

Rencontre d'information des forums vélostations et bikesharing La Suisse sur la voie des Pays-Bas?

La présentation de la nouvelle vélostation de Lucerne – désormais la plus grande de Suisse avec ses 1'100 places – a rassemblé de nombreux spécialistes le 6 septembre dernier dans le cadre des Forums vélostations et bikesharing Suisse. A Lucerne, les possibilités de synergies entre surveillance de la vélostation, service d'ordre vélos, location et gestion des vélos en libre service sont idéalement exploitées. L'importance d'intégrer ces services dans une politique globale de promotion du vélo a été démontrée par le chef du programme vélo d'Apeldoorn (NL), ville de 150'000 habitants présentant une part modale vélo de 30%. Il a exposé le potentiel de vélostations situées au centre-ville, en lien avec un réseau de pénétrantes cyclables performant, un programme d'incitation et des solutions de financement originaux. La deuxième partie de la rencontre a permis de montrer la souplesse et la simplicité du système nextbike – premier réseau VLS appliqué en Suisse de manière dense à l'échelle d'une ville. Publibike a présenté les défis de la création d'un réseau national face aux exigences d'une exploitation locale. A Neuchâtel, où le système biennois Velospot vient d'être installé, une solution innovante a été trouvée pour combiner les avantages de la location traditionnelle de vélos avec ceux du VLS. (Langues: fr, de)

Pour plus d'informations:

Présentations du Forum vélostations: www.velostation.ch/fr/documents/rencontres-dinformation

Présentations du Forum bikesharing: www.bikesharing.ch/fr/documents/rencontres-dinformation

Infotreffen der Foren Velostationen und Bikesharing Schweiz Die Schweiz auf dem Pfad der Niederlande?

Bei der Vorstellung der neuen Velostation in Luzern – mit 1'100 Abstellplätzen derzeit die grösste der Schweiz – haben sich über 80 SpezialistInnen im Rahmen der Foren Velostationen und Bikesharing Schweiz getroffen. In Luzern werden die Synergien zwischen bewachter Velostation, Velo-Ordnungsdienst, Vermietung und Bikesharing ideal genutzt. Die Wichtigkeit der Integration solcher Dienstleistungen in eine übergeordnete Velopolitik wurde durch den Programmleiter Velo der Stadt Apeldoorn (NL, ca. 150'000 Einwohner, Veloanteil 30% aller Wege) aufgezeigt: Velostationen im Stadtzentrum, verbunden mit einem Veloschnellwegenetz sowie originellen Förderprogrammen und Finanzierungslösungen bieten ein hohes Potenzial für den Veloverkehr. Am Nachmittag stand das Bikesharing im Mittelpunkt. In Luzern wurde 2010 mit „nextbike“ das erste flächendeckende Netz der Schweiz eingeführt – ein System, das durch seine Flexibilität und Einfachheit besticht. Der schweizweite Anbieter „Publibike“ zeigte die Herausforderungen eines nationalen Bikesharing-Netzes mit den Anforderungen an einen lokalen Betrieb auf. Unterdessen hat „velospot“ in Neuenburg eine innovative Lösung gefunden, die die Vorteile der traditionellen Velovermietung mit denjenigen des Bikesharings kombiniert. (Sprachen: de, fr)

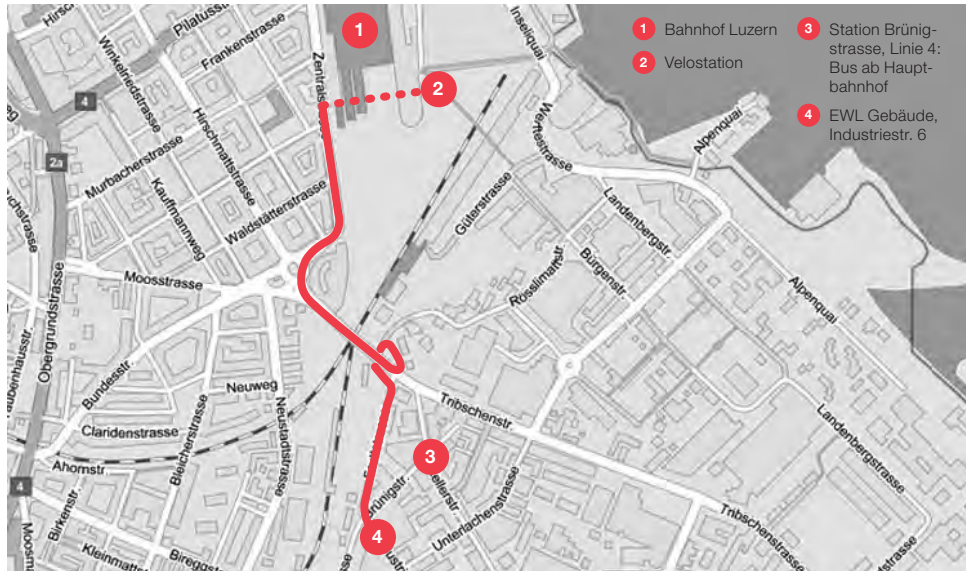
Mehr Informationen:

Präsentationen des Infotreffens Velostationen: www.velostation.ch/de/dokumente/infotreffen

Präsentationen des Infotreffens Bikesharing: www.bikesharing.ch/de/dokumente/infotreffen

01.10.2013

Situationsplan: Treffpunkt Velostation Luzern



Anmeldeformular

Nachname: _____ Vorname: _____

Organisation: _____ E-Mail: _____

Adresse: _____ Telefon: _____

Ich melde mich an für: (Tarife exkl. MwSt.)	Normaltarife	Mitglieder Forum Velostationen/bikesharing
Vormittag Velostationen	<input type="checkbox"/> CHF 120.–	<input type="checkbox"/> CHF 60.–
Nachmittag bikesharing	<input type="checkbox"/> CHF 120.–	<input type="checkbox"/> CHF 60.–
Ganzer Tag	<input type="checkbox"/> CHF 200.–	<input type="checkbox"/> CHF 100.–

Stehlunch sowie Verpflegung in den Kaffeepausen sind für alle Teilnehmenden inbegriffen. Die Referate werden in Deutsch oder Französisch gehalten, mit Folien in der anderen Sprache und Simultanübersetzung. Die Rechnung erhalten Sie mit der Anmeldebestätigung nach dem Anmeldeschluss in der Woche 35. Im Fall einer Abmeldung nach dem Anmeldeschluss vom 21. August muss der ganze Betrag verrechnet werden.

Ort, Datum: _____ Unterschrift: _____

Anmeldeschluss: Mittwoch, 21. August 2013
c/o Pro Velo Schweiz, Postfach 6711, 3001 Bern, Fax 086 031 318 54 11



**Freitag,
6. September 2013,
Luzern**

**NEU:
mit Simultan-
übersetzung**

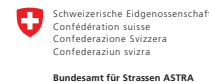
**30. Infotreffen
des Forums
Velostationen
Schweiz**

**4. Infotreffen
des Forums
bikesharing
Schweiz**

Organisation:



Mit der Unterstützung von:



Programm Vormittag Forum Velostationen

- ab 8.45 Uhr **Kaffeebuffet und Gipfeli** in der Velostation Luzern
- 9.15 Uhr **Begrüssung** durch **Adrian Borgula**, Stadtrat Departement Umwelt, Verkehr und Sicherheit
- 9.25 Uhr **Die Velostation Luzern**
Besichtigung in Gruppen
– Erläuterungen zum Betrieb und zur Infrastrukturplanung durch Vertreter der Stadt Luzern, der Caritas Luzern und Planum Biel AG
Fussmarsch zum EWL Gebäude, Industriestrasse 6, 6. Stock
- 10.35 Uhr – Das Ausschreibungsverfahren für das Abstellsystem
Daniel Nussbaumer, Ressortleiter Infrastrukturprojekte, Stadt Luzern und **Thomas Zahnd**, Raum- und Verkehrsplaner, Planum Biel AG
- 11.00 Uhr **Perspektiven und Erweiterungen: Velostationen auch in der Innenstadt?**
– Erfahrungen aus den Niederlanden:
sicher und geschützt parkieren in der Geschäftszone Apeldoorn
Oskar Martijn, Programmleiter Velo, Stadt Apeldoorn (NL)
– Fragezeichen rund um das Veloparkierungskonzept in der Altstadt Luzern
Martin Urwyler, Velobeauftragter Tiefbauamt Stadt Luzern
Kurzinformationen des Forums Velostationen und Aktuelles aus dem Publikum
- 12.30 Uhr **Stehlunch**

Programm Nachmittag Forum bikesharing

- ab 12.30 Uhr **Stehlunch** im EWL Gebäude, Industriestrasse 6, 6. Stock
- ab 13.15 Uhr **Freie Besichtigung der nextbike-Station** (beim Eingang)
Erläuterungen von **Leodegar Ottiger**, Leiter Velodienste Caritas Luzern und **Martin Urwyler**, Tiefbauamt Stadt Luzern
- 13.45 Uhr **Begrüssung** durch **Manon Giger**, Geschäftsführerin des Forums bikesharing Schweiz
bikesharing Luzern: Stand nach der vierten Betriebsaison
– bikesharing im Dienste der Veloförderung:
Zusammenspiel von Infrastruktur, Kommunikation und Dienstleistungen
Martin Urwyler, Velobeauftragter Tiefbauamt Stadt Luzern
– Berufliche Integration durch den Betrieb Velodienste
Bettina Fenk, Teilbereichsleiterin Betriebe und Service, Caritas Luzern
- 15.00 Uhr **Weitere Erfahrungsberichte aus dem In- und Ausland**
– Engagement der öffentlichen Hand bei der Definition eines bikesharing-Angebotes?
Benoît Beroud, Mobilitätsberater, Mobiped, Lyon (FR)
– Lokaler Betrieb und nationale Plattform
Fabrice Lago, Geschäftsführer und
Hugues Houmard, Verantwortlicher Betrieb PubliBike
– Ergänzung eines bestehenden Veloverleihangebotes durch bikesharing
Laurianne Altwegg, Projektkoordinatorin, Verkehr & nachhaltige Entwicklung, Stadt Neuenburg
Kurzinformationen des Forums bikesharing und Aktuelles aus dem Publikum
- 16.30 Uhr **Ende des Infotreffens**

INFO BULLETIN

ZEITSCHRIFT DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ

- VELO-NETZPLANUNG MITTELS POTENZIALANALYSE
- ERHEBUNGSKONZEPT DES VELOVERKEHRS
IN DER REGION LAUSANNE-WEST
- LANGSAMVERKEHRSZÄHLUNGEN IN BASEL
- NEUE VELOSTATION AM
BAHNHOF LUZERN



INHALT

3	EDITORIAL
---	-----------

4	VELO-NETZPLANUNG MITTELS POTENZIALANALYSE
---	--

6	ERHEBUNGSKONZEPT DES VELOVERKEHRS IN DER REGION LAUSANNE-WEST
---	--

10	LANGSAMVERKEHRSZÄHLUNGEN IN BASEL
----	-----------------------------------

14	NEUE VELOSTATION AM BAHNHOF LUZERN
----	------------------------------------

21	NEWS
----	------

23	INFORMATIONEN
----	---------------

IMPRESSUM

GESCHÄFTSSTELLE VELOKONFERENZ SCHWEIZ
Rechbergerstrasse 1, Postfach 938, 2501 Biel/Bienne
Tel. 032 365 64 50, Fax 032 365 64 63
E-Mail: info@velokonferenz.ch
www.velokonferenz.ch

