forum bikesharingschweiz

Nr. 14 – 2023

INFOLETTER

Foto: Pro Velo Schweiz

Editorial

Von Valérie Sauter

Als ich im Jahre 2015 die Geschäftsleitung des Forums Bikesharing übernommen hatte, verfügten erst einige wenige Städte über ein entsprechendes Netz. Die grossen Städte Genf, Lausanne, Basel, Bern und auch Zürich boten ihrer Bevölkerung höchstens punktuell einige Leihvelos. Acht Jahre später gehört das Bikesharing in zahlreichen Städten zum Standardangebot. Nach wie vor bleiben aber grosse Herausforderungen bestehen: Vandalismus an Fahrzeugen, herumliegende oder stehende Velos oder Trottinette, lückenhafte Angebote, gerade an der Peripherie, oder die fehlende Integration ins öV-Angebot. Hierzu bestehen Lösungsansätze, aber noch keine Lösungen.

Gerne würde ich vom Zug aufs Velo wechseln können, so wie ich es auf den Bus kann: in jeder Stadt, mit drei einfachen Klicks und auch mit Kindern. Hierfür muss Bikesharing besser werden, ebenso wie das Velonetz, auf dem die Velos und Trottinette verkehren. Der Bund unterstützt diese Zielsetzung und Gemeinden, Kantone sowie Transportunternehmen lancieren vielversprechende Projekte. Auf dass das neue Veloweggesetz ihnen noch mehr Schwung verleihe!

Valérie Sauter leitete von 2015 bis 2023 das Forum Bikesharing Schweiz. Sie ist heute Projektleiterin bei der Büro für Mobilität AG in Bern

Städte entwickeln ein Sharing-Ökosystem

Die drei Städte Basel, Bern und Zürich wollen bei der kombinierten Mobilität vorangehen und ein nachhaltiges Angebot schaffen. Sie setzen dort an, wo 2021 das Pilotprojekt «yumuv» aufgehört hat.

Bild: BVG/Elke Stamm

Jelbi, das MaaS-Angebot Berlins, hat Leuchtturmcharakter.

Nachdem «yumuv» Ende Dezember 2021 planmässig beendet wurde, liess ein Jahr später die Mitteilung der Städte Basel, Bern und Zürich aufhorchen. Sie verkündeten die Entwicklung einer gemeinsamen App «für die Vermittlung von Mobilitätsdienstleistungen». Im Unterschied zu yumuv kam die Initiative nicht mehr von den Transportunternehmen, unter denen sich auch die SBB befand, sondern von den Städten. Sie verfügen über mehr politische und finanzielle Möglichkeiten als die Transportunternehmen. Das Projekt umfasst als Kernstück eine App, mit der verschiedene Mobilitätsdienstleistungen geplant, gebucht und bezahlt werden können. Hinzu sollen auch

Vielfältige Bundesförderung für die Shared Mobility

Seite 2

Infotreffen Bikesharing und Velostationen

Donnerstag, 14. September in Winterthur
Programm und Anmeldung auf www.bikesharing.ch

Mobilitätshubs kommen, an denen die Angebote physisch vernetzt werden.

Lorenzo Bonati, der Medienkoordinator beim Gesamtprojekt, spricht von einer Art «Ökosystem» als Alternative zum individuellen Verkehrsmittel, analog «jelbi» in Berlin. Die Ausschreibung für die Entwicklung der App steht noch bevor, mit der Lancierung des Angebotes ist frühestens Ende 2024 zu rechnen. Gemäss Lorenzo Bonati soll das neue Angebot für alle in den Partnerstädten agierenden Mobilitätsdienstleister offen sein; mittelfristig auch für andere Städte und Transportunternehmungen. Damit ist unklar, ob auch PubliBike, die grösste Bikesharing-Anbieterin in der Schweiz, Teil des Angebotes sein wird. Sie war ja bei yumuv die grosse Abwesende. Ob die SBB einsteigt, die bei yumuv im Lead war, ist ebenfalls noch nicht bekannt.

