

INFOLETTER



Foto: zVg

Editorial

Von Matthias Aebischer

Es war vor acht Jahren. Da war ich in London und lieh mir zum ersten Mal mit der Kreditkarte ein Rad an einer bikesharing-Station aus. Ich war mir sicher, dieses geniale System würde innert Kürze auch in der Schweiz weit verbreitet sein. Weit gefehlt!

In meiner Heimatstadt Bern warte ich noch immer auf ein geeignetes bikesharing-Netz. Rekurse haben dieses Vorhaben gebremst. Dennoch, wenn alles gut läuft, wird im Sommer 2018 in Bern ein neues System lanciert. Ich freue mich.

Denn bikesharing ist für mich, als Besitzer eines SBB-Generalabonnements, ein Segen. Da erreiche ich Nyon für das Dokumentarfilmfestival «Visions du Réel» mit dem Zug und laufe direkt an die erste bikesharing-Station. Für die internationale Kundschaft dieses Festivals ist dies das Normalste der Welt. Sie kennt das System von zuhause und löst sich ein Velo wie ein Ticket am Automat.

In der Romandie ist bikesharing weiter verbreitet. Wir haben in der Deutschschweiz also noch Aufholbedarf.

Matthias Aebischer
Präsident von Pro Velo Schweiz
Journalist und Nationalrat, Bern

Chancen und Herausforderungen von reinen free-floating-Systemen

Welches sind die Vor- und Nachteile von bikesharing-Systemen, bei denen die Velos irgendwo abgestellt und mit einer App lokalisiert und entsperrt werden können?



Foto: KVB Köln/nextbike Werkfoto

Das hybride System von Nextbike ist derzeit in Köln, München und Berlin in Betrieb.

Valérie Sauter

Ende 2016 gab es weltweit unter den 2,3 Millionen bikesharing-Velos rund 550 000 Velos, die Teil eines free-floating-Systems waren (bike-sharing.blogspot.ch). In China ist dieses System in starkem Aufschwung. Hier sind zwei Start-up-Unternehmen besonders aktiv: Ofo, gegründet 2014, mit rund 10 Millionen Kundinnen und Kunden und mehr als einer Million Velos in 34 chinesischen Städten, sowie Mobike, gegründet 2016,

mit 20 Millionen Kundinnen und Kunden in mehr als 20 chinesischen Städten. In Europa sind sich verschiedene free-floating-Systeme am entwickeln und in der Schweiz ist im vergangenen Jahr in Zürich ein System mit Elektrovelos in Betrieb genommen worden (siehe Interview Seite 4). Welches sind nun die Vorteile und Grenzen dieses bikesharing-Systems, das weder Stelen noch Abstellanlagen benötigt?

Infotreffen bikesharing und Velostationen

am Mittwoch, 20. September 2017 in Zürich.

Seite 2

Umwälzungen in Berlin und Paris

Seite 3

Infotreffen 2017

Das Infotreffen Velostationen und bikesharing wird am Mittwoch, 20. September 2017, in Zürich stattfinden. Der Vormittag beginnt mit Besichtigungen rund um den Bahnhof, unter anderem der neuen Velostation Europaplatz, die dann zumal ihre Tore geöffnet haben wird. Im Rahmen von verschiedenen Referaten präsentieren Fachleute Informationen über Velostationen in der Schweiz. Der Nachmittag steht im Zeichen des bikesharing. Die Referate und Fallbeispiele widmen sich den Bedürfnissen mittelgrosser Städte wie zum Beispiel Karlsruhe (D) und Lille (FR). Programm und Anmeldung werden ab Mitte Juni online verfügbar sein unter www.velostation.ch und www.bikesharing.ch.

Elektrovelos im bikesharing

Die Zahl der Elektrovelos in bikesharing-Systemen wächst weiter: Ende 2016 waren es weltweit 11 000 Velos. Die Mehrheit der Anbieter haben hierzu eigene Modelle entwickelt. Einige Velos ermöglichen es den Nutzern, ihre eigene Batterie zu verwenden, damit sie sich einer geladenen Batterie sicher sein können. Dies ist beispielsweise der Fall beim französischen Anbieter JC Decaux sowie bei den neuen Velos von Velospot, die in Biel, Meyrin und Chêne-Bougeries im Testeinsatz sind.



