

2. Infotreffen der Koordination bikesharing Schweiz Erkenntnisse aus Europa und Entwicklungen in der Schweiz

Am 2. September 2011 trafen sich ca. 80 ExpertInnen zum 2. Infotreffen der Koordination bikesharing Schweiz in Thun, um sich bzgl. Veloverleihsysteme über neueste Erkenntnisse aus Europa und aktuelle Entwicklungen in der Schweiz zu informieren und auszutauschen. Am Morgen konnte eine provisorische PubliBike-Station von PostAuto, Rent a bike und SBB am Bahnhof Thun besichtigt werden. Mit „PubliBike“ startete im August 2011 in Luzern die Lancierung eines vierten BikeSharing-Anbieters in der Schweiz. Ziel ist die nationale Verbreitung eines flexiblen Veloverleihsystems, das mit allen anderen Anbietern kompatibel sein soll. Auch die Weiterentwicklung der Systeme „velospot“ in Biel und das in der West-schweiz weit verbreitete „velopass“ wurden präsentiert. Basis vieler Diskussionen boten die Referate aus Frankreich und der EU: Eine Studie hat erstmals die Vorteile und Kosten der BikeSharing-Systeme in Frankreich analysiert und evaluiert. Die wichtigsten Erkenntnisse aus dem EU-Projekt OBIS sind in einem Handbuch zusammengefasst. (Sprachen: de, fr)

Weitere Informationen:

Koordination bikesharing Schweiz

www.bikesharing.ch

Neues BikeSharing-System „PubliBike“ (PostAuto, Rent a Bike, SBB):

www.publibike.ch

Weitere BikeSharing-Systeme in der Schweiz: www.velopass.ch, www.velospot.ch, www.nextbike.ch

EU-Projekt OBIS (Optimising Bikesharing in European Cities):

www.obisproject.com

2^{ème} rencontre d'information de la coordination bikesharing Suisse Enseignements d'Europe et développements en Suisse

Le 2 septembre 2011, près de 80 expert-e-s se sont rencontrés pour la 2^{ème} rencontre d'information de la coordination bikesharing Suisse à Thoun, avec pour objectif d'échanger connaissances et expériences autour des systèmes de vélo en libre-service, notamment sur les récents enseignements en provenance d'Europe et sur les développements actuels en Suisse. Durant la matinée, une station provisoire «PubliBike» a pu être visitée à la gare de Thoun. Lancé en août 2011 par CarPostal et Rent a Bike à Lucerne, «Publibike» est le quatrième système de vélos en libre service de Suisse. L'objectif posé est d'étendre au pays un système flexible et compatible avec les autres déjà présents sur le marché. Le développement futur du système «velospot» à Bienne et du système romand «velopass» ont également été présentés. Les exposés témoignant d'expériences en France et dans l'UE ont alimenté de nombreuses discussions: une étude a pour la première fois analysé et évalué les avantages et les coûts du système bikesharing en France. Les principaux enseignements du projet européen OBIS sont résumés dans un manuel. (langues: allemand et français)

Pour plus d'informations:

Coordination bikesharing Suisse

www.bikesharing.ch

Nouveau système de bikesharing «Publibike» (CarPostal, Rent a Bike, CFF):

www.publibike.ch

Autres systèmes de bikesharing en Suisse: www.velopass.ch, www.velospot.ch, www.nextbike.ch

Projet européen OBIS (Optimising Bikesharing in European Cities):

www.obisproject.com

06.09.2011

Bern, im Juni 2011

Einladung zum 2. Infotreffen der Koordination bikesharing Schweiz

Datum: **Freitag, 2. September 2011**
Zeit: **09.00 – 12.30 Uhr**
Ort: **Thun, Bahnhof Buffet (Seestrasse 2) und Hotel Freienhof (Freienhofgasse 3) (s. Plan)**

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

Programm:

ab 08.30h **Kaffeebuffet** am Bahnhof Buffet

09.00h **Begrüssung** durch **Marianne Dumermuth**, Vorsteherin der Direktion Stadtentwicklung, Stadt Thun und **Manon Giger**, Geschäftsführerin der Koordination bikesharing Schweiz

09.10h **Demonstration der (e-)bikesharing Pilotstation** von Postauto und Rent a bike; anschliessend Verschiebung ins Hotel Freienhof

09.40h **Neue Erkenntnisse aus Europa:**

- Präsentation des OBIS-Handbuchs "Optimising bikesharing in european cities" (deutsch) von **Janett Büttner**, Leiterin des europäischen Forschungsprojektes OBIS, Berlin
- Präsentation der Studie "Kosten und Vorteile von bikesharing"; Entwicklungen in Frankreich (französisch) von **Olivier Richard**, Verantwortlicher für die Evaluation von Transportpolitik und -systemen; Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement, Lyon, Frankreich