Es ist ein offenes Geheimnis, dass Veloverleihsysteme ohne öffentliche Gelder nicht nachhaltig betrieben werden können. Entsprechend wird auch das System der Städte staatliche Betriebsbeiträge benötigen, ähnlich dem öffentlichen Regionalverkehr. Der «Runde Tisch Bikesharing» des Kantons Bern im vergangenen Oktober war sich einig, dass dauerhafte Kantonsbeiträge mit den heutigen Rechtsgrundlagen nicht möglich sind. Für eine Subventionierung eines «öffentlichen Individualverkehrs» müsste eine solche erst geschaffen werden.

Es stellt sich auch die Frage, welche Organisation den Lead für die Entwicklung und den Betrieb eines Sharing-Ökosystems haben soll. Eine Möglichkeit wäre die Etablierung eines neuen Players, der von der öffentlichen Hand als Bestellerin einen Auftrag erhält und die Akteure aus der ganzen Mobilitätsszene einbindet. Gut möglich, dass der von Nationalrätin Barbara Schaffner geforderte «Aktionsplan zur Förderung innovativer und klimaneutraler Mobilitätsangebote» genau in diese Richtung gehen könnte.

Christoph Merkli

Macht der Pariser Trottinett-Bann Schule?

Als erste europäische Hauptstadt wird Paris die Sharing-Trottinette verbannen. Grundlage für diesen Entscheid von Bürgermeisterin Anne Hidalgo war im April eine Volksabstimmung, bei der sich 89 Prozent gegen die Elektro-Trottinette ausgesprochen hatten – wenn auch bei einer tiefen Stimmbeteiligung von 7,5 Prozent. Der Entscheid ist daher umstritten; Kritiker hätten lieber die Reglementierung verschärft. Ein Blick auf die Schweiz zeigt, dass die Städte hierzulande sehr unterschiedlich mit den Sharing-Trottinetten umgehen. Einige Regionen verfügen über keine Trottinett-Angebote. Hierzu zählen der Ballungsraum Luzern, das Churer Rheintal und die gesamte lateinische Schweiz. Andererseits schwimmen einzelne Städte gegen den Trend ihrer Regionen: Bulle verfügt als einzige Stadt in der Romandie über ein Angebot. Und Wetzikon hat sich nach einem Pilotversuch gegen die Einführung entschieden.

Der wohl wichtigste Grund für die Absage ist die Beanspruchung des öffentlichen Raumes und die Störung von Fussgänger:innen. Der Kanton Genf seinerseits hat sich vor einigen Jahren gegen die Zulassung eines Trottinett-Sharings ausgesprochen, namentlich um das Bikesharing-Angebot nicht zu konkurrenzieren. In der Tat zeigt sich in Paris, dass Bikesharing-Anbieter als Folge des Verbotes ihre Veloflotten vergrössern wollen. Andere Städte regulieren die Nutzung der Trottinette, etwa mittels GPS-Tracking wie Zürich oder eines Geo Fence wie Biel und St.Gallen.

Christoph Merkli

Bund fördert die Shared Mobility vielfältig

Die Welt der geteilten Fahrzeuge verändert und entwickelt sich in der Schweiz rasch. Auch der Bund fördert die Shared Mobility im Rahmen verschiedener Programme. Eine Übersicht.

Bild: PubliBike

Station des Bikesharing-Netzes Bern am Rande der Agglomeration in Zollikofen.

Die kombinierte Mobilität hat diesen März den Nationalrat erreicht. Er überwies eine Motion von Barbara Schaffner, die vom Bundesrat einen **Aktionsplan** verlangt, der «innovative und klimaeffiziente kollektive Mobilitätsangebote fördert und deren Auslastung erhöht». Auch Bundesrat Albert Rösti stellte sich hinter das Anliegen. Tatsächlich ist der Bund schon seit 25 Jahren im Bereich der Shared Mobility aktiv; damals half er mit, die Mobility Genossenschaft zu gründen. Seit vergangenem Jahr liegt mit der «Shared Mobility Agenda 2030» erstmals eine strategische Grundlage für die Entwicklung der kombinierten Mobilität vor. Sie prognostiziert der kombinierten Mobilität bis 2030 bis zu einer Verzehnfachung der heutigen Nutzung.

