

# INFOLETTER



Quelle: Pierrick Servais

Editorial

## Elektrifizierung der Leihfahrzeuge in der Schweiz: ein Überblick

Jüngste Ausschreibungen zeigen die wachsende Bedeutung von Elektrovelos in Bikesharing-Flotten. Ein Überblick über die Lage.

Von Pierrick Servais

Im Juni 2022 wurde die Shared Mobility Agenda 2030 mit ehrgeizigen Zielen veröffentlicht. Seitdem hat EnergieSchweiz zahlreiche Projekte in Gemeinden sowie Instrumente für die geteilte Mobilität wie den Shared Mobility Booster unterstützt. Tatsächlich ist die Einrichtung eines Bikesharing-Systems, das von der breiten Öffentlichkeit genutzt wird, nach wie vor eine heikle Angelegenheit: Free-Floating oder Stationen, unterschiedliche Governance-Modelle, sehr unterschiedliche Investitionen, Elektroflotte oder nicht? Die Betreiber lernen dazu; die öffentlichen Körperschaften schaffen den Rahmen. In Chur (ein KOMO-Projekt) zeigt sich, dass selbst eine mittelgrosse Stadt ein sehr leistungsfähiges Bikesharing-System einrichten kann. In Luzern hat die kostenlose Nutzung der Velos wesentlich dazu beigetragen, dass die Bevölkerung das Bikesharing als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr angenommen hat. Wenn die öffentlichen Körperschaften es schaffen, die anderswo gewonnenen Erkenntnisse zu nutzen, wird die geteilte Mobilität wirklich zum Mainstream werden und so dazu beitragen können, die Mobilität nachhaltiger zu gestalten.

Pierrick Servais, Mobilitätsspezialist,  
Bundesamt für Energie (BFE)



Quelle: Limebike

Anfang des Jahres wurde für die Region Lausanne-Morges das erste rein elektrische Bikesharing-Netz kommuniziert. Eine Träger-schaft aus 27 Gemeinden, der Universität Lausanne und der EPFL hat sich für das US-amerikanische Unternehmen LimeBike als Anbieter entschieden. Das Bikesharing-Unternehmen Publibike Velospot hat in ihre Netze in Bern, Zürich und

Freiburg neue und vermehrt elektrisch unterstützte Velos integriert. Und die Agglomeration Rive Lac (Vevey/Montreux/Villeneuve) hat in ihrer Ausschreibung für ihr neues Bikesharing-Netz ab 2027 eine vollelektrische Flotte vorgegeben.

Über den Anteil elektrischer Velos im Bikesharing gibt es keine statistischen Zahlen. Der Branchen-

Dieses Modell wird ab Juni 2026 in der Region Lausanne erwartet.

### Infotreffen Velostationen und Bikesharing 2026

Donnerstag, 10. September 2026 in Zürich

Programm und Anmeldung: [www.bikesharing.ch](http://www.bikesharing.ch)

verband CHACOMO gibt lediglich bekannt, dass im Jahre 2024 2'530 Elektrovers im free floating-Betrieb im Einsatz standen. Insgesamt umfasste die Flotte der sechs dem Verband angeschlossenen Anbieter 11'969 Velos und E-Bikes. Die Daten zeigen auch, dass sich die Angebote von Netz zu Netz stark unterscheiden. So bestehen die Netze von PubliBike Velospot in den Städten Bern, Freiburg und Zürich mehrheitlich aus E-Bikes, nämlich zu 70% in den beiden erstgenannten Städten und zu 60% in Zürich. Anders im Fall des Nextbike-Netzes in der Zentralschweiz. Hier sind nur gut 10% der 1'365 Velos elektrisch unterstützt. In der Stadt Luzern ist der Anteil ähnlich gross. In Chur hingegen, wo das Netz jünger ist, liegt dieser bei fast 50%.