10.55h **Aktuelle Entwicklungen in der Schweiz**

- velospot Biel: Erfahrungen aus der Testphase und Weiterentwicklung (deutsch) von **Jonas Schmid**, Projektleiter velospot, Staplanung Biel
- Ein Jahr velopass-Netz in Lugano (franz.) von **Fabio Schnellmann**, Leiter kommunale Niederlassungen, Stadt Lugano
- Das Velo zur Erschliessung der letzten Meile (deutsch) von **Lorenz Lehmann**, Leiter Entwicklung und Mobilitätslösungen, Postauto Schweiz
- Welches Netz für die Region Bern? Rahmenbedingungen für die laufende Studie (dt.) von **Roland Pfeiffer**, Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr der Stadt Bern
- Kurzinformationen der Koordination bikesharing Schweiz (deutsch und französisch) von **Aline Renard** und **Urs Walter**, Beraterpool der Koordination bikesharing Schweiz

ab 12.30h **Apéro riche**

Die Teilnahme kostet Fr. 120.- pro Person (Studierende: Fr. 50.-). Sie erhalten mit der Teilnahmebestätigung eine Rechnung nach dem Anmeldeschluss.

Anmeldungen mittels des rückseitigen Anmeldeformulars bitte bis spätestens **22. August 2011**.

Freundliche Grüsse

Koordination bikesharing Suisse



Manon Giger, Geschäftsführerin



Vélos en libre-service en Suisse: les recommandations de la Conférence Vélo

- 🚲 Harmonisation des systèmes d'accès, soutenue par base de données unifiée
- 🚲 Smart card RFID pour l'usage quotidien
- 🚲 Carte de crédit pour l'utilisation ponctuelle
- +
- 🚲 Une structure de coordination
- 🚲 Un interlocuteur pour les communes
- 🚲 Un suivi des développements nationaux et internationaux
- 🚲 Un transfert de connaissances



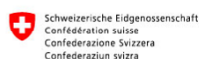
Prestations / Angebote

- 🚲 www.bikesharing.ch
- 🚲 Conseils spécialisés/ Fachberatung :
½ journée offerte / ½ Tag gratis
- 🚲 Rencontre d'information annuelle / Jährliches Infotreffen
- 🚲 Newsletter

Un service de



Avec le soutien de





Etudes européennes

- 🚲 Présentation de l'étude « Les coûts et les avantages des vélos en libre service » et des tendances françaises (fr)
Olivier Richard, CETE, Lyon
- 🚲 « Optimising bikesharing in european cities » - un manuel (all)
Janett Büttner, OBIS project, Berlin

Questions

Courte pause

10h55 Développements actuels en Suisse



Développements actuels en Suisse

- 🚲 velospot Bienne : expériences issues de la phase test (all)
Jonas Schmid, Ville de Bienne
- 🚲 Une année de réseau velopass à Lugano (fr)
Fabio Schnellmann, Ville de Lugano

Les 3 questions les plus urgentes!

- 🚲 PubliBike – le vélo pour renforcer les transports publics (all)
Lorenz Lehmann, Car Postal Suisse
- 🚲 Quel réseau pour la région bernoise ? (all)
Roland Pfeiffer, Ville de Berne
- 🚲 Brèves de la Coordination bikesharing Suisse (fr+all)
Aline Renard et Urs Walter, pool conseils de la Coordination bikesharing

Questions

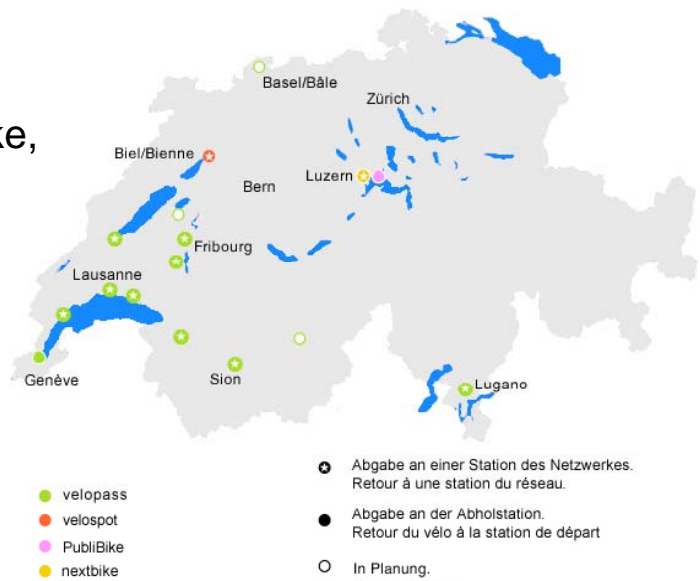
12.30 Apéro riche – offert par CarPostal



