

INFOLETTER



Foto: zVg

Editorial

Von Gery Balmer

Mobilität ist ein knappes Gut. Effizienz und Auslastung von Verkehrsmitteln und Infrastruktur werden immer wichtiger. Voraussetzung dafür ist das Vorhandensein und der Austausch von Informationen: Wer Angebote, Fahrzeuge und Strassen zielgerichtet zur Verfügung stellen und nutzen will, muss jederzeit deren Verfügbarkeit kennen. Der Bund schlägt die Bildung einer Dateninfrastruktur vor: Verkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Mobilitätsdienstleister oder Bikesharing-Anbieter sollen mit Hilfe der Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) ihre Daten zugänglich machen und austauschen können. App-Entwickler und Plattformbetreiber greifen darauf zu und bilden die multimodalen Transportangebote für die Kundschaft. MODI soll neutral und verlässlich vom Staat betrieben werden, ist nicht gewinnorientiert und diskriminierungsfrei. Das erhöht die Sichtbarkeit der Akteure und steigert deren Bereitschaft, sich anzuschliessen. Denn die besten Angebote gibt es dann, wenn möglichst viele Akteure der Shared Mobility ihre Informationen zur Verfügung stellen. So wird auch das Velo seine Bedeutung in der multimodalen Transportkette weiter ausbauen können. Wir sehen uns in der MODI!

Gery Balmer ist Leiter der Abteilung Politik und Vizedirektor im Bundesamt für Verkehr (BAV)

Bikesharing als Teil der «Mobility as a service»

Auch wenn «Mobility as a service» – kurz: MaaS – ein oft gehörtes Schlagwort ist, ist der Weg bis zum umfassenden Angebot aus einer App noch weit. Dass sich das Bikesharing besser mit anderen Mobilitätsangeboten vernetzen soll, darin sind sich Expertinnen und Experten indessen einig. Der Bund will die Verfügbarkeit von Mobilitätsdaten verbessern und die Anbieter wollen sich besser organisieren.

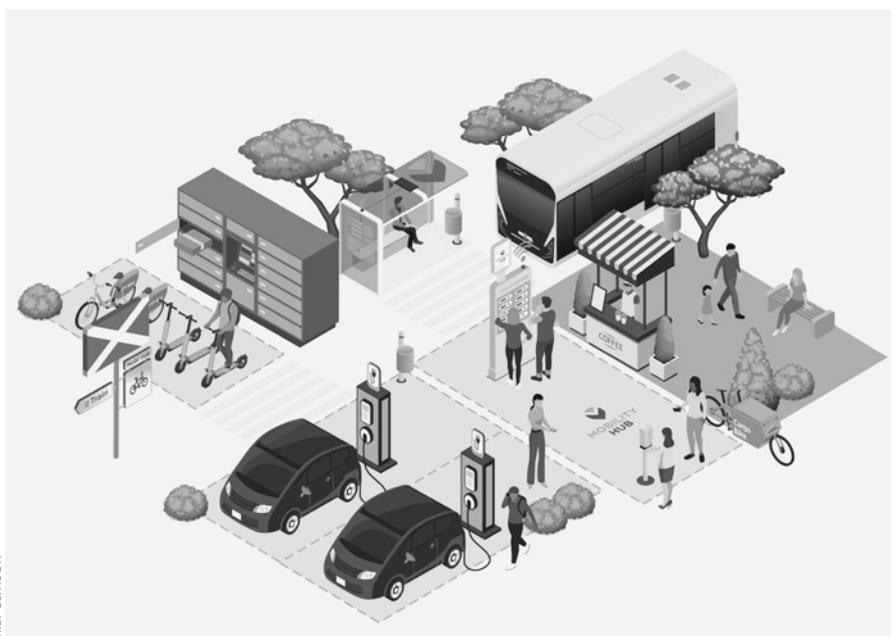


Bild: CoMoUK

«Nutzen statt besitzen»: Das Prinzip, nach dem auch das Bikesharing funktioniert, soll sich in der Schweiz weiter entwickeln. Dies wollen nicht nur Anbieter von Mobilitätslösungen und deren Kundschaft, sondern auch die Schweizer Regierung. Unter dem Namen «Nationale Mobilitätsdaten-Infrastruktur»