Auch die Nutzung von Elektrovers unterscheidet sich stark von Region zu Region. Bei den oben genannten PubliBike-Velospot-Netzen machen E-Bike-Fahrten mehr als 80 % der Fahrten aus. Für Markus Bacher ist es «ein Mythos zu glauben, dass die Topografie eine Rolle bei der Nutzung von E-Bikes spielt. Sobald E-Bikes verfügbar sind, werden sie genutzt.» In der Stadt Luzern, wo die ersten 30 Fahrminuten auf motorlosen Velos für die Bevölkerung kostenlos sind, zeigt sich ein völlig anderer Wert: E-Bike-



Die neue Generation von E-Bikes bei PubliBike Velospot verfügt über einen Akku mit grösserer Reichweite.

Fahrten machen hier nur 5% aus. Die tariflichen Anreize erklären zweifellos diese Ausnahme, denn in Chur werden 73% der Fahrten mit E-Bikes zurückgelegt. Dennoch weist Markus Birrer, Projektleiter Mobilität bei der Stadt Luzern, darauf hin, dass keine konkrete Nachfrage nach zusätzlichen E-Bikes festgestellt wurde. Bald würde

eine Bedarfsanalyse durchgeführt, da der Vertrag mit Nextbike 2027 ausläuft. Laut Marco Weigert, dem Director DACH bei Nextbike, ist der Anstieg bei E-Bikes in den von der öffentlichen Hand (mit)finanzierten Netzen weniger ausgeprägt als in denen, die ausschliesslich von kommerziellen Unternehmen betrieben werden (z. B. Bolt, Dott oder LimeBike). Die Investitions- und insbesondere die Betriebskosten einer E-Flotte erklären diesen europäischen Trend. Die Schweiz hebt sich jedoch davon ab. Tatsächlich scheint das Angebot im übrigen Europa weniger elektrifiziert zu sein. Laut dem 2024 veröffentlichten Bericht «Shared Ambition» von Cycling Industry Europe (CIE) machen europaweit E-Bikes 21% der Flotten und 30% der Fahrten aus.

Die elektrische Unterstützung ermöglicht es, grössere Entfernungen zurückzulegen und mehr Höhenmeter zu überwinden. Somit hilft die Elektrifizierung der Bikesharing-Netze, die Zahl der Nutzer:innen zu steigern. Für Julie Liu, Kommunikationsleiterin bei LimeBike, ermöglichen E-Bike-Flotten zudem eine Diversifizierung der Nutzergruppen und erreichen auch Personen, die keine Velofahrer:innen sind. Aus Sicht von Marco Weigert bleiben die

entscheidenden Faktoren für den Erfolg von Bikesharing die Qualität der Veloinfrastruktur und günstige Nutzungstarife bzw. die Tiefe der Integration in den ÖV. Zudem weist er darauf hin, dass die Beschaffenheit und Geschwindigkeit bestimmter Velos ein offensichtliches Risiko für gelegentliche und unerfahrene Nutzer:innen darstellt. Markus Bacher hingegen bedauert, wenn dieser Trend zur Norm wird, insbesondere mit Blick auf die Zugänglichkeit des Angebots für Personen unter 16 Jahren und mit geringerem Einkommen.

Abschliessend sei darauf hingewiesen, dass die ökologischen Vorteile von E-Bikesharing-Angeboten differenziert betrachtet werden müssen, wie Daniel J. Reck, Mobilitätsexperte, in einem Vortrag am Infotreffen des Forums Bikesharing 2022 ausführte. Einerseits ersetzt das elektrische Sharing-Velo das Auto nur teilweise und tritt vielmehr an die Stelle von Fusswegen sowie Fahrten mit dem privaten Velo oder dem öffentlichen Verkehr. Andererseits sind die kürzere Lebensdauer der Elektrovers, die Wartungs- und Ladevorgänge sowie deren Verteilung mit erheblichen Emissionen verbunden, die bei der Zusammensetzung der Flotten berücksichtigt werden müssten.

