Stadt Biel
Ville de Bienne

velospot

Das innovative Veloverleihsystem der Stadt Biel

Schluss- und Evaluationsbericht zuhanden des BFE und des ASTRA
gemäss Vertrag Nr. 154'176

20. Dezember 2012
Jonas Schmid, Stadtplanung Biel

Inhalt

0. Abstract ……. 3

1. Einleitung …….……. 4

2. Generelle Projektbeurteilung ……..……. 4

2.1 Beurteilung der Ziele und Indikatoren
2.2 Gesamtbilanz

3. Beurteilung der einzelnen Bereiche und Massnahmen ……. 6

3.1 Technische Entwicklung
3.2 Aufbau der Leihstationen
3.3 Verkauf und Kundendienst
3.4 Velounterhalt und Flottenmanagement
3.5 Kommunikation
3.6 Sponsoring und Teilnahme von Unternehmen
3.7 Nutzung des Systems
3.8 Energetische Wirkung

4. Finanzbericht ……..……. 11

4.1 Projektkosten per 31.10.2012
4.2. Eigenleistungen der Stadt Biel
4.3 Einnahmen

5. Ausblick ……. 12

5.1 velospot in Biel
5.2 velospot in der Schweiz

0. Abstract

Deutsch

Zusammen mit Partnern aus der Region entwickelte die Stadtplanung Biel ein Konzept für ein neuartiges und flexibles Veloverleihsystem. Dieses basiert auf Verleihstationen, den sogenannten velospots, welche ohne direkten Kontakt mit den Leihvelos kommunizieren. Das System velospot hat den Vorteil, dass es günstiger ist als andere Veloverleihsysteme, und relativ einfach in den öffentlichen Raum integriert werden kann. In Biel entstand ein Netz von 40 Leihstationen, die vom Sozialbetrieb Landschaftswerk Biel-Seeland betreut werden. Im Herbst 2012 wurden die Leihvelos täglich bereits 250 Mal ausgeliehen. Das System velospot ist so aufgebaut, dass es von anderen Städten problemlos übernehmen werden kann. Bereits für Frühjahr 2013 ist die Realisierung von velospot in weiteren Städten geplant. Neben dem Bundesamt für Energie erhielt das Projekt Unterstützung vom Lotteriefonds des Kantons Bern und von privaten Unternehmen.

Français

En collaboration avec des partenaires régionaux, le Département de l'urbanisme de la Ville de Bienne a développé un système de prêt de vélos flexible et d'un genre nouveau. Celui-ci repose sur des stations de prêt fixes, appelées «velospot», qui communiquent avec les vélos en libre service sans contact direct. «velospot» présente l'avantage d'être meilleur marché que d'autres systèmes de prêt de vélos et de pouvoir s'intégrer assez facilement dans l'espace public. À Bienne, un réseau de 40 stations de prêt, gérées par l'institution sociale «Action Paysage Bienne-Seeland», a vu le jour. On comptait déjà pas moins de 250 prêts de vélos par jour à l'automne 2012. Le système «velospot» est conçu de façon à pouvoir être repris sans problèmes par d'autres villes, et des communes ont déjà prévu de mettre en place ce système chez elles au printemps 2013. Le projet a bénéficié du soutien du Fonds de loterie du Canton de Berne et d'entreprises privées, en plus de celui de l'Office fédéral de l'énergie.

Italiano

In collaborazione con dei partner locali, l'ufficio pianificazione della Città di Biel ha sviluppato un progetto per un sistema di noleggio di biciclette innovativo e flessibile. Il sistema si basa su delle stazioni di noleggio, i cosiddetti «velospot», che senza alcun contatto diretto comunicano con le biciclette a noleggio. Il sistema «velospot» ha il vantaggio di essere economicamente più conveniente rispetto ad altri sistemi di noleggio di biciclette e può essere integrato in modo relativamente semplice in ambito pubblico. A Biel è stata realizzata una rete di 40 stazioni di noleggio coadiuvata dall'azienda sociale «Landschaftswerk Biel-Seeland». In autunno del 2012 le biciclette sono state noleggiate quotidianamente già fino a 250 volte. Il sistema «velospot» è realizzato in modo tale da poter essere adottato senza alcuna difficoltà da altre città. Già nella primavera del 2013 è prevista la realizzazione di «velospot» in altre città. Oltre all'Ente federale per l'Energia, il progetto è stato sostenuto dal Fondo della Lotteria del Cantone di Berna e da aziende private.

1. Einleitung

Im Juni 2009 hat die Stadtplanung Biel beim Dienstleistungszentrum für nachhaltige und innovative Mobilität (DZM) ein Gesuch um finanzielle Unterstützung für den Aufbau eines Veloverleihsystems in der Stadt Biel eingereicht. Der Direktionsausschuss des DZM hat beschlossen, das Projekt mit insgesamt CHF 120'000.- zu unterstützen und hat die Finanzierung dem Bundesamt für Energie übertragen. Ein Vertrag betreffend Veloverleihsystem Biel mit der Nummer 154'176 wurde im Sommer 2009 zwischen dem Bund und der Stadt Biel abgeschlossen.

Aufgrund von Verzögerungen bei der Umsetzung wurde die ursprünglich im Vertrag festgelegte Planung zweimal angepasst. Per 30. November 2010 und 2011 hat die Projektleitung zuhanden des Bundesamtes für Energie Zwischenberichte eingereicht, worauf bereits verschiedene Teilzahlungen geleistet wurden.

Gemäss dem Vertrag ist per 30. November 2012 der vorliegende Schluss- und Evaluationsbericht fällig, welcher als Bedingung für die Freigabe der letzten ausstehenden Zahlungstranche und den Projektabschluss gilt.

