

Kantonaler Runder Tisch Bikesharing «Harmonisierung der Bikesharing-Angebote»

Synthesebericht

Ausgangslage

Am 25. Oktober 2022 fand ein Runder Tisch zum Thema «Harmonisierung der Bikesharing-Angebote im Kanton Bern» statt. Dieser wurde durch das Forum Bikesharing Schweiz im Auftrag des Kantons Bern und in Zusammenarbeit mit dem Verband Bernischer Gemeinden organisiert. Der Runde Tisch wurde als Folge des Postulats [300-2020 Riesen](#) durchgeführt. Darin wird der Regierungsrat beauftragt zu prüfen, wie das Bikesharing-Angebot im Kanton Bern im Hinblick auf ein homogeneres Angebot unter den Gemeinden optimiert sowie besser in das ÖV-Angebot integriert werden kann.

Im Kanton Bern sind drei Bikesharing-Anbieter aktiv: Publibike mit Velospot (Fusion August 2022), Donkey Republic in Thun und Umgebung sowie Carvelo2go. Hinzu kommen zwei Anbieter von Trotтинetten, namentlich VOI und TIER. Das Angebot an geteilten Velos, E-Bikes, Cargovelos und auch E-Trotтинetten in verschiedenen Städten und Gemeinden des Kantons Bern ist somit sehr heterogen. Auch die physische und digitale Vernetzung mit dem ÖV ist unterschiedlich ausgestaltet (z.B. PubliBike-Zugang via SwissPass).

Vor dem Hintergrund dieses heterogenen Angebotes und des Auftrags aus dem Postulat 303-2020 Riesen wurde der kantonale Runde Tisch einberufen, um folgende Ziele zu erreichen:

- Plattform bieten für Austausch und Diskussion über mögliche Lösungsansätze
- Ansätze zur Harmonisierung von Bikesharing-Angeboten sowie zu einer besseren Integration im ÖV diskutieren
- Informieren über die kantonale Strategie und Rahmenbedingungen bezüglich Bikesharing

Runder Tisch

Am Runden Tisch nahmen Vertreterinnen und Vertreter von Städten, Gemeinden, Regionen, Bikesharing-Anbietern, Transportunternehmen und Tarifverbänden teil. Sie wurden gebeten, ihre Einschätzungen zu drei Möglichkeiten der Harmonisierung (Harmonisierung, Interoperabilität und Integration) sowie zur Rolle, die sie dabei als Stakeholder einnehmen können, zu äussern. Anschliessend wurde in zwei Workshops die Themen der physischen und der digitalen Integration mit dem ÖV vertieft. In Absprache mit dem Verband Bernischer Gemeinden wurden am Runden Tisch nur die Gemeinden eingeladen, die bereits Bikesharing-Angebote betreiben lassen, also Zentrums- und Agglomerationsgemeinden.

Rahmenbedingungen Kanton Bern

- Der Bikesharing-Betrieb wird nicht via Kantongelder finanziert (weder im ÖV-Gesetz noch im Strassengesetz vorgesehen oder geplant) und muss unabhängig davon gewährleistet werden.
- Finanzierung von Bikesharing-Infrastrukturflächen sind möglich via Agglomerationsprogramme (für multimodale Drehscheiben, gemäss Art 62 Strassengesetz und Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr) oder via Beiträge an Umsteigeanlagen (Zugang zur Bahn, Art. 4 und 5 ÖV-Gesetz).
- Im Rahmen von B+R-Anlagen ist einzig der Platz für Bikesharing-Anlagen teilweise anrechenbar (Art. 61 Strassengesetz und Strassennetzplan Kap. 4.4, ausgeführt in Richtlinie Kantonsbeiträge an Investitionen in Anlagen zur kombinierten Mobilität). Wichtig: «Agglobeiträge» und «B+R-Beiträge» sind nicht kumulierbar.

- Einen gewissen Spielraum gibt es für abgeltungsberechtigte ÖV-Transportunternehmen: eine Mitarbeit bei Schnittstellen-Projekten mit Nutzen für den ÖV ist in Absprache mit dem Besteller möglich, insofern dadurch keine grösseren Aufwände ausgelöst werden.
- Der Kanton kann Planungen Dritter, insbesondere der regionalen Verkehrskonferenzen, im Bereich des öffentlichen Verkehrs und der Verkehrskoordination unterstützen (Art. 11 ÖV-Gesetz).

Perspektiven und Rolle der Städte und Gemeinden

Die eingeladenen Gemeinden erachten die Angebots-Harmonisierung zwischen den grösseren Städten und ihren umliegenden Gemeinden als sinnvoll und wichtig. Gutes Beispiel hierfür ist die Stadt Bern, die den Prozess "Neuausschreibung regionales Veloverleihsystem" angestossen hat und in dem Prozess nun federführend ist. Die Stadt Thun entwickelt ein Geschäftsmodell für eine Erweiterung des Bikesharing-Systems in der Region. Letzterer Ansatz beschränkt sich indessen auf die angrenzenden Gemeinden und bezieht die weiter entfernt liegenden Gemeinden nicht mit ein. Im grösseren Massstab ist weniger das System entscheidend als die Kompatibilität zwischen den Systemen. Grundsätzlich wünschen sich die Gemeinden eine Kompatibilität zwischen den Systemen auf nationaler Ebene, dies nicht nur für das Bikesharing, sondern für alle Mobilitätsangebote (Velostationen, ÖV).

Rolle der Städte und Gemeinden:

- Als Treiber für ein regional harmonisiertes System agieren, allerdings ist ein solches auf angrenzende Gemeinden begrenzt. Kleinere Gemeinden können ihren Beitrag leisten, indem sie sich bei regionalen Ausschreibungen anhängen.
- Flächen für Stationen und Verkehrsdrehscheiben sichern, Sondernutzungskonzessionen ausstellen.
- Gegenüber dem Anbieter Einfluss nehmen auf eine angebotsorientierte Netzwerkplanung mit einem Einbezug der Schnittstellen zum ÖV.
- Aufnehmen von Anforderungen in Ausschreibungen / von Bedingungen in Konzessionen zur Interoperabilität und Integration in ÖV-Angebote und Abrechnungssysteme (z.B. Integration der Angebote auf der SwissPass Plattform).
- Früherer Einbezug von Mitfinanzierungspartner und Stationsinteressenten sicherstellen (senkt die Kosten für die Gemeinden).