(MODI) hat der Bund eine Strategie erarbeitet und diesen Frühling einen Gesetzesentwurf in die Vernehmlassung geschickt. MODI soll die Grundlage dafür schaffen, dass Struktur- und Betriebsdaten, die für die Kombination von Verkehrsmitteln relevant sind, in geregelter Form digital gesammelt und zur

Shared mobility auch physisch auf einer Plattform.

Wie frei darf Free Floating sein?

Seite 3

Infotreffen Bikesharing und Velostationen

Donnerstag, 8. September in Basel
Vorprogramm auf www.bikesharing.ch



Bikesharing, Carsharing und öV aus einer App in Augsburg.

Verfügung gestellt werden können. Daten liefern und beziehen soll namentlich auch das System Bikesharing. Noch ist das Nutzen von Sharing-Velos für viele eine isolierte Aktivität, beispielsweise für eine Stadtrundfahrt oder als Ersatz für den verpassten letzten Bus. Mit einer umfassenden Verfügbarkeit von Mobilitätsdaten würde das Bikesharing als Teil von Wegekettensystemen mit Sicherheit an Bedeutung gewinnen. Eine «Zeitgeiststudie» des Autokonzerns Ford hat im Jahre 2020 ergeben, dass für junge Menschen bei der Mobilität weniger das Fahrzeug im Vordergrund steht als Flexibilität, Unabhängigkeit und Freiheit. Erfüllt die MaaS diese Bedürfnisse, so ist sie durchaus konkurrenzfähig zum eigenen Motorfahrzeug. Vorausgesetzt, sie können auch preislich mithalten.

Die eierlegende Wollmilchsau-App gibt es (noch) nicht

Dazu sollte aber nicht mehr die Kundschaft im unübersichtlichen Markt der zahlreichen Anbieter die Informationen zusammensuchen müssen. Sondern – im Idealfall – informiert künftig eine App, welche Möglichkeiten die Nutzerinnen und Nutzer haben, die gewünschte Reise zu absolvieren. Dies in Echtzeit und unter Angabe von Fahrdauer und Kosten. Selbstverständlich sollen sämtliche benötigten Fahrzeuge und öV-Strecken mit wenigen Klicks auch gebucht und bezahlt werden können.

Die Mobilitätsplattform trafikguide.ch führt schon heute zahlreiche solcher Anbieter bzw. Apps auf ihrer Website auf, wovon sechs in der Schweiz aktiv sind. Doch decken diese immer nur einzelne Verkehrsmittel, wenige Anbieter oder begrenzte Räume ab. Und sind nach Aussage von Mobilitätsexperten Thomas Sauter-Servaes

finanziell ein «Desaster». Ein solches Angebot ist, beziehungsweise war yumuv. Die Kooperation der Transportunternehmen SBB, Verkehrsbetriebe Zürich, Bernmobil und Basler Verkehrsbetriebe bot bis Ende 2021 Zugriff auf das öV-Angebot sowie Sharingdienste in Basel, Bern und Zürich an. Der wissenschaftliche Begleitbericht der ETH Zürich liefert die Begründung, warum die MaaS-Anbieter es heute noch schwer haben: Multimodale Abonnements bedienen erst eine Nische; die Mehrheit der aktuellen Nutzer sind «Early Adopters», in der Regel junge und gut ausgebildete Männer. Zudem ist MaaS erst für «Nutzergruppen mit komplexem Mobilitätsverhalten» interessant. Wer regelmässig gleiche und vergleichsweise einfache Wege absolviert, profitiert von MaaS wenig.