Foto: Intermobility AG

Das E-Bike der Intermobility SA enthält zwei Batterien: Die eine wird durch den Betreiber bewirtschaftet. Sie kann durch eine zweite ergänzt werden, die im Besitz des Nutzers ist.

Vorteile:

- Die Nutzer müssen keine Abstellanlage suchen, um das Leihvelo zurückzugeben.
- Das Problem überfüllter Abstellanlagen, an denen das Leihvelo nicht mehr zurückgegeben werden kann, ist gelöst.
- Es benötigt keine Abstellanlage oder Stele, die im Boden verankert werden muss (Arbeitsaufwand, Kosten, Belegung des öffentlichen Raums).
- Die Velos können überall abgestellt werden (öffentlicher Raum, Firmen).
- Velos können der Nachfrage angepasst fein verteilt werden.

Herausforderungen und Grenzen:

- Die Kundschaft hat keine Garantie, in der Nähe ein Velo zu finden. Auf der App sichtbare Velos sind möglicherweise bei Ankunft bereits ausgeliehen.
- Die free-floating-Velos belegen öffentlichen Raum bzw. Veloabstellplätze.

- Der Aufwand für die Bewirtschaftung und den Unterhalt einer in der ganzen Stadt verteilten Flotte ist grösser, namentlich für das Wechseln der Akkus bei Elektrovelos, da es keine Lade-stationen gibt.
 - Die Genauigkeit der GPS-Daten und die Kommunikation der Velos mit der Zentrale können ungenügend sein.
 - Diebstahl- und Vandalismus-schutz ist geringer als bei Abstellanlagen.
 - Die Sichtbarkeit der free-floating-Velos ist schlechter als die von Abstellanlagen, gerade für Ortsunkundige.
 - Die Kunden müssen über ein Smartphone verfügen und die App herunterladen.
 - Für Gruppenausleihen ist das free-floating-System weniger gut geeignet, da die Velos verstreut positioniert sind.
- Für Marco Weigert, Head of sales & Cooperation bei Nextbike, ist ein «free floating praktisch für jene, die ihr Velo abgeben, jedoch nicht

immer optimal für jene, die sich ein Velo mieten wollen. Zudem vermittelt eine Station gerade im Bereich des Übergangs für Pendler das Gefühl der «Verlässlichkeit.»

Nextbike hat daher entschieden, ein hybrides System zu entwickeln, das sowohl mit Stationen wie auch mit free-floating-Zonen betrieben wird. Marco Weigert: «Beide Bestandteile können sowohl physisch (Station, Infrastruktur) als auch über Tarife gesteuert werden. Zum Beispiel mit einem Normaltarif für die Rückgabe an Stationen und volle Flexibilität (Rückgabe überall im Betriebsgebiet) gegebenfalls gegen Aufpreis.» Dieses hybride System ist jedoch nicht die Lösung für alle erwähnten Probleme, namentlich bei der Reglementierung. Die Frage der Nutzung des öffentlichen Raumes ist heikel und war in Genf Grund für einen Rekurs. Die Stadt wollte einem Anbieter die Nutzung des öffentlichen Grundes verbieten. Sie ist in erster Instanz unterlegen, hat den Entscheid jedoch weitergezogen.

Aktuelles aus der Schweiz ...

Die Behörden von Genf und Zürich erwarten die Entscheide der zuständigen Gerichte zu den laufenden Rekursen. Zürich hatte sich im März 2015 für das System von PubliBike entschieden, während Genf die Ausschreibung des Systems im November 2015 lanciert hatte. Dennoch sieht man in diesen Städten bikesharing-Velos: In Zürich hat die Mobiliar ihr System smide lanciert (siehe Seite 4) und im Kanton Genf hat die Intermobility SA in zehn Gemeinden den Betrieb aufgenommen.