koordination
bikesharingschweiz

coordination
bikesharingsuisse

- 🚲 velopass (seit 2009)
75 Stationen, 1 Netzwerke,
ca 800 Velos
- 🚲 velospot (seit 2010)
9 Teststationen,
1 Netzwerk, 30 Velos
- 🚲 PubliBike (seit 2011)
1 Teststation
- 🚲 nextbike (2009-2011)



koordination
bikesharingschweiz

Prestations coordination bikesharing

coordination
bikesharingsuisse

Besonderes in der Schweiz

- 🚲 Synergie mit anderen Dienstleistungen
- 🚲 Intermodalität - Partnerschaften mit Mobility, SBB, tl, ...
- 🚲 Pédelecs (Freiburg, La Côte, PubliBike)
- 🚲 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



koordination
bikesharingschweiz

Liens

coordination
bikesharingsuisse

🚲 www.bikesharing.ch

🚲 www.velopass.ch

🚲 www.conferencevelo.ch

🚲 www.velospot.ch

🚲 www.pro-velo.ch

🚲 www.publibike.ch

🚲 www.obisproject.com

🚲 www.nextbike.ch



Anstehend /à venir: Prix Velo Infrastruktur
Frist /délai 30.01.2012 - www.prixvelo.ch

NEWSLETTER

In dieser Nummer: Fokus Schweiz – Da und dort – Veranstaltungen – Grundlagen

Bild: Jenny Sieboldt



Editorial

Von Janett Büttner

PPP für mehr Transparenz

Veloverleihsysteme sind in vielen Städten ein fester Bestandteil öffentlicher Mobilität geworden. Während öffentliche Verkehrssysteme wie selbstverständlich durch öffentliche Mittel finanziert werden, ist die Finanzierungsfrage bei Veloverleihsystemen oft ungelöst. Die Gründe hierfür liegen häufig in der Unkenntnis der Kostenstrukturen.

Im Gegensatz zu den herkömmlichen Systemen des ÖV werden die Kosten von Veloverleihsystemen zu einem hohen Maß durch die Auslastung bestimmt. So können sehr kleine Systeme im günstigen Fall durch Einnahmen aus Werbung am System und Kundenentnahmen finanziert werden. Große Systeme mit hohen Fahrtenzahlen hingegen verursachen hohe Wartungs- und Dispositionskosten, die Gesamtkosten je Velo steigen und zusätzliche Finanzierungsquellen müssen eröffnet werden.

Sollen öffentliche Mittel zur Finanzierung herangezogen werden, so kann durch Einbindung von Städten und Gemeinden in Public-Private-Partnership-Betriebsmodelle ein transparenter und nachhaltiger Betrieb von Veloverleihsystemen erreicht werden.

Janett Büttner, Projektkoordinatorin OBIS - Optimising bikesharing in European Cities

bikesharing dank Public Private Partnerships

Der Aufbau eines bikesharing-Netzes ist kostenintensiv und setzt Investitionen und später Betriebsbeiträge seitens der öffentlichen Hand voraus. Dank Partnerschaften mit privaten Betrieben können aber Synergien geschaffen und Kosten gespart werden. Dies im Interesse sowohl der Partner wie auch der Bevölkerung, der Angestellten und weiterer Nutzer. Bereits haben sich in der Schweiz mehrere Firmen für eine Beteiligung an bikesharing entschieden. Wie solche Public Private Partnerships (PPP) funktionieren, soll anhand konkreter Beispiele dargestellt werden.

Manon Giger

Am Anfang steht die Verbindung einer Stadt oder Gemeinde mit einem bikesharing-Anbieter (s. Seite 3). Mit einer fundierten Vertragsregelung muss die Gemeinde sicherstellen, dass das Angebot stimmt und sie die Entwicklung des Angebotes steuern kann.

In Städten wie Paris haben die Behörden die Kontrolle über das Angebot verloren, nachdem der Betrieb des bikesharing-Angebotes mit dem Recht über die öffentliche Plakatierung erkaufte wurde. In der Schweiz hat die Stadt Biel eine derartige Vermischung verhindert, indem sie das bikesharing-Angebot nach den eigenen Bedürfnissen gleich selber entwickelt hat. Zwischen diesen Extremen gibt es Modelle, mit denen eine Win-Win-Situation für den Anbieter, private Partner und die öffentliche Hand geschaffen wurde. Insbesondere der Einbezug

Von den gemeinsamen Dienstleistungen privater und staatlicher Stellen profitieren Mitarbeitende und Bürger.