Bikesharing als Beitrag zur Energie-, Klima- und Verkehrspolitik

Der Bund hat derzeit verschiedene Förderprogramme am laufen. Eines ist die Agglomerationsprogrammfinanzierung, in der Verkehrsdrehscheiben mitfinanziert werden. (Vgl. hierzu den Artikel auf S. 4). Zudem fördert der Bund mit «KOMO», «front runner» und «MONAMO» auch innovative (Velo)Verleih- und Sharingsysteme.

«KOMO» ist die Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität mehrerer

Bild: Energietal Toggenburg, Sabine Camedda

Neuer Regio Hub im «Reallabor Lichtensteig».

Bundesämter. Sie unterstützt das **«Nachhaltige Mobilitätsökosystem Nesslau».** Seine Besonderheit besteht darin, dass es auf den ländlichen Raum abzielt. Hier spielen Autobesitz und MIV eine grössere Rolle als in den Agglomerationen. Und gemäss einer Umfrage sind nur gut 10 Prozent der Bevölkerung bereit, ihr Mobilitätsverhalten zu ändern. Projektleiter Christoph Kauz vom Förderverein «energietal toggenburg» möchte ihnen darum eine Verhaltensänderung schmackhaft machen. Unter anderem mit dem Aufbau eines (Cargo-)Bikesharing- Angebotes sowie Hubs zur räumlichen Bündelung der Dienste, die diesen Herbst in Betrieb gehen sollen.

Ebenfalls im Rahmen von KOMO unterstützt das Bundesamt für Energie BFE das Programm **«Regio Hub+»,** bei dem Regionalbahnhöfe zu Hubs entwickelt werden sollen. Lichtensteig im Toggenburg ist dabei ein «Reallabor». Noch bis im Herbst stehen Sharing-Velos und Trottinette des Anbieters TIER am Bahnhof, im Städtchen und an anderen Orten zur Verfügung. Da TIER bereits eine Zusammenarbeit mit dem Tarifverbund OSTWIND pflegt, können OSTWIND-Kund:innen die Fahrzeuge zu vergünstigten Konditionen nutzen.

Ein weiteres Programm heisst **«front runner».** EnergieSchweiz für Gemeinden will damit die Klassenbesten in Sachen Energie- und Klimapolitik finden und zu weiteren Höchstleistungen animieren. Seit 2021 ist Schaffhausen eine dieser Gemeinden; der Name «Sharehausen» ist hier Programm. Im Sommer will die Stadt ein Konzept präsentieren, das Aussagen macht über das Was, Wo und Wie der Sharing-Mobilität in der Munotstadt. Bereits durchgeführt wurde ein Ideenwettbewerb für Projekte, die praktisch umgesetzt werden können. So soll Schaffhausen in einem zweistufigen Verfahren mit der Sharing-Mobilität Erfahrungen sammeln können. Thomas Hug vom begleitenden Büro urbanista wird am diesjährigen Infotreffen Bikesharing über das Velo- und Trottinettsharing informieren.

Mit einer PPP zum dichten Bikesharingnetz

Ebenfalls von EnergieSchweiz getragen wird das Projekt «Modelle nachhaltige Mobilität in Gemeinden», kurz **MONAMO.** Ähnlich wie front runner sucht und unterstützt das Programm vorbildliche Gemeinden, hier jedoch mit Fokus auf die Mobilität. Eine dieser Städte ist Aarau, das sich «Sharing-Modellstadt» nennt. Das Projekt zielt unter anderem darauf ab, das Teilen von Fahrzeugen alltäglich werden zu lassen. Seit 2022 befindet sich das Projekt in der fünfjährigen Umsetzungsphase.