2. Generelle Projektbeurteilung

2.1 Beurteilung der Ziele und Indikatoren

Die am 2.7.2009 unterzeichneten und am 25.8.2010 sowie am 3.10.2011 revidierten Controllingvereinbarungen enthalten folgende Zielsetzungen:

Ziele	Indikatoren	Termin / Status
Projektfinanzierung sichern	Antrag und Verpflichtungskredit vom Bieler Gemeinderat und Stadtrat genehmigt	31.10.2009 / erreicht, 1. Zwischenbericht vom 3.12.2010
Testbetrieb aufnehmen	7 Teststationen sind aufgebaut und in Betrieb	30.09.2010 / erreicht, 1. Zwischenbericht vom 3.12.2010
	Der Testbetrieb ist evaluiert und die allenfalls nötigen Anpassungen am System sind definiert	30.04.2011 / erreicht, 2. Zwischenbericht vom 20.12.2011
Betrieb Innenstadt aufnehmen	Der Prototyp für die nächste Serie der elektronischen Schlösser ist validiert. Die Bestellung der Schlösser und Fahrzeuge für den Netzausbau ist getätigt.	31.10.2011 / erreicht, 2. Zwischenbericht vom 20.12.2011
	Das dichte Netz von Verleihsstationen in der Innenstadt gemäss Beilage 1 zum Gesuchsformular ist mit mind. 250 Velos in Betrieb und breit kommuniziert.	31.08.2012 / erreicht, Schlussbericht vom 20.12.2012
	Die Pilotphase ist evaluiert und die allenfalls nötigen Anpassungen oder Massnahmen (z.B. Kommunikation, Änderung Standorte; auch für für die Erweiterung ab 2013) beschlossen.	30.11.2012 / erreicht, Schlussbericht vom 20.12.2012

Die Testphase von velospot ist Ende 2012 relativ detailiert ausgewertet wurden. Die Fahrtenstatistiken und die Resultate einer Benutzerumfrage können auf www.velospot.ch konsultiert werden. Nach dem Abschluss der erfolgreichen Testphase wurde im Winter und Frühjahr 2012 die Erweiterung des velospot-Netzes in Biel vorbereitet. Die offizielle Lancierung des Angebots wurde in Form einer Medienkonferenz am 17. Juli 2012 vollzogen. Gleichzeitig wurde der Ver-

kauf der Abonnemente und Tageskarten lanciert. Während der Sommermonate wurden etappenweise neue Leihstationen in Betrieb genommen und damit das velospot-Netz auf die ganze Stadt Biel ausgedehnt. Bis Ende November 2012 sind in Biel 37 Leihstationen in Betrieb genommen worden. Die velospot-Fahrradflotte weißt einen Bestand von 250 Velos auf, wovon rund 200 zwischen den Stationen zirkulieren, 30 als Reserve dienen, und 20 regelmässig an Gruppen vermietet werden. Gleichzeitig wurden für 2013 Kommunikationsmassnahmen und weitere Standorte für Leihstationen geplant. Mit diesem Projektstand wurden die für 2012 gesetzten Ziele erreicht.

2.2 Gesamtbilanz

Das Bieler Veloverleihsystem konnte – abgesehen von der zeitlichen Verzögerungen – gemäss der Planung in den Gesuchsunterlagen umgesetzt werden. Die Projektleitung betrachtet die vertraglich festgehalten Leistungen als erfüllt.

Die Stadt Biel hat mit der Entwicklung eines eigenen Veloverleihsystems ein mutiges und innovatives Vorhaben umgesetzt. Nach der erfolgreichen Testphase und dem Ausbau des Systems zeigt sich, dass das System auf technischer Ebene ausgereift ist und zufriedenstellend funktioniert. Der Aufwand und die Investitionen haben sich gelohnt.

Die Rückmeldungen der Kunden von velospot sind äusserst positiv. Viele von ihnen sind täglich mit den Leihvelos unterwegs. Das grosse Interesse in Biel an den Leihvelos zeigt auf, dass ein Potenzial für Bikesharing in den Schweizer Städten existiert. Wie bei der Auswertung der Testphase klar wurde, wird das Veloverleihsystem nicht nur helfen, den Veloverkehr insgesamt zu fördern, sondern birgt auch ein Umsteigepotenzial von Auto aufs Velo, wenn auch in etwas bescheiderem Mass, als urspünglich in der Planung angenommen wurde.

3. Beurteilung der einzelnen Projektbereiche und Massnahmen

3.1 Technische Entwicklung

Projektstand

Mit dem Ausbau der velospot-Flotte wurde die zweite Generation der entwickelten, elektronischen Schlösser in Betrieb genommen. Diese lehnt sich stark an die erste Schlossversion an, wurde jedoch vom industriellen Partner des Projekts von A bis Z selber fabriziert. Damit kann ein optimaler Unterhalt der Schlösser gewährleistet werden. Das velospot-Schloss wurde insbesondere in Bezug auf die Benutzer-Interaktion verbessert.

Das velospot-Schloss: Roter Knopf drücken, Karte hinhalten, und los geht's!

Die Stationen wurden mit einem neuen Batterientyp bestückt, welcher insbesondere in Bezug auf das Handling durch den Betreiber einfacher ist. Die Software der Stationen wurde weiter optimiert.

Beurteilung / Fazit

Die Entwicklung von velospot ist weit fortgeschritten. Die technischen Komponenten sind ausgereift und funktionieren zuverlässig, so dass sie problemlos an andere Städte weitergegeben werden können.

3.2 Aufbau der Leihstationen

Projektstand

Von den geplanten 40 Leihstationen konnten bis Ende November 2012 37 aufgebaut werden. Für 2 verbleibende Stationen konnte noch kein optimaler Standort gefunden werden. Der Aufbau einer anderen Station verzögerte sich wegen einer Einsprache im Zuge des Baugesuchsverfahrens. Ein Baugesuchsverfahren hat sich lediglich für sechs Standorte als notwendig erwiesen, für welche Parkplätze in der blauen Zonen aufgehoben werden mussten.

Eine velospot-Station musste 2012 wegen einer Baustelle verschoben werden, eine andere Station würde während einer Aktion temporär wäh-

rend 4 Wochen betrieben.

