



Bike porter

Schluss- und Finanzbericht 10.12.2015



PostAuto hat im Sommer 2014 den Fahrradanhänger bike porter in Betrieb genommen. Der mit graubündenBIKE und der Mayer AG in Trimmis entwickelte Anhänger wurde auf verschiedenen Postauto-Linien getestet, im Winter 2014/15 verbessert und im Sommer 2015 weiter im Tages-betrieb eingesetzt.

Der verbesserte bike porter wurde im 2015 von der PostAuto-Betriebsstelle Scuol auf diversen Durchmesserlinien im Unterengadin eingesetzt. Aus Gründen der Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr (weiterhin Kapazität von 15 Velos) wurde auf eine Höhenanpassung (mit gleichzeitiger Gewichtsreduktion und Einschränkung des erhöhten Dieserverbrauchs) verzichtet.

Der weiteren Anpassungen konnten wie folgt umgesetzt werden.

Festgestellte Verbesserungsmöglichkeiten 2014	Anpassungen für 2015	Fazit November 2015
Die Hydraulik der zwei Plattformen (vor allem der oberen) ist zu langsam.	Hydraulikeinstellungen beschleunigt justiert	Geschwindigkeit Hydraulik für obere Plattform noch immer zu langsam, für untere Plattform genügend ±
Die breiten Lenker (bei Bikes werden diese laufend breiter) erfordern mehr Vorsicht beim Be- und Entladen, was Zeit braucht.	Veloständer auf unterer Plattform auf 3 unterschiedliche Höhen resp. 3 unterschiedliche Längen und nach vorne und hinten neu ausgerichtet	Lenker beeinträchtigen sich beim Be- und Entladen nicht mehr ✓
Die Befestigung der Hinterräder (bei Bikes werden diese laufend breiter) in den „Bürstenschächten“ ist neu und gewöhnungsbedürftig und zeitraubend.	Aufweichung der starren Bürstenschächte durch Auszupfen von Borsten	Bürstenschächte bieten gute Stabilität, das Handling ist klar verbessert und damit schneller ✓

Die Anpassungskosten konnten durch Verzicht auf die Höhenanpassung im Rahmen gehalten und mit dem Beitrag der Stiftung für Innovation, Entwicklung und Forschung Graubünden von CHF 30'000 gedeckt werden.

Damit konnte das im Forschungsvertrag BAV-072.12 zwischen dem BAV und PostAuto vereinbarte Kostendach über CHF 54'000 trotz einer gesamtheitlichen Kostenüberschreitung des Projekts wie geplant eingehalten werden. Gemäss nachfolgendem Finanzbericht beträgt die Schlussrechnung ans BAV per Vertragsende am 10.12.2015 noch **CHF 17'240.**



Finanzen	Budget	Ist-Kosten	Finanzierung
Entwicklungs- und Projektierungskosten	CHF 30'000		
Bau Prototyp durch Mayer AG 2013	CHF 88'000		
Betriebskosten	CHF 2'000		
Anpassungsarbeiten 2014 Mayer AG	CHF 15'000	CHF 164'240	
Kostenanteil Tiefbauamt GR			CHF 25'000
Kostenanteil AEV GR			CHF 42'500
Kostenanteil AWT GR			CHF 30'000
Kostenanteil BAV (UVEK)			CHF 36'000
Kostenanteil PostAuto			CHF 13'500
<i>Zwischentotal Kosten</i>			<i>CHF 147'000</i>
BAV Schlussrechnung (UVEK)			CHF 17'240
<i>Totalkosten inkl. Mwst</i>	<i>CHF 135'000</i>	<i>CHF 164'240</i>	<i>CHF 164'240</i>

Erfahrungsberichte Postauto-Chauffeure

Der Bike porter hat mitgeholfen, die notwendigen Velotransportkapazitäten bereitzustellen. Er ist beim Fahren und bei Wendemanövern völlig unproblematisch, da er dem Zugfahrzeug spurgetreu folgt und mit den Rückspiegeln jederzeit bestens einsehbar ist. Leider werden zum An- und Abhängen des recht schweren Anhängers mind. zwei Personen benötigt, was einen spontanen Einsatz leider hemmt. Zudem führt das hohe Gewicht zu hohem Dieselverbrauch und wegen geringerer Durchschnittsgeschwindigkeit gleichzeitig zu weiterem Fahrplandruck. Dieser intensiviert sich nochmals, da der Ein- und Auslad der Velos vom Fahrpersonal begleitet werden muss.

Erfahrungsberichte Gäste

Die Reaktion der Fahrgäste reichte vom Staunen („Wow“) bis zur Verunsicherung wegen der grossen Dimension des bike porters. Das elegante Beladen auf die herabgelassene Ebene genossen die Gäste, das Hochheben der schweren E-Bikes entfällt. Die Velofahrer sind erfreut über die Betreuung/Bedienung durch das Fahrpersonal und oft kam es zu einem kurzen Gespräch. Der Hauptnutzer, der Mountainbiker, vermisste die einfache Hängemöglichkeit des Heckträgers – die am bike porter angebrachte Aifhängung ist nur nach Besteigen einer Plattform erreichbar. Die neuen Befestigungsbürsten wurden sehr gut aufgenommen, obschon das Be- und Entladen ein wenig Kraft erfordert.

Ausblick

Der bike porter wird PostAuto in der Region Graubünden auch im 2016 sicher mithelfen, die notwendigen Transportkapazitäten bereitzustellen. Der Bau von weiteren bike portern wird im Moment nicht weiterverfolgt. Denn wie sich die Nachfrage nach Velotransporten im Zuge der Weiterentwicklung der E-Bikes (es werden Effizienzsteigerungen von 10-15% pro Jahr erwartet) entwickelt (im 2015 beförderten wir auf ca. 26'000 Velos noch ca. 350 E-Bikes) muss ich noch zeigen. PostAuto bleibt sicher dran!