REDAKTION

Barbara Auer
Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Münsterplatz 11, 4001 Basel
Tel. 061 267 40 39, Fax 061 267 64 81
E-Mail: barbara.auer@bs.ch

LEKTORAT

Iris Diem
diem.text
Schmiedengasse 10
2502 Biel
Tel. 032 534 11 95
diem.text@hispeed.ch

GESTALTUNG

co.dex production ltd.
Rechbergerstrasse 1, Postfach 283, 2501 Biel/Bienne
Tel. 032 365 41 41, Fax 032 365 64 63
E-Mail: contact@co-dex.ch
www.co-dex.ch

AUTORINNEN/AUTOREN

- Julian Baker, Kontextplan AG, Bern und Solothurn
- Cindy Freudenthaler, Velobeauftragte der Stadt Lausanne
- Kathrin Grotrian und Samuel Wolf, Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
- Daniel Nussbaumer und Martin Urwyler, Tiefbauamt der Stadt Luzern
- Thomas Zahnd, Arge planum biel ag / co.dex

NEUE VELOSTATION AM BAHNHOF LUZERN

MARTIN URWYLER, TIEFBAUAMT DER STADT LUZERN
DANIEL NUSSBAUMER, TIEFBAUAMT DER STADT LUZERN
THOMAS ZAHND, ARGE PLANUM BIEL AG / CO.DEX

Die Stadt Luzern hat eine neue Velostation mit 1'120 Abstellplätzen gebaut und dabei etliche Schwierigkeiten gemeistert: Hinter dem Bahnhof unter einem Parkhaus liegend, ohne direkten Zugang zu den Geleisen, in einer unwirtlichen Umgebung. Wie geht das?

DER REIHE NACH ...

Um den Bahnhof Luzern werden rund 2'000 Veloparkplätze angeboten. Die gestiegene Nachfrage und die Ungewissheit, wie lange die bestehende Velostation an ihrem Ort bleiben kann, veranlasste die Stadt Luzern im März 2008, alternative Standorte zu suchen.

Im September 2008 verabschiedete das Tiefbauamt der Stadt Luzern unter Projektleiter Martin Urwyler ein Pflichtenheft um ein Vorprojekt für eine Velostation zu erarbeiten. Die Stadt Luzern möchte in Zusammenarbeit mit der SBB im Bereich der heutigen Postbetriebsgeleise eine Velostation mit ca. 1'100 Veloparkplätzen realisieren. Das Tiefbauamt beauftragte die planum biel ag mit der Planung der Velostation.

ERSCHLIESSUNG DER VELOSTATION

Vor der Erarbeitung des eigentlichen Vorprojekts wurde die Erschliessung anhand verschiedener Betriebszustände untersucht. Langfristig wird angestrebt, die Velostation von drei Seiten zu erschliessen:

- von der Frohburgstrasse
- direkt vom Inseli
- durch den bestehenden, aber noch zu erweiternden Posttunnel (Habsburgerstrasse)

Die Steuerungsgruppe „Bahnhof“ legte fest, dass im Vorprojekt eine direkte Fusswegverbindung zu den Perrons durch den bestehenden Posttunnel vorzusehen ist. Die weitere Erschliessung der Velostation wird separat projiziert und ist nicht Gegenstand des Vorprojekts Velostation.

Die Idee, die drei Ebenen Posttunnel, Velostation/Universität und Parkdeck/Berufsschule mit Treppen oder Lifanlagen zu verbinden, wurde aus Kostengründen nicht weiterverfolgt.



VORPROJEKT

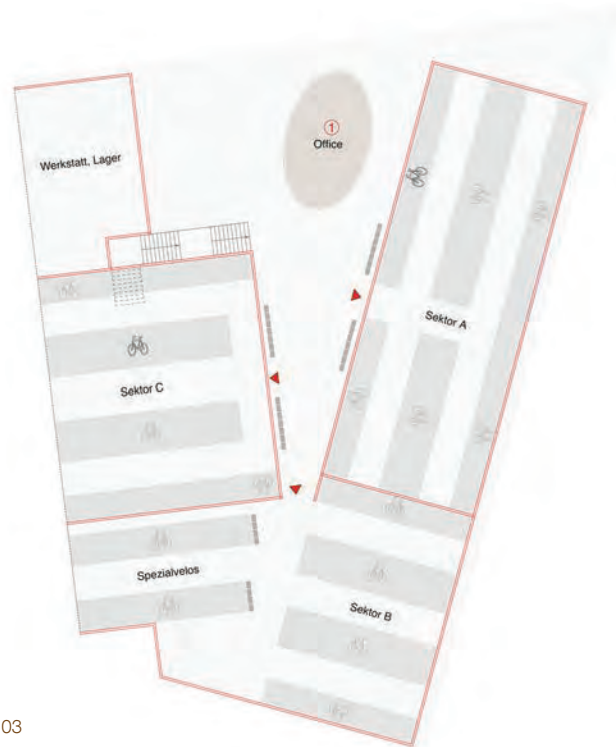
Die Velostation befindet sich auf den ehemaligen Postbetriebsgeleisen, zwischen dem Bahnhof und der Universität/Post. Sie soll über die Frohburgstrasse und mit direkter Fussgänger Verbindung durch den ehemaligen Posttunnel sowie die bestehende Fussgängerunterführung zu den Perrons erschlossen werden. Die bestehende provisorische Velostation am Bahnhof Luzern mit ungefähr 350 Abstellplätzen wird ersetzt, soll aber während der ganzen Umbauphase in Betrieb sein.

Der Auftrag für das Vorprojekt gliederte sich in drei Phasen:

1. Konzeptphase: Raumprogramm festlegen und Betriebsmodell bestimmen
2. Planungsphase: Vorprojekt und Betriebskonzept für die Velostation festlegen (inkl. Etappierung)
3. Kommunikationsphase: Konsolidierung und Bereinigung von Vorprojekt und Betriebskonzept

Das Vorprojekt der Velostation besteht aus 3 Sektoren mit separaten Eingängen und bietet Platz für 1'167 Velos. Am Kopf der Velostation ist das ellipsenförmige Office platziert, dadurch kann die Zufahrt, der Treppenaufgang und die Zugänge der einzelnen Sektoren überwacht werden. Die Werkstatt ist als offener, ungeheizter Raum konzipiert. Zusätzliche Lagerflächen sind keine vorgesehen.

Im Dezember 2009 wurde das Vorprojekt abgeschlossen und in die Vernehmlassung geschickt. Die Vernehmlassung zeigte, dass keine wesentlichen Änderungen am Vorprojekt vorzunehmen sind.



03

PROJEKT

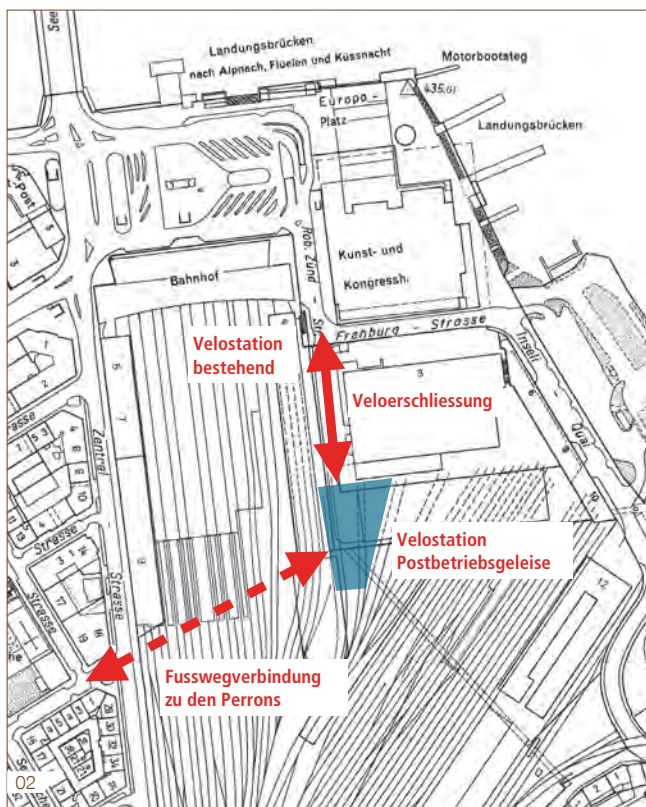
Ende März 2011 wurde die ARGE planum | co.dex mit der Projektierung der Velostation beauftragt. Auf der Basis des Vorprojektes soll ein Auflageprojekt erarbeitet werden, damit anschliessend die politischen Instanzen den Ausführungskredit beschliessen können.

Im Laufe der Überarbeitung zeigte sich, dass einige Rahmenbedingungen geändert werden müssen (z.B. Lage der Treppe aufgrund bautechnischer Untersuchungen, gesteigerter Platzbedarf der SBB, Gewährleisten der Wendemöglichkeit für Lastwagen der Post). Zudem forderte die Caritas Luzern als künftige Betreiberin der Velostation ein erweitertes Raumprogramm, damit sie ihren Leistungsauftrag mit der Stadt Luzern erfüllen kann (heizbare Werkstatt, Waschanlage für Velos inkl. Ölabscheider, zusätzlicher Büro- und Besprechungsraum).

AUSFÜHRUNGSKREDIT

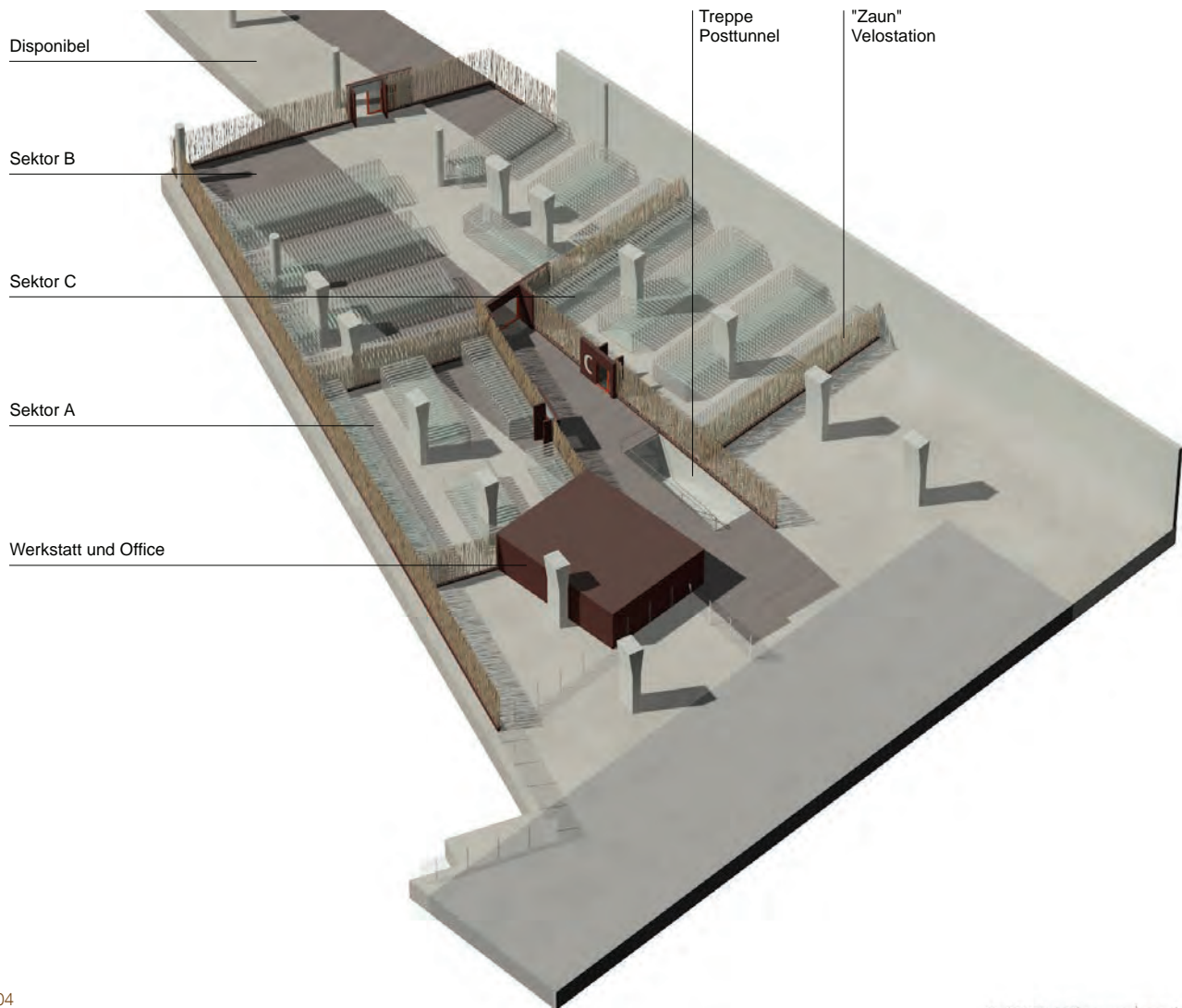
Ende September 2011 beantragte der Stadtrat (Exekutive) für den Bau der Velostation einen Kredit von CHF. 2.8 Mio. zu bewilligen. Diesem Antrag hat der Grosse Stadtrat (Legislative) anfangs Dezember 2011 mit 36:8 Stimmen deutlich zugestimmt.