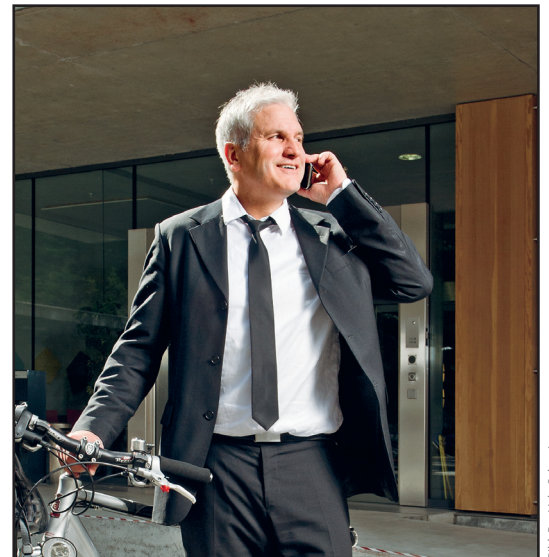


Bild: Pro Velo Schweiz

OBIS-Konferenz

Am 21.6.2011 findet in Prag die Abschlusskonferenz des europäischen Projekt OBIS (Optimising bikesharing in European Cities) statt.

Seite 5

Das Angebot der Koordination Bikesharing Schweiz

Kostenlose Erstberatung für Gemeinden, Newsletter, Infotreffen, ...

Seite 3

privater Firmen kann dazu dienen, die kostspielige Infrastruktur auf- und später auszubauen, aber auch die Betriebskosten tief zu halten.

Private Firmen verleihen dem bikesharing Schwung

Sind die Entscheide bezüglich System und Auftragnehmer gefallen, stellt sich die Frage, wie ein Ausbau des bikesharing-Netztes finanziert werden kann. Zahlreiche Firmen zeigen sich interessiert daran, mit einer Beteiligung vom modernen, dynamischen und gesunden Image des bikesharing zu profitieren, das in den Stadtzentren erst noch gut sichtbar ist. Es erstaunt daher nicht, dass auf den Leihvelos oft für private Marken geworben wird. Bei Systemen mit vergleichsweise tiefen Investitionskosten wie nextbike in Luzern genügen diese Einnahmen - nebst den Tarifeinnahmen - bereits, um die Betriebskosten zu decken.

Es gibt aber auch weitergehende Formen von Partnerschaften, beispielsweise mit dem Ziel, im Betrieb einen Beitrag zur Gesundheitsförderung zu leisten. Die Firma Nestlé hat in Vevey unmittelbar beim Firmeneingang drei velopass-Stationen installieren lassen. Dank ihrer günstigen Lage haben viele Mitarbeitende die Möglichkeit, die Velos zur Fahrt zwischen dem Bahnhof und dem Arbeitsplatz

zu nutzen. Die Velos stehen aber ebenso der Bevölkerung zur Verfügung. Auf diese Weise ist die Stadt zu einem bikesharing-Netz gekommen, das sie in dieser Grösse kaum alleine hätte finanzieren können. Für das Unternehmen ist dieses Engagement Teil der Gesundheitskampagne „wellness for me“, die Bewegung, Ernährung und Wohlbefinden der Belegschaft umfasst. Der bikesharing-Service wird via Intranet kommuniziert und bietet zusätzliche Dienstleistungen wie Schlösser, Helme und Ausrüstung. Darüber hinaus bietet die Firma gemeinsame Aktivitäten auf dem Velo an, wie etwa der „lunch & ride“ während den Mittagspausen.

Städte als Motoren des bikesharing

Das Beispiel Freiburg ist wegen der Rolle der Stadt besonders interessant. Für den Aufbau des Netztes hat die Stadt aktiv nach Partnern gesucht. Sie hat dabei die Rolle einer Koordinatorin eingenommen, um interessierte Organisationen und Firmen zusammenzubringen. So haben sich der Netzbetreiber velopass, die Universität, Pro Velo Freiburg, die Kantonalbank und die Gruppe E zusammengeschlossen, um bikesharing aufzubauen. Dank dieser Partner ist es gelungen, das System mit Strom zu versorgen, um E-Bikes aufzuladen. Die Stadt möchte nun das Angebot auf die

ganze Region ausdehnen und hat dazu Partner aus dem Tourismusbereich ins Boot geholt.