## Dritter Shared Mobility Blueprint

Im Rahmen des Programms «Shared Mobility Accelerator» der Mobilitätsakademie des TCS ist anfangs Mai der dritte «Shared Mobility Blueprint» erschienen. Der Leitfaden «Shared Mobility-Promotion» richtet sich an Städte und Gemeinden, die auf ihrem Territorium die kombinierte Mobilität fördern wollen. Im Gegensatz etwa zu Frankreich oder Deutschland ist die Shared Mobility-Politik und -Planung in der Schweiz aktuell ausschliesslich in der Hand der Städte und Gemeinden, da «sich Parlament und Bundesrat seit der Publikation der «Shared Mobility Agenda 2030» zu keinem regulatorischen Impuls [haben] durchringen können», wie die Autoren des Leitfadens schreiben.

Mit der Blueprint-Serie beabsichtigt die Akademie, den kommunalen Akteuren Instrumente und Empfehlungen zu geben, die in der Gemeinde direkt anwendbar sind. Der dritte Leitfaden fokussiert auf die Förderung des Sharings von Fahrzeugen und Parkplätzen. Entsprechend betrifft ein Teil der Massnahmen auch das Bikesharing. Beispielsweise die Empfehlungen zur Dichte von Sharing-Abstellflächen auf dem Gemeindegebiet oder die Flottengrösse. Der dritte Blueprint ist somit eine wertvolle Ergänzung zu den beiden bereits erschienen Ausgaben. Diese hatten die Integration von Bike- und Trottnetsharing in den städtischen Kontext beziehungsweise die Einrichtung von Microhubs zum Thema. Die drei Blueprints können unter «Studien und Artikel» auf der Website des Forums Bikesharing heruntergeladen werden.

(Mam)

(Mam)

# Diversität auf zwei Rädern – noch ungenutztes Potential im Bikesharing

Wird heute über Velo und Nachhaltigkeit gesprochen, ist meist die ökologische Nachhaltigkeit gemeint. Velofahren birgt aber auch ein grosses Potential für mehr soziale Gerechtigkeit, beispielsweise durch diverse Nutzungsgruppen im Bikesharing.



Quelle: BIRD

Obwohl die Dienstleister Wert darauf legen, bei der Bewerbung ihres Angebots nicht nur Männer sondern explizit auch Frauen anzusprechen, wird Bikesharing mehrheitlich von Männern genutzt.

Velofahren bedeutet, auf eine selbstbestimmte, gesunde, ressourcenschonende und flexible Art mobil zu sein. Dank den expandierenden Bikesharing-Angeboten in der Schweiz wird das Velofahren unabhängiger vom Besitz eines eigenen Velos und besser mit öffentlichen Verkehrsmitteln kombinierbar. Doch wer sind die Velofahrenden in der Schweiz allgemein und in den Bikesharing Netzen?

Aktuelle Daten der Bikesharing Nutzer:innen deuten auf ein junges Publikum hin und weisen geschlechtsspezifische Unterschiede auf. Das Durchschnittsalter der Bird-Nutzer:innen in Lausanne liegt gemäss Ingrid Lanoë derzeit bei 27 Jahren, wobei ein Drittel (32%) Frauen sind. Diese Werte sind vergleichbar mit anderen von Bird bedienten europäischen Städten. Auch Markus Bacher, CEO der PubliBike Velospot AG, beobach-

tet einen höheren Männeranteil. Gemäss seinen Angaben nutzen zudem hauptsächlich «einheimische urbane Menschen zwischen 16 und 40 Jahren» das Angebot. Obwohl zu diesem Thema keine Daten erhoben werden, stellt Nextbike ebenfalls ein Verhältnis von 40 zu 60 fest, wobei Männer in der Überzahl sind. Die Bikesharing-Anbietenden wollen in Zukunft ihr Nutzer:innen-Portfolio diversifizieren, zum Beispiel mit Anpassungen im Velodesign bei Bird. Marco Weigert ergänzt: «Schon immer verfolgte Nextbike die Strategie, eine möglichst breite Nachschicht – alters- wie auch geschlechterübergreifend – zu aktivieren.» Dazu integriert Nextbike gemäss seiner Aussage in einigen Systemen «sogar Kindervelos, Tandems und sogenannte Hand-Bikes».

