

La Suisse innove en matière de vélos en libre service Coordination bikesharing Suisse et le système biennois «velospot»

Coordination Bikesharing Suisse a été créée par la Conférence vélo et PRO VELO Suisse avec le soutien de l'Office fédéral des routes, dans le but de favoriser et d'harmoniser le développement des vélos en libre service (VLS) sur le plan national. L'organisation propose des prestations variées, allant de la mise à disposition de documentation sur le site internet au conseil personnalisé des communes, en passant par l'organisation de rencontres d'information, à l'instar de la première rencontre qui a eu lieu le 10 septembre 2010 à Bienne. Cette manifestation bilingue a attiré un public très nombreux, ce qui témoigne de l'intérêt grandissant en la matière. Le tour d'horizon d'experts suisses et européens concernant le développement et les perspectives des VLS a été illustré par l'exemple fribourgeois, où Velopass a installé les premières stations avec vélos électriques. La vedette de la journée était le système «velospot», conçu sur mesure par la Ville de Bienne. Cette solution novatrice sera exploitée dès le printemps 2011, après une phase test qui débutera courant octobre. (Langue: français, allemand)

Pour plus d'informations:

Coordination bikesharing Suisse

www.bikesharing.ch

Exposés de la rencontre à télécharger:

www.bikesharing.ch/fr/documents/rencontres-dinformation

Velospot, système biennois

www.velospot.ch/fr

Velopass à Fribourg

www.velopass.ch/index.php/fr/reseaux/fribourg

Veloverleihsysteme: Schweiz geht innovativ und koordiniert voran Koordination bikesharing Schweiz und Bieler System „velospot“

Das Ziel der von PRO VELO und Velokonferenz Schweiz gegründeten und vom ASTRA unterstützten „Koordination bikesharing Schweiz“ sind die Förderung und Harmonisierung der Veloverleihsysteme auf nationaler Ebene. Die Dienstleistungen der Organisation reichen vom Bereitstellen aktueller Dokumentation im Internet bis zur personalisierten Gemeinde-Beratung. Zudem wird jährlich ein Infotreffen organisiert: Das Erste fand am 10. September 2010 in Biel statt. Der zweisprachige Anlass hat ein zahlreiches Publikum angezogen, was das wachsende Interesse am BikeSharing widerspiegelt. Die von Schweizer und europäischen Experten gelieferte Übersicht über Entwicklung und Perspektiven, Hindernisse und Chancen des BikeSharings wurde durch das Beispiel Fribourg illustriert, wo im Frühling 2010 die ersten Stationen mit E-Bikes installiert wurden. Im Zentrum stand ebenfalls das Bieler System „velospot“, das speziell auf die Bedürfnisse der Stadt zugeschnitten ist und einige Vorteile bieten soll. Eine erste Testphase beginnt bereits im Oktober. Der Betrieb wird offiziell im Frühling 2011 lanciert. (Sprache: fr, de)

Weitere Informationen:

Koordination bikesharing Schweiz

www.bikesharing.ch

Download alle Referate des Infotreffens vom 10.9.:

www.bikesharing.ch/de/dokumente/infotreffen

Das Bieler System „velospot“

www.velospot.ch

Das Fribourger E-Bike-Verleihsystem von velopass:

www.velopass.ch/index.php/fr/reseaux/fribourg

05.10.2010

Bern, Juni 2010

Einladung zum 1. Infotreffen der Koordination bikesharing Schweiz

Datum: **Freitag, 10. September 2010**
Zeit: **09.15 – 12.30 Uhr**
Ort: **Biel, Aula Primarschule Neumarkt, Neumarktstrasse 15 (s. Plan)**

Die Referate werden in deutsch oder französisch gehalten, mit Präsentation in der anderen Sprache.

Programm:

ab 08.45h **Kaffeebuffet**

09.15h **Begrüssung** durch **Hans Stöckli**, Stadtpräsident von Biel, und **Niklaus Schranz**,
Spartenleiter Velo beim Bereich Langsamverkehr des Bundesamtes für Strassen

09.30h **Die Entwicklung des bikesharing in der Schweiz und in Europa**

- Der Stand in der Schweiz (deutsch)
von **Aline Renard**, Velokonferenz Schweiz, Transitec Lausanne
- Erfahrungen aus Europa: Probleme und Lösungen (deutsch)
von **Janett Büttner**, Leiterin des Forschungsprojektes OBIS, Berlin

10.30h **public private partnership beim Aufbau von bikesharing**

- Die Stadt als Auslöserin von bikesharing (deutsch)
von **Fabien Noël**, Mobilitätsverantwortlicher der Stadt Freiburg
- bikesharing als Beitrag zur Gesundheitsförderung im Betrieb (französisch)
von **Stéphane Cosandey**, Verantwortlicher Gesundheitsförderung, Nestlé International, Vevey
- Das Bieler bikesharing-System und seine Partner (französisch)
von **François Kuonen**, Bereichleiter Stadtplanung, Stadt Biel
- Imagevorteile für den Betrieb (französisch)
von **José Fernandez-Cavada**, Direktor von Manor Biel

12.00h **Besichtigung einer bikesharing-Pilotstation**

ab 12.30h **Apéro riche**

Die Teilnahme kostet Fr. 100.- pro Person (Studierende: Fr. 50.-). Sie erhalten mit der Teilnahmebestätigung eine Rechnung.