Perspektiven und Rolle der Regionen

Für die drei eingeladenen Regionen braucht es alle drei Ansätze zur besseren Integration: Harmonisierung, Interoperabilität und Integration. Die beiden Letztgenannten sind zwingend. Falls im Markt unterschiedliche Bikesharing-Systeme verfügbar sind, so müssen diese niederschwellig zugänglich sein, beispielsweise dank eines einheitlichen Ticketingsystems. Eine Bestellung und Teilfinanzierung von Bikesharing-Angeboten durch die Regionen wäre denkbar, eine Bestellung und Teilfinanzierung durch den Kanton ist ausdrücklich erwünscht. Aufgrund der unterschiedlichen Bedürfnisse der einzelnen Städte ist eine einheitliche Planung jedoch schwierig. Dennoch wäre eine kantonale Vision/Strategie zum Bikesharing sinnvoll und notwendig. Es braucht eine Integration der Bikesharing-Angebote in das Angebot des öffentlichen Verkehrs und in die SwissPass Plattform. Zudem sehen die Regionen Handlungsbedarf bei der Ausgestaltung von Mobilitätshubs, beispielsweise mittels Sharingzonen (z.B. an Bahnhöfen) mit kurzen Wegen zu ÖV-Haltestellen. Es fehlen übergeordnete Vorgaben des Bundes oder des Kantons an Mobilitätshubs und deren Funktionalität sowie Signaletik.

Rolle der Regionen:

- Koordinative Rolle als Schnittstellen zwischen Kanton und Gemeinden übernehmen und Austausch mit den anderen Regionen gewährleisten.
- Die gemeinsame Bestellung und Co-Finanzierung eines Bikesharing-Angebotes als Teil des ÖV als strategisches Ziel verfolgen. Dafür wären gesetzliche Anpassungen notwendig.

Perspektiven und Rollen der Bikesharing-Anbieter

Aus Sicht der drei Anbieter im Kanton Bern soll sich Mobility as a Service (MaaS) in der Schweiz weiterentwickeln. Allerdings ist die Integration von Bikesharing-Angeboten auf ÖV-Plattformen mit hohen Initialkosten verbunden. Carvelo2go hat diese Erfahrung mit Projekten gemacht, die sich nicht immer als tragfähig und nachhaltig erwiesen haben. Daher sollte eine Mitfinanzierung von MaaS-Integrationsprojekten durch den Bund und/oder die Kantone geprüft werden.

Künftig braucht es ein nationales Bikesharing-Angebot. Derzeit ist die Harmonisierung nicht realistisch und der ÖV müsste konkrete Vorgaben machen. PubliBike sieht den ÖV als Treiber der Harmonisierung. Die international tätige Firma Donkey Republic bevorzugt Ausschreibungen, bei denen die Integration von Bikesharing und ÖV ein Teil der Strategie ist. Auch aus Sicht von Carvelo2go muss das Bikesharing in die ÖV-Angebote eingebunden werden. Dies würde nicht nur die Kompatibilität verbessern, sondern auch die Sichtbarkeit der Branche erhöhen.

Rolle der Anbieter:

- Ihre Daten auf MaaS-Plattformen bereitstellen (via standardisierter API)
- Tarife und Angebote angleichen, um sie einfacher in das ÖV-Angebot integrieren zu können.

Perspektiven und Rolle der Transportunternehmen und Tarifverbünde

Für die eingeladenen Transportunternehmen ist klar, dass es einen niederschweligen Zugang zum Bikesharing-Angebot braucht. Die Bedürfnisse der Kunden sind zentral und die technische Kompatibilität (Integration) muss auf nationaler Ebene gewährleistet werden.

Der ÖV schafft es, 250 Millionen Fahrgäste mit 27 unterschiedlichen Transportpartnern, mit einem einzigen System zu befördern. Mit einer intensiven Zusammenarbeit wäre dies auch beim Bikesharing möglich. Der ÖV kann Hand bieten, muss aber nicht zwingend diesen Prozess anstossen. Der SwissPass wäre voraussichtlich der Schlüssel und die Bikesharing-Systeme müssten sich hinsichtlich der Kompatibilität an das Bestehende anpassen. Die Harmonisierung der Bikesharing-Angebote sollte vorgängig erfolgen, damit nachher eine Integration ins ÖV-System ermöglicht wird. Eine Integration der Information und der Zugang zum System können Transportunternehmen mit Bikesharing-Anbietern bilateral regeln. Für eine weiterführende Integration in den Vertrieb und in das Tarifsysteem (MaaS) sind grössere Investitionen und umfassende Pilotanwendungen nötig. Bikesharing-Betreiber haben nicht genügend Mittel und die ÖV-Unternehmen keinen Auftrag, um solche Investitionen zu tätigen.

Für die Transportunternehmen ist wichtig, dass Bikesharing den Ersatz von MIV-Fahrten bewirkt und nicht ÖV-Fahrten substituiert. Deshalb wäre es auch sinnvoll, das Bikesharing in die Region und den ländlichen Raum zu erweitern. Die gute physische Integration des Bikesharings (Abstellanlagen und Hubs) wird ebenfalls als sehr wichtig betrachtet.

Rolle der Transportunternehmen und Tarifverbünde:

- Eine App inklusive Tarifintegration entwickeln, obwohl sich die kantonalen TU nicht als Treiber sehen. Diese Rolle müssten eher die SBB und die Allianz SwissPass wahrnehmen.
- Sich dem Thema der Kombination ihrer ÖV-Angebote mit (Bike)Sharing annehmen und zusammenarbeiten können/dürfen. Um wirksame Pilotprojekte durchzuführen und Angebote auszuarbeiten ist allerdings eine Anpassung des rechtlichen Rahmens nötig.
- Aktive Zusammenarbeit mit den Gemeinden zur Ausgestaltung von Mobilitätshubs/Verkehrsdrehscheiben.