Auch die Städte Lugano und der Bezirk Nyon warten auf einen Gerichtsentscheid, um ihr bestehendes bikesharing-System erweitern zu können (siehe Seite 3). In Bern hat das kantonale Obergericht im September 2016 einen Rekurs abgewiesen, und das Bundesgericht hat dem Rekurs im November 2016 keine aufschiebende Wirkung zugebilligt. Der definitive Entscheid steht noch aus. Die PubliBike AG kann jedoch nun das System mit eineinhalbjähriger Verzögerung aufbauen, um es ab Frühling 2018 betreiben zu können.



Foto: PubliBike AG

PubliBike AG hat sein neues Selbstverleih-System im April an der Smart-Suisse vorgestellt.

Mehrere Städte und Gemeinden treiben den Ausbau ihrer Netze voran. Montreux und Villeneuve schliessen sich den velospot-Netzen an, wie auch 18 Tessiner Gemeinden. Aigle und Monthey haben ihr PubliBike Netz seit Januar aufgegeben. In der Zentralschweiz hat Nextbike ihre Flotte verdoppelt und ist nun in acht Gemeinden mit insgesamt rund 500 Velos präsent. Seit März 2017 bieten sechs dieser Gemeinde ihren Einwohnern im

Rahmen der Kampagne «take a bike» während mindestens eines Jahres die kostenlose Nutzung an. Was den Verleih von elektrischen Cargo-Bikes anbelangt, so wird carvelo2go dieses Jahr seine Flotte auf 120 Carvelos verdoppeln. Nach Bern, Basel, Vevey und St. Gallen, werden die Städte Zürich, Winterthur, Luzern, Baden, Davos, Burgdorf sowie mehrere weitere Gemeinden ins carvelo2go-Netzwerk eingebunden.

(VSA)

Zweite Ausschreibung: Umwälzungen in Berlin und Paris

Die ersten bikesharing-Anlagen wurden in Europa Ende der 1990er Jahre installiert. Seither hat sich das bikesharing stark entwickelt. Heute verfügen weltweit mehr als 1175 Städte, Gemeinden oder Regionen über ein Netz (bike-sharing.blogspot.ch). Mehrere Verträge gelangen nun an das Ende ihrer Laufzeit und so lancieren derzeit viele Städte die zweite Ausschreibungsrunde für ihr System. Dabei stellt sich die Frage, ob diese Offertunden lediglich ein Mittel sind, um die bestehenden Verträge zu optimieren, oder wirklich dazu dienen, etablierte Systeme auszuwechseln. Und: Was kostet die öffentliche Hand ein solcher Wechsel? Unter den grossen europäischen Städten haben Berlin und Paris aufgrund der eingereichten Angebote entschieden, ihre Systeme zu wechseln. In der Schweiz hat hingegen der Bezirk Nyon entschieden, weiterhin mit dem jetzigen Anbieter zusammenzuarbeiten.

Berlin

Die Stadt Berlin war für sein bikesharing-System «call a bike» mit der Deutschen Bahn DB unter Vertrag. Im vergangenen Jahr hat der Senat einem Vertrag mit Nextbike zugestimmt, das ein überzeugendes und kostengünstigeres System offeriert hat. Indessen bedeutet der Wechsel für die Stadt Berlin keine Mehrkosten, da der bisherige Anbieter seine Infrastruktur selber entfernen muss. Nach einem erfolglosen Rekurs in erster Instanz hat die DB beschlossen, ihre Flotte in der Hauptstadt weiterhin zu betreiben. Dazu hat sie sich mit Lidl zusammengetan,



Die künftige Pariser Velo-Flotte wird zu 30 Prozent elektrisch sein.

so dass die nunmehr als «Lidl-Bike» benannten Velos in der Stadt in noch grösserer Zahl anzutreffen sind. Es wird sich zeigen müssen, ob die Nachfrage hoch genug sein wird, dass beide Netze parallel überleben können. Seit Mai 2017 haben die Berlinerinnen und die Berliner die Wahl.

