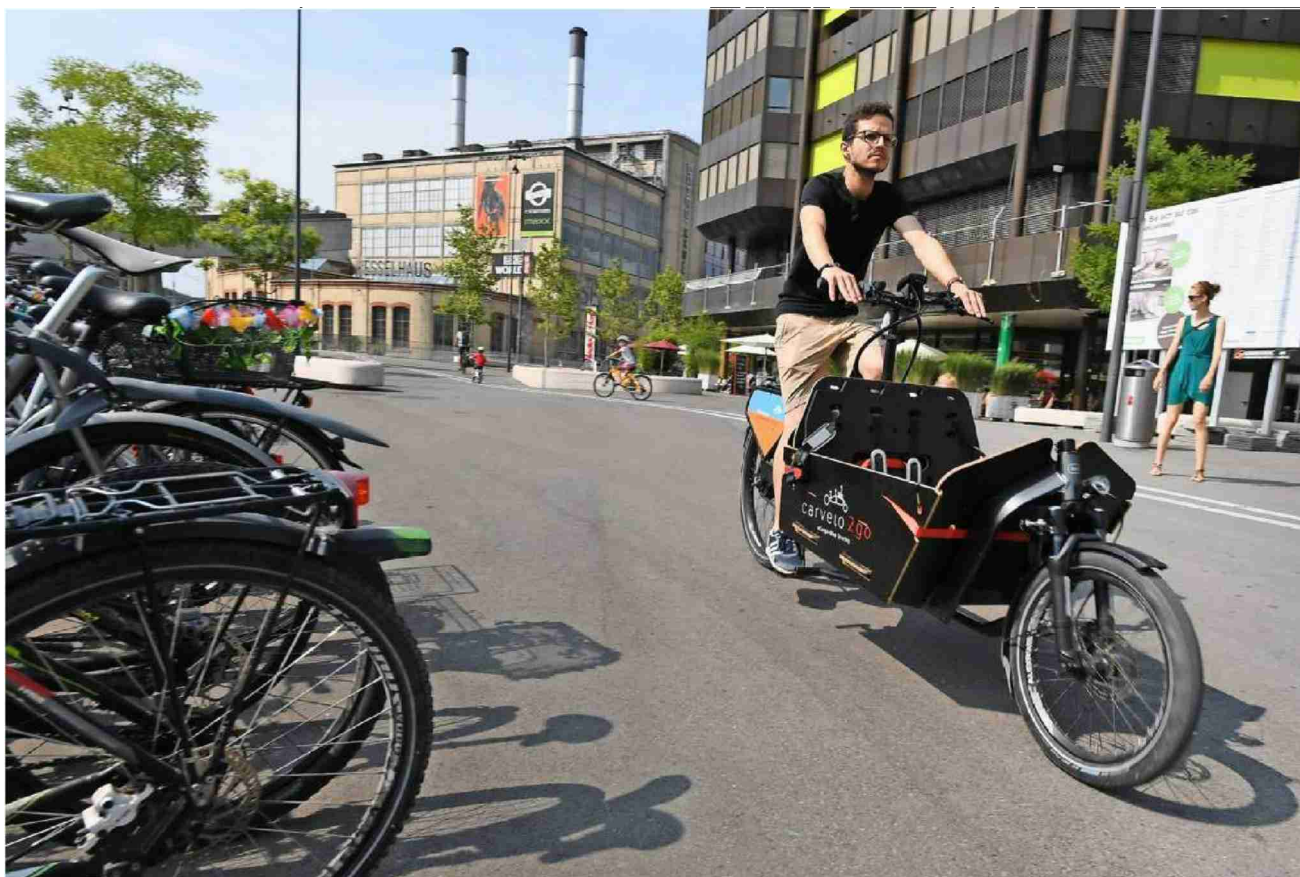




Leihvelos rollen nur langsam an



Zurück zum Hub, dem Biomarkt Regenbogen an der Rudolfstrasse, einer der sieben Standorte stadtweit, wo der Verleih der Carvelos am besten angelaufen ist.