Anliegen an den Kanton und mögliche Rolle des Kantons

Im Hinblick auf ein homogeneres Angebot im Kanton Bern liegt der Hebel aktuell primär im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden. Die Städte und Gemeinden treiben die Entwicklung voran und können mit Vorgaben in den Ausschreibungen eine wichtige Rolle zur regionalen Harmonisierung einnehmen. Die Regionen können zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr eine koordinative Rolle übernehmen. Eine weitergehende, übergeordnete Koordination der Angebote und Vorgaben müsste eher auf nationaler Ebene stattfinden. Folgende Anliegen an die kantonale Ebene wurden von den Teilnehmenden vom Runden Tisch formuliert:

1. Für eine gemeinsame Finanzierung und Bestellung von Bikesharing-Angeboten als Teil des ÖV soll eine Vision und Strategie entwickelt werden, wie im Kanton Bern die Zukunft des Bikesharings und generell der Sharing-Angebote (Infrastruktur und App) ausgestaltet werden soll. Dies würde helfen, die Koexistenz zwischen ÖV und Bikesharing zu klären und zu stärken (Ergänzung statt Konkurrenz, Anforderungen nach Raumtyp).
2. Die Integration in ÖV-Plattformen ist teuer und komplex, insbesondere für kleinere private Unternehmen. Darum ist eine öffentliche Mitfinanzierung notwendig.
3. Es braucht übergeordnete Vorgaben an Verkehrsdrehscheiben und ihre Funktionalität. Damit sollen die notwendigen Flächen für und der Zugang zu (Bike-)Sharingsysteme sichergestellt werden. Zudem sollte für Verkehrsdrehscheiben auf nationaler Ebene eine einfach verständliche, kohärente Signaletik für den Zugang zu Sharing-Anlagen entwickelt werden.

Aufgrund des Workshops sind folgende Handlungsfelder für den Kanton Bern zu erkennen:

1. Eine gemeinsame Finanzierung oder Bestellung von Bikesharing als Teil des ÖV-Angebotes ist gemäss ÖVG nicht möglich. Der Kanton wird die Schnittstellen zwischen ÖV und (Bike-)sharing-Angebote im Rahmen des Angebotsbeschlusses 2027-2030 darlegen und einen Vorschlag zum weiteren Vorgehen unterbreiten.
2. Der Kanton wird sich gegenüber dem Bund für eine Anschubfinanzierung für eine Integration von Bikesharing-Angeboten in ÖV-Plattformen einsetzen. Bei konkreten Anfragen durch kantonale Akteure prüft er gemäss aktueller Praxis seine Möglichkeiten einer Unterstützung von Projekten.
3. Der Kanton Bern unterstützt und fördert Bikesharing, indem er an Haltestellen des ÖV oder an strategisch wichtigen Standorten entlang des Strassennetzes Investitionsbeiträge an Anlagen der kombinierten Mobilität ausrichtet. Dabei sind Kosten der für B+R oder P+R Flächen bereitgestellten Flächen anrechenbar. Die kantonale Rolle zur Förderung von Verkehrsdrehscheiben wird aktuell geklärt. Der Kanton wird sich im Rahmen seiner Zuständigkeiten dafür einsetzen, dass die Anforderungen von Bikesharing-Systemen bei der Entwicklung von Verkehrsdrehscheiben berücksichtigt werden.

Beilage: Präsentation inkl. Teilnehmerliste und Fotoprotokoll

Bern, den 19. Dezember 2022



Kantonaler Runder Tisch Bikesharing

Harmonisierung der Bikesharing-Angebote im Kanton Bern

25. Oktober 2022

Jurgen Mesman

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination
Bau- und Verkehrsdirektion



Foto : Stadt Biel

Harmonisierung der Bikesharing- Angebote im Kanton Bern

Dienstag,
25. Oktober 2022
Hôtel Kreuz Bern



Foto : PubliBike AG



Foto : Stadt Thun

Organisation



Patronat

Verband Bernischer Gemeinden VBG
Association des communes bernoises ACB



Kanton Bern
Canton de Berne

Programm

13.15 Uhr **Empfang und Begrüssung**

Jurgen Mesman, Abteilungsleiter Angebot und Infrastruktur, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
Dr. Jürg Wichteremann, Geschäftsführer, Verband Bernischer Gemeinden

Wie kann das Bikesharing im Kanton Bern im Hinblick auf ein homogeneres Angebot unter den Gemeinden optimiert werden?

13.25 Uhr **Einführung und Rahmen:** Forum Bikesharing Schweiz

13.35 Uhr **Vision der Berner Gemeinden und Regionen:** Städte, angrenzende Gemeinden und Regionen mit Bikesharing

14.00 Uhr **Vision der Bikesharing-Anbieter**

14.20 Uhr **Vision der Transportunternehmen:** TU und Tarifverbände

14.45 Uhr **Diskussion**

15.15 Uhr **Pause**

Wie kann Bikesharing im Kanton besser in das Angebot des öffentlichen Verkehrs integriert werden?

15.45 Uhr **Workshops in Gruppen**

Diskussionsthemen:

- Infrastrukturelle Integration (Abstellanlagen, Hubs)
- Integration auf Online-Plattformen und Apps sowie im Ticketing

16.15 Uhr **Bericht aus den Workshops**

16.25 Uhr **Schlussrunde und Fazit**

16.45 Uhr **Abschluss**

Moderation: **Aline Renard**, Transitec AG, Beraterin des Forums Bikesharing Schweiz und **Valérie Sauter**, Geschäftsführerin, Forum Bikesharing Schweiz

Anmeldung bis Montag, 5. September 2022 an info@bikesharing.ch

Forum Bikesharing Schweiz, c/o Pro Velo Schweiz, Birkenweg 61, 3013 Bern, Telefon 031 318 54 17, info@bikesharing.ch. Das Forum Bikesharing Schweiz wird von der Velokonferenz Schweiz und Pro Velo Schweiz mit Unterstützung des Bundesamtes für Strassen gemeinsam betrieben.