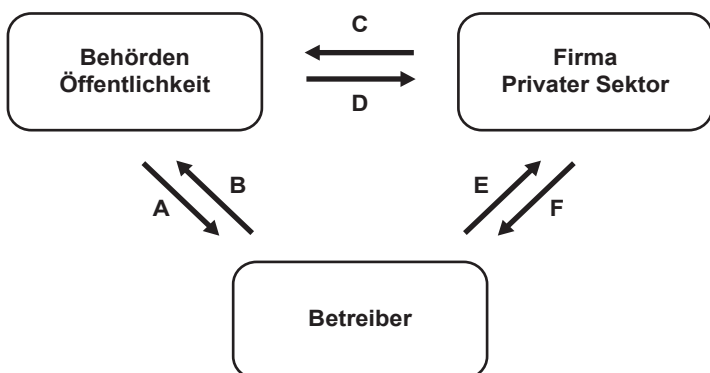
In Biel ist die Situation nochmals anders, indem die Stadt beschlossen hat, ein System nach eigenen Bedürfnissen zu entwickeln, ohne eine Marktlösung einzukaufen. Erst wenn sich das System in der Praxis bewährt hat, soll der Betrieb einem Privaten übergeben werden. Diese proaktive Rolle erlaubt es der Stadt, ein massgeschneidertes System zu entwickeln, das flexibler und dichter ist als in den oben erwähnten Städten. So sind 50 Verleihstationen vorgesehen, während es in Vevey und Freiburg nur deren vier beziehungsweise drei sind. Auch die Stadt Biel hat die Zusammenarbeit mit privaten Partnern gesucht. Hauptsponsor Manor ist auf allen Velokörben präsent und begleitet zudem die Pilotphase, indem Mitarbeitende Velos und Stationen testen können. Für die Stadt und den Detailhändler stellt dies eine typische Win-Win-Situation dar - für Manor gleich im doppelten Sinne. Die Stadt Biel profitiert ferner von Beiträgen des Bundes und des Berner Lotteriefonds.

Partnerschaft in Dienste der Kundschaft

Die Zusammenarbeit ermöglicht die Entwicklung eines dichteren und somit attraktiveren Netztes.

Anbieter und Gemeinde müssen gemeinsam eine Unternehmung kreieren, gleichzeitig eine öffentliche Dienstleistung für die Bevölkerung und die Mitarbeitenden anbieten. Investitionen von Privaten schaffen Synergien zu Gunsten des Veloverkehrs und ermöglichen damit einen Dialog zwischen oft weit entfernten Mobilitätsmilieus. Die Anbieter erhalten dadurch die Möglichkeit, sich als Dienstleister bei den Firmen zu etablieren. Es bleibt zu hoffen, dass das Velo als Verkehrsmittel dank all diesen Initiativen an Boden gewinnt.

Vorteile und Nachteile für die einzelnen Akteure im Rahmen eines bikesharing-Systems



	Vorteile der Zusammenarbeit (aus Sicht der Herkunft des Pfeils)	Nachteile (aus Sicht der Herkunft des Pfeils)
A	Planungsspielraum, Projektsteuerung, öff. Serviceangebot für die Bevölkerung, Angestellte und TouristInnen; Steigerung der Mobilität	Kosten, Raumbedarf
B	zusätzliche Dienstleistungen, besserer und kostengünstiger Service	Kosten und Betriebsrisiken, das Angebot muss den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechen
C	Besseres Angebot für Mitarbeitende, als wenn das Projekt nur betriebsintern wäre	Einschränkungen in der Planungsfreiheit
D	Sponsoring, Finanzierung, Verbesserung des Angebotes	Gemeinsames Image, Einschränkungen in der Planungsfreiheit
E	Sponsoring, Finanzierung, Verbesserung des Angebotes	Das Angebot muss den Bedürfnissen und Erwartungen der Mitarbeitenden entsprechen, gemeinsames Image
F	Angebot für die Mitarbeitenden, Sichtbarkeit, Image, Verbesserung der Mobilität und der Gesundheit	Kosten

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.

Im Internet erhältlich

Schweizer Systeme

Weitere Informationen über die bikesharing-Systeme unter: www.bikesharing.ch > Idee und Angebote > Schweizer Systeme

Infotreffen

Präsentationen des ersten bikesharing-Infotreffens in Biel unter: www.bikesharing.ch > Dokumente > Infotreffen

Fokus Schweiz

Im Jahre 2010 sind in zahlreichen kleinen und mittleren Städten sowie einigen Betrieben bikesharing-Angebote in Betrieb gegangen. In allen Landesteilen fordern politische Vorstösse die Einrichtung eines entsprechenden Netzes. Währenddessen nehmen sich die grossen Schweizer Städte Zeit, um die Nachfrage zu klären, Systeme zu evaluieren und Projekte zu erarbeiten. Die Koordination bikesharing hat bei den Betreibern den aktuellen Stand nachgefragt.