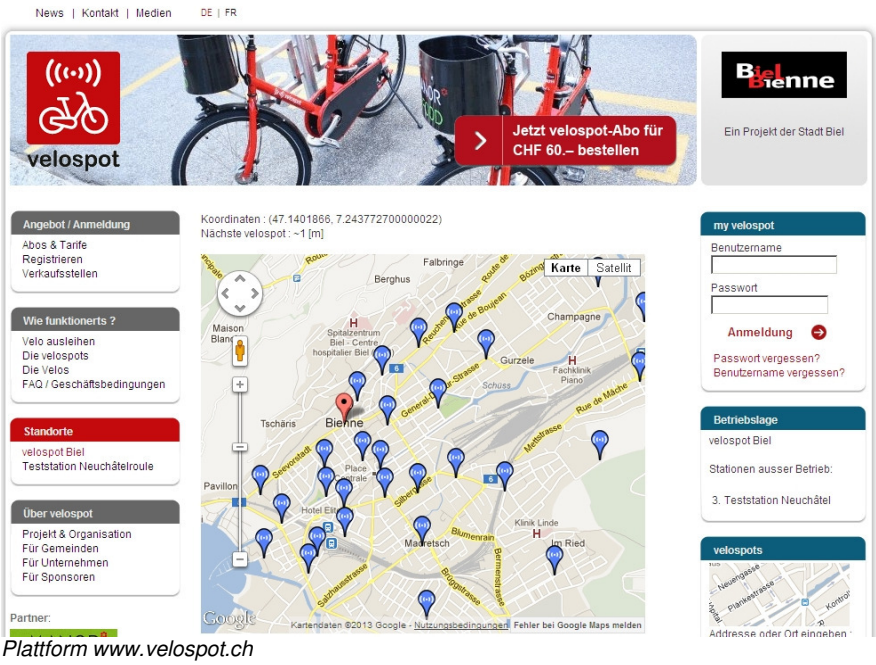
Beurteilung / Fazit

Die Aufbauphase hat gezeigt, dass dank der minimalen Infrastruktur ohne administrative Hürden und ohne grossen Aufwand relativ rasch ein grosses und dichtes Netz von Leihstationen aufgebaut werden kann. Das Konzept mit der kontaktlosen Kommunikation zwischen Velo und Station hat sich sehr bewährt. Die gemischten Abstellplätze in der Innenstadt, auf denen private Fahrräder und Leihvelos stehen, funktionieren gut. Bis jetzt ist es nicht zu Nutzungskonflikten gekommen. Die Leihstation können bei Bedarf mühelos verschoben werden.

3.3 Verkauf und Kundendienst

Projektstand

Der Verkauf der velospot-Abos erfolgt grösstenteils über die Plattform www.velospot.ch. Hierfür wurde ein Online-Shop eingerichtet, der in wenigen Schritten die Bestellung eines Abos ermöglicht. Über ein persönliches Benutzerkonto haben die Kunden die Möglichkeit, jederzeit ihr Fahrtenguthaben aufzuladen, Adressänderungen vorzunehmen, die getätigten Fahrten anzuschauen oder einen Kartenverlust zu melden. Die bestellten Karten werden von der Betreiberin, dem Landschaftswerk Biel-Seeland, bearbeitet und per Post verschickt.



Plattform www.velospot.ch

Die velospot-Abos können auch an zwei Verkaufsstellen in der Stadt Biel bezogen werden. Dabei handelt es sich um den Schalter der CTS SA im Kongresshaus und jener der Betreiberfirma des Bahnhofparkings. Die Verkaufsstellenbetreiber erhalten eine Verkaufskommission. Für den Verkauf steht ihnen eine eigens entwickelte webbasierte und touchscreenfähige Software zur Verfügung.

Die Überwachung der Fahrten und alle weiteren Betriebsvorgängen erfolgen über ein Verwaltungstool, zu dem je nach Betriebseinheit verschiede-

ne Zugriffsrechte bestehen. Die Stadtplanung Biel überwacht die Betriebsvorgänge täglich, übernimmt zum Teil die Kommunikation vis-à-vis den Kunden und wickelt die Bearbeitung von Spezialangeboten für Unternehmen ab.

Anrufe auf die velospot-Kundennummer und die E-mails werden inzwischen direkt vom Landschaftswerk Biel-Seeland entgegen genommen und beantwortet. Kompliziertere Anfragen oder Fragen zur Planung werden an die Stadtplanung Biel weitergeleitet.

Beurteilung / Fazit

Der Aboverkauf konnte reibungslos lanciert werden. Die Abläufe für die Bestellung sind konsolidiert und bereiten keine Probleme.

Die Verkaufsstelle am Bahnhof ist insbesondere für Besucher noch zu wenig sichtbar. Es sind unbedingt weitere Verkaufsstellen in gut frequentierten Einrichtungen aufzubauen (Tourismus-Information, Manor Kundendienst, etc.).

Das Landschaftswerk Biel-Seeland ist in der Lage, den grössten Teil der Kunden-Anfragen selbständig zu bearbeiten. Die administrativen Aufgaben stellen für den Betrieb eine interessante Ergänzung der Jobprofile im Bereich des Flottenmanagements dar. Für die telefonische Auskunft ausserhalb der Bürozeiten muss noch eine definitive Lösung gesucht werden - allenfalls unter Berücksichtigung weiterer Städte, die das Projekt übernehmen.

3.4 Velounterhalt und Flottenmanagement

Projektstand

Auf die Lancierung im Juli 2012 hin wurden 210 zusätzliche Velos beschafft, um die Flotte auf die geplante Grösse aufzustocken. Als wichtigste Änderung am Velo wurde die Anzahl Gänge auf 8 erhöht.

Das velospot-Verwaltungstool und die Webseite liefern jederzeit aktuelle Informationen über die Verteilung der Velos auf die Stationen. Das Landschaftswerk hat ein Konzept für das Flottenmanagement entwickelt. Dieses umfasst festgelegte Sektoren und Einsatzzeiten, die die Einteilung des Personals regeln.