Foto: Madeleine Schoder

WINTERTHUR In Sachen Bikesharing hinkt die «Velostadt» noch hinterher. Die Cargo-Velos sind im ersten Jahr zwar recht gut angelaufen, doch bis sich ein stadtweites Verleihsystem für normale Velos und E-Bikes etabliert, könnte es dauern.

Seit gut einem Jahr kann man in Winterthur an sieben Standorten sogenannte Carvelos mieten, Lastenvelos mit Elektromotor, auf deren Ladefläche sich bis zu 100 Kilo transportieren lassen.

Das Projekt hat Stadtwerk Winterthur mit 31 000 Franken unterstützt. Die «Ersatzautos» werden recht gut gebucht – aber noch längst nicht so gut wie in anderen Städten. Da ist noch «Luft

nach oben», heisst es seitens des Anbieters. Das Netz werde man vorerst nicht ausbauen.

Tritt für Tritt

Wie sieht es mit Bikesharing-Projekten generell aus? Nachdem die gelben Velos des konkursiten Freefloating-Unternehmens O-Bike aus der Stadt verschwunden sind, ist Winterthur die einzige

Der Landbote

Der Landbote
8400 Winterthur
052/ 266 99 01
www.landbote.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 25'586
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Seite: 1
Fläche: 57'404 mm²

Auftrag: 1084696
Themen-Nr.: 800.022

Referenz: 70491131
Ausschnitt Seite: 2/2

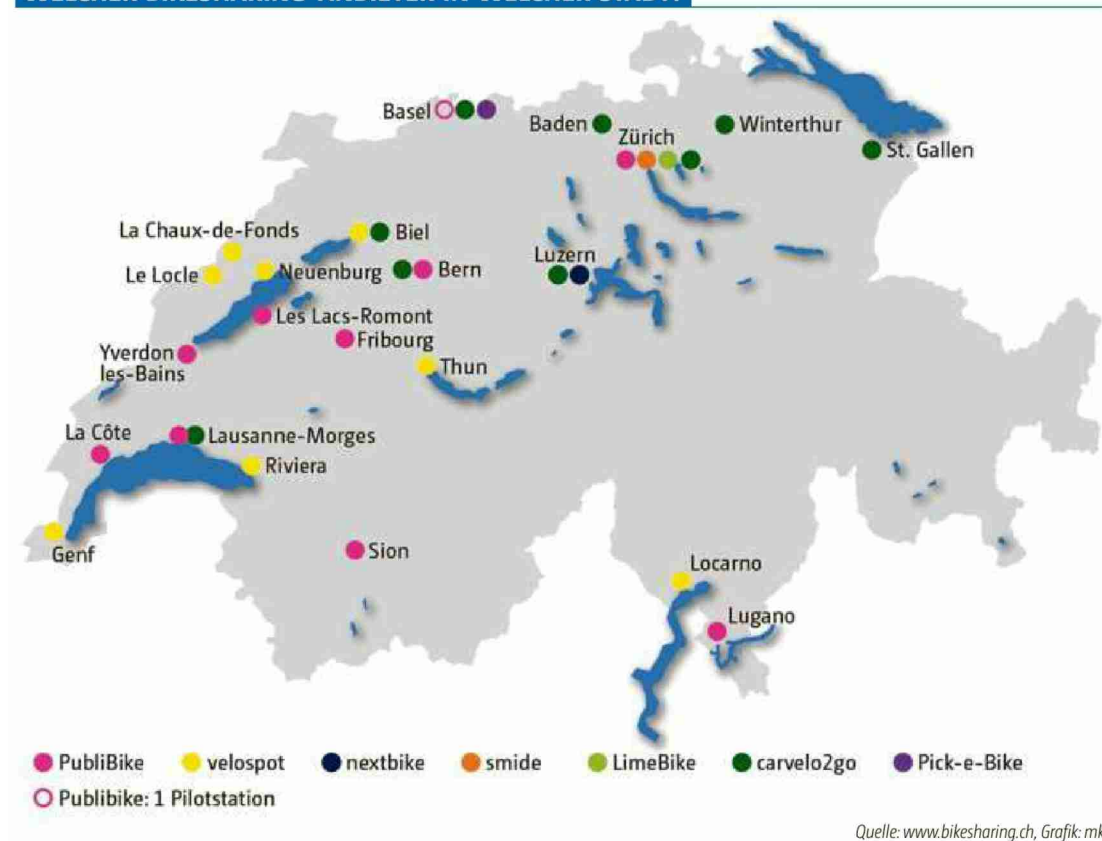
Grossstadt der Schweiz ohne Bike-sharing-Netz. Obwohl ein Velo-verleihsystem im städtischen Gesamtverkehrskonzept von 2010 als «kurzfristiges Projekt» definiert ist, treibt die Stadt nach wie vor kein Projekt voran. Die Verkehrsplaner warten, bis ein privater Anbieter mit einer valablen Lösung auf sie zukommt, sehen in einem gemischten System aus

