

Veloverleihsysteme

Urs Walter
Tiefbauamt der Stadt Zürich
10. November 2011



Stadt Zürich
Tiefbauamt



Anfänge



The first White Bikes, 1966.

Witte Fiets, Holland

2. Generation



3. Generation



Was ist ein öffentliches Veloverleihsystem?

- Öffentlich zugängliche Mietvelos die durch Kunden selbständig ausgeliehen und zurückgegeben werden können.
- Identifikation der Kunden über Chip-Karten oder andere geeignete Zutrittsmedien.
- Einwegmiete möglich (Ausleihe und Rückgabe nicht am selben Ort)
- In der Regel Kurzzeitmiete (< 30 Minuten)
- Alltagsorientiert im Gegensatz zum klassischen freizeitorientierten Veloverleih



Abgrenzung



Züri rollt Container, Zürich

Beispiele



Paris, vélib

Beispiele



“Sehr schnell entwickelten wir uns von einer Kuriosität zu einem neuen urbanen Verkehrsmittel. Wir haben den öffentlich-individuellen Transport erfunden.“

Gilles Vesco, Vice-président du Grand Lyon, France, zum Projekt vélo'v

Lyon, vélo'v

Beispiele



Brüssel, cyclocity

Beispiele



Barcelona, bicing

Beispiele



Oldenburg, Call a Bike

Beispiele



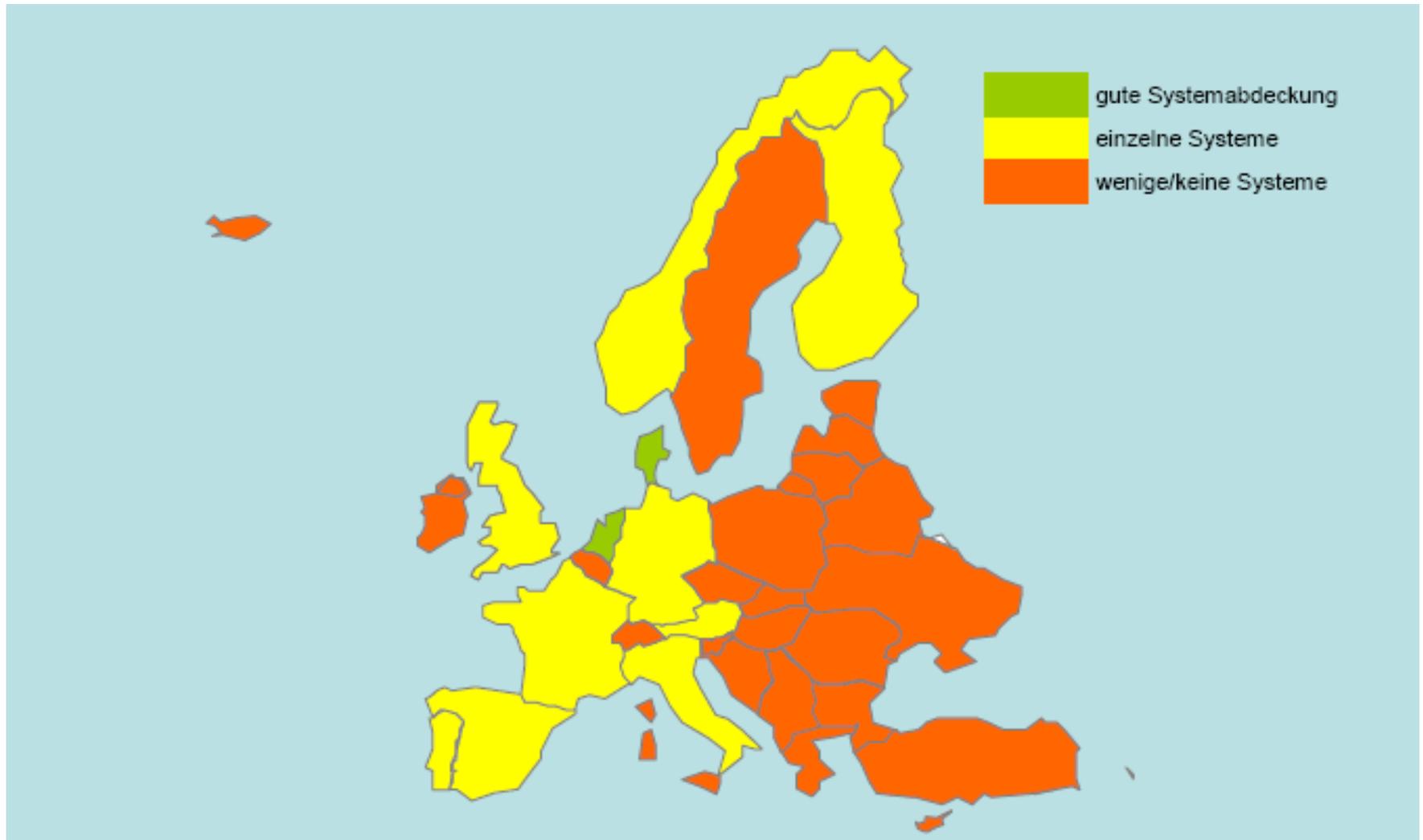
Luzern, next bike

Beispiele

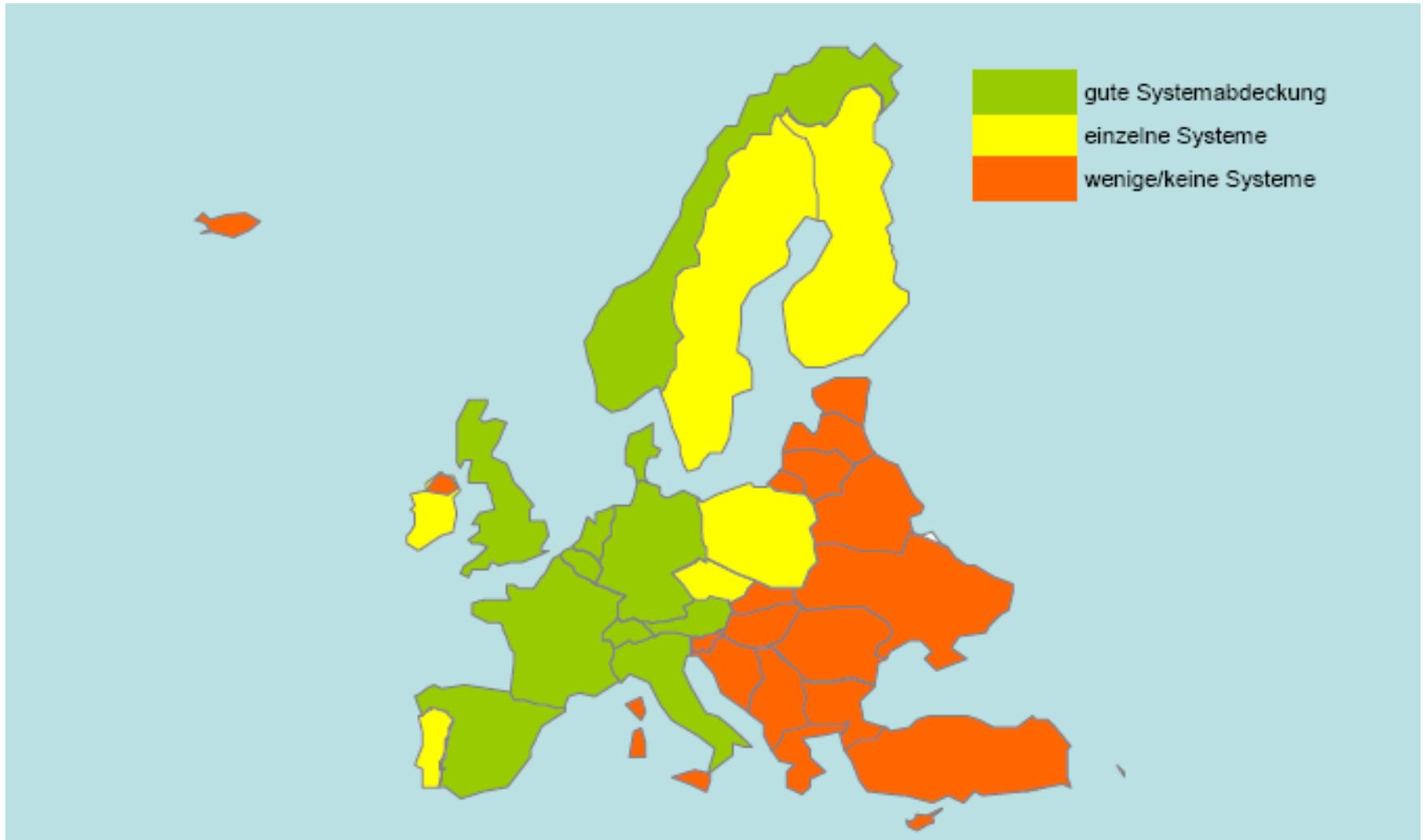


Lausanne, velopass

Marktentwicklung – Europa 2001



Marktentwicklung – Europa 2010



Profil der Nutzerinnen und Nutzer

Nutzer: Über 70 % der Nutzenden wohnen innerhalb des bedienten Gebietes (vélo‘v; vélib)

50 % der Nutzenden sind zwischen 20 und 35 Jahren alt (vélo‘v; vélib; call a bike)

Distanzen: Durchschnittliche Distanzen: 2.5 bis 4.5 km

Umsteigen: zu 90 % werden öV- und Fusswege ersetzt (vélo‘v)
20% der Nutzenden benützen weniger oft das Auto (vélib)

Intermodalität: öV – velo‘v: 10 %
öV – vélib: 20 – 25 %

Systemmerkmale

Verfügbarkeit

Stationsbasierte Systeme bieten Ausleihe und Rückgabe an festen Stationen.

Flexible Systeme bieten Ausleihe und Rückgabe innerhalb eines definierten Gebietes ohne Stationen.

-> *Der Trend geht zu stationsbasierten Systemen*



Zugang

Telefonbasierter Zugang bietet Ausleihe und Rückgabe über Telefonanruf oder SMS.

Kartenbasierte Systeme bieten Ausleihe und Rückgabe mit Kreditkarte, Kundenkarte, usw.

-> *Der Trend geht zu kartenbasierten Systemen*



Wichtige Faktoren

- Stadtgröße/ Bevölkerungsdichte → nichtlinearer Netzwerkeffekt
- Temperatur/Klima → Nachfrage während dem Jahr
- Topographie → Reichweite und Veloverteilung
- Velokultur → Velobesitz, Veloinfrastruktur
- Politische Unterstützung → Finanzierung, Umsetzung und Akzeptanz