Das Reparaturatelier verfügt über zwei, das Flottenmanagement über fünf Programmplätze. Letztere konnten oft nicht alle besetzt werden. Gewöhnlich sind zwei bis drei Programmteilnehmer des Landschaftswerkes täglich im Einsatz, um die Velos zu kontrollieren und falls nötig von einer Station zur anderen zu transportieren. Die Transporte werden wie geplant alle mit E-Bikes und Anhänger ausgeführt.

Damit die Interventionen an den Velos optimal abgewickelt und alle im System dokumentiert werden können, wurde im Rahmen der velospot-Verwaltungssoftware ein Auftragsmanagementsystem entwickelt. Mit diesem können dem Flottenmanagement Aufgaben zugewiesen und deren Bearbeitung dokumentiert werden.

Beurteilung / Fazit

Das Landschaftswerk ist grundsätzlich in der Lage, die Leistungen im Bereich Flottenmanagement zu erbringen. Zum Teil leidet der Service ein wenig und den relativ grossen Teilnehmerschwankungen. Diese lassen sich auf Engpässe bei der Platzierung der Programmteilnehmer durch die Fachstelle für Arbeitsintegration zurückführen und müssen mit den Ver-

antwortlichen besser abgesichert werden.

Der Betrieb des Gesamtsystems erfordert weniger Transporte als erwartet. Es lässt sich beobachten, dass sich die Anzahl der an den Stationen verfügbaren Velos zum Teil relativ gut selber reguliert. Die Standorte der Innenstadt, welche stark von privaten Velos belegt sind, erfordern aber einen intensiven Unterhalt. Grundsätzlich zeigt die bisherige Erfahrung, dass das Flottenmanagement mit den vorgesehenen 5 Personen mit E-Bike und Anhänger bewältigt werden kann.

Flottenmanagement per E-Bike

Ein intensiver Unterhalt der Fahrräder ist unerlässlich, damit die Velos stets in guten Zustand sind. Dies ist ein ganz zentraler Erfolgfaktor. Hier leistet das Landschaftswerk ausgezeichnete Arbeit. Die Fälle von Vandalismus sind bis jetzt relativ selten. Die Schäden übersteigen jährlich im Moment nicht mehr als etwa CHF 2'000. Ein Fahrrad musste bereits in der Testphase als vermisst gemeldet werden. Seither kamen keine weiteren Fälle von Diebstahl vor.

3.5 Kommunikation

Projektstand

Am 17. Juli 2012 fand eine Medienkonferenz zur Lancierung der Angebote statt. Am 26. September 2012 organisierte die Projektleitung eine Einweihungsfeier, zu welcher die Medienschaffenden ebenfalls eingeladen wurden.

Zur Information der Bewölkung wurde ein Prospekt gedruckt, welcher neben dem Angebotsbeschrieb auch die Hinweise zu den Verkaufsstellen und die Bedienungsanleitung enthält. Diese Unterlagen wurden mit eine Auflage von 5'000 gedruckt und an wichtigen Orten aufgelegt (Tourismus-Information, Verkaufsstellen, Schalter der Stadtverwaltung, etc.).

Folgende Medien haben 2012 über velospot berichtet (siehe Medienspie-

gel auf www.velospot.ch):

- Bieler Tagblatt
- Journal du Jura
- TeleBielingue
- Canal3
- 20 Minuten
- Blick am Abend
- Tagesanzeiger
- Der Bund
- DRS1

In verschiedenen weiteren Publikationen sind Artikel über velospot erschienen. Hier einige Beispiele:

- umwelt 3/2012, Bundesamt für Umwelt
- Pro Velo info, N°21, September 2012
- Schweizer Gemeinde Nr. 5/2012

Die Projektleitung empfing 2012 viele interessierte Gruppen, die sich vor Ort über das Veloverleihsystem informieren wollten. Dabei handelte es sich insbesondere um Personen aus Verwaltung und Politik von Städten, die ebenfalls die Realisierung eines Veloverleihsystems planen.

Im Frühling 2012 wurde das Veloverleihsystem Biel zusammen mit vielen anderen Veloverleihsystemen in einer breiten Studie vom Allgemeinen Deutschen Automobil Club (ADAC) bewertet. Das Bieler System schnitt dabei besser ab, als etliche andere Angebote in Europa.

Eine weitere wichtige Auszeichnung für velospot ist der Anerkennungspreis des Prix Velo Infrastruktur 2012. Die Jury hob neben dem innovativen Infrastrukturkonzept insbesondere auch die Innovationskraft und den Mut der Stadt Biel hervor.

Beurteilung / Fazit

Die Projektleitung erzielte mit der Kommunikation an die Medien ein relativ grosses Echo. Den meisten Bielerinnen und Bielern dürfte das Angebot inzwischen bekannt sein, dies natürlich nicht zuletzt auch dank der grossen Sichtbarkeit der Velos in den Strassen selber. Für 2013 sind neue Kampagnen vorgesehen, um das Angebot noch spezifischer bei den wichtigsten Zielgruppen zu bewerben. Hier besteht noch viel Potenzial, das noch nicht ausgeschöpft ist. Ausserdem sind die Sichtbarkeit und die Kommunikation des Angebots für Besucher und Touristen noch verbesserungswürdig.

Mit den Prix Velo und den zahlreichen Beiträgen in Zeitschriften und Newsletter wurde das Projekt auch in Fachkreisen und in anderen Städten ein Begriff. Die Unterstützung durch das Bundesamt für Energie war dafür ebenfalls sehr hilfreich.

3.6 Sponsoring und Teilnahme von Unternehmen

Projektstand

Als Hauptsponsor hat sich Manor Biel einen Auftritt auf den Gepäckkörben der gesamten Flotte eingekauft. Der Vertrag umfasst zwei Sommersaisons nach Netzausbau und dauert damit bis Ende 2013. Die Firma CTS SA hat sich als Partner einen Auftritt auf den Seitenpaneelen von 50 Velos gesichert. Trotz intensiven Bemühungen konnten die restlichen Werbeflächen

bis Ende 2012 noch nicht vergeben werden.