Jonas Schmid, Projektleiter von **velospot**, Stadt Biel



Wie ist die Bilanz Ihrer Aktivitäten im Jahre 2010?

2010 wurde intensiv an der Entwicklung von velospot gearbeitet. Die Stadt Biel hat die Realisierung eines ersten Netzes mit 50 Velos in Auftrag gegeben und die Plattform www.velospot.ch für den Betrieb des Systems aufgebaut.

Das System wurde im September der Öffentlichkeit präsentiert. Ende Jahr wurden in Biel sechs Stationen aufgebaut, um velospot zu testen. Die ersten Erfahrungen mit velospot sind vielversprechend. Die Montage der Teststationen hat gezeigt, wie einfach die velospots aufgebaut werden können und wie gut sie sich in den Stadtraum integrieren.

Wie sind Ihre Angebote geschätzt worden?

velospot wurde 2010 im Rahmen von internen Tests betrieben. Städte im In- und Ausland haben bereits Interesse an velospot angemeldet.

Welche Entwicklungen erwarten Sie für das kommende Jahr?

velospot wird bis im Frühling im Rahmen einer Testphase weiter optimiert. Im Sommer 2011 soll das vollständige Netz der Stadt Biel mit rund 50 Leihstationen und 300 Leihvelos aufgebaut werden. Damit wird Biel die erste Stadt der Schweiz sein, welche das bikesharing flächendeckend und im grossen Massstab einführt. 2011 sollen die Vertriebsstrukturen geschaffen werden, um velospot in anderen Städten zu lancieren. Ziel ist es, dass sich velospot zu einem nationalen bikesharing-Netz entwickeln kann.

Armin Schmid, Projektleiter von **nextbike**



Wie ist die Bilanz Ihrer Aktivitäten im Jahre 2010?

Wir ziehen eine sehr positive Bilanz was den Betrieb von „nextbike Luzern“ anbelangt. In Zusammenarbeit mit der Stadt Luzern, den Agglomerationsgemeinden und privaten Grundbesitzern wurde ein flächendeckendes Angebot mit 60 Stationen bereitgestellt. Dank den Werbepartnern und der Velostation Luzern als Servicepartner konnte der Bevölkerung stets tadellose Leihvelos bereitgehalten werden.

Wie sind Ihre Angebote geschätzt worden?

Das Angebot wurde von der Bevölkerung sehr gut aufgenommen und rege genutzt. Touristen schätzen den sofortigen Zugang nach einer kurzen Registration per Telefon. Die Gelegenheitsnutzer kaufen sich meist auf der Homepage ein Abo mit Gratisstunden und tätigen die Ausleihe hauptsächlich per SMS oder I-Phone. Es ist für die Nutzer praktisch, dass es meist in kurzer Distanz eine Station hat und so sehr flexibel und spontan ein nextbike ausgeliehen werden kann.

Welche Entwicklungen erwarten Sie für das kommende Jahr?

Wir wollen im Jahr 2011 in Luzern weitere Erfahrungen im städtischen Bereich sammeln. Zudem werden wir das Leihvelo am Bahnhof ab diesem Jahr schweizweit anbieten. Erste Stationen mit RFID basierter Nutzung sollen im Laufe des Jahres bereitgestellt werden.

Lucas Girardet, Geschäftsführer von **velopass**



Wie ist die Bilanz Ihrer Aktivitäten im Jahre 2010?

Wir können eine ausgezeichnete Bilanz ziehen. Nur ein Jahr nach der Firmengründung zählen wir bereits sieben funktionierende Netze. Diese beachtliche Entwicklung freut uns und spornt uns an, weiterzumachen.

Wie sind Ihre Angebote geschätzt worden?

Mit über 67'000 Vermietungen über alle Netze sind wir mit der Nachfrage sehr zufrieden. Studierende, Angestellte, Touristen und auch Einheimische haben das neuartige Angebot angenommen und für ihre täglichen Bedürfnisse genutzt. Auch die Städte und Unternehmen haben bikesharing gut aufgenommen und im Laufe des Jahres Stationen eingerichtet.

Welche Entwicklungen erwarten Sie für das kommende Jahr?