Dem Bau der Velostation stand nichts mehr im Wege ...



02

- 01 Situationsplan
- 02 Velostation "Postbetriebsgeleise" und die kurzfristige Erschliessung
- 03 Konzept Velostation Vorprojekt 2009



04

© ARGE } Planum | co.dex

AUSFÜHRUNGSPLANUNG

Ende März 2012 erfolgte der Start zur Ausführungsplanung. Unter der Projektleitung von Daniel Nussbaumer, Tiefbauamt der Stadt Luzern, wurde die ARGE planum | co.dex und das Ingenieurbüro Kost + Partner mit der Ausführungsplanung, Bauleitung und Inbetriebnahme der Velostation Luzern beauftragt, mit dem Ziel, dass die Velostation am 5. April 2013 eröffnet wird.

BEWILLIGUNGSVERFAHREN

Die Baubewilligung wurde nach §188 Planungs- und Baugesetz (PBG) und, weil die Velostation zwischen Gleisanlagen der SBB liegt, zusätzlich gemäss Art. 18m, Abs 1 des Eisenbahngesetz (SR 742.101) erwirkt.

ENTWURFSIDEE

Vier Rahmenbedingungen dominierten den Entwurf:

1. bahntechnisch bedingte Sicherheitsvorschriften
2. Velostation ist letztlich ein Provisorium (Tiefbahnhof)
3. Treppe zum Posttunnel: deren Lage bestimmt die Raumnutzung
4. beschränkte Lichtverhältnisse

04 Konzept Velostation (Projekt)

05 Visualisierung der Entwurfsidee: Über eine gemeinsam genutzte Lobby werden die Sektoren erschlossen.

06 Eingangsbereich nach Abschluss der Arbeiten: Die drei Parksektoren werden über die Lobby erschlossen.

07 Eingangsbereich der Velostation

08 Office und Werkstattgebäude mit Luftpumpe und Waschanlage



05

© ARGE } Planum | co.dex

FORM FOLLOWS FUNCTION

Die Velostation muss grundsätzlich zwei Funktionen erfüllen:

1. Die Velos müssen rasch, sicher, vor Diebstahl und Witterung geschützt, parkiert werden können.
2. Die Caritas Luzern muss ihren Leistungsauftrag erfüllen können. Dazu gehört neben dem Betrieb und der Bewachung der Velostation der Veloordnungsdienst rund um den Bahnhof und an den neuralgischen Punkten in der Stadt. Zudem betreibt Caritas auch das automatische Veloverleihsystem Nextbike mit rund 60 Stationen.

Die einzelnen Parksektoren werden über eine gemeinsam genutzte Lobby erschlossen. Ankommen, Weggehen, Informieren, Orientieren sind die Funktionen, die in diesem Raum gestalterisch umgesetzt werden. Linear angeordnete Lichtbänder beleuchten und strukturieren den Raum. Der transparent gehaltene Zaun fördert die soziale Sicherheit. Die Materialisierung durch die feingliedrigen Holzstäbe bildet einen starken Kontrast zur grossformatigen Betonkonstruktion des Parkdecks. Die Fassade des Office- und Werkstattgebäudes ist als Reception ausgebildet mit verschiedenen Serviceangeboten. Mit dem Signaletikkonzept und der gewählten reinorange, leuchtenden Farbe wird der Ort farblich aufgewertet und die Funktionen sinnbildlich dargestellt.



RÄUMLICHE SITUATION

Die Velostation besteht, wie bereits im Vorprojekt vorgesehen, aus drei Sektoren mit separaten Eingängen. Sie bietet Platz für 1'120 Velos, davon 20 Spezialvelos wie Tandems, Velos mit Anhängern und Anhängervelos. Am Kopf der Velostation ist das Office und die Werkstatt angeordnet. Hier werden die Abonnemente verkauft, können Informationen eingeholt und Angebote wie Luftpumpe oder Waschmöglichkeit in Anspruch genommen werden. Im Office ist ein Besprechungs- und Büroraum für die Caritas Luzern (Leitung der Velodienste) integriert. Vom Office aus können sowohl die Zugänge zu den einzelnen Sektoren als auch der Aufgang der Treppe vom Posttunnel eingesehen werden. Die gesamte Anlage ist videoüberwacht.

Die drei Abteile sind über einen zentralen Mittelbereich erschlossen. Die automatischen Schiebetüren lassen sich durch ein Transpondersystem mit Chipkarten öffnen. Die Abteile sind mit Doppelstockparkern ausgerüstet und es stehen 70 Schliessfächer zur Verfügung. Im Sektor B ist auch der Platz für Spezialvelos und E-Bikes vorgesehen.

Durch die Nutzung einer zusätzlichen Restfläche steht im hinteren Bereich der Velostation ein disponibler Raum zur Verfügung. Dieser Raum ist nicht öffentlich, sondern dem Betreiber vorbehalten.





TREPPE

Eine vertikale Verbindung vom Posttunnel zur Velostation für Fussgänger ist wegen des direkten Zugangs zu den Gleisen zwingend. In mehreren Studien wurden verschiedene Varianten untersucht. Die beste Lösung war, den Posttunnel durch eine gekröpfte Treppe mit der Velostation zu verbinden. Auf den Einbau eines Liftes wird verzichtet. Der Zugang zur Treppe kann vom Office problemlos eingesehen werden.

Die Treppe ist dreigeteilt: links und rechts der 1 m breiten Schieberampe überwindet eine zweiläufige Treppe die Höhendifferenz von Posttunnel zur Velostation.

Für die Ingenieure war die Konstruktion und der Bau der Treppe eine grosse Herausforderung. Da der Baugrund im Grundwasser liegt, musste der Durchstich zum Posttunnel mit grosser Präzision ausgeführt werden. Der schlechte Baugrund, die beschränkte Raumhöhe (Parkdeck) sowie Überraschungen in der Konstruktion des bestehenden Posttunnels machten die Aufgabe sehr anspruchsvoll. Allein der Bau der Treppe kostete CHF 800'000.-.

BODEN

Die bestehende Gleiswanne wird mit einem Holzboden überdeckt. Die Nutzlast liegt bei 500kg/m². Als Verschleisschicht wird eine robuste Sperratex-Platte verlegt. Die Oberfläche hat eine raue Siebdruckprägung und verleiht den Velos den nötigen Grip.



ZAUN VELOSTATION

Die Sektoren der Velostation werden mit einem 3.20 m hohen Zaun abgegrenzt. Der Zaun wird durch eine 3-reihige Stabstruktur aus Buchenholz gebildet. Das Zaungeflecht ist einfach in Konstruktion, Montage und Unterhalt. Die Rundstäbe werden in werkseitig vorgebohrte Löcher vor Ort in den Bodensockel gesteckt. Der 14/20 cm hohe Bodensockel wird direkt auf den Boden geschraubt. Für das Zaungeflecht wurden 2'300 Rundholzstäbe benötigt, was aneinandergereiht einen Stab in der Länge von 7.5 km ergeben würde.

WARUM EIN ZAUN IN HOLZ?

Es sind zwei Parameter, die den Entwurf dieses „Zaun-Prototypen“ ermöglichten:

1. Das räumliche Ambiente wirkt kühl. Mit ungewöhnlichen Materialien sollte der karge Betonraum aufgewertet werden. Die Nutzerinnen und Nutzer sollen einen Ort vorfinden, der einer zeitgemässen Veloabstellanlage würdig ist. Die einzelnen Sektoren sollen über einen gestalteten Raum – analog einer Hotellobby – erschlossen werden.
2. Die Velostation wird tangiert von stromführenden Fahrleitungen. Ein Metallzaun würde vagabundierende, elektrische Ströme kaum unterbinden. Aus Sicherheitsgründen müsste deutlich mehr Abstand zu den Fahrleitungen eingehalten werden, was eine effiziente Raumnutzung verunmöglicht hätte.



AUTOMATISCHE SCHIEBETÜREN

Die automatischen Schiebetüren für die Sektoren sind mit dem Zutrittssystem gekoppelt.

DOPPELPARKER

Mit einem Parkiersystem auf zwei Ebenen wird der zur Verfügung stehende Raum optimal ausgenutzt. Es werden zwei unterschiedliche Parkabstände gewählt:

- Sektor A/C: 45 cm Abstand
- Sektor B: 50 cm Abstand

Im Sektor B sind Plätze für E-Bikes vorgesehen (17 Plätze). Die Akkus können in mit einer Steckdose ausgerüsteten Schliessfächern aufgeladen werden.

Ein Novum war, dass die Lieferung und Montage der Doppelparker öffentlich ausgeschrieben werden musste (Verfahren gemäss Gesetz über die öffentliche Beschaffungen ÖBG). Vor dem Submissionsverfahren wurden im Rahmen einer Bemusterung die Qualitätskriterien definiert. Anhand von drei Systemen hat die Projektleitung zusammen mit den Planern die Zuschlagskriterien definiert. Nebst dem Preis (60%) waren Produkte-, Materialqualität und die Erfahrung qualifizierter Schlüsselpersonen wichtige Zuschlagskriterien. Bezüglich der Eignung mussten die Anbieter Referenzen von vergleichbaren Anlagen dokumentieren.