Mit der Pädagogischen Fachhochschule HEP-BEJUNE konnte neben Rolex ein weiterer Betrieb gefunden werden, der sich bereit erklärt hat, eine Leihstation zu finanzieren. Die Station befindet sich direkt vor dem Campus der HEP-BEJUNE und wird bereits rege benutzt. Die Stadtplanung ist mit drei weiteren Unternehmen bezüglich der Finanzierung von Stationen im Gespräch. Eines dieser Unternehmen hat im September 2012 an der Mobilitätsaktion "mobiclean" teilgenommen, während der die Mitarbeitenden der Firma die Leihvelos kostenlos testen konnten.

Im November 2012 wurde ein Inserat über velospot in einer Wirtschaftsbeilage der Lokalzeitungen geschaltet, indem die velospot-Partnerschaften für Unternehmen beworben werden.

Beurteilung / Fazit

Für 2013 müssen unbedingt noch weitere Sponsoren gefunden werden. Im Idealfall ergibt sich eine Partnerschaft mit einem grossen Sponsor, der die restliche Fahrradflotte abdecken kann.

Die Partnerschaften mit Firmen haben sich bewährt und müssen ausgebaut werden. Mit den Einnahmen können teilweise weitere öffentliche Stationen finanziert werden.

3.7 Nutzung des Systems

Projektstand

Seit der offiziellen Lancierung Mitte Juli bis Ende Oktober konnten 550 Jahresabos verkauft werden. Das sind im Schnitt 5 Abos pro Tag. Dazu kommen rund 150 verkaufte Tageskarten. Die meisten Abobenützer sind sehr regelmässig unterwegs: Im September 2012 konnten bereits rund 250 Fahrten pro Tag verzeichnet werden. Viele Kunden benutzen die Leihvelos täglich auf dem Weg zur Arbeit. Die Nutzung am Abend und an den Wochenenden ist ebenfalls beträchtlich und zeigt, dass die Leihvelos auch für den städtischen Freizeitverkehr ein attraktives Verkehrsmittel darstellen können.

Was die räumliche Verteilung betrifft, fallen die velospot-Fahrten weniger konzentriert aus, als das man vermuten könnte: Neben wichtigen Pendlerströmen vom Bahnhof in das Stadtquartier und die Arbeitszonen lassen sich auch viele Fahrten quer durch die Stadt von einem Quartier ins andere beobachten. Es scheint, dass die Leihvelos insbesondere für Strecken interessant sind, für die keine direkten öV-Verbindungen bestehen.

Beurteilung / Fazit

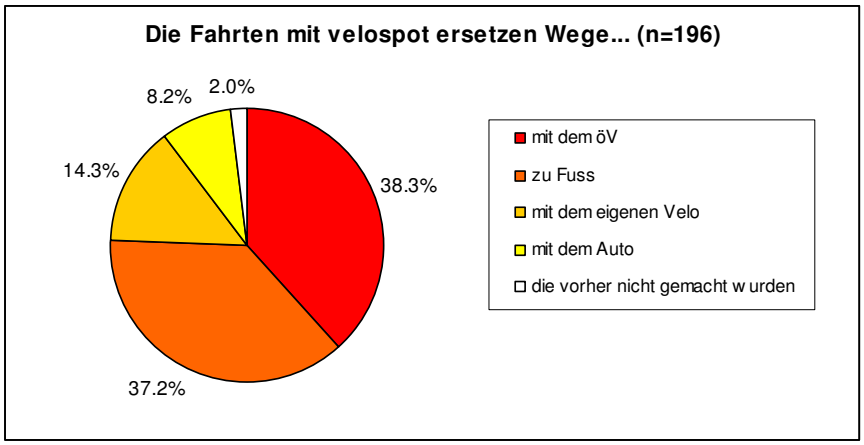
Im Beitragsgesuch wurden als Zielwert für das erste Betriebsjahr nach dem Ausbau des Netzes 1'500 Kunden angegeben. Dieses Ziel ist mit den 550 aktuellen Kunden klar verfehlt worden, wobei die verzögerte Lancierung Ende Juli 2012 eine grosse Rolle spielte. Im Businessplan der Stadtplanung sind für den Abschluss der Pilotphase Ende 2013 als Ziel 2'000 Abokunden vorgesehen. Die Erreichung dieses Ziels scheint vor dem Hintergrund der aktuellen Verkaufszahlen realistisch.

Es darf nicht vergessen werden, dass der Umstieg auf die Leihvelos einer Änderung im Mobilitätsverhalten gleichkommt, die meistens nicht von einem Tag auf den nächsten passiert. Die hohe Nutzungsintensität hingegen weißt darauf hin, dass die Leute dem Angebot sehr treu bleiben, sobald sie einmal die Leihvelos als städtisches Verkehrsmittel entdeckt haben.

3.8 Energetische Wirkung

Projektstand

In der Testphase wurde erhoben, welche Wirkung in Bezug auf den Modalsplit erreichen können. Der Anteil der Umsteiger vom Auto aufs Velo betrug zu diesem Zeitpunkt rund 8% aller Testuser. Dieser Wert mag relativ bescheiden erscheinen, er muss jedoch auch mit dem noch stark auf die Innenstadt begrenzten velospot-Netz der Testphase in Zusammenhang gebracht werden. Je weiter sich das Netz der Leihstationen in die Quartiere oder sogar in die Agglomeration ausdehnt, desto mehr dürfte der Anteil der Fahrten steigen, welche vom Auto aufs Leihvelo umgelagert werden.



