

Baden Regio : Bikesharing Masterplan, Aufwände und Organisation

Schlussbericht



Empfänger: Dunja Kovári-Binggeli
Planungsleiterin Baden Regio
Postfach 1013
8034 Zürich

Sender : velopass
Tamara Bozovic
Postfach 7744
1002 Lausanne

Inhaltsverzeichnis:

- 1. Einleitung 4
- 2. Bikesharing: Voraussetzungen und Nutzen 4
 - a. Nutzen Bikesharing 4
 - b. Wer ist die Zielgruppe? 5
 - c. Welche Rolle spielt Veloverleih im Modalsplit? 5
 - d. Wer sind die potenziellen Nutzer in Baden? 5
- 3. Erstellung des Netzes, Vorschlag für die Organisation 6
- 4. Vorschlag für das Finanzierungskonzept 7
 - a. Investition: Stationen und Velos 7
 - b. Betriebskosten 7
- 5. Masterplan Baden 8
 - a. Grundlagen 8
 - b. Masterplan 12
 - c. Ausführungssetappen 14
- 6. Die erste Etappe 15
 - a. Stationen 15
 - b. Betrieb 17
 - c. Kosten 17
- 7. Das Veloverleihsystem 18
- 8. Vorschlag für das Organisationskonzept 19
 - a. Vorbereitung erster Etappe 19
 - b. Realisierung von neuen Stationen und normales Betrieb 20
 - c. Etappen gemäss Masterplan 21
- 9. Schlusswort 22
- 10. Kontakte 22

Abbildungen:

Abb. 1 : Netz Konsistenz	8
Abb. 2: Verkehrsintensive Einrichtungen : Stadtzentren und Subzentren	9
Abb. 3: ÖV-Knoten, Limmattalbahn	10
Abb. 4: Siedlung: Zentrumsgebiet und Entwicklungsachsen	11
Abb. 5 : Masterplan.....	13
Abb. 6 : Erste Etappe	16
Abb. 7 : velopass und PubliBike Netzen.....	18
Abb. 8 : Akteure erster Etappe.....	19
Abb. 9 : Realisierung von neuen Stationen, Prozess.....	20

1. Einleitung

Mit etwa 120'000 Einwohnern und 65'000 Arbeitsplätzen ist Baden Regio das wichtigste Zentrum des Kantons Aargau. Das Gebiet ist in weiterer Entwicklung. Diese Entwicklung ist im Rahmen von einem Agglomerationsprogramm bei Baden Regio geplant. Die Raumplanung und die Mobilität werden dabei parallel untersucht, um eine konsistente Entwicklung zu gewährleisten.

Bikesharing ist eines der Elemente der Mobilitätsplanung. Interessenabklärung sowie Standortabklärung für die Kerngemeinden gehörten zum Arbeitsprogramm 2011. Eine erste Umfrage (Oktober 2010) hatte das potenzielle Interesse von 8 Gemeinden (Baden, Wettingen, Obersiggenthal, Birmenstorf, Ennetbaden, Fislisbach, Freienwil und Spreitenbach) gezeigt.

Bikesharing bezeichnet dabei den selbstbedienten, kurzzeitigen Veloverleih. Üblicherweise geschieht dies mittels einer Abokarte und ist ganzjährig, rund um die Uhr möglich. Bikesharing unterscheidet sich damit vom traditionellen, bedienten Veloverleih. Bikesharing ist mittlerweile europaweit – analog dem Carsharing in der Schweiz – stark verbreitet. Die folgende Studie befasst sich ausschliesslich mit Bikesharing und bewusst nicht mit bedienten Systemen.

Im Auftrag von Baden Regio und dem Kanton Aargau, Amt für Verkehr, wurde velopass mit folgenden Aufgaben betraut:

- Die Erstellung eines Veloverleih Masterplans
- Empfehlung für eine erste Etappe des Netzes (Stationen, Bemessung, Kostenschätzung)
- Empfehlungen für die Organisation und das Finanzierungmodell für die Realisierung des Netzes
- Fachberatung der Arbeitsgruppe (Netzplanung, Organisation, Inbetriebnahme, Koordination)

Dieses Dokument ist der Schlussbericht und die Synthese dieser Elemente.

2. Bikesharing: Voraussetzungen und Nutzen

a. Nutzen Bikesharing

Ein effizientes, ideales Veloverleih System:

- Verfügt jederzeit über Velos, und erlaubt eine spontane Nutzung, auch für Einweg-Strecken
- Bietet eine alternative Bewegungsmöglichkeit für verschiedene Zielgruppen und -Zwecke (Tourismus, Pendler-, Freizeitverkehr)
- Bietet eine einfache Anwendung für die Benutzer (Abos und Spontannutzung, Informationen zu Benutzung und Verfügbarkeit der Velos) und die Besteller der Stationen (Gemeinden, Firmen).

b. Wer ist die Zielgruppe?

Mit seinem dichten Netz und einer grossen Zahl von Abonnenten, verfügt System Lyon (Velo'V) über interessante Informationen zu seinen Benutzern¹ :

- 86% wohnen im urbanen Perimeter (Lyon und Villeurbanne)
- 55% sind < 30 Jahre alt
- 34% arbeiten als Führungskader oder Freiberufler
- 32% studieren
- 59% sind Männer

c. Welche Rolle spielt Veloverleih im Modalsplit?

Veloverleih (mit mechanischen Velos) zielt vor allem auf kurze Strecken (0.5 bis 3 km), mit wenig Höhenunterschied (< 50 m).

Eine Befragung von 2005 für Lyon² hat gezeigt, welche Verkehrsmittel der Veloverleih ersetzt hatte:

- | | |
|--------------------|---|
| • Strecken zu Fuss | 37% |
| • ÖV | 50% |
| • Auto | 7% |
| • privat Rad | 4% |
| gesamt: | 98% (2% hätten sich ohne Velo'V nicht bewegt) |

Die Ergebnis zeigt, dass Veloverleih nicht eine grosse Konkurrenz für das private Fahrrad ist.

Die Aussagen bzgl. ersetzen ÖV-Strecken gilt es zu relativieren: Veloverleih ersetzt wenig effiziente Strecken (z.B. Buslinien mit schwachem Takt oder langen Fahrzeiten) und ist damit ein komplementäres und kein konkurrenzierendes Angebot zum ÖV höherer Kategorien. So haben z.B. in Lyon 93% der Veloverleihbenutzer auch ein ÖV-Abo.

In Schweizer Bikesharingnetzen spielen die Stationen an den Bahnhöfen eine sehr wichtige Rollen. Veloverleih erlaubt typischerweise wirksame Verbindungen mit den bis zu 3 km entfernten Stationen. Dies ist besonders für Unternehmen, die in Stationen investieren interessant, da sie so ihren Mitarbeitern und Besuchern, die mit dem ÖV anreisen eine zusätzliche Zugangsmöglichkeit bieten.

d. Wer sind die potenziellen Nutzer in Baden?

In Baden wären die Hauptzielgruppen:

- Pendler und Studenten: Bikesharing besonders effizient als Verbindung mit dem Bahnhof (Kombination mit dem Zug), für Firmen / Schulen mit Station(en) ausgerüstet, und Strecken von 0.5 bis etwa 3 km
- Bewohner und Touristen: Bikesharing als Erleichterung für den Freizeitverkehr (z.B. Zentrum - Bäder oder Museum, ...)

