

Bike Sharing: Greenwashing or Sustainable Transport Mode?

Spain as Case Study

Alberto Castro*
Esther Anaya-Boig
* presenter



26 Sept 2018

EUROPÄISCHER RADGIPFEL
Salzburg // 24. - 26.09.2018
> radkultur bewegt



**Observatorio de la
Bicicleta Pública
en España**

Alberto Castro @alberto_acf

Warm-up

Questions for audience

1. How many bike-sharing systems (BSSs) with fix station have ever been implemented in Spain?
2. How many of them operate nowadays?

Clue



Introducing ourselves



Alberto Castro

PostDoc

University of Zurich /
University of Basel



Esther Anaya-Boig

PhD candidate

Imperial College London /
Independent Consultant



**Observatorio de la
Bicicleta Pública
en España**

Independent, open-ended, research project

Information and analysis at national level on bike-sharing

Important remarks

- Our work focuses on bicycle rental with...
 - ... fix stations (no free floating)
 - ... unidirectional trips
- All the diagrams of this presentation are result of our work
 - Available on: www.bicicletapublica.es



Content

- Success
- Success criteria
 - General explanation
 - Case study: Spain
- Digression: Bike-sharing vs. private cycling
- Recommendations

Success

Success

- **Success** = “The accomplishment of an aim or purpose” (Oxford Dictionary)
- **Pre-defined** goals + **Achievement** of these goals
- Goal of a bike-sharing system:
 - Greenwashing? (hopefully not)
 - To contribute to **sustainable mobility**



Success

Which transport mode is substituted by bike-sharing?

- **Car = big win:** collective benefits e.g. reducing...

- ...congestion,
- ...air pollution,
- ...space occupancy and
- ...sedentarism

Indicator:
X% reduction
of car use



- **Public transport = medium win:** collective benefits e.g. reducing ...

- ... congestion in public transport and
- ... sedentarism



- **Cycling = low win:** individual benefit e.g. unidirectional trips



- **Walking = low win:** individual benefit e.g. faster trips



Success criteria

Success criteria

Three main objectives within the goal (success criteria):

1. High level of **use**



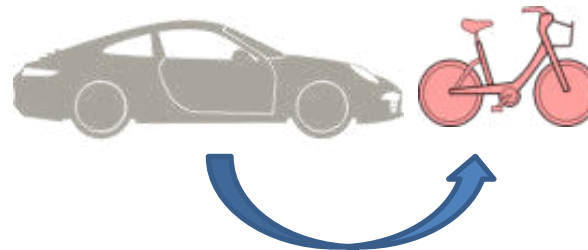
Contribution to sustainable mobility



Green-washing



2. Targeted **modal shift**



3. Long **lifespan**

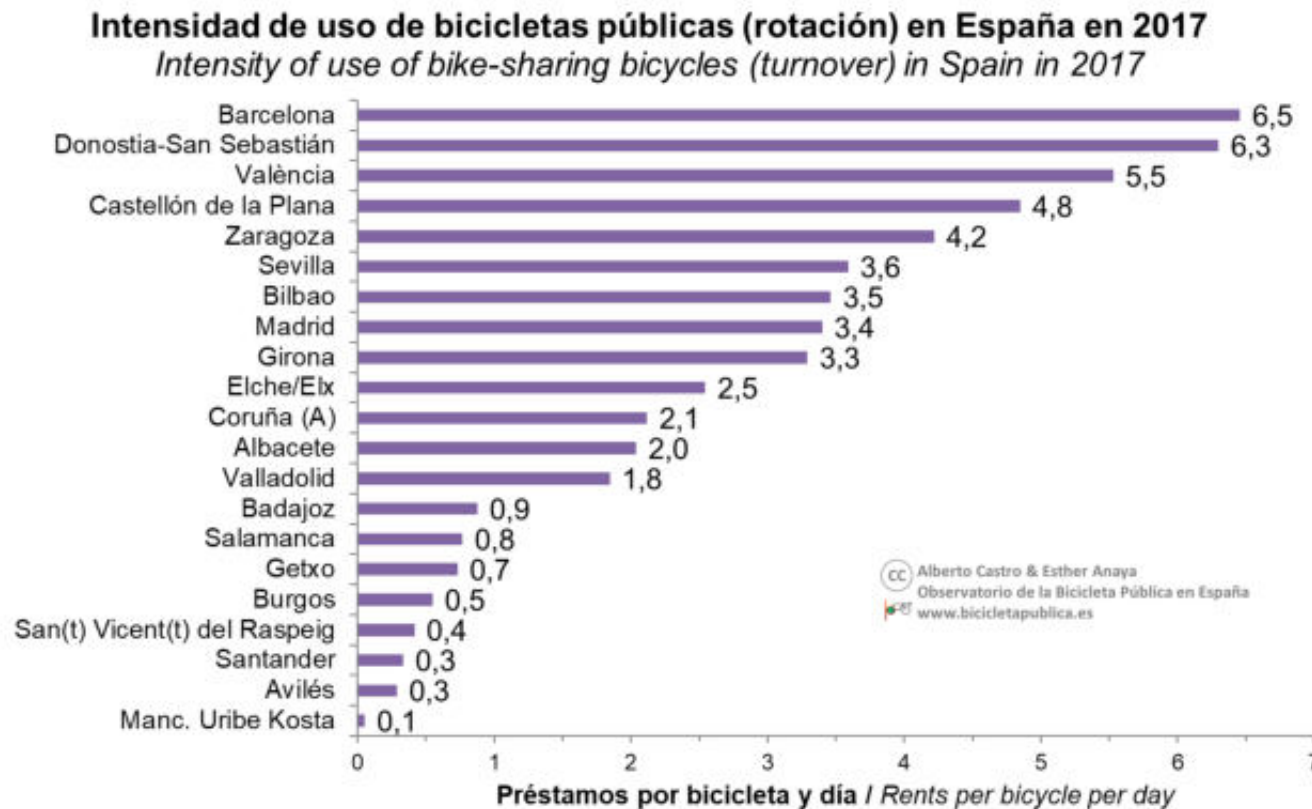


Success criteria

1. Level of use

1. Level of use in Spain

- 24% ≥ 4 uses per bike per day (high level)
- 38% 1-4 uses per bike per day (medium level)
- **38% < 1 use per bike per day (low level)**

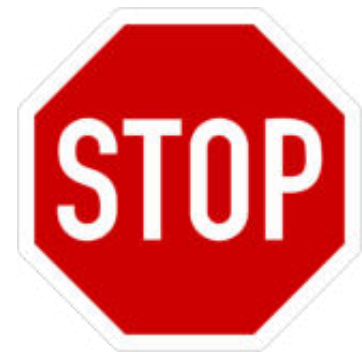


[+info] Sólo se consideran los sistemas con préstamos unidireccionales y estaciones fijas. Algunos sistemas abarcan más de un municipio.
Only systems with unidirectional rents and docking stations have been considered. The service of some systems cover more than one municipality.
Version 01.09.2018

1. Level of use in Spain

Reasons for low use:

- Why don't people use bike-sharing?
(Top BSS-related issues)
 - Stations are far > expensive fees > don't know how to use it (online survey 2015, N=737)
- Why did users stop using bike-sharing?
(Top BSS-related issues)
 - Expensive fees > bicycles are bad maintained > stations are full or empty > stations are out of service (online survey 2015, N=367)



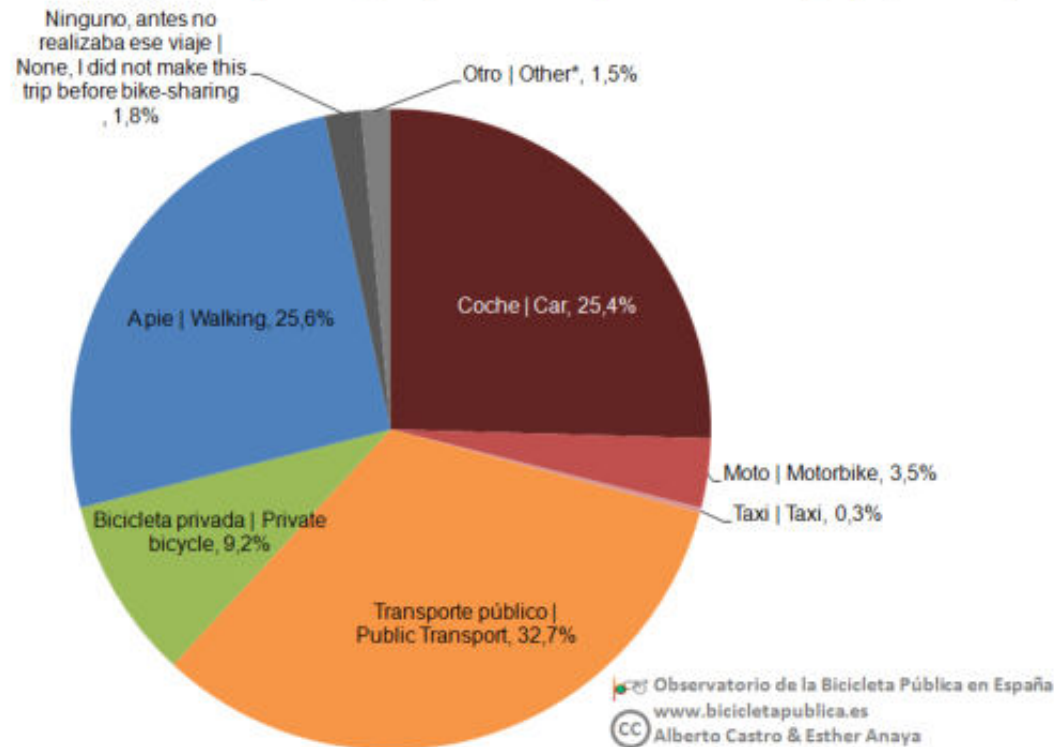
Success criteria

2. Modal shift

2. Modal shift in Spain

- **25%** of users **substitute car trips** in the most frequent bike-sharing trip (online survey 2015)

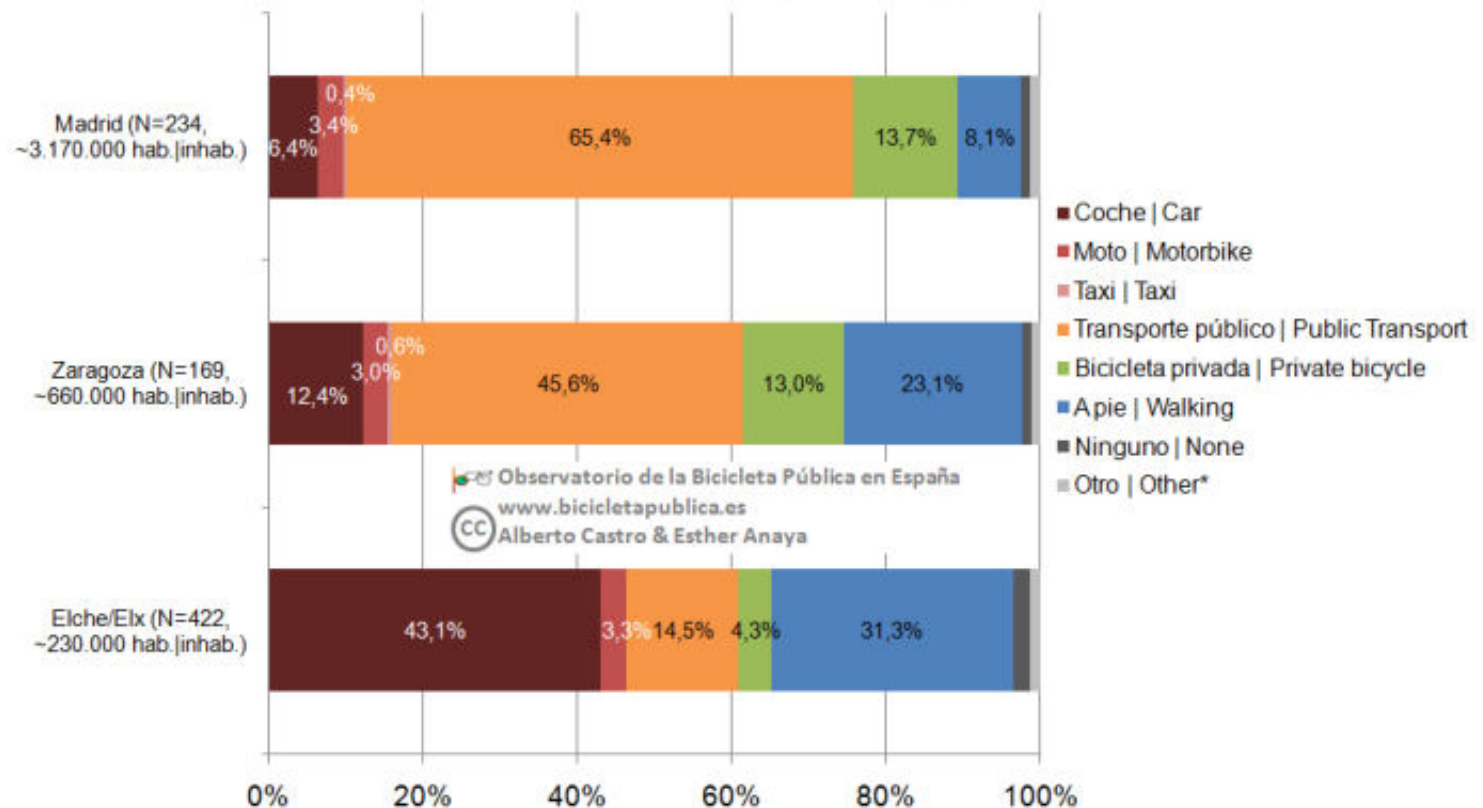
¿Qué modo de transporte usabas antes de la bicicleta pública para tu préstamo más frecuente? |
Which transport mode did you use previously for your most frequent bike-sharing trip? (N=1.144)



2. Modal shift in Spain

- The share **depends on the city**. Car: from 6 to 43% (online survey 2015)

¿Qué modo de transporte usabas antes de la bicicleta pública para tu préstamo más frecuente? |
Which transport mode did you use previously for your most frequent trip?
Caso de estudio | Case study



Success criteria

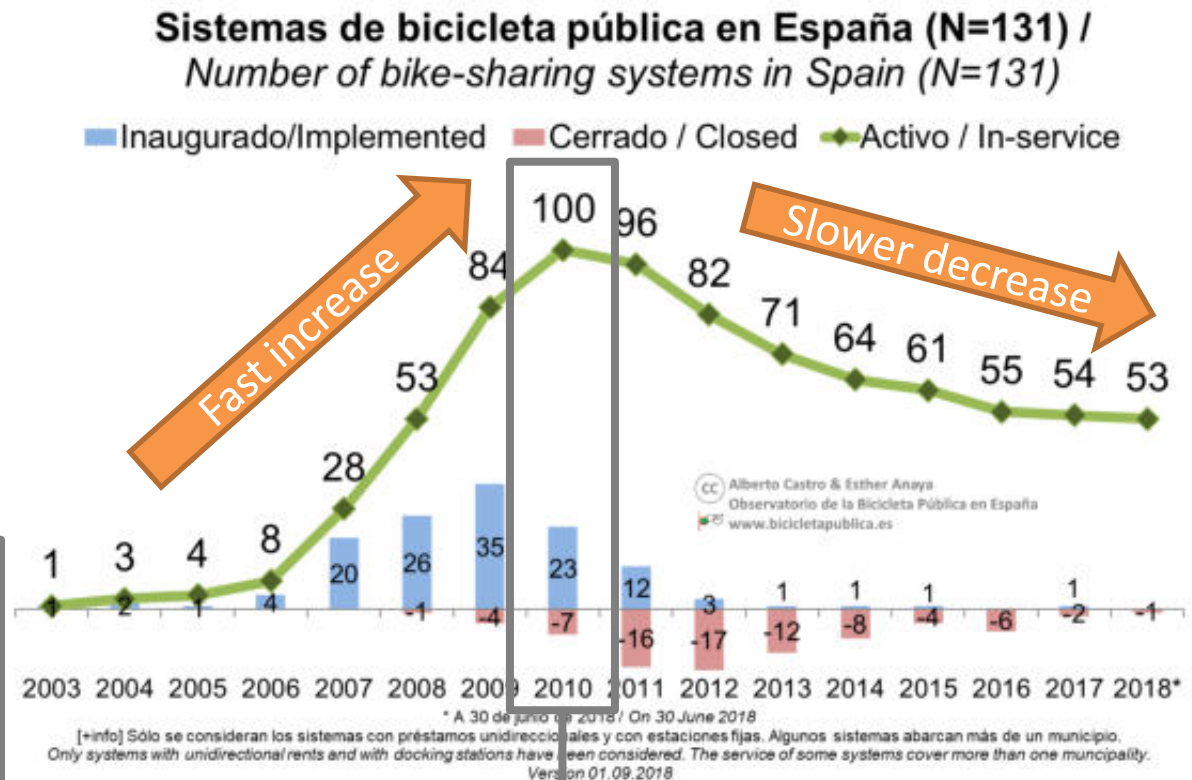
3. Lifespan

3. Lifespan in Spain

- Around **60%** of BSSs have been **closed**.

- Lack of funding
- Low level of use

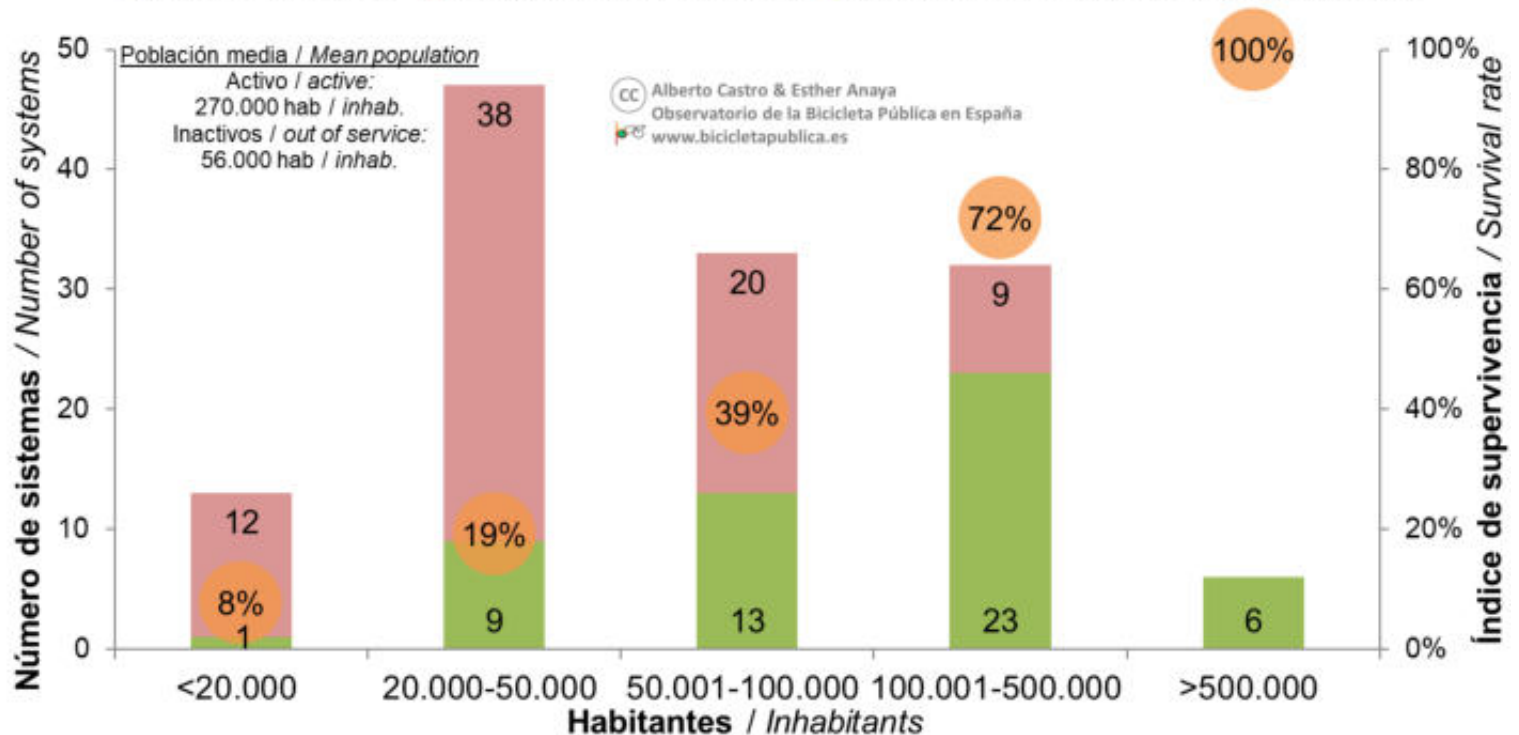
- 2010
 - End of 2-years national funding
 - Beginning of economic crisis.



3. Lifespan

- The higher the population, the higher the survival rate

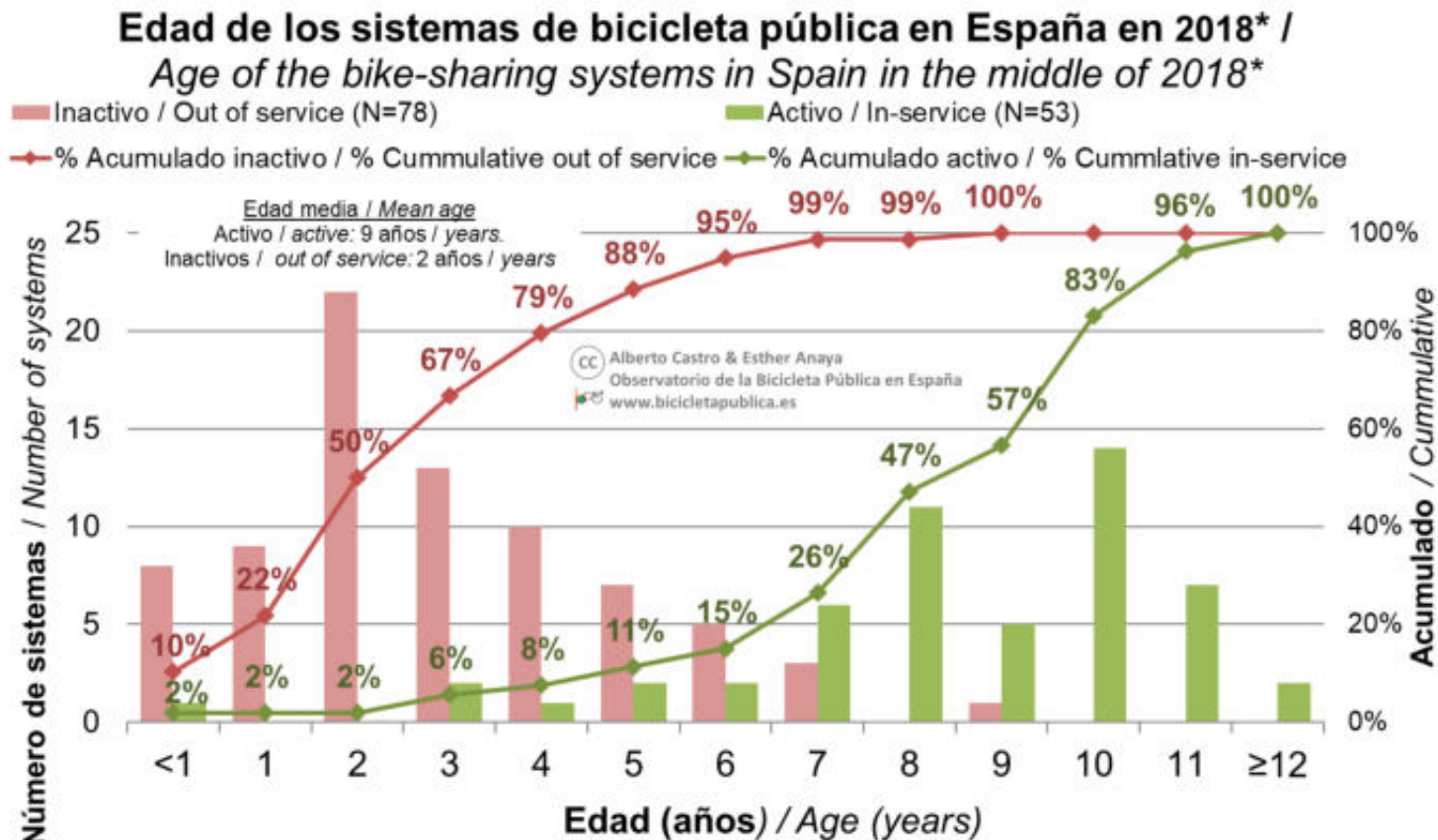
Sistemas de bicicleta pública en España por población en 2018* (N=131) /
Number of bike-sharing systems in Spain by population in 2018 (N=131)*
■ Activo / In-service ■ Inactivo / Out of service ● Índice de supervivencia / Survival rate



* A 30 de junio de 2018 / On 30 June 2018
[+info] Sólo se consideran los sistemas con préstamos unidireccionales y con estaciones fijas. Algunos sistemas abarcan más de un municipio.
Only systems with unidirectional rents and with docking stations have been considered. The service of some systems cover more than one municipality.
Version 01.09.2018

3. Lifespan in Spain

- 50% of **closed BSSs** were < 3 years old
- 47% of **active BSSs** are ≥ 8 years old



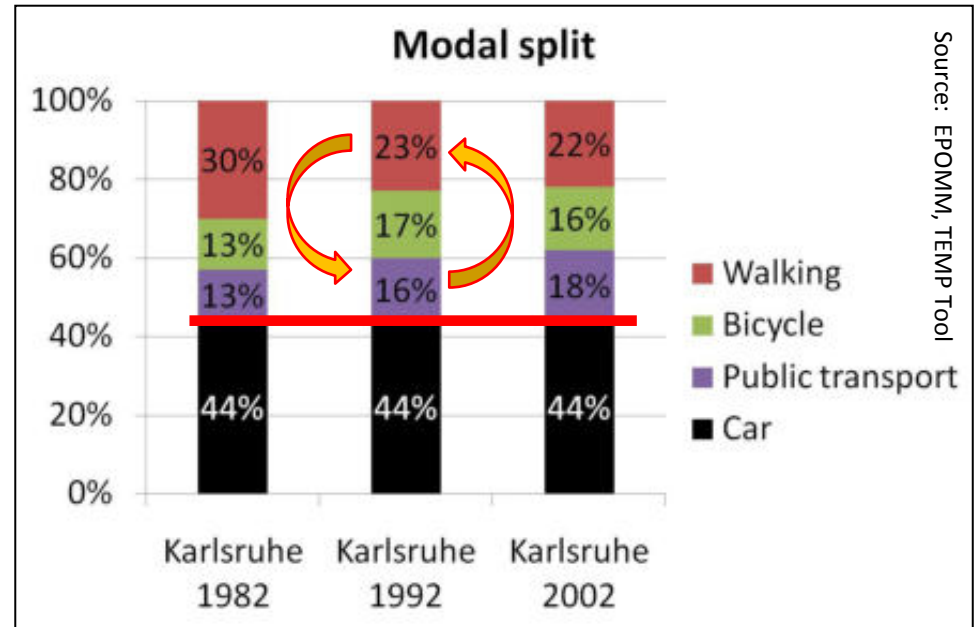
* A 30 de junio de 2018 / On 30 June 2018
[+info] Sólo se consideran los sistemas con préstamos unidireccionales y con estaciones fijas. Algunos sistemas abarcan más de un municipio.
Only systems with unidirectional rents and with docking stations have been considered. The service of some systems cover more than one municipality.
Version 01.09.2018

Bike-sharing vs. private cycling

Bike-sharing vs. private cycling

Not sure about this statement: “Bike-sharing has a goal to increase cycling”

- An increase of cycling does not necessarily mean a **reduction of car use**
- There are **positive and negative impacts** of bike-sharing on private (owned) cycling.



Bike-sharing vs. private cycling in Spain

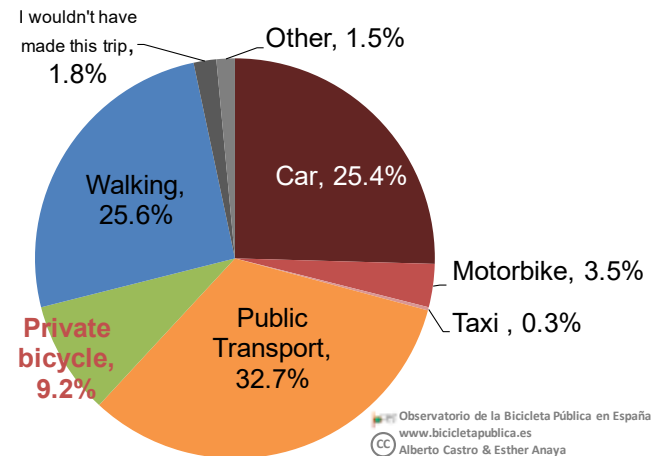


Negative impacts

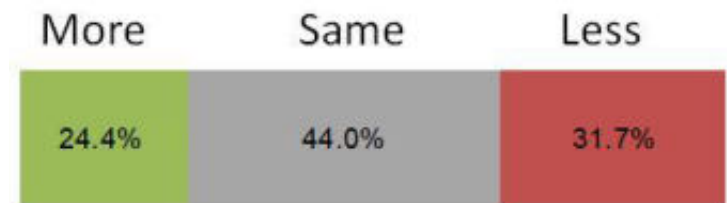
(online survey 2015)

- 9% of frequent bike-sharing trips **substitute private bicycle trips**
- More bike-sharing users **reducing private cycling** than users increasing it

Which transport mode did you use in your most frequent trip before bike-sharing? (N=1.144)



Since I started using bike-share, I use my own bicycle:



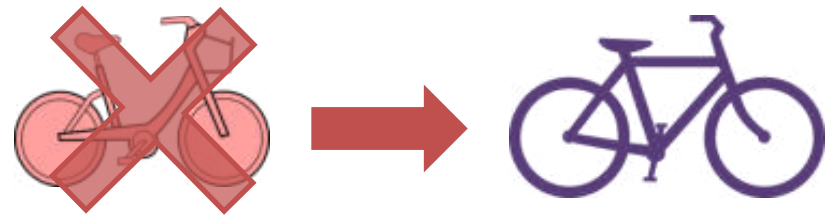
Bike-sharing vs. private cycling in Spain



Positive impacts

(online survey 2015)

- 6% of bike-sharing users have **bought a bicycle because of** using or seeing a **BSS**
- 30% of ex-users **stopped** using a BSS **because they bought a bicycle**
- 30% of non-users use **more often their private bicycle** since they see a BSS



Recommendations

Recommendations

- Consider “option zero” (not implementing)
- Make a **long-term financial plan**
- Define **quantitative goals**
- Create a specific BSS to **maximize the targeted modal shift**
- Measure **indicators**
- Make **surveys**: consider users, non-users and former-users
- Implement specific **complementary measures** for (private) cycling



Thank you for your attention!

Contact



**Observatorio de la
Bicicleta Pública
en España**



www.bicicletapublica.es



info@bicicletapublica.es



[@bici_publica](https://twitter.com/bici_publica)



Alberto Castro

alberto.castro@bicicletapublica.es

www.linkedin.com/in/albertocastro1

[@alberto_acf](https://twitter.com/alberto_acf)



Extra material

1. Level of use

- Indicators

- **Uses per bike per day** (rotation or turnover): bike-sharing bicycle use



- **Uses per station per day**: spatial intensity



- **Uses per inhabitant per day**: population impact



- **Uses per registered user per day**: frequency of use



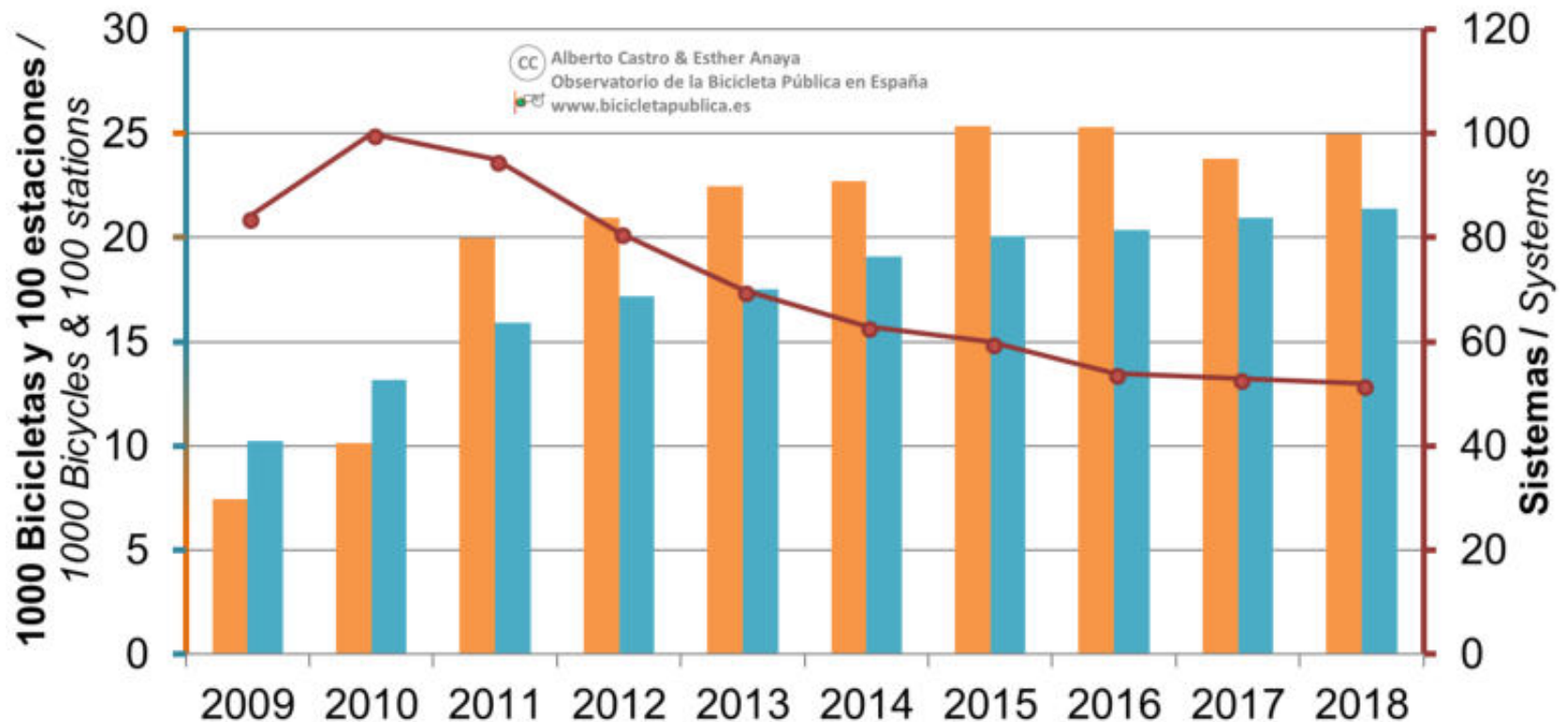
1. Level of use

- Uses per bicycle per day = most used indicator but...
 - Number of bicycles is **variable** (vandalism, demand...):
 - **Definition** of number of bicycles is tricky
 - Only bicycles on the street vs.
 - All including bicycles in warehouse (used in our studies)
- Uses per station per day = more stable
- Uses per bicycle per day vs. uses per station per day:
Correlated but differences in particular cases

Extra material

Bicicletas y estaciones de bicicleta pública en España a final de año (N=131) / Number of bike-sharing bicycles and stations in Spain at the end of the year

1000 Bicicletas / 1000 Bicycles 100 Estaciones / 100 Stations Sistemas / Systems

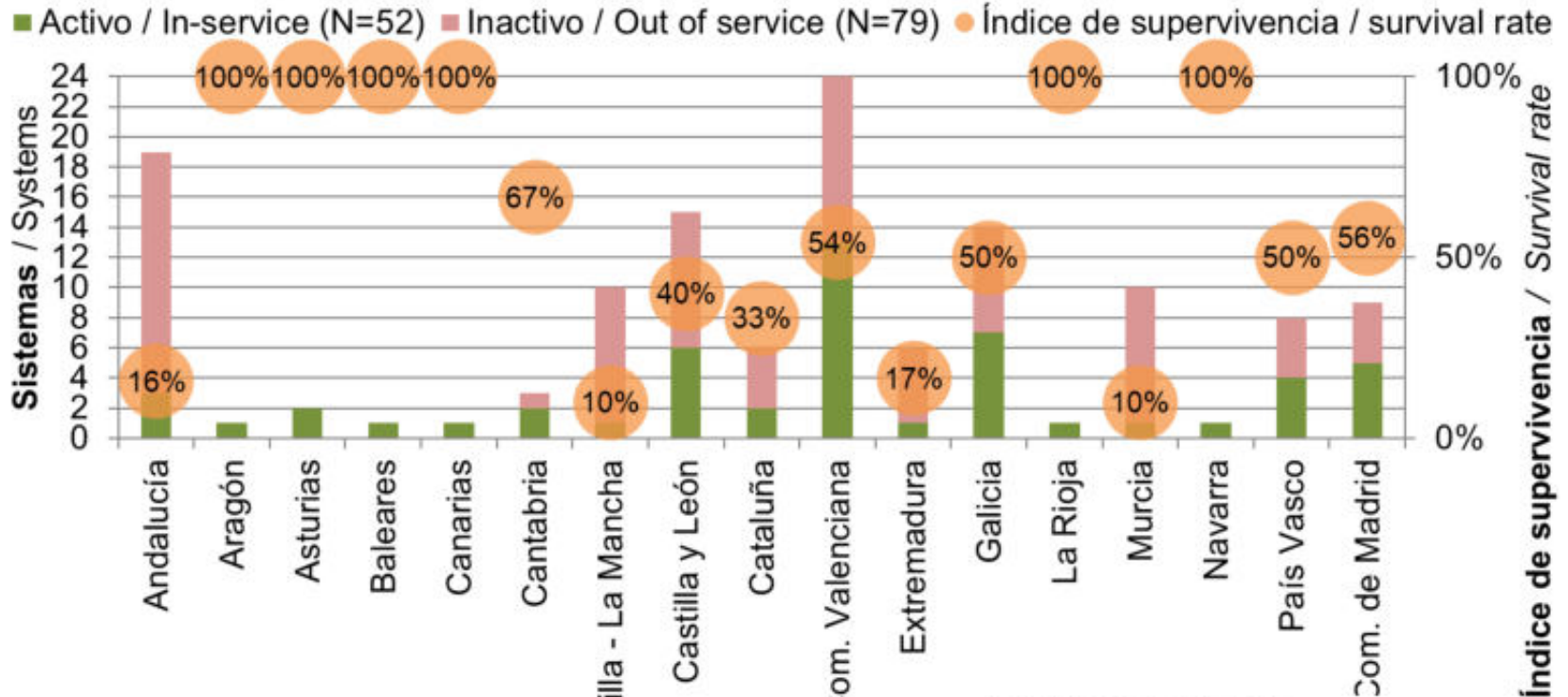


[info] Sólo se consideran los sistemas con préstamos unidireccionales y estaciones fijas. Algunos sistemas abarcan más de un municipio. Datos a 30 de junio de 2018/
Only systems with unidirectional rents and docking stations have been considered. The service of some systems cover more than one municipality. Data on 30 June 2018
Version 01.09.2018

Extra material

Sistemas de bicicleta pública en España por comunidad autónoma en 2018* (N=131) /

Bike-sharing systems in Spain by autonomous community in 2018 (N=131)*



CC Alberto Castro & Esther Anaya
Observatorio de la Bicicleta Pública en España
www.bicicletapublica.es

* A 30 de junio de 2018 / On 30 June 2018

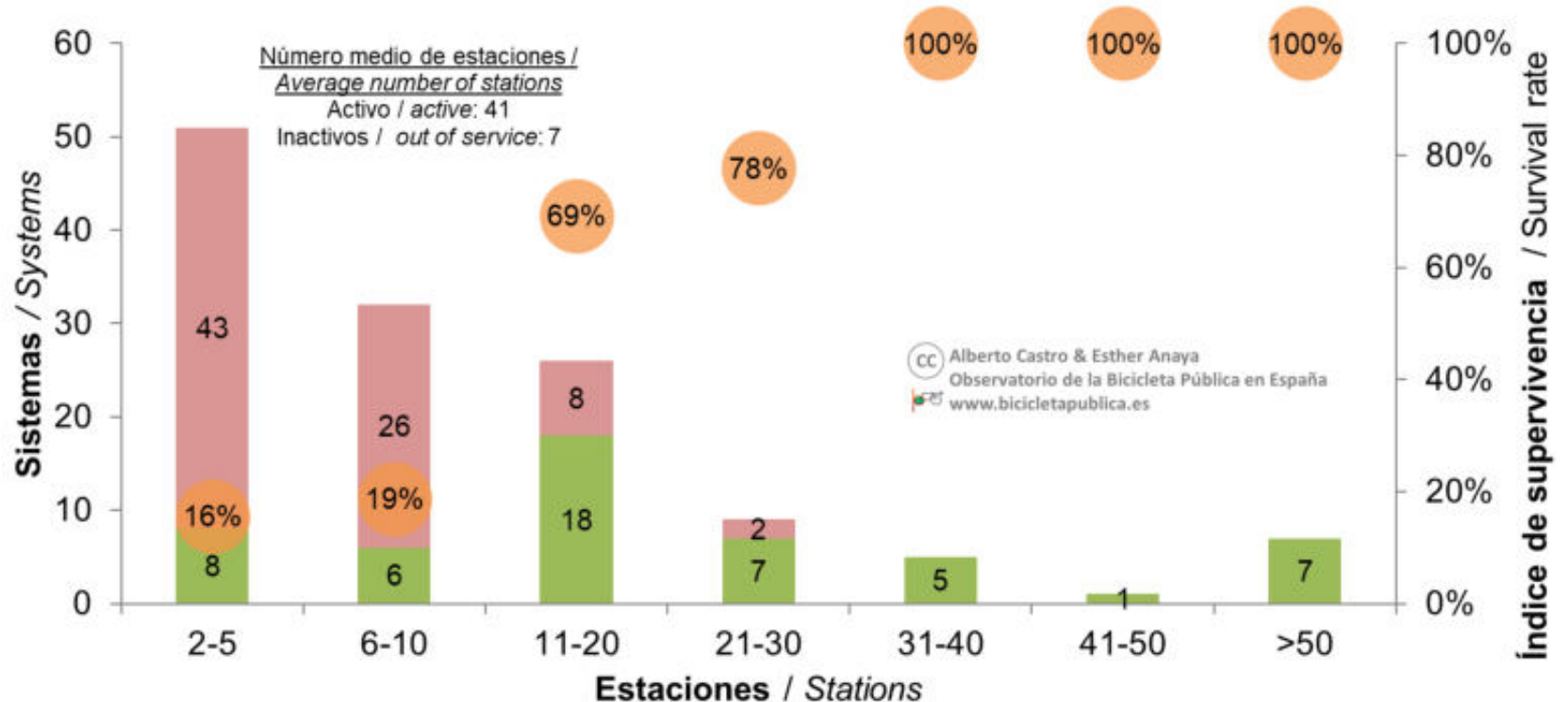
[+info] Sólo se consideran los sistemas con préstamos unidireccionales y con estaciones fijas. Algunos sistemas abarcan más de un municipio.
Only systems with unidirectional rents and with docking stations have been considered. The service of some systems cover more than one municipality.
Version 01.09.2018

Extra material

Sistemas de bicicleta pública en España por número de estaciones en 2018* (N=131) /

Bike-sharing systems in Spain by number of stations in 2018 (N=131)*

■ Activo / In-service ■ Inactivo / Out of service ● Índice de supervivencia / Survival rate



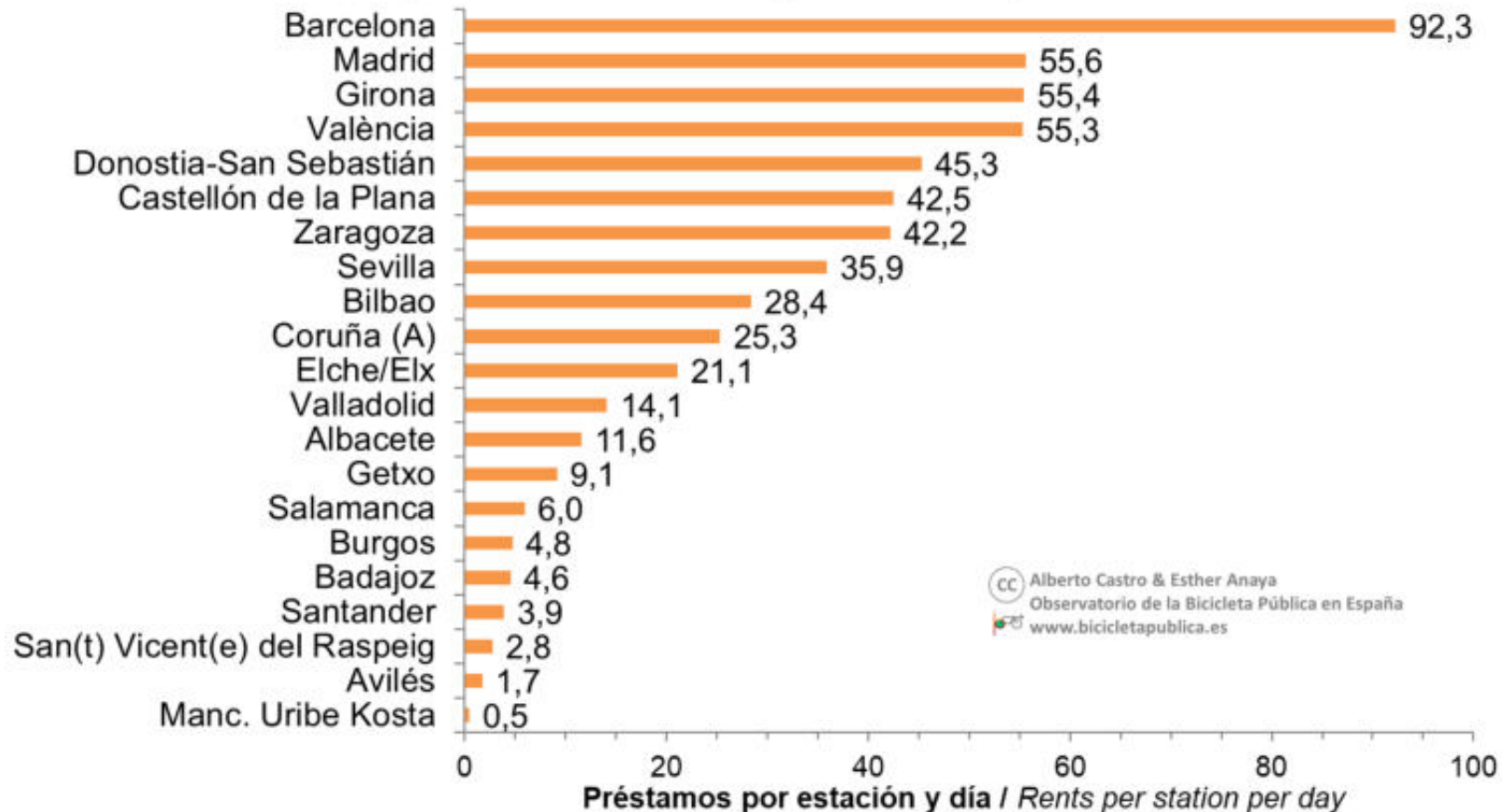
* A 30 de junio de 2018 / On 30 June 2018

[+info] Sólo se consideran los sistemas con préstamos unidireccionales y con estaciones fijas. Algunos sistemas abarcan más de un municipio.
Only systems with unidirectional rents and with docking stations have been considered. The service of some systems cover more than one municipality.
Version 01.09.2018

Extra material

Intensidad de uso de estaciones de bicicleta pública de España en 2017

Intensity of use of bike-sharing stations in Spain in 2017



[+info] Sólo se consideran los sistemas con préstamos unidireccionales y estaciones fijas. Algunos sistemas abarcan más de un municipio.
Only systems with unidirectional rents and docking stations have been considered. The service of some systems cover more than one municipality.

Version 01.09.2018

Extra material

Correlación entre rotación e intensidad de uso de estaciones de bicicleta pública en España en 2017

Correlation between turnover and intensity of use of bike-sharing stations in Spain in 2017

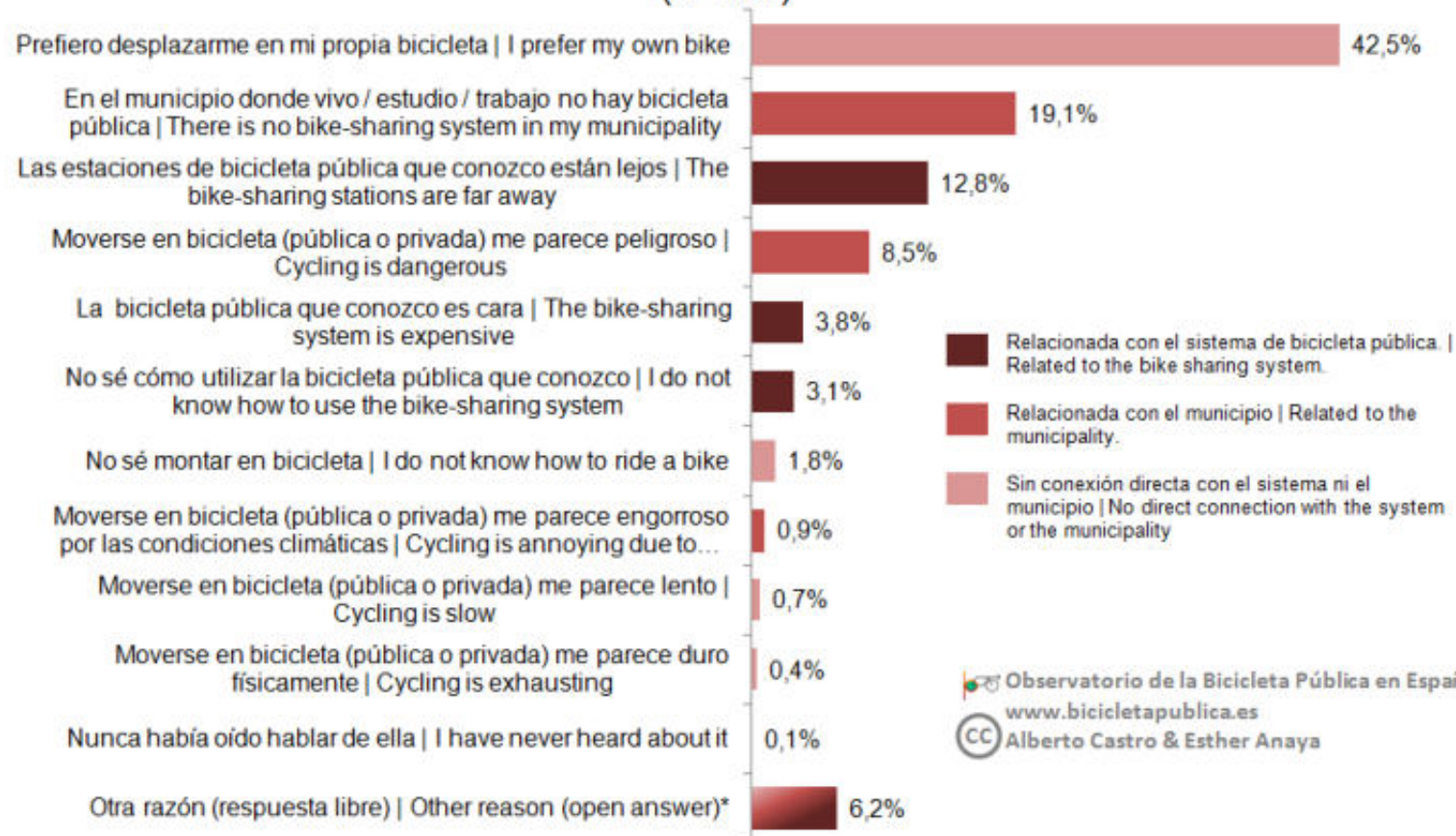


[+info] Sólo se consideran los sistemas con préstamos unidireccionales y estaciones fijas. Algunos sistemas abarcan más de un municipio/
Only systems with unidirectional rents and docking stations have been considered. The service of some systems cover more than one municipality.

Version 23.09.2018

Extra material

Razones para no utilizar la bicicleta pública | Reasons for not using bike-sharing (N=737)

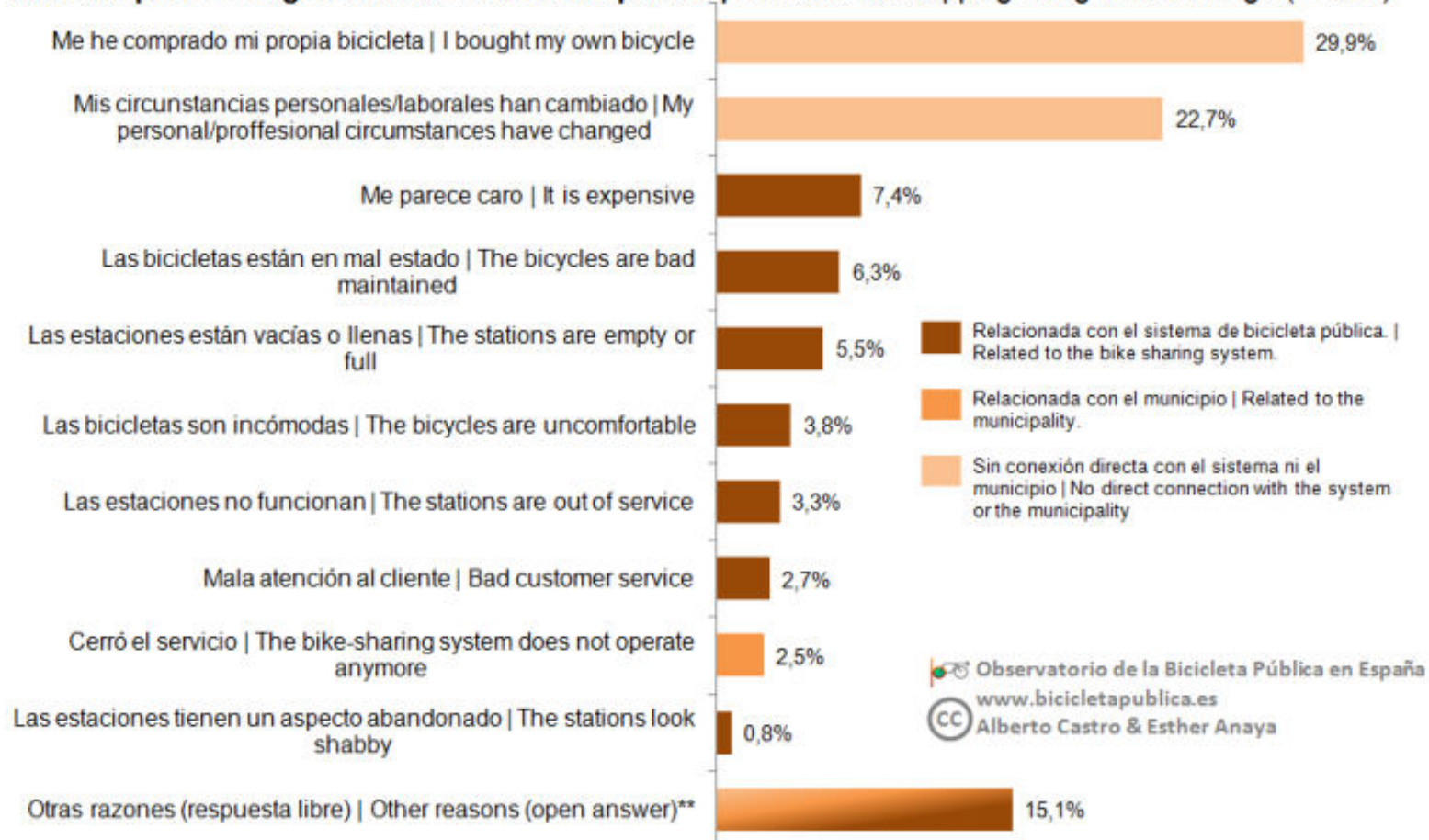


* Destacan: Los trámites son engorrosos (1,4%), Prefiero caminar (0,9%), Mezcla de anteriores (0,5%).

* Main other reasons: The administrative proceedings are awkward (1,4%), I prefer to walk (0,9%), A mix of the previous reasons (0,5%).

Extra material

Razones para no seguir usando la bicicleta pública | Reasons for stopping using bike-sharing? (N=367)

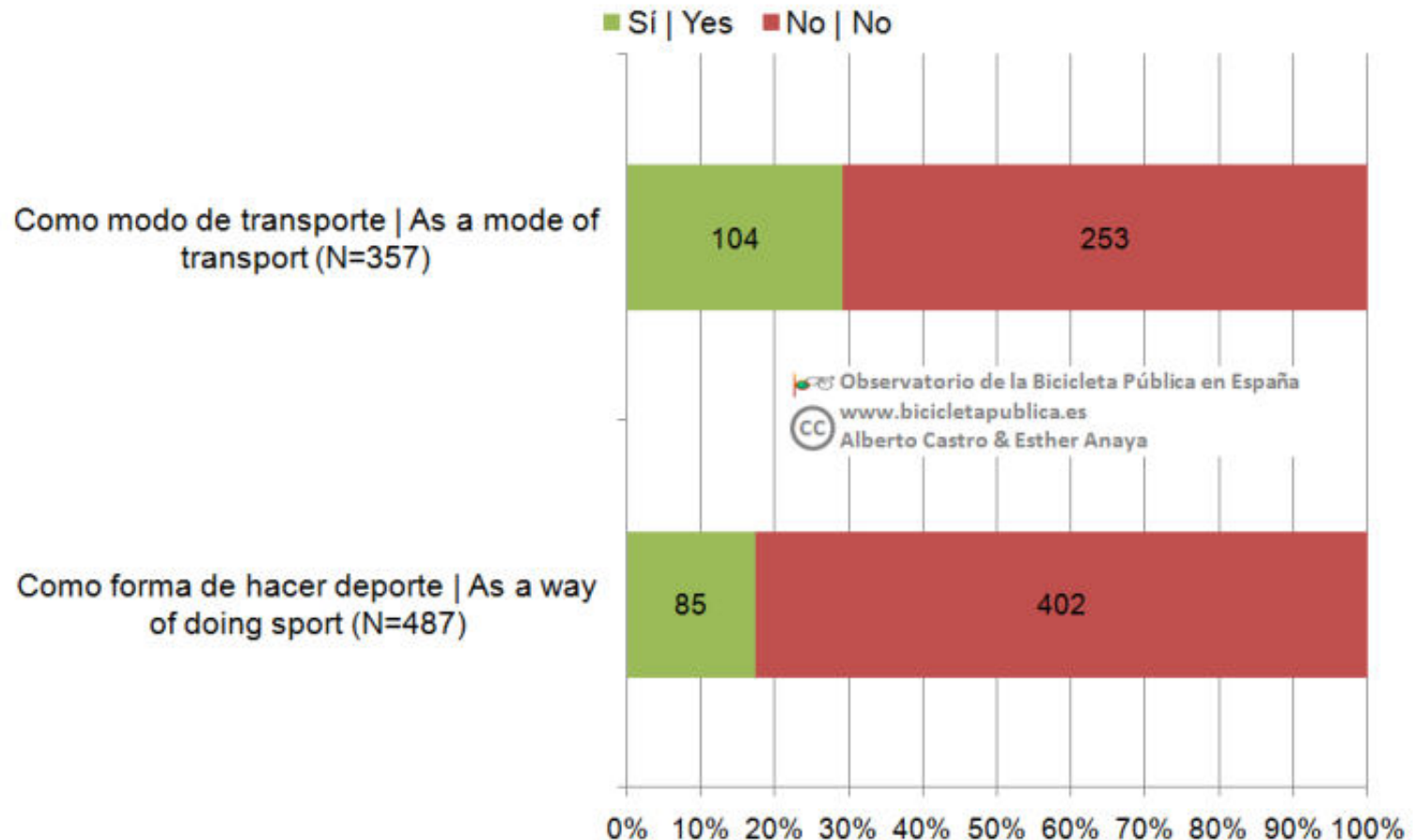


**Uso planeadamente ocasional (3,3%), Inseguridad circulando (3,0%), Estaciones lejos de lugares de interés (3,0%), Mezcla de anteriores (3,0%).

**Main other reasons: Planned occasional use (3,3%), Unsafety on road (3,0%), Stations far from places of interest (3,0%), Mix of previous ones (3,0%).

Extra material

¿Te has comprado una bicicleta desde que usas la bicicleta pública? |
Have you bought a bicycle since you started to use bike-sharing? (N=844)

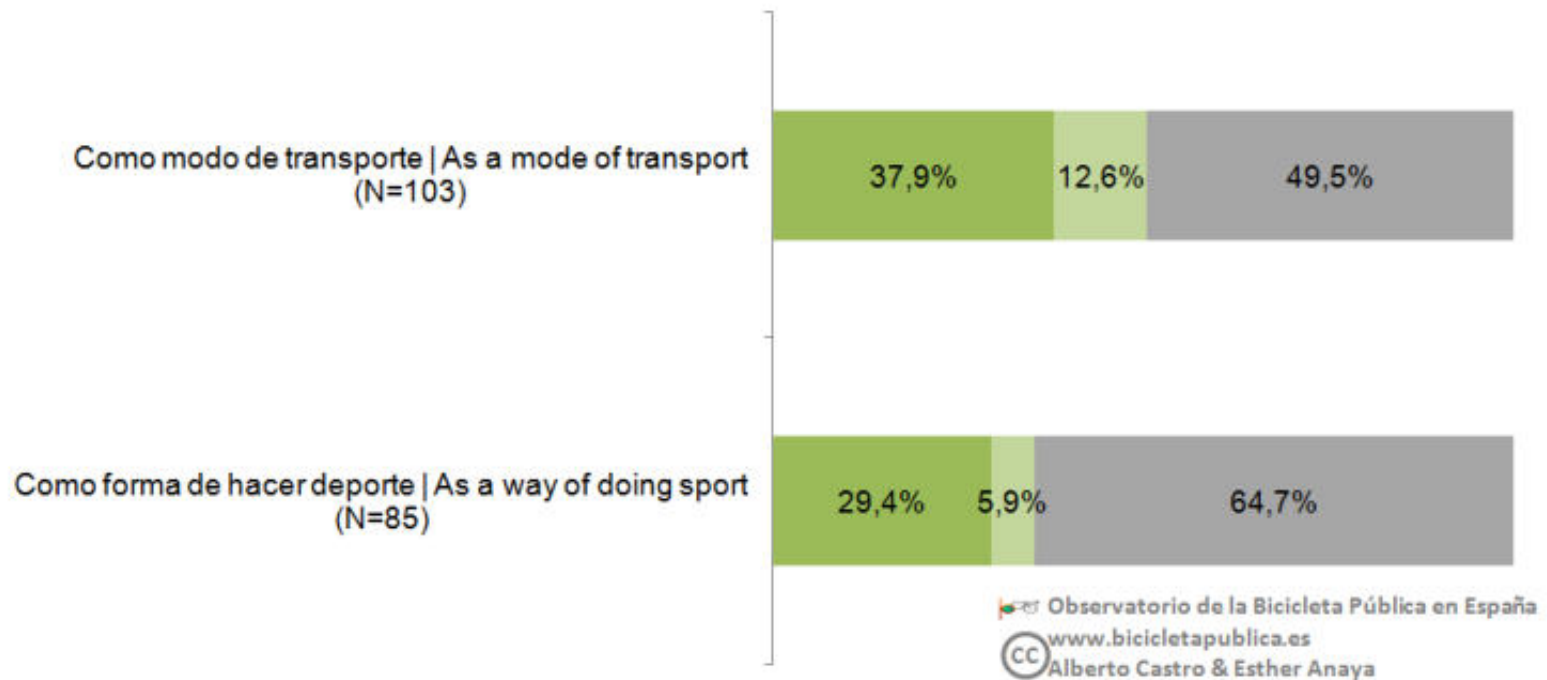


Extra material

¿Qué influencia ha tenido la bicicleta pública en la compra de tu propia bicicleta? |

How did bike-sharing influence on the purchase of your own bicycle? (N=188)

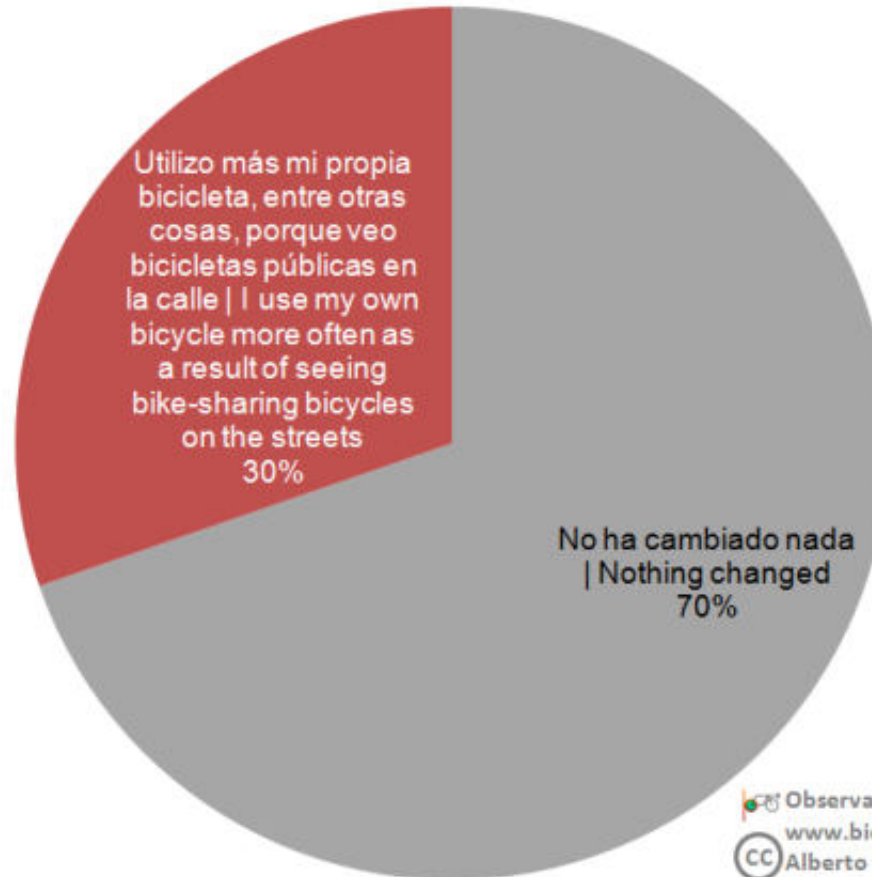
- Usar la bicicleta pública me ha animado a comprar mi propia bicicleta | Using bike-sharing encouraged me to buy my bicycle
- Ver bicicletas públicas en la calle me ha animado a comprar la mía propia | Seeing bike-sharing on the street encouraged me to buy my bicycle
- La bicicleta pública no ha tenido nada que ver | Bike-sharing had no influence



Extra material

Influencia de la bicicleta pública en la bicicleta privada | Influence of bike-sharing on private bicycle (N=307*)

*Personas que no usan la bicicleta pública porque prefieren su propia bicicleta | People not using bike-sharing because they prefer their own bicycle



Observatorio de la Bicicleta Pública en España
www.bicicletapublica.es
CC Alberto Castro & Esther Anaya

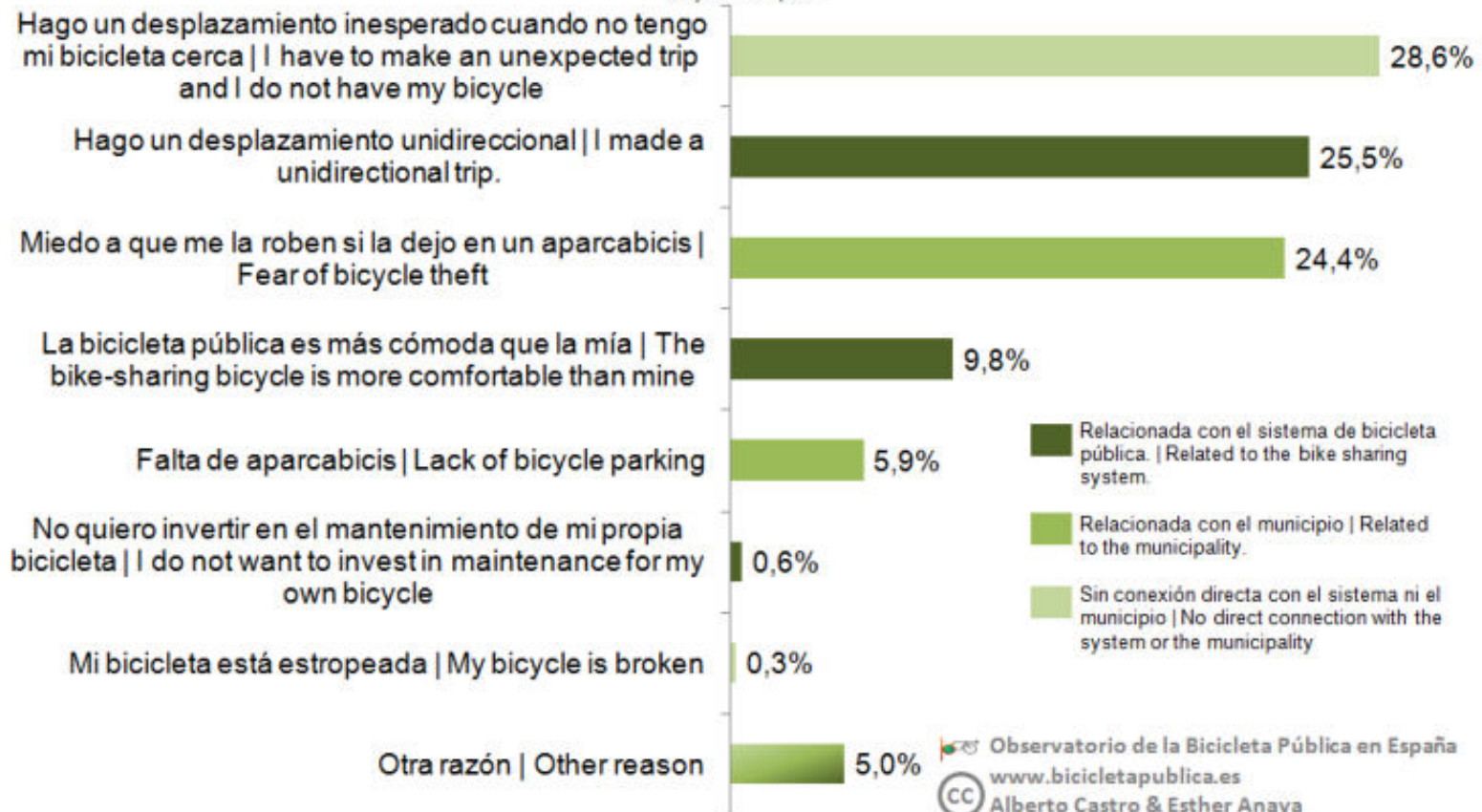
Extra material

- 74% of BSSs users have at least one bicycle at home.
- 42% of them use bike-sharing for transport-related reasons, being:
 - 29% unexpected trip
 - 25% unidirectional trip
 - 24% fear of bicycle theft

Extra material

Si tienes bicicleta propia ¿por qué recurres a la bicicleta pública? | If you have your own bicycle, why do you use bike-sharing? (N=357*)

*Usuarios de bicicleta pública que usan su propia bicicleta principalmente como modo de transporte | Bike-sharing users that ride their own bicycle mainly as a way of transport



Öffentliches Fahrradverleihsystem Nextbike Klagenfurt

Auf- und Ausbau eines automatisierten, öffentlichen
24/7Fahrradverleihsystems
in der Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee
und den Umland-/ Nachbargemeinden

Klimaschutzziele

Climate Protection Targets Klagenfurt

-40% CO₂ by 2030

-90% CO₂ by 2050

Existing Plans & Strategies

Urban Development Plan 2020+

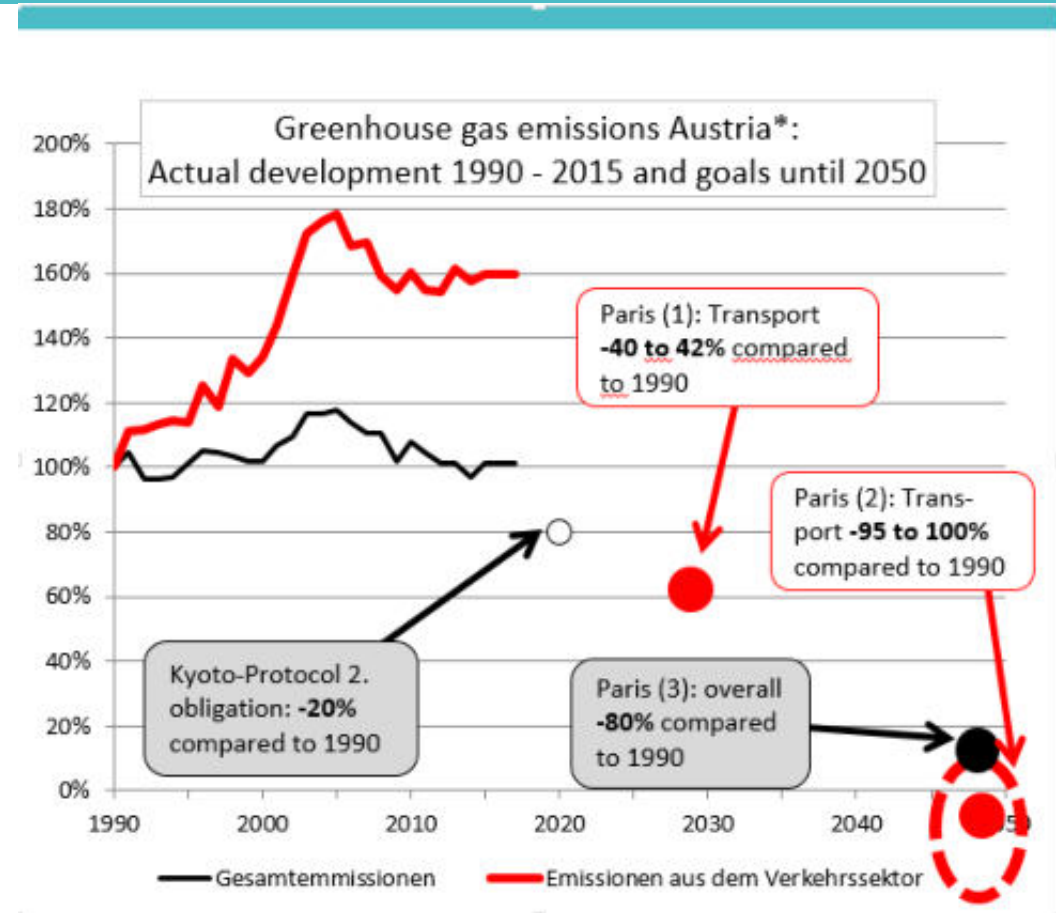
Covenant of Mayors (SEAP, SECAP)

Mission statement Klagenfurt

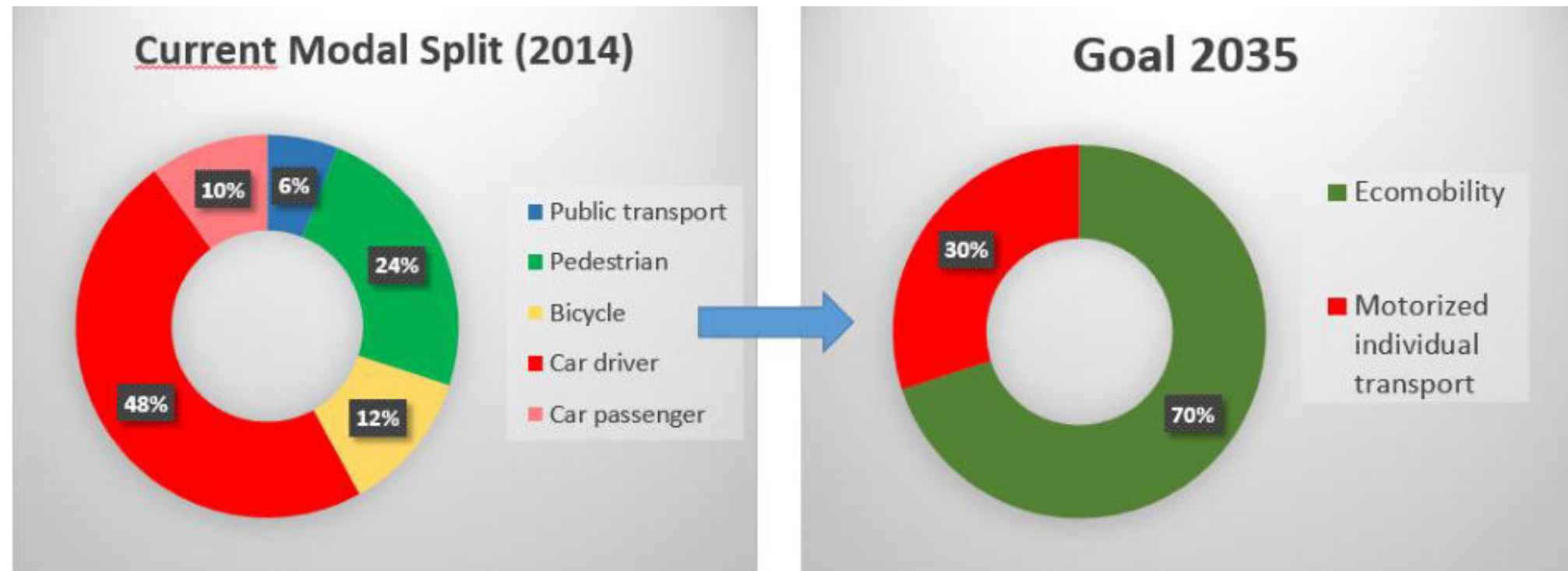
e5 – European Energy Award Programme

Smart City Strategy Klagenfurt

Mobility Plan 2035



Modal Split Ziel 2035



Radverkehrsanteil verdoppeln !

Aufbau des Systems in Klagenfurt



05/2016- 10/2016: Marktrecherche und
Konzepterstellung, öffentliche Ausschreibung
10/2016- 04/2017: Vorbereitung Initialisierung
(Standorte, Bewilligungen, etc.)

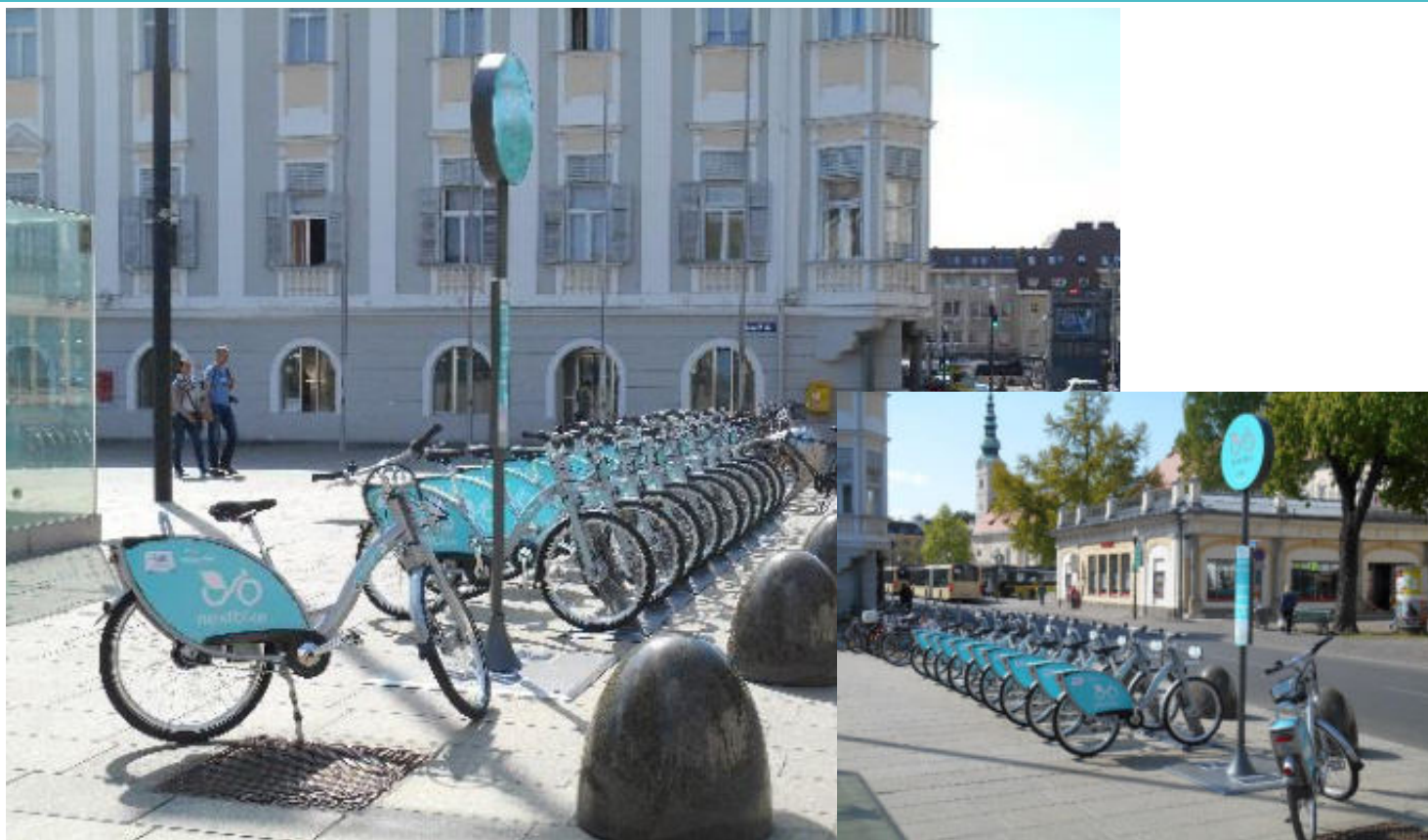


04/ 2017: Systemstart **Stufe I**: 11 Stationen, 60
smarte Fahrräder

04/2018: Ausbau **Stufe II**: Erweiterung 32
Stationen und 220 smarte Fahrräder in Klagenfurt
und 2 Umlandgemeinden

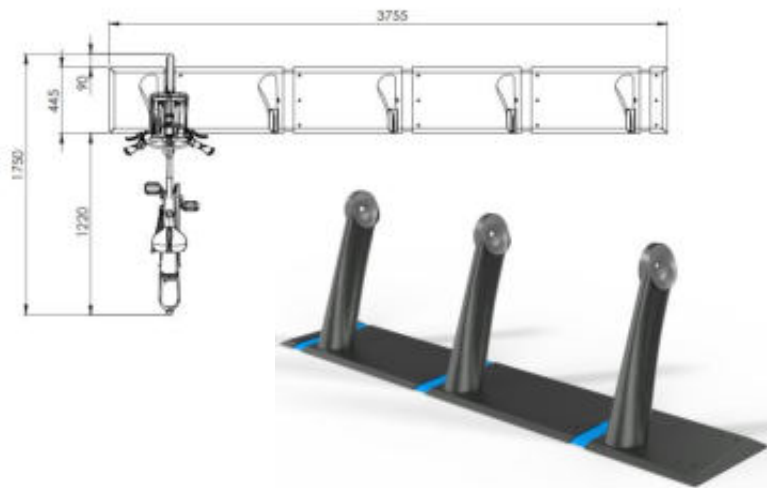
Nextbike Klagenfurt

- Zielgruppe(n): Klagenfurter Bevölkerung (und Touristen)
- Ganzjahresbetrieb
- Stationsbasierend (keine Terminals)
- Automatisierter 24/7 Verleih
- Betreiber: Magistrat der Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee, Abteilung Umweltschutz bzw. IPAK GmbH, Tourismusregion Klagenfurt GmbH

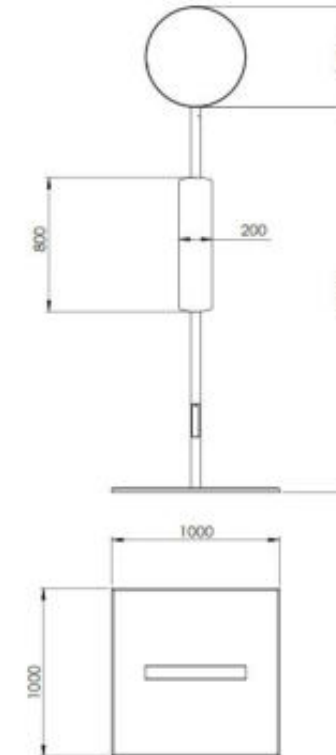


Ausstattung der Stationen

- Abstellanlagen



- Hinweis-schild



- Kein Strom-anschluss notwendig
- Beliebig skalierbar

220 smarte Leihfahrräder



Ausstattung:

- Unisex mit tiefen Einstieg
- Ausstattung nach StVO
- 7/8-Gang Nabenschaltung
- Höhenverstellbarer, diebstahlsicherer Sattel
- smarte Bikes dank Bordcomputer (ermöglichen GPS- Tracking)
- integriertes elektronisches Schloss (ermöglicht die Rückgabe auch bei vollbesetzten Stationen und Zwischenparken)

Funktionsweise

Abt. Klima-und Umweltschutz



1. Registrierung (Website, App oder telefonisch über die Hotline) und Hinterlegung der Kreditkarten-/ Bankdaten

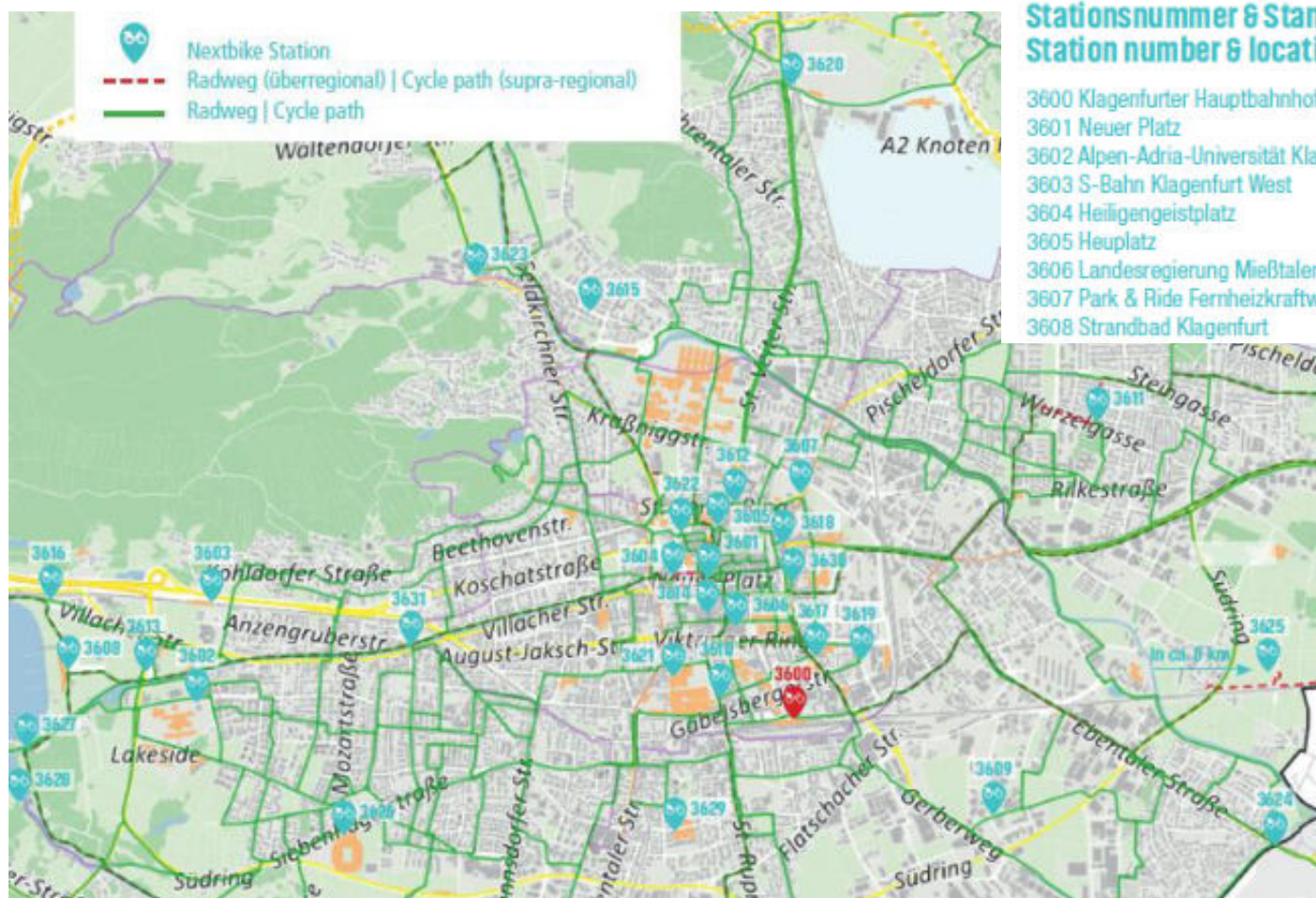
2. Entlehnung an jeder offiziellen Nextbike Station

- ✓ Smart Phone APP
- ✓ Direkt am Fahrrad (Bike Computer) durch Eingabe der Telefonnummer/ Nextbike Kundenkarte oder Klagenfurter Mobilitätskarte
- ✓ Telefonisch über die Kundenhotline



3. Rückgabe: an jeder offiziellen Nextbike Station

32 Standorte



- POI's: Universität, Neuer Platz, usw.
- Mobilitätsknoten (Bus/(S)-Bahnhofhaltestellen, P&R)

Bei der Auswahl der Standorte berücksichtigen:

- Sichtbarkeit
- Nähe zu Radwegen
- Verlängerung des ÖV

Wartung, Verschiebung & Servicierung



Mehrmals pro Woche durch einen externen Servicebetreiber (SBK – Soziale Betriebe Kärnten)

Vorgehensweise:

- Überwachung mittels eigener NB Software und Verschiebung der Fahrräder
- Inspektion der Stationen und Fahrräder (inkl. Testfahrt)
- Reinigung (nach Regen oder Schnee)
- Kontrolle Akkustand (WPAN/ Bordcomputer)
- bei Bedarf:
 - Reparatur
 - Austausch von Akkus, Aufladen

2 Tarife

Vorteilstarif

- Jahresgebühr € 49
- erste ½-Stunde gratis
- weitere ½-Stunde € 1
- 24 Stunden, ab der 5. Stunde € 9

Normaltarif

- keine Jahresgebühr
- erste ½-Stunde € 1
- weitere ½-Stunde € 1
- 24 Stunden, ab der 5. Stunde € 13

Zusätzliche Angebote:

- Sondertarife mit Gutscheincodes
- Mitarbeiterkarten für Unternehmen
- Integration in die Mobilitätskarte



Bewerbung/ Marketing

- Folder
- Plakatkampagne
- Schnuppertarif bei Systemstart, Sondertarife
- Kooperation mit Firmen
- Presseartikel
- Soziale Medien
- Vorbildwirkung



Am Foto: Karl Hoheberger (ÖBB-Infrastruktur), LR Ulrich Zafoschnig, Vrtgm. Jürgen Pfeiler, SR Frank Frey, Adolf Küllner (Tourismusverband) und Markus Gaastner (VCO)

Mobilitätspreis für Nextbike

Fahrradverleihsystem erhält den VCO-Mobilitätspreis für Kärnten in Silber. Nextbike verfügt über 3.700 aktive Nutzer und wurde für 10.000 Fahrten genutzt. Stephan Fugger

Vorbildhaftes Projekt VCO-Mobilitätspreis Kärnten 2018

Der VCO, Landesrat Ulrich Zafoschnig und die ÖBB gratulieren dem Magistrat der Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee, Abteilung Klima- und Umweltschutz und der Tourismus Region Klagenfurt am Wörthersee zur Auszeichnung des Projektes

Öffentliches Fahrradverleihsystem Nextbike Klagenfurt mit dem VCO-Mobilitätspreis Kärnten 2018.

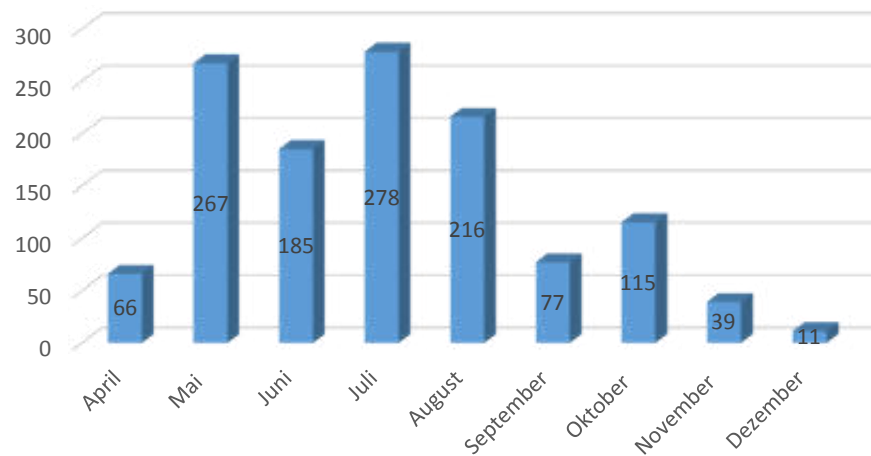
Wir freuen uns, dass Sie auch in Zukunft Ihr Know-How in diesem Bereich einsetzen und wünschen Ihnen dabei weiterhin viel Erfolg!


VCO General Manager

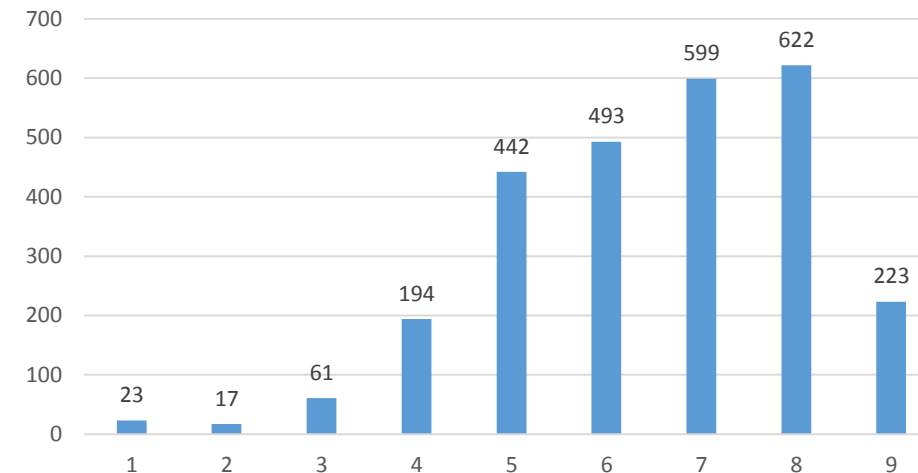

Karl Hoheberger
ÖBB Infrastruktur AG

Registrierungen

Nextbike Registrierungen 2017



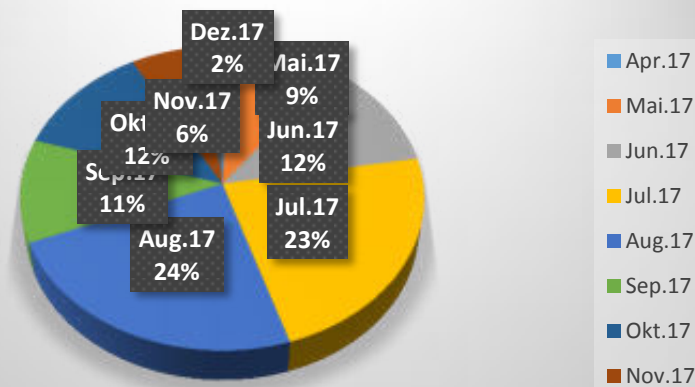
Nextbike Registrierungen 2018



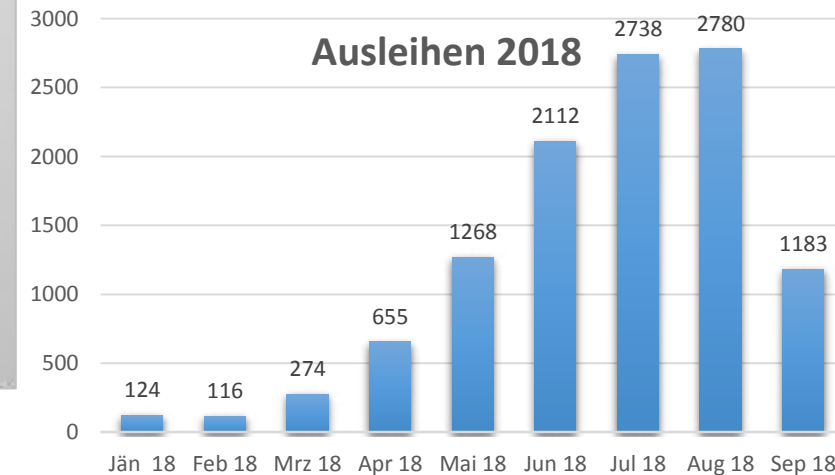
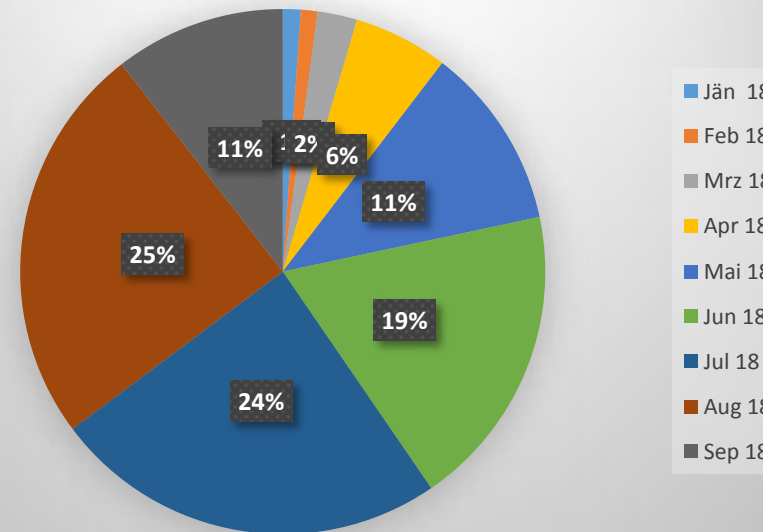
Bisher 3.927 registrierte NutzerInnen (Stand: 18.09.2018)

Ausleihen

Ausleihen 2017



Ausleihen 2018



Insgesamt bisher 15.634 Verleihvorgänge (Stand: 18.09.2018)

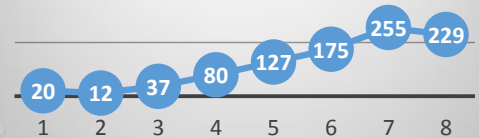
Standortranking

Abt. Klima-und Umweltschutz

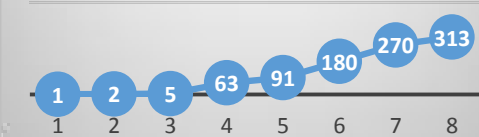
Universität Klagenfurt



Neuer Platz



Strandbad Klagenfurt



TOP 3 Standorte

1. Universität Klagenfurt
2. Neuer Platz
3. Strandbad Klagenfurt

2017

781

655

530

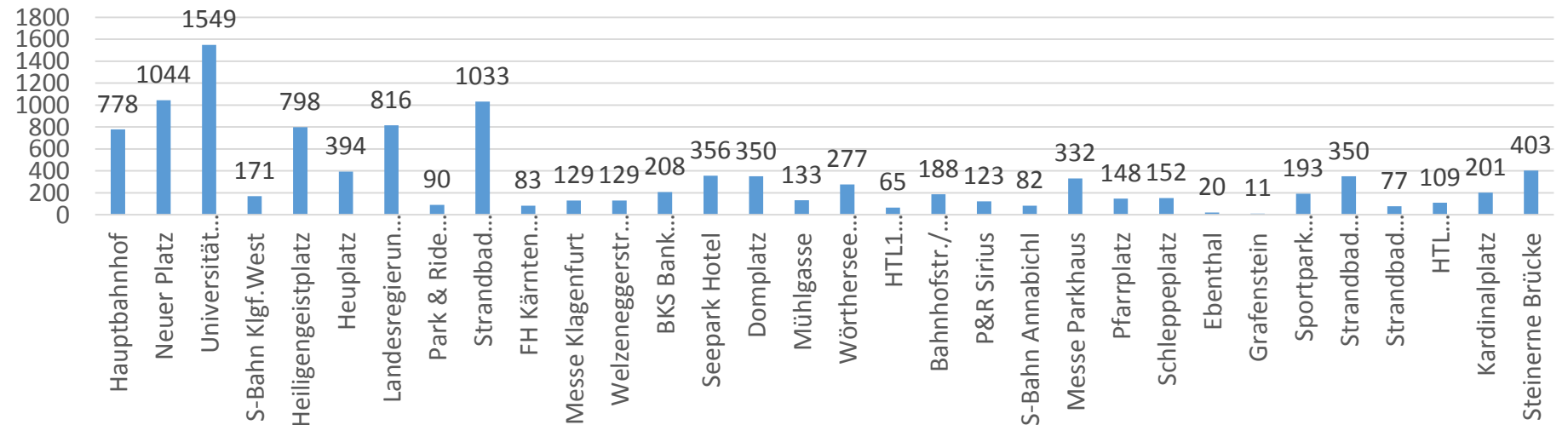
2018 (bisher)

1549

1044

1033

Verleihvorgänge nach Standorten 2018



Finanzierung/ Förderung

Abt. Klima-und Umweltschutz



- Investitionskosten ca. € 500.000
- Laufender Betrieb ca. € 100.000 p.a.
- Einnahmen ca. € 20.000 p.a.
- KPC Förderung ca. € 25.000
- Re-Investition ?

Bike-Sharing muss als Teil des Öffentlichen Verkehrs gesehen und mitfinanziert werden!

Ausblick

e-SmartBike



- Erweiterung auf mind. 40 Standorte
- Einbindung weiterer Gemeinden und Kooperationspartner im Zentralraum
- E-und Lastenleihfahräder
- Nutzung weiterer umweltfreundlicher Mobilitätsdienstleistungen mit einer Mobilitätskarte

Weitere Infos zu Nextbike Klagenfurt:
nextbike.at/klagenfurt

Abteilung Klima- und Umweltschutz/ IPAK GmbH

Wolfgang Hafner

E-Mail: wolfgang.hafner@klagenfurt.at

Birgit Pobatschnig

E-Mail: birgit.pobatschnig@klagenfurt.at

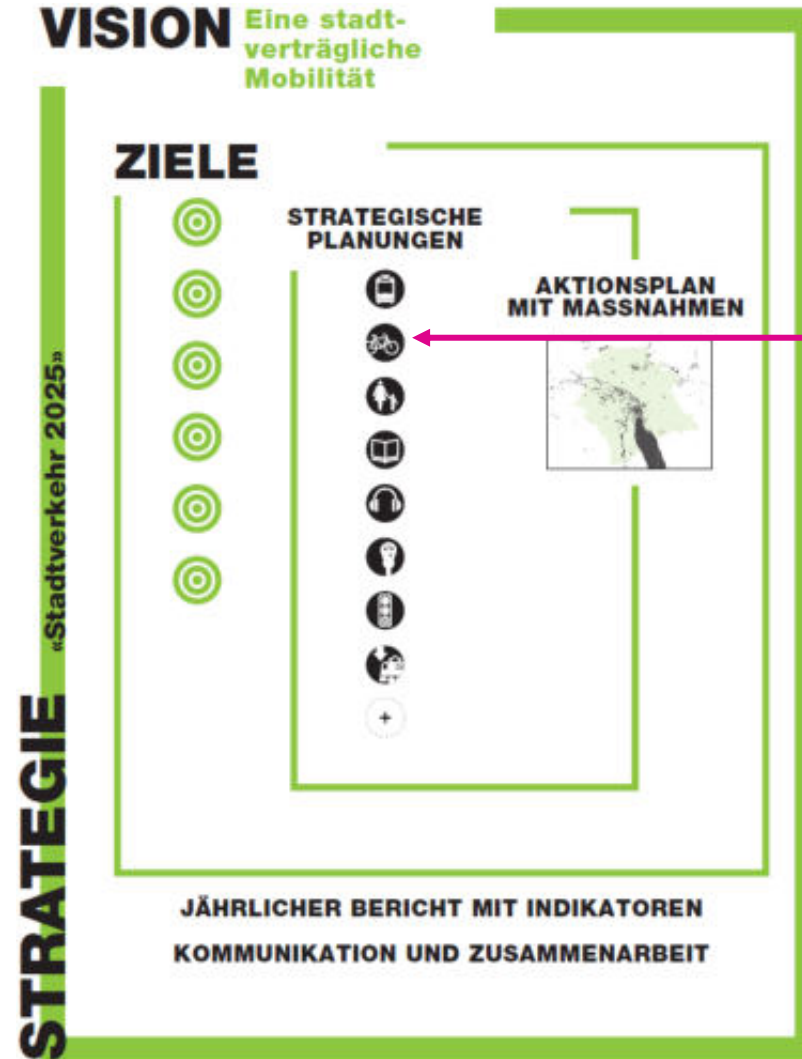
(Freefloating) Veloverleihsysteme: Fluch oder Segen für die Veloförderung?

Europäischer Radgipfel,
Salzburg
26. September 2018

Vilmar Krähenbühl
Stadtingenieur



Mobilitätsstrategie «Stadtverkehr 2025»



Der Masterplan Velo ist eine der strategischen Planungen der Mobilitätsstrategie «Stadtverkehr 2025»

Strategisches Ziel: Mehr + sicher Velofahren



**Angebot und
Attraktivität des öV,
Fuss- und Veloverkehrs
verbessern**

Quantitativ: 60 Mio. zusätzliche Fahrgäste auf dem VBZ-Netz bis 2025; Verdoppelung der Anzahl mit dem Velo zurückgelegter Fahrten bis 2025.



**Kapazität für den
MIV nicht erhöhen**

Quantitativ: Der Neu- oder Ausbau von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen ist nur unter der Bedingung zulässig, dass sich die Kapazität des gesamten Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr nicht erhöht; Anzahl Parkplätze im Gebiet des Historischen Kompromisses plafoniert (Stand 1990).



**Modalsplit von öV,
Fuss- und Velo-
verkehr erhöhen**

Quantitativ: Anteil öV, Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehr um 10 Prozentpunkte erhöhen.



**Bevölkerung vor den
negativen Auswirkungen
des Verkehrs schützen**

Quantitativ: Im Jahr 2025 werden in der Stadt Zürich weniger als 1000 Personen im Strassenverkehr verletzt.



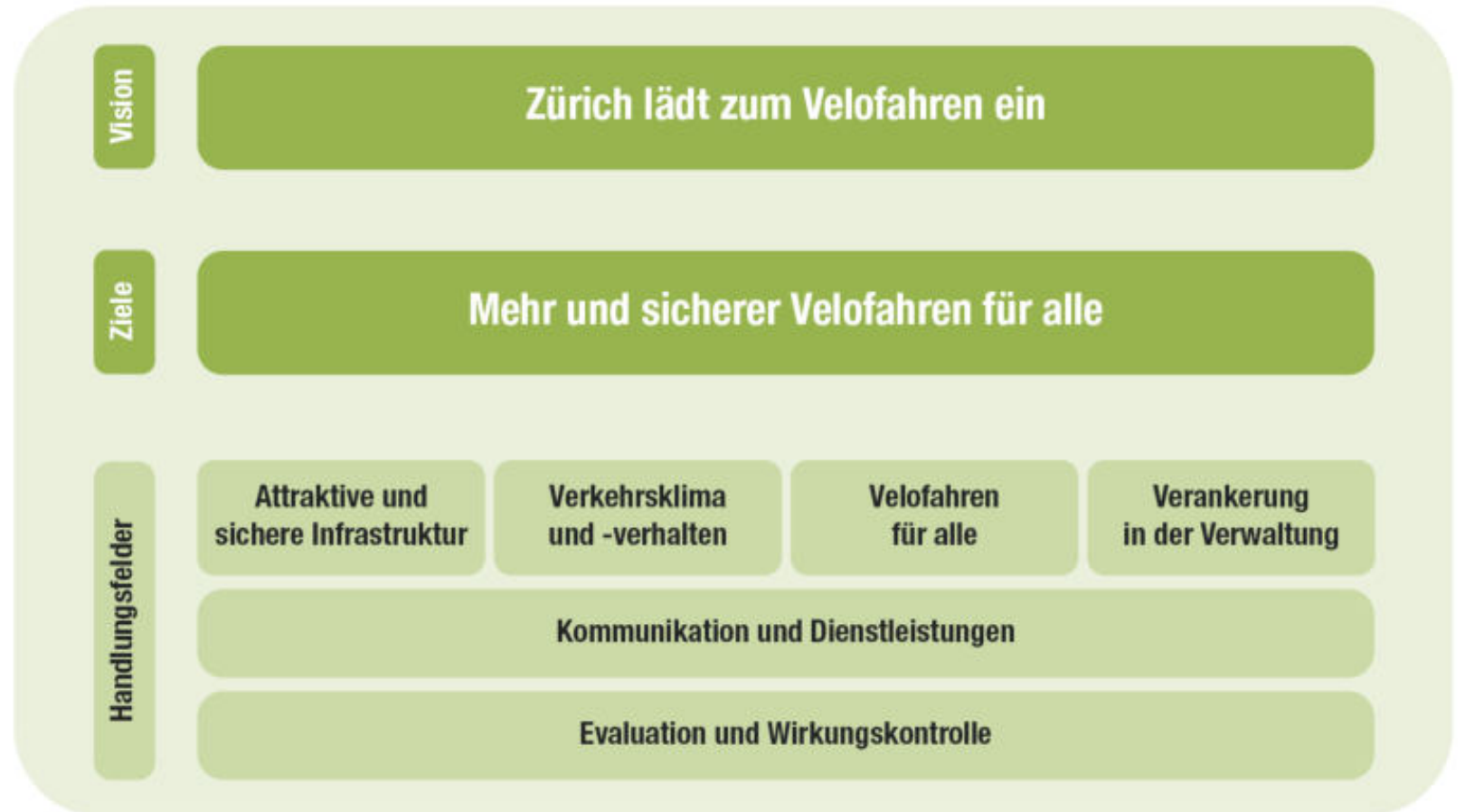
**Qualität des
öffentlichen
Raums steigern**



**2000-Watt-Gesellschaft
im Bereich Mobilität
umsetzen**

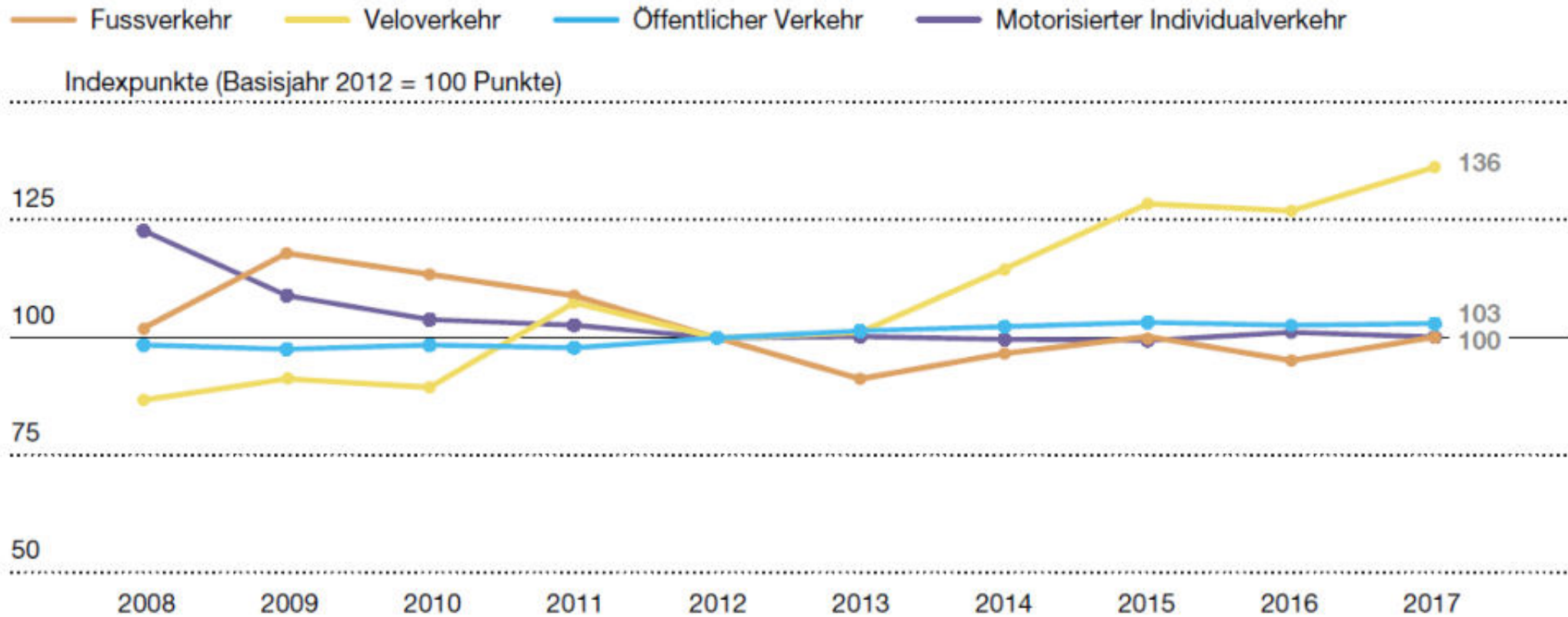
Quantitativ: Verringerung des CO₂-Ausstosses bis ins Jahr 2050 auf eine Tonne pro Person und Jahr.

Veloförderung in der Stadt Zürich



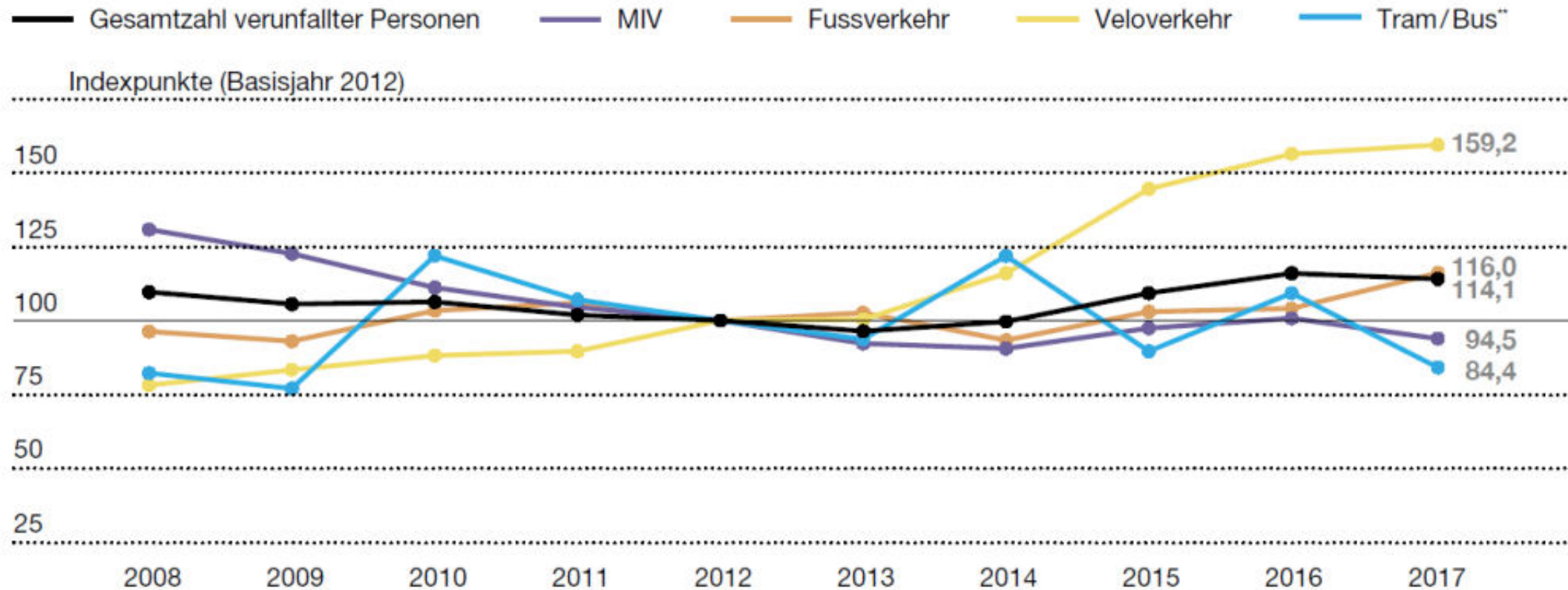
Fahrradnutzung erlebt in Zürich einen Boom

2012 bis 2017: 36 Prozent mehr gemessene Fahrradfrequenzen



... ebenso jedoch die Unfallzahlen

2012 bis 2017: rund 60 Prozent mehr registrierte Fahrradunfälle



Die Anfänge des Veloverleihs in Zürich

Seit 1994 Gratis-Veloverleih im Sommerhalbjahr

- Betrieben durch die Asyl-Organisation Zürich
- Velos müssen an die gleiche Station zurückgebracht werden
- Benutzung primär für Freizeit und Tourismus



Politischer (parlamentarischer) Auftrag im Jahr 2009

zur Einführung eines flächendeckenden Veloverleihsystems

- 2014: Öffentliches Submissionsverfahren nach GATT/WTO
- April 2018: Eröffnung der ersten Stationen nach langer Verzögerung infolge Rechtsverfahren



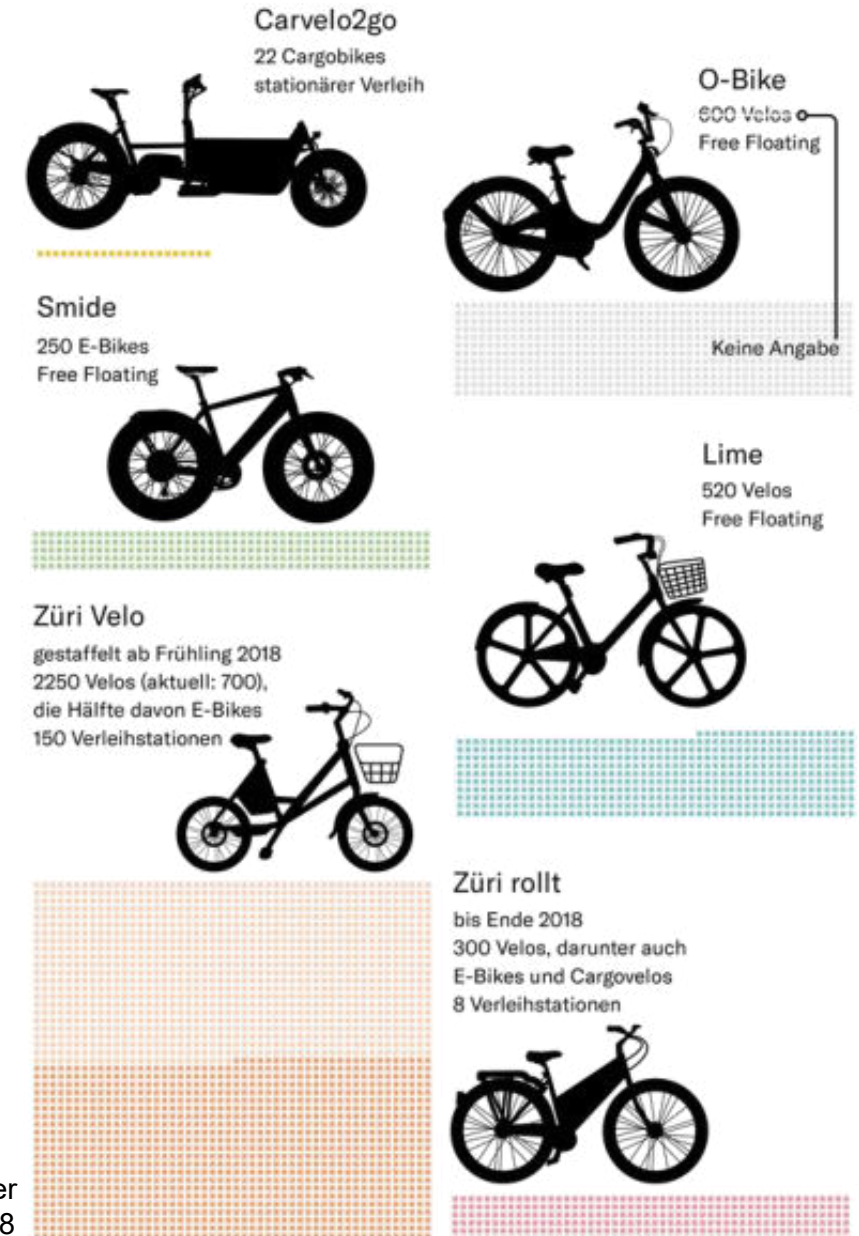
Heutige Situation in Zürich

Seit Herbst 2016 zahlreiche Free-Floating Veloverleihangebote:

- Smide (CH): schnelle E-Bikes, kleine Flotte, qualitativ hochstehendes Angebot
- O-Bike (SGP): billiges Velo; Angebot im Sommer 18 eingestellt
- Limebike (USA): konventionelle Velos mit 3-Gangschaltung

Weitere Zweirad-Verleihangebote (beide seit April 18)

- Mobility E-Kleinmotorradverleih
- Limebike E-Tretroller

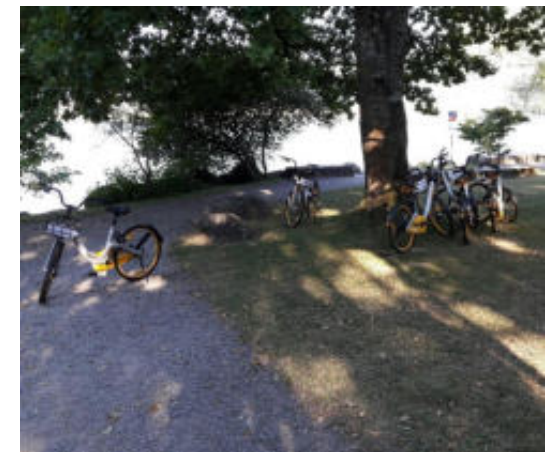


Städtische Regelung für Freefloating Veloverleih-Angebote

Markt soll grundsätzlich offen sein für alle Anbieter. Allerdings gelten klare Spielregeln: Eine **gemeinverträgliche** und **bestimmungsgemässe** Nutzung des öffentlichen Grundes (Gemeingebrauch) **ist ohne Bewilligung möglich unter der** Voraussetzung, dass es keine regelmässigen oder grösseren Ansammlungen von Zweirädern an einem Ort auf öffentlichem Grund gibt, d. h.

- max. 10 % Verleih-Zweiräder in einer Abstellanlage der Stadt, wobei 1 Fahrzeuge pro Anbieter toleriert wird
- auf öffentlichem Grund werden mehr als 2 Fahrzeuge als Ansammlung angesehen, was nicht zulässig ist.

Bei einer Missachtung haben die Anbieter 24 Stunden Zeit, die gemeldeten Zweiräder zu entfernen, danach werden diese von der Stadt eingesammelt. Dafür wird eine Gebühr von 50 Franken erhoben.



Wo liegen Chancen...

- Beitrag zur **Förderung des Fahrradverkehrs** in der Stadt:
Umweltverbund stären und Image verbessern
- **Wettbewerbssituation** stärkt Qualität und Vielfalt der Angebote
- Öffentliche Hand bezahlt **keine Subventionen**



Wo liegen Risiken...

- **Druck auf die Abstellplätze und den öffentlichen Raum** nimmt deutlich zu, in den überwiegend gemischte Anlagen für Fahr- und Motorräder, aber auch generell auf öffentlichem Plätzen und Anlagen
- **Aufwand zur Kontrolle und Sicherstellung der Ordnung** im öffentlichen Raum ist beträchtlich
- **Velounfälle** können zunehmen, da teils ungeübte Fahrer E-Bikes im Stadtverkehr benutzen.
Der Anbieter mit schnellen E-Bikes (45 km/h) hat aufgrund der Intervention der Stadt die Geschwindigkeit (auf 35 km/h) gedrosselt. Zudem werden von der Stadtpolizei Kontrollen betreffend Fahrausweise und Helmpflicht bei den schnellen E-Bikes vorgenommen.
- Heutige **rechtliche Rahmenbedingungen** lassen viel Interpretationsspielraum, womit Handhabung der CH-Städte sehr unterschiedlich ist: keine einheitliche Situation



Fazit Stadt Zürich

Markt ist dynamisch

- Entwicklung schwierig einschätzbar, Konsolidierung noch nicht erfolgt
- Free-Floating nicht nur bei Fahrrädern, sondern Ausweitung auf zahlreiche andere Fahrzeugkategorien: Motorräder, Tretroller, Cargo-Bikes, etc.

Kunden sind flexibel

- Kunden stellen sich rasch auf neue Angebote ein und probieren aus
- Kunden entscheiden, welche Produkte sich durchsetzen werden

Städte sind gefordert

- Städte sind gefordert, dem Markt Spielraum zu geben und gleichzeitig unerwünschte Situationen im öffentlichen Raum zu verhindern
- Ausweitung auf zahlreiche weitere Angebote sind zu berücksichtigen



Situationsspezifische Lösungen gefordert

Handhabung Veloverleih in den Schweizer Städten unterschiedlich

- Liberal (Bsp. Zürich) bis restriktiv (Bsp. Bern)
- Abhängig von bereits bestehenden Angeboten, Strategien und Platzverhältnissen

Veloförderung abhängig von der Gesamtstrategie

- Zürich fördert seit Jahrzehnten den öffentlichen Verkehr und hat ein sehr dichtes ÖV-Netz mit einem attraktiven Fahrplan
- Zürich hat sehr enge Platzverhältnisse
- Platz für Veloinfrastruktur ist kaum vorhanden, ausser der motorisierte Verkehr würde weiter eingeschränkt



www.stadt-zuerich.ch/tiefbauamt
www.stadtverkehr2025.ch



Stadt Zürich
Tiefbauamt