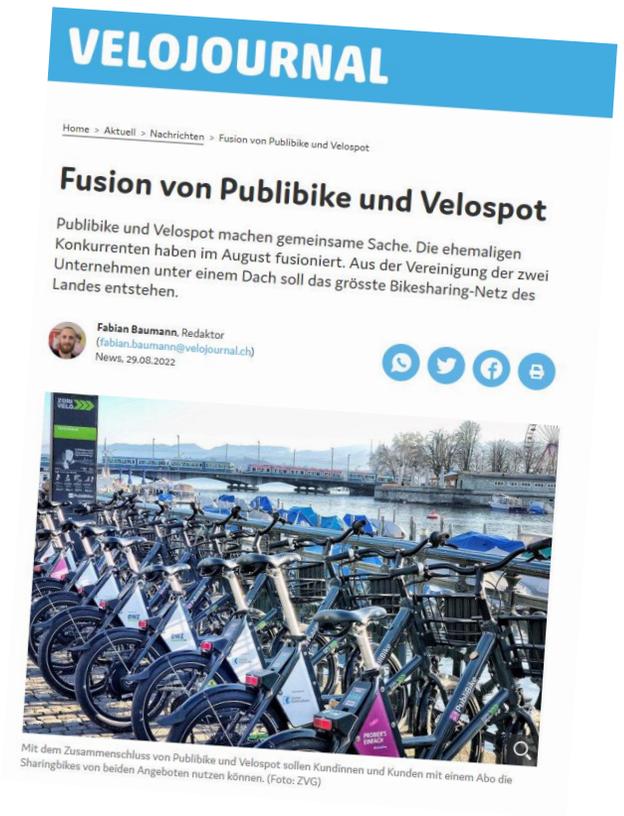
Postulat 300-2020 Riesen: Harmonisierung der Bikesharing-Angebote im Kanton Bern

Der Regierungsrat wird beauftragt, zu prüfen:

1. wie das Bikesharing-Angebot im Kanton Bern im Hinblick auf ein homogeneres Angebot unter den Gemeinden optimiert werden kann.
2. wie Bikesharing besser in das ÖV-Angebot des Kantons integriert werden kann.

Ziele runder Tisch Bikesharing

- Plattform bieten für Austausch und Diskussion über mögliche Lösungsansätze
- Ansätze zur Harmonisierung von Bikesharing-Angeboten sowie einer besseren Integration im ÖV diskutieren
- Informieren über die kantonale Strategie und Rahmenbedingungen bezüglich Bikesharing

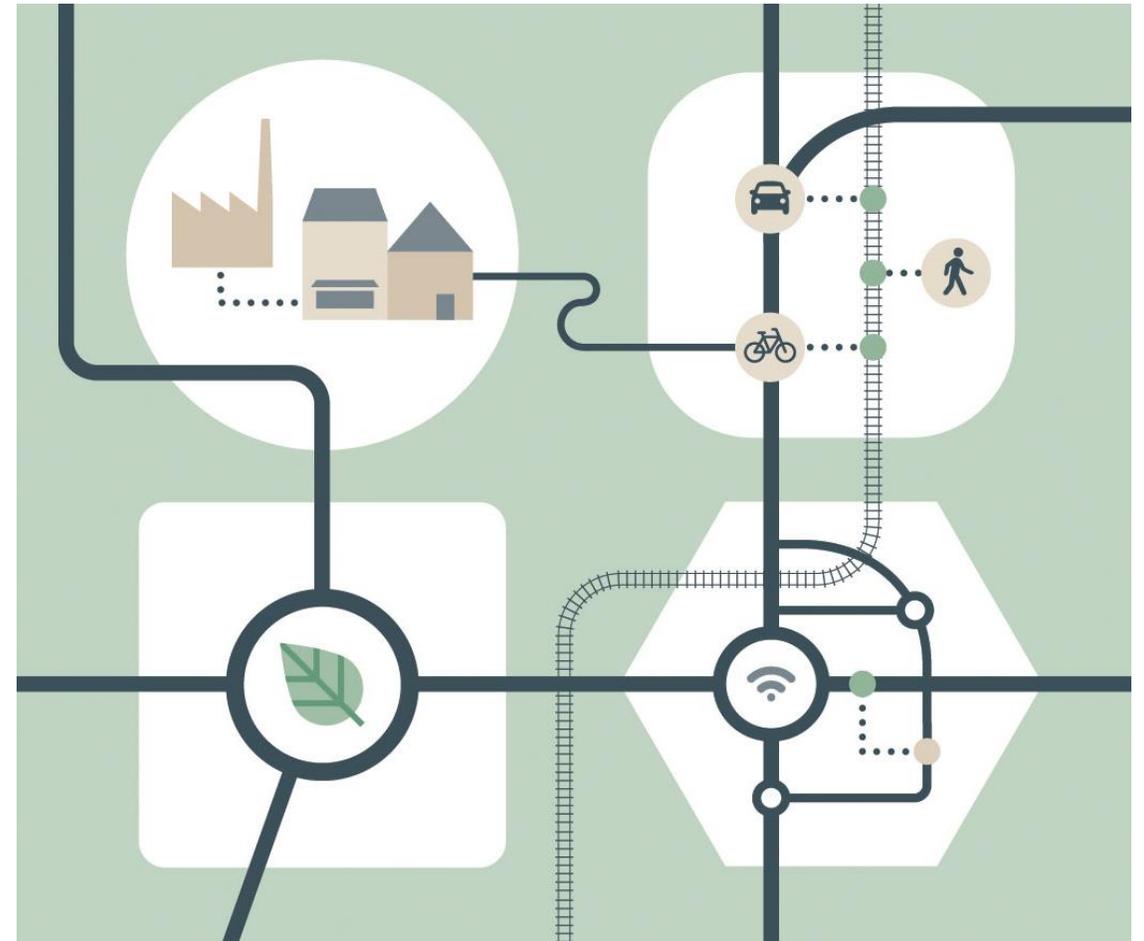


Strategische Einbettung: Gesamtmobilitätsstrategie

Verkehr...