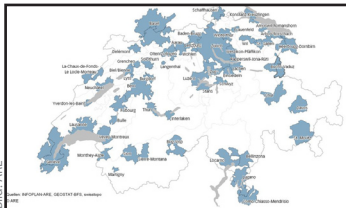
In Nyon wird das Netz im Frühling 2011 in Betrieb gehen. Es umfasst acht bis zehn Stationen mit je zur Hälfte Stadtvelos und E-Bikes. In Freiburg wird das Netz auf den ganzen Kanton ausgedehnt. Im technischen Bereich werden die Studierenden der Universitäten Lugano und Freiburg mit ihren Studentenkarten bikesharing nutzen können. Dank einer neuen Partnerschaft werden auch einige Kreditkartenbesitzer mit ihrer Bankkarte Zugang zu bikesharing haben.

Da und dort

Finanzierung von bikesharing in Agglomerationsprogrammen

Die Agglomerationsprogramme sind wichtige Instrumente, mit denen der Bund Verkehrs-Infrastrukturanlagen in städtischen Gebieten mitfinanzieren kann. Voraussetzung dafür sind verschiedene Kriterien, darunter die grenzüberschreitende Betrachtungsweise und die Förderung des öffentlichen und des Langsamverkehrs. Das Bundesamt für Strassen hält fest, dass auch Teile von bikesharing-Systemen grundsätzlich subventionsfähig sind, sofern sie im Agglomerationsprogramm enthalten sind. Nicht beitragsberechtigigt sind hingegen der Betrieb und die Kommunikation von bikesharing.

www.langsamverkehr.ch
www.are.admin.ch/themen/agglomeration



Bikesharing ist ein Beitrag zur Verbesserung der Mobilität in Agglomerationen.

Mainz: Solarstrom für öffentliche Velos

Die ersten von der deutschen Bundesregierung im Rahmen der Förderkampagne „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ ausgezeichneten Projekte werden reif (s. auch „Metroradruhr“ unten). In Mainz entsteht bis im Herbst 2012 unter dem Namen «Mein Rad» ein bikesharing-Netz mit einem Velo auf 200 Einwohner. Trägerin des Projektes sind die Mainzer Verkehrsbetriebe mit Unterstützung der industriellen Betriebe. Die 120 Verleihstationen können ohne Tiefbauarbeiten installiert und dank Photovoltaik-Anlagen autonom mit Solarstrom betrieben werden. Das Verleih-System stammt vom Wiener IT-Unternehmen Sycube, während die 1'000 Velos durch die

Schweizer Firma simpel gebaut und geliefert werden. Simpel hat im letzten Oktober mit der Gründung der Velobility GmbH einen neuen Geschäftsbereich eröffnet, der sich auf Mehrnutzer-Velos spezialisiert.

www.mvg-mainz.de



Nach mehreren Schweizer Städten setzt auch die Stadt Mainz (D) auf das „paper bike“ von Simpel. Die Firma nutzt damit die Gelegenheit, einen entsprechenden Geschäftsbereich zu eröffnen.

Metroradruhr: bikesharing regional

Metroradruhr ist das grösste Fahrradverleihsystem Deutschlands und ein Projekt des bundesweiten Modellversuchs „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“. Spannend ist das Konzept des regionalen und im öV-System integrierten Netzes. Zwischen 2010 und 2012 wird das Netz mit 3'000 Fahrrädern an 300 Stationen in drei „Wellen“ aufgebaut. Es liegen



deshalb noch keine konsolidierten Erfahrungswerte zur Akzeptanz und Benutzung vor. Betreiber des Systems ist nextbike; in einer ersten Phase erfolgt der Zutritt über Handy, ab 2011 sollte eine Kommunikationseinheit an der Station den Zugang auch über (ÖPNV-Abo-)Karte ermöglichen.

Von dieser technologischen Weiterentwicklung könnte auch die Schweiz profitieren; somit könnte nextbike der Empfehlung des Bundes, einen Zutritt zu Veloverleihsystemen über RFID anzubieten, nachkommen.

www.metropolradruhr.de
www.velokonferenz.ch
 (AR)

Auszug aus einem Tagungsdokument der Velokonferenz Schweiz 2010.

Information and community in London

Das im vergangenen Sommer eröffnete bikesharing-System „Barclays cycle hire“ der britischen Hauptstadt bietet mehr als Velos. Die Internetplattform ist eine wahres Kommunikations- und Werkzeug für das neue Verkehrsmittel. Die Nutzer können Fotos und Ideen austauschen, und Filme und Tipps erleichtern den Umgang mit Veloproblemen. Zu entdecken sind ferner die „cycle

superhighways“, eine Art Velobahnen, die das Stadtzentrum mit den Vororten verbinden. Zwölf Routen sind geplant, zwei davon bereits realisiert. Das gesamte „Barclays cycle hire“-Angebot mit rund 6'000 Velos wird von derselben Firma betreut wie die berühmte U-Bahn.