Anmeldungen mittels des rückseitigen Anmeldeformulars bitte bis spätestens 1. September 2010 an:
Koordination bikesharing Schweiz, c/o Pro Velo Schweiz, Postfach 6711, 3001 Bern
Tel. 031 318 54 14, Fax 031 312 24 02, info@bikesharing.ch

Freundliche Grüsse

Koordination bikesharing Suisse



Manon Giger, Geschäftsführerin

**Wegbeschreibung vom Bahnhof Biel zur Primarschule Neumarkt, Neumarktstrasse 15
(10 Gehminuten)**



Anmeldung zum Infotreffen bikesharing vom 10. September 2010 in Biel

Anmeldeschluss: 1. September 2010

Kosten: Fr. 100.- pro Person (Studierende Fr. 50.-)

Organisation:

Adresse:

1) Name: Vorname:

E-mail-Adresse:

2) Name: Vorname:

E-mail-Adresse:

Ort, Datum: Unterschrift:

FAX 031 312 24 02 / c/o Pro Velo Schweiz, Postfach 6711, 3001 Bern, info@bikesharing.ch



Infotreffen bikesharing

10. September 2010
Niklaus Schranz



J364-2365



Bikesharing – ein nachhaltiger Megatrend? *Les VLS – une grande tendance durable?*

- Rasche weltweite Ausbreitung, gerade auch in Städten mit wenig Velonutzung
- Welches Zielpublikum?
- Wirkung auf Verkehrsmittelwahl?
- Langfristiger Betrieb und Unterhalt?
- *Rapide extension mondiale, aussi dans des villes avec peu de cyclistes*
- *Public cible?*
- *Effets sur le choix du moyen de transport?*
- *Exploitation et entretien à long terme?*





Bikesharing in der Schweiz

Les VLS en suisse

- Kleine Städte, kurze Distanzen
- Weitverbreiteter Velobesitz
- Integrierte Mobilitätssysteme (öV-Verbund, GA, Mobility...)
- *Petites villes, peu éloignées*
- *Forte disponibilité de vélos*
- *Systèmes de mobilité intégrés (AG, communautés tarifaires, Mobility)*

→ ein einheitliches, nationales bikesharing-Gesamtsystem?

→ *Un système VLS unifié au niveau national?*



Die Rolle des Bundes

Les tâches de la Confédération

- Koordination
- Grundlagen und Empfehlungen
- Pilotprojekte
- Subventionen für Infrastrukturen im Rahmen der Agglomerationsprogramme
- *Coordination*
- *Bases et recommandations*
- *Installations pilotes*
- *Subventions pour des infrastructures dans le cadre des projets d'agglomération*



Der Aufschwung der Veloverleihsysteme in der Schweiz und in Europa

Begriffe und aktueller Stand in der Schweiz

Aline Renard
Vorstand Velokonferenz Schweiz
Transitec Beratende Ingenieure AG, Bern und Lausanne

bikesharing?

Ein Velo zur Mehrfachnutzung in mehrfacher Ausführung...

- 🚲 Veloflotten
- 🚲 Velovermietung
- 🚲 Veloverleih
- 🚲 Automatischer Veloverleih
- 🚲 öffentliches Veloverleihsystem

Veloflotten

- 🚲 zur «privaten» Benutzung
- 🚲 Berufsverkehr (hauptsächlich) und Tourismus (manchmal)
- 🚲 bei Verwaltungen und Firmen (weitläufige oder mehrere Areale) und Hotels
- 🚲 365 Tage / Jahr verfügbar
- 🚲 kostenlos
- 🚲 Beispiele: FH Sitten, Stadtverwaltung Zürich, Nestlé Orbe, ...



Velovermietung

- 🚲 zur öffentlichen Benutzung
- 🚲 Tourismus und Freizeit
- 🚲 an Bahnhöfen
- 🚲 365 Tage / Jahr verfügbar
- 🚲 kostenpflichtig
- 🚲 Rückgabe an anderem Standort unter Bedingungen möglich
- 🚲 Beispiele: Rent a Bike, Schweiz rollt



Veloverleih

- 🚲 zur öffentlichen Benutzung
- 🚲 Tourismus und Freizeit (und manchmal Pendlerverkehr)
- 🚲 in Stadtzentren und bei Sehenswürdigkeiten
- 🚲 meistens zwischen Mai - Oktober, 7 Tage / Woche, 7.30 - 21.30 Uhr verfügbar
- 🚲 kostenlos (mit Depot) bzw. symbolischer Betrag
- 🚲 Rückgabe an anderem Standort manchmal möglich
- 🚲 Soziale Dimension



Automatischer Veloverleih

- 🚲 zur öffentlichen Benutzung
- 🚲 Pendlerverkehr und Tourismus, bzw. weitere wenn dichtes Netz vorhanden
- 🚲 Stadtgebiete
- 🚲 365 Tage / Jahr, 7 Tage / Woche, 24 Std. / 24 verfügbar
- 🚲 kostenpflichtig
- 🚲 Rückgabe an anderem Standort möglich
- 🚲 Beispiele: nextbike (D, A), Call a Bike