Die Shared-Mobility-Anbieter beginnen sich zu organisieren

Es stellt sich die Frage, wer bei der Entwicklung der MaaS die Themenführerschaft übernimmt. Sind es private, kommerziell orientierte Unternehmen, die Anwendungen entwickeln und betreiben? Davon geht der Bund in seinem Konzept «MODI» aus. Für diese Rolle kommen auf der einen Seite Anbieter von Sharing-Diensten in Frage, auf der anderen Seite unabhängige Betreiber von Plattformen. Inwiefern Sharing-Anbieter ein Interesse und die nötigen Mittel haben, Mobilitätskonkurrenten ebenfalls eine Plattform zu bieten, bleibt fraglich. Insbesondere dann, wenn sich die Fahrzeuge konkurrenzieren. Die kürzlich gegründete «Allianz für kollaborative Mobilität» (CHACOMO) hat sich nun tatsächlich zum Ziel gesetzt, die Angebote durchlässiger zu gestalten. Die Lancierung einer MaaS-Plattform steht nach

Aussage von Jörg Beckmann, dem Präsidenten von CHACOMO, jedoch nicht auf der Agenda. Eine solche liegt zu wenig im Interesse der einzelnen Unternehmen.

Aus diesem Grund wäre eine unabhängige Plattform für die kombinierte Mobilität realistischer. Doch auch eine solche müsste möglichst viele Anbieter, darunter auch Konkurrenten, an Bord holen und die für den Aufbau der Plattform nötigen Mittel beschaffen. Gelingt dies nicht, dann bleibt das Angebot lückenhaft. Und es besteht die Gefahr, dass sich parallel mehrere Plattformen entwickeln, was wiederum den Kundennutzen reduziert. Als ein Beispiel könnte hier Google dienen, auf dessen Plattform sich schon heute Reisen mit verschiedenen Verkehrsmitteln planen, aber noch nicht buchen lassen.

Städte sind als Leader prädestiniert

Wenn der Markt das Problem nicht lösen kann, das heisst kein Gesamtangebot bereitstellen kann, dann braucht es die öffentliche Hand. Die Stadtwerke Augsburg spielen diesbezüglich in Deutschland seit 2019 eine Vorreiterrolle. Der Anbieter von öffentlichem Kollektivverkehr hat sich auch zum Anbieter von «öffentlichem Individualverkehr» entwickelt. Mit verschiedenen Monatsabos kann die Kundschaft nebst Bus und Tram bis zu einer gewissen Minuten- oder Kilometerzahl Auto und Velo nutzen. Über die swa-App können sämtliche Angebote gebucht und bezahlt werden. Ein anderes Beispiel hierfür ist «Jelbi» der Berliner Verkehrsbetriebe BVG, die nicht nur eine App betreibt, sondern auch rund 20 physische Mobilitätshubs anbietet.

Übertragen auf die nationale Ebene in der Schweiz wäre es der Bund

oder ein bundeseigenes Transportunternehmen – zu denken ist an die SBB oder Postauto – der oder das eine gemeinsame ÖIV/ÖV-Plattform entwickelt und betreibt. Allerdings haben die genannten Unternehmen kürzlich einen Schritt zurück gemacht: Postauto hat Publibike verkauft und die SBB yumuv gestoppt. Silvio Ciccone, der Leiter des Bereichs «First Last Mile» bei der SBB und zuständig für yumuv, will jedoch, dass die SBB auch künftig eine relevante Rolle bei der Entwicklung der Shared Mobility spielt. Doch stehen nicht nur technologische Aspekte wie eine App oder eine MaaS-Plattform im Vordergrund, sondern auch die Bedürfnisse der Kundschaft vor Ort und damit auch der Städte. Diese gingen bei den Überlegungen zur MaaS häufig unter und seien auch bei yumuv zu wenig berücksichtigt worden. Deshalb wolle die SBB nun auf ihrem heutigen öV-Angebot aufbauen und diese mit einzelnen weiteren Leistungen der ersten und letzten Meile schrittweise ergänzen. Dabei nennt er ausdrücklich auch das Bikesharing.