fixen Stationen und Freefloating aber am meisten Potenzial. Ein grosser «Freefloater» aus den USA hat bereits angeklopft und erwägt, im kleinen Stil nach Winterthur zu expandieren. Allerdings frühestens nächstes Jahr und nicht mit Velos, sondern einem kleineren Gefährt mit Elektromotor, das in Zürich bereits umherrollt. *Till Hirsekorn*



Stadt tritt beim Bikesharing im Leergang

WELCHER BIKESHARING-ANBIETER IN WELCHER STADT?



VELOSTADT Nach dem Konkurs von O-Bike stellt sich die Frage: Welches Veloverleihsystem käme in Winterthur ins Rollen? Die Stadt wartet auf taugliche Angebote. Nun hat ein Anbieter aus dem Silicon Valley angeklopft.

O-Bike ist tot, lang lebe Limebike? Die Stadt Zürich hat das US-Start-up aus dem Silicon Valley Ende 2017 mit rund 400 grünen Velos geflutet. Am Limmatquai flitzen Touristen auf Limebike-E-Trottinetten an den Ständern von Züri-Velo vorbei, dem neuen städtischen Bikesharing-

System mit fixen Stationen von Altstetten bis ins Seefeld. Und in der «Velostadt Winterthur»?

Hier ist Carvelo2go vor gut einem Jahr gestartet. An sieben Standorten kann man von einem Elektromotor unterstützte Lastenvelos mieten, gedacht als Autoersatz. Bis zu 100 Kilogramm Fracht lassen sich damit transportieren. Wie ist das Angebot angefallen? An den zwei besten Standorten werden die Carvelos dreibis fünfmal pro Woche gebucht (manchmal mehrere Tage lang), haben gemäss Anbieterin

also noch «Potenzial nach oben». In den Städten Zürich, Bern oder Basel ist die Auslastung doppelt so hoch.

Wer nutzt die Ersatzautos in Winterthur? Wie sonst wo vor allem junge Sharing-affine Familien zwecks Kindertransport. Einen Ausbau des Netzes plant Carvelo2go in Winterthur vorerst



nicht, sei aufgrund der Grösse der Stadt aber denkbar, sofern man weitere Partner und Sponsoren finde. Geld hatte 2017 auch der Stadtwerk-Klimafonds eingeschossen.

Ständer, Zone oder überall?

Schweizweit sind derzeit fünf verschiedene Bikesharing-Systeme in Betrieb, die unterschiedlich funktionieren, vom bereits erwähnten Freefloating, bei dem man sein Velo per App ortet, abholt und irgendwo wieder abstellt (Limebike), über oberflächlich fixierte passive Stationen, anders als bei den aktiven, bei denen es genügt, sein Rad innerhalb eines bestimmten Funkperimeters zu parkieren.

