



Zweiradsharingkonzept Lyss

—
Valérie Sauter & Daniela Gaspoz-Fleiner

Lyss | 21. Oktober 2024

Büro für Mobilität AG

Hirschengraben 2, CH-3011 Bern | Eymatt 27, CH-3400 Burgdorf

T+41 31 311 93 63 | mail@bfmag.ch | www.bfmag.ch

Ausgangslage

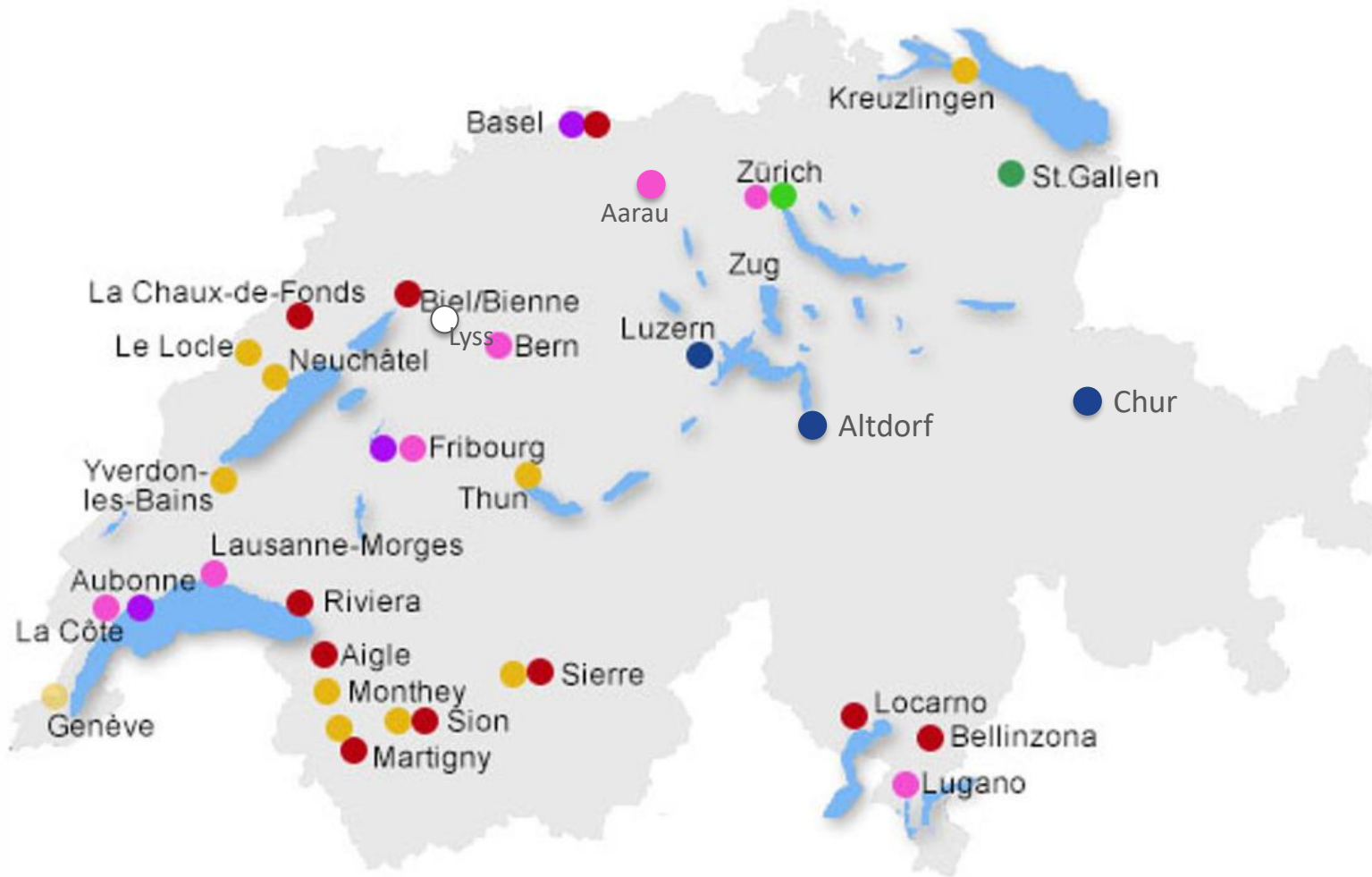
- Anfragen an die Gemeinde von Anbietern oder interessierten Unternehmen
- Interesse der Gemeinde an einem Angebot zur Ergänzung und Optimierung des öffentlichen Verkehrs (Ortsbus).
- Mobilitätsstrategie „Lyss lebt. Lyss vernetzt“
- Transportunternehmen sehen in der Region Potenzial für geteilte Angebote (On-Demand, Bikesharing,...).

Ablauf der heutigen Präsentation

1. Gründe für ein Zweiradsharing in Lyss
2. Mögliche Varianten
3. Varianten und ihre Auswirkungen für die Gemeinde Lyss
4. Rahmenbedingungen der Gemeinde für ein Zweiradsharingnetz in Lyss
5. Grundsatzentscheid der SKEG zu Zweiradsharing-Angebot in Lyss
6. Nächste Schritte
7. Bezug zu Sharingkonzept
8. Fragen

1. Gründe für ein Zweiradsharing in Lyss

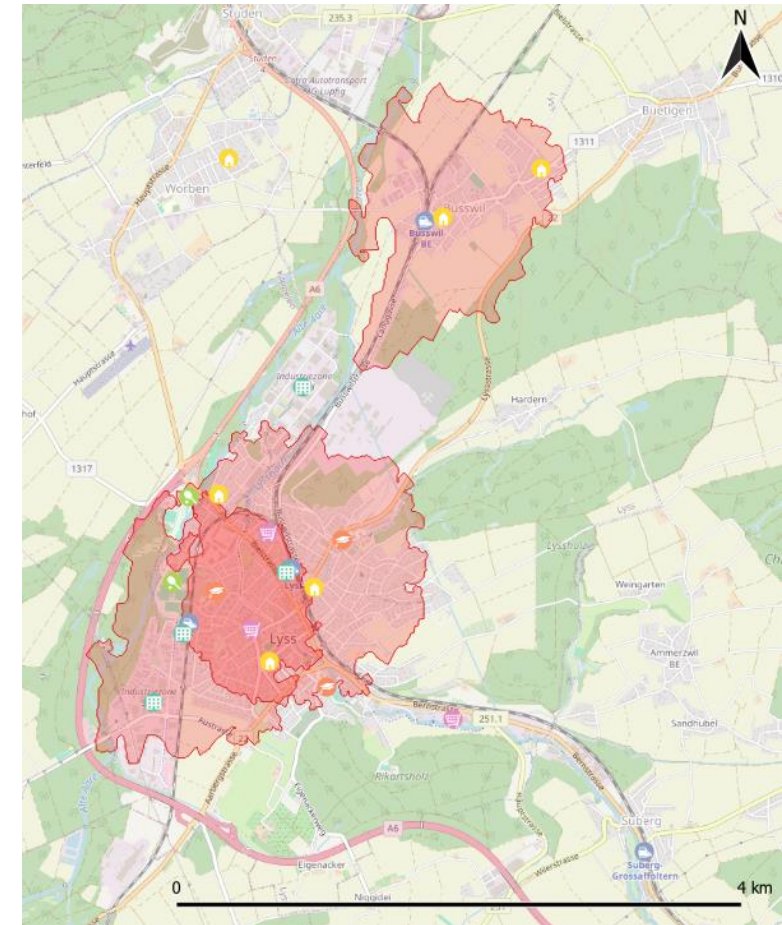
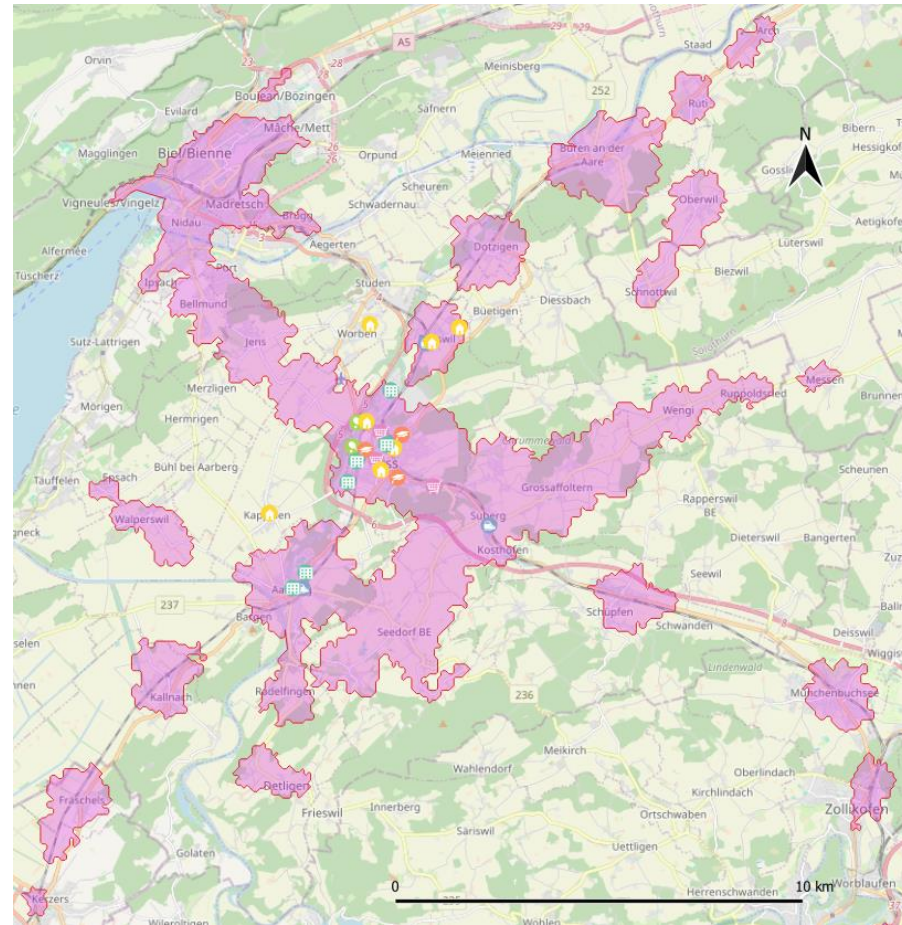
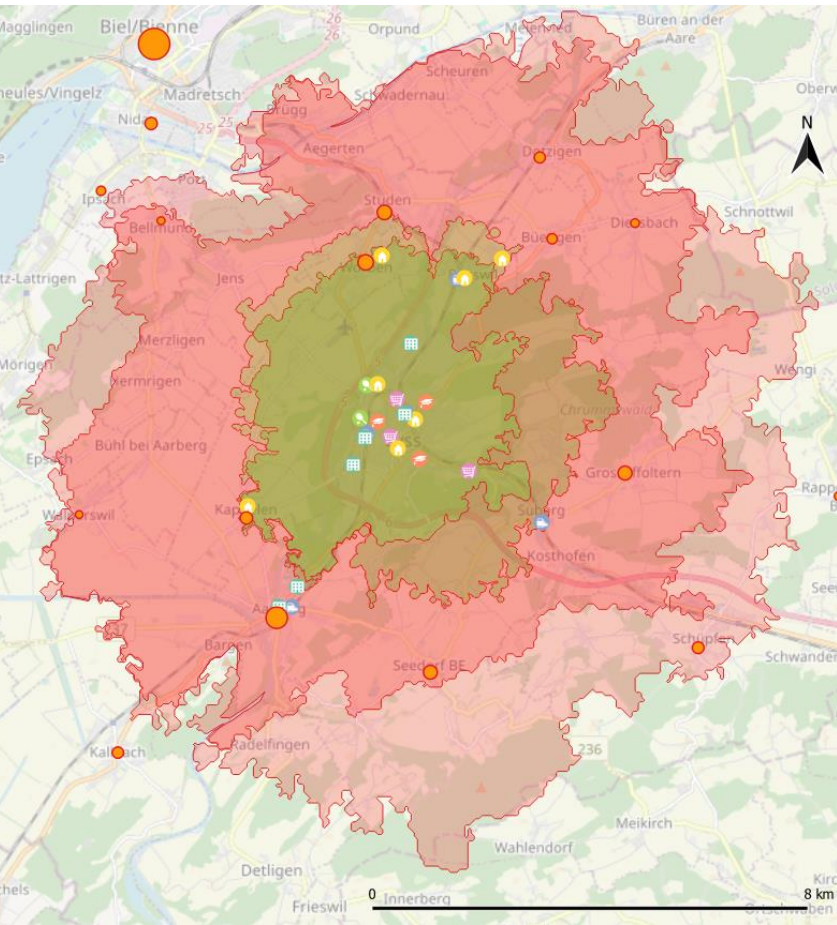
Bikesharing in der Schweiz



- nextbike
- LimeBike
- Pick-e-Bike
- PubliBike
- velospot
- Tier
- Donkey Republic

Quelle: www.bikesharing.ch (April 2024)
ergänzt durch bfm

Zungang mit Velo/öV/zu Fuss in Lyss in 15/30 Minuten



Perimeter für den Zugang mit dem Velo vom und zum Bahnhof Lyss in 15 (grün) und 30 Minuten (rot).

öV-Erreichbarkeit vom Bahnhof Lyss in 30 Minuten (sehr unterschiedlich je nach Tageszeit, oft weniger ausgedehnt).

Die Erreichbarkeit zu Fuss in 15 Minuten von und zu den Bahnhöfen Lyss, Grien und Busswil.

Quelle : QGIS, TravelTime und OpenStreetMap

Fazit 1: Ein Netzwerk für Zweirad-Sharing wäre eine sinnvolle Ergänzung zum öffentlichen Verkehrsnetz und würde es ermöglichen, Orte, die zu Fuss erreichbar sind, schnell zu erreichen.

Bedarf & Interesse: Umfrage mit 14 Schlüsselakteuren

- ca. 40 Akteure von Lyss wurden angefragt
- 14 haben geantwortet:
 - 10 Betriebe
 - 2 Schulen (Bildungszentrum Wald & BWZ Berufs- und Weiterbildungszentrum Lyss)
 - 1 Point of interest POI (Migros)
 - 1 Altersheim (Lyss-Busswil AG)

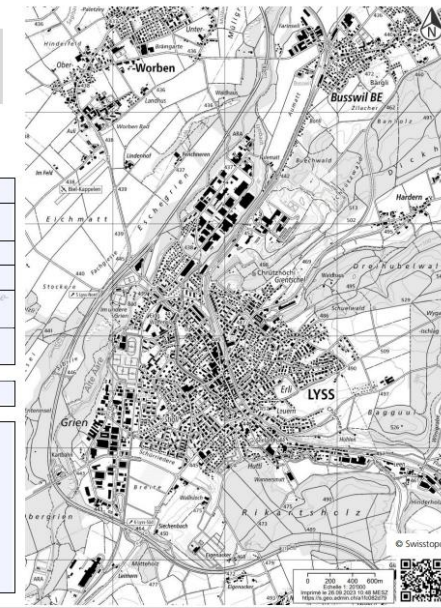


Kontakt bei Fragen:
Valérie Sauter
Tel. +41 31 381 93 45
E-Mail: valerie.sauter@bfm.ch

Vorabklärung Bedarf & Interesse

Sharing Angebot Lyss – Fragebogen 2023

Betrieb / Institution	Name des Betriebs / der Institution
Adresse	Standortadresse(n) des Betriebs / der Institution im Raum Lyss
Ansprechperson	Name der Ansprechperson
Kontaktdaten	Kontakt der Ansprechperson (Telefon / E-Mail)
Anzahl Mitarbeitende	Wie viele Mitarbeitende kommen täglich an Ihren Standort (ungefähr)?
Anzahl Kundschaft (falls zutreffend)	Wie viele Personen kommen täglich an Ihren Standort (ungefähr)?
Datum	Datum des ausgefüllten Fragebogens
Wo liegen die relevanten „Hot-Spots“ (Quell-/Zielorte für Pendler:innen/Geschäftswege, inkl. Mittagspause o.ä.) für Ihr Personal / Ihre Kundschaft im Raum Lyss?	Aufzählung oder bitte in der Karte vorn in Rot markieren



Verfügt Ihr Betrieb / Ihre Institution eigene Autos oder eine Mitgliedschaft bei einem Sharing-Anbieter?

JA NEIN

Autotyp: Denken Sie darüber nach über nach eig. Autos o. Sharing-Abos an-schaffen?

Anzahl: JA NEIN, Aufzählung Gründe

Eigene Auto und/oder Sharing-Abo wie Mobility JA NEIN, Aufzählung Gründe

Fahrzeugnutzung (Transport, Arbeitsweg, Besuche, Einkäufe, etc.):

Sharing Angebot Lyss – Fragebogen 2023

braucht (Transport von Materialien, Arbeitsweg, Einkäufen, Besuche auswärts, etc.)? JA NEIN, Aufzählung Gründe

Welche Arten von Fahrzeugen sind / wären für die Bedürfnisse in Ihrem Betrieb / Ihrer Institution von Nutzen?
Bitte gewünschte Fahrzeugarten ankreuzen (Mehrfachnennung möglich)

Velo E-Bike E-Trottli E-Cargobike Dreirad Fahrrad für Erwachsene E-Bike mit Wetterschutz oder Kabine

Auto Lieferwagen Lastwagen Keine Sonstige: Aufzählung sonstige Fahrzeugarten

Für welche Nutzungen? *Nutzen begründen*

Gemeinde Lyss | Sharing Angebot Lyss – Fragebogen 2023

On Demand Angebot (z.B. Shuttle-bus per App im Voraus bestellen):

kein Interesse
 mittleres Interesse
 grosses Interesse

Aufzählung Gründe:

ig:

es	Kein Interesse	Allf. Bemerkungen
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Bemerkung
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Bemerkung
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Bemerkung
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Bemerkung

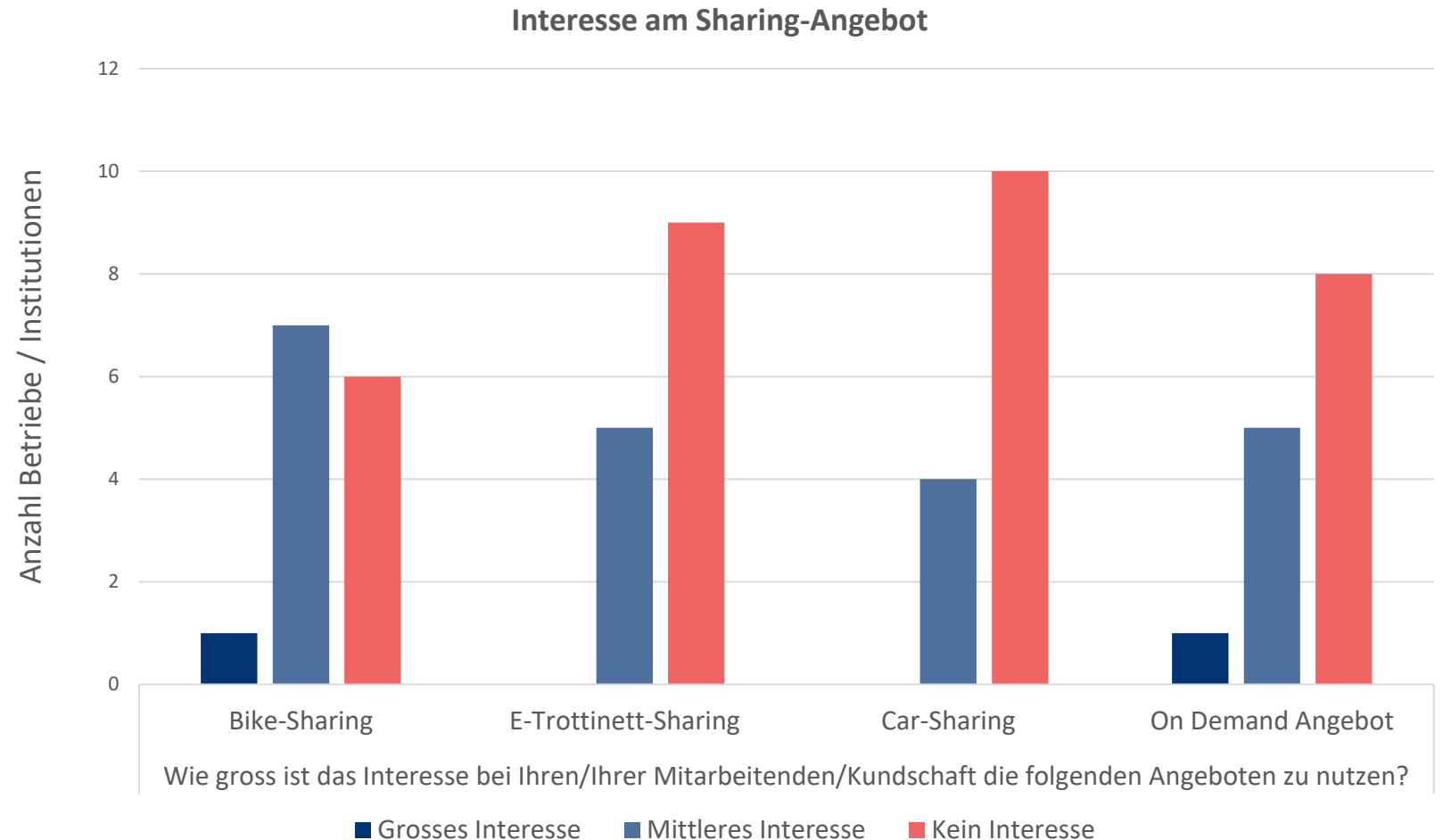
2 | 3

	Car-Sharing:			Allf. Bemerkungen	On Demand Angebot (z.B. Shuttle per App im Voraus bestellen):			Allf. Bemerkungen
	Konkretes Interesse	Eventuelles Interesse	Kein Interesse		Konkretes Interesse	Eventuelles Interesse	Kein Interesse	
Pauschaler Abo-Bezug für Personal / Stammkundschaft	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Bemerkung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Bemerkung
Bereitstellen des Aussenraums für Parkplätze	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Bemerkung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Bemerkung
Sponsoring mit Werbefläche (Kommunikation; Autos; App)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Bemerkung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Bemerkung
Betriebseigene Fahrzeuge zur Mitnutzung zur Verfügung stellen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Bemerkung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7
Weitere Vorschläge?	<i>Aufzählung allf. weiterer Ideen und Vorschläge für ein Engagement</i>				<i>Aufzählung allf. weiterer Ideen und Vorschläge für ein Engagement</i>			

Gemeinde Lyss | Sharing Angebot Lyss – Fragebogen 2023

Allgemeines Interesse am Sharing-Angebot

- Interesse an Bike-Sharing:
8 Betriebe/Institutionen sehen mittleres bis grosses Interesse an Bike-Sharing bei ihren Mitarbeitenden/Kunden
- Einige zeigen Interesse an E-Trottinett-Sharing (5), Car-Sharing (4) oder On-Demand (6)
- Am Telefon haben andere Betriebe / Institutionen Interesse bekundet

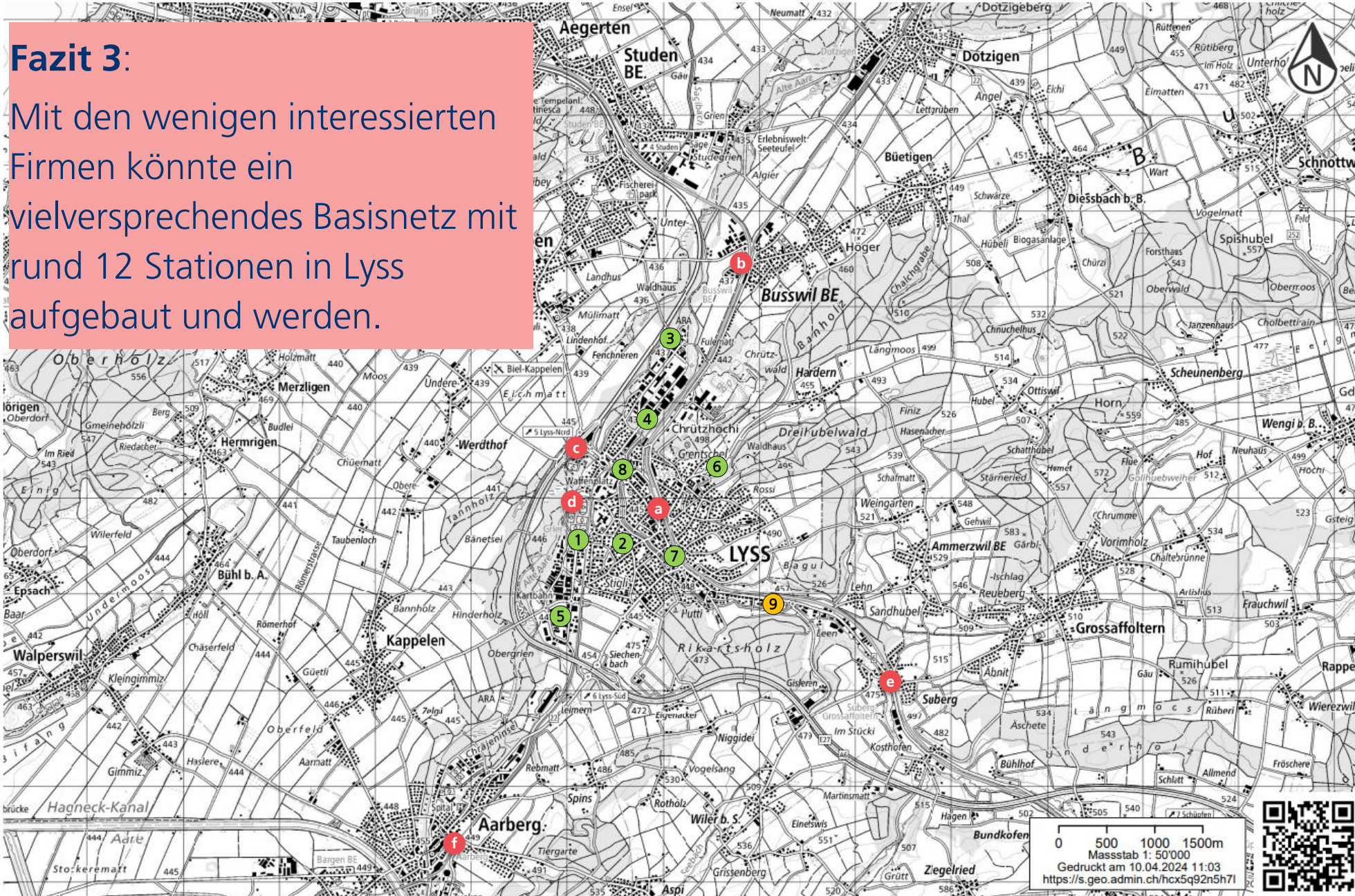


Fazit 2: Interesse und Potenzial für PPP-Ansatz für Bikesharing ist nicht riesig aber vorhanden

Zweiradsharing : Netzentwurf für ein Basisnetz in Lyss und Umgebung

Fazit 3:

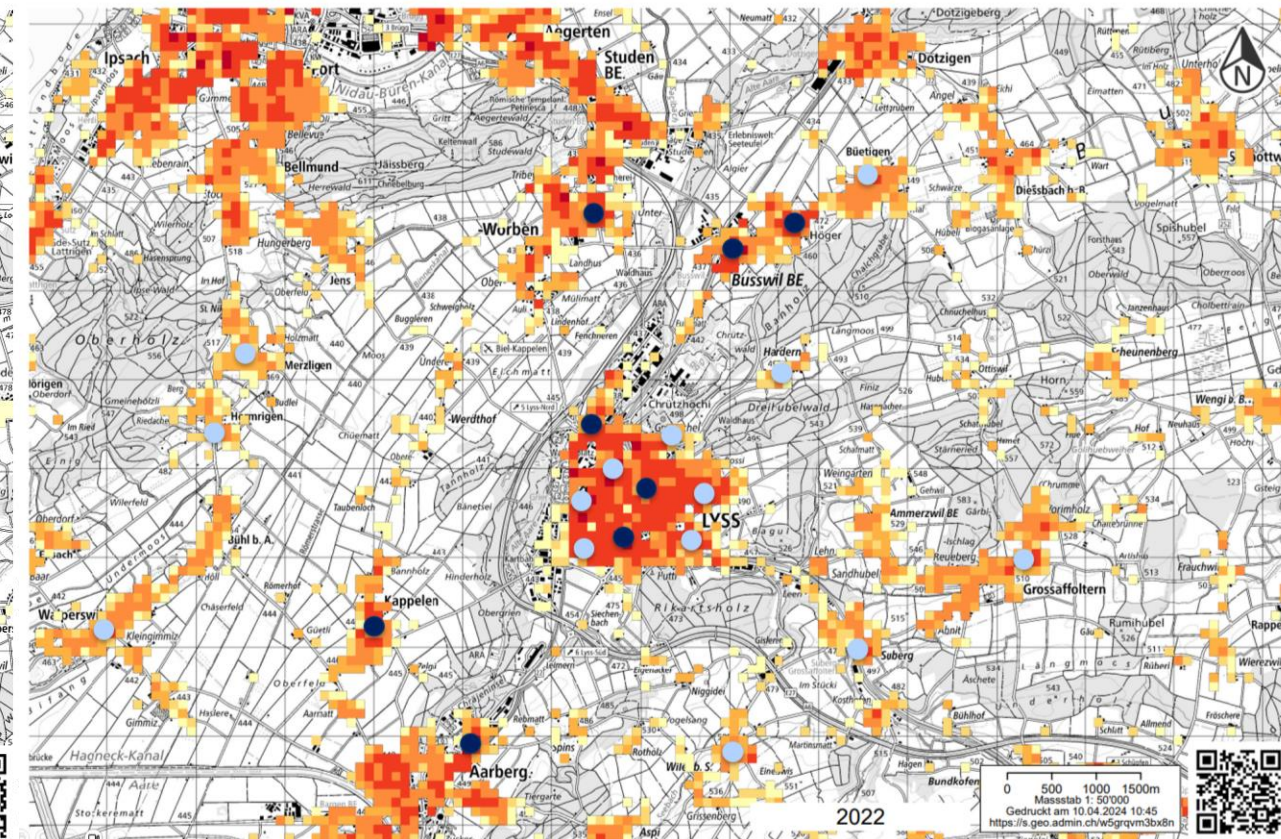
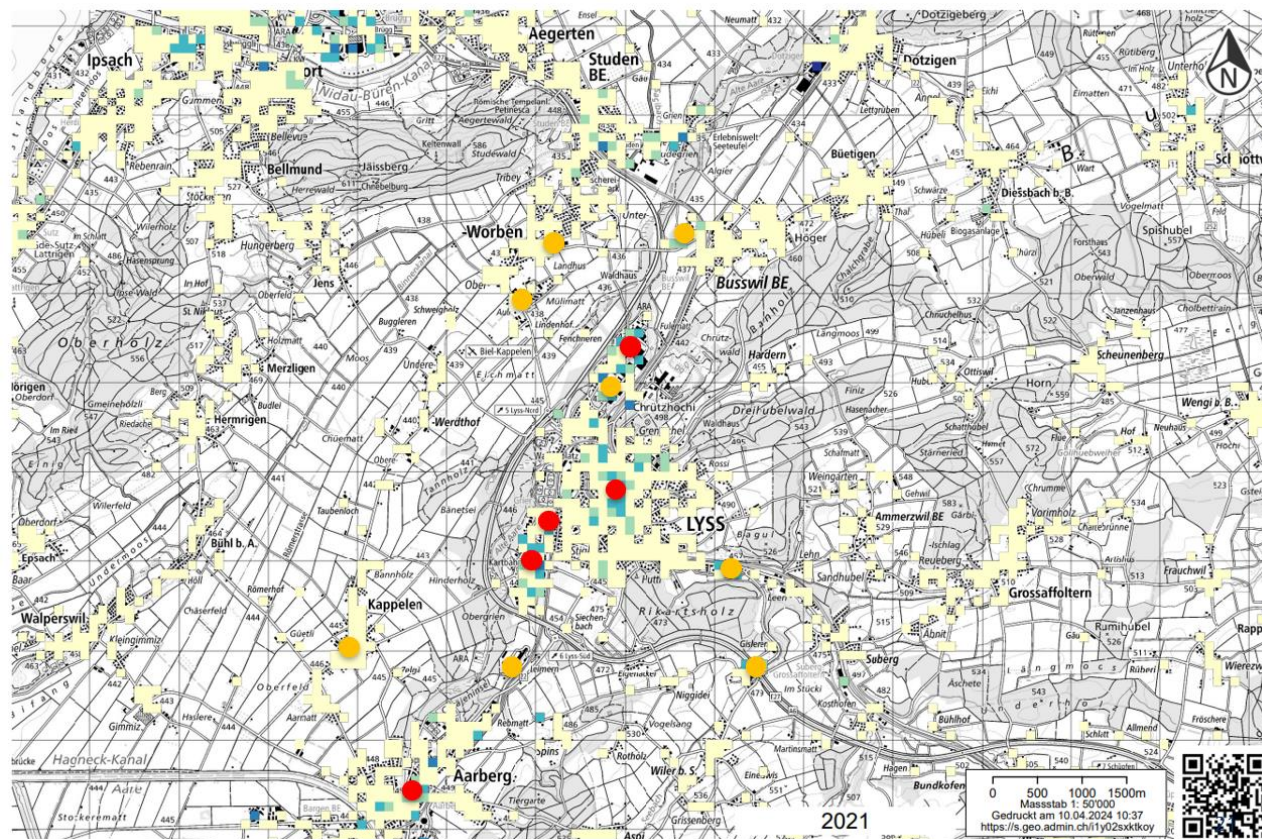
Mit den wenigen interessierten Firmen könnte ein vielversprechendes Basisnetz mit rund 12 Stationen in Lyss aufgebaut und werden.



- **Unternehmen mit Interesse**
 1. Häubi AG
 2. Energie Seeland AG +Coop
 3. Nutriswiss AG
 4. Edi Entsorgungsdienste AG
 5. Brogini AG
 6. Bildungszentrum Wald
 7. Altersheim Lyss-Busswil AG
 8. Migros (+ Denner)
- **Andere Unternehmen**
 9. OTTO'S
- **Bahnhöfe + Hot-spots**
 - a. Bahnhof Lyss
 - b. Bahnhof Busswil
 - c. KUFA + Schwimmbad
 - d. Sportzentrum Grien
 - e. Bahnhof Suberg-Grossaffoltern
 - f. Bahnhof Aarberg



Analyse : Beschäftigte (VZÄ) und Bevölkerung in Lyss und Umgebung



Beschäftigte (VZÄ)

- 0.1-40 Vollzeitäquivalente pro ha
- 40.1-75 Vollzeitäquivalente pro ha
- 75.1-150 Vollzeitäquivalente pro ha
- 150.1-300 Vollzeitäquivalente pro ha
- mehr als 300 Vollzeitäquivalente pro ha

Potenzielle Bikesharing-Stationen nach VZÄ

- Hohes Potenzial
- Mittleres Potenzial

Bevölkerung (Einwohner)

- 1-3 Einwohner pro ha
- 4-6 Einwohner pro ha
- 7-15 Einwohner pro ha
- 16-40 Einwohner pro ha
- 41-120 Einwohner pro ha
- mehr als 120 Einwohner pro ha

Potenzielle Bikesharing-Stationen nach Bevölkerung

- Hohes Potenzial
- Mittleres Potenzial

Mehrere Argumente für ein Zweiradsharing

Spezifisch für Lyss:

- Entspricht dem Bedürfnis mehrerer Akteure/Firmen in Lyss
- Räumliche Verteilung der interessierten Akteure (Standorte mit vielen Angestellten/Bewohner:innen) = Chance für ein attraktives Netz
- Die ÖV Erschliessung (örtlich und zeitlich) ist an einigen Orten in der Gemeinde nicht optimal: Zweiradsharing = Ergänzung für einen grossen Teil der Bevölkerung (alle, die Velofahren können)
- Der geringe Höhenunterschied in Lyss und Umgebung bietet ein hohes Potenzial für die Fortbewegung mit dem (E-)Bike.
- Fügt sich in die Strategie „Lyss lebt. Lyss vernetzt“ ein

Mehrere Argumente für ein Zweiradsharing

Allgemein:

- Steigerung der Nutzung effizienter und nachhaltiger Mobilitätsformen
- Belebung des Zentrums von Lyss → wer mit dem Velo unterwegs ist, haltet eher vor einem Laden, bei einem Restaurant... weniger Autos im Zentrum...

2. Mögliche Varianten

Geschäftsmodell: 2 Haupt-Möglichkeiten für Lyss

1. Gesamtdienstleistung (GDL)

Die Gemeinde oder eine externe Stiftung (bspw. Südkurve Lyss), resp. ein Verein tritt als Trägerin auf. Der Betrieb wird an die Firma, die die GDL übernimmt, ausgelagert.

Die Dienstleistungen dieser Firma sind:

- Kauf von Velos
- Betrieb, Flottenmanagement, Reparatur
- Kommunikation
- Preisbestimmung für Ausleihkosten

Die Aufgaben der Gemeinde sind:

- Mögliche Partner suchen für eine Ausschreibung (Hosts/Finanzierung Stationen)
- Ausschreibung Auftrag + Vertrag mit dem Anbieter

2. Franchise

Die Gemeinde oder eine externe Stiftung (bspw. Südkurve Lyss), resp. ein Verein tritt als Trägerin und/oder Betreiberin auf.

Die Dienstleistungen der Firma, die die Franchise anbietet, sind:

- Zur Verfügungstellung der App, des Veloschlosses und Nutzung der Helpline

Zu den Aufgaben der Gemeinde gehören:







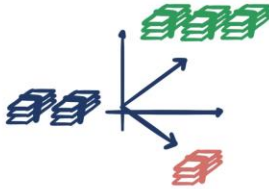








- Hosts/Finanzierung für die Stationen
- Kauf/Sponsorensuche von Velos
- Betrieb Flottenmanagement, Reparatur von Velos (oder Vertrag mit einem Betreiber)
- Kommunikation
- Ausschreibung Auftrag

3. Varianten und ihre Auswirkungen für die Gemeinde Lyss

Geschäftsmodell: Vorteile und Nachteile

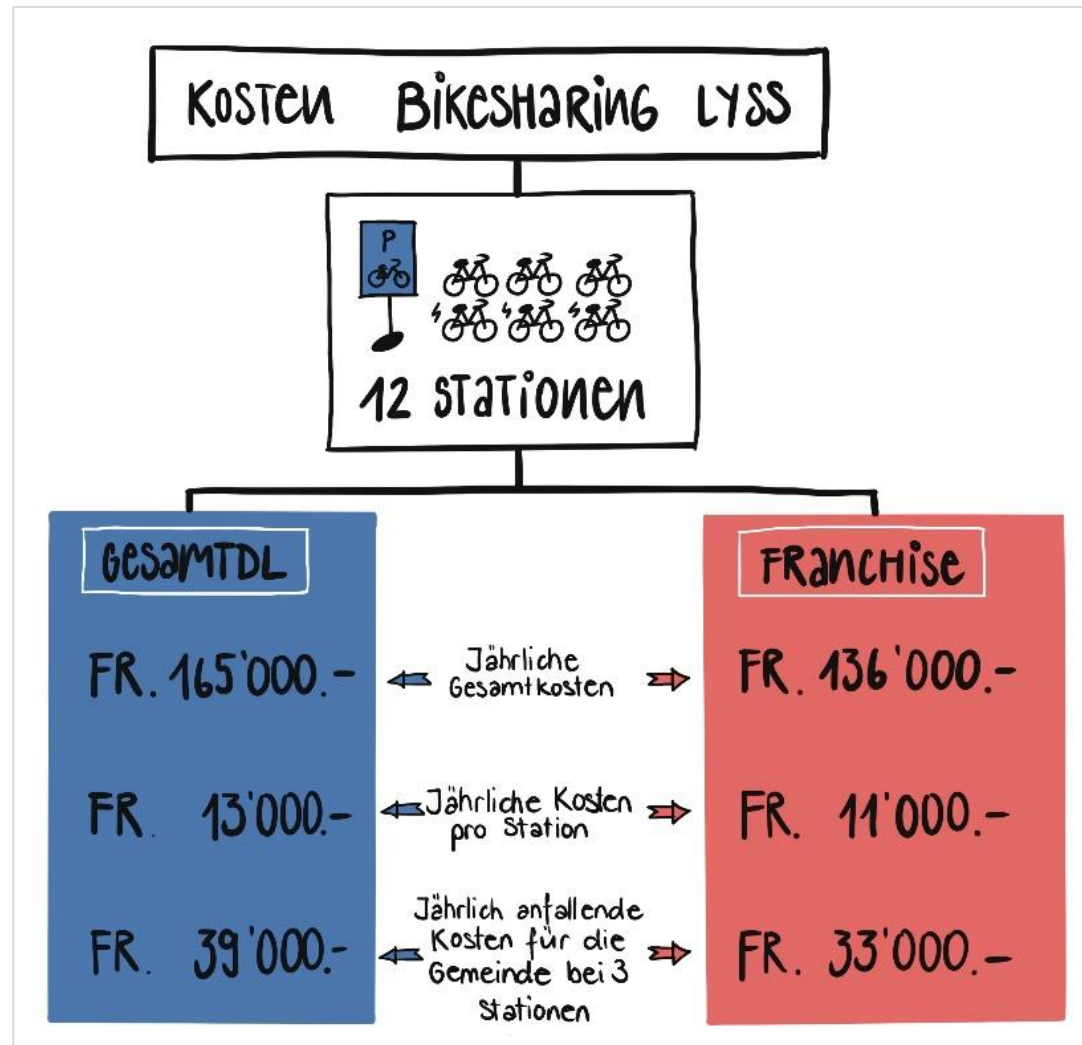
Geschäftsmodell	Vorteile	Nachteile
Gesamtdienstleistung (GDL)	<ul style="list-style-type: none"> - Schlüsselfertiges Angebot: die Gemeinde muss sich «nur» um die Finanzierung der Stationen kümmern. - Die Gemeinde trägt kein finanzielles Risiko, falls das Bikesharing zu wenig genutzt wird. - Kompatibilität mit der Region, falls mit PubliBike. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Gemeinde kann die Preise für die Velonutzung nicht selbst festlegen. - Die Auswahl der Velos ist beschränkt. - Gewinne gehen an den Gesamtdienstleister. - Höhere jährliche Kosten.
Geschäftsmodell Franchise	<ul style="list-style-type: none"> - Die Gemeinde kann das Veloangebot selbst bestimmen. - Niedrigere Kosten. - Die Gemeinde kann die Preise für die Velonutzung selbst festlegen. - Eventuelle Gewinne gehen an die Gemeinde. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Gemeinde trägt das finanzielle Risiko, falls die Velos nicht genügend genutzt werden oder bei Sachbeschädigungen. - Grösserer Aufwand für die Gemeinde.

Geschäftsmodell: 2 Haupt-Möglichkeiten für Lyss

	 STATIONEN	 VELOS	 BETRIEB/ REPARATUR	 APP	 KOMMUNI- KATION	 MIETPREIS xFr./h	 GEWINN/ VERLUST
Gesamtdienstleister	Gemeinde	GDL	GDL	GDL	GDL	GDL	GDL
	Host 						
Franchise	Gemeinde	Gemeinde	Gemeinde	Anbieter	Gemeinde	Gemeinde	Gemeinde
 = Vertrag	Host 	Betreiberin 	Betreiberin 		Betreiberin 	Betreiberin 	Betreiberin 

Rollenverteilung Geschäftsmodell Gesamtdienstleister, resp. Franchise

Geschäftsmodell: 2 Varianten



Achtung: grobe Kostenschätzung !

- Die Kosten hängen von diversen Faktoren ab (Anzahl Stationen, Anzahl Velos, E-Bike Anteil, Betriebskosten,...). Nicht in den Kosten enthalten: Standorte der Stationen, ev. Infrastruktur (Stele und Markierung), ev. E-Cargobikes.
- Im **Modell GDL** können die Kosten in der Laufzeit des Vertrages nicht reduziert werden. Beim **Modell Franchise** können die Kosten je nach Einnahmen (Abonnemente, Sponsoren,...) stark reduziert werden.
- Die Beträge beim Modell GDL können nur sichergestellt werden, wenn von Beginn weg eine Mindestanzahl an Standorten finanziert wird.

Fazit 4: - GDL schlüsselfertig (all-incl.), aber teuer
- Franchise aufwendiger, aber (kosten-)flexibler
- PPP-Ansatz nur mit Abo für MA wirkungsvoll

Zwischenfazits

Fazit 1: Ein Netzwerk für Zweirad-Sharing wäre eine sinnvolle Ergänzung zum öffentlichen Verkehrsnetz und würde es ermöglichen, Orte, die zu Fuss erreichbar sind, schnell zu erreichen.

Fazit 2: Interesse und Potenzial für PPP-Ansatz für Bikesharing ist nicht riesig aber vorhanden

Fazit 3: Mit den wenigen interessierten Firmen könnte ein vielversprechendes Basisnetz mit rund 12 Stationen in Lyss aufgebaut und werden.

Fazit 4:

- Gesamtdienstleistung (GDL): schlüsselfertig (all-incl.) aber teuer
- Franchisemodell aufwändiger aber selbstbestimmter und flexibler
- PPP-Ansatz mit Abo wirkungsvoll

Risiken

Wenig finanzierende Firmen → ein zu kleines, unattraktives Netzwerk
→ hohe Kosten für geringe Nutzung

Falls GDL: Offerte mit hohen Kosten.

Risiken begrenzen

- Bevor ein Netzwerk gestartet wird, sollte sichergestellt werden, dass eine Mindestanzahl interessierter Firmen vorhanden ist, die sich für die ersten Jahre verpflichten und Abonnemente für ihre Mitarbeitenden abschliessen.
- Dies sichert eine langfristige Finanzierung für die ersten Jahre sowie ein Minimum an Nutzenden.
- ➔ Erfordert Überzeugungsarbeit bei den Unternehmen der Gemeinde.
- Eine Obergrenze für die Variante mit GDL festlegen.

Zweiradsharing: Voraussetzungen für ein Basisnetz

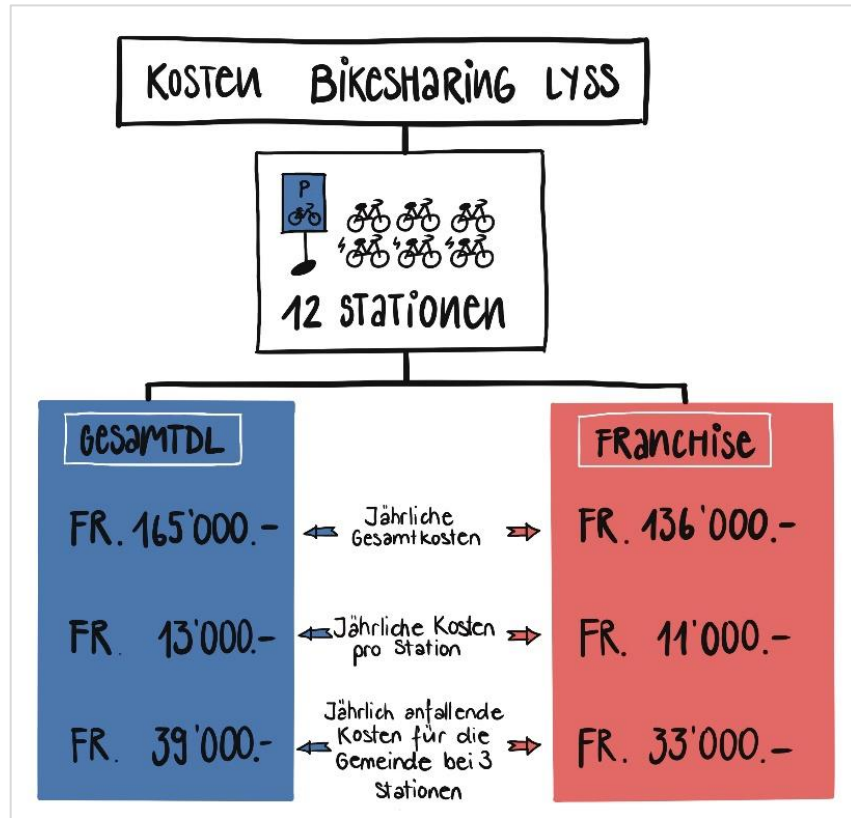
- Mindestens 12 Stationen, davon mindestens 3-4 von der Gemeinde finanziert
- Mindestens 7-8 Firmen, die sich für eine Dauer von 3 Jahren engagieren → Überzeugungsarbeit durch die Gemeinde
- Velowegnetz: ist vorhanden, aber mit grossen Lücken. Das Velofahren muss sicher und attraktiv sein (geplant im Rahmen des Veloverkehrskonzepts).
- Falls ja, nächste Schritte:
 1. Geschäftsmodell und Rahmenbedingungen definieren (Anzahl Velos, Anteil E-Bike...)
 2. Sicherstellen, dass genügend Firmen mitmachen
 3. Sicherstellen, dass für den Betrieb ein Partner gefunden wird (Südkurve Lyss?)
 4. Ausschreibung lancieren (oder Anbieter festlegen, je nach Modell)

4. Rahmenbedingungen der Gemeinde für ein Zweiradsharingnetz in Lyss

Diskussion: Grundsatzfrage zum Geschäftsmodell

- **V1:** Gesamtdienstleistung (GDL)
- **V2:** Franchisemodell

Beschluss SKEG:



Geschäftsmodell	Vorteile	Nachteile
Gesamtdienstleistung (GDL)	<ul style="list-style-type: none"> - Schlüsselfertiges Angebot: die Gemeinde muss sich «nur» um die Finanzierung der Stationen kümmern. - Die Gemeinde trägt kein finanzielles Risiko, falls das Bikesharing zu wenig genutzt wird. - Kompatibilität mit der Region, falls mit PubliBike. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Gemeinde kann die Preise für die Velonutzung nicht selbst festlegen. - Die Auswahl der Velos ist beschränkt. - Gewinne gehen an den Gesamtdienstleister. - Höhere jährliche Kosten.
Geschäftsmodell Franchise	<ul style="list-style-type: none"> - Die Gemeinde kann das Veloangebot selbst bestimmen. - Niedrigere Kosten. - Die Gemeinde kann die Preise für die Velonutzung selbst festlegen. - Eventuelle Gewinne gehen an die Gemeinde. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Gemeinde trägt das finanzielle Risiko, falls die Velos nicht genügend genutzt werden oder bei Sachbeschädigungen. - Grösserer Aufwand für die Gemeinde.

	STATIONEN	VELOS	BETRIEB/REPARATUR	APP	KOMMUNIKATION	MIETPREIS	GEWINN/VERLUST
Gesamtdienstleister	Gemeinde	GDL	GDL	GDL	GDL	GDL	GDL
Franchise	Gemeinde	Gemeinde	Gemeinde	Anbieter	Gemeinde	Gemeinde	Gemeinde
	Host	Betreiberin	Betreiberin		Betreiberin	Betreiberin	Betreiberin

☞ = Vertrag

Diskussion: weitere Grundsatzfragen

- **Vorschlag Basisnetz:** Start mit 12 Stationen mit insgesamt ca. 80 Fahrzeugen, davon 3 von der Gemeinde finanziert.

Beschluss SKEG:

- **Vorschlag Fahrzeuge:** 50% E-Bikes (nur 25km/h). Keine schnelle E-Bikes (45km/h), keine E-Trottinette. Cargobikes im Rahmen des Businessmodells prüfen.

Beschluss SKEG:

- **Vorschlag Perimeter:** Gemeinde Lyss. Anfrage bei 2-3 Nachbargemeinden.

Beschluss SKEG:

- **Vorschlag Betrieb:** SüdKurve als Betreiberin mit sozialer Integration.

Beschluss SKEG:

- **Vorschlag Abo:** PPP-Ansatz mit Abo für MA inkl. (= höhere Nutzung zu erwarten)

Beschluss SKEG:

5. Grundsatzentscheid der SKEG betreffend Zweiradsharing- Angebot in Lyss

Grundsatzfragen zum Zweiradsharingnetz in Lyss

Will Lyss ein Zweirad-Sharingnetz gemäss vorheriger Beschlüsse?

Ja < > Nein

Beschluss SKEG:

6. Nächste Schritte

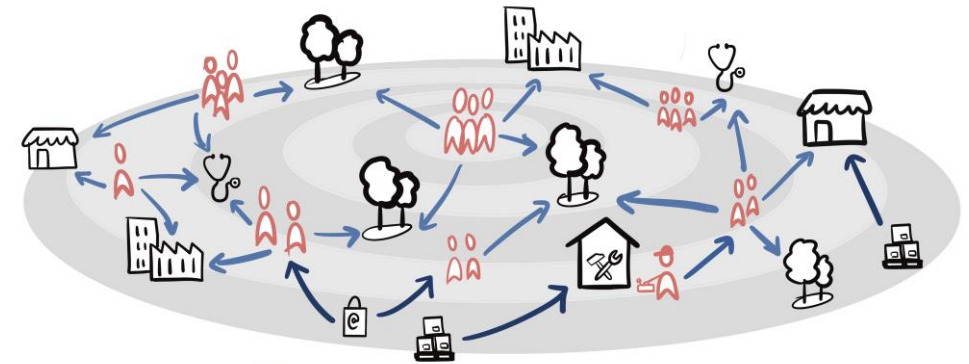
Nächste Schritte


- 1. Heute** Grundsatzentscheid Bikesharing Lyss und Wahl Geschäftsmodell
- 2. November 2024** Kick-Off: Klärung Vorgehen und Termine, Festlegen der Projektorganisation
- 3. Januar 2024** Informationssitzung Bikesharing für mögliche Hosts und Sponsoren und Commitment Stationen/Sponsoring
- 4. Januar-März 2025** Pre-Businessplan mit konkreten Standorten, Sponsoring und Kostenschätzung erstellen
Ausschreibungsunterlagen zusammenstellen
Je nach Geschäftsmodell eine Betreiberin (Südkurve) finden.
- 5. April 2025** Genehmigung Pre-Businessplan und Ausschreibungsunterlagen durch SKEG und GR
- 6. Anschliessend** Ausschreibung

7. Sharingkonzept

Zweiradsharing als Teil des Sharingkonzepts

- Um alternative Verkehrsmittel zum Auto zu fördern, braucht es nicht nur eine, sondern mehrere ergänzende Transportmöglichkeiten (Zweiradsharing, Carsharing, On-Demand, ...).
- Fortsetzung des Sharingkonzepts mit einem Workshop und einer Arbeitsgruppe der Gemeinde, um zu klären, für welche Wege und Zielgruppen welche Mobilitätsangebote in Lyss und Umgebung in Zukunft am effektivsten sein werden.



- 1 Wege definieren (→ Personen, → Güter)
- 2 Zielgruppen bestimmen 

8. Fragen & Ergänzungen?

Merci!



Büro für Mobilität AG
Hirschengraben 2, CH-3011 Bern | Eymatt 27, CH-3400 Burgdorf
T +41 31 311 93 63 | mail@bfmag.ch | www.bfmag.ch