

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Herausgeber:** Hochparterre  
**Band:** 30 (2017)  
**Heft:** 10

**Rubrik:** Lautsprecher

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 26.11.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



Lautsprecher

## Smarter fahren, bitte!

**Wie man es nicht machen soll: Der Veloverleih O-Bike foutiert sich um Bedürfnisse, Umgebung und alles, was im Lehrbuch für Design steht, das für Menschen da ist.**

Wer sich gegen private Leihvelodienste stellt, hat ein Problem. Passt doch, wenn die Privatwirtschaft die trödelige Behörde überholt. O-Bike zeigt, wie es geht: flexibel, platzsparend, umweltfreundlich und dank Smartphone bequem zu nutzen. Vermittelt wird diese Botschaft in fröhlichen Bildern. Sie zeigen junge Menschen an sonnenbeschienenen Plätzen, die Räder Instagram-adäquat vor der Stadtkulisse inszeniert. In wenigen Schritten geht es zum Leihvelo, verspricht die Website. Als Erstes laden wir die App herunter, hinterlegen eine Kreditkarte, überweisen 129 Franken Depot. Dank GPS führt uns die App zum nächsten Gefährtdas über einen QR-Code aufgeschlossen wird. Eine halbe Stunde Fahrt kostet 1 Franken 50 – weniger als ein Tram-billet. Das Rad kann irgendwo abgestellt und mechanisch abgeschlossen werden.

Soweit die Theorie. Doch der Fall ist ein Lehrstück in Sachen Widerständigkeit der Welt. Jene des Anbieters besteht aus Objekt, Nutzung und System. Ginge alles rund und wäre alles richtig bedacht, würden diese Parameter wie Zahnradchen ineinandergreifen. Tun sie aber nicht. Den grössten Widerstand leisten die Nutzerinnen und Nutzer. Sie halten sich nicht an Regeln. Sie sind nicht die Regel. Nicht alle verfügen über das vermutete Normalmass von 1,65 Meter Körpergrösse. Die meisten sehen leicht komisch aus, treten sie in die Pedale des kleinen Velos. Nicht alle stellen nach Ende der Fahrt das gelb-graue Ding mit Rücksicht auf andere ab