Stadt glaubt an den Markt

Welches System käme wohl in Winterthur richtig ins Rollen? Die städtischen Verkehrsplaner glauben, eine kombinierte Lösung, wie es auf Anfrage heisst: Stationen im und ums Zentrum und frei flottierende Velos, um auch die Stadtränder zu erreichen. Pläne, ein System zu lancieren, gibt es nach wie vor keine. Die Stadt wartet, bis ein privater Anbieter mit einem passenden Vorschlag auf sie zukommt, und will dann Türöffnerin spielen. «Wir sind sehr offen», sagt Christoph Oetiker, Projektleiter bei der Verkehrsplanung. Private Anbieter würde man, wo möglich, unterstützen.

Limebike tastet sich heran

Mit Limebike steht die Stadt bereits lose in Kontakt, gemäss den Kaliforniern hat es sogar «vielver-

sprechende Gespräche» gegeben. Nach dem Startschuss in Zürich und Frankfurt plant Limebike mit seinem Dreigängern eine Expansion in «weitere Städte, überall in Europa» – offenbar aber nicht nach Winterthur.

Möglich hingegen sei, dass man mit einer kleinen Flotte E-Trottinetten an der Eulach starte, doch selbst dies erst mittelfristig und «eher nicht mehr in diesem Jahr». Stand heute, könnte Limebike in Winterthur wohl mit 150 Velos ohne Bewilligung starten. Dessen Zielgruppe ist klar definiert: Pendler («Letzte Meile»), Touristen («Erkunden»), Studenten und Kunden, die spontan ein Velo mieten.

Bleibt die Stadt bei ihrer abwartenden Haltung, ist eher unwahrscheinlich, dass man sich mit der einstigen Partnerin Publibike wieder findet, hinter der die Postauto AG steht. Dort wartet man auf den ersten Schritt der Stadt, eine allfällige Ausschreibung für ein Bikesharing-System. Diese würde man dann prüfen.

Mit Publibike hatte die Stadt 2012 die ersten wackligen Bikesharing-Versuche gemacht. Nach drei Jahren hob die Stadt den halbherzigen Versuch einer Teststation am Hauptbahnhof mit sechs Velos und zwei E-Bikes wieder auf. Zuletzt registrierte man noch knapp zehn Fahrten pro Monat. Das Projekt hatte gefloppt, seit dem Stopp gab es kei-

«Wir sind privaten Drittanbietern gegenüber durchaus positiv eingestellt.»

Christoph Oetiker, Projektleiter, Verkehrsplanung ne Gespräche mehr. «Ein Netz muss eine gewisse Dichte haben, damit genug Fahrten gebucht werden», sagt Publibike-Chef Bruno Rohner. Konkret: Alle 400 Meter eine Station, umgemünzt auf Winterthur hiesse das rund 40 bis 50 Stationen, von Töss bis Neuhegi, und eine Flotte von etwa 500 Velos.

Publibike mit neuem System

Mit dem Winterthurer Pilotversuch von 2012 habe das heutige System nicht mehr viel zu tun. Die Stationen lassen sich nun flexibel verschieben, es gibt verschiedene Abotypen, und auf die öffentliche Hand fallen lediglich Verwaltungskosten, ansonsten finanziert sich das System über Sponsoren und die Nutzer. In der Stadt Zürich baut Publibike seit April ein Netz auf und aus. Mit rund zwei Fahrten pro Tag und Velo schon relativ gut. Bis im Frühling will Publibike die Anzahl Stationen auf 150 und die Flotte auf 2000 Velos vergrössern, die Hälfte davon E-Bikes. «Wenn wir dann die Auslastung halten können, steuern wir finanziell auf den grünen Bereich zu», sagt Rohner. Für Kurt Egli von Pro Velo ist klar: Für Billigvelos wie O-Bike gibt es in Winterthur keine Nachfrage, wohl aber für stationäre Systeme, die für eine gewisse Qualität bürgen. Auch für Limebike sieht er daher ein gewisses Potenzial und generell für E-Bikes wegen der sieben Hügel. In der offenen, aber abwartenden Haltung der Stadt sieht er keinen Sündenfall. «Wichtiger ist, dass die Infrastruktur ausgebaut wird, konkret die Velobahnen, zum Beispiel zwischen Hegi und Bahnhof Grü-