Der geschlechtsspezifische Unterschied ist nicht (nur) ein Phäno-

men im Bikesharing, sondern zeigt sich im gesamten Veloverkehr. Die Velofahrenden bilden heute nicht die Gesellschaft in ihrer ganzen Diversität ab, sondern bestehen überproportional aus privilegierten, männlichen, jungen und gutgebildeten Personen. Wieso das so ist, hat vielfältige Gründe: Die Übernahme von Care-Arbeit beeinflusst die Mobilität, die Infrastruktur wird hauptsächlich von Männern geplant und auch das subjektive Sicherheitsempfinden spielt eine Rolle. In der Velo-Forschung wird deutlich, dass ein intersektionaler Ansatz unumgänglich ist für die Velowende. Es gibt also nicht eine homogene Gruppe an Velofahrenden, sondern die die Alltagsmobilität prägenden Bedürfnisse sind so divers wie die Gesellschaft selbst. Dies belegt etwa die Studie «Velofahren in der Stadt Bern unter einer Geschlechter- und Migrationsperspektive»<sup>1</sup>, die Motivato-

## Bikesharing-News

### «Broom» legt los

In der Region von Aubonne im Kanton Waadt entstand unter dem Namen «Broom» ein neues Bikesharing-Netz. Es wurde vom Energie-Unternehmen «société électrique des Forces de l'Aubonne» geschaffen. Die Elektrovelos wurden von einem lokalen Unternehmen gestaltet und in der Region zusammengebaut. Die Velokörbe stammen von einer Integrationswerkstatt. Die unterstützenden Gemeinden lassen sich zwei Jahre Zeit, bis sie Bilanz ziehen wollen. Weil sich keiner der grossen Bikesharing-Anbieter für dieses eher ländliche Projekt interessiert hat, ist das Energieunternehmen eingesprungen.

### Grenzenloses Bikesharing am Hochrhein

Nach der Region Basel hat auch die Region Rheinfelden am Hochrhein ein grenzüberschreitendes Bikesharing-Angebot mit Deutschland. In sieben Gemeinden stehen Publibike-Velospot-Velos mit und ohne Elektromotor zur Verfügung. Das Netz ist mit dem Basler Netz verbunden. Das Angebot ist vorerst auf drei Jahre angelegt.

ren und Hindernisse für Frauen mit Migrationsgeschichte in erster Generation identifiziert hat. Die Ergebnisse zeigen unter anderem Handlungsbedarf beim Zugang zu Velos auf. Mögliche Massnahmen sind ein sozial gerechtes Preissystem im Bikesharing, kostenlose Velofahrkurse und velofahrende Vorbilder.

Behörden und Bikesharing-Dienste können mehr Velo-Nutzer:innen gewinnen, indem sie ihren Blick für intersektionale Bedürfnisse erweitern und ihre gesellschaftliche Verantwortung für soziale Gerechtigkeit aktiv wahrnehmen.

(Reh)

<sup>1</sup> Explorative Photovoice-Studie «Velofahren in der Stadt Bern unter einer Geschlechter- und Migrationsperspektive» Schlussbericht zuhanden der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün der Stadt Bern, 28. Februar 2025

## 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:

Valérie Sauter  
 Vertreterin Velokonferenz  
 Schweiz  
 Büro für Mobilität AG, Bern  
 valerie.sauter@bfmag.ch  
 Tel. 031 381 93 45

## Impressum

### Infoletter Forum Bikesharing Schweiz

Nr. 17/Juni 2026

### Herausgeber:

forum  
 bikesharing schweiz

### Eine Dienstleistung von:

PRO VELO  
 SCHWEIZ · SUISSE

Velokonferenz Schweiz  
 Confédération Vélo Suisse  
 Conferenza Bicli Svizzera

### Mit der Unterstützung von:

Schweizerische Eidgenossenschaft  
 Confédération suisse  
 Confederazione Svizzera  
 Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

### Redaktion:

Forum Bikesharing Schweiz

### Autorinnen dieser Nummer:

Marie Métrailler (Mam)  
 Rebekka Hosch (Reh)

### Übersetzung:

Christoph Merkli

### Lektorat:

Valérie Sauter, Anita Wenger,  
 Amandine Bruchez

### 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

# Raiffcycle: ein lokales und nachhaltiges Bikesharing-Netz

Upgecycelte Velos wurden in Delsberg zu einem Bikesharing-Netz verbunden, das seit dem 30. Mai in Betrieb ist.



