

Stationslose Bikesharing-Systeme

Ein Positionspapier

Ausgangslage

Seit einigen Monaten breiten sich stationslose oder "free floating" Bikesharing-Systeme in den europäischen Städten aus. Es handelt sich um Veloverleih-Angebote ohne feste Stationen, bei denen die Velos mittels Smartphone und GPS-Daten lokalisiert und mit einer App gebucht werden können. Die NutzerInnen können die Velos innerhalb des Nutzungsgebietes an irgendeinem Ort mieten und wieder abstellen und zurückbuchen.

Mehrere europäische Städte kennen bereits stationslose Bikesharing-Systeme. Das neue an der aktuellen Situation besteht darin, dass die Betreiber ohne Bewilligung und vorgängige Koordination mit den lokalen Behörden handeln. Dies war beispielsweise in Zürich der Fall, wo das Start-up-Unternehmen oBike aus Singapur Anfang Juni rund 900 Velos in der Stadt verteilte. In der Folge hat die Stadt mit den Betreibern Regeln vereinbart. Andere Städte haben die Einführung solcher Systeme vorläufig verboten oder führen Diskussionen.

Position von Pro Velo Schweiz

Pro Velo Schweiz begrüsst die Einführung des stationslosen Bikesharings in der Schweiz. Bikesharing ist ein umweltfreundliches, gesundes und kostengünstiges Mobilitätsangebot. Ganz allgemein kann Bikesharing das Velo in den Städten und Agglomerationen fördern und das Angebot des öffentlichen Verkehrs sinnvoll ergänzen, wenn es optimal mit dem bestehenden Angebot kombiniert wird.

„Free floating“-Systeme können jedoch auch Nachteile mit sich bringen. Ungeordnet und/oder illegal abgestellte Velos können Fussgänger und andere Verkehrsmittel behindern. Sind die Velos zu zahlreich, wenig benutzt oder nicht funktionstüchtig, belegen sie unnötig öffentlichen Raum oder Velo-Abstellanlagen, die ohnehin oft knapp bemessen sind. Sind die Velos von ungenügender Qualität, schlecht gewartet und bewirtschaftet, können sie dem Ansehen einer Stadt und dem Ortsbild schaden.

Empfehlungen

Angesichts der Vorteile, die stationslose bikesharing-Systeme mit sich bringen, empfiehlt Pro Velo Schweiz den Städten, diese Systeme nicht zu verbieten. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass die Anbieter bereit sind, gewisse Rahmenbedingungen zu akzeptieren. Ziel sind gut ausgerüstete und unterhaltene sowie legal und ordentlich abgestellte Velos. Hierzu bedarf es einiger Abmachungen zwischen der Stadt und den Anbietern. Zusätzlich

sind Massnahmen auf gesetzlicher Ebene zu prüfen. Dabei gilt es folgende Aspekte zu berücksichtigen:

1. Reglementierung, Bewilligung und Registrierung

Die Städte legen auf ihrem Territorium gewisse Regeln fest. Sie sollen beispielsweise vom Betreiber verlangen können, dass er rund um die Uhr erreichbar ist, um bei Sicherheitsproblemen umgehend eingreifen zu können. Die Stadt soll vom Betreiber den Nachweis einfordern können, dass sein Angebot den nationalen, kantonalen und kommunalen Gesetzen, beispielsweise bezüglich Fahrzeugausrüstung, Datenschutz und Konsumentenschutz (z.B. bezüglich Transparenz Datenverwendung, Kautions- und Rückerstattung) entspricht.