Paris

In Paris werden die berühmten Velib'-Velos von JCDecaux, die seit 2007 das Stadtbild prägen, durch solche von Smoove ersetzt. Diese französische KMU ist seit 2008 auf dem bikesharing-Markt präsent und betreibt bikesharing in 26 Städten. Sie hat (gemeinsam mit drei anderen Unternehmen) die Ausschreibung der Stadt Paris für den Betrieb ab Januar 2018 während 15 Jahren gewonnen. Ein Rekurs der unterlegenen Gruppe JCDecaux-SNCF-RATP wurde Anfang Mai abgelehnt. Die Gruppe wird noch beim Conseil d'Etat Beschwerde einreichen, was aber keine aufschiebende Wirkung hat. Sollte dieser Wechsel tatsächlich kommen, dürfte dies umfangreiche Arbeiten auslösen. Interessant an dieser Stelle zu erwähnen ist, dass

die Intermobility AG, zusammen mit zwei anderen Gesellschaften (Tracetel et SFR), es im Auswahlverfahren unter die drei letzten Anbieter geschafft hat, nachdem vorher zahlreiche andere Offertsteller bereits ausgeschieden waren.

Bezirk Nyon

Im schweizerischen Nyon (VD) hat der Regionalrat im letzten Juni die Betriebskonzession und der Ausbau des bikesharing-Netzes ausgeschrieben. Nach der Prüfung der zwei eingegangenen Offerten hat sich das Beurteilungsgremium im Februar entschieden, die Zusammenarbeit mit der PubliBike AG für fünf weitere Jahre fortzusetzen. Zwar bleibt der Anbieter derselbe, doch wird das Finanzierungsmodell geändert, indem das Netzeigentum an PubliBike AG übergeht. Die Flotte wird weiterhin durch den Verein pro-jet bewirtschaftet, der sich der Eingliederung Jugendlicher in den Arbeitsmarkt verschrieben hat. Das System soll auf Frühling 2018 erneuert werden, sofern ein hängiger Rekurs dies nicht verunmöglicht.

(VSA)

Lancierung Bikesharing-Plattform des ECF

Die europäische Dachorganisation der Velofahrer ECF hat unter dem Kürzel PEBSS eine europäische Plattform für das bikesharing eingerichtet. Eines der Ziele ist die Förderung des Dialogs und des Austausches von best practice unter den Akteuren. Die Plattform wird am 12. Juni 2017 im Rahmen der Velo-City-Konferenz im niederländischen Arnhem-Nijmegen eröffnet. Weitere Informationen unter: <https://ecf.com/community/platform-european-bicycle-sharing-systems-pebss>

Erstes bike-sharing-Netz auf dem afrikanischen Kontinent

Das Wachstum des bike-sharing ist geographisch sehr ungleich verteilt. Nun konnte im vergangenen Jahr das erste afrikanische bikesharing-Netz in Marrakesch eingeweiht werden. Das «Medina Bike» von Smoove umfasst 10 Stationen und 300 Velos.

Das bikesharing lockt Frauen aufs Velo

Velofahrende sind mehrheitlich Männer. Eine im Februar veröffentlichte Studie zeigt jedoch, dass bikesharing dazu beitragen kann, dass mehr Frauen Velo fahren: Während der Frauenanteil unter den Velofahrenden in Grossbritannien bei 25 Prozent liegt, so sind es beim bikesharing-Angebot in London 42 Prozent. www.bikeplus.org.uk

Lichtdurchlässige
Bausysteme



Real AG
Uttigenstrasse 128, 3603 Thun
Telefon 033 224 01 01
www.real-ag.ch



Wir sind die Spezialisten für Velo-
abstellanlagen und Überdachungen

Verlangen Sie unsere neue Broschüre!

Ständige Kontaktadressen

Forum bikesharing Schweiz

c/o Pro Velo Schweiz
Postfach, 3001 Bern
Tel. 031 318 54 17
info@bikesharing.ch
www.bikesharing.ch

BeraterInnen:

- Roland Pfeiffer
Präsident Velokonferenz Schweiz
Projektleiter/Fachexperte
Veloverkehr, B+S AG
r.pfeiffer@bs-ing.ch
Tel. 031 356 81 83
- Aline Renard
Vertreterin Velokonferenz Schweiz
Transitec Ingénieurs-Conseils SA,
Lausanne/Bern
aline.renard@transitec.net
Tel. 021 652 55 55/031 381 69 12

Impressum

Infoletter Forum bikesharing Schweiz

Nr. 08/Mai 2017

Herausgeber:

forum
bikesharingschweiz

Eine Dienstleistung von:

PRO VELO
SCHWEIZ - SUISSE

Velokonferenz Schweiz
Confédération Vélo Suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun Svizra

Mit der Unterstützung von:

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

Redaktion:

Forum bikesharing Schweiz

Autoren dieser Nummer:

Valérie Sauter (VSA)

Übersetzungen: Christoph Merkli

Lektorat: Christoph Merkli

Erscheint: jährlich

Auflage:

1000 Ex. deutsch
400 Ex. französisch

Preis: gratis

Produktion/Adressänderungen:

c/o Pro Velo Schweiz,
Postfach, 3001 Bern

Layout:

tasty graphics gmbh Bern

Druck:

Basisdruck AG Bern

Smide: ein neuer Akteur auf dem bikesharing-Markt in der Schweiz

Im vergangenen Jahr wurde in Zürich ein Pilotprojekt für ein free-floating-bikesharing mit Elektrovelos gestartet. Jana Lévy, die Innovationsverantwortliche bei der Mobiliar Versicherung, stellt das Projekt vor.

Können Sie das Projekt smide in wenigen Sätzen beschreiben?

smide ist das erste reine free-floating e-bikesharing-Angebot der Schweiz mit Fokus auf die erste und letzte Meile. Per App ortet man das nächstgelegene Bike, bucht es, fährt und stellt das Bike am Ziel seiner Reise (innerhalb unseres Abdeckungspereimeter «Geofence») ab – ganz ohne Stationen, direkt von A nach B. Besonders Pendler und Unternehmen profitieren von diesem Prinzip. Bezahlt wird die Fahrt direkt über die App. Als Kunde lädt man sich via Kreditkarte ein Minutenguthaben auf (Pakete von 20 bis 240 Minuten) zu 0.25 Rp./Minute auf, die Fahrt wird



Der Geofence erstreckt sich von Westen über Altstetten nach Osten bis Fluntern und von Norden von Oerlikon bis Wollishofen im Süden.



Ein Elektrovelos der smide-Flotte in Zürich.

nach genutzter Zeit verrechnet. In Zürich stehen 200 Bikes in einem Geofence zur Verfügung, innerhalb dessen die Bikes ausgeliehen und zurückgegeben werden können. Unterstützt werden die Bikes bis zu 35 km/h, sie wurden im Sinne der Sicherheit von 45 km/h gedrosselt. Die Tests haben gezeigt, dass die Kunden so flüssig am Verkehr teilnehmen können und sich sicher fühlen, besonders wenn sie sich noch an den Umgang mit einem E-Bike gewöhnen müssen.

Welches sind Ihre Erfahrungen mit dem Pilotprojekt?

smide wurde 2016 sowohl im B2B-Pilot mit Unternehmen, als auch im B2C im öffentlichen Verkehr sehr gut angenommen und hat sich bereits als festes Mobilitätsangebot im Alltag unserer Kunden etabliert. Die Feedbacks gingen von «Ihr löst ein echtes Kundenbedürfnis» über

«Absolut begeistert» bis hin zu «Kommt bald wieder zurück!». Vor allem die Einfachheit des Systems hat überzeugt. Die Testphase ist nun vorbei, smide ist 2017 wieder in Zürich in Betrieb. Die Bewirtschaftung ist gewährleistet von Züri rollt als Teil der AOZ, einer Organisation zur Förderung sozialer und beruflicher Integration.

Wieso in Zürich? Habt ihr andere Städte in Sicht?

In Zürich bewegt sich ein breiteres Publikum als an anderen Orten der Schweiz. So konnten wir schnell lernen, für welche verschiedene Anwendungsfälle smide genutzt wird, aber auch, wie sich unsere Bikes für die abwechslungsreiche Topographie eignen. Mit weiteren Städten stehen wir in Kontakt.

Weitere Informationen:

www.smide.ch (VSA)

Maximaler Parkraum auf minimaler Stellfläche ADFC geprüft und empfohlen!

- Überdachungsanlagen
- Fahrradparksysteme
- Stadtmobiliar

Waldstraße 2 • D-64584 Biebesheim
Tel.: 0049 (0) 62 58-55 52-0
Fax: 0049 (0) 62 58-55 52-36

www.orion-bausysteme.de