ze.» Egli glaubt, dass Winterthur nach dem «Trial and Error»-Prinzip zu seinem Veloverleihsystem komme, langsam und Tritt für Tritt. *Till Hirsekorn*

Braucht Winterthur einen öffentlichen Veloverleih? Die Umfrage dazu und das Video zum Carvelo-Test finden Sie auf www.landbote.ch.



Für die E-Trottinette, die bis 20 km/h flitzen, gelten die gleichen Regeln wie für Velos.
Wenn es geht, dann auf dem Velostreifen fahren, sonst auf der Strasse.

Foto: www.limebike.ch



BIKESHARING IN DER SCHWEIZ UND INTERNATIONAL

Aktiv, passiv und Freefloating

Beim stationslosen Bike-sharing dominieren weltweit zwei Firmen aus China. In der Schweiz teilen sich mehrere kleine Anbieter den Markt.

Das weltweit wohl grösste stationslose Veloverleihsystem (Freefloating) mit rund 6,5 Millionen Velos und einem Marktwert von über 2 Milliarden Franken wurde in China lanciert und heisst **Ofo**. Die gelben Velos fahren inzwischen auch in den Testmärkten England, Südspanien und Italien. Ähnlich gross ist **Mobike** (orange) aus Shanghai, das gross in Deutschland expandieren will. **Limebike** (grün), mit Sitz im Silicon Valley, testet in Zürich

und Frankfurt und will ebenfalls schnell wachsen. Nach dem Konkurs von **O-Bike** sind Limebike und **Smide** (E-Bikes) derzeit die einzigen Freefloating-Systeme in der Schweiz (siehe Karte oben).

Drei «Grosse» in der Schweiz

In der Schweiz sind derzeit mit **Publibike**, **Velospot** (vor allem Westschweiz), **Nextbike** (nur Luzern), **Smide**, **Limebike**, **Rent a Bike**, **Pick-e-Bike** und **Carvelozgo** acht grössere Anbieter auf dem Markt. Das breiteste Netz hat die Rent a Bike AG, die vor allem an Bahnhöfen präsent ist, während Publibike in die Städte drängt (u. a. Bern, Lausanne, Freiburg und Zürich).

Es gibt zwei stationsgebundene Systeme. Bei den «aktiven» lassen sich Velos innerhalb eines bestimmten Funkperimeters abstellen, bei den «passiven» in fixen Ständern.

Häufig lassen sich Velos über eine Abokarte, Codes oder eine App öffnen. Zu den Investoren gehören private und halbprivate Firmen, aber auch die öffentliche Hand (Nextbike). Die Preise variieren zwischen 2 Franken pro Stunde und 25 Rappen pro Minute für E-Bikes.

Auch Basel dürftig

Winterthur ist die einzige Grossstadt ohne öffentlichen Veloverleih. Schmalspur fährt auch Basel mit sieben Stationen. *hit*



UMFRAGE

Wie würden Sie das Bikesharing-System in Winterthur nutzen?



