen Leihstationen.
- Die tiefen Kosten der Leihstationen und die minimale Infrastruktur ermöglichen den Aufbau eines dichten Netzes, was für eine breite Nutzung des Angebots zentral ist.

Realisierung und Pilotbetrieb

Die Stadt Biel startet im September 2010 eine Testphase des Systems mit rund 7 Stationen und 50 Fahrrädern. Im Frühling 2011 wird das Gesamtsystem mit rund 40 Leihstationen und 300 Velos aufgebaut und in Betrieb genommen.

Mit Unterstützung der Firma Rolex, des Bundesamtes für Energie sowie des Lotteriefonds des Kantons Bern hat die Stadt Biel die Finanzierung des Aufbaus des Veloverleihsystems und eine zweijährige Pilotphase bis Ende 2012 sichergestellt. Danach soll das Angebot selbsttragend von einem Sozialwerk weiter betrieben werden.

Kontakt & Auskünfte

Stadtplanung Biel
Herr Jonas Schmid
Zentralstrasse 49
2502 Biel
T: 032 326 16 33
jonas.schmid@biel-bienne.ch