

Welches bikesharing-System für die Schweiz?

Ein Gespräch mit Philip Douglas

Nach fünf Jahren Engagement hat die Velobility AG im letzten Dezember ihren Betrieb eingestellt und Konkurs angemeldet. Velobility entwickelte bikesharing-Hardware für private Firmen sowie die öffentliche Hand. Zudem lieferte sie zahlreiche Velos für verschiedene Anbieter wie Schweizrollt, Velospot und PubliBike. Ihr Gründer, Philip Douglas, seines Zeichens auch Vater von Simpel, äussert sich im Gespräch zur Entwicklung des bikesharing in der Schweiz.

Können Sie uns Velobility AG kurz erklären?

Ich habe Velobility vor 5 Jahren gegründet, weil meine Faszination für das Thema Velo und Mobilität schon immer gross war. Bereits als Gründer der Velomarke Simpel hatte ich erste Projekte mit Veloflotten. Mit dem Entstehen der ersten Bike Sharing Systeme habe ich die Möglichkeit gesehen mit einer spezialisierten Firma in diesem höchst spannenden Markt Fuss zu fassen. Ich konnte viel bewegen und bei diversen Pionierprojekten in der Schweiz, in Deutschland und sogar in Katar mitwirken. Zudem konnte ich in dieser Zeit auch mit der Lieferung von 4100 Schweizer Militärvelos einen schönen Auftrag ausführen. Mein Hauptfokus in den letzten zwei Jahren war aber die Entwicklung einer neuen Generation von Bike Sharing Bikes und –Komponenten. Mein Anspruch war ein holistisches System zu bauen welches die Learnings der Vergangenheit berücksichtigt und Velos zu echten öffentlichen Nutzfahrzeugen macht.

Im Januar 2016 haben wir vom Konkurs von Velobility AG erfahren. Was waren die Gründe dafür?

Das ist eine lange und schwierige Geschichte. Kurz gesagt war und bin ich als Unternehmer vielleicht oft ein wenig zu früh und zu visionär unterwegs. Geld war noch nie meine Hauptmotivation. Ich habe klar unterschätzt, wie politisch dieser Markt ist. Trotz viel internationaler Bestätigung meiner angestossenen Entwicklung habe ich es nicht geschafft mit guten Projekten in der DACH Region eine solide finanzielle Basis zu schaffen. Wir hätten diese Mittel aber gebraucht um die Industrialisierung der Entwicklungen fertig zu bringen und auch gegenüber Investoren rechtfertigen zu können. Viele Pionierprojekte wachsen nicht, weil die Kunden wissen, dass neue Systeme kommen müssen. Der Druck wurde enorm und hat sich auch auf meine Gesundheit ausgewirkt. Also lieber ein Ende mit Schrecken als ein Schrecken ohne Ende. Und vielleicht ja auch die Möglichkeit unter besseren Bedingungen frisch zu starten.

Was braucht es, damit sich ein bikesharing-System durchsetzt?

Professionalität, ein echter Anspruch Mobilität zu bieten und ein starkes Nutzer-Erlebnis. Als Notpflaster für schwache ÖV-Systeme mag manches System gut genug sein. Aber erst eine Alternative die hochfunktionell ist und echt Spass macht, wird die Nutzer begeistern und einen grösseren Unterschied machen können. Gerade in der Schweiz sind die Hürden hoch. Wer in der Schweiz ein System betreiben kann welches sich neben dem starken ÖV-Angebot breit rechtfertigt, der kann das wohl fast überall auf der Welt. Das Schlimmste für den Markt sind schwache Pseudo-Systeme welche schlecht genutzt werden und damit Negativ-Beispiele liefern. Sharing Velos die im Schnitt weniger als ein mal pro Tag genutzt werden sind praktisch sinnlos. Da wären Alternativmodelle mit attraktiven Jahresmieten sicher prüfenswert. In Belgien gibt es um die 20'000 Velos welche koordiniert durch 49 Sozialfirmen in Jahresmiete günstig und sinnvoll betreut sind.

Können Sie uns ein Beispiel für ein effizientes bikesharing System geben?

Wenn ich der Meinung wäre es gäbe ein fertiges, solides System auf dem Markt welches das Potential von Bike Sharing wirklich erfüllen kann, dann hätte ich nicht so grosse Risiken genommen um ein solches zu entwickeln.