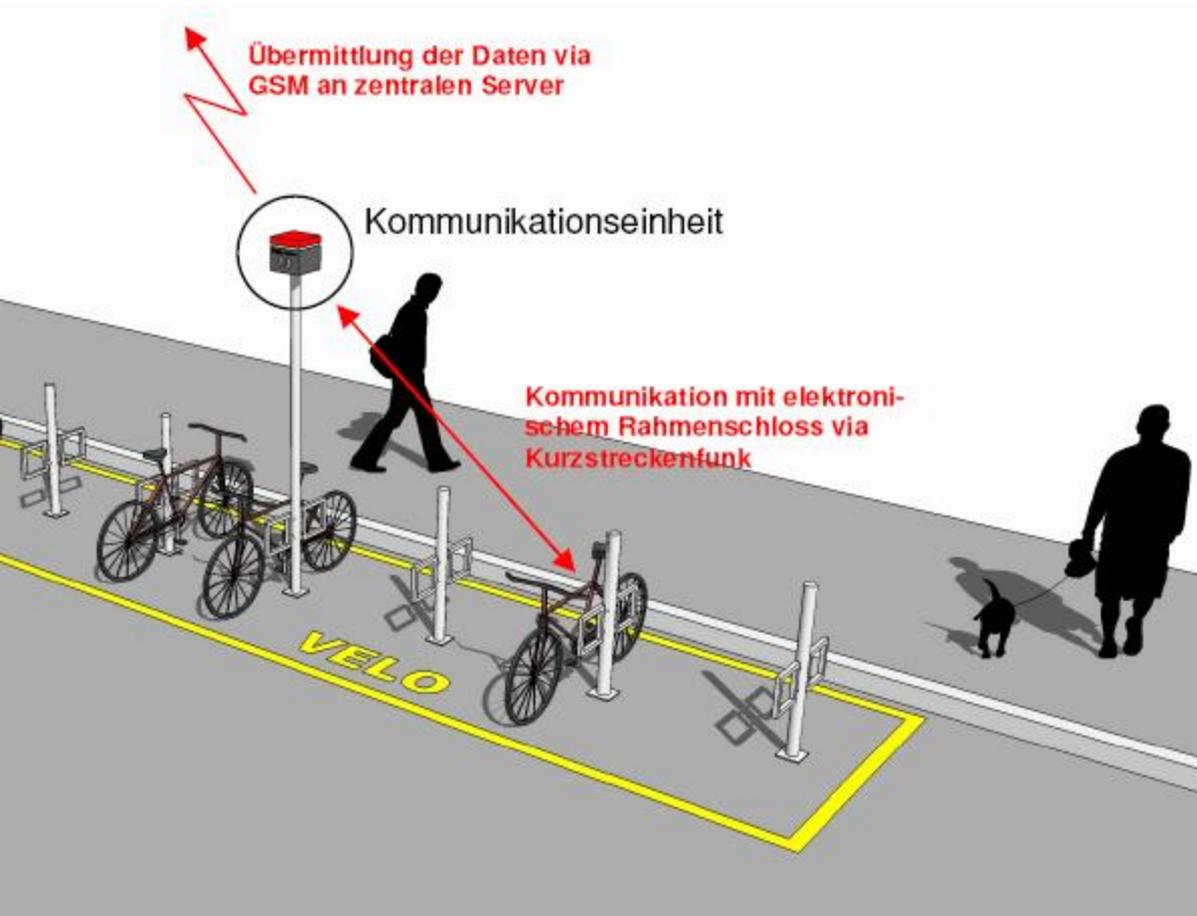
Entwicklungen

- Kombination mit dem öffentlichen Verkehr
- Integration in Netzwerke
- Elektro-Velos
- Virtuelle Stationen



Virtuelle Dockingstationen

Beispiel «Velospot» Biel



Chancen und Risiken

- + Ein Veloverleihsystem bildet eine ideale Ergänzung zum öffentlichen Verkehr und schafft ein flexibles und attraktives Angebot für die innerstädtische Mobilität.
- + Das Image des Velos als Alltagsverkehrsmittel und des Umweltverbundes allgemein wird gestärkt.
- + Die Leute werden zur intermodalen Nutzung der Verkehrsmittel motiviert.
- + An Bahnhöfen stehen viele Velos, die von ihren Besitzerinnen und Besitzern nur alle ein bis zwei Wochen bewegt werden. Die Menge dieser langzeit-abgestellten Velos könnte durch ein Angebot an öffentlichen Velos reduziert werden womit die Abstellplätze entlastet würden.
- + Die auffälligen Velos sind ein attraktives Aushängeschild für deren Standort.
- + Attraktives Projekt das viel Goodwill genießt.

- Vor allem in Innenstädten wird es schwierig sein, den notwendigen Raum für die Ausleihstationen zu finden.
- Hohe (Betriebs-) Kosten werden politisch evt. nicht unterstützt
- Tatsächliche Nachfrage ist schwierig abschätzbar.
- Kleine Pilotprojekte scheitern häufig mangels Nachfrage. Entsprechend muss von Anfang an eine grössere Anzahl Stationen angeboten werden.
- Umgekehrt wird häufig die Nachfrage vor allem in der Startphase unterschätzt

Weitere Informationen

www.bikesharing.ch

www.obisproject.com