Auch Publibike-CEO Markus Bacher, bis vor kurzem noch Teil von Postauto Schweiz, sieht die öffentliche Hand, sprich die Transportunternehmen in der Pflicht. Mit dem Swiss Pass bestehe schon heute eine Mobilitätsplattform, die es auszubauen gälte. Die Kantone und Städte als Besteller von Mobilität könnten da sehr viel bewirken.

Mobilitätsexperte Roman Steffen von der Firma Trafiko, der Betreiberin von trafikguide.ch, sieht ebenfalls am ehesten die Städte als Treiber der kollaborativen Mobilität. Sie kennen die Bedürfnisse der Bevölkerung, definierten die Rahmenbedingungen und seien die Partner vor Ort. Die Transportunternehmen könnten im Auftrag der Städte und Kantone den Lead in der Koordination übernehmen und ihren Kunden neben dem öV auch andere Angebote zugänglich machen, so wie Augsburg dies vor mache. Sicherlich nötig sei, dass sie ihre Angebote für Dritte öffnen, damit der öV in MaaS-Anwendungen das Rückgrat werden könne.

chacomo.ch
trafikguide.ch
yumuv.ch

Christoph Merkli

Wie frei darf Free Floating sein?

Vergangenen Dezember hat das Verwaltungsgericht Zürich entschieden, dass die Stadt Zürich vom Bikesharing-Anbieter Bond Mobility Gebühren verlangen darf. Ein Blick in die Schweiz und andere Länder zeigt, wie Städte Bikesharing im Free Floating regeln.



Bild: stadt.sg.ch

«Wer den öffentlichen Raum in besonderem Masse in Gebrauch nimmt, muss dafür eine Bewilligung haben und gegebenenfalls eine Gebühr dafür bezahlen. Dies gilt gemäss dem Zürcher Verwaltungsgericht auch für Bikesharing-Angebote im Free-Floating-System, sofern 30 oder mehr Fahrzeuge eingesetzt werden. Das Gericht begründet seinen Entscheid damit, dass durch das Bikesharing Nutzungskonflikte entstünden, beispielsweise auf Trottoirs oder bei Zufahrten für Rettungsdienste. Es sieht auch keine Ungleichbehandlung zum gebührenbefreiten, stationengebundenen Bikesharing; dort treten die genannten Konflikte nicht in dem Masse auf.

Grundsätzlich gibt es in den Schweizer Städten zwei Arten von Bewilligungen: Bern und St.Gallen beispielsweise erteilen auf der Basis eines Bewerbungsverfahrens eine begrenzte Zahl von Bewilligungen und regeln darin unter anderem die Zahl der eingesetzten Fahrzeuge. Die Stadt Zürich hingegen definiert in einem Reglement eine Gebühr ab 30 Fahrzeugen und begrenzt die Anzahl zugelassener Fahrzeuge auf 800; unter diesen Bedingungen kann eine unbegrenzte Zahl von Anbietern in der Stadt präsent sein. Auch Basel kennt keine Begrenzung

der Anzahl E-Bike- und Trottinettanbieter, sofern sie nicht mehr als 200 Fahrzeuge aufstellen; entsprechend viele sind dort aktiv. Für diese fallen auch keine Gebühren an.

Spielregeln ja – aber bitte nicht zu enge

Bikesharing-Experte und Jurist Urs Bolz bezeichnet den Entscheid des Gerichts als Bestätigung der heutigen Rechtsprechung. Er schafft Klarheit über die Bewilligungspflicht von grösseren Systemen. Er sieht die Herausforderung für die Städte nun weniger in der Bewilligungsfrage, als in der intelligenten Wahl von wettbewerblichen Verfahren zur Selektion der besten Systeme. Dabei solle den Anbietern von Bikesharing möglichst viel Gestaltungsspielraum gelassen werden. Denn der Markt sei sehr dynamisch und es seien nicht die Städte, die künftige Entwicklungen antizipieren könnten, sondern eben die Anbieter selber. Denkbar seien künftig zum Beispiel wettbewerbliche Ausschreibungen aber auch eine wettbewerbliche Vergabe von Subventionen für private Angebote im öffentlichen Interesse, die nicht kostentragend sind.