Das Submissionsverfahren (ab Veröffentlichung im Kantonsblatt bis zur Zuschlagsverfügung) dauerte zwei Monate. Die Preisspanne der Angebote war überraschend gross. Für die 1'100 Abstellplätze lagen die Angebote zwischen CHF 230'000 und CHF 440'000. Die Auswertung der Angebote nach den Eignungs- und Zuschlagskriterien führte zu einem eindeutigen Resultat zu Gunsten der Firma A. Bachmann AG, Industrie und Apparatebau in Root (LU). Der offerierte Doppelparker der Firma Orion mit dem Bieler Anlehnbügel hatte eindeutig das beste Preis- / Leistungsverhältnis.

BETRIEB

Die Velostation funktioniert vollautomatisch mit 24h-Zutritt. Tagsüber wird die Velostation vom Integrationsbetrieb Caritas Service, Velodienste der Stadt Luzern betrieben. Der Velodienst ist verantwortlich für den Verkauf der Billette, Sauberkeit und den Winterdienst innerhalb der bewachten Velostation. Das Personal kontrolliert die parkierten Velos regelmässig. Zusätzlich werden noch weitere Dienstleistungen angeboten wie Voreinrichtungen oder kleinere Wartungsarbeiten, Vermieten von Veloanhängern u.a.m.



BETEILIGTE

- Bauträgerschaft: Stadt Luzern, Tiefbauamt
- Betreiber: CARITAS, Luzern
- Projektleitung Stadt Luzern: Martin Urwyler, Tiefbauamt der Stadt Luzern; Daniel Nussbaumer, Tiefbauamt der Stadt Luzern
- SBB (Projektleitung): András Özvegyi (Basler&Hofmann Innerschweiz)
- Planung und Ausführung: ARGE planum | co.dex, Thomas Zahnd, planum biel ag, Projektleitung; Daniel Sigrist, planum biel ag; Ueli Denzler, co.dex; Michael Rothenbühler, co.dex
- Ingenieur (Treppe): Kost+Partner AG, Sursee, Hanspeter Escher, Projektleiter; Patrick Muff
- Geotechnik: Keller+Lorenz AG, Luzern, Markus Ehrler
- Zustands-Beweisaufnahmen: Planzer Consult GmbH, Luzern
- Baumeister: Gebr. Brun AG, Emmenbrücke (LU)
- Holzbau (Zaun, Holzboden, Office und Werkstatt): schaeerholzbau AG, Altbüren (LU) und Horw (LU)
- Elektriker: Elektro Gander, Luthern (LU)
- Heizung/Sanitär: Gebr. Imbach, Fischbach (LU)
- Maler: Arnold Philipp Maler AG, Dagmarsellen
- Veloparkierung, Zutrittssystem, Schliessfächer: A. Bachmann AG, Root

09 Die Treppe verbindet die Velostation mit dem Posttunnel.

10 Der für das Publikum geöffnete und gestaltete Posttunnel.

11 Die Velostation wird mit einem 3.2 m hohen Holzzaun abgegrenzt.

12 Automatische Schiebetüren öffnen und schliessen den Zugang zu den Sektoren.

13 Die Velostation ist mit Doppelparker und Schliessfächern der Bachmann AG ausgerüstet.

- Schiebetüren, Geländer: Pries, Metall- und Glasbau, Sins
- Rollgitter Toranlage (Treppenabgang): SISTO, Türen-Tore-Antriebe-Sicherheit, Stans, Heinz Stocker
- Schliessanlage (Rollgitter Toranlage Treppenabgang): Oberrauter Security Consulting (OSC) GmbH, Wetzikon
- Videoüberwachung: Frey + Cie Sicherheitstechnik AG, Kriens
- Signaletik: Konzept ARGE planum | co.dex, Michael Rothenbühler, co.dex, Projektleitung; Ausführung signaltiker.ch, Urs Hungerbühler, Bern
- Ausstattung (Luftpumpe): Wexxelzone GmbH, Wohlen-schwil
- Beleuchtung Treppenaufgang: energie wasser luzern ewl, Leiter Auftragsbau, Oliver Allemann



14

CHRONOLOGIE

- Planungsbeginn: Dezember 2008
- Abgabe Vorprojekt: Dezember 2009
- Vernehmlassung März bis Mai 2010
- Abgabe Projekt: September 2011
- Kreditantrag im Grossen Stadtrat am 1.12.2011 gutgeheissen (36:8 Stimmen)
- Baubewilligung: Mitte Juli 2012 (11.7.2012)
- Baubeginn Treppe: August 2012
- Baubeginn Velostation: Dezember 2012
- Teileröffnung Sektor A: 23. Februar 2013
- Inbetriebnahme: 5. April 2013
- Eröffnungsfest: 20. April 2013



15

14-15 weitere Eindrücke von der neuen Velostation

KOSTEN

Arbeitsgattung	Kosten (CHF)
Vorbereitungsarbeiten (u.a. Rückbau SBB Anlagen)	225'000.-
Infrastruktur Velostation (Zaun, Boden, Office und Werkstatt, Elektroarbeiten, Beleuchtung)	570'000.-
Infrastruktur Treppe	800'000.-
Ausstattung Velostation (Doppelparker, Zutrittssystem, Schliessfächer, Videoüberwachung, Signaletik)	320'000.-
Ausrüstung Velostation	15'000.-
Honorare und Nebenkosten	440'000.-
Diverses	220'000.-
Mehrwertsteuer	210'000.-
Total	2'800'000.-

KENNDATEN

Kosten pro Platz (inkl. Treppe, Werkstatt): CHF 2'500.-

NEWS

NEUIGKEITEN ZUM VELOVERKEHR AUS LUZERN

MARTIN URWYLER, TIEFBAUAMT STADT LUZERN

„SPURWECHSEL“



Die Bevölkerung in Luzern wächst und die Mobilität nimmt zu. Insbesondere während der Stosszeiten staut sich der Verkehr vielerorts in der Stadt. Die Kapazitäten sind ausgeschöpft. Der motorisierte Individualverkehr ist an seine Grenzen gestossen. Die Luzerner Bevölkerung hat dies erkannt und anlässlich der Abstimmung im Herbst 2010 zum Ausdruck gebracht: Damals wurde das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität deutlich angenommen. Der Auftrag ist klar: Damit die Lebensqualität erhalten und die Erreichbarkeit des Standorts Luzern gewährleistet werden können, müssen öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr gefördert werden.

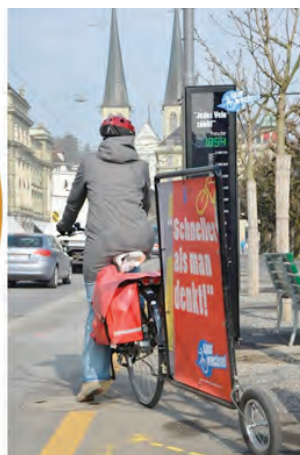
Unter dem Slogan „Spurwechsel“ hat die Stadt Luzern nun ihre Velokampagne gestartet. Während des ganzen Jahres wird mittels verschiedener Aktivitäten aufgezeigt, dass das Velo das günstigste, schnellste und gesündeste Fortbewegungsmittel in der Stadt ist und darum ein riesiges Potenzial hat. Die Kampagne richtet sich nicht nur nach aussen, sondern soll auch verwaltungsintern die Veloaffinität stärken.



VELOBAROMETER

Um die Verkehrsentwicklung beobachten zu können und um die Wirkung von Massnahmen zu überprüfen, wird das Verkehrsaufkommen erfasst. Bis vor kurzem lagen zwar für den motorisierten Verkehr Zahlen vor, nicht jedoch für den Veloverkehr. Deshalb hat das Tiefbauamt der Stadt Luzern 2011 erste Velozählstellen in Betrieb genommen. Insgesamt wurden in einem Jahr 2,5 Millionen Velos an den drei Zählstandorten Schweizerhofquai, Langensandbrücke und Taubenhausstrasse erfasst. Allein am Schweizerhofquai waren 1,3 Millionen Velos unterwegs. Die Zahlen werden auch in Zukunft erfasst, aktuell existieren in der Stadt Luzern zehn Velozählstellen. Die detaillierten Daten der Velozählstellen sind auf www.velofahren.stadt Luzern.ch online abrufbar.

Diese Zahlen sollen aber nicht nur daheim am PC, sondern auch draussen gut sichtbar für alle angezeigt werden. Bei der Zählstelle Schweizerhofquai wurde darum kürzlich der Velobarometer eingeweiht, der alle Velofahrerinnen und Velofahrer, die über den Schweizerhof fahren (also auf allen vier Spuren), zählt und anzeigt. An Spitzentagen werden hier bis zu 7'000 Velos gezählt.



Der Velobarometer ist ein Zeichen, dass der Stadt Luzern das Velofahren wichtig ist und dass die Velofahrenden geschätzt werden. Jedes Velo zählt; jedes Velo, das ein Auto ersetzt, befreit die Stadt vom Stau. Der Barometer soll allen zeigen, wie wichtig das Velofahren ist und die Bevölkerung anspornen, mitzumachen, mitzufahren und den Veloverkehr weiter zu bringen.



01

01 Nach Enthüllung des Velobarometers überreicht Stadtrat Adrian Borgula der ersten Velofahrerin einen Blumenstrauss.

VORBILDLICH

Das gesamte Kader des Tiefbauamtes der Stadt Luzern hat sich am 25. März 2013 nextbike-Leihvelos geschnappt und ist Richtung Allmend davon gefahren. In nur zehn Minuten und wohlbehalten sind alle auf der Allmend für ihre interne Weiterbildung angekommen – günstig, schnell und sicher. Nachahmen erwünscht!

In Luzern gibt es 200 nextbike-Leihvelos an 60 Standorten. Den 24-Stunden-Service reserviert man einfach per SMS oder Internet – selbst ausprobieren: <http://www.nextbike.ch/de/luzern/>



NEWS AUS DEM KANTON ST. GALLEN

DANIEL SCHÖBI, TIEFBAUAMT KANTON ST. GALLEN

OECD-AUSZEICHNUNG FÜR DIE INITIATIVE ZUR FÖRDERUNG DES LANGSAMVERKEHRS

Die Initiative zur Förderung des Langsamverkehrs des Kantons St.Gallen hat im Finale des „International Transport Achievement Awards“ der OECD nur knapp den Gesamtsieg verpasst. Das Projekt hat sich im Halbfinale gegen Bewerber aus der ganzen Welt durchgesetzt. Somit hat es zum ersten Mal in der Geschichte des Transportation Award ein Fuss- und Veloprojekt in den Final geschafft! Gewürdigt wurden die um-

fassenden Schwachstellenanalysen und Massnahmen mit Kostenschätzungen, die Netzkonzeption und das webbasierte LV Tool zu Bewirtschaftung der Daten.

Ebenfalls im Final standen drei grosse Verkehrsprojekte aus Japan, Mexiko und Spanien. Im Beisein der europäischen Verkehrsminister wurde Ende Mai in Leipzig der Sieger erkoren.

