



In Augsburg bereits Realität: Mobilität über die verschiedenen Verkehrsmittel hinweg.

## Geteilte Velos als Teil der «Mobility as a Service»

Acht Bikesharing-Anbieter sind in der Schweiz aktiv. Die kürzlich erfolgte Fusion der beiden wichtigsten zeigt, wie herausfordernd das Geschäft ist. «Mobility as a Service» (MaaS) will nicht nur Velos, sondern alle Arten von geteilten Verkehrsmitteln mittels App kombinieren.

TEXT: **CHRISTOPH MERKLI** | FOTO: **STADTWERKE AUGSBURG**

Die ehemalige Post-Tochter Publi-bike AG und die in Biel entstandene Intermobility SA (Marke «VeloSpot») haben im August fusioniert. Dass die beiden grössten Konkurrenten im hiesigen Bikesharing-Markt künftig zusammengehen werden, lässt aufhorchen, ist es doch erst einige Jahre her, dass Intermobility gerichtlich gegen die Auftragsvergaben von Zürich und Bern an PubliBike vorging. Kern des Rekurses war die Tatsache, dass PubliBike für null Franken offerierte. Unterdessen hat das Unternehmen signalisiert, dass man die Verträge mit Bern und Zürich ändern wolle, denn ohne öffentliche Beiträge sind schwarze Zahlen kaum möglich. Auch die Fusion mit Intermobility wird helfen, die Betriebskosten zu senken und die Umsätze zu erhöhen. Denn auch die Kundschaft profitiert: Mit

einem Abo wird sie nicht mehr nur in acht beziehungsweise zehn, sondern in 18 Regionen oder Städten Velo fahren können. Von den zehn grössten Städten der Schweiz werden sechs zum neuen Netz gehören.

### Reisen planen, buchen und bezahlen – alles per Smartphone

Eine weitere Chance, aber auch Herausforderung für die Sharing-Branche ist die Vernetzung über die Fahrzeug- und Anbietergrenzen hinweg. Gerade jüngere Menschen möchten flexibel unterwegs sein und Fahrzeuge nutzen statt besitzen. Mit geeigneten Smartphone-Apps lassen sich Reisen mit mehreren Verkehrsmitteln planen, buchen und bezahlen. Erste solche Angebote stammen von öffentlichen Transportunternehmen, die damit die erste und letzte Meile einbinden wollten. Wegweisend sind etwa

die Verkehrsbetriebe in Augsburg und Berlin. In der Schweiz gab es bis Ende letzten Jahres unter dem Namen «Yumuv» ein Pilotangebot der SBB und der lokalen Transportunternehmen sowie von Sharing-Anbietern. Die Branche hat sich zudem kürzlich in der Allianz Chacomo organisiert und will sich besser vernetzen. Und auch der Bund will die MaaS mit einer Plattform für Mobilitätsdaten – genannt «Modi» – fördern. Eine solche würde es App-Anbietern ermöglichen, auf die nötigen Netz- und Betriebsinformationen zugreifen zu können. Auch wenn der Weg zur alles umfassenden Mobilitäts-App noch weit ist, werden die aktuellen Entwicklungen der MaaS Rückenwind geben.

[www.bikesharing.ch](http://www.bikesharing.ch) ➔  
[www.chacomo.ch](http://www.chacomo.ch) ➔

## Radelnd Daten liefern

Die dritte Runde der Cyclomania-Velo-Challenge läuft seit dem 1. September. Interessierte können sich weiterhin anmelden und noch bis Ende Monat mitfahren.

TEXT: **JESSICA BACHMANN** | FOTO: **ZVG**

60 Gemeinden bieten dieses Jahr insgesamt 19 regionale Challenges an. Daneben gibt es die schweizweite «Ride Today, Save Tomorrow»-Challenge, bei der alle Personen teilnehmen können, deren Gemeinde nicht dabei ist.

Wer mitmacht, gewinnt doppelt: Zum einen winken etappenweise Sofortpreise, zum anderen helfen die Teilnehmenden der jeweiligen Gemeinde oder Region, bessere Erkenntnisse über ihr Velonetz zu erhalten. Durch das integrierte Trackingsystem werden anonymisierte Velodaten generiert, die den Gemeinden für die Verbesserung der Veloinfrastruktur zur Verfügung gestellt werden. Ausserdem können die Teilnehmenden anhand der App ihr Mobilitätsverhalten be-

obachten und somit einen eigenen Beitrag zu nachhaltigerer Mobilität leisten.

Es ist dieses Jahr neu möglich, Strecken manuell, ohne Trackingsystem, einzutragen.

[cyclomania.ch](http://cyclomania.ch) ➔



Herunterladen, anmelden, losfahren – und einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität leisten.

## Digitales Lehrmittel

Jugendliche fahren immer weniger Velo. Seit elf Jahren ist es das Ziel von Défi Vélo, ihnen die Freude am Velo (wieder) zu vermitteln und sie gleichzeitig zu sensibilisieren.

TEXT: **KATHARINA ENDES**

Mit dem Lockdown im Frühling 2020 war es Défi Vélo plötzlich nicht mehr möglich, den Jugendlichen an der Schule das Velo näherzubringen. Die Verantwortlichen entschieden sich darum dafür, die Veloförderung auf dem digitalen Weg zu betreiben. So wurde «VeloLab» entwickelt, ein digitales Lehrmittel, das Schülerinnen und Schülern der Sekundarstufe I und II mit der regelmässigen Nutzung des Velos im Alltag vertraut macht.

«VeloLab» besteht aus vier interaktiv konzipierten Lektionen zum Thema Velo:

- Das Velo als Fortbewegungsmittel
- Sicherheit im Strassenverkehr
- Gesundheit und Klima
- Velomechanik

Die angesprochenen Jugendlichen werden mit dem «VeloLab»-Lernjournal ange-regt, sich das zu vermittelnde Wissen durch spielerisches Experimentieren und Üben anzueignen. «VeloLab» ist auf Deutsch und Französisch mit untenstehendem Link kostenlos durchführbar. Défi Vélo ist eine Aktion von Pro Velo Schweiz und Idee 21.

[velolab.org](http://velolab.org) ➔

## Rad & Recht: Rund um den Hund

**Velofahrende mit Vierbeinern müssen ein paar wenige Regeln befolgen.**



### Veloexperte Christoph Merkli klärt auf:

Hunde als Haustiere erfreuen sich zunehmender Beliebtheit. Da stellt sich auch die Frage, wie sie tiergerecht und gesetzlich korrekt mit dem Velo transportiert werden können. Wo keine Leinenpflicht besteht, dürfen (gut gehorchende) Hunde ganz einfach neben dem Velo hertröten. Und selbst das Führen eines Hundes an der Leine ist während des Fahrens gesetzlich erlaubt (Art. 71 Verkehrsregelnverordnung). Es ist aber erwachsenen Personen vorbehalten und muss mit der «gebotenen Vorsicht» erfolgen. Hierzu gehört wohl, das Tier nicht am Lenker anzubinden. Auch in Körben und im Veloanhänger ist das Mitführen von Hunden erlaubt, sofern die Sicherheit gewährleistet ist und das Tier nicht hinausspringen kann. Das Gesetz macht hier keine technischen Vorgaben; es gelten allerdings die Angaben des Herstellers, etwa bei der Gewichtsbeschränkung. Viele Hunde haben aber nicht nur am Velofahren Freude, sondern auch an vorbeifahrenden Velos und bringen diese damit immer wieder zu Fall. So auch passiert vor 19 Jahren, als im Valle Verzasca ein Hund ins Vorderrad des damaligen Bundesrats Kaspar Villiger rannte. Die Zeche bezahlen musste – abgesehen von den Schmerzen des Finanzministers – der oder die Hundehalter:in beziehungsweise deren Haftpflichtversicherung. Denn Tierhaltende unterliegen grundsätzlich der Kausalhaftung.

### Haben Sie eine Frage?

Christoph Merkli (Leiter Infrastruktur und Politik, Pro Velo Schweiz) wird sie Ihnen gerne unter [recht@velojournal.ch](mailto:recht@velojournal.ch) beantworten.