Aus Anbietersicht ist die Vielfalt der Bewilligungs- und Gebührensysteme mühsam. Grundsätzlich

jedoch sind auch Anbieter an Zulassungsbestimmungen interessiert, sofern sie ein wirtschaftliches Handeln erlauben. Ein solches ist umso schwieriger, je mehr Anbieter auf dem Markt sind, wie etwa in Zürich, Basel oder Winterthur. Tobias Griesmeier von der Sharing-Firma TIER stellt in den DACH-Ländern generell eine grosse lokale Vielfalt an Bestimmungen für den Sharing-Betrieb fest. Übersichtlicher sei es beispielsweise in Frankreich und Grossbritannien, wo primär mit Ausschreibungen gearbeitet wird. Diese würden helfen, Ordnung zu schaffen und das Geschäft qualitativ und quantitativ zu regeln. Insbesondere die Parkierung der Fahrzeuge führt bei Free-Floating-Systemen oft zu Problemen. Einer der Gründe, warum nach Aussage von Tobias Griesmeier Sharing-Angebote nicht überall auf Gegenliebe stossen. Bei den Städten geht die Entwicklung aus diesem Grund zunehmend dahin, Abstellzonen für geteilte Fahrzeuge zu schaffen, was von Tobias Griesmeier ausdrücklich begrüsst wird. Als Nebeneffekt helfen solche Zonen Sharing-Hubs zu schaffen, also Umsteigeknoten der kombinierten Mobilität.

Das Parkieren von Sharing-Fahrzeugen ist eine Herausforderung für die Städte.

Christoph Merkli

Hundertste Stadt mit carvelo2go

Die Plattform für Cargobike-Sharing «carvelo2go» wird dieses Jahr die hundertste Stadt in der Schweiz «erobert» und die Marke von 30000 Nutzerinnen und Nutzern durchbrechen. Im Rahmen eines dezentralen Pilotprojektes wird der Einsatz von so genannten «Carveloboxen» getestet. In den mit einer Smartlock gesicherten Boxen werden der Veloschlüssel aufbewahrt und der Akku aufgeladen – damit wird das Handling der Fahrzeuge personenunabhängig.

carvelo2go.ch



Bild: Mobilitätsakademie

Akku- und Schlüsselboxen beim Parkhaus Neufeld in Bern.

Erste Cargo Bike Sharing Europe-Konferenz

Im Mai haben sich in Köln erstmals Fachleute zum Thema Cargobike-Sharing getroffen. Mirjam Stawicki von der Mobilitätsakademie des TCS spricht von einer rasanten Entwicklung, die sich zum Beispiel darin äussert, dass viele Städte Ausschreibungen für den Betrieb entsprechender Netze am Laufen haben. Cargobike-Sharing ähnelt mehr dem Carsharing als dem klassischen Bikesharing; Free Floating funktioniert wegen der Reservierung nicht. Entsprechend liessen sich Cargobikes nur bedingt in Bikesharing-Netze integrieren.

cargobike.jetzt

Ständige Kontaktadressen

Forum bikesharing Schweiz

c/o Pro Velo Schweiz
 Birkenweg 61, 3013 Bern
 Tel. 031 318 54 17
 info@bikesharing.ch
 www.bikesharing.ch

Beraterin:

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. 13/Juni 2022

Herausgeber:

forum
 bikesharing schweiz

Eine Dienstleistung von:

OO PRO VELO
 SCHWEIZ-SUISSE



Mit der Unterstützung von:

Schweizerische Eidgenossenschaft
 Confédération suisse
 Confederazione Svizzera
 Confederaziun svizra
 Bundesamt für Strassen ASTRA

Redaktion:

Forum bikesharing Schweiz

Autor dieser Nummer:

Christoph Merkli

Übersetzung:

Vanessa Manarin, GTGE

Lektorat:

Valérie Sauter, Anita Wenger

Erscheint: jährlich

Auflage:

800 Ex. deutsch
 350 Ex. französisch

Preis: gratis

Produktion/Adressänderungen:

c/o Pro Velo Schweiz,
 Birkenweg 61, 3013 Bern

Layout:

tasty graphics gmbh Thun

Druck:

Printgraphic AG Bern

E-Bike- und E-Trottinett-Sharing sind nur bedingt ökologisch

Das Bild der als ökologisch geltenden Nutzung von Sharing-Elektro-Fahrzeugen wie Elektrovlos und E-Trottinette bekam mit der Publikation einer ETH-Studie Risse. Die Branche meint, es komme auf die Vergleichsgrösse an.



Die im Dezember gegründete Allianz CHACOMO ist die neue Lobby für die Shared Mobility.

Eine im vergangenen Dezember publizierte Studie der ETH Zürich stellt fest, dass persönliche E-Trottinette und E-Bikes weniger CO₂ ausstossen als die Verkehrsmittel, die sie ersetzen. Umgekehrt stossen geteilte E-Trottinette und E-Bikes mehr CO₂ aus als die ersetzten Verkehrsmittel. Die Studie wurde in Zürich durchgeführt und basiert auf einer Befragung von 540 Nutzerinnen und Nutzern sowie der Auswertung von über 65 000 Fahrten mit acht verschiedenen Fahrzeugen.

Fahrten mit Sharing-Fahrzeugen ersetzen gemäss Studie oftmals kürzere Fusswege, Velofahrten oder öV-Fahrten. Fahrten mit eigenen E-Trottinette und E-Bikes hingegen ersetzen eher längere Auto- und öV-Fahrten.

Damit wurde die Legende der klimapositiven, geteilten Mobilität zwar teilweise widerlegt. Für die ETH-Forschenden ist die Studie jedoch ein Aufruf an die Betreiber, ihre Systeme zu verbessern. Denn

trotz der negativen Ergebnisse sehen sie Potenzial in Sharing-Diensten. Etwa dann, wenn geteilte E-Trottis oder E-Bikes das Einzugsgebiet des ÖV vergrössern würden. Denkbar wäre es etwa, dass sie für Pendlerinnen und Pendlern in den Aussenquartieren die letzte Meile erschliessen würden. Auch als Entlastung in Stosszeiten seien E-Trottinette und E-Bikes sinnvoll. In ihrem Positionspapier bricht die kürzlich gegründete Allianz CHACOMO eine Lanze für eben diese elektrischen Sharing-Fahrzeuge: Diese dürften nicht isoliert betrachtet, sondern müssten als «integralen Bestandteil des gesamten Shared Mobility-Ökosystems» gesehen werden. Nur als Ganzes könne die Shared Mobility «mit all seinen unterschiedlichen Werkzeugen und Diensten (...) seine transformatorische Kraft entfalten.» Ein Blick auf die Begleitstudie zum Pilotprojekt yumuv (s. Bericht Seite 1) zeigt, dass die Kombination von Fahrzeugen bei Pendlerinnen

und Pendlern deutlich weniger beliebt ist, als bei (v.a. jungen) Menschen, die ein unregelmässiges Mobilitätsverhalten haben. Es liegt ja durchaus nahe, dass, wer regelmässig gleiche Wege fährt, ein eigenes Fahrzeug kauft. Die seit 2014 jährlich zwischen 10 Prozent und 28 Prozent steigenden Verkaufszahlen von Elektrovlos würden jedenfalls gut zu dieser Annahme passen.

Die Diskussion um die Nachhaltigkeit der Sharing Mobility wird Thema sein am Infotreffen Bikesharing vom 8. September 2022 in Basel. Studien-Mitautor Daniel Reck und CHACOMO-Präsident Jörg Beckmann werden vor Ort sein und ihre Standpunkte vertreten.

Link zur ETH-Studie:

[bikesharing.ch](https://www.bikesharing.ch) → Dokumentation

Position CHACOMO:

[chacomo.ch](https://www.chacomo.ch)

Christoph Merkli