VELOKONFERENZ SCHWEIZ

Rechbergerstrasse 1,
Postfach 938, 2501 Biel/Bienne

Tel. 032 365 64 50, Fax 032 365 64 63

E-Mail: info@velokonferenz.ch
www.velokonferenz.ch



INFOLETTER



Foto: zVg

Editorial

Von Manon Giger

Sie haben den Newsletter Velostationen abonniert und erhalten stattdessen einen Infoletter bike-sharing – was ist da los? Wir haben die Adressdaten zusammengelegt, da wir die Synergien zwischen den beiden Themen Velostationen und bike-sharing besser nutzen möchten. Das gemeinsame Infotreffen in Genf vom letzten Jahr hat uns in dieser Absicht bestärkt und inspiriert, unser Vorhaben stufenweise umzusetzen. Wir kümmern uns deswegen nicht weniger um das Thema Velostationen, im Gegenteil: Die Annäherung der beiden Gebiete bedeutet auch, dass wir den internationalen Austausch auch im Bereich Velostationen pflegen können. So hat das Forum Velostationen Schweiz kürzlich an einer vom Büro für Mobilität AG und der Stiftung Intact organisierten Exkursion nach Deutschland und Holland teilgenommen. Auf der Reise besuchten wir innovative Projekte rund um das Thema Velostationen und Velodienstleistungen. Sie werden beim nächsten Infotreffen Gelegenheit haben, von diesen Erfahrungen zu profitieren. Wir freuen uns, Sie dort unter dem neuen Namen «Forum» zu begrüßen – ein Name, der den Erfahrungsaustausch und die Diskussion ins Zentrum rückt. Bis dahin wünschen wir Ihnen eine gute Lektüre!

Manon Giger, Geschäftsführerin
Forum bikesharing Schweiz

Entwicklungen in der Schweiz

Im letzten Jahr sind einige wichtige Entwicklungen vor sich gegangen – sowohl bei den schweizerischen bike-sharing-Anbietern als auch bei den Städten, welche ein bike-sharing-Angebot planen. Was bedeuten diese Entwicklungen? Und wie sieht es mit der Vision eines landesweit einheitlichen Zutrittssystems aus?



Foto: PubliBike

Rufen wir uns einige Tatsachen in Erinnerung: Die Schweiz ist ein Land mit Städten von (im europäischen Vergleich) eher bescheidener Grösse. Die Ballungszentren sind durch ein dichtes Schienennetz verbunden. Dies ist einer der Gründe, warum der Veloselbstverleih oder «bike-sharing» in der Schweiz erst spät (2009) in Erscheinung trat. Als zu kleiner, bruchstückhafter Marktplatz ist die Schweiz nicht interessant für den grossen Werbemarkt. Es waren in der Schweiz gegründete Organisationen (velopass, velospot und PubliBike¹), welche damit began-

¹ Mehr dazu unter www.bikesharing.ch > Schweizer Systeme

nen, ihre Dienstleistungen anzubieten und versuchten, kleine und mittlere Städte, Unternehmen, Ausbildungsstätten oder Tourismusorganisationen von ihrem Angebot zu überzeugen. Die starke Präsenz und gute Organisation von Mobilitätsangeboten wie Rent a Bike, Mobility Carsharing oder Schweizrollt stellen eine weitere schweizerische Eigenheit dar. Die Synergien mit diesen Angeboten scheinen vielversprechend. In Anbetracht dieser helvetischen Eigenheiten ist das Forum bike-sharing überzeugt, dass die Kompatibilität der Zugangssysteme zu den verschiedenen Angeboten stark gewichtet werden muss; ebenso die maximale Nutzung

PubliBike fusioniert mit velopass. Mit nur einer Zugangskarte sind nun über 1000 Velos in 100 Stationen (in allen drei Sprachregionen) verfügbar.

Infotreffen bikesharing und Velostationen in Luzern:

Am 6. September 2013 in Luzern.

bikesharing für alle?

Neue amerikanische Studie zur Zielgruppenerreichung durch bikesharing. Seite 4

bikesharing in Genf

Am 8. November 2012 fand in Genf, im Anschluss an den Vormittag zum Thema Velostationen, das dritte Infotreffen bikesharing statt. Rund hundert Teilnehmende haben die Genfer Projekte kennengelernt, mit Experten diskutiert und von den Erfahrungen unserer deutschen Nachbarn profitiert. Das bikesharing-System in Genf bezieht zahlreiche Akteure mit ein: Den Kanton mit 15 Gemeinden, darunter auch die Stadt Genf, in welcher fast die Hälfte der Stationen angesiedelt sein wird. Mit dabei sind auch die Genfer Verkehrsbetriebe (transports public genevois TPG), welche das geplante System zum Anlass nahmen, eine Velo-Filiale (TPG Vélo SA) zu gründen. TPG arbeitet eng mit dem Veloverleih Genève-roule zusammen, welcher als Partner für das Pilotprojekt auftrat. Insgesamt sind im Kanton Genf rund 120 Stationen geplant. Die Gesamtkosten belaufen sich auf CHF 9500000.–. Das Projekt wurde durch die Stadt Genf und mehrere Gemeinden bereits gutgeheissen. Die Abgeordneten des Kantons sind jedoch noch nicht restlos überzeugt und fordern weitere technische und finanzielle Abklärungen.

(MG)



Bild: Stadt Genf

Analyse der Rahmenbedingungen und der genauen Standpunkte der Stationen in Genf (Ausschnitt).

der Synergien mit weiteren Mobilitätsangeboten. Heute gibt es in der Schweiz gegen 15 bikesharing-Netze sehr unterschiedlicher Grösse (zwischen fünf und 40 Stationen). Knapp zehn Gemeinden haben Pilotstationen aufgestellt. Bis vor kurzem trugen sie die Namen vier verschiedener Anbieter (velopass, velospot, PubliBike, nextbike).

PubliBike und velopass vereint

In den letzten Monaten haben sich zwei der vier Anbieter zusammengeschlossen. Der Einkauf von velopass durch Postauto im vergangenen Jahr hat diesen Frühling zu einer konkreteren Zusammenführung der beiden Angebote geführt. Mit der Kampagne «Mis Velo isch dis Velo» propagiert PubliBike, dass mit einer Karte aus einer Hand das ganze Netz in der Schweiz unter dem violetten Logo von PubliBike zur Verfügung steht. Im Hinblick auf die geplante Gründung eines unabhängigen Unternehmens ab 2014 wurde auf den 1. April 2013 bereits der neue dreisprachige Geschäftsführer bestimmt. PubliBike profitiert von der Pionierarbeit von velopass in der Romandie (seit 2009) und von der Zusammenarbeit mit starken ÖV-Unternehmen (Postauto, SBB) und Rent a Bike und baut das Angebot weiter aus. So wurden diesen Frühling rund zehn neue Stationen eröffnet, unter anderen vier Stationen auf Firmengrundstücken in Bern, welche auch der Öffentlichkeit zugänglich sind.

velopot in der Region Neuenburg

Die Stadt Biel hat das System velopot ursprünglich für ihre eigenen Bedürfnisse entwickelt. Jetzt wird velopot auch in den Städten Neuenburg, La Chaux-de-Fonds und Le Locle angesiedelt. Insgesamt sollen im laufenden Jahr



Foto: nextbike

Das System nextbike bleibt Luzern erhalten.

20 Stationen installiert werden. Die sechs Stationen in Neuenburg sind als Ergänzung zum Angebot Neuchâtelroule vorgesehen. Es ist der Stadt Neuenburg ein Anliegen, die persönlich betreute Station beizubehalten – das neue Angebot soll daher die Vorteile eines Selbstverleihs (immer verfügbar, Zutrittskarte mit möglichen Synergien zu anderen Angeboten, usw.) bieten und ins bestehende System integriert werden. Im Hinblick auf die Zukunft von velopot sind die Bieler Behörden daran, zu entscheiden, wie die unabhängige Trägerschaft aussehen sollte, welche das Angebot von velopot für interessierte Gemeinden und Dritte vertreiben würde. Wie stark die daraus entstandene Organisation die Kompatibilität mit anderen Systemen gewichtet, wird sich zeigen.

Caritas Luzern erwirbt die Schweizer Lizenzrechte von nextbike

Das System nextbike, welches den Zutritt über das Handy ermöglicht, trat in der Schweiz 2010 erstmals in Erscheinung. Die SBB und Rent a Bike hatten damals die Lizenz-

rechte des deutschen Systems für die Schweiz erworben und so das Luzerner nextbike ins Leben gerufen. Sowohl SBB als auch Rent a Bike haben sich jedoch zurückgezogen um sich mit dem Projekt PubliBike zusammenschließen. Die Stadt Luzern und die Betreiberin Caritas waren aber mit nextbike sehr zufrieden und entschieden sich, ohne die ursprünglichen Partner weiterzumachen. Das System bleibt also weiterhin in Luzern bestehen und wir werden im Rahmen des nächsten Infotreffens erfahren, welche Bilanz die beteiligten Akteure nach dreijährigem Betrieb ziehen.

Nächste entscheidende Schritte

Die grossen Schweizer Städte Genf, Bern, Lausanne und Zürich sind noch in der Planungsphase ihrer bikesharing-Systeme. Die politische Unterstützung spielt eine wichtige Rolle für das Vorwärtkommen dieser Projekte (siehe auch Artikel links). Die bevorstehenden Entscheidungen sind richtungsweisend für die Zukunft des Schweizer bikesharing-Marktes, ebenso wie für die Kompatibilität der Systeme.

Eine weitere Neuigkeit zum Thema Kompatibilität liess die SBB verlauten: Sie kündigt den Wechsel zum RFID-System für das GA und das Halbtax-Abo ab 2015 an. Damit ist der Grundstein zur Kompatibilität mit anderen Angeboten gelegt. Zusammenarbeiten mit Angeboten in den Bereichen Freizeit und Mobilität, zum Beispiel Ski- und Carsharing-Abonnemente, werden nach und nach ausgearbeitet. Ein solch zentraler Mobilitätsanbieter wie die SBB könnte für die Standardisierung der Zutrittssysteme einiges in Bewegung setzen.

(MG)

Parkfläche optimal nutzen!

velopa
swiss parking solutions

Qualität und Innovation aus der Schweiz.

Etage '2' fürs doppelstöckige Parken, reduzierte Optik, nachweislich leichtes Handling.

Velopa AG ■ CH-8957 Spreitenbach
Tel. +41 (0)56 417 94 00 ■ www.velopa.ch
marketing@velopa.ch

Alles auf einer Karte

Seit Dezember 2012 läuft in Berlin ein vorerst einjähriges Pilotprojekt der Deutschen Bahn. Für 79 Euro kombiniert die neue BahnCard 25 mobil plus vier Mobilitätsangebote auf einer Karte: Sie vereint einen BahnCard-Rabatt von 25 Prozent mit dem Carsharing-Angebot Flinkster sowie dem bikesharing-Angebot Call a Bike. Zudem kann das Ticket für die Nutzung des Berliner ÖV-Angebots ebenfalls auf die Karte geladen werden. Für das bikesharing-Angebot Call a Bike bietet die Karte ein monatliches Guthaben von zehn Euro, wofür im gesamten Netz über 8500 Velos zur Verfügung stehen. In Berlin allein stehen 1250 Velos an 100 Stationen zum Ausleih bereit. Für die Entwicklung des Forschungspro-



Die Kombination von ÖV-Ticket mit Car- und bikesharing ist ein Meilenstein auf dem Weg zu einer nachhaltigen urbanen Mobilität.

jektes Berlin elektromobil 2.0 – woraus unter anderem auch die BahnCard 25 mobil plus resultierte – stellte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) über fünf Millionen Euro zur Verfügung. Unter der Führung der Deutschen Bahn entwickeln

Partner aus verschiedenen Unternehmens- und Forschungsbereichen neue Konzepte für eine nachhaltige CO₂-freie urbane Mobilität. Das Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) koordiniert das Programm. (SW)

Kopenhagen fährt mit GoBike



Die halbkreisförmigen Velo-
ständer sichern das Velo vor Diebstahl und laden die Akkus der Bordcomputer – mit Ökostrom.

In Kopenhagen besteht seit 1995 das kostenlose und werbefinanzierte bikesharing-System Bycycklen. Dieses wird im Herbst 2013 durch ein modernes System der vierten Generation (inklusive Sensibilisierungsmassnahmen für Nichtnutzer und Überwachung) mit vorerst 1260 Velos ersetzt. Bei

einem im Jahr 2009 international ausgeschriebenen Wettbewerb machte das System GoBike das Rennen. Die Alu-Fahrräder der spanischen Firma Urbikes sind wartungsarm konzipiert und setzen auf Kardantrieb statt Kettenantrieb. Jedes Velo ist mit einem Tablet-Computer versehen, der mit Inter-

net und GPS verbunden ist. Der kleine Bildschirm bietet einen Routenplaner und Informationen zum Wetter, zu den ÖV-Abfahrtszeiten sowie möglichen Aktivitäten in der Umgebung. Ebenfalls zeigt er den Kunden an, wo sich die nächste Docking-Station befindet.

GoBike ist Bestandteil der Fahrradstrategie Kopenhagen 2011–2025, welche darauf abzielt, Kopenhagen bis zum Jahr 2025 zur Welt-Velohauptstadt zu machen. In der Strategie ist bikesharing als integraler Bestandteil des öffentlichen Verkehrssystems vorgesehen. Träger des Systems sind die Gemeinden Frederiksberg und Kopenhagen sowie die dänische Bahn DSB. Um den Unterhalt der Velos kümmert sich der Service-Anbieter Falck.

www.gobike.com (SW)

bikesharing für die ETH

Die eidgenössische technische Hochschule Zürich hat ein Pilotprojekt für ökologische studentische Mobilität ins Leben gerufen: E-Velolink ist ein studentischer Verein und Betreiber des gleichnamigen E-Bike-Sharing Systems der ETH, das allen Angehörigen ein flexibles und unkompliziertes Pendeln zwischen den beiden ETH Standorten ermöglicht. Noch in diesem Jahr sollen sich Mitarbeitende und Studierende mit Ihrer ETH-Karte an zwei automatisierten Stationen E-Bikes ausleihen können. Die Dienstleistung wird realisiert durch die Velobility AG und das ETH Spin-Off ElectricFeel Mobility Systems GmbH.

www.e-velolink.ch (SW)



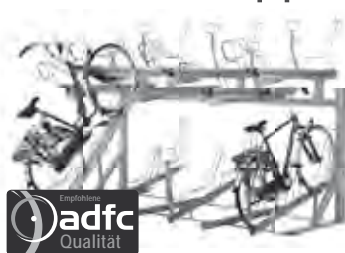
Die ETH hat ein internes E-bikesharing entwickelt.

Strampeln für Handyakku

General Electrics Germany und nextbike haben eine nachhaltige und effiziente Lösung für das Problem der leeren Handy-Akkus gefunden: Sie können während der Fahrt mit dem Verleihvelo aufgeladen werden. Dazu muss nur am Dynamo ein Schalter umgelegt und das Handy mit Ladekabel an die USB-Schnittstelle im Velokorbchen angeschlossen werden. In Berlin und Hamburg waren 2012 500 nextbike-Velos mit diesem neuen Feature ausgestattet.

www.nextbike.de (SW)

OPTIMA Doppelstock-Fahrradparker



raumsparendes und diebstahlsicheres parken von Fahrrädern - jetzt mit ADFC-Qualitätssiegel!

Optimale Funktion und Bedienkomfort, Produktsicherheit und höchste Fertigungsqualität, geprüft und zertifiziert nach den strengen Kriterien der ADFC-Prüfrichtlinien TR6102.

Johannes Teeken GmbH

Postfach 1307
D-29447 Dannenberg
Telefon 0049 5861 8440
Fax 0049 5861 8640
eMail johannes@teeken.de
Internet www.teeken.de

Teeken[®]

Ständige Kontaktadressen

Forum bikesharing Suisse

c/o Pro Velo Schweiz
Postfach 6711, 3001 Bern
Tel. 031 318 54 17
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

Infoletter Forum bikesharing Schweiz

Nr. 4/Juni 2013

Herausgeberin:

forum
bikesharing schweiz

Eine Dienstleistung von:

PRO VELO
SCHWEIZ · SUISSE

Velokonferenz Schweiz
Confédération Vélo Suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Mit der Unterstützung von:

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra
Bundesamt für Strassen ASTRA

Redaktion:

Forum bikesharing Schweiz

Autoren dieser Nummer:

Manon Giger (MG)
Sibylle Waltert (SW)
Übersetzung: Sibylle Waltert
Lektorat: Adrian Kübler

Erscheint: jährlich

Auflage:

1000 Ex. deutsch
400 Ex. französisch

Preis: gratis

Layout:

tasty graphics gmbh Bern

Druck:

Basisdruck AG Bern

An- und Abmeldung:

www.bikesharing.ch
info@bikesharing.ch

bikesharing für alle?



Foto: Pro Velo Schweiz

Durchschnittliche Velofahrende und bikesharing-Benutzende in Amerika sind jung, weiss und gut ausgebildet – und damit nicht repräsentativ für die Gesellschaft.

Ein bikesharing-Angebot kann aufgrund unterschiedlicher Motivationen aufgezogen werden. Darunter ist das Vorhaben, das Velo im Strassenbild sichtbar und somit für alle zugänglich zu machen. Eine neue amerikanische Studie (Buck, Dezember 2012) zeigt jetzt jedoch auf, dass bikesharing in Amerika nicht alle erwünschten Zielgruppen erreicht. Der durchschnittliche Benutzer der untersuchten Systeme ist weiss, jünger als 34 Jahre und hat ein hohes Ausbildungsniveau. In keiner amerikanischen Stadt mit einem bikesharing-Angebot ist dieses Profil repräsentativ für die Gesamtbevölkerung.

Erklärungsansätze

Ebenso wie Personen mit tieferem Einkommen in der Gesamtgruppe der Velofahrenden untervertreten sind, bilden sie in Amerika auch in der Gruppe der bikesharing-Benutzenden eine Minderheit. Ein kürzlich erschienener Artikel (Fishman, Washington und Haworth, März 2013), bestätigt des Weiteren die Annahme, dass bikesharing-Benutzende eher ein privates Velo

besitzen und benutzen, als jene, welche kein solches Angebot nutzen. Der Veloselbstverleih soll aber auch diejenigen sensibilisieren, welche das Zweirad als Alltags-Fahrzeug noch nicht für sich entdeckt haben. Erklärungsansätze liegen auf der Hand: Bis in die Neunziger-Jahre wurden die bikesharing-Velos der ersten Generation ganz unvoreingenommen in der Stadt verteilt – ungesichert, gratis und für alle zur freien Verfügung. Um gegen den dadurch angefallenen Diebstahl und Vandalismus vorzugehen, wurden die Systeme zunehmend perfektioniert – gleichzeitig wurden aber auch Hürden wie die jetzt nötige Informationsbeschaffung und finanzieller Aufwand erschaffen. Solche Hürden wirken sich auf das Benutzerprofil aus.

Lösungen

Buck definiert verschiedene Handlungsfelder, welche die Nutzungsbarrieren senken sollen: Darunter findet sich Standortwahl, Zahlungserleichterung, Integration in bereits vorhandene Ticketsysteme (Kombination mit ÖV-Karten), Sen-

sibilisierung der Bevölkerung über Zielgruppenmarketing und das Einplanen von bikesharing-Stationen in die ökonomische Entwicklung von Gemeinschaften mit tiefem Einkommen. Der verstärkte Fokus auf schlechter gestellte Bevölkerungsgruppen ist aus verschiedenen Gründen ratsam. In den Bereichen «Gesundheit durch mehr Bewegung im Alltag» und «Senkung der Haushaltskosten im Bereich Mobilität» könnte eine vermehrte Velonutzung aber gerade in diesen Bevölkerungsgruppen einen besonders starken positiven Einfluss haben.

Studien unter

www.bikesharing.ch >

Dokumente > Dokumentation:

- «Encouraging Equitable Access to Public Bikesharing Systems» von Darren Buck (gratis Download)
- «Bike Share: A Synthesis of the Literature» von Fishman, Washington und Haworth (Link zu kostenpflichtigem Download)

(SW)

Lichtdurchlässige
Bausysteme



Real AG
Uttigenstrasse 128, 3603 Thun
Telefon 033 224 01 01
www.real-ag.ch



**Wir sind die Spezialisten für Velo-
abstellanlagen und Überdachungen**

Verlangen Sie unsere neue Broschüre!

Werte Leserin, Wertes Leser,

Seit dem ersten groß angelegten städtischen **Radverleihsystem in Kopenhagen** 1995, erleben diese Systeme einen regelrechten Boom. Seit 2007, dem Eröffnungsjahr von Systemen u.a. in Paris (**Vélib'**), Barcelona (**Bicing**) oder **Wien**, hat sich das Konzept auf viele Städte in Osteuropa, Asien und Nord- sowie Südamerika ausgedehnt. Dieser sehr ausführliche Newsletter gliedert sich in zwei Teile: Zuerst wird ein Überblick über die aktuellen Entwicklungen und den Stand der Dinge vermittelt. Im zweiten Teil folgen zusätzliche Hintergrundinformationen zur Geschichte von urbanen Radverleihsystemen (inklusive einer Erklärung der ersten drei "System-Generationen"), der vierten Generation sowie der Systembetreiber. Sollten Sie diesen Teil zuerst lesen wollen, klicken Sie [hier](#).

Urbane Radverleihsysteme erobern Osteuropa



Source: www.eltis.org

Mobilitätsmanagement schlägt schon langsam auch in osteuropäischen Ländern Wurzeln und Radverleihsysteme sind eine Erfolgsgeschichte, zumal sie in immer mehr Städten implementiert werden. Im Folgenden einige Beispiele:

- Polen: **Veturilo** in Warschau (Nextbike, June 2012); Krakau plant einen Ausbau seines **BikeOne** (PL) aus 2008. Von 120 Rädern soll auf ein stadtweites, benutzerfreundlicheres Konzept aufgestockt werden. ([Lesen Sie mehr dazu](#))
- Slowenien: Laibachs **BicikeLJ** konnte 16.200 Nutzerinnen in nur 2 Monaten verzeichnen (JCDecaux, 2011)
- Albanien: **Ecovolis** in Tirana – nicht automatisierte, personenbetreute vier Radstationen mit 40 Rädern (März 2011)
- Slowakei: **Offert** für ein automatisiertes Verleihsystem für Bratislava.
- Rumänien: **Cyclotheque** in Bukarest; "I love velo" in fünf rumänischen Städten (2010).
- Tschechien: **Homeport Prague**, u.a. auch mit Elektrorädern und Lastenrädern.

Funktioniert ein Radverleihsystem in jeder Stadt?



Im **OBIS Handbuch**, können Städte, die an Radverleihsystemen interessiert sind, von 51 analysierten öffentlichen Radverleihsystemen in 10 europäischen Ländern lernen und die kritischen Erfolgsfaktoren studieren. Laut **OBIS** sind das Klima und der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr die wesentlichen Einflussfaktoren zur Auswahl bzw. Festlegung eines passenden öffentlichen Radverleihsystems. Wenngleich solche Systeme nicht in jeder Stadt machbar sind, gibt es doch passende Ausprägungen für eine weite Bandbreite an unterschiedlichen Städten.



Vélib Paris - Picture by Quinn Dombrowski

Öffentliche Radverleihsysteme in Paris, London, Barcelona, Lyon und neuerdings auch **Mexico City**, haben gezeigt, dass Radverleihsysteme Radkulturen begründen und zu einem Investitionsschub in Radinfrastrukturen führen können, auch und besonders in Großstädten mit viel Autoverkehr. Generell gesprochen sind die Benutzungsraten von Verleihsystemen in Ländern ohne Radfahrtradition höher. Städte mit einem Radverkehrsanteil von weniger als 2,5% konnten fast dreimal so viele Verleihvorgänge pro Leihrad verzeichnen wie Städte mit einem Radverkehrsanteil zwischen 2,5% und 5% und um 14mal mehr als Städte mit einem Radverkehrsanteil über 5% (**OBIS Handbuch**).

Das System in Dublin, mit **13 (!) Ausleihvorgängen pro Rad und Tag** eines der erfolgreichsten Systeme der Welt, stellt den lebenden Beweis dafür da, dass Radfahren auch in Städten mit relativ viel Niederschlag funktioniert. Kalte Städte (Durchschnittstemperatur unter 11°C) setzen den Radverleih oft über den Winter aus oder schränken die Anzahl der verfügbaren Räder ein. In wärmeren Städten fallen die Ausleihspitzen eher in den Frühling oder Herbst (**OBIS Handbuch**).



Neben Radverleihsystemen in dicht besiedelten Städten gibt es auch regionale Systeme mit geringerer Dichte an Ausleih- bzw. Rückgabestationen und/oder längerer Ausleihperioden (oftmals auf den Tourismussektor gerichtet). **Usedomrad** (DE) in Deutschland hat sogar einige Verleihstationen jenseits der polnischen Grenze. 2011 präsentierte **Vélib' in Paris** ein neues Anmeldeformular namens Vélib' Passion für Pendler für den Stadtrand, deren Fahrten

Vélibert France - Picture by Daniel Villafrauela

oft länger dauern als die ersten 30 Freiminuten. Für eine höhere Einschreibgebühr (39 Euro statt 29) sind die ersten 45 min jeder Fahrt kostenfrei. Damit und mit zielgerichteten Angeboten für Jugendliche konnte eine 45%ige Steigerung der angemeldeten NutzerInnen in nur einem Jahr erreicht werden.

Insgesamt ist das Bikesharing ein extrem erfolgreiches System - ein Blick auf die [Bike-sharing World Map](#) genügt. Allein in Italien hat der EPOMM-Partner Euromobility 153 Projekte gezählt (siehe [state of the art presentation](#) [state of the art Präsentation](#) auf italienisch). Euromobility ist auch Leiter des Vereins Italienischer Bike sharing-Städte - und hat eine [Kostenanalyse](#) der Radverleihsysteme in 7 italienischen Städten erstellt.

Wie viel kostet es?



Barclays Cycle Hire Scheme London

Wenn Radverleihsysteme als Ausdehnung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) verstanden werden, stellen sie eine sehr günstige Investition dar. Analysen in Barcelona haben gezeigt, dass Radverleihsystem in großen Städten (> 500.000 EinwohnerInnen) mindestens 500 Fahrräder zur Verfügung stellen sollten. Für groß angelegte und stationsbasierte Systeme wurden die Infrastrukturkosten und Errichtungskosten mit 2.500 bis 3.000 Euro pro Rad geschätzt. Laufende Kosten bewegen sich durchschnittlich zwischen 1.500 und 2.500 Euro pro Rad und Jahr. 70% der Errichtungskosten gehen in den Bau der Verleihstationen, daher auch der Anstieg an stationsungebundenen Systemen (siehe unten). Der Gründer von [Social Bicycles](#) („soziale Fahrräder“), Ryan Rzepecki, stellt fest, dass sein System die Anfangskosten auf unter 1.000 US Dollar pro Rad senkt. Nutzungsgebühren decken kaum wo die Betriebs- bzw. Investitionskosten, also ist zusätzliche Förderung notwendig.



Vélib casualty - Photo courtesy by Denis

Diebstahl und Vandalismus sind zwei weitere gewichtige Kostenfaktoren. In Paris sind in den ersten beiden Betriebsjahren von Vélib' 7.800 Räder verschwunden und wurden 11.600 vandalisiert. Vélib' Räder sind recht teuer, wenn sie ersetzt werden müssen (400 Euro pro Stück). 2009 erinnerte eine breit angelegte Kampagne daran, dass es leicht ist, ein Vélib' Rad zu beschädigen, „es kann sich ja nicht wehren.“ Als Folge wurden 2010 um ein Drittel weniger Diebstähle und Vandalismusefälle verzeichnet. In Brüssel wurde 2011 ein Viertel der Räder gestohlen, 2010 sogar ein Drittel, jedoch konnten 70% davon wieder gefunden werden. Hangzhou in China hingegen hat eine sehr niedrige Diebstahls- und Vandalismusrate, wahrscheinlich wegen der vergleichsweise günstigen Räder (50 Euro das Stück in der Anschaffung) und der hohen Stückzahl. Die erste Stunde ist gratis und das [Maskottchen](#) (als Plüschtier und Anstecknadel) stellt eine neue Einnahmequelle dar.

Die Auswirkungen von urbanen Radverleihsystemen



Vélo'v Lyon - Picture by Frédéric Bonifas

Der Erfolg bzw. die Effekte von Radverleihsystemen sind nicht einfach zu messen, da es dabei sehr auf die Blickwinkel unterschiedlicher Stakeholder ankommt. Wenn es um Nutzungsraten bzw. Ausleihvorgänge geht, liegt wohl Dublin an der Spitze mit 13 Ausleihvorgängen pro Rad und Tag. Bezüglich Servicequalität wurde Vélo'v in Lyon/FR jüngst ganz oben gereiht im Vergleich von [40 städtischen Verleihsystemen](#) in 18 europäischen Ländern.

Täglich werden mehrere Millionen Kilometer auf Leihrädern zurückgelegt. Es ist aber nicht gänzlich klar, in welchem Ausmaß diese Autofahrten ersetzen. Vélo'v in Lyon berichtet, dass Leihräder 7% an Wegen ersetzen, die sonst mit motorisierten Privatfahrzeugen zurückgelegt worden wären. ([weitere Informationen auf Französisch](#)). In Paris berichten 20% der Vélib' NutzerInnen, dass sie ihr Auto weniger häufig benutzen. Radfahrten in Paris konnten mit der Einführung von Vélib' um 70% gesteigert werden. Eine [Untersuchung](#) in London hat ergeben, dass Barclays Cycle Hire bei drei Viertel seiner Mitglieder ein mehr an Radfahren bewirkt hat. Die niederländische Dutch Cyclists' Union hat eruiert, dass 36% der „öffentlichen Rad“-Kunden („OV fiets“) öfter mit dem Zug fahren, seit sie Bike Sharing betreiben. Die meisten Fahrten in Radverleihsystemen ersetzen aber Bus-, Zugs- und Straßenbahnfahrten sowie Fußwege.



Vélib Paris - Picture by KTo288

Kosten-Nutzenanalysen sollten auch Arbeitsplatzeffekte (Generierung von „green jobs“) miteinbeziehen: 10 bis 30 Arbeitsplätze entstehen bei der Umsetzung kleinerer Verleihsysteme, 30 – 50 Jobs bei größeren ([Bike-sharing Blog](#)). [Bicing Barcelona](#) (ES) beschäftigt sogar erstaunliche 230 Menschen. Um den Umwelteffekt abzuschätzen, müssen auch die Fahrradumverteilungs- sowie Servicefahrten mit betrachtet werden sowie der Energieverbrauch der Ausleihstationen selbst. Eine [kleinere Studie](#) (FR) französischer Radverleihsysteme hat ergeben, dass Radverleihsysteme grosso modo eine gute sozio-ökonomische Bilanz aufweisen, vorausgesetzt, dass Fahrräder mehrmals pro Tag entlehnt werden (was bei kleineren Systemen nicht immer der Fall ist). Eine [aktuelle Untersuchung](#) spanischer Systeme hat gezeigt, dass mehr als die Hälfte diesen Kriterien nicht genügt. Der Bericht stellt aber auch klar, dass einer der größten Erfolge von Verleihsystemen in einer zusätzlichen Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs besteht. Außerdem wird Bewusstseinsbildung zur vermehrten Radbenutzung betrieben und ein positiver Beitrag zur Volksgesundheit geleistet. Der Beitrag von Radverleihsystemen zur Reduktion des Autoverkehrs bzw. der Luftverschmutzung ist dagegen noch relativ klein.

Integration anderer Services



OV-Fiets The Netherlands - Picture by Maurits90

Die Integration anderer Services in Radverleihsysteme kann Kosten sparen helfen und gleichzeitig die Attraktivität der Systeme steigern. Die Integration in den öffentlichen Verkehr kann auf drei Ebenen erfolgen: Information (z. B. die multimodale [Info-Verkehrs App](#) in Lyon); „physische“ Integration in Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (z. B. [Vcub](#) in Bordeaux/FR); und Zugang sowie integrierte/einheitliche Tarifierung mit nur einer Karte (z. B. [Navigo Pass](#) in Paris oder [Yélo](#) in La Rochelle/FR).

Verleihstationen können auch weitere Funktionen anbieten wie Parkticketverkauf, Tickets für den öffentlichen Verkehr, Wegweiser für Fußgänger (z. B. [Legible London](#)), oder auch Konzertkarten oder Prepaid-Telefonwertkarten (wie ÖV-Ticketautomaten in Berlin/DE). Ebenso sind der Druck von Stadt(teil)plänen oder spezielle Coupons für Geschäftsangebote in unmittelbarer Umgebung denkbar (wie bei den neuen Radverleihkiosks in Wuhan, China).

Das niederländische [OV-Fiets](#) (NL) oder 'Öffentliches Rad' wurde als integrierte Erweiterung des ÖV-Angebots konzipiert, betrieben von den Niederländischen Eisenbahnen. Es kombiniert Angebote des „short time“ städtischen Radverleihs mit längerfristigen Radmietangeboten und weist sowohl automatisierte als auch personengesetzte Verleihstationen an vielen ÖV-Haltestellen für ganztägige Ausleihvorgänge auf (ohne Kautions, aber mit Extragebühr für Einwegfahrten von A nach B). Die Belgische Eisenbahn hat ein ähnliches Konzept umgesetzt, namens [Blue-Bike](#).

Und es gibt noch mehr...



Source: www.eltis.org

Neben den öffentlichen, stadtweiten Radverleihsystemen existieren auch Systeme, die auf ein bestimmtes kleineres Gebiet beschränkt sind (z. B. an der Aristoteles Universität in Griechenland), oder sich an nur eine bestimmte Zielgruppe richten (z. B. [Bikes with ties](#) in Rumänien), Lastenrad-Verleihsysteme (z. B. in Ghent/BE, beide [öffentlich](#) und [private](#)), Büchereiräder (z. B. in [Arcata](#), Kalifornien) sowie peer-to-peer Radverleihsysteme (z. B. [byke.mobi](#) im Vereinigten Königreich).

Weitere Informationen



Source: www.eltis.org

Pflichtlektüre zu öffentlichen Radverleihsystemen:

- Das [OBIS Handbuch](#)
- [NICHES Ratgeber zu öffentlichen Radverleihsystemen](#) (basierend auf die allerersten Verleihsysteme der dritten Generation in Rennes, FR)
- MetroBike's [Bike-sharing blog](#)
- [Bike sharing Videos](#)

Neue MM Veröffentlichung und Blog in den Niederlanden



Kennisplatform
Verkeer en Vervoer

Das niederländische EPOMM Mitglied KpVV hat gerade "[Clever unterwegs: wie Europäische Städte und Regionen unser Mobilitätsverhalten beeinflussen](#)" publiziert sowie einen neuen [Blog](#) mit auch internationalen Beispielen, alles in Niederländisch.

Nächste Veranstaltungen

- **SAFECYCLE Abschlusskonferenz**
25. Oktober 2012 – Wien, Österreich
www.safecycle.eu
- **ICSC 2012 – International Cycling Safety Conference (Int. Konferenz zur Sicherheit beim Radfahren)**
7.-8. November 2012 - Helmond, Niederlande

fietsberaad.nl

Weitere Veranstaltungen finden Sie im [EPOMM Kalender](#).

Hintergrundinformation:

Drei Generationen von Radverleihsystemen



White bicycles still in use in Veluwe Nature Reserve - Picture by Elywa



[click to enlarge](#)

Um städtische, öffentliche Radverleihsysteme von eher touristisch-freizeitorientiertem Radverleih zu unterscheiden, hat das Projekt OBIS städtische Radverleihsysteme definiert als „Selbstbedienungssysteme mit kurzzeitiger Ausleihe, geeignet für Wege von A nach B, im öffentlichen Bereich, für mehrere Zielgruppen, mit Netzwerkecharakteristik“. (Quelle: [OBIS Handbuch](#))

Radverleihsysteme lassen sich mehr oder weniger in drei Generation einteilen: (siehe [Bikesharing in Europe, the Americas and Asia](#) von Susan Shaheen et al., 2010):

1. **Weißer Fahrräder:** 1965 begründete die niederländische Anarchistenbewegung Provo die „weißen Fahrräder“, unversperrte Fahrräder im öffentlichen Raum im Zentrum von Amsterdam, die für jedermann nutzbar waren. Die meisten dieser Systeme mussten aber aufgrund von Diebstahl- und Vandalismusproblemen wieder eingestellt werden. Ein Ausnahme stellen die „gelben Fahrräder“ in La Rochelle/FR dar (1974, jetzt [Yélo](#)).
2. **Münzeinwurf-Systeme:** allen voran [City Bike](#) in Kopenhagen (1995) – Europas erstem urbanem Radverleihsystem großen Stils. Diese Systeme waren verlässlicher, aber immer noch stellten Diebstahlsgefährdung und Vandalismus ernsthafte Probleme dar. zudem wurde auch die Verkehrsmittelwahl nicht signifikant beeinflusst.
3. **Informationstechnologie basierte Systeme:** NutzerInnen identifizieren sich per:
 - o Smart Cards - z. B. [Vélib'](#) in Paris;
 - o RFID Chips - z. B. in den Schlüsselanhängern des [Barclays Cycle Hire Systems](#) in London;
 - o den Kauf eines Tages- oder Wochentickets online oder bei einer Verleihstation; oder
 - o einem SMS mit Zugangscode – z. B. [Call a bike](#) (DE – siehe [Fallstudie in Englisch](#)) in Deutschland.

Das erste stadtweite auf Informationstechnologie basierende System wurde in Rennes/FR installiert (1998, [Vélo à la Carte](#) von ClearChannel– jetzt [LE vélo STAR](#)). Der wirkliche Durchbruch der Systeme dritter Generation gelang jedoch mit [Velo'v](#) von JCDecaux' in Lyon/FR im Jahr 2005 (siehe [Video](#)). Auch das Citybike Wien System (2007) funktioniert nach derselben Logik.

Natürlich existieren auch heute noch weniger technisierte Systeme wie etwa die modernen „weißen Fahrräder“, Systeme mit kodierten Schlüsseln (z. B. [C'entro in bici](#))(IT) wird mit einem kodierten Schlüssel betrieben, der alle Fahrräder des Systems in 102 italienischen Städten und Gemeinden aufschließt), oder Systeme, die von Personen betreut werden (z. B. in [Tirana](#), Albania).

Es ist schwer exakt zu sagen, wie viele Radverleihsysteme in Europa in Betrieb sind, aber eine Näherung findet sich auf dieser [Karte mit Radverleihsystemen](#) weltweit. Es stehen demnach rd. 236.000 Fahrräder in Radverleihsystemen auf vier Kontinenten zur Verfügung. (Quelle: [ECF](#)). Die größten davon finden sich in China, in [Wuhan](#) (2009, heute 70.000 Fahrräder, Ausbau auf 90.000 Fahrräder bis Ende 2012) und [Hangzhou](#) (2008, jetzt 60.600 Räder 2.200 Verleihstationen), gefolgt von [Vélib'](#) in Paris (aktuell 23.000 Fahrräder, 1.700 Verleihstationen) und [Citi Bike](#) in New York, das im März 2013 eröffnet werden soll mit 10.000 Fahrrädern und 600 Stationen (Machbarkeitsstudie dazu [hier](#)).

Radverleih, die nächste Generation



Eine vierte Generation von Radverleihsystemen „tritt an“, um die letzten Schwächen aktuell bestehender Systeme auszumergen. Örtlich fixierte Verleihstationen (Ausleihe und Rückgabe) bedingen eine sehr genaue Planung der Standorte und bringen aufwändige und teure Installationsarbeiten mit sich. Das System BIXI verwendet daher mobile Verleihstationen, die in einer halben Stunde ab- und an anderer Stelle wieder aufgebaut werden können, je nach Nutzungsmuster und Bedarf. (Quelle: [Wikipedia](#)). NutzerInnen können auch wichtige Inputs für die Planung von Verleihstationen liefern und zwar durch [Crowdsourcing](#).

Die Umverteilung der Fahrräder stellt sich bei allen Systemen mit fixen Stationen als

BIXI stations are non-intrusive - Photo by Euan Fisk



Call-a-bike Germany - Photo by Ralf Roletschek

Notwendigkeit heraus und kann beachtliche Kosten und auch Emissionen verursachen. Für ein durchschnittlich großes System sind dafür rd. 30% der laufenden Kosten zu veranschlagen. Vélib' in Paris verwendet 20 erdgasbetriebene Fahrzeuge für die Verteilung der Räder zu den Stationen. In Wien/AT kommen neben Autos auch Fahrräder mit Spezialanhängern dafür zum Einsatz. Bixi Montréal hat sechs Teams im Einsatz, die rund um die Uhr die Fahrräder passend zu den Verleihstationen zuteilen, doch sogar in diesem Fall tendieren manche Stationen in den äußeren Gebieten des abgedeckten Areals dazu, sich schneller zu „entleeren“ (Tagespendler vom Wohnort zum Arbeitsplatz im Zentrum (Quelle: [Openfile.ca](#)). Die Kundenzufriedenheit kann gesteigert werden, wenn leicht zugängliche Stationen, einfache Menüführung und Echtzeitinformation über die Radverfügbarkeit bzw. leere Stationen gegeben werden, z. B. durch Smart Phone Apps wie [AllBikesNow](#) von JCDecaux oder [Spotcycle](#) in Barcelona/ES und London/VK. Eine weitere Möglichkeit, Kunden zu binden liegt darin, „Extra-Zeiten“ kostenfrei zu machen, wenn eine Station voll ist, bei der ein Rad zurückgegeben werden soll. Vélib' Nutzerinnen wiederum erhalten 15 Extra-Gratiminuten jedes Mal, wenn sie ein Fahrrad in einer der nicht so beliebten [Stationen \(V+\)](#) zurückgeben (meist Standort in höher liegenden Stadtteilen).

Die zusehends aufkommenden Systeme der vierten Generation setzen sich intensiv mit dem Konzept flexibler Stationen auseinander. In Deutschland arbeitet das [Call-a-bike](#) System schon seit jeher mit flexiblen Standorten für die Räder, indem diese bei größeren Kreuzungen einfach abgestellt werden und das System über deren Standort informiert wird. Mit GPS-Ortung kann ein System den exakten Standort aller Systemräder bestimmen, wie z. B. bei [OPENbike](#), einem der siegreichen Vorschläge für das [neue System in Kopenhagen](#), das 2013 eingeführt werden soll. Ein Beispiel für ein bereits verfügbares „smartes Fahrrad“ stellt [Velobility](#) dar, z. B. in der Schweiz bei [velospot](#) in Biel (Website auf Deutsch; die Bilder zeigen, dass die Radentnahme keiner Station bedarf). Einige GPS-basierte Systeme ohne Verleihstationen werden auch in Nordamerika entwickelt, z. B. [WeBike](#), [ViaCycle](#) und [SoBi Social Bikes](#). Dieser Art der Erhöhung der Flexibilität wirft allerdings [Fragen auf im Bereich Zugänglichkeit und Voraussagbarkeit](#) der Standplätze verfügbarer Räder.

Ein weiterer Zukunftstrend ist die Integration von E-Fahrrädern. [Myloop](#), auch eines der Siegerprojekte für das künftige System in Kopenhagen, sieht GPS-verortbare Elektroräder vor, die in sehr kompakten Ladestationen aufgeladen werden. Dabei sind die Räder [aneinander gekoppelt](#), wie Supermarkt-Einkaufswägen, und werden so auch geladen (mehrere Räder hängen an einer Ladestation). Einige neue Konzepte sollen sogar zur Stromerzeugung genutzt werden, wie etwa [Hybrid Squared](#) und [GreenWheel](#).

Wer macht was?



Source: www.eltis.org

Das Projekt OBIS hat 51 Radverleihsysteme in 10 europäischen Ländern analysiert. Der häufigste Herangehensweise hinsichtlich Betreiber ist jene, dass ein Betreiber sowohl für die Infrastruktur als auch für den Betrieb zuständig ist. Rd. 27% der Verleihsysteme werden weltweit von Stadtverwaltungen betrieben (z. B. [Kopenhagen](#)). [JCDecaux](#) und [Clear Channel](#) betreiben 23% bzw. 16% der Systeme. ([Shaheen, 2010](#))

Etlche “ready-to-go” Systems existieren weltweit, wo eine Stadt das gesamte System von einem Anbieter kauft (Infrastruktur, Fahrräder, Betrieb, Soft- und Hardware, Wartung, Servicepersonal etc.) Beispiele dafür sind [Cyclocity](#) von JCDecaux (Paris, Brüssel, Wien, Melbourne, ...), [SmartBike](#) von Clear Channel (Barcelona, Stockholm, Mexico City...), [Bicincittà](#) von Comunicare in Italien, [nextbike](#) (z. B. Deutschland, Österreich und Polen) und [BIXI](#) von PBSC Urban Solutions in Nordamerika und London. Eine [Liste der weltweiten Systeme](#) (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) findet sich auf Wikipedia. Jedes System kann dabei bis zu einem bestimmten Ausmaß visuell an die lokalen Erfordernisse und Wünsche angepasst werden. Design und Kommunikation sind ein wichtiger Faktor für den Erfolg eines Radverleihsystems, wie das Projekt OBIS herausgefunden hat. Andere Anbieter wiederum offerieren Radverleih- Systemkomponenten wie z. B. [Smooove](#).



ECOMM 2012



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive