



# velospot

## Biel setzt auf flächendeckendes Bikesharing

Wettbewerbseingabe Prix Velo Infrastruktur 2012



Stadtplanung Biel  
Jonas Schmid  
Zentralstrasse 49  
2502 Biel

T 032 326 16 33  
F 032 326 16 92  
[jonas.schmid@biel-bienne.ch](mailto:jonas.schmid@biel-bienne.ch)

## 1. Ausgangslage

Die Stadt Biel eignet sich aufgrund ihrer Topografie und ihrer Grösse perfekt für den Veloverkehr. Seit anfangs der neunziger Jahre hat die Stadt Biel grosse Anstrengungen unternommen, um den Veloverkehr zu fördern. Dazu gehören die Umsetzung von zahlreichen Massnahmen für den rollenden und ruhenden Veloverkehr sowie die Schaffung einer Fachstelle für den Langsamverkehr. 2005 erhielt die Stadt für ihr Veloparkierkonzept den Prix Velo. Nach grossen Investitionen in die Infrastrukturen für Velofahrende sollen in Biel mit einem Veloverleihprojekt neue Bevölkerungsgruppen für das Velofahren gewonnen werden.

## 2. Um was geht es?

Beflügelt von den innovativen Mobilitätsprojekten rund um die Expo02 wurden in Biel seit der Landesausstellung Pläne für ein massgeschneidertes Veloverleihsystem geschmiedet. Wichtiger Leitgedanke bei der Planung des Bieler Veloverleihsystems war, dass Bikesharing nur dann zu einer breiten Nutzung führt und verkehrspolitisch von Interesse ist, wenn ein dichtes Netz von Veloverleihstationen die ganze Stadt überspannt. So wurde in Biel von Anfang an mit rund 40 Stationen und 250 Velos geplant.

Schnell stellte man in Biel fest, dass sich ein so grosses und dichtes Netz kaum auf Basis eines Systems mit massiven Infrastrukturen aufbauen lässt, wie man es aus grösseren europäischen Städten kennt: zu teuer, zu wenig Platz, zu wenig flexibel. Den Verantwortlichen in der Stadtplanung schwebte ein Fahrradverleihsystem vor, das den öffentlichen Raum mit möglichst wenig zusätzlichem Mobiliar belastet und in bestehende Abstellplätze integriert werden kann. Als der Bieler Stadtrat 2008 ein Postulat überwies, dass ein Veloverleihsystem für Biel forderte, hatte die Stadtplanung Biel zusammen mit lokalen Partnern bereits ein technisches Konzept für ein neuartiges Verleihsystem entwickelt, das in Anlehnung an sein Prinzip der funkenden Verleihstation auf den Namen velospot getauft wurde.

## 3. Wie funktioniert es?

Das Grundprinzip von velospot ist so bestechend einfach wie innovativ: Die Velos sind in der Leihstation nicht angedockt sondern kommunizieren ohne physischen Kontakt mit der Leihstation. Ansonsten funktioniert das System wie andere moderne Bikesharing-Systeme: Die Benutzer sind registriert, der Zugang erfolgt mittels einer RFID-Karte, ein zentraler Server überwacht die Ausleihvorgänge und zeichnet diese auf. Die Fahrräder verfügen über ein elektronisches Schloss, an welchem die Benutzerkarte eingelesen wird.

Die Leihstationen – die sogenannten velospots – bestehen aus einem Gehäuse, das die Station als solche kennzeichnet und die für die Kommunikation notwendige Elektronik enthält. Die velospots kommunizieren mit den Velos mittels Kurzstreckenfunk und leiten die Informationen dann per Handynet an den zentralen Server weiter.

Alle Benutzer des Systems sind durch den Kauf einer Jahres-, Monats- oder Tagesabos registriert. Ein Jahresabo kostet 50 Franken. Die erste halbe Stunde der Benützung ist jeweils gratis. Danach wird ein progressiver Mietpreis verrechnet. Damit wird bezweckt, dass die Velos nur für kurze Zeit belegt sind und damit eine hohe Benutzerrotation gewährleistet ist. Der Benutzer kann das Velos während der Benutzung auch ausserhalb einer Station abschliessen und mit seiner RFID-Karte wieder öffnen.

## 4. Was sind die Vorteile von velospot gegenüber anderen Bikesharing-Projekten?

Aus städtebaulicher und planerischer Sicht besticht das Konzept vor allem durch die platzsparende und flexible Integration in den öffentlichen Raum. Dank dem Batteriebetrieb und der minimalen Infrastruktur benötigt die Installation einer Leihstation keine Tiefbauarbeiten, womit viel Geld eingespart werden kann. Das Stationsgehäuse kann auf einem Pfeiler, an einer Wand oder einem Velounterstand montiert werden.

Dank dem platzsparende und flexible Konzept von velospot und den vergleichsweise tiefen Kosten ist der Aufbau eines dichten und grossen Bikesharing-Netzes in einer Stadt wie Biel überhaupt realistisch. Die einfache Installation ermöglicht zudem, Leihstationen zu verschieben oder temporär zu betreiben. Letzteres ist gerade bei Grossveranstaltungen oder Standorten mit saisonalen Nachfrageschwankungen äusserst interessant.

## 5. Welchen Nutzen verspricht man sich von velospot?

Mit velospot soll in Biel das Fahrrad als städtisches Verkehrsmittel für neue Bevölkerungsgruppen attraktiv gemacht werden. Dabei ist in erster Linie die Wohn- und Arbeitsbevölkerung angesprochen. Touristen und Besuchern soll das Angebot mittels Tageskarten zugänglich gemacht werden.

Es wird damit gerechnet, dass mit den 250 Leihvelos täglich 1000 Fahrten unternommen werden. Durch die erhöhte Präsenz des Fahrrades auf den Bieler Strassen wird der Veloverkehr insgesamt gestärkt. Durch die flexible und spontane Kombination mit Bus und Zug wird aber auch der öffentliche Verkehr und die kombinierte Mobilität attraktiver. Ein grosses Potenzial besteht ausserdem bei der Entwicklung von Park&Bike-Angeboten, welche auf Fahrradverleihstationen auf grossen Parkplätzen an der Peripherie basieren.

Neben dem ökologischen Nutzen hat das Projekt auch eine soziale Komponente. Die Betreuung der Fahrräder und das Flottenmanagement werden von Teilnehmenden eines Sozialbetriebs gewährleistet, die damit eine sinnvolle Tätigkeit mit einem sichtbaren Nutzen in der Öffentlichkeit erhalten.

## 6. Was ist bereits realisiert?

Ende 2010 wurde velospot im Rahmen einer Testphase in Betrieb genommen. Im Rahmen dieser Testphase konnte das Angebot von allen Interessierten kostenlos genutzt werden. Bis Ende 2011 haben sich rund 450 Personen als Testnutzer angemeldet. Das velospot-Netz umfasst bereits 9 Verleihstationen und rund 30 Fahrräder. Die Erfahrungen mit Testphase sind äusserst positiv. Von Mai bis Oktober wurden durchschnittlich 39 Fahrten pro Tag verzeichnet. An Spizentagen wurde jedes Velo knapp vier Mal ausgeliehen. Auch die Benutzer sind mit dem Angebot sehr zufrieden, wie eine im August 2011 durchgeführte Umfrage zeigte. Eine detaillierte Auswertung der velospot-Testphase findet sich in Beilage 2.

## 7. Was ist weiter geplant?

Bis Sommer 2012 wird velospot auf insgesamt 40 Verleihstationen ausgebaut, die die ganze Stadt Biel abdecken werden, wobei die Flotte 250 Velos umfassen wird. Nach einem erfolgreichen Aufbau von velospot in Biel soll das Netz auf die Agglomerationsgemeinden ausgedehnt werden.

Das System velospot ist so aufgebaut, dass es problemlos auf weitere Städte ausgedehnt werden kann. Das Interesse ist bereits von verschiedener Seite her vorhanden. Die Realisierung von velospot-Netzen in anderen Städten und Gemeinden ist ab 2012 möglich. Die Stadt Biel beabsichtigt, das Projekt im Sinne eines Spinn Off's einer privaten Organisation zu übertragen, damit es national betrieben werden kann.

## 8. Zeitplan

Nov. 2009	Genehmigung des Projektes durch den Stadtrat Biel
Dez. 2010 - Dez. 2011	Testphase
Juni/Juli 2012	Ausbau des Netzes auf 40 Leihstationen in Biel
Juli 2012	Abtretung velospot an nationalen Betreiber

## 9. Budget und Finanzierung

Die Entwicklung von velospot und der Aufbau des geplanten Netzes in Biel kostet rund CHF 900'000. Für den Betrieb des Systems in Biel (Administration, Flottenmanagement) wird mit jährlichen Kosten von CHF 145'000 gerechnet. Die Betriebskosten sollen vollständig durch die Einnahmen (Abos, Werbung) gedeckt werden können.

Die Finanzierung von velospot ist sehr breit abgestützt. Das Projekt profitiert von Beiträgen aus folgenden Quellen: Stadt Biel, Lotteriefonds des Kantons Bern, Bundesamt für Energie, Montres Rolex SA, Manor Food.

## 10. Organisation

An der Entwicklung von velospot sind verschiedene Unternehmen aus der Region Biel beteiligt. Die Federführung des Projektes liegt bei der Stadtplanung Biel. Der Sozialbetrieb Landschaftswerk Biel-Seeland ist verantwortlich für die technischen Betriebszweige (Flottenmanagement, Unterhalt, Reparaturen).

Für den Aufbau des Netzes wird die Zusammenarbeit mit privaten Unternehmen gesucht, die interessiert sind, an ihren Firmensitzen Verleihstationen aufzubauen. Wichtige Betriebseinnahmen ergeben sich durch Partnerschaften mit Unternehmen, die auf den Velos Werbung platzieren. Für den Verkauf der Abos wird eine Zusammenarbeit mit dem Tourismus Biel-Seeland und den Bieler Verkehrsbetrieben gesucht.

Das Projekt wird vom Bundesamt für Energie finanziell unterstützt und vom Bereich Langsamverkehr des ASTRA fachlich begleitet. Im Hinblick auf einen nationalen Betrieb von velospot ist die Projektleitung in Kontakt mit der Koordinationsstelle von Pro Velo und anderen Bikesharing-Anbietern.

## 11. Kommunikation

Am 29.9.2010 wurde die Öffentlichkeit anlässlich einer Medienkonferenz im Detail über das Vorhaben informiert. Anschliessend wurden die Fahrräder und eine Demo-Leihstation auf dem Zentralplatz in Biel präsentiert. Die Medienkonferenz löste ein breites Echo aus. Ausgewählte Medienbeiträge finden sich in Beilage 3.

Im Dezember 2011 wurde über die Bilanz der Testphase informiert und einen weiteren Ausbau des Angebots in Aussicht gestellt. Die nächste Medieninformation ist anlässlich des Übergangs zum kostenpflichtigen Betrieb und der Realisierung von weiteren Leihstationen im Frühjahr/Sommer 2012 vorgesehen.

Die Projektleitung hatte die Gelegenheit, velospot an verschiedenen Fachtagungen zu präsentieren. Ausserdem wurde im Info-Bulletin der Velokonferenz 1/2011 ein mehrseitiger Artikel über das Projekt veröffentlicht.

## 12. Auswertung / Wirkungsanalyse

Die Testphase von velospot wurde bereits detailliert ausgewertet (siehe Beilage 2). Die intensive Nutzung der Fahrräder während der Testphase ist im Hinblick auf den weiteren Ausbau sehr vielversprechend.

Am Ende der Pilotphase ist eine detaillierte Wirkungsanalyse vorgesehen. Die Erhebung wird genaue Daten über das Verhalten der Benutzer, über die Verschiebungen im Modalsplit und somit über die Reduktion des Treibhausgasausstosses liefern. Die Wirkungsanalyse wird durch die beteiligten Bundesämtern (ARE, ASTRA, BFE) begleitet und beurteilt.

### Beilagen:

1. Konzept velospot-Stationen
2. Auswertung Testphase
3. Medienspiegel 2010/2011
4. Realisierten Verleihstationen 2011
5. Geplante Verleihsstationen 2012
6. Flottenmanagement mit Veloanhänger
7. velospot-Station bei Manor Biel
8. velospot-Schloss

weitere Infos: [www.velospot.ch](http://www.velospot.ch)