Bikesharing an sich ist ja nicht mehr besonders innovativ, darum setzt Aarau auf das Prinzip der «public private partnership» (PPP). Wie Marco Caprarese, der Co-Leiter Stadtentwicklung, erklärt, finanziert die Stadt sechs Bikesharing-Stationen im Sinne eines Grundnetzes mit Unterstützung des Bundes selber. Für 16-20 weitere Stationen sucht sie zahlende Partner. Dies können Firmen oder auch Wohnbauträgerschaften sein. Das Submissionsverfahren startet im Herbst, angestrebt wird eine Inbetriebnahme im Frühling 2024. Das Bikesharing-Projekt läuft als fünfjähriger Pilot bis 2029, für die über das MONAMO-Projekt hinausgehende Zeitdauer hat die Stadt die finanziellen Mittel bereits gesprochen. Bei Erfolg soll das Pilotprojekt dauerhaft weitergeführt und möglichst auch in die Region ausgedehnt werden.

Für Thomas Marty, den Programmleiter KOMO beim BFE ist klar, dass der Bund auf der Basis der Shared Mobility Agenda 2030 die kombinierte Mobilität stärker unterstützen will. Ein Element für die Umsetzung der Agenda ist der «Shared Mobility Accelerator» der Mobilitätsakademie des TCS und der Sharing-Allianz «CHACOMO». Mittelfristig muss es gemäss Thomas Marty vermehrt darum gehen, kleinere und mittelgrosse Gemeinden bei der Einführung von Sharingangeboten breit zu fördern. Ein entsprechendes Projekt wird zurzeit ausgearbeitet.

Ein Mobilitätsdaten-Umschlagplatz

Während die genannten Fördermassnahmen den Fokus auf innovative Angebote legen, will der Bund mit der «Mobilitätsdateninfrastruktur Schweiz», kurz **«MODI»,** eine Struktur schaffen, mit der Mobilitätsdaten gesammelt und bereitgestellt werden können. Ähnlich wie bei einer Steckerleiste sollen sich alle Anbieter und Nachfrager von Mobilitätsdaten einklinken können. Die Mobilitätsdaten würden zudem in einem «Verkehrsnetz Schweiz» referenziert, so dass beispielsweise Fahrzeuge genau lokalisiert werden können. Das MODI-Gesetz wurde im Jahr 2022 in einer Vernehmlassung grossmehrheitlich begrüsst, so dass das Inkrafttreten ab 2025 denkbar scheint. Damit würde eine wichtige Grundlage für die Entwicklung der kombinierten Mobilität und der Mobility as a Service (MaaS) geschaffen. Noch ist allerdings völlig offen, welche Akteure die entsprechenden Daten tatsächlich liefern beziehungsweise nutzen würden. Die Sharing-Branche ist hier bereits relativ weit: Bereits jetzt stellen über die BFE-Plattform shared-mobility.ch alle relevanten in der Schweiz tätigen Sharing-Anbieter die Verfügbarkeit ihrer Fahrzeuge live und maschinenlesbar zur Verfügung. Diese wiederum werden in verschiedenen Routenplanern und anderen Apps verwendet.

Christoph Merkli

Cargovelo-Sharing nimmt europaweit Fahrt auf

Der niederländische Anbieter «Cargoroo», europäischer Markführer mit rund 1000 Fahrzeugen, betreibt seit März im Bikesharing-Netz von Lyon 20 E-Cargobikes. Das Angebot bildet eine französische Premiere. Wie das Dashboard der European Cyclists› Federation ECF zeigt, hat sich das Angebot an Cargovelo-Sharing-Angeboten in europäischen Städten seit 2017 von 21 auf 69 Angebote mehr als verdreifacht.
Cargoroo stand auch im Fokus der Europäischen Cargobike-Sharing Conference 2023 in Köln, die im Mai stattfand.
Im Zentrum stand die Frage, wie geteilte Lastenvelos ihren Weg aus der Mobilitätsnische in den städtischen Verkehrsalltag finden. Der Kapitalbedarf beim Ausbau der Flotte ist enorm und für die Betreiber ist es schwierig, die Balance zwischen Investitionen und Betriebausgaben zu finden.
Für Jörg Beckmann, den Vizepräsidenten der Sharing-Allianz CHACOMO, ist klar, dass die Verkehrswende ohne Cargovelo-Sharing nicht funktionieren kann. Dazu brauche es aber solide Finanzierungsmodelle; renditeorientierte Risikokapitalgeber seien dabei verlockend, aber auch gefährlich. Ebenso wie «falsche Versprechungen IT-verliebter MaaS-Lösungen».