Kann bikesharing sowohl in kleinen wie in grossen Städten funktionieren?

Ja! Bike Sharing kann in fast jedem Umfeld eine existierende Infrastruktur ergänzen und sollte breit gefördert werden. Die Anforderungen sind aber total unterschiedlich und die Erwartungen müssen von Beginn weg klar definiert sein. Die Systeme müssen meiner Meinung nach komplett modular und hybrid sein und die verschiedensten Bedürfnisse abdecken können. Da braucht es eine sehr holistische Sichtweise und eine möglichst breite Nutzerbasis. Pendler, Familien, Tourismus und Gewerbe sollten mit eingebunden werden. Wieso nicht auch noch ein paar Dirtbikes am Pumptrack? Oder ein Tandem um Besuch am Bahnhof abholen zu können? Auch Veloanhänger sind ein gutes Thema!

Kleine Städte sollten aber auf jeden Fall Synergien suchen. Biel war mit dem eigenen System sehr früh und innovativ. Ich denke, dass es nun Zeit ist existierende Lösungen einzubinden und neue Use-Cases gemeinsam weiter zu entwickeln. In der Schweiz habe ich die Bereitschaft genau dies zu erreichen, zu wenig gefunden.

Was halten Sie von Velos, die von Privatpersonen angeboten werden, wie z.B. mit „Donkey bike“?

Die Digitalisierung unserer Gesellschaft wird noch so einiges verändern und Sharing eine neue Bedeutung geben. Wieso alleine besitzen wenn ich Teilen kann? In zwei Jahren hat jedes vernünftige Elektrovelo eine eigene IP-Adresse. Aber ich persönlich kann mir P2P Sharing nur in Nischenbereichen wie bei einem Cargovelo vorstellen. Ich habe einige Velos, aber irgendwie hab ich die so gern, dass ich sie nicht mit allen teilen will. Vielleicht unterscheide ich darum so klar zwischen Consumer-Velos und „Multi-User“ Velos. Mein altes Firmenauto werde ich aber demnächst über Sharoo anbieten.

Was lässt sich über den bikesharing-Markt in der Schweiz sagen?

Der Schweizer Markt mag mir nicht so recht gefallen. Dass sich die Anbieter gegenseitig im Weg stehen, statt gemeinsam einen überlebensfähigen und nachhaltigen Markt zu fördern, kritisiere ich stark. Damit verlieren wir in der Schweiz nicht nur viel Zeit, sondern es wird unnötig viel Geld verbrannt, welches eigentlich dazu dienen sollte, Velo-Mobilität zu fördern. Vielleicht braucht es dafür auch eine neue, etwas stärkere Kraft aus dem Technologiebereich. Es gibt ein paar beachtliche globale Konzerne, die sich so langsam für das Thema interessieren und technisch einiges aufmischen können. Dann könnten sich die Betreiber zusammen mit den Gemeinden ihrer eigentlichen Aufgabe widmen. Wenn ich sehe was in den USA und Asien gerade abgeht, dann frage ich mich manchmal, was ich überhaupt noch hier mache.

Nach Ihrer Meinung, was werden die neuen Tendenzen in der Branche des bikesharings sein?

Es kommen modulare Systeme mit einfachen Pendlervelos, komfortablen Pedelecs und Cargovelos. Digitale Sicherheit erlaubt hybride Dockinglösungen, also virtuelle Stationen, einfache Docks und grössere Hubs mit voller Infrastruktur in einem System. Innovative Firmen wie das Schweizer Startup ElectricFeel arbeiten an Software die den Betrieb von Systemen massiv vereinfachen wird. Eine Standardisierung für die Ladung von Pedelecs mit EnergyBus wird dieses Jahr wohl als Standard verabschiedet. Cross-Use Szenarios: Dockingterminals als Wifi-Hotspots, Parkuhren die auch Sharing-Tickets drucken. Aber mein grösster Wunsch ist eine sinnvolle Konsolidierung all dieser Ideen zu Bike Sharing Systemen die politisch förderungswert sind, einen gesunden Markt erlauben und vor allem mehr Leute auf's Velo bringen.

Mai 2016

Ein Auszug dieses Interviews ist im [Infoletter bikesharing Nr.7-2016](#) erschienen.