<http://www.tfl.gov.uk/roadusers/cycling/14808.aspx>



Velobahnen, bikesharing, Kommunikationsplattform und anderes mehr: Die Stadt London und die Verkehrsbetriebe bieten eine breite und attraktive Palette an Angeboten rund ums Velos.

Bild: bikeshare, Philadelphia



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
Velokonferenz Schweiz
Transitec Ingénieurs-Conseils
SA, 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 02 / März 2011

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
Aline Renard (AR)

Übersetzung:
Christoph Merkli

Grafisches Konzept:
tasty graphics gmbh Bern

Layout: Pro Velo Schweiz

Vertrieb:
kostenlos und elektronisch

Erscheinen: 2 bis 4-mal jährlich

An- und Abmeldung:
www.bikesharing.ch
info@bikesharing.ch

RFID: Radio Frequency Identification?

Die RFID-Technologie (Radio Frequency Identification) war Thema des Infotreffens Velostationen vom vergangenen Herbst in Yverdon-les-Bains. Mario Voge von der Legic Ident Systems SA zeigte auf, wie eine einzige Karte die Nutzung verschiedener, frei kombinierbarer Dienstleistungen ermöglicht. So etwa den Zugang zur Velostation, zum bikesharing-Angebot von velopass und zu Mobility Carsharing.

Nils Rinaldi von der ETH Lausanne zeigte anhand der Campuskarte CAMIPRO, wie dank der RFID-Technologie die Studierenden nicht nur in der Mensa bezahlen, die Bibliothek nutzen und Zugang zu

den Gebäuden erhalten, sondern auch Mobility und velopass nutzen können. Während die Beschaffung des Systems vergleichsweise teuer ist - die Kartenleser etwa kosten alleine rund Fr. 400 - kann bei den Betriebskosten Geld gespart werden.

Während derzeit unterschiedliche technologische Standards die gemeinsame Nutzung von Dienstleistungen noch erschweren, scheint es, dass die Entwicklung einen einheitlichen Datentandard bringen dürfte. Höchste Zeit also, sich Gedanken darüber zu machen, welche Standards angewendet werden sollen.

Für die Bewirtschaftung der Nutzerdaten sind verschiedene Formen

möglich. Entweder die Informationen befinden sich auf der Karte selbst, und damit stets beim Dateieigentümer. Oder sie befinden sich in einer zentralen Datenbank des Anbieters und bleiben im Falle eines Kartenverlusts erhalten.

www.velostation.ch > Dokumente > Infotreffen

Veranstaltungen

OBIS-Konferenz – 21.6.2011

Themen:

Alle OBIS-Experten (Optimising bikesharing in European Cities) werden die Ergebnisse ihrer Arbeit bei der OBIS-Abschlusskonferenz am 21. Juni 2011 in Prag vorstellen und diskutieren. Die zentralen Ergebnisse und Empfehlungen des Projektes werden in einem Handbuch veröffentlicht, welches bei der Konferenz erstmals vorgestellt wird.

Fahrradverleihsysteme in Europa:
- Die OBIS-Länder auf einen Blick
- Fahrradverleihsysteme 2008-2011
- Neue Entwicklungen und Veränderungen durch OBIS
- OBIS Demonstrationsprojekte
- Lessons Learnt - das OBIS Handbuch

Mehr Informationen:
www.obisproject.com

Die Teilnahme an der Konferenz ist kostenlos. Die Anzahl der Plätze ist jedoch begrenzt.

Grundlagen

Gutachten zur Integration von bikesharing in öffentliche Verkehrsmittel

Ein Gutachten beschreibt Wege zur Integration öffentlicher Fahrradverleihsysteme in das System des ÖPNV. Diese innovative Kombination - bis hin zur tariflichen Integration des individuellen Verkehrsmittels Fahrrad in das kollektive Verkehrsangebot des öffentlichen Personenverkehrs - gab es bis vor kurzem nicht. Das Gutachten berücksichtigt juristische, finanzielle und planerische Fragen, die

bei der Umsetzung von elementarer Bedeutung sind. Das Gutachten ist nicht 1:1 auf Schweizer Verhältnisse anwendbar, zeigt aber mögliche Synergien auf.

Innovative Mobilität in Städten - Integration öffentlicher Fahrradverleihsysteme in den ÖPNV: Rechtliche und finanzielle Aspekte
BMVBS-Online-Publikation 14/10, Hrsg.: BMVBS, Oktober 2010
http://www.bbsr.bund.de/cln_016/nn_629248/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Online/2010/ON142010.html