Automatisches Veloverleihsystem

- 🚲 zur öffentlichen Benutzung
- 🚲 alle Verkehrszwecke
- 🚲 Stadtgebiete
- 🚲 365 Tage / Jahr, 7 Tage / Woche und 24 Std. / 24 verfügbar
- 🚲 meistens 15-30 Minuten kostenlos, dann kostenpflichtig
- 🚲 kostenpflichtige Anmeldung (Depot, Karte, ...)
- 🚲 Rückgabe an anderem Standort möglich, kurze Distanzen
- 🚲 dichtes Stationennetz (~300m)
- 🚲 bekannteste Beispiele: Paris, Lyon



Gemeinsamkeiten...

- 🚲 Velo = Ressource, welche benutzt wird, nicht aber unbedingt besessen werden muss (-> kein Aufwand für Unterhalt, keine Angst vor Diebstahl)
- 🚲 Massgeschnittenes individuelles Verkehrsmittel
- 🚲 Ein zusätzliches Glied der Mobilitätskette
- 🚲 Erhöhte Präsenz des Velos im Stadtgebiet

... und Unterschiede

- 🚲 Kontakt zwischen Betreiber und Benutzer
- 🚲 Einsatzgebiete
- 🚲 Verfügbarkeit
- 🚲 Mietdauer
- 🚲 Tarifgestaltung
- 🚲 Kombination mit anderen Dienstleistungen
- 🚲 usw.

Drei «Generationen» des Veloverleihs

- 🚲 Die «öffentlichen Velos»
- 🚲 Die «Einkaufswagen-Velos»
- 🚲 Die automatischen Veloverleihsysteme

- 🚲 und weitere Innovationen kommen noch (Velo, Station, Betriebsmodell, Intermodalität, ...)

Die «öffentlichen Velos»

- 🚲 weiss in Amsterdam (NL, 1964)
- 🚲 gelb in La Rochelle (F, 1974)
- 🚲 rosarot in Genf (CH, 1986)
- 🚲 grün in Aveiro (P, 2001)
- 🚲 ...



Die «Einkaufswagen-Velos»

- 🚲 bycyklen in Kopenhagen



Die automatischen Veloverleihsysteme

- 🚲 Bicincittà
- 🚲 Vélib'
- 🚲 Vélo'v
- 🚲 BIXI
- 🚲 und noch viele weitere...



Erfolgsfaktoren eines Veloverleihsystems

- 🚲 dichtes Netz
- 🚲 immer Platz und immer genug Velos an den Stationen
- 🚲 auffällige Präsenz in der Stadtlandschaft
- 🚲 Bestandteil einer umfassenden Veloförderungsstrategie
- 🚲 politischer Wille

Bikesharing in der Schweiz - aktueller Stand

- 🚲 Veloverleih und -vermietung
- 🚲 Automatische Veloverleihsysteme
 - Anbieter
 - Besonderheiten

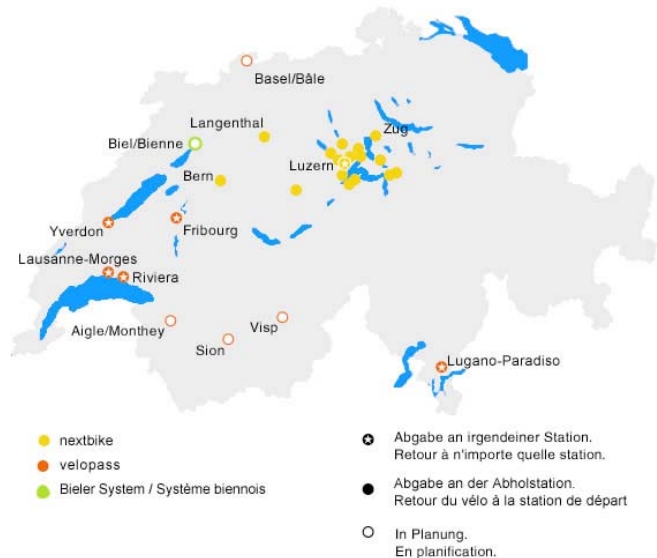
Veloverleih und -vermietung in der Schweiz

- 🚲 Rent a Bike
 - 142 Standorte
 - 3500 Velos
- 🚲 Schweiz rollt (exkl. velopass)
 - 35 Standorte
 - ... Velos