¹ Express n°2921, 28. Juni 2007 ; Situation 2007 (60'000 Abonnenten):

² Grand Lyon Dateien, 2005, aus : « Vélo'v® : un service de mobilité de personnes à transférer ? », Benoît Beroud, 2009

3. Erstellung des Netzes, Vorschlag für die Organisation

Die Ausführung von einem Veloverleih System benötigt, ausser den beschriebenen planerischen Elementen:

- die Schaffung einer Arbeitsgruppe
- ein Finanzierungskonzept (–z.B.: Unterstützung von Baden Regio für öffentliche / private Besitzer von Stationen? Kostenteilung für das Material? Unterstützung von den Gemeinden für private Besitzer? Teilung von den Betriebsgebühren, ...)
- ein Partnerschaftskonzept zwischen der Arbeitsgruppe, den künftigen öffentlichen oder privaten Besitzern der Stationen und der Anbieter.

Beispiel: velopass Netz La Côte

- *Eröffnung, erste Etappe: 15. Juni 2011*
- *12 Stationen, 121 Velos (davon 60 E-Bikes)*
- *Partner: Regionaler Gemeindeverband, 3 Gemeinden, 6 private Unternehmen, 1 regionales Spital, 1 eidgenössische Hochschule*

Rolle velopass: *Begleitung des Gemeindeverbandes bei der Netzplanung und der Organisation der öffentlich-privaten Partnerschaft (PPP), Planung/Vorbereitung, Bemessung Stationen, Zurverfügungstellung des Material, Betrieb Organisation, Bauarbeiten Bestellung, Ausführung Stationen (Organisation und Überwachung), Eröffnung und Kommunikation (Planung und Ausführung) zusammen mit den Gemeinden und dem Gemeindeverband.*



4. Vorschlag für das Finanzierungskonzept

Ein Veloverleihsystem bedeutet Investitionen und jährliche Gebühren für den Betrieb.

a. Investition: Stationen und Velos

Für jede Etappe ist eine Organisation mit **Kostenteilung** empfohlen. Die wichtigen Elementen sind:

- **gesamte Offerte** des Systemanbieters (für alle Stationen einer oder mehrerer Etappen)
- **äquivalente Kosten**, je Station Grösse (Parksäulen Anzahl)
 - ⇒ jeder Partner trägt eine Teil der Kosten der grossen Stationen (z.B. Bahnhof). Diese Stationen sind zentral für die Nutzer und damit den Erfolg des Systems
- **gleiche Förderpolitik** von den Gemeinden, für die privat finanzierten Stationen
 - ⇒ zum Beispiel: Jede der Gemeinden, die zusammen das Netz entwickeln, zahlt 15% der Investitionskosten für die Stationen, die auf dem Gemeindegebiet situiert sind und die definierte Bedingungen erfüllen
 - ⇒ die Bedingungen für die Förderung privat finanzierter Stationen werden durch die Gemeinden definiert.

b. Betriebskosten

Die Betriebskosten betreffen das gesamte Netz. Es wird deshalb empfohlen, diese zwischen den Eigentümern der Stationen zu teilen.

Eine Möglichkeit ist zum Beispiel, Kosten für die Gemeinde und die privaten Partner verschieden zu definieren – mit höheren Kosten für die Unternehmen, gemäss ihrem Auftritt (Wahrnehmung an Station, auf Kommunikationsmittel etc). In La Côte zum Beispiel, ist die Jahresgebühr für die Unternehmen 50% höher als für die Gemeinden.

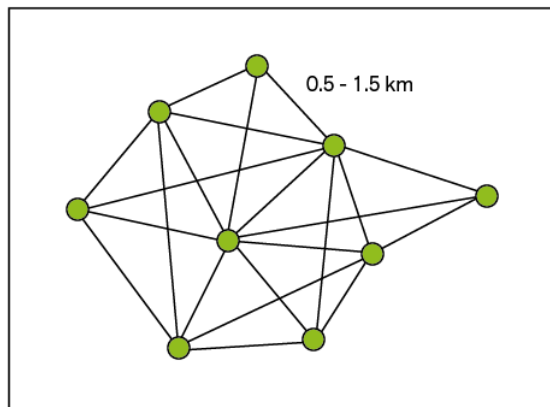
5. Masterplan Baden

Der Masterplan wurde nach den aktuellen und geplanten Elementen von Baden Regio erarbeitet (s. Grundlagen – Lokale Elemente), und berücksichtigt auch wichtige Bedingungen gemäss Netz-Geometrie.

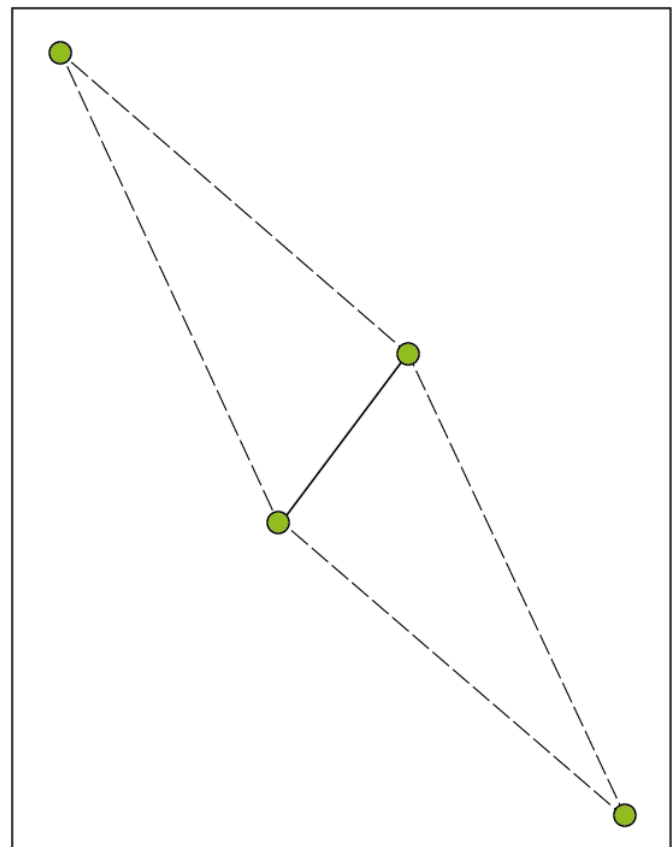
a. Grundlagen

Netz Geometrie

In allen Etappen ist es wichtig, ein konsistentes Netz zu schaffen – der Abstand von einer Station bis zur nächsten sollte kleiner als etwa 1.5 km sein. Ein solches Netz (unten illustriert) bietet den Benutzern verschiedene und möglichst zahlreiche Station und Strecken. Das Gegenteil von einem konsistenten Netz sind weit verstreute Stationen, bei denen der Benutzer eine geringe Zielauswahl hat.



Konsistentes Netzwerk, Skizze



Inkonsistentes Netzwerk, Skizze

Abb. 1 : Netz Konsistenz

Lokale Elemente

In diese Studie haben wir folgende Elemente betrachtet:

- Stadtzentrum / urbanes Subzentrum / ländliches Subzentrum Organisation
- Aktuelle Dichten (Einwohner / Arbeitsstellen) und wichtige Verkehrsgeneratoren
- Erweiterungs- und Verdichtungspotentiale und geplante Verkehrsgeneratoren
- Aktuelles und zukünftiges ÖV-Angebot / wichtige Knoten
- Gestaltete Strassenräume

Diese sind auf den nächsten Seiten vorgestellt.

Abb. 2: Verkehrsintensive Einrichtungen: Stadtzentren und Subzentren

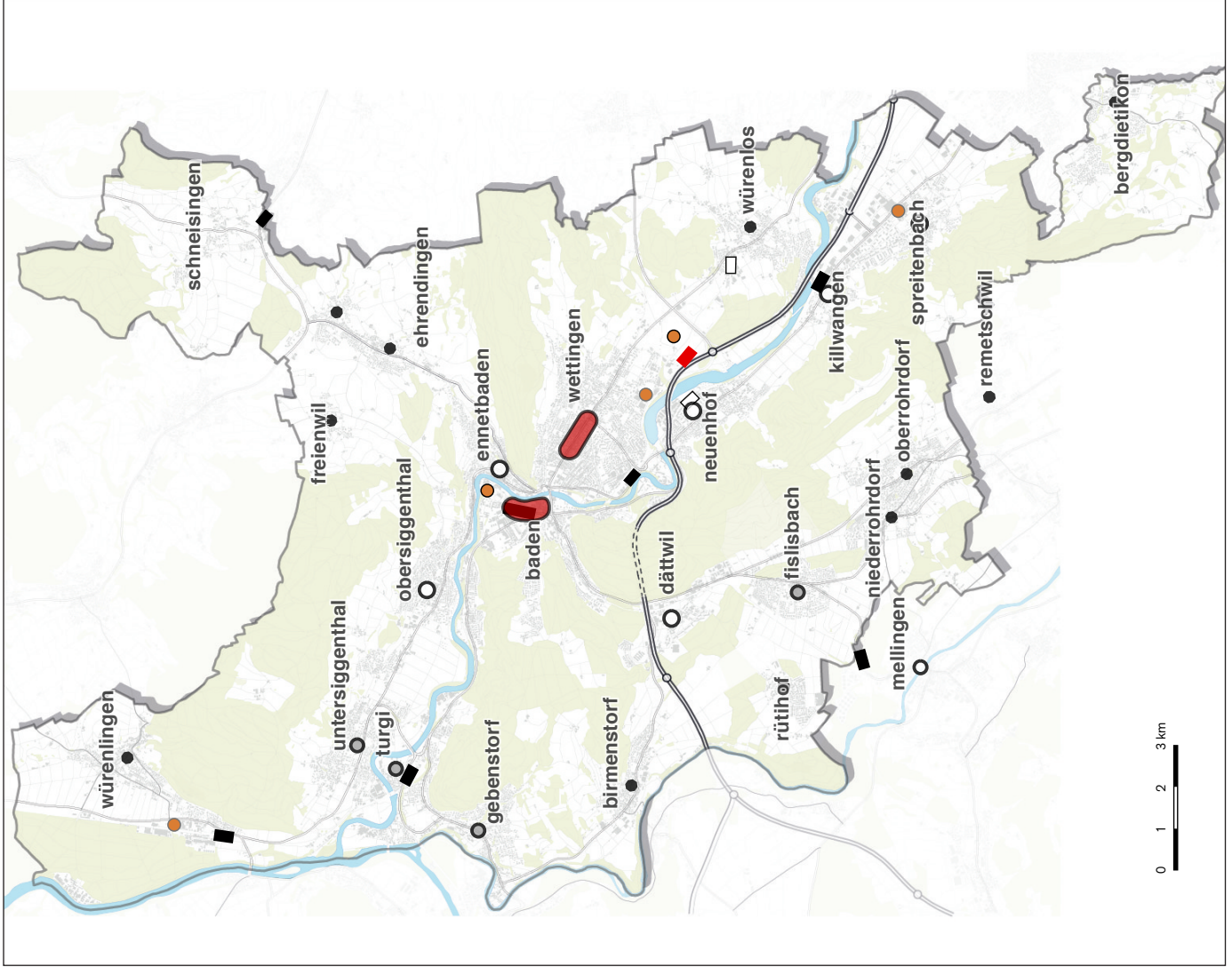
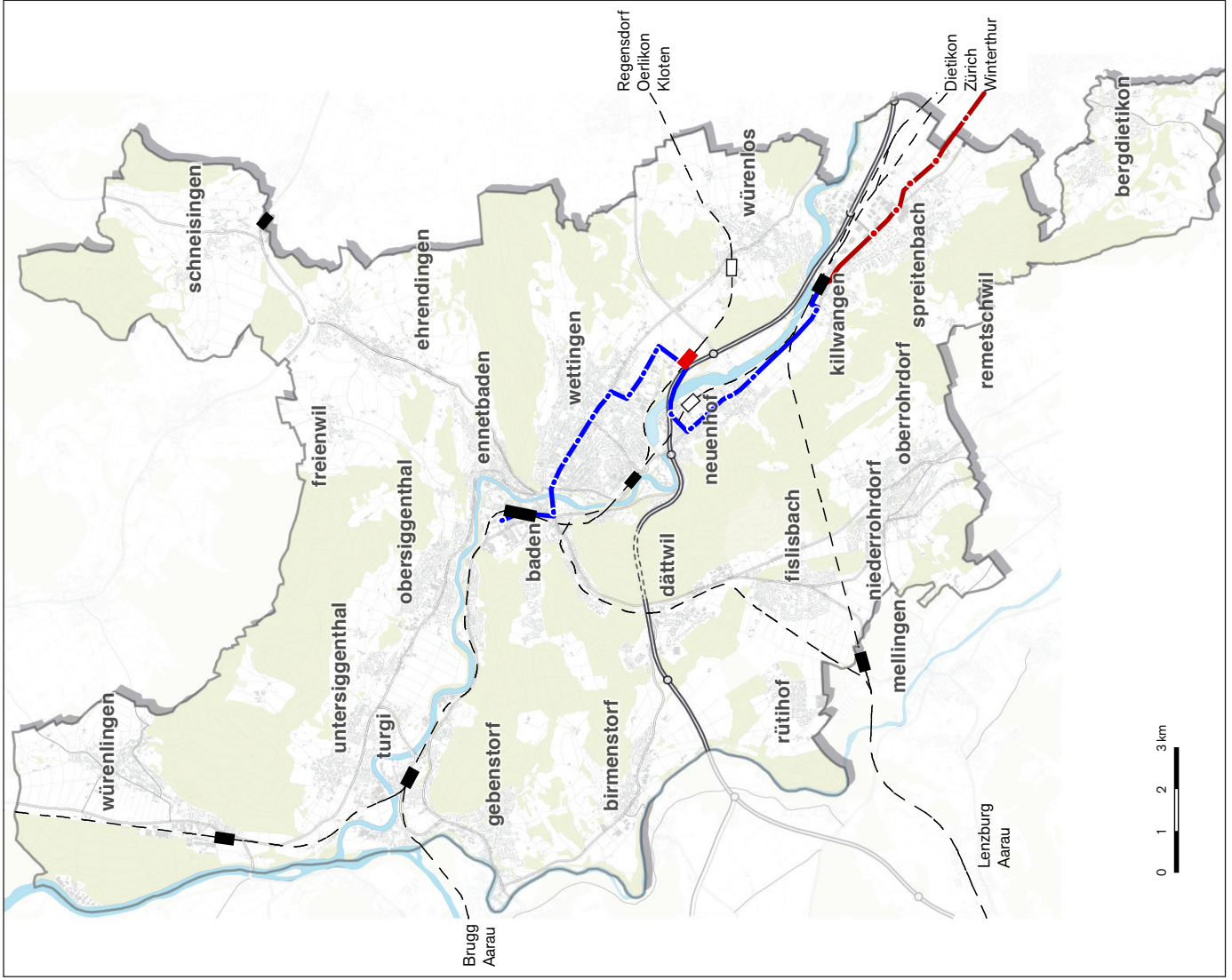


Abb. 3: ÖV-Knoten, Limmattalbahn



Legende

—	Bahnen (Fernverkehr, S-Bahn)
- - -	Bahnen (Güterverkehr)
■	Knoten Fern- und Regionalverkehr
■	Regionaler ÖV-Knoten
□	Haltestelle bestehend Bahn
□	Regionaler ÖV-Knoten geplant
—○—	Limmattalbahn mit Haltestellen; Abschnitt Kantonsgrenze bis Bht. Killwangen-Spreitenbach: Richtplan-Trasse; (1. Etappe)
—○—	Limmattalbahn mit Haltestellen; Abschnitt Killwangen bis Baden: Korridor- und Trasseestudie; (2. Etappe)

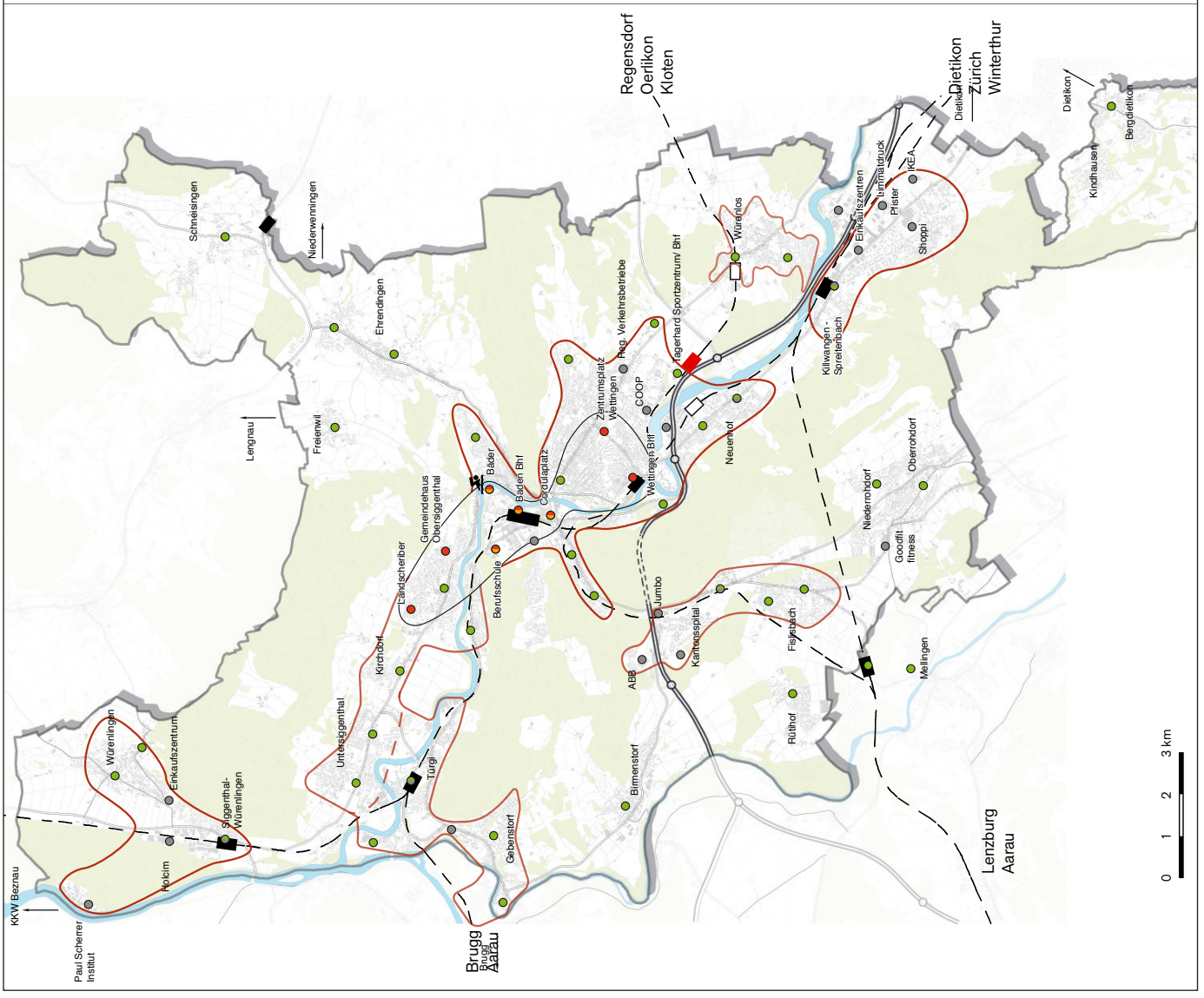
Quelle: sapartners stadtentwicklung architektur, Zürich

b. Masterplan

Der Masterplan ist die „ideale“ Vision des Veloverleihnetzes. Seine Knoten sind Velostationen an den verschiedenen potenziellen Ausleihorten (Bahnhöfen, wichtige Punkte der Kerngebiete, dichter gebaute Sektoren (Arbeitsplätze / Einwohner....) und Stellen von besonderem Interesse ausserhalb der Stadtzentren, usw.). Es ist nicht ein abschliessendes Bild, sondern eine aktuelle Vision. Einige vorgesehene Stationen werden vielleicht nicht finanziert sein können, andere (besonders privat finanzierte Stationen) könnten dafür hinzukommen. Die zukünftige Organisation sollte deshalb die Integration von neuen Partner erlauben.

Der Masterplan ist auf der nächsten Seite vorgestellt.

Abb. 5: Masterplan



Legende

Bikesharing Masterplan - Etappen und Finanzierung Möglichkeiten

Etappe 1:

- haupt Gemeinden-finanzierte Stationen
- haupt privat finanzierte Stationen (Unternehmen, Hochschulen, ...)
- öffentlich-privat Finanzierung
- Netz Umfang, Etappe 1

Weitere Entwicklungen (Fasierung - nächste Seite)

- haupt Gemeinden-finanzierte Stationen
- haupt privat finanzierte Stationen (Unternehmen, Hochschulen, ...)
- öffentlich-privat Finanzierung
- Netz Entwicklungen Umfänge, ausgenommen periferische Stationen;

B, C, ...

■	Knoten Fern- und Regionalverkehr
■	Regionaler ÖV-Knoten
	Haltestelle bestehend Bahn
■	Regionaler ÖV-Knoten geplant

Quelle: sapartners stadtentwicklung architektur, zürich

c. Ausführungsetappen

Das Netz wird in mehreren Etappen ausgeführt. Das wichtige ist, dass das Netz konsistent bleibt, mit Stationen, die bis zu etwa 1.5 km von einander entfernt sind und somit dem Benutzer verschiedene Strecken anbieten.

Die Prioritäten sollten sein:

1. Entwicklung des Kernnetzes (ab Baden und Wettingen und/oder Killwangen-Spreitenbach)
2. Verdichtung und geographische Entwicklung (parallel zur urbanen Entwicklung)
3. Entwicklung von peripherischen Stationen oder Stationen für spezifische Zwecke (Firma, ...)

Es wurden entsprechende Realisierungsumfänge definiert (A, B, C..., s. Abbildung Seite 13). Die Voraussetzungen sind unten dargestellt.

Umfang	Voraussetzungen	Zeitplanung ³		
		Et 1	Mfr	Lfr
A	keine	x		
B	kann als isoliertes Mini-Netz beginnen, für lokalen Verkehr zum/ab Bahnhof Killwangen			
C	Umfang A			
D	Umfang A + Realisierung der geplanten Verdichtungen			
E.2	Umfang A + Sanierung / sicherere Bedingungen auf Sonnenbergstrasse und Oberdorfstrasse			
F.1	Umfang A + eventuell Verdichtungsprojekte in Untersiggenthal / Obersiggenthal			
F.2	Umfang F.1 + eventuell Verdichtungsprojekte in Gebenstorf			
G	<i>Grosses Höhenunterschied, nicht empfohlener Umfang</i>			
H	Umfang C; für Fislisbach: neue Dättwill Haltestelle			
I	Umfänge A und B + eventuell Verdichtungsprojekte in Wettingen			
J	kann als isoliertes Mini-Netz beginnen, für lokalen Verkehr zum/ab Bahnhof; das Potential wächst aber mit der Realisierung des Umfangs F.1			

Tabelle 1 : Masterplan Umfänge und Realisierung Voraussetzungen

³ Vorschlag; Et 1 : Etappe 1 ; Mfr : mittelfristig ; Lfr : langfristig

6. Die erste Etappe

Die erste Etappe des Netzes ist, als Einleitung für das ganze System, ein strategischer Punkt. Sie sollte ein positives Image tragen und eine gute Benutzung gewährleisten.

Angesichts der Potenziale, der interessierten Gemeinden und der Konsistenz Bedürfnis, besteht die vorgeschlagene erste Etappe aus einem Kernnetz von 8 Stationen.

In der ersten Etappe wird auch bereits das Finanzierungs- und Organisationskonzept angewandt. Für die potenziell möglichen Stationen wurden Finanzierungsarten skizziert (öffentlich, privat, oder gemischt).

a. Stationen

Die vorgeschlagene Stationen und deren Bemessung sind unten beschrieben und auf nächste Seite illustriert. Die Bemessung berücksichtigt die Anzahl lokaler Einwohner, die Arbeitsplatzdicht, die Besucherströme und die prognostizierte Nutzung des Netzes.

Station	Potenziale ⁴			Empfohlene Bemessung / Anzahl Parksäulen
	Einwohner ⁵	Arbeitsstellen ⁶	Andere	
Baden Bahnhof	220	2'280	Zugreisenden, Geschäften + Zentrum Besucher	32
Berufsschule	40	1'890	2'394 Berufslernende (etwa 750 in Mittelwert täglich anwesend; Quelle: BBB) + Besucher, Nachbarfirmen	24
Bädern	290	500	Hotel- und Bädergäste ⁷	8 (s. Bemerkung 7)
Cordulaplatz	780	980	Zentrum Besucher	15
Obersiggenthal – Gemeindehaus	660	120	Geschäften und Gemeindehaus Besucher	8
Obersiggenthal – Landschreiber	1'050	310		8
Wettingen Bhf	700	640	Zugreisenden	8
Wettingen Zentrumsplatz	1'820	560	Geschäften und Gemeindehaus Besucher	10

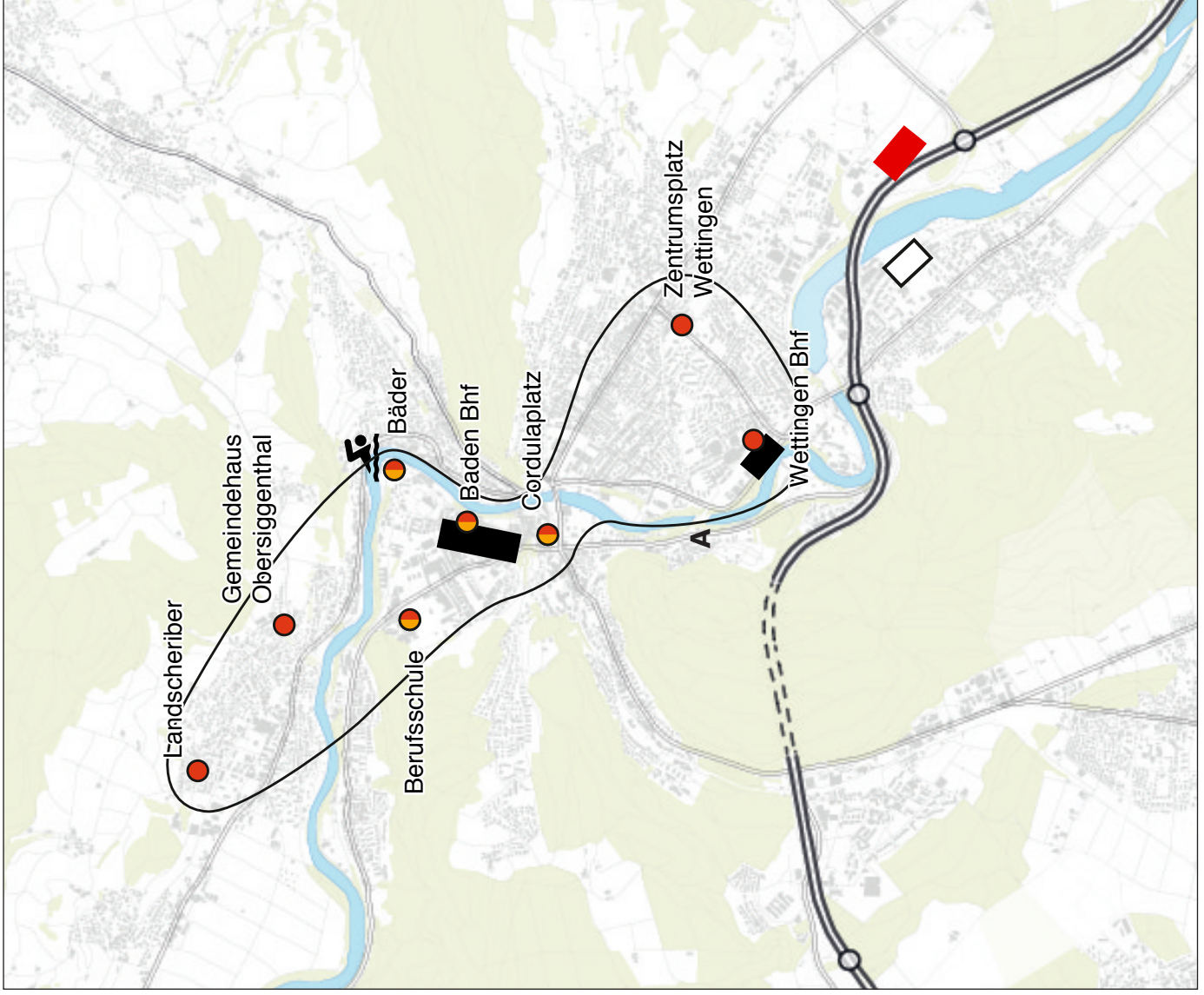
⁴ Geschätzte Anzahl von direkt angesprochenen Einwohner / Arbeitsstellen und Besucher

⁵ Quelle: STATPOP 2010, Bundesamt für Statistik

⁶ Quelle: Betriebszählung 2008, Bundesamt für Statistik

⁷ Achtung, nur für die Hotelbäder; die Thermalbäder werden erst bei 2015 wieder geöffnet; dann sollte die Veloverleih Station wieder bemessen sein, und die vorgesehene Besucher berücksichtigt sein.

Abb. 6: Etappe 1



Legende

Bikesharing Masterplan - Etappen und Finanzierung Möglichkeiten

Etappe 1:

- haupt Gemeinden-finanzierte Stationen
- haupt privat finanzierte Stationen (Unternehmen, Hochschulen, ...)
- öffentlich-privat Finanzierung
- ⌘ Netz Umfang, Etappe 1

■	Knoten Fern- und Regionalverkehr
■	Regionaler ÖV-Knoten
□	Haltestelle bestehend Bahn
■	Regionaler ÖV-Knoten geplant

Quelle: sapartners stadtentwicklung architektur, Zürich

b. Betrieb

Die Betriebskosten umfassen:

- Den Unterhalt von Velos und Stationen, Ausgleichslogistik innerhalb des Netzes (= Arbeit des lokalen Betreibers)

und

- Die BackOffice-Arbeit (Kundendienst, Abo-Verkauf, Kommunikation (Flyers, Webseite, Informationssystem), Administration des Netzes (Buchhaltung, Versicherungen, Vereinbarungen mit den Bestellern, den lokalen Betreibern, Überwachung des lokalen Betriebs, Schulung und Betreuung des lokalen Betreibers, Reporting, ...).

Sie werden von mehreren wichtigen Faktoren beeinflusst:

- gewähltes System und Arbeiten, die vom Systemanbieter übernommen werden
zum Beispiel Kundendienst, Kommunikation (Flyers, Webseite, inklusiv Informationssystem), Administration des Netzes (Buchhaltung, Versicherungen, Vereinbarungen, Überwachung des lokalen Betriebs, Schulung und Betreuung des lokalen Betreibers, Reporting, ...)
- gewählte Grösse und Optionen für das System (zum Beispiel Qualität der Velos)
- gewünschte Qualität des lokalen Betriebs (Ausgleichslogistik und Reparaturhäufigkeit, Stationenunterhalt, ...)
- lokaler Betreiber: Gemeinde, private Firma oder sozial-orientiertes Unternehmen / Verein?

Für die definierte erste Etappe des Netzes Baden mit einer 5x pro Woche Velo-Verteilung (Ausgleichslogistik), gemäss Beispiel ORS AG Arbeit für das Netz Freiburg, wurde der Arbeitsaufwand auf 155 Stunden pro Woche geschätzt.

ORS arbeitet mit Asylsuchenden und Flüchtlingen, denen Beschäftigungsprogramme angeboten werden. Der Arbeitsaufwand variiert je nach Art des eingesetzten Unternehmens.

c. Kosten

PubliBike hat die Kosten für die erste Etappe offeriert (5. September 2012). Die Annahmen waren:

- Terminals mit 15" Touchscreen an zentralen Stationen (Spontannutzung); die andere Terminals mit 6" Touchscreen erlauben Anmeldungen mit Abo Karten
- die Velos und e-Bikes sind mit einer Zwischenstopplösung (Schloss) ausgerüstet
- mögliche Leistungen von lokalen Unternehmen oder Arbeitsprogrammen für die Verteillogistik der Velos sind in der Offerte nicht berücksichtigt, können aber nach Vorgaben von PubliBike erbracht werden.

Die Investitionskosten für die Stationen (netto, ohne Bauarbeiten, ohne MWSt) sind:

- CHF 456'491.- für die Variante mit nur Vels
- CHF 588'459.- für die Variante mit e-Bikes

Die Betriebskosten erhalten (netto, ohne MWSt):

- CHF 141'341.- pro Jahr, für die Variante mit nur Vels
- CHF 162'490.- pro Jahr, für die Variante mit e-Bikes

Diese Elementen sind Indikativ. Die PubliBike Offerte, mit entsprechenden Geschäftsbedingungen ist die Referenz.

7. Das Veloverleihsystem

Das System sollte durch die interessierten Gemeinden zusammen ausgewählt werden. Es gibt mehrere „Bikesharingprodukte“, die verschiedene Merkmale haben. Bei deren Beurteilung sollte besonders darauf geachtet werden, dass das System:

- Eine unkomplizierte Anwendung bietet (Abos und Spontannutzung, Informationen zu Benutzung und Verfügbarkeit der Velos, usw) Leicht erweiterbar ist: Stationen sollten ausbaubar sein und das System sollte eine unkomplizierte Integration von neuen Stationen zum Netz erlauben
- Den lokalen Bedingungen anpassbar ist (Stationengrößen und Anordnungsmöglichkeiten)
- Effizient betreibbar ist (besonders Wartung von Velos- und Stationen)
- Informationen zur lokalen Nutzung erlaubt (Reporting)

velopass bietet seit 2009 das Bicincittà System an und hat es im Rahmen von 11 Netzen in Romandie und im Tessin eingesetzt.

Seit April 2012 gehört velopass GmbH zur PostAuto Schweiz AG, die ein etwas anderes System im Betrieb hat: PubliBike. Die Systeme sollen bis 2013 für den Benutzer kompatibel werden – eine einzige Karte wird den schweizweiten Zutritt zu beiden Systemen erlauben. Weiter ist mit dem Partner SBB die Integration in die neue ÖV-Karte Schweiz geplant (Ablösung GA/Halbtax-Abo).

Angesichts der aktuellen velopass / PubliBike Netze (Abb. unten) und um eine optimale Nutzungskompatibilität zu sichern, soll das PubliBike System in der Deutschschweiz weiter entwickelt werden. Dieses System würde der Region Baden eine Kompatibilität mit den aktuellen oder geplanten Nachbarnetzen sichern. Dieses System ist auch flexibel, und wird sich an den zukünftigen Badischen Förderungen anpassen können (Mechanische Velos, e-Bikes oder eine Kombination von beiden; Stationen mit oder ohne Bau; Velos Branding; ...).

Netz VELOPASS & PUBLIBIKE (Stand Juni 2013)

Gemeinsamer Netzzugang: Geplant auf 2013

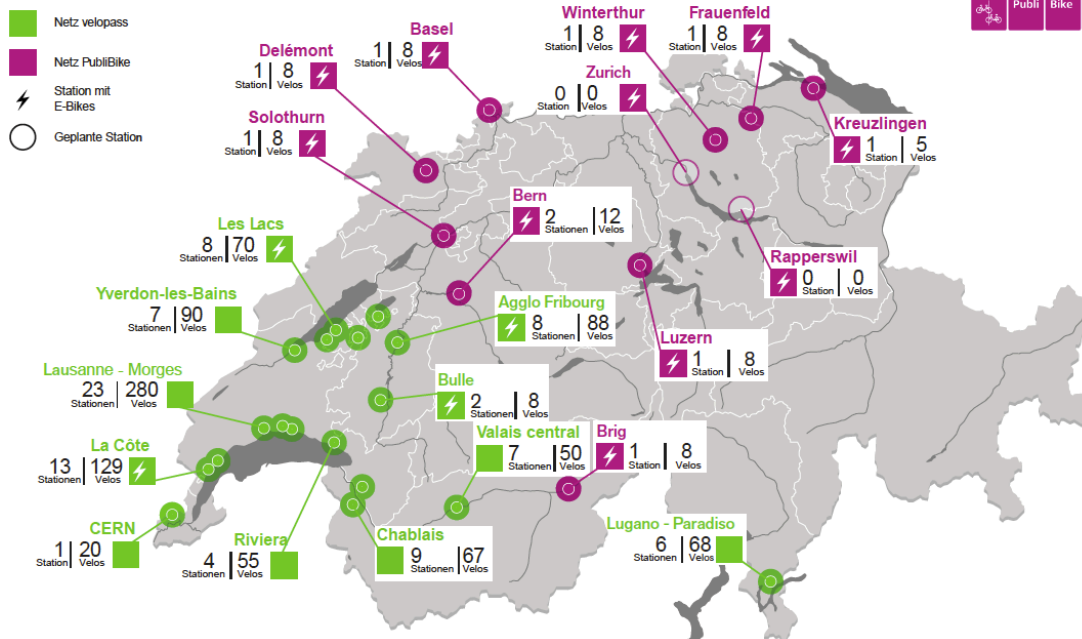


Abb. 7 : velopass und PubliBike Netzen

8. Vorschlag für das Organisationskonzept

Auf Basis des Systems PubliBike, den Informationen von Baden Regio und den interessierten Gemeinden, schlagen wir folgendes Organisationskonzept für die verschiedenen Phasen vor:

a. Vorbereitung erster Etappe

Für die Vorbereitung der ersten Etappe wird empfohlen:

- Ein **leitendes Gremium** einzusetzen: Dieses sollte die Vertreter der Gemeinden, die das Netz entwickeln möchten umfassen. Das Gremium wird ein wichtiges Organ des zukünftigen Netzes sein. Für die erste Etappe sollte das Gremium besonders:
 - die Finanzierungsregeln bestimmen
 - einen Systemanbieter und einen lokalen Betreiber auswählen
 - einen Realisierungszeitplan, zusammen mit dem Systemanbieter und dem Betreiber ausarbeiten
- Eine **Arbeitsgruppe** einzusetzen: Diese umfasst Mitglieder des leitenden Gremiums + Systemanbieter und Bikesharing-Consultant (z.B. PubliBike/velopass). Die Arbeitsgruppe behandelt unter anderen die Kontakte mit den möglichen privaten Partnern, die Vereinbarungen, den Zeitplan und die Verwaltung des Netz.
- Die Arbeitsgruppe, zusammen mit dem lokalen (?) Betreiber, den privaten Unternehmen, die Stationen finanzieren möchten und möglichen Sponsoren werden die **Netzpartner** erster Etappe sein – die Partner unterschreiben eine Netz-Vereinbarung und eine Vereinbarungen zu den spezifischen Stationen, bekommen ein jährliches Reporting von dem Systemanbieter und diskutieren zusammen über Aktionen, die das Netz betreffen.

Die Akteure sind unten vorgestellt.

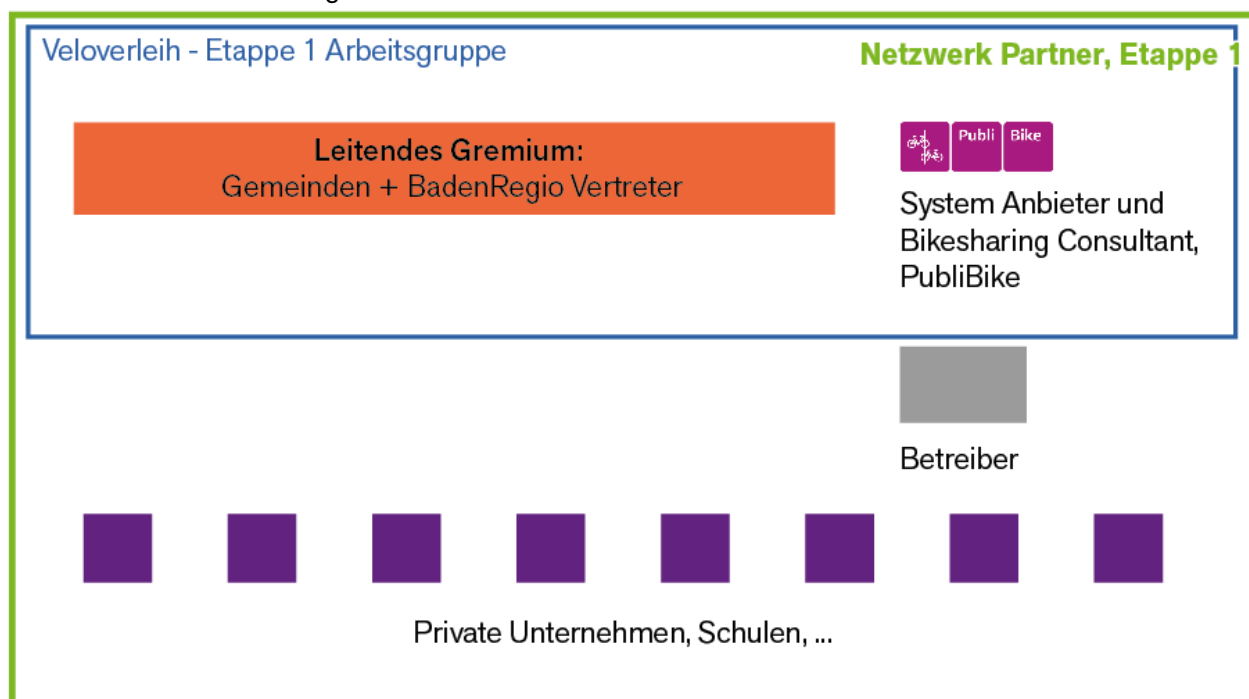


Abb. 8 : Akteure erster Etappe

b. Realisierung von neuen Stationen und normales Betrieb

Die Empfehlung bezüglich Rollen- und Verantwortsteilung für die Realisierung von neuen Stationen und deren Betrieb sind unten beschrieben. Der Systemanbieter (hier PubliBike) bereitet Offerten für die neue Stationen vor, koordiniert die Installation und sorgt für den Betrieb zusammen mit dem lokalen Betreiber. Der Realisierungsprozess für neue Stationen ist unten beschrieben.

Prozess	Rolle	Verantwortlich	Bemerkungen
Realisierung von neuen Stationen	Bereitstellung von Offerten für neuen Stationen	PubliBike	Mit einer besonderen Schätzung von dem lokalen Betreiber, falls die gewünschte Station nicht in dem existierenden Netzwerk statt findet.
	Station Bestellung	Besteller	
	Realisierung Bestätigung	Gemeinden, leitendes Gremium	Mit dem OK von dem lokalen Betreiber.
	Installation Station - Material, Montage, Koordination und Inbetriebnahme - Bauarbeiten, Elektroanschluss - Velomontage und Lieferung	PubliBike Besteller Lokale Betreiber	PubliBike koordiniert diese Arbeiten und Montage
Ordentlicher Betrieb	Kundendienst, Kundeninformation, Kommunikation (web Seite, smartphones, Flyers, Stationseröffnung), Abos Verkauf (web) und Tageskarten Verkaufsstellen Management, gemeinsame Ersatzteilbestellung (für alle Netze), lokales Betrieb Überwachung und Management, Finanzielle Verwaltung	PubliBike	Mit einem jährlichen Reporting zuhanden des Bestellers
	Unterhalt Velos und Stationen, Verteillogistik Velos im Netz	Lokale Betreiber	
	Promo und Information, besondere Aktionen	PubliBike	In einer erweiterten Arbeitsgruppe zu diskutieren (Besteller, Baden Regio, Sponsoren, lokaler Betreiber)

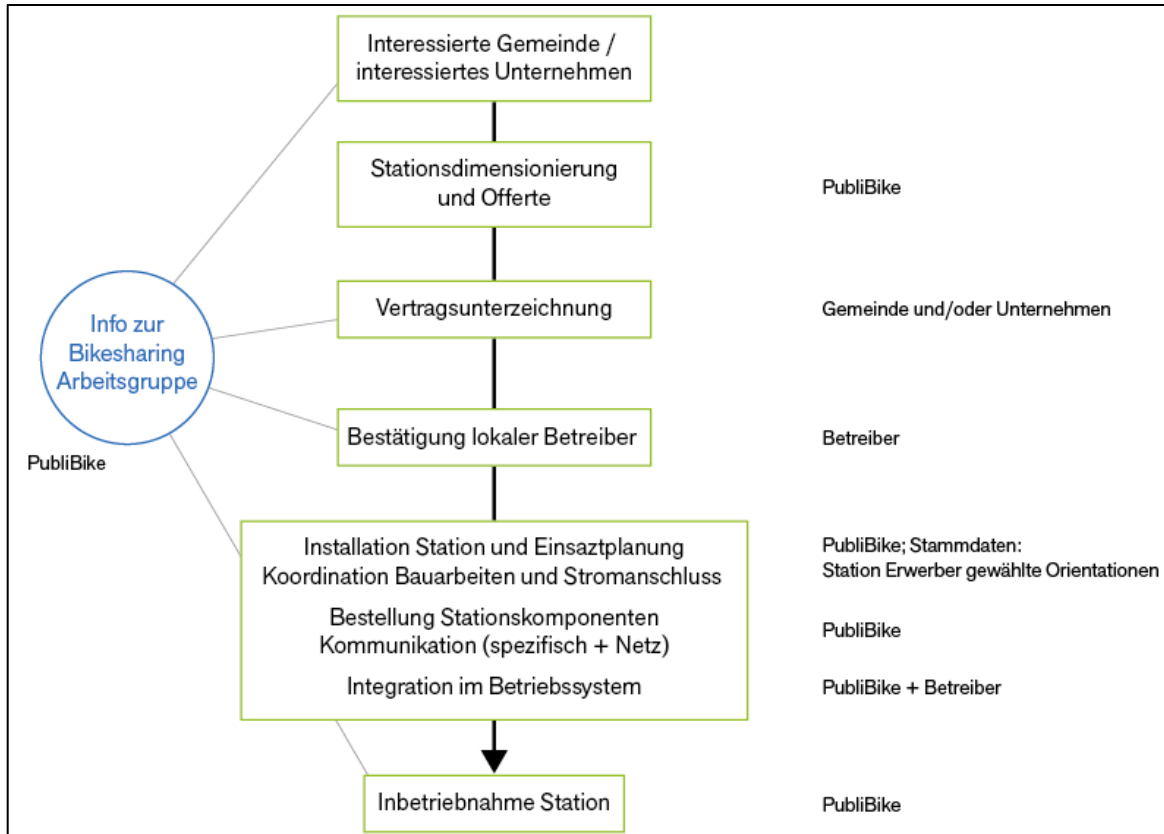


Abb. 9 : Realisierung von neuen Stationen, Prozess

c. Etappen gemäss Masterplan

Die Aufgaben gemäss Masterplan und die empfohlenen Rollen (zuständige Gruppen) sind unten beschrieben. Die Einsetzung eines leitenden Gremiums (LG, in der Tabelle) sollte sobald wie möglich stattfinden, da dieses in den folgenden Wahlen Stellung nehmen sollte.

Etappe	Zuständig
1 Etappe 1 : Standortwahl und möglicher lokaler Betreiber Suche	Vertreter von Gemeinden Baden, Wettingen und Obersiggenthal
2 Systementscheid	Leitendes Gremium (LG)
3 Projektleitung Organisation Festsetzung	LG
4 Stellungnahme über die zukünftige Finanzierung	LG
5 Vereinbarung Redaktion (Projekt, erste Version)	PubliBike, LG
6 Finanzielles Angebot für die Stationen erster Etappe (Schätzung)	PubliBike
7 Angebot für lokalen Betrieb	Lokaler Betreiber
8 Finanzielles Angebot für die Stationen erster Etappe (Schätzung, Investition und Betrieb)	PubliBike
9 Stellungnahme zum Angebot, eventuelle Iteration	LG, PubliBike
10 Vorstellung Projekt an die interessierten Gemeinden	PubliBike, LG Vertreter
11 Vorstellung Projekt an die potentialen privaten Partner (Unternehmen)	PubliBike, LG Vertreter
12 Stellungnahme Gemeinden: Stationen, Budget für die Ko-Finanzierung von privaten Stationen	Gemeinden
13 Stationen Dimensionierung	PubliBike
14 Lokaler Betreiber Ausbildung	PubliBike
15 Offertstellung für die Stationen	PubliBike
16 Gemeinsame Vereinbarung + spezifische Vereinbarungen (1 pro Station)	alle
17 Entscheidung: Eröffnung Zeitplan, Kommunikations Verantwortliche, Mittel und Zeiplanung	alle
18 Materialbestellung für die bestätigte Stationen, Inbetriebnahme Organisation	PubliBike, lok. Betr.
19 Kommunikationsplan	PubliBike
20 Planung und Umsetzung Stationsdesign, Bestätigung bei den Besteller	PubliBike
21 Regelung Zugang für Spontanutzer	PubliBike
22 Organisation weiterer Projektleitung	Vertreter, Besteller

Tabelle 2 : Etappen gemäss Masterplan

9. Schlusswort

Für die Region Baden hat der selbstbediente Veloverleih ein interessantes Potenzial als alternative, aktive und umweltfreundliche Bewegungsmöglichkeit. Es zielt insbesondere auf bis zu 3 km lange Strecken und ist besonders in Kombination mit dem ÖV effizient.

Die künftige Stationen sollen in hinsichtlich ihres Standortes bemessen. Dazu ist es wichtig, dass das Netz in allen Etappen konsistent sei, um möglichst zahlreiche Station und Wegstrecken zu bieten.

Der Masterplan ist die Vision des zukünftigen Veloverleih Netz Baden. In dieser Studie wurden dazu Stadtzentren, ländlichen Subzentren, Einwohnerzahl und Arbeitsplatzdichte, wichtige Verkehrsgeneratoren, das aktuelle und zukünftigen ÖV-Angebot und die wichtigen ÖV-Knoten berücksichtigt. Das Netz wird dabei in Etappen entwickelt. Dazu wurde die erste Etappe mit der Arbeitsgruppe definiert und das weitere Vorgehen für spätere Erweiterungen empfohlen.

Der Masterplan ist vom Betriebssystem unabhängig. Dieses muss im Rahmen der Planung der erster Etappe gewählt sein. Das PubliBike System wird empfohlen – das System ist sehr effizient und es wurde in mehreren Nachbarstädten bereits installiert oder geplant. Das Netz Baden wäre somit mit diesen Netzen / Stationen kompatibel, wodurch die Einbindung in ein gesamtschweizerisches Netz gewährleistet wäre

Die Gemeinden werden das zukünftige Netz entwickeln. Es wird empfohlen, dass sie ein leitendes Gremium einsetzen. Die Arbeitsgruppe sollte auch den Systemanbieter und den lokalen Betreiber einschliessen. In diesem Rahmen können die Fragen zur Netzinstallation (und später zu den Entwicklungen und dem Betrieb) effizient erarbeitet sein.

Die Gemeinden können auch private Partner integrieren, zum Beispiel Unternehmen, die Bikesharing ihren Mitarbeitern und Besuchern als zusätzliches Bewegungsmittel anbieten möchten. Zusammen mit ihnen können die Gemeinden diese aktive, umweltfreundliche und effiziente Transportart fördern.

10. Kontakte

Tamara Bozovic
Projektleiterin
021 533 10 10
076 516 77 88
tamara.bozovic@velopass.ch

Lucas Girardet
Direktor
021 533 10 12
078 732 47 31
lucas.girardet@velopass.ch