Joana Welti (32),
Winterthur

In der Stadt sind wir ausschliesslich mit dem Velo unterwegs, für die Kinder haben wir einen Anhänger und sind generell gut ausgerüstet. Wenn, dann würde ich vielleicht ein E-Bike mieten für einen Ausflug oder längere Strecken. Gegenüber Freefloating-Systemen wie bei O-Bike bin ich skeptisch. Kann das nachhaltig sein? Ich glaube kaum. Diesen Widerspruch müsste man auflösen. *hit*



Max Meili (72), Winterthur

Die gelben Velos, die ums Einkaufszentrum Rosenberg standen und nie abgeholt wurden, fand ich irgendwie störend. Wir sind eine Velostadt, ein anständiges Veloverleihsystem würde Winterthur gut anstehen, ich glaube, die Nachfrage wäre da, auch bei älteren Leuten. Mein Velo ist zwar noch in Schuss, aber vielleicht kaufe ich mir später kein neues mehr und miete mir künftig per App eines. *hit*



Sheryl Cappello (16), Winterthur

Elektrotrottinette, wie es sie in Zürich gibt, wären super! Zwei bis vier Franken pro Stunde würde ich sofort dafür ausgeben. In der Stadt nehme ich häufig den Bus, das reicht mir. Die Verbindungen sind gut, aber eben nicht überallhin. Ein Velo würde ich zum Beispiel mieten, um meine Freundin in Wiesendangen zu besuchen. Es irgendwo abzustellen, ohne fixe Station, das müsste dann schon sein. *hit*



David Marti (27), Winterthur

Ich bin vom Land nach Winti gezogen und war positiv überrascht, wie gut man hier mit dem Velo von A nach B kommt. Velofahren sollte man immer fördern, insofern würde ich ein öffentliches Verleihsystem unterstützen. Ich glaube, man sollte schon auf Freefloating setzen, um einen richtigen Anreiz zu bieten. Die letzten 200 Meter zu Fuss zurückzulegen, ist vielen schon zu weit. *hit*



Simone Weder (49), Neftenbach

Bikesharing, warum nicht? Dann würden die Gelegenheitsfahrer ihre Velos vielleicht zu Hause lassen, statt tagelang die Veloständer vollzustopfen. Wenn, dann bräuchte es ein dichtes Netz mit fixen Stationen, schon wegen des Stadtbildes. Aber ob der Platz reicht? Noch komme ich vor allem mit dem Auto in die Stadt, wäre aber flexibel. Nur nicht per E-Bike, das wäre mir zu gefährlich. *hit*



Thibault Ligny (17), Illnau

Wir, die für die Schule nach Winti pendeln, nehmen meist den Bus. Auch mit dem Skateboard lassen sich mittlere Strecken gut zurücklegen, das Wichtigste im Zentrum auch zu Fuss. Ich bin skeptisch gegenüber Bikesharing, seit ich in Paris dieses Chaos gesehen habe. Wenn es Winterthur wie Zürich schafft, ein gutes System einzuführen, dann okay. Aber ich bliebe sowieso beim Skateboard. *hit*

Winterthur

Stadt tritt beim Bike-Sharing im Leergang

Welches Veloleihsystem käme in Winterthur ins Rollen? Die Stadt wartet auf taugliche Angebote. Nun hat ein Anbieter aus dem Silicon Valley angeklopft.



Till Hirsekorn @tillhirsekorn 07.08.2018

O-Bike ist tot, lang lebe Limebike? Die Stadt Zürich hat das US-Startup aus dem Silicon Valley Ende 2017 mit rund 400 grünen Velos geflutet. Am Limmatquai flitzen Touristen auf Limebike-E-Trottinets an den Ständern von «Züri Velo» vorbei, dem neuen städtischen Bike-Sharing-System mit fixen Stationen von Altstetten bis ins Seefeld. Und in der «Velostadt Winterthur»? Hier ist «Carvelo2go» vor gut einem Jahr gestartet. An sieben Standorten kann man von einem Elektro-Motor unterstützte Lasten-Velos mieten, gedacht als Autoersatz. Bis zu 100 Kilogramm Fracht lassen sich damit transportieren. Wie ist das Angebot angelaufen? An den zwei besten Standorten werden die Carvelos drei bis fünfmal pro Woche gebucht (manchmal mehrere Tage lang), haben gemäss Anbieterin also noch «Potenzial nach oben». In den Städten Zürich, Bern oder Basel ist die Auslastung doppelt so hoch.