- ... Vermeiden
- ... Verlagern
- ... Verträglich gestalten
- ... Vernetzen

Stossrichtung 2.5: Sharing- und Pooling-Angebote fördern

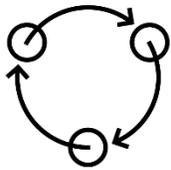




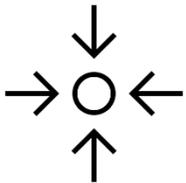
Rahmenbedingungen Kanton



Bikesharing-Betrieb wird nicht via Kantongelder finanziert



Gelder für Bikesharing-Infrastruktur möglich via Agglomerationsprogramme (für multimodale Drehscheiben) oder Beiträge an Umsteigeanlagen (Zugang zur Bahn)



Im Rahmen von B+R-Anlagen ist der Platz (nur der Platz) für Bikesharing-Anlagen teilweise anrechenbar



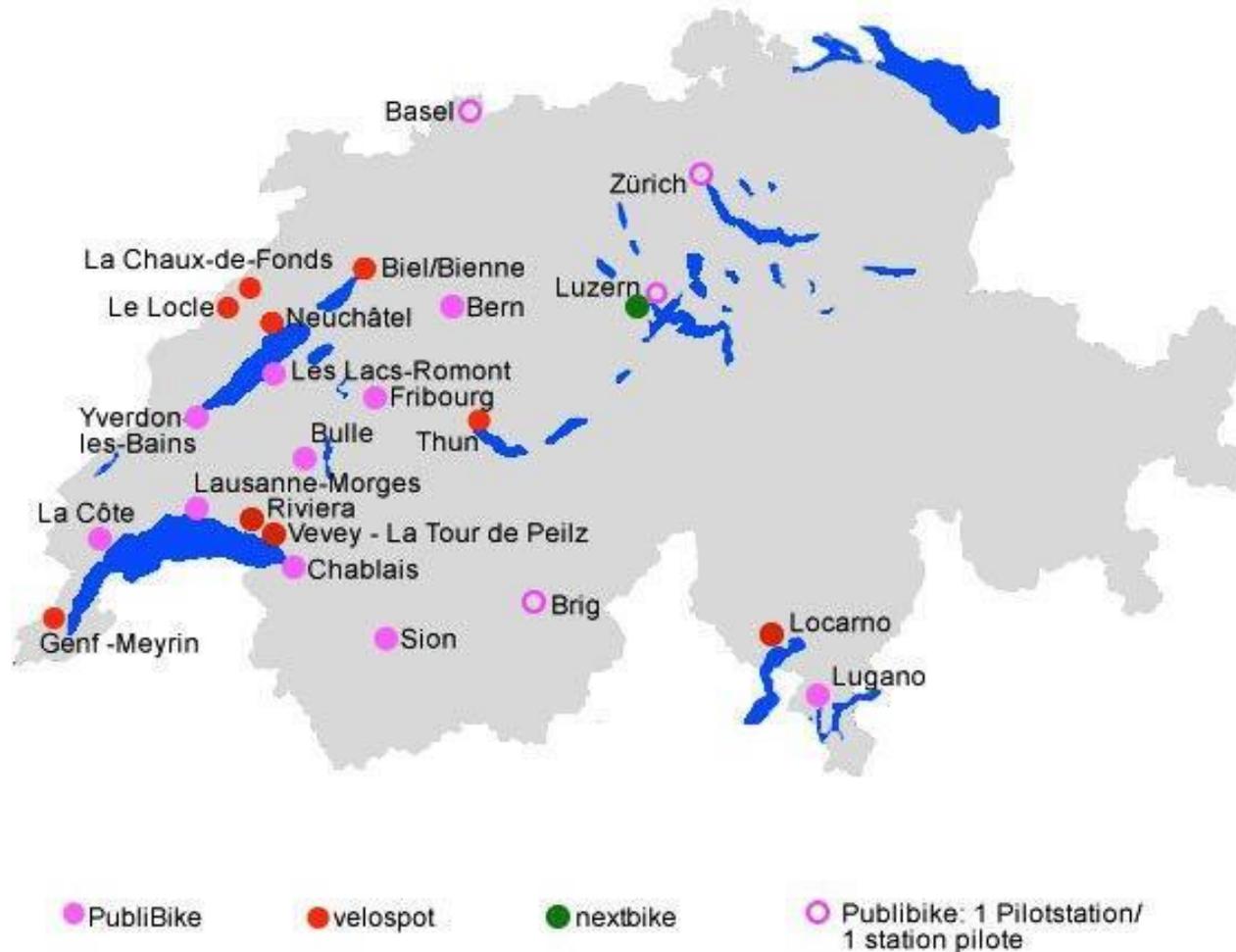
Spielraum für abgeltungsberechtigte ÖV-Transportunternehmen: Mitarbeit bei Schnittstellen-Projekte mit Nutzen für den ÖV in Absprache mit dem Besteller möglich (keine grössere Aufwände)