2. Ordnung im öffentlichen Raum

Ein geordneter öffentlicher Raum hat positiven Einfluss auf den Verkehr, die Sicherheit, den Tourismus, die Wirtschaft und die Gesundheit. Die Städte tragen dazu bei, indem sie unter anderem sichere und attraktive Velo-Infrastrukturen für den rollenden und ruhenden Verkehr in genügendem Umfang bereitstellen. Der Perimeter und die Zahl der im Rahmen eines Bikesharing-Angebotes bereitgestellten Velos soll darum in Absprache mit der Stadt festgelegt werden. Die Städte sollen den Betreiber verpflichten können, illegal abgestellte oder nicht verkehrstüchtige Velos zu entfernen beziehungsweise die Kosten für die Entfernung durch die Stadt oder Dritte zu übernehmen. Der Betreiber soll so weit wie möglich verpflichtet werden, dass seine Velos die Ordnung im öffentlichen Raum nicht beeinträchtigen. Hierzu eignet sich zum Beispiel ein Bonus-Malus-System, mit dem der Betreiber belohnt beziehungsweise bestraft werden kann.

3. Qualität der Flotte

Die Velos müssen einer intensiven Nutzung und den Witterungseinflüssen standhalten sowie den topographischen Verhältnissen gerecht werden. Sie müssen mit einer integrierten Beleuchtung ausgerüstet sein, die das Fahren in der Nacht legal und sicher macht.

4. Unterhalt der Flotte

Der Betreiber muss nachweisen können, dass ein sach- und kundengerechter Unterhalt der Flotte möglich ist und er über ein Managementsystem verfügt, das einen proaktiven Unterhalt der Flotte gewährleistet.

5. Verteilung der Flotte

Der Betreiber muss mit einer geeigneten Strategie und entsprechenden Umsetzungsinstrumenten die nachfragegerechte Platzierung der Flotte proaktiv planen und sicherstellen. Damit soll eine unnötige Überbeanspruchung des öffentlichen Raums verhindert werden.

6. Koordination

Eine umfassende Koordination mit den lokalen Behörden und den Betreibern des öffentlichen Verkehrs muss vor der Platzierung der Flotte erfolgen. Nur damit können die Angebote des öffentlichen Verkehrs und das bikesharing aufeinander abgestimmt werden. Dabei ist zu prüfen, ob ein integriertes Tarif- und Ticketsystem eingerichtet werden kann. Eine Interoperabilität aller öffentlichen Verkehrsangebote, inklusive anderer bikesharing-Systeme, wäre ideal.

7. Sicherstellung des Datenaustauschs

Die Behörden sollen Zugriff auf die Nutzungsdaten des bikesharing-Systems erhalten, um ihre Mobilitätsstrategie und ihre Infrastrukturangebote optimieren zu können.

8. Nachweis der strukturellen Kapazitäten

Bevor die Behörden einem Anbieter den Betrieb erlauben, soll dieser nachweisen, dass er über die strukturellen Kapazitäten für die Lancierung, den Betrieb und einen allfälligen Abzug des Systems verfügt. Der Nachweis umfasst organisatorische, personelle und finanzielle Aspekte.

Die Empfehlungen zielen darauf ab, dass stationslose Bikesharing-Systeme gut und sicher funktionieren, das Angebot des öffentlichen Verkehrs sinnvoll ergänzen und damit einen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität leisten. Sie basieren auf Empfehlungen des europäischen Radfahrerbundes ECF, dem das Forum Bikesharing angehört, und der internationalen Transportunion UITP¹.

Es ist festzuhalten, dass die gesetzlichen Rahmenbedingungen von Stadt zu Stadt und Kanton zu Kanton unterschiedlich sein können. Es ist Sache jeder Stadt zu prüfen, welche rechtlichen und vertraglichen Instrumente zur Verfügung stehen, um stationslose Bikesharing-Angebote so zu regeln, dass sie sich in geeigneter Weise entwickeln können.

Bern, Dezember 2017

¹ Die Empfehlungen von ECF und UITP sind als Positionspapier erhältlich unter <https://ecf.com/common-position-paper-unlicensed-dockless-bike-sharing>, sowie im Rahmen einer Strategie unter <https://ecf.com/policy-framework-smart-public-use-bike-share>