Wer nutzt die Ersatz-Autos in Winterthur? Wie sonst wo vor allem junge sharing-affine Familien zwecks Kinder-Transport. Einen Ausbau des Netzes plant Carvelo2go in Winterthur vorerst nicht, sei aufgrund der Grösse der Stadt aber denkbar, sofern man weitere Partner und Sponsoren finde. Geld hatte 2017 auch der Stadtwerk-Klimafonds eingeschossen.

Ständer, Zone oder überall?

Schweizweit sind derzeit fünf verschiedene Bike Sharing-Systeme in Betrieb, die unterschiedlich funktionieren, vom

bereits erwähnten Free-Floating, bei dem man sein Velo per App ortet, abholt und irgendwo wieder abstellt (Limebike), über oberflächlich fixierte passive Stationen, anders als bei den aktiven, bei denen es genügt, sein Rad innerhalb eines bestimmten Funk-Perimeters zu parkieren.

Stadt glaubt an den Markt

Welches System käme wohl in Winterthur richtig ins Rollen? Die städtischen Verkehrsplaner glauben, eine kombinierte Lösung, wie es auf Anfrage heisst: Stationen im und ums Zentrum und frei flottierende Velos, um auch die Stadtränder zu erreichen. Pläne, ein System zu lancieren, gibt es nach wie vor keine. Die Stadt wartet, bis ein privater Anbieter mit einem passenden Vorschlag auf sie zukommt und will dann Türöffnerin spielen. «Wir sind sehr offen», sagt Christoph Oetiker, **Projektleiter** bei Verkehrsplanung. Private Anbieter würde man, wo möglich, unterstützen.

WELCHER BIKESHARING-ANBIETER IN WELCHER STADT?



Limebike tastet sich heran

Mit Limebike steht die Stadt bereits lose in Kontakt, gemäss den Kaliforniern hat es sogar «vielversprechende Gespräche» gegeben. Nach dem Startschuss in Zürich und Frankfurt plant Limebike mit ihren 3-Gängern eine Expansion in «weitere Städte, überall in Europa» – offenbar aber nicht nach Winterthur.

Möglich hingegen sei, dass man mit einer kleinen Flotte E-Trottinets an der Eulach starte, doch selbst dies erst mittelfristig und «eher nicht mehr in diesem Jahr». Stand heute könnte Limebike in Winterthur wohl mit 150 Velos ohne Bewilligung starten. Dessen Zielgruppe ist klar definiert: Pendler («Letzte Meile»), Touristen («Erkunden»), Studenten und Kunden, die spontan ein Velo mieten.

Bleibt Stadt bei ihrer abwartenden Haltung, ist eher unwahrscheinlich, dass man sich mit der einstigen Partnerin PubliBike wieder findet, hinter der die Postauto AG steht. Dort wartet man auf den ersten Schritt der Stadt, eine allfällige Ausschreibung für ein Bike-Sharing-System. Diese würde man dann prüfen.



Mit Publibike hatte die Stadt 2012 die ersten wackligen Bike-Sharing-Versuche gemacht. Nach drei Jahren hob die Stadt den halbherzigen Versuch einer Teststation am Hauptbahnhof mit sechs Velos und zwei E-Bikes wieder auf. Zuletzt registrierte man noch knapp zehn Fahrten pro Monat. Das **Projekt** hatte gefloppt, seit dem Stopp gab es keine Gespräche mehr. «Ein Netz muss eine gewisse Dichte haben, damit genug Fahrten gebucht werden», sagt Publibike-Chef Bruno Rohner. Konkret: Alle 400 Meter eine Station, umgemünzt auf Winterthur hiesse das rund 40 bis 50 Stationen, von Töss bis Neuhegi, und eine Flotte von etwa 500 Velos.

