

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.

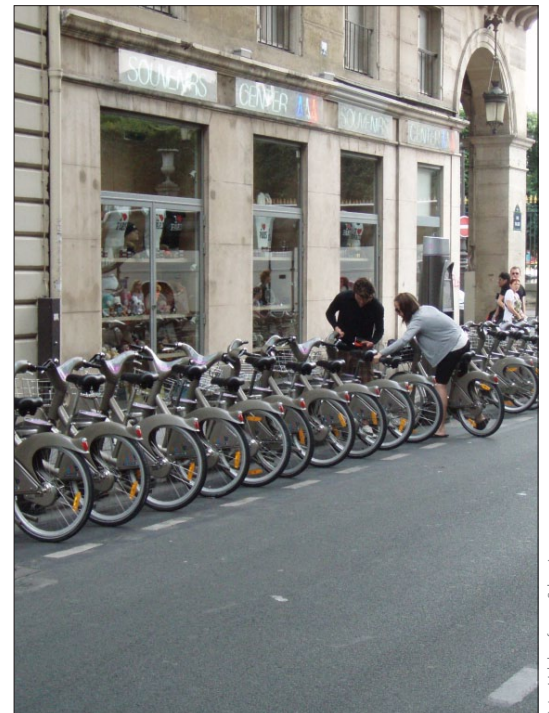


Foto: Velokonferenz Schweiz

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.

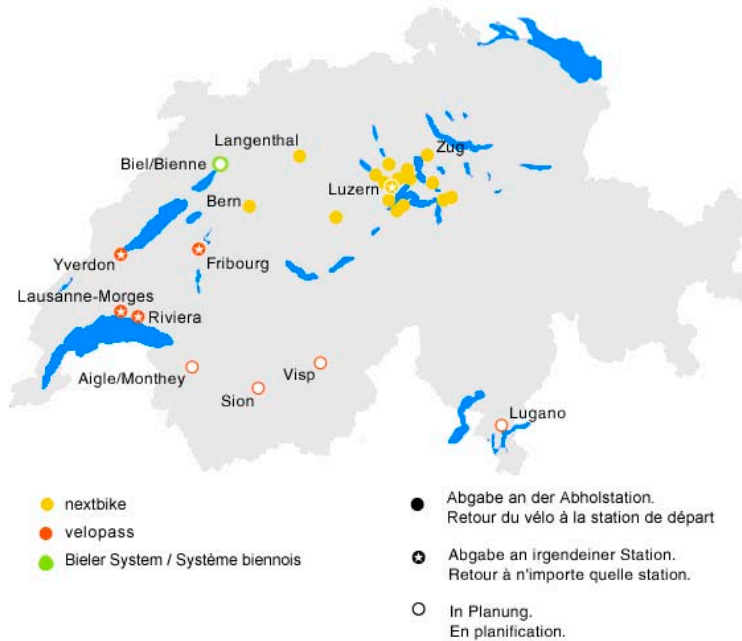


Bild: das zeichen

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 Velo-
konferenz 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 Velo-
konferenz 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