

INFOLETTER



Foto: zVg

Editorial

Wie viel öffentlicher Raum für bikesharing-Velos?

Viele Städte stellen sich derzeit die Frage, unter welchen Bedingungen und in welchem Masse sharing-Angebote den öffentlichen Raum belegen dürfen, seien es Velos, Tretroller oder Scooter.

Von Roman Widmer

Die Bikesharing-Landschaft Schweiz entwickelt sich positiv. In diesen Monaten starten dichte, für Schweizer Verhältnisse gross dimensionierte Systeme, welche das Bikesharing einen bedeutenden Schritt weiterbringen werden. Daneben setzen sich zahlreiche Städte mit freefloating-Angeboten auseinander. Die Palette ist bunt: internationale Konzerne rollen ihre Systeme in der Schweiz aus, nationale Anbieter testen Innovationen, zum Beispiel im Bereich E-Bikes oder E-Scooter. Die Städte sind offen und interessiert, den Veloverkehr mit neuen Elementen weiter zu stärken – unabhängig davon, ob es sich um international bewährte Ansätze oder innovative Pilote handelt.

Gefordert ist eine aktive Rolle der Städte, wirkungsvoll unterstützt durch Bund und Kantone. Das gilt insbesondere im Hinblick auf die angemessene Nutzung des öffentlichen Raums und die Qualität der Angebote. Daran haben letztlich alle Beteiligten ein Interesse. Denn mit überbelegten Abstellanlagen, qualitativ schlechten Fahrrädern oder mangelnder Verfügbarkeit erweisen die neuen Angebote dem Bikesharing in der Schweiz einen Bärendienst.



Foto: Forum bikesharing Schweiz

Die Antworten der Städte auf diese Herausforderung sind vielfältig. Luzern beispielsweise unterstellte das bikesharing der Bewilligungspflicht und lässt vorerst neben dem bereits etablierten Nextbike-System keinen anderen Anbieter zu. Die Stadt will zuerst einmal abwarten, bevor sie sich für weitere Bewilligungen entscheidet. Im Gegensatz dazu stellt sich die Stadt Zürich auf den Standpunkt, dass der Markt das Angebot regeln wird; entsprechend wurden weitere Anbieter unter gewissen Voraussetzungen und Regeln zugelassen, obwohl die Stadt soeben der PubliBike AG eine Konzession für den Betrieb des bikesharing-Systems «Züri Velo» erteilt hat. Lausanne formuliert Rahmenbedingungen, unter denen Bewilligungen für stations-

lose Systeme erteilt werden können. Nicht so die Stadt Bern: Sie führt ein Bewilligungsverfahren zur zeitlich beschränkten Nutzung des öffentlichen Strassenraums durch. Interessierte Anbieter konnten bis am 6. April ein Gesuch einreichen, um das stationsbasierte System der PubliBike AG zu ergänzen. Auch die Agglomeration Freiburg setzte auf das Konkurrenzverfahren und hat eine fünfjährige Konzession im April an PubliBike AG vergeben. Der Kanton Genf und sechs betroffene Gemeinden wollten zusammen mit einer Tochtergesellschaft des regionalen Transportunternehmens Transports publics genevois TPG Vélo SA im Rahmen einer Ausschreibung eine Konzession für die Nutzung des öffentlichen Raums für ein bikesharing-System

In der Stadt Zürich gibt es vier verschiedene bikesharing-Systeme. Hier stehen Velos von oBike, PubliBike und LimeBike neben einem free floating-Mobility-Scooter.

Infotreffen Velostationen und bikesharing

Bern, 6. September 2018.

Seite 3

Der bikesharing-Krieg

Seite 3

Zulassungsbedingungen für bikesharing-Systeme

Die Städte unterwerfen die Zulassung von stationslosen bikesharing-Systemen gewissen Bedingungen. In Zürich beispielsweise dürfen alle Zweirad-Anbieter zusammen nicht mehr als zehn Prozent der Plätze einer Zweirad-Abstellanlage belegen (wobei ein Fahrzeug pro Anbieter toleriert wird). Insbesondere will Lausanne die Zahl der angebotenen Velos mitbestimmen, und legt eine Mindestquote von 50 Prozent für Elektrovelos fest. Zudem muss der Betreiber der Stadt gewisse Nutzungsdaten zur Verfügung stellen. Pro Velo Schweiz hat Ende 2017 zu Händen der Städte Empfehlungen abgegeben, welche Bedingungen an die Zulassung von bikesharing-Systemen geknüpft werden sollen.

In Kürze

Der **Verein Velospot**, gegründet im Jahre 2014 von den Städten Biel, Neuenburg, La Chaux-de-Fonds und Le Locle, wurde im Dezember 2016 aufgelöst. Der Verein hatte zum Ziel, den Betrieb des Systems Velospot und die Offertverhandlungen zu koordinieren. Um den Aufwand zu verringern, haben die beteiligten Städte nun beschlossen, die Aufgaben unter sich aufzuteilen. Der Austausch wird indessen weitergeführt, und auch die Systeme bleiben durchlässig.

smide und seine Elektroveloflotte in der Stadt Zürich sind auf eine Initiative der Firma Mobilair (s. Infoletter Nr. 8) entstanden. Im Januar dieses Jahres wurde das System von drei Mitarbeitenden aufgekauft und in ein Startup-Unternehmen integriert.



Foto: zVg

Aktuell sind in Luzern lediglich die Velos von nextbike zugelassen.

Die Vergabe von Veloverleihsystemen als juristische Herausforderung

In den letzten Jahren hat ein Konkurrenzkampf von zwei Anbietern zu vielfältigen juristischen Verfahren über mehrere Stufen und in verschiedenen Städten bis vor Bundesgericht geführt. Das verzögerte die Zuschlagsvergabe um mehrere Jahre und kostete alle Beteiligten Zeit, Geld und Energie. In der Zwischenzeit entwickelte sich die Technik rasant weiter. Was vor wenigen Jahren ein optimales städtisches Pflichtenheft war, ist wenige Jahre später, wenn die Arbeiten beginnen, schon veraltet. Neue Anbieter, die sich neu- und weiterentwickelte digitale Technologien nutzbar machen, stellen die Velos ebenfalls in den öffentlichen Raum, aber im Unterschied zu den «Offiziellen» nur mit Chancen und ohne Übernahme von Risiken und vielen Auflagen. Komplexe juristische Fragen können die Lösungsfindung in vielfacher Hinsicht erschweren.

Verfahrensdauer/Risiken des Beschaffungsverfahrens

Wie kann verhindert werden, dass sich Anbieter vom öffentlichen Sektor abwenden, weil sie das Risiko jahrelanger Verfahren und Kosten nicht auf sich nehmen wollen?

Rechtsunsicherheit

Wie kann in dynamischen Märkten zeitgerecht Rechtssicherheit geschaffen werden? In der Schweiz haben verschiedene Gerichte in den letzten Jahren sehr unterschiedlich entschieden, ob und wann ein Veloverleihsystem dem

Beschaffungsrecht unterliegt. Das Urteil des Bundesgerichts vom 9. März 2018 i.S. Veloverleih Genf wird diese Rechtsunsicherheit noch vergrössern: Das Gericht hat entschieden, dass der Kanton Genf ein Veloverleihsystem fälschlicherweise als Konzession statt als öffentliche Beschaffung ausschrieb, obschon die Stadt dafür keine Abgeltung zahlen und mit Ausnahme der (entgeltlichen) Einräumung von Sondernutzungskonzessionen für Standplätze keinerlei Gegenleistung erbringen musste.

Rechtsgleichheit

Wie kann verhindert werden, dass Geschäftsmodelle, die sich nur in technischen Details unterscheiden, rechtlich völlig unterschiedlich behandelt werden? Heute ist es möglich, dass der Betrieb von 500 Leihvelos mit Technologie auf dem Velo und 500 Velos an Stationen mit einfacher Bodenmarkierung und Technologie in einer Stele zwar von der Funktion her durchaus vergleichbar sind, rechtlich aber völlig unterschiedlich behandelt werden. Das erstere braucht allenfalls höchstens eine einfache Bewilligung, während für das zweite für jede Station eine Sondernutzungskonzession und zusätzlich eine Baubewilligung nötig sein kann (mit Beschwerdemöglichkeiten).

Fairness im Wettbewerb

Wie kann sichergestellt werden, dass sich Anbieter, die sich auf ein weltweit ausgeschriebenes Pflicht-

vergeben. Doch das Vergabeverfahren wurde von der Inter-mobility SA angefochten und vom Bundesgericht gerügt. Die Leistung hätte als öffentliche Beschaffung ausgeschrieben werden müssen. In einem anderen Fall (ebenfalls gegen die Inter-mobility AG) hat die Stadt Genf vor Bundesgericht hingegen gewonnen: Die Stadt hat das Recht, das Abstellen von Velos im öffentlichen Raum für gewerbliche Zwecke einer Bewilligung zu unterstellen.

(VSA)

tenheft bewerben und sich der Last jahrelanger Rechtsverfahren und mehrjährigen Vertragspflichten unterwerfen gegenüber Angeboten, die «neu und hype» sind, nicht ungerecht diskriminiert werden?

Innovation

Wie kann im Beschaffungswesen ermöglicht werden, dass ein Anbieter nicht über lange Zeit auf ein Pflichtenheft fixiert wird, sondern dass er in einem länger dauernden Vertrag seinen Lösungsansatz optimieren und weiterentwickeln kann?

Die ersten grossen Veloverleihsysteme werden nun ausgerollt und es wird sich bald zeigen, ob sich Nachfrage und Nutzen wie erhofft entwickeln. Die juristischen Fragen rund um die innovative Entwicklung von Geschäftsmodellen werden uns indessen noch längere Zeit beschäftigen. Die obgenannten Fragen sind (rasch) zu klären: mit Nutzen nicht nur für den Veloverleih, sondern im Hinblick auf den technologischen Umbruch, der uns auch in anderen Bereichen erst bevor steht.

Dr. Urs Bolz, geschäftsführender Partner bei bpc bolz+partner consulting; Dr. Thomas P. Müller, Partner bei WalderWyss Rechtsanwälte.

Der bikesharing-Krieg

Die Medien sprechen von Schlacht, Krieg und Chaos, wenn sie über den Konkurrenzkampf zwischen den verschiedenen Anbietern von bikesharing-Systemen berichten. In China haben unterdessen etwa 20 von 70 Anbietern ihre Aktivitäten eingestellt. In verschiedenen europäischen Städten existieren verschiedene Systeme nebeneinander, bisweilen seit mehreren Monaten, wie etwa in Berlin, wo es acht Anbieter gibt. Auch in der Schweiz gibt es nun mit Zürich eine Stadt, in der die Kundinnen und Kunden zwischen verschiedenen Angeboten wählen können. Da ist seit Herbst 2016 «smide» mit einer Flotte von rund 250 schnellen Elektrovelos, ferner oBike mit rund 500 grau-orangen Velos (seit Juli 2017), dann LimeBike mit rund 560 grünen Velos (seit Februar 2018) und schliesslich PubliBike als Betreiberin von «Züri Velo» (50% Elektrovelos bis 25 km/h), deren Angebot diesen April mit jetzt rund 450 Velos lanciert wurde.

Dennoch scheinen sich die vier Anbieter nicht gross zu konkurrieren, jeder scheint seine Zielgruppe gefunden zu haben und setzt auf die Stärke seiner Eigenheiten. Für Corinne Vogel von der Start-up-Firma smide besteht die Zielgruppe nicht in den Nutzerinnen und Nutzern anderer Systeme, sondern derjenigen des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Ihnen will smide das schnellste Verkehrsmittel überhaupt bieten, um in der Stadt von A nach B zu kommen. Bruno Rohner von PubliBike und Roman Balzan von LimeBike verweisen auf die Unterschiedlichkeit ihrer Angebote: Während PubliBike mit fixen Stationen arbeitet, teilweise Elektrovelos einsetzt und



Foto: Pick-e-bike AG

Ein neuer Player auf dem Bikesharing-Markt: Pick-e-Bike AG bietet seit dem 17. Mai in der Stadt und Agglomeration Basel 250 Elektrofahräder im free floating-System an. Dieses Projekt wird von der BLT Baselland Transport AG, der EBM Elektra Birseck Münchenstein AG und der Basler Kantonalbank getragen.

national vernetzt ist (bezüglich Zugangsmedium), setzt LimeBike auf das free floating, auf traditionelle Velos ohne Unterstützung und die internationale Vernetzung. Beide grenzen sich zudem mit ihren Velos von smide ab. Diese können im Gegensatz zu den schnellen Elektrovelos von smide ohne Helm und Fahrausweis genutzt werden. Ric Ye von oBike betont wie alle anderen Anbieter auch, dass die Konkurrenz das Geschäft beflügelt und der Markt letztlich über den Erfolg entscheiden werde. Es ist daher wichtig, sich von der Konkurrenz abzuheben. Bewertungen wie diejenige der Deutschschweizer Konsumentenzeitschrift Ktipp vom März 2018 leisten dazu ihren Beitrag, indem sie die Tarife und die Qualität der Velos miteinander vergleichen.

Auf Dauer könnte sich ein Marktvorteil aus der verkehrsmittelübergreifenden Nutzbarkeit des Zutrittsmediums ergeben, sei dies ein Smartphone oder eine Karte.

Hier hat PubliBike heute die Nase vorne, erlaubt doch die öV-Karte «SwissPass» den Zugriff auch auf deren Velos. Die grossen Investitionen von Uber und Grab, beides alternative Taxiunternehmen, in bikesharing-Lösungen bestätigen diesen Trend.

Eine Konkurrenzsituation auf dem bikesharing-Markt wie in Zürich wird sich wohl nur in einigen wenigen anderen Schweizer Städten einstellen. Bislang wurden Basel, Genf, Bern und Luzern von interessierten Anbietern kontaktiert. Kleinere Städte sind für die internationalen free-floating-Anbieter wegen der kleineren Märkte wohl weniger interessant. Obwohl es gerade für diese Städte von Interesse sein könnte, auf diesem Weg zu einem kostenlosen bikesharing-Angebot zu kommen. Sie müssten sich also einen Anbieter suchen, der zu interessanten Konditionen bereit ist, ein hochwertiges System einzurichten.

(VSA)

Infotreffen 2018

Das diesjährige Infotreffen Velostationen und bikesharing findet am **Donnerstag, 6. September in Bern** statt. Es beginnt mit einer Besichtigung der Velostation Schanzenbrücke, die 2017 renoviert worden war. Anschliessend folgen Präsentationen zu Tariffragen und zum zentralisierten Zutrittssystem. Der Nachmittag ist dem Thema bikesharing gewidmet. Unter anderem wird ein Bericht des Bundesamtes für Strassen ASTRA über das bikesharing vorgestellt. Anschliessend erhalten die Teilnehmer/innen die Gelegenheit, das neue Berner bikesharing-System zu erfahren. Programm und Anmeldeformular werden ab Mitte Juni auf

www.velostation.ch und www.bikesharing.ch verfügbar sein.



Foto: Forum/bikesharing Schweiz

Die frisch renovierte Velostation Schanzenbrücke war Berns erste und verfügt über 300 Plätze.

Private Veloteilet

Donkey Bike ermöglicht es Einzelpersonen, mit Hilfe eines speziellen Schlosses ihr eigenes Velo zu teilen. Ein weiteres Angebot dieser Art ist das Projekt Match My Bike. Es hat zum Ziel, Pendlern den Verleih ihres Velos zu ermöglichen, während es unbenutzt am Bahnhof steht. Teil des Projektes ist der Unterhalt der Velos, um die Sicherheit der Nutzer/innen zu gewährleisten. Ein erster Pilotversuch mit 50 Velos läuft derzeit während drei Monaten in Genf, Lausanne und Yverdon-les-Bains. Sollte das Projekt positiv verlaufen, könnte damit die Nutzung von Veloplätzen an Bahnhöfen reduziert werden.

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!

Ständige Kontaktadressen

Forum bikesharing Schweiz

c/o Pro Velo Schweiz
Birkenweg 61, 3013 Bern
Tel. 031 318 54 17
info@bikesharing.ch
www.bikesharing.ch

Beraterin:

Aline Renard
Vertreterin Velokonferenz
Schweiz
Transitec Ingénieurs-Conseils SA,
Lausanne/Bern
aline.renard@transitec.net
Tel. 021 652 55 55/031 381 69 12

Impressum

Infoletter Forum bikesharing Schweiz

Nr. 09/Mai 2018

Herausgeber:

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:

Valérie Sauter (VSA)
Dr. Urs Bolz, geschäftsführender
Partner bei bpc bolz+partner
consulting

Dr. Thomas P. Müller, Partner bei
WalderWyss Rechtsanwälte

Übersetzungen: Christoph Merkli

Lektorat: Christoph Merkli

Erscheint: jährlich

Auflage:

850 Ex. deutsch
400 Ex. französisch

Preis: gratis

Produktion/Adressänderungen:

c/o Pro Velo Schweiz,
Birkenweg 61, 3013 Bern

Layout:

tasty graphics gmbh Bern

Druck:

Basisdruck AG Bern

Die PubliBike AG erweitert ihr Netz in der Schweiz massiv

Das Forum bikesharing hat sich mit dem Geschäftsleiter Bruno Rohner unterhalten.

Nach vielen Monaten des Prozessierens hat das Bundesgericht zu Gunsten der PubliBike AG entschieden: Die Zuschläge in Zürich (2015) und Bern (2016) waren rechters. So konnte das Unternehmen im April dieses Jahres seine Flotte in Zürich einweihen. Der Start in Bern wird in den nächsten Wochen folgen. In den beiden Städten werden mehr als 5500 Velos bereitstehen. Neue Velos wurden auch in Sion, im Netz Lausanne-Morges sowie in Lugano aufgestellt. In Nyon wird die PubliBike AG die bikesharing-Flotte modernisieren. Falls das Bundesgericht einen hängigen Rekurs ablehnt soll das System zudem erweitert werden. Zudem hat PubliBike im April dieses Jahres nach einer öffentlichen Ausschreibung von der Stadt Freiburg die bikesharing-Konzession erhalten. Dieses Jahr ist somit für die Firma von besonderer Bedeutung.

Forum bikesharing: PubliBike hat am 6. April seine Züri-Velo-Flotte eingeweiht. Welches sind die Erfahrungen nach den ersten Wochen?

Bruno Rohner: Wir sind sehr zufrieden. Derzeit sind 450 Velos in Betrieb und schon ist schweizweit jede dritte Nutzerin und jeder dritte Nutzer in Zürich unterwegs. Wir sehen, dass die meisten Ausleihen in der Nähe von Partnerbetrieben sowie von Verkehrsknoten wie der Sihlpost, beim Landesmuseum oder bei der Hardbrücke getätigt werden. Dies bestätigt, dass die



Filippo Leutenegger, Stadtrat von Zürich und Bruno Rohner, Direktor der PubliBike AG, bei der Eröffnung des «Züri Velo» am 6. April 2018.

Verknüpfung von bikesharing und öffentlichen Verkehrsmitteln von zentraler Bedeutung ist. Zudem stellen wir eine Vorliebe für Elektrovelos fest. Obwohl die Flotte zu je 50 Prozent aus motorisierten und nicht-motorisierten Velos besteht, betreffen zwei Drittel der Ausleihen Elektrovelos. Dies übrigens auch für diejenigen Fahrten, bei denen keine grossen Höhenunterschiede bewältigt werden.

PubliBike ist eine Tochter von Postauto Schweiz. Letztere muss dem Staat wegen falsch verbuchter Subventionen rund 78 Millionen Franken zurückzahlen. Hat dies einen Einfluss auf die Aktivitäten von PubliBike?

Nein. Die laufenden Aktivitäten sind gesichert; die Verträge sind unterzeichnet und wir werden die eingegangenen Verpflichtungen einhalten. Ein Rückzug kommt

nicht in Frage. Bei künftigen Projekten müssen wir indessen jede Situation aufgrund der gemachten Erfahrungen einzeln prüfen und mit Blick auf die Rentabilität entscheiden, wie weit wir unser Angebot ausdehnen können.

Welches sind Ihre Perspektiven?

Was die Ausdehnung des Angebotes in andere Schweizer Städte betrifft, wird es davon abhängen, welche Städte welche Ausschreibungen lancieren werden. Hier bewegen wir uns ja in einem freien Markt. Es braucht zudem ein grosses Bedürfnis der Bevölkerung und der Betriebe. Der Schritt ins Ausland ist im Moment nicht vorgesehen. Wir konzentrieren uns auf die Weiterentwicklung der Netze in der Schweiz, namentlich in Bern, Zürich und bald auch Freiburg.

(VSA)

V-Locker, die Velo-Türme

Das automatische Parksysteem, schützt Fahrrad und Zubehör vor Dieben und vor Wetter, sicherer, schneller und komfortabel auf kleinster Grundfläche, **30 Velos & E-Bikes auf einem (1) Autoparkplatz.**

info@newgreentec.com
+41 44 586 65 60