Automatische Veloverleihsysteme

- 🚲 2 + 1 Anbieter
- 🚲 30 Gemeinden
- 🚲 700 Velos
- 🚲 Weiterentwicklung der Velovermietung
- 🚲 velopass kommt aus Westen
- 🚲 nextbike expandiert von der Zentralschweiz aus



velopass

- 🚲 Weiterentwicklung von Lausanne Roule, Premiere auf dem ETH-Uni-Areal in Lausanne
- 🚲 System Bic'incittà
- 🚲 fix installierte auffällige Stationen
- 🚲 „Smart-card“ – Technologie RFID (=> mit Mobility, Firmen-Badges, usw. kompatibel)
- 🚲 > 500 Velos – ~ 35 Stationen – 5 (+5) Netze
- 🚲 relativ teuer
- 🚲 innovatives PPP-Finanzierungsmodell



nextbike

- 🚲 Filiale von Rent a Bike, exklusive Vertretung von nextbike in der Schweiz, SBB-Partner
- 🚲 Stadt Luzern: ~ 140 Velos an ~ 60 Stationen
- 🚲 ~ 45 Velos an 16 Bahnhöfen (Zentralschweiz, weit gefasst)
- 🚲 Kleinheiten (2 - 5 Velos/ Station)
- 🚲 Kommunikation per Handy oder Internet (RFID-kompatibel ab 2011 - 2012)
- 🚲 Finanzierung über Werbeflächen an Velos
- 🚲 Winterpause November - März



Biel

??

Besonderes

- 🚲 Synergie mit anderen Dienstleistungen
- 🚲 Intermodalität - Partnerschaften mit Mobility, SBB, tl, ...
- 🚲 Pédelecs (Freiburg)
- 🚲 Einführung zuerst in kleineren Städten, mit beschränkten Mitteln, Weiterentwicklung (häufig) je nach Gelegenheit
- 🚲 In den grösseren Städte wird zuerst ein «Leitbild» erarbeitet, dann folgt eine öffentliche Ausschreibung
- 🚲 Veloverleihsysteme und Werbemarkt a priori voneinander unabhängig

Besonderes

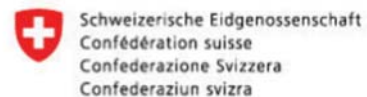
- 🚲 Studie zur Harmonisierung der Zutrittsysteme in der Schweiz
 - Harmonisierung auf **nationaler Ebene** anstreben
 - **RFID-Transponder** für den regelmässigen Gebrauch (Alltag) kombiniert mit **Kreditkarten** für den gelegentlichen Gebrauch (Tourismus)
 - Bikesharing-Plattform aufziehen:
 - Ansprechstelle für Firmen und öffentliche Hand
 - Entwicklungen verfolgen
 - Informationsvermittlung



Besonderes

🚲 Koordinationsstelle bikesharing Schweiz

- Pro Velo Schweiz und Velokonferenz Schweiz, mit Unterstützung des ASTRA
- Unabhängige fachliche Beratung für die öffentliche Hand: ½ Tag kostenlos
- Jährliches Infotreffen
- Newsletter per Mail / auf Internet
- Webseite
- Geschäftsstelle



Links

- 🚲 www.bikesharing.ch
- 🚲 www.conferencevelo.ch
- 🚲 www.pro-velo.ch
- 🚲 www.obisproject.com
- 🚲 www.velopass.ch
- 🚲 www.nextbike.ch

Koordination bikesharing Schweiz / c/o Pro Velo Schweiz
info@bikesharing.ch / 031 318 54 14



Bike Sharing in Europa

Erfahrungen aus dem Projekt OBIS

Janett Büttner

1. Infotreffen der Koordination bikesharing Schweiz
10. September 2010, Biel

Gliederung

1. Überblick Fahrradverleihsysteme
2. Marktentwicklung in Europa
3. OBIS – Optimising Bike Sharing in European Cities
4. Lösungsansätze und Best-Practice

1. Überblick - Was sind Fahrradverleihsysteme?

Für uns sind Fahrradverleihsysteme:

- One-way-fähige,
- im öffentlichen Raum zugängliche,
- Selbstbedienungssysteme
- in einem größeren Netzwerk,
- die für unterschiedliche Zielgruppen
- Fahrräder für die Kurzzeitmiete anbieten.



Foto: Clempower.zeblog.com



Foto: Flickr, TheBoxpilot



Foto: Ramon Vila

1. Überblick - Wer sind die Akteure?

- Außenwerber



- ÖV-Unternehmen



- Systemanbieter



- Lokale Initiativen



1. Überblick - Systemmerkmale

Verfügbarkeit

- Stationsbasierte Systeme bieten Ausleihe und Rückgabe an festen Stationen:
 - Beispiele: Vélib', Bicing, StadtRAD Hamburg
- Flexible Systeme bieten Ausleihe und Rückgabe innerhalb eines definierten Gebietes ohne Stationen.
 - Beispiele: Nextbike, Call a Bike fix

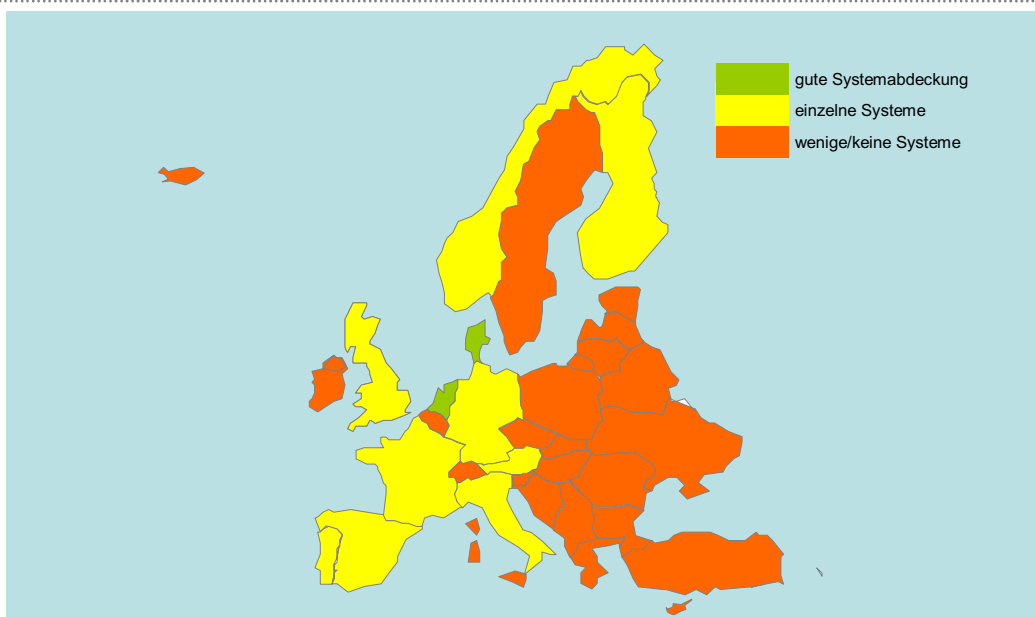
→ Der Trend geht zu stationsbasierten Systemen

Zugang

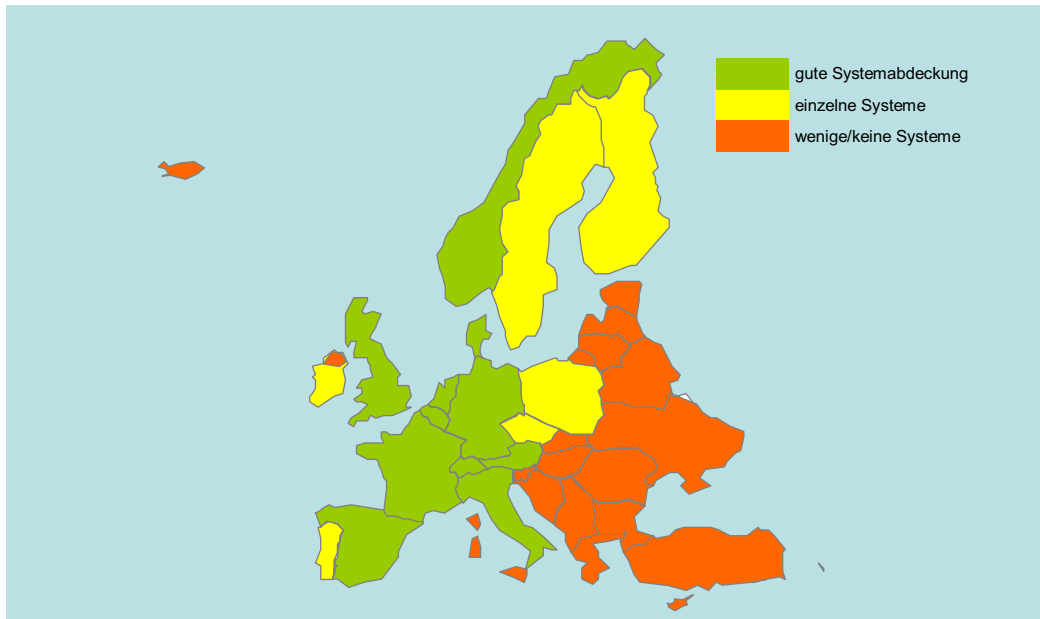
- Telefonbasierter Zugang bietet Ausleihe und Rückgabe über Telefonanruf oder SMS
 - Beispiele: Onroll (SMS), Call a Bike (Anruf), Nextbike (Anruf)
- Kartenbasierte Systeme bieten Ausleihe und Rückgabe mit Kreditkarte, Kundenkarte usw.
 - Beispiele: Vélib', Bicing

→ Der Trend geht zu kartenbasierten Systemen

2. Marktentwicklung – Europa 2001



2. Marktentwicklung – Europa 2010

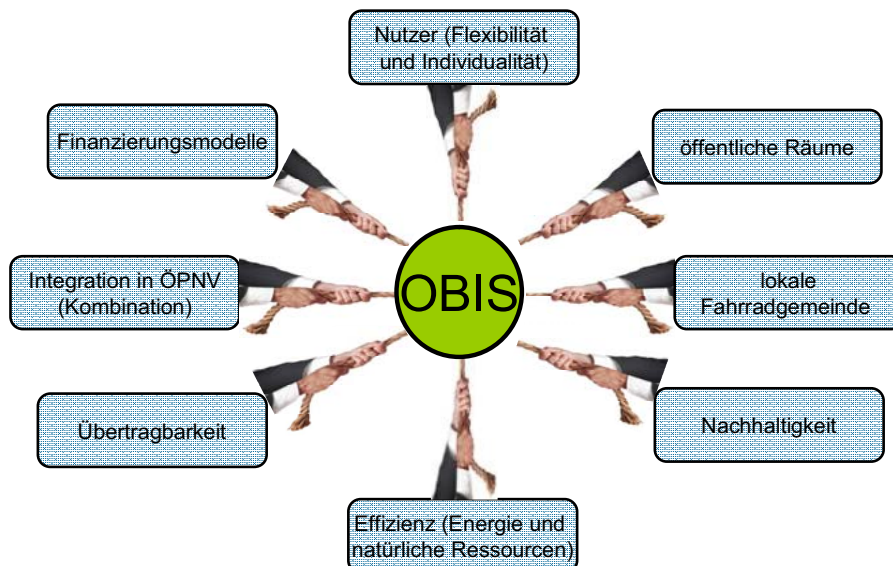


10.09.2010

Janett Büttner - choice GmbH

7

3. OBIS – Optimising Bike Sharing in European Cities



10.09.2010

Janett Büttner - choice GmbH

8

3. OBIS – Optimising Bike Sharing in European Cities

Ziele:

- Nachhaltigkeit und Potenziale untersuchen
- Good practices aufzeigen
- Erfolgsfaktoren identifizieren
- Lösungen für Probleme und Hindernisse herausstellen
- Übertragbarkeit prüfen
- Optimierung der Verleihkonzepte ermöglichen (Integration in ÖPNV, technische Entwicklung)

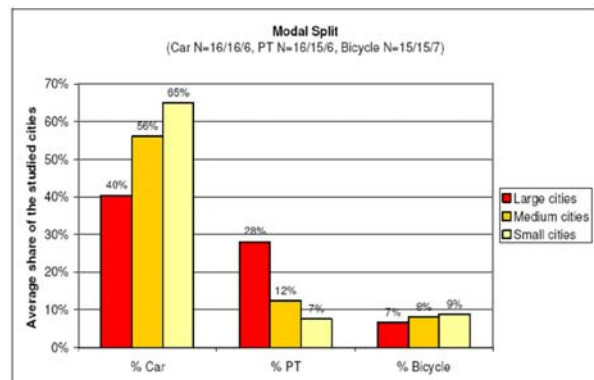
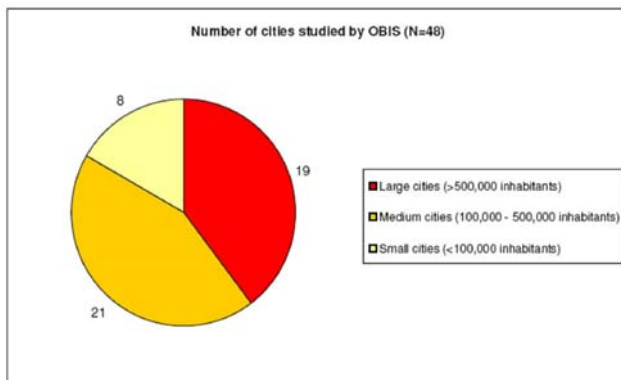
Ergebnis: Ein Handbuch für Akteure



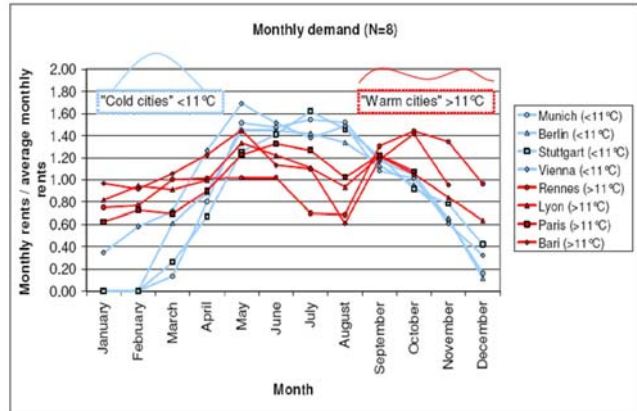
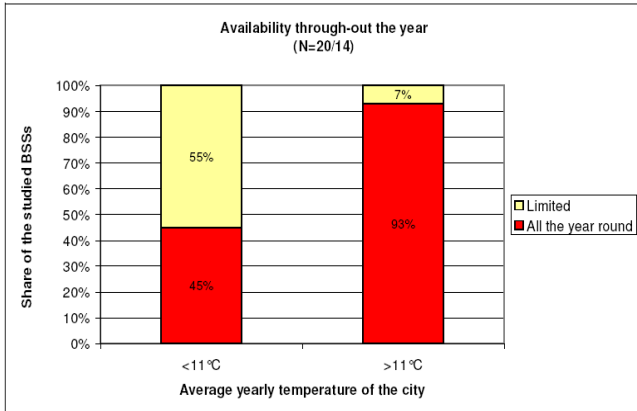
Intelligent Energy Europe

The sole responsibility for the content of this document lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Communities. The European Commission is not responsible for any use that may be made of the information contained therein.

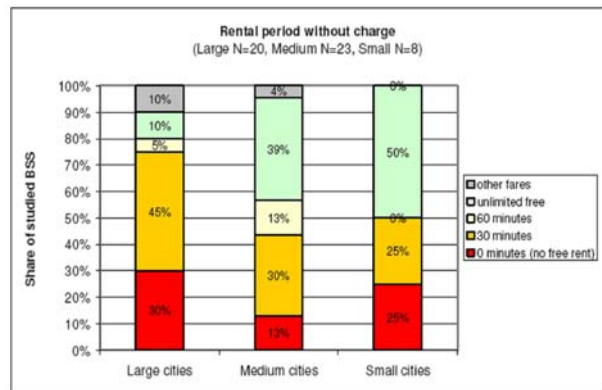
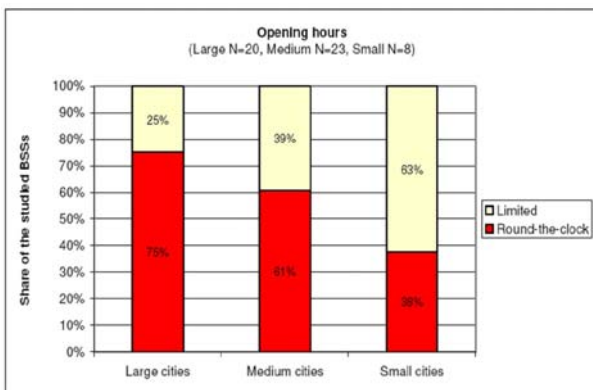
3. OBIS – Untersuchte Systeme



3. OBIS – Untersuchte Systeme



3. OBIS – Untersuchte Systeme



3. OBIS – Untersuchte Systeme

Identifizierte Hauptprobleme sind:

- Unterschätzung der Nachfrage insbesondere in der Startphase
- In Systemen mit hoher Auslastung kommt es häufig zu Fahrraddefekten
- Hoher Dispositionsaufwand insbesondere bei schwieriger Topographie
- Vandalismus insbesondere in Ländern ohne „Fahrradkultur“
- Keine nachhaltige Finanzierung
- Geringere Nachfrage in Ländern mit hohem Radanteil
- Konkurrenz zu traditionellen Fahrradverleihern

3. OBIS – Übertragbarkeit

Wichtige Faktoren bei der Übertragbarkeit der Konzepte sind:

- Stadtgröße/ Bevölkerungsdichte → nichtlinearer Netzwerkeffekt
- Temperatur → unterjährige Nachfrage
- Topographie → Reichweite und Fahrradverteilung
- „Fahrradkultur“ → Fahrradbesitz, Fahrradinfrastruktur
- Politische Unterstützung → Finanzierung, Umsetzung und Akzeptanz

4. Lösungsansätze und Best-Practice

- Verbesserung der Nachfrage → Kombination mit dem ÖV
- Verbesserung der Nachfrage → Integration in Netzwerke
- Finanzierung kleiner Systeme → Integration in Arbeitsmarktinitiativen
- Optimierung von Reichweite und Disposition → Pedelecs

4. Fahrradverleihsysteme und ÖPNV

- Gewinn für das Fahrradverleihsystem
 - Breitere Kundenbasis
 - Stabilere Finanzierung
 - Akzeptanz als Element eines modernen ÖV
- Gewinn für den öffentlichen Verkehr
 - Zusätzliche Mobilitätsoption im Umweltverbund
 - Imagegewinn
 - Zusatznutzen eines eTicket



Abbildung: HANNOVERmobil Broschüre

4. Fahrradverleihsysteme als Netzwerk

Call a Bike

- Einmalige Registrierung
- Zugang in 7 großen und mittleren Städten in Deutschland
- Zugang an ICE-Bahnhöfen



Abbildung: DB Rent GmbH, Call a Bike Webseite
10.09.2010

Nextbike

- Einmalige Registrierung
- Zugang in mehr als 20 Städten

Metroradruhr

- Einmalige Registrierung
- Städteübergreifende Nutzung im Ruhrgebiet



Abbildung: Nextbike, metroradruhr Webseite
Janett Büttner - choice GmbH

4. Finanzierung kleiner Systeme

Chemnitzer Stadtfahrrad

- 150 Räder
- Etwa 5000 € städtischer Zuschuss im Jahr
- Finanzierung über:
 - Werbung
 - Sponsoren
 - Mitarbeit von Bildungsinitiativen
 - Betrieb der Stationen durch geförderte AN



Abbildung: Chemnitzer Gewölbegänge e.V.

4. Integration von Pedelecs

Was kann ein Pedelecverleihsystem leisten?

- Pedelecs erschließen größere Radien und topographisch schwierige Gebiete,
- erhöhen die Attraktivität des Fahrradverleihsystems
- und reduzieren Ungleichgewichte bei der Fahrradverteilung.



Abbildung: Philipp Günther

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



Mehr unter: www.obisproject.com

choice GmbH
Holzmarkstraße 6-9
10179 Berlin

Tel: +49 (0)30 / 231491-250
Fax: +49 (0)30 / 231491-230
Email: buettn@choice.de



Freitag,

10. September 2010

Öffentlich-private Partnerschaften beim Aufbau eines bikesharing Netzes



ZIELE

- Velofahren in der Stadt fördern (Agenda 21)
- Anteil Velofahrende erhöhen
- «Grundgerüst» für bikesharing Netz Freiburg aufbauen
- Neue Dienstleistung im Bereich Mobilität anbieten
- Schweizweit kompatibles Netz schaffen
- Herausforderung annehmen: ein neuartiges System verwirklichen

HERAUS- FORDERUNGEN

- Topographie
- Technik
- Finanzierung
- Betrieb
- BenutzerInnen



LÖSUNGS- ANSÄTZE



- E-Bike
- Analyse bestehendes System
- Öffentlich-private Partnerschaft
- Sozialer Aspekt
- Kommunikation

ARBEITSGRUPPE

Stadt	⇒	Koordination
Finanzierungspartner	⇒	Groupe e + FKB
BenutzerInnen	⇒	Universität + Fremdenverkehrsamt + PRO VELO



Analyse des Systems (April 2009)
Wahl der Standorte
Elektrovelos

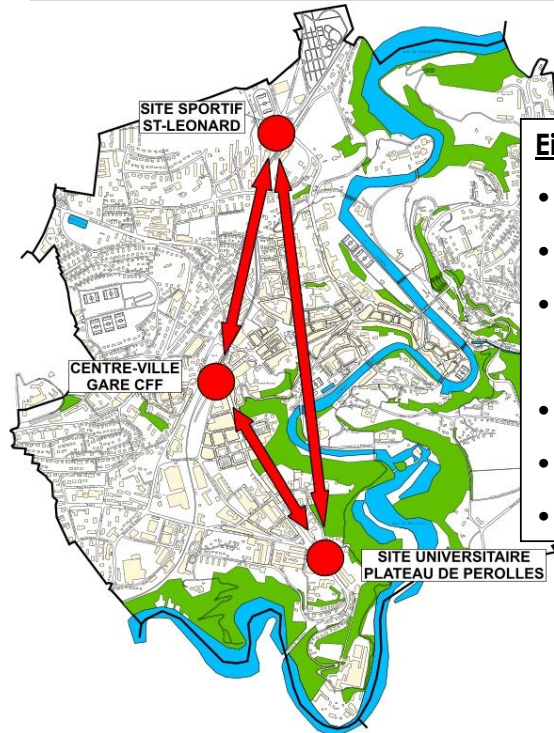


velopass	⇒	System
ORS	⇒	Betrieb/Unterhalt



Umsetzung
Kommunikation
↓
Inbetriebnahme
April 2010

BIKESHARING NETZ FREIBURG



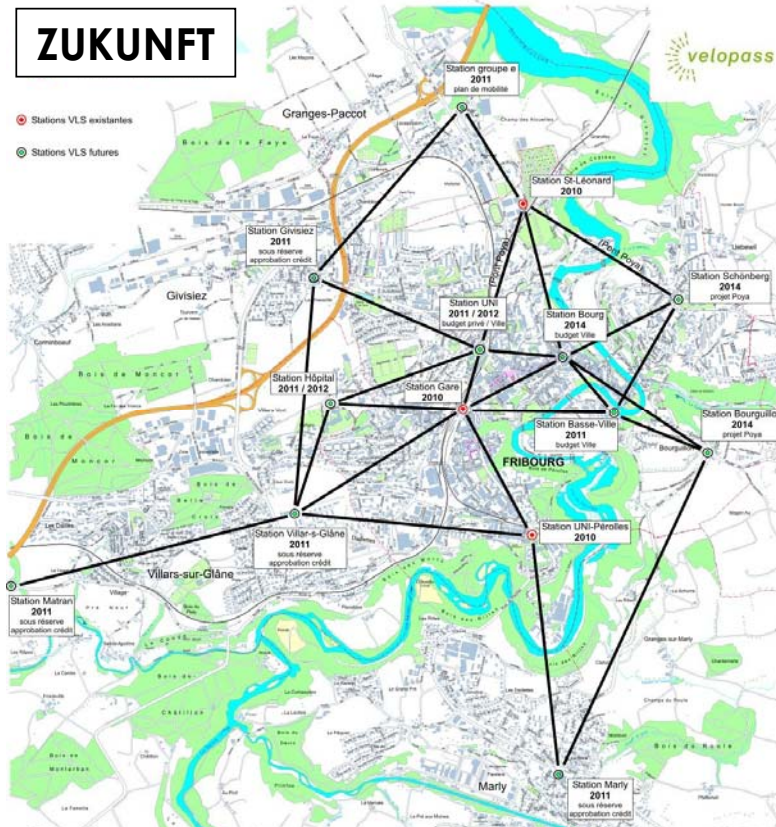
Ein paar Zahlen :

- 3 Stationen
- 32 Velos (davon 12 E-Bikes)
- Kosten: CHF 240'000 Investitionen
CHF 30'000 pro Jahr für Betrieb
- Anzahl Abos: 430
- Anzahl Tageskarten: 561
- Anzahl Fahrten: 5369

REAKTIONEN

- Sehr positiv, hohe Identifikation mit dem System
- Opfer des eigenen Erfolgs mit E-Bikes
- Dynamisches Bild
- Bedarf und Notwendigkeit für Netzausbau

ZUKUNFT



Gespräche mit mehreren interessierten Partnern