Christoph Merkli

Bild: Cargoroo

Versuchsweise verfügbar in der Metropolregion Lyon: Cargoroo-Lastenvelos im Selbstverleih.

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. 14/Juni 2023

Herausgeber:
forum bikesharingschweiz

Eine Dienstleistung von:
PRO VELO SCHWEIZ · SUISSE
Velokonferenz Schweiz
Conférence Vélo Suisse
Conferenza Bici Svizzera

Mit der Unterstützung von:
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra
Bundesamt für Strassen ASTRA

Redaktion:
Forum bikesharing Schweiz

Autoren dieser Nummer:
Christoph Merkli, Valérie Sauter

Übersetzung:
Vanja Guérin

Lektorat:
Anita Wenger, Aline Renard

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

Verkehrsdrehscheiben

Bild: BLS AG

Der Pilot «Sharing-Zone» am Bahnhof Bern-Bümpliz dauert ein Jahr.

Ebenso wie die Motion Schaffner zur Förderung innovativer und klimaneutraler Mobilitätsangebote (vgl. Artikel zur Bundesförderung auf S. 2) befindet sich derzeit der Kredit für die Agglomerationsprogramme der vierten Generation in der parlamentarischen Debatte. Es geht um insgesamt 1,5 Milliarden Franken, mit denen der Bund ab 2024 Infrastrukturprojekte in Agglomerationen unterstützen will. Das Parlament dürfte diesen Herbst darüber beschliessen. Eine der Projektkategorien sind die Verkehrsdrehscheiben. Dies sind Einrichtungen, die verschiedene Verkehrsträger miteinander verknüpfen und auf diese Weise multimodale Wegeketten konkurrenzfähig machen. Sie können am Rande von Agglomerationen stehen, wo sie den Verkehr aus dem ländlichen Raum aufnehmen und auf nachhaltige Verkehrsträger wie den öV oder Sharing-Fahrzeuge umlagern. Andere Verkehrsdrehscheiben befinden sich an öV-Knoten in den Zentren.

Sogar das «regionale Veloverleihsystem der Region Bern» gilt als Verkehrsdrehscheibe. Dies zeigt, dass der Bund das Bikesharing als Teil der Lösung der Verkehrsprobleme ernst nimmt. Gerade auch, weil gemäss einem aktuellen Bericht des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE das Verlagerungspotential vom motorisierten Individualverkehr «auf eher kurzen Fahrten von 5 bis etwa 50 Kilometer liegt». Hier kann (E-)Bikesharing seinen Beitrag leisten. Entsprechend müssen die Verkehrsdrehscheiben diesem Angebot zwingend genügend Platz einräumen. Umgekehrt tragen Sharing-Angebote auch dazu bei, Verkehrsdrehscheiben attraktiver zu machen und stärker zu beleben. Angesichts der digitalen Entwicklung der Mobilität, Stichwort MaaS, dürfte die Bedeutung von Verkehrsdrehscheiben zunehmen.

Gemäss einem aktuellen Bericht der Region Bern-Mittelland gehören Sharing-Angebote für Velos und E-Trottinette zur Standardausrüstung von Verkehrsdrehscheiben in den urbanen Kerngebieten, im Agglomerationsgürtel und in den regionalen Zentren.

Der Bundesrat will sich an derartigen Einrichtungen in 23 Agglomerationen mit knapp 150 Millionen Franken beteiligen. Dazu muss mit der Realisierung spätestens fünf Jahre und drei Monate nach der Verabschiedung des Bundesbeschlusses begonnen werden.

Christoph Merkli