



## **Infotreffen vom 30. April 2010**

### **Themen: Velostation Liestal, Koordinationsstelle bikesharing, Präsentation von nextbike Protokoll**

#### **1. Begrüssung Christoph Merkli**

Christoph Merkli begrüsst alle Anwesenden, insbesondere den Liestaler Stadtrat und Präsident des Trägervereins Velostation Liestal Lukas Ott. Ein spezieller Dank geht an Armin Schmid von rent a bike für das Kaffeebuffet und der Stadt Liestal für das Apéro.

#### **1.1 Begrüssung Lukas Ott**

Lukas Ott, Liestaler Stadtrat, begrüsst alle TeilnehmerInnen. Für die Velostation Liestal ist es sehr erfreulich mit diesem Infotreffen in den Kreis der Velostationen aufgenommen werden zu dürfen. Liestal zählte sich bisher als urwaldfreundliche Gemeinde und als Energiestadt. Jetzt darf man sich auch noch Velostationsstadt nennen. Die Velostation wurde inklusive Projektierung innerhalb von drei Jahren gebaut. Die Fachleitung erfolgte unter anderem durch Martin Wälti von der Velostation Burgdorf. Man ist sehr glücklich, dass die eigene Velostation nun vor 2 Monaten in Betrieb genommen werden konnte. Für das Veloparking gibt es einen eigenen Trägerverein, welcher sich aus Vertretern der Stadt, der Sozialbehörde, des Job-Club Basel, der Pro Velo und des lokalen Gewerbes zusammensetzt. Diese breite Zusammensetzung dokumentiert auch gleich die Vielfältigkeit von Liestal. Die Velostation reiht sich auch in weitere soziale Massnahmen am Bahnhof ein. Bereits vor der Station wurden mit Streetwork, der Bahnhofpatenschaft, der Abfallkampagne, dem runden Tisch Sicherheit und der Courage Liestal diverse Projekte gestartet. Lukas Ott wünscht allen eine gute und informative Tagung in Liestal.

#### **2. Velostation Liestal, Bau und Bahnhofplatzplanung**

Auch Daniel Christen, Leiter der Abteilung Hochbau Liestal, begrüsst im Namen des Stadtbauamt Liestal alle Anwesenden. Daniel Christen war verantwortlich für die Planung und die Ausführung des Veloparkings. Da in Liestal am Bahnhof lange eine wilde Parkiererei herrschte, kamen 2005 die ersten Ideen für den Bau einer eigenen Velostation. Bereits im folgenden Jahr fand im Stadtrat die erste Infoveranstaltung statt. 2007 erfolgte dann der Projektstart, 2008 kam der Beschluss des Stadtrats zur Einwohnerratsvorlage und im März 2009 wurde dieser vom Einwohnerrat genehmigt. Danach konnte die Detailplanung beginnen, welche im November des gleichen Jahres auch gleich abgeschlossen wurde. Es folgte der Baubeginn im Dezember und schlussendlich die Eröffnung im März 2010. Bevor mit dem Bau begonnen werden konnte, brauchte es also einige Zeit um alle politischen Hürden zu nehmen. Der Bau selber wurde aber sehr schnell und intensiv durchgeführt. Während der Planungszeit musste man sich natürlich auch um einen geeigneten Standort kümmern. Ziel war, die Station in der Nähe des Bahnhofs zu errichten. Um den idealen Platz zu finden, wurden die Frequenzen der verschiedenen Möglichkeiten getestet. Durch diesen Test konnte die Post als idealer Standort für das Veloparking evaluiert werden. Nach einigen Gesprächen mit den Verantwortlichen der Post konnte man sich schlussendlich auf den gewünschten Platz einigen. Eine Hürde stellten die Gespräche mit den Besitzern der benachbarten Grundstücke dar, welche ganze 4 Monate dauerten. Zudem wurde lange über das sperrige Gitter, welches die Velostation einzäunen sollte, diskutiert. Doch auch dieses Problem konnte bewältigt werden. Als Eingangsbereich mit Empfang wurde ein provisorisches Gebäude erstellt, welches allen Anforderungen der Wärmetechnik erfüllt und auch den weiteren Bauvorschriften entspricht. Das nicht ein fixer Eingangsbereich gebaut werden konnte, liegt daran, dass die Velostation, laut Vorlage der Stadt, rückbaufähig sein



muss. Diese Anforderung stellt die Stadt, damit nach einer Pilotphase von 3 Jahren überprüft werden kann ob eine kostendeckende Rechnung erreicht werden kann. Erst danach wird über einen definitiven Verbleib des Parkings entschieden. Da die Station mit ihren dazugehörenden Dienstleistungen auch Büroräumlichkeiten benötigt, hat man eine naheliegende Garage gemietet, welche dementsprechend angepasst wurde. Die Baukosten der Velostation betragen schlussendlich Fr. 320'000.-. Davon verbrauchte allein die Doppelstockanlage Fr. 100'000.-. In diesem Betrag nicht inklusive ist der Einbau des Büros von Fr. 120'000.-. Im Weiteren werden für die Werkstatt zusätzliche Räume von der Post gemietet. Das bisherige Fazit der Velostation ist auf jeden Fall gut.

Fragen von den Teilnehmern:

- *Wie viel Platz nimmt die Velostation in Anspruch?*

ca. 400 m<sup>2</sup> (inkl. Büros, Werkstatt)

- *Wie viele Einwohner hat Liestal?*

13'000

- *Wie ist die finanzielle Lage der Velostation?*

Nach der Pilotphase von 3 Jahren sollte es möglich sein eine kostendeckende Rechnung zu erreichen. Falls dies nicht der Fall ist, muss man über die Bücher.

## 2.1 Betriebsführung

Oswald Hürlimann ist der Betriebsleiter der Velostation Liestal. Das Zutrittssystem ermöglicht einen 24-Stunden-Zugang zu den Velos. Einzig Neukunden können nur während den Öffnungszeiten die Velostation betreten und so ein Abonnement oder eine Tageskarte lösen. Neben dem normalen Angebot, das Velo bewacht abstellen zu können, bietet man auch viele andere Services an: Pumpservice, Veloreinigung und Veloreparatur. Damit zu einheimischen Velomechanikern keine Konkurrenzsituation entsteht, hat man sich für eine enge Zusammenarbeit entschieden. Einfache Arbeiten wie die Reinigung oder Kleinteilewechsel werden selber gemacht. Grössere Reparaturen hingegen werden an die lokalen Mechaniker weitergegeben. E-Bike-Besitzer finden im Veloparking eine kostenlose Akku Lade- sowie Wechselstation vor. Neueinsteiger haben zudem die Möglichkeit ein E-Bike zu mieten. Falls einem Radfahrer Zubehör wie ein Schloss, Regenschutz oder Licht fehlt, kann er dies direkt in der Velostation beziehen. Neben all diesen Angeboten gibt es in Liestal auch noch den Ordnungsdienst, einen Frischmacherraum mit WC, eine Schuhputzmaschine, den Schuhputzservice sowie Schliessfächer. Weitere Dienstleistungen, welche noch eingebaut werden sind der Hauslieferdienst, der Recyclingservice und der Bügel- und Wäscheservice. In Abklärungen sind noch ein Imbissstand, die Aufarbeitung von Veloleichen für Occasionsmarkt resp. Export nach Afrika und ein Nähatelier. Für den Hauslieferdienst wurden von der Basler Kantonalbank grosszügigerweise 1000 Vignetten, gesponsert, welche für einen gratis Hausliefereinsatz berechtigen. Diese Vignetten werden von der Velostation verschenkt. Zudem sponserte der Verein Frauenplus Baselland stabile Taschen für den Transport der Waren.

Neben dem Betriebsleiter, Oswald Hürlimann, ist auch die Geschäftsführerin, Marie-Thérèse Véron für die Velostation verantwortlich. Das Team, welches für den reibungslosen Ablauf innerhalb des Parkings verantwortlich ist, besteht im Weiteren aus einem Praktikanten, SozialhilfeempfängerInnen und einem Coach des Vereins Job Club Basel. Die SozialhilfeempfängerInnen sind für die Bevölkerung besonders wertvoll, da sie eine grosse Dienstleistung erbringen. Ziele der Arbeit durch SozialhilfeempfängerInnen sind wieder ein geregelter Arbeitsalltag einzuführen, die Integration in ein Team, Förderung der Sozial- sowie Fachkompetenz, Stabilisierung der persönlichen Situation und wenn möglich eine



Eingliederung in den normalen Arbeitsmarkt. Wenn die SozialhilfempfängerInnen zur Velostation kommen, wird als erstes abgeklärt wo am meisten Handlungsbedarf ist. Entweder in der Sozial- oder der Fachkompetenz. Später erhalten alle in der Bewerbungswerkstatt in Basel die Möglichkeit Bewerbungen für eine andere Arbeitsstelle zu schreiben. Schliesslich ist das Endziel, den Leuten den Sprung in die Arbeitswelt zu ermöglichen. In der Velostation gibt es für die Arbeitslosen bereits verschiedene Arbeitseinsätze. Betriebsunterhalt, Hauswirtschaft und Büroassistenten sind die verschiedenen Arbeitsbereiche. Durch die Einführung des Hauslieferdienstes werden noch einige Bereiche hinzukommen. Zur Velostation selber bleibt zu sagen, dass die Jahresabos für die Benützung des Parkings bereits über die Hälfte verkauft und auch bereits einige Monatsabonnemente über den Ladentisch gegangen sind. Am 8. Mai findet nun das offizielle Eröffnungsfest der Velostation statt. Dazu sind alle recht herzlich eingeladen. Zum Schluss bleibt noch Martin Wälti von der Velostation Burgdorf, welcher immer wieder wertvolle Tipps geben konnte, zu danken.

Fragen von den Teilnehmern:

- *Gibt es in der Velostation auch andere Kunden als nur Pendler?*  
Personen von Aussenquartieren benützen die Station auch für Stadteinkäufe. Zudem zählen auch Familien mit Anhängern zum Kundenkreis.
- *Wird das Veloparking immer durch den Ordnungsdienst bewacht?*  
Nein, nur während den Öffnungszeiten. Danach erfolgt die Überwachung mit Videokamera (24 Stunden). Es wird allerdings auch keine längere Bedienung benötigt, da nach 19.00 Uhr nur noch wenige Velos in der Station sind.
- *Ist ein 24 Stunden Eintritt mit einer Blankoeintrittskarte möglich (Bsp. 12er-Abo)?*  
Nein, dies einzurichten hätte grosse Mehrkosten verursacht.
- *Werden die Löhne zu 100% vom Sozialdienst übernommen und sind die Zahlungen auch über einen längeren Zeitraum gewährleistet?*  
Der Sozialdienst bezahlt die Löhne zu 100%, auch über einen längeren Zeitraum. Die Velostation bezahlt jedem Mitarbeiter zusätzlich Fr. 250.-.
- *Kann der Hauslieferdienst in einer kleinen Stadt wie Liestal rentieren?*  
Gemäss Erfahrung aus anderen kleinen Gemeinden sollte der Hauslieferdienst auch in Liestal rentieren.
- *Wie viele Arbeitsplätze bietet die Velostation und wie viele Arbeitslose gibt es in Liestal?*  
Schlussendlich werden es ca. 20 Arbeitsplätze sein. Liestal selber verfügt über ca. 130 Arbeitslose.
- *Gab es keinen Platz für die Velostation direkt am Bahnhof?*  
Jeder m<sup>2</sup> rund um den Bahnhof wurde untersucht. Für die SBB war das Veloparking leider wirtschaftlich nicht interessant, sie sind nur an gratis Abstellplätzen interessiert. Eine grosse Ausnahme stellt Lyss dar, wo die Velostation auf dem Grundstück der SBB gebaut wird.

### **3. Begehung der Velostation Liestal in Gruppen**

Die Gruppen werden von Daniel Christen, Andreas Stäheli und Martin Wälti geleitet. Es werden auch die Werkstatt und die Büros besichtigt.

### **4. Entwicklung der bikesharing-Angebote, Manon Giger**

Es ist schön, nun auch das Thema bikesharing angehen zu können. Bikesharing ist aus folgenden Gründen für eine Stadt sehr attraktiv. Es ist ein Element für das Stadtmarketing, eine Dienstleistung für die Bevölkerung, es hilft mit bei der Veloförderung in einer Stadt und



es erhöht die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs. Für die Nutzer ist bikesharing sehr reizvoll, da man sich nicht selber mit dem Unterhalt und Diebstahlschutz beschäftigen muss und die Velos auch nur für kurze Zeit gebraucht werden können. Es kann also das eigene Velo ersetzen. Vor 9 Jahren war die Abdeckung von bikesharing in Europa noch gering. Doch in den letzten Jahren hat sich viel getan und es ist jetzt bereits in vielen europäischen Städten möglich, sich auf einfache Art und Weise ein Velo auszuleihen. Obwohl es in der Schweiz noch fast keine bikesharing-Angebote gibt, wird das Land als sehr bikesharing-freundlich bewertet. Was braucht es aber damit bikesharing auch in der Schweiz öfter angeboten wird? Sicherlich müssen erst einmal die Behörden am Projekt interessiert sein. Zudem braucht es natürlich genügend Nutzer sowie einen Betreiber, welcher für den Unterhalt der Velos zuständig ist. Eine mögliche Variante wären da natürlich die verschiedenen Velostationen. Um die Benützung der Velos attraktiver zu machen, könnten Betreiber des Öffentlichen Verkehrs ein Kombi-Ticket anbieten, welches auch die Benützung eines Velos ermöglicht. Vorbild dafür ist die Deutsche Hauptstadt Berlin. Dort arbeitet die Deutsche Bahn daran ein flächendeckendes Angebot zu erstellen. Natürlich sind auch die richtigen Standorte für die Abstellplätze der Velos wichtig. Dazu wird ein Planer benötigt, welcher herausfinden kann, wo bikesharing-Stationen am sinnvollsten sind (Bsp. P+R, Bahnhof etc.). Weitere Punkte, die für den Einsatz von bikesharing geklärt werden müssen sind die Finanzierung (Staat, ÖV-Anbieter, Tourismusbetriebe), aus wem sich das Zielpublikum zusammensetzt und wie das System funktioniert um Zugang zu den Velos zu haben. Theoretisch wäre eine Multikarte für SBB, Mobility, bikesharing etc. möglich, ist aber weiterhin nur Zukunftsmusik, weil eine Harmonisation aller Zutrittssysteme und eine einheitliche Datenbank nötig wären. Im Weiteren ist für bikesharing auch ein gutes Velokonzept nötig, denn allein mit bikesharing ist das Veloproblem einer Stadt nicht gelöst. Als gutes Beispiel dafür gilt Biel, welches in diesem Sommer sein breites bikesharing-Angebot einführen wird und bereits jetzt einen dichten Veloverkehr aufweist. Eine andere Stadt, in der bikesharing bereits von Velopass angeboten wird ist Fribourg. Fribourg hat 400 Velos an 30 fixen Stationen, welche gut sichtbar im öffentlichen Raum verteilt sind. Bald werden zu den normalen Fahrrädern auch noch E-Bikes hinzukommen. Neu gibt es nun auch eine Koordinationsstelle bikesharing, die aus der Velokonferenz und Pro Velo (Mandat von ASTRA) besteht. Dienstleistungen dieser Koordinationsstelle sind unter anderem Beratungen (Idee: erster Halbtage gratis Beratung), einmal jährlich ein bikesharing-Infotreffen und ein elektronischer Newsletter. Das Sekretariat befindet sich in Bern (Pro Velo) und wird von Manon Giger geführt. Ab dem 20. Mai wird auch die eigene Homepage online sein. Das erste bikesharing-Infotreffen findet im September in Biel statt wo mehr Details zu bikesharing präsentiert und besprochen werden können.

#### **4.1 nextbike, das Veloverleihsystem von rent a bike, Armin Schmid**

Armin Schmid dankt für die Möglichkeit sein Veloverleihsystem zu präsentieren. Da bei rent a bike bisher nur Tages- und Halbtagesmieten möglich waren, hat man sich entschieden das System nextbike einzuführen. Nextbike ist ein einfaches und nutzerfreundliches Veloverleihsystem. Um sich ein Velo zu mieten benötigt man nur ein Handy und eine einmalige Anmeldung. Bei der Anmeldung muss man sich auch gleich für eine Zahlungsvariante entscheiden. Es kann zwischen der Kreditkarte oder dem Lastschriftverfahren ausgewählt werden. Sobald die Anmeldung vollzogen ist, stehen dem Kunden tausende Velos in ganz Europa zur Verfügung, welche per Anruf oder bald vielleicht auch per SMS reserviert werden können. Die Velos stehen an definierten Standorten und können an einem beliebig anderen nextbike-Standort wieder abgestellt werden. So können die Velos neu auch nur für Kurzstrecken gebraucht werden und müssen nicht immer an den



Ausgangspunkt zurückgebracht werden. In der Schweiz ist jedoch bisher Luzern die einzige Stadt, welche über ein vollständig ausgebautes nextbike-Netz verfügt. In Luzern befinden sich ab Mai dieses Jahres 140 Velos an Standorten in der ganzen Stadt. Die Vernetzung wird allerdings auch in der Schweiz immer wie grösser. Momentan sticht aber vor allem Deutschland durch sein dichtes Netz hervor. Die Fahrräder, welche für die Kunden bereit stehen sind das Cruiser Comfort oder das Cruiser Classic. Natürlich mit allem notwendigen Zubehör. Bei einem dichten Netz ist auch der Unterhalt der Velos sehr wichtig. Über das Call-Center in Deutschland kann der Betreiber jederzeit nachfragen wo sich welche Velos befinden und sich so auf Servicetour begeben. Der Verleih erfolgt allerdings nur von März bis November. Der Winter würde die Velos zu sehr beanspruchen und so einen grossen Verschleiss an Rädern mit sich bringen. Ansonsten besticht nextbike auch durch seine hohe Wirtschaftlichkeit. Auf den Velos befinden sich grosse Werbeflächen, welche an beliebige Unternehmen verkauft werden können. Die zweite Einnahmequelle von nextbike sind die Aboeinnahmen. Zudem sind für nextbike, dank des einfachen und effizienten Systems, nur geringe Investitionskosten nötig (ca. Fr. 4'500.- pro Station inkl. 4 Velos). Auch aus diesem Grund besticht nextbike durch sein hohes Wachstumstempo.

Fragen von Teilnehmern zu bikesharing und rentabike:

- *Was sind die Hauptunterschiede von nextbike zu velopass?*  
Velopass benötigt einen Elektroanschluss und muss deshalb als fixer Standort aufgebaut werden. Aus diesem Grund ergeben sich auch höhere Investitionskosten. Die Station ist dann auch entsprechend klar erkennbar. Zutrittssystem bei Velopass ist eine Smartcard, was eine hohe Kompatibilität bedeutet. Die Zielgruppen sind jedoch in etwa die gleichen (Touristen, Park + Ride Benutzer, Pendler, Stadtbewohner).
- *Was ist Suisse roule?*  
Suisse roule ist der Netzwerk der Gratis Veloverleih Stationen der in verschiedenen schweizer Städten den Einwohnern und Gästen gratis Velos zur Verfügung stellt. Velopass ist von Lausanne Roule entstanden.
- *Gibt es im Winter kein nextbike-Angebot?*  
Nein, nur normale Mietvelos von rentabike.
- *Könnte man nicht mehrere Angebote (velopass, mobility etc.) auf die gleiche Smartcard laden?*  
Theoretisch möglich. Jedoch ist es schwierig mehrere Grossunternehmen zusammenzubringen und eine einheitliche Datenbank zu schaffen.

Protokoll: Erich Rätz, Pro Velo Schweiz