Runder Tisch „Harmonisierung der Bikesharing-Angebote im Kanton Bern“



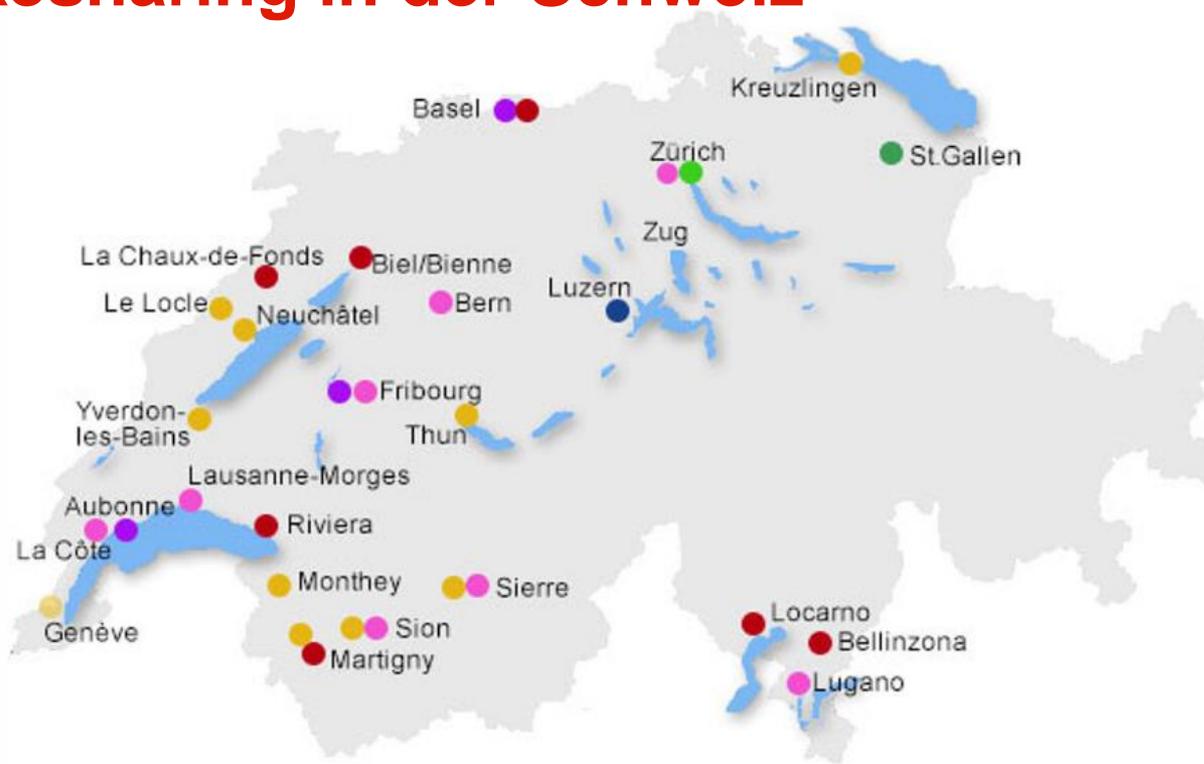
Bilder: Stadt Biel, PubliBike AG, Stadt Thun,
carvelo2go

Bikesharing in der Schweiz



Source: www.bikesharing.ch, février 2016

Bikesharing in der Schweiz



- PubliBike
- velospot
- nextbike
- LimeBike
- Tier
- Donkey Republic
- Pick-e-Bike
- carvelo2go

Source: www.bikesharing.ch, 2022

Bikesharing in der Kanton Bern



& carvelo2go
& E-Trottinette (VOI, TIER)

- PubliBike
- velospot
- Donkey Republic

Source: www.bikesharing.ch, 2022

Harmonisierung, Interoperabilität, Integration

Möglichkeiten:

1. Harmonisierung

Ein einziges System (gemeinsame Ausschreibung, gleiche Bedürfnisse)

2. Interoperabilität

Kompatible Systeme (z.B. mit dem SwissPass)

3. Integration

Integration in einer einzigen App und Tarifintegration (z.B. yumuv)

Integration am selben Ort (Mobilitätshubs)

Integration am selben Ort (Mobilitätshubs)



Mobilitätsstation im Weinbergli



Sorglos Mobil



Bild: Albert Koechlin-Stiftung

PubliBike carvelo 2go
eCargo-Bike Sharing

mobility
car sharing

Transports publics lausannois: TL+

MON
ti+ VÉLO

EN + DE VOTRE ABO DE TRANSPORTS PUBLICS
Mon vélo à bord des véhicules tl & LEB en illimité.

Abo journalier	Abo mensuel	Abo annuel
+5.-	+15.-	+150.-

(vente par SMS et en points de vente)

[J'en profite !](#) [Conditions](#)

ti+ VÉLO
avec 

EN + DE VOTRE ABO DE TRANSPORTS PUBLICS
Ebike en illimité par tranche de 30 minutes.

Abo mensuel	Abo annuel
+9.-	+99.-

[J'en profite !](#) [Conditions](#)

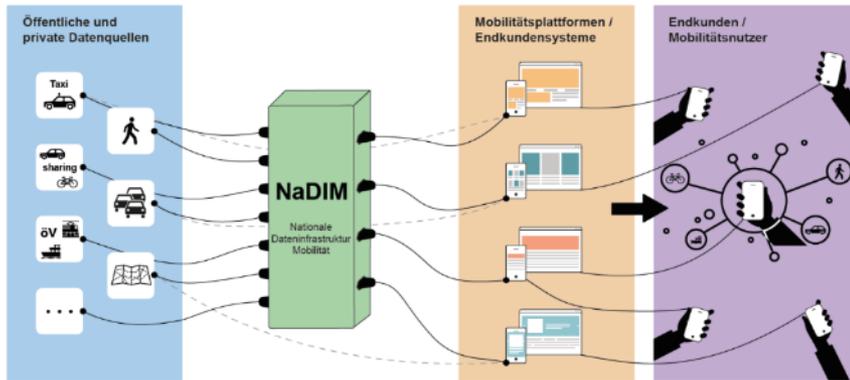
ti+ AUTO
avec 

EN + DE VOTRE ABO DE TRANSPORTS PUBLICS
2 locations de voiture de 48h. Pas de coût récurrent d'une voiture personnelle.

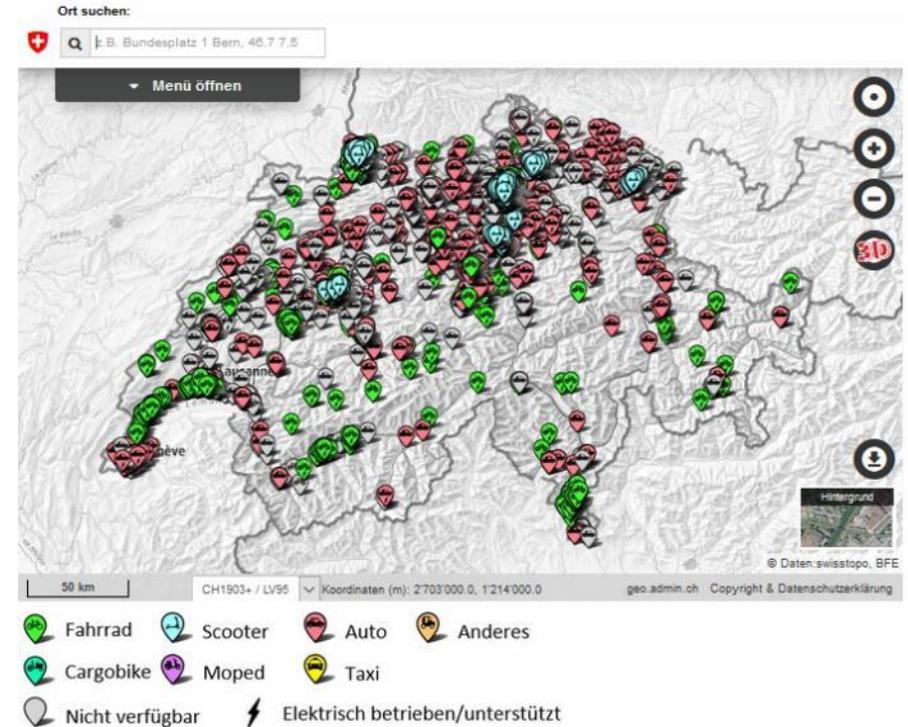
Abo mensuel
+224.- /mois

[J'en profite !](#) [Conditions](#)

Nationale Dateninfrastruktur Mobilität NaDIM



NaDIM als Service-Public-Angebot des Bundes



Plattform
www.sharedmobility.ch

Velib' + öV in Region Ile de France



Wegfinder in Österreich



Eine App für all deine Wege



YUMUV: eine gemeinsame App für den öV und das (Bike)-Sharing





Harmonisierung, Interoperabilität, Integration:

Was sind Ihre Bedürfnisse und Möglichkeiten?

Fragen Berner Gemeinden (4' max):

1. Welches Bikesharing-System gibt es in der Gemeinde (Finanzierung und Kosten, Zufriedenheit)?
2. Welche Bedürfnisse nach Kompatibilitätsansätzen zwischen den Bikesharing- und ÖV-Systemen gibt es?
3. Welche Rolle können die Gemeinden bei einer Harmonisierung/Interoperabilität/Integration einnehmen?

Fragen Berner Regionen (4' max):

1. Wie sehen Sie die Harmonisierung/Interoperabilität/Integration von Bikesharing-Systemen untereinander und mit dem ÖV?
2. Welche Rolle können die Regionen bei einer Harmonisierung/Interoperabilität/Integration einnehmen?

Fragen Bikesharing-Anbieter (4' max):

1. Welches Bikesharing-System bieten Sie an (Finanzierung und Kosten, Nutzung)?
2. Wie weit soll die Kompatibilität gehen (Harmonisierung, Interoperabilität, Integration)?
3. Auf welcher Ebene würde angesichts der Nachfrage (Kundenbedürfnisse) eine Kompatibilität Sinn machen? Kantonal, regional, national?
4. Welche Rolle können die Bikesharing-Anbieter bei einer Harmonisierung/Interoperabilität/Integration einnehmen?

Fragen Transportunternehmen und Tarifverbände (4' max):

1. Welche Bedürfnisse nach Kompatibilitätsansätzen zwischen Bikesharing-Systemen und ÖV gibt es?
2. Wie sehen Sie eine Integration mit dem ÖV (App/Ticketing/Abo/weitere)?
3. Welche Rolle können die TU bei einer Harmonisierung/Interoperabilität/Integration einnehmen?

Diskussion:

1. Auf welcher Ebene würde eine Kompatibilität Sinn machen? Kantonal, regional, national?
2. Welche Rolle könnte der Kanton Bern bei einer Harmonisierung/Interoperabilität/Integration einnehmen?



Teilnehmende

Städte und Gemeinden

Aurélie Dubuis, Projektleiterin, Stadtplanung, Mobilität, Stadt Biel

Christine Hauert, Projektleiterin Umwelt Energie Mobilität, Stadt Thun

Sara Hofmann, Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Verkehrsplanung, Stadt Bern

Rolf Albisser, Projektleiter, Abteilung Verkehr und Unterhalt, Gemeinde Köniz

Sabine Breitenstein, Bauverwalterin, Bauverwaltung, Gemeinde Zollikofen

Benedict Wyss-Käppeli, Fachbereichsleiter Energie, Bauverwaltung Muri bei Bern

Regionen

Thomas Berz, Geschäftsstelle Seeland, Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura

Timo Krebs, Projektleiter Verkehr, Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM

Maya Peter, Geschäftsstelle, Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West (RVK 5)

Bikesharing-Anbieter

Markus Bacher, CEO, PubliBike AG

Mirjam Stawicki, Projektleiterin, Carvelo2go, Mobilitätsakademie AG, eine Tochtergesellschaft des TCS

Transportunternehmen und Tarifverbände

Marco Fuster, Leiter Unternehmensentwicklung, BERNMOBIL, Städtische Verkehrsbetriebe Bern

Olivia Glauser, Mobilitätsentwicklung & Innovation, Personenmobilität, BLS AG

Fabio Herzig, Projektleiter, Markt Personenverkehr, Erste Letzte Meile (MP-ELM), SBB AG

Daniel Hirt, Geschäftsführung, Libero-Tarifverbund

Reto Steiner, Senior Expert, Alliance SwissPass

Kanton

Manon Giger, wissenschaftliche Mitarbeiterin, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Kanton Bern

Jurgen Mesman, Abteilungsleiter Angebot und Infrastruktur, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Kanton Bern

Arnold Trümpi, Leiter Planungen und Verkehr, Tiefbauamt, Kanton Bern

Verband Bernischer Gemeinden VBG

Jürg Wichtermann, Geschäftsführer, Verband Bernischer Gemeinden

Forum bikesharing Schweiz

Aline Renard, Transitec AG, Beraterin des Forums Bikesharing Schweiz

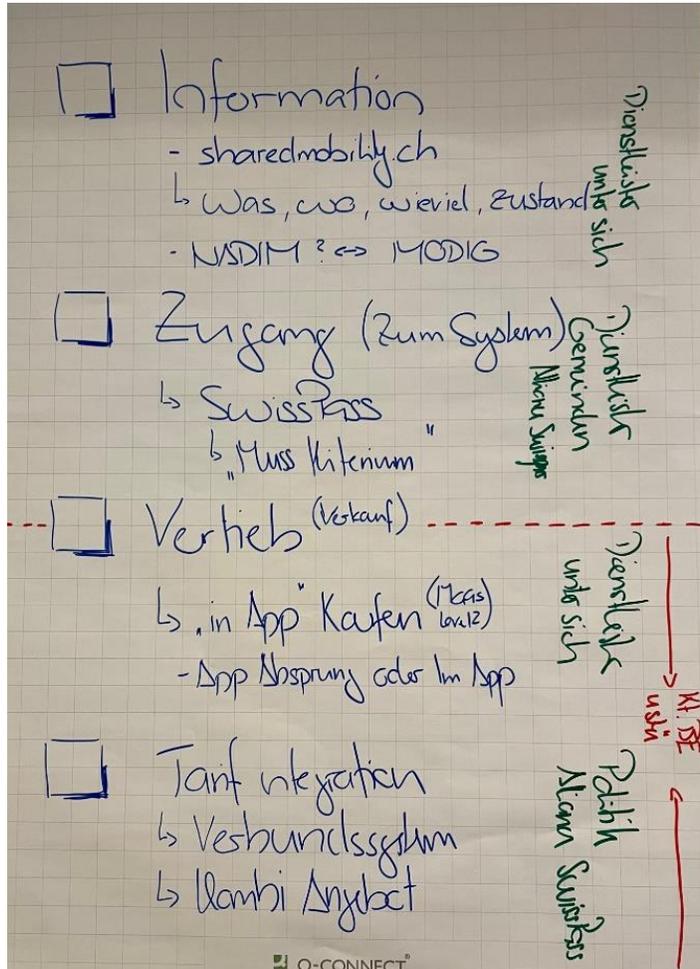
Valérie Sauter, Geschäftsführerin, Forum Bikesharing Schweiz

Entschuldigt

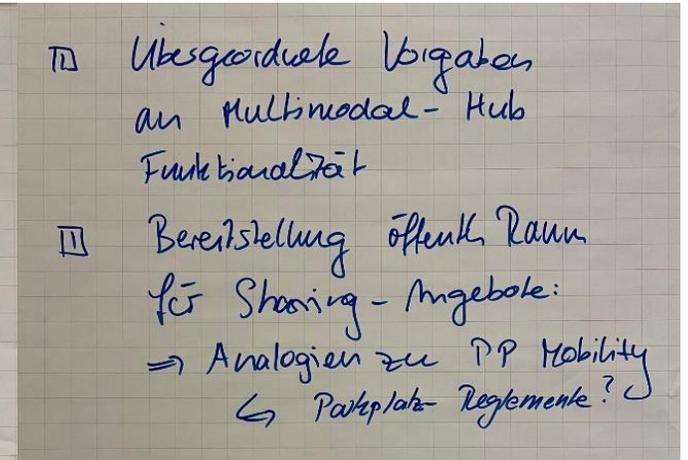
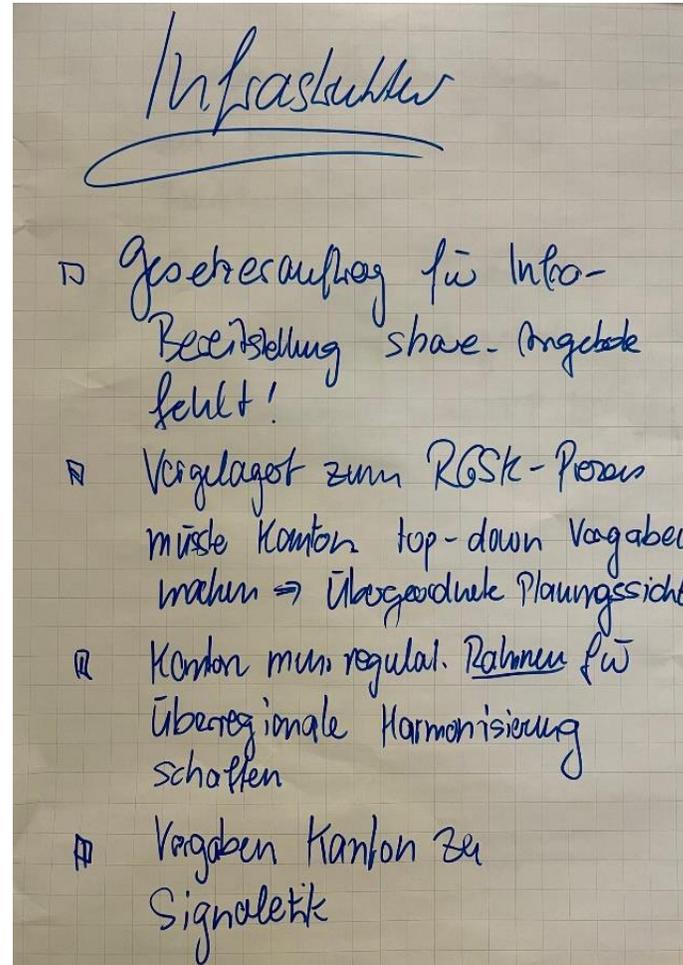
Yves Gaudens, Abteilungsleiter Tiefbau und Betriebe, Gemeinde Ostermundigen

Katharina Hartlieb, Donkey Republic

Fotoprotokoll Workshops



Workshop «Integration auf Online-Plattformen und Apps sowie im Ticketing»



Workshop «Infrastrukturelle Integration (Abstellanlagen, Hubs)»