Publibike mit neuem System

Mit dem Winterthurer Pilotversuch von 2012 habe das heutige System nicht mehr viel zu tun. Die Stationen lassen sich nun flexibel verschieben, es gibt verschiedene Abo-Typen und auf die öffentliche Hand fallen lediglich Verwaltungskosten, ansonsten finanziert sich das System über Sponsoren und die Nutzer. In der Stadt Zürich baut Publibike seit April ein Netz auf und aus. Mit rund zwei Fahrten pro Tag und Velo schon relativ gut. Bis im Frühling will Publibike die Anzahl Stationen auf 150 und die Flotte auf 2000 Velos vergrössern, die Hälfte davon E-Bikes. «Wenn wir dann die Auslastung halten können, steuern wir finanziell auf den grünen Bereich zu», sagt Rohner.

Für Kurt Egli von Pro Velo ist klar: Für Billig-Velos wie O-Bike gibt es in Winterthur keine Nachfrage, wohl aber für stationäre Systeme, die für eine gewisse Qualität bürgen. Auch für Limebike sieht er daher ein gewisses Potenzial und generell für E-Bikes wegen der sieben Hügel. In der offenen, aber abwartenden Haltung der Stadt sieht er keinen Sündenfall. «Wichtiger ist, dass die Infrastruktur ausgebaut wird, konkret die Velobahnen, zum Beispiel zwischen Hegi und Bahnhof Grütze». Egli glaubt, dass Winterthur sich nach dem «trial and error»-Prinzip zu seinem Velo-Verleihsystem komme, langsam und Tritt für Tritt.

()

Erstellt: 07.08.2018, 18:21 Uhr

Infobox

Bike-Sharing: Die Pioniere kommen aus Asien

Das weltweit wohl grösste stationslose Veloverleihsystem (Free-Floating), mit rund 6,5 Millionen Velos und einem Marktwert von über 2 Milliarden Franken wurde in China lanciert und heisst Ofo. Die gelben Velos fahren inzwischen auch in den Testmärkten England, Südspanien und Italien. Ähnlich gross ist Mobike (orange) aus Shanghai, das gross in Deutschland expandieren will. Limebike (grün), mit Sitz im Silicon Valley, testet in Zürich und Frankfurt und will ebenfalls schnell wachsen. Nach dem Konkurs von O-Bike, sind Limbike und Smide (E-Bikes) derzeit die einzigen Free-Floating-Systeme in der Schweiz (siehe Karte links).

Drei «Grosse» in der Schweiz

In der Schweiz sind derzeit mit Publibike, Velospot (vor allem Westschweiz), Nextbike (nur Luzern), Smide, Limebike, Rent-a-Bike, Pick-e-Bike und Carvelo2go acht grössere Anbieter auf dem Markt. Das breiteste Netz hat die Rent-a-Bike AG, die vor allem an Bahnhöfen präsent sind, während Publibike in die Städte drängt (u.a. Bern, Lausanne, Fribourg und Zürich).

Es gibt zwei stationsgebundenen Systeme. Bei den «aktiven» lassen sich Velos innerhalb eines bestimmten Funkperimeters abstellen, bei den «passiven» in fixen Ständern.

Häufig lassen sich Velos über eine Abo-Karte, Codes oder eine App öffnen. Zu den Investoren gehören private und



halbprivate Firmen, aber auch die öffentliche Hand (Nextbike). Die Preise variieren zwischen 2 Franken pro Stunde und 25 Rappen pro Minute für E-Bikes.

Auch Basel dürrftig

Winterthur ist die einzige Grossstadt ohne öffentlichen Veloverleih. Schmalspur fährt auch Basel mit sieben Stationen.