Gérard Joliat und die «Raiffcycle»-Velos vor der Velostation in Delémont.

Seit Ende Mai ist in der Gemeinde Delsberg das neue Bikesharing-Angebot «Raiffcycle» in Betrieb. Das Netz besteht aus dreizehn Stationen, von denen vorerst vier mit Bodenmarkierungen auf öffentlichen Veloabstellplätzen gekennzeichnet sind. Die Velos können mit oder ohne Abonnement ausgeliehen werden; zudem kann ein 24- oder 48-Stunden-Pass gelöst werden. Das Besondere an «Raiffcycle» ist, dass sich der betreibende Verein für ökologische Mobilität und Kreislaufwirtschaft engagiert und nicht ein klassischer Dienstleister dahintersteht. So stammen alle Velos aus dem Lager der Caritas Jura und werden von dieser sowie von lokalen Velowerkstätten fahrtüchtig gemacht und mit einem Schloss für das Bikesharing ausgerüstet. Delsberg ist die erste Gemeinde mit diesem Angebot. Der stellvertretende Stadtplaner Steven Quiquerez freut sich über die sehr positive Aufnahme von «Raiffcycle» in Delsberg: «Wir haben bereits vor einigen Jahren versucht, gemeinsam mit anderen Gemeinden eine öffentliche Ausschreibung zu lancieren, blieben

aber erfolglos. Unser Interesse am Projekt liegt vor allem darin, mit einer lokalen Verankerung den Veloverkehr zu fördern.»

Der Verein Juracycle wurde im Frühling 2025 gegründet, mit dem Ziel, ein zu hundert Prozent jurassisches und nachhaltiges Bikesharing-Netz zu etablieren. Die Idee stammte von Gérard Joliat, dem Projektleiter des Vereins, der sowohl das Interesse der Gemeinden Delsberg, Pruntrut, Saignelégier und Clos-du-Doubs an einem Bikesharing-Netz kannte als auch von den ungenutzten Velos in den Lagern von Caritas wusste. «Es erschien mir zentral, dass ein Angebot der öffentlichen Hand von den Kompetenzen der lokalen Unternehmen lebt», erläutert Gérard Joliat. Entsprechend wurde die App in der Region entwickelt, und die Verschiebung der Velos zwischen den Stationen wird in Zusammenarbeit mit einem sozialen Projekt zur Beschäftigung von Jugendlichen in Delsberg organisiert. Einzig das Veloschloss wird aus den USA zugekauft und nicht regional beschafft, räumt Gérard Joliat ein. Das Projekt konnte dank

der finanziellen Unterstützung des jurassischen Verbands der Raiffeisenbanken in der Höhe von 100'000 Franken verwirklicht werden. Dieser ist deshalb Namensgeber des Netzes «Raiffcycle». Auch die Loterie Romande und Joliat Cycle, das Velogeschäft, in dem Gérard Joliat 20 Jahre lang gearbeitet hat, unterstützen das Projekt.

Parallel zu diesem neuen Bikesharing-Angebot betreibt die SBB in Delsberg seit einigen Monaten das Projekt «Mein Velo am Bahnhof». Steven Quiquerez und Gérard Joliat sind sich einig, dass sich beide Angebote ergänzen, da die von der SBB zur Verfügung gestellten Velos nur am Bahnhof abgestellt werden können. Der Verein Juracycle beabsichtigt, seinen Aktionsradius zuerst in Delsberg auszubauen, wo in der kürzlich übernommenen Velostation Unterhaltsarbeiten an den «Raiffcycle» Velos vorgenommen werden können. Er hofft, das Projekt künftig auf umliegende Gemeinden ausweiten zu können.

(Mam)