Modalsplit-Auswertung der velospot-Fahrten

Beurteilung / Fazit

Eine detaillierte Befragung der velospot-Kunden ist erst wieder für den Abschluss der Pilotphase im Herbst 2013 vorgesehen. In den Gesuchsunterlagen ist von einem Auto-Umsteiger-Anteil von 20% die Rede. Dieser Werte dürfte zu optimistisch sein. Ein Anteil von 15% sollte jedoch im Bereich des Möglichen liegen.

In den Gesuchsunterlagen wurde für das erste Betriebsjahr des Gesamtnetzes mit 600 Fahrten pro Tag gerechnet. Auf dieser Basis und unter Annahme von 20% Umsteiger vom Auto aufs Velo wurde die daraus resultierende CO_2-Einsparung mit 12 Tonnen pro Jahr angegeben. In Anbetracht der noch tieferen Anzahl Fahrten und dem wohl etwas geringeren Anteil Umsteiger muss diese Zahl nach unten korrigiert werden.

Bis im Sommer 2013 dürfen jedoch die in den Gesuchsunterlagen angenommen Anzahl von 750 Fahrten pro Tag nach der Pilotphase problemlos erreicht werden. Zusammen mit einem etwas höhere Anteil Umsteiger scheint die entsprechend geschätzte Einsparung von 20 Tonnen CO_2 realistisch.

4. Finanzbericht

4.1 Projektkosten per 31.10.2012

Der Gemeinderat von Biel hat am 16. Dezember 2011 ein überarbeitetes Projektbudget genehmigt, welches von Kosten von insgesamt CHF 1'540'000.- für die Entwicklung, den Aufbau des Systems und die Pilotphase bis Ende 2013 ausgeht. Die bis am 31.10.2012 angefallenen Projektkosten sind nachfolgend aufgeführt und bewegen sich im festgelegten Budgetrahmen.

	2009	2010	2011	2012 (per 31.10)	TOTAL
Aufbaukosten					
Entwicklung		35'156.92	72'721.80	18'813.60	**126'692.32**
Stationen und Fahrräder		151'339.78	37'465.48	484'512.60	**673'317.86**
Betriebskosten					
Administration, Software		12'313.95	9'854.00	10'184.50	**32'352.45**
Flottenmanagement		13'314.35	32'261.65	45'885.61	**91'461.61**
Marketing, Kommunikation, Diverse		5'995.65	6'619.95	10'806.24	**23'421.84**
TOTAL	**0**	**218'120.65**	**158'922.88**	**570'202.55**	**947'246.08**

Die Mehrkosten im technischen Bereich im Vergleich zum Budget in den Gesuchsunterlagen wurden bereits in den Zwischenberichten begründet. Diese hingen insbesondere damit zusammen, dass der nicht vorgesehene frühe Einbezug eines industriellen Partners die Entwicklungskosten und den Beschaffungspreis verteuert hat.

Für die Erhöhung der Gesamtprojektkosten auf CHF 1'540'000.- sind insbesondere die Auswirkungen des zusätzlichen Pilotjahres 2013 sowie eine Anpassung der Betriebskosten verantwortlich. Bei den Betriebskosten fallen vorallem höhere Abschreibungsbeträge im Hinblick auf die Wiederbeschaffung im Rahmen eines selbsttragenden Betriebs ins Gewicht.

4.2 Eigenleistungen der Stadt Biel

Die personellen Ressourcen, die die Stadt Biel für den Aufbau und den Betrieb des Veloverleihsystems einsetzt, sind beträchtlich und im Budget nicht ausgewiesen.

Neben den personellen Ressourcen auf der Stadtplanung Biel wendet die Stadt Biel jährlich rund CHF 100'000.- für die Bewirtschaftung der Programmplätze des Veloverleihsystems auf.

4.3 Einnahmen

Die für die Realisierung des Projektes zugesicherten grösseren Beträge konnten alle in Rechnungen gestellt werden. Damit steht der Betrieb des Veloverleihsystems bis Ende 2013 auf einer soliden Basis.

Bereits 2013 sollen die Betriebskosten mit Ausnahme der sozialen Betreuung der Programmteilnehmer vollständig über die Betriebseinnahmen gedeckt werden. Die Einnahmen setzen sich aus den Aboverkäufen, der Nutzungsgebühren und den Sponsoringbeiträgen zusammen. Voraussetzung dafür ist die Vorgabe von 2'000 velospot-Abonnenten sowie der Verkauf weiterer Werbeflächen auf den Velos.

5. Ausblick

5.1 velospot in Biel

velospot wird in Biel bis Ende 2013 im Rahmen der bestehenden Organisationsform weiter betrieben. Im Sommer 2013 wird ein Konzept für die Fortsetzung des Angebots entwickelt, welches mit Ausnahme der Finanzierung der Beschäftigungsplätze auf einem kostendeckenden Betrieb basieren soll. Die Projektleitung und das Landschaftswerk Biel-Seeland werden darauf angewiesen sein, dass die verantwortlichen Stellen vonseiten der Stadt und des Kantons Bern die Programmplätze bewilligen und finanzieren. Auf dieser Ebene ist das Projekt politischen Faktoren und Risiken unterworfen, welche nicht alle direkt kontrollierbar sind.

Die Stadt Biel wird auf jeden Fall Eigentümerin des Veloverleihsystems in Biel bleiben und wird aus diesem Grund wohl auch weiterhin als Trägerin fungieren. Die Betriebsverantwortung soll jedoch so weit wie möglich an das Landschaftswerk Biel-Seeland abgegeben werden.

In Bezug auf den Betriebsumsatz kann vor dem Hintergrund des grossen Interesses und der intensiven Nutzung davon ausgegangen werden, dass die gesetzten Ziele bis Ende 2013 erreicht werden und aus dieser Sicht nichts gegen die Weiterführung des Betriebs spricht.

Es ist geplant, 2013 drei bis fünf zusätzliche Stationen in der Stadt Biel in Betrieb zu nehmen, die ersten Leihstationen in der Nachbargemeinde Nidau zu realisieren und das Angebot im Rahmen von punktuellen Aktionen und Partnerschaften weiter zu bewerben.

5.2 velospot in anderen Städten und Gemeinden

Das Projekt velospot hat auch über die Stadt Biel hinaus grosse Wellen geworfen. Viele Städte sind interessiert, das System zu übernehmen, da velospot aus technischer und finanzieller Sicht im Vergleich zu anderen Systemen zahlreiche Vorteile bietet. Dank der Federführung der Stadtplanung flossen die Bedürfnisse aus Sicht der Stadt direkt in die Entwicklung ein. Dies kommt nun den Städten zu Gute, die das Projekt nach dem Bieler Vorbild übernehmen wollen.

Seit Herbst 2012 ist die Projektleitung insbesondere in engem Kontakt mit den Städten des Kantons Jura und Neuenburg. Die Städte Neuchâtel, Le Locle und La Chaux-de-Fonds planen bereits für den Sommer 2013 die Inbetriebnahmen von velospot-Netzen. Die Projektverantwortlichen in diesen Städten schätzen insbesondere die Flexibilität von velospot und die Möglichkeit, selber über die Betriebsorganisation und das Tarifsystem entscheiden zu können. Während das Flottenmanagement von den jeweiligen Partnern vor Ort übernommen werden muss, gibt es administrative Bereiche, die zentralisiert werden sollten. Dazu gehören die Bewirtschaftung der Internetplattform, die Festlegung von gemeinsamen, netzübergreifenden Angeboten sowie die Kunden-Hotline. Für den Aufbau dieser Strukturen ist die Projektleitung im Gespräch mit den interessierten Städten.

Die Frage eines professionellen Betriebs von velospot wurde 2012 weiterdiskutiert und bearbeitet. Da 2012 der Ausbau des Bieler Netzes viele Ressourcen absorbierte und für die Projektleitung absolute Priorität genoss, sind die konkreten Schritte für die Weiterverbreitung von velospot noch ausstehend. Mit der Realisierung in den Neuenburgern Städten sind die Fragen, die sich mit dem weiteren Vertrieb stellen, von grosser Bedeutung. Es wird nun darum gehen, diese ersten Projekte ausserhalb von Biel dazu zu nutzen, um eine optimale Struktur für die Weitergabe von velospot zu schaffen. Wie schon im letzten Zwischenbericht angetönt wurde, soll es sich dabei um eine möglichst schlanke, privatwirtschaftliche Organisation handeln, welche flexibel auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Städte und Gemeinden eingehen kann und in erster Linie eine Verkaufs- und Koordinationsfunktion übernimmt. Gleichzeitig muss diese Firma je nach Bedarf betriebliche Leistungen im administrativen Bereich übernehmen können. Eine

Zusammenarbeit mit anderen Anbietern von Veloverleihsystemen ist anzustreben, nicht zuletzt um eine möglichst weitgehende Nutzungskompatibilität für den Kunden zu erzielen.

Beilagen:

1. Flyer velospot
2. Übersicht velospot-Stationen Biel 2012

velospot®

Ihr Velo für Biel
rund um die Uhr
und überall verfügbar

Was ist velospot?

velospot ist ein automatisches Veloverleihsystem. Die Fahrräder können an zahlreichen Verleihstationen in der ganzen Stadt Biel bezogen werden und lassen sich mit einer registrierten Chip-Karte öffnen. Die Miete wird beendet, sobald das Leihfahrrad an einer beliebigen Verleihstation wieder abgeschlossen wird. Eine Übersicht über alle velospot-Stationen finden Sie auf www.velospot.ch.

Mit **velospot** steht Ihnen rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr ein Velo für die Stadt und Agglomeration Biel zur Verfügung. **velospot** kombinieren Sie beliebig mit anderen Verkehrsmitteln. Flexibler und schneller können Sie in der Stadt nicht unterwegs sein!

Was kostet velospot?

Jahresabo: CHF 60.–

Mit dem Jahresabo können Sie **velospot** so oft nutzen, wie Sie wollen. Die erste halbe Stunde jeder Fahrt ist im Preis des Abos inbegriffen. Ab der 31. Minute fällt eine Mietgebühr von CHF 2.– pro Stunde an. Diese Gebühr wird von Ihrem Mietguthaben abgezogen, das Sie jederzeit auf www.velospot.ch oder an einer Verkaufsstelle aufladen können. Beim Kauf des Abos beträgt Ihr Guthaben 2 Stunden.

Wenn Ihr Mietguthaben einen negativen Stand aufweist, wird Ihre Zugangskarte automatisch deaktiviert, bis Sie Ihr Guthaben wieder aufgeladen haben. Die maximale Ausleihzeit pro Fahrrad beträgt 24 Stunden.

Tageskarte: CHF 10.–

Mit einer Tageskarte steht Ihnen **velospot** während maximal 24 Stunden zum Pauschalpreis von CHF 10.– zur Verfügung. Sie hinterlegen einen Ausweis und ein Depot von CHF 20.– und los geht's.

Wo kann ich die velospot-Angebote kaufen?

Jahresabos bestellen Sie am einfachsten auf www.velospot.ch. Sie erhalten Ihre Zugangskarte innert wenigen Tagen per Post.

Die Tageskarten und die Jahresabos können an verschiedenen Verkaufsstellen direkt bezogen werden. Die Adressen der Verkaufsstellen finden Sie ebenfalls auf der Internetseite von **velospot.**

Haben Sie Fragen?

www.velospot.ch, info@velospot.ch, T: 032 326 16 20

velospot ist ein Angebot der Stadt Biel und wird vom Landschaftswerk Biel-Seeland betrieben.

Biel Bienne

landschaftswerk biel-seeland
action paysage bienne-seeland

velospot wird unterstützt von:

SWISSLOS Lotteriefonds Kanton Bern

energieschweiz

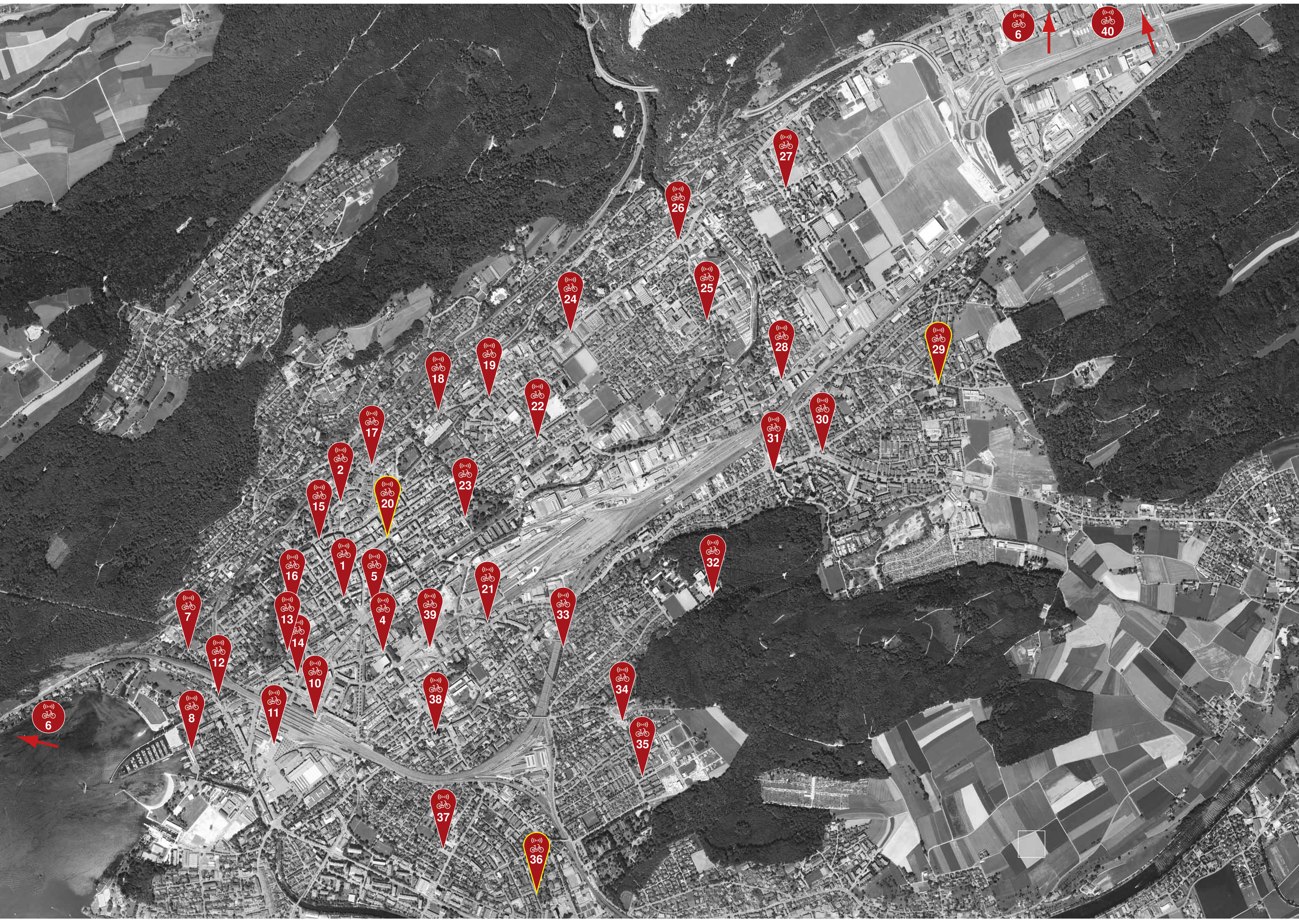
Partner:

MANOR FOOD

rts BIEL-BIENNE

Das velospot-Netz 2012 in Biel
Le réseau velospot 2012 en ville de Bienne

velospot



1	Manor	*Manor*
2	Jakob-Rosius-Platz	*Place Jakob-Rosius*
4	Kongresshaus	*Palais des congrès*
5	Kontrollgebäude	*Bâtiment du contrôle*
6	Rolex	*Rolex*
7	Parking Strandboden	*Parking Près-des-Rives*
8	Schiffländte	*Débarcadère*
9	Vingelz	*Vigneule*
10	Bahnhofplatz	*Place de la Gare*
11	Robert-Walser-Platz	*Place Robert-Walser*
12	Gymnasium Strandboden	*Gymnase Prés-de-la-Rive*
13	Elfenaupark	*Parc Elfenau*
14	General-Guisan-Platz	*Place du Général-Guisan*
15	Mühlebrücke	*Pont-du-moulin*
16	Amthaus	*Préfecture*
17	Juraplatz	*Place du Jura*
18	Rosenheimweg	*Chemin de la Roseraie*
19	Berufsbildungszentrum	*Centre de formation professionnelle*
20	Neumarktplatz	*Place du marché neuf*
21	Pianoplatz	*Place des pianos*
22	Gurzelen	*Gurzelen*
23	Stadtpark	*Parc de la ville*
24	Zeughaus	*Arsenal*
25	Schlössifeld	*Champs-du-Châtelet*
26	Bözingenzentrum	*Boujean Centre*
27	Sägefeldweg	*Chemin de la Scierie*
28	Bärenplatz	*Place de l'Ours*
29	Geyisried	*Geyisried*
30	Orpundplatz	*Place d'Orpond*
31	Schollstrasse	*Rue Scholl*
32	HEP-BEJUNE	*HEP-BEJUNE*
33	Krähenbergstrasse	*Rue Krähenberg*
34	Klinik Linde	*Clinique des Tilleuls*
35	Pestalozzi-Allee	*Allée Pestalozzi*
36	Lischenweg	*Chemin des Fléoles*
37	Zihlplatz	*Place de la Thielle*
38	Kreuzplatz	*Place de la croix*
39	Turnhalle Esplanade	*Salle omnisports de l'Esplanade*
40	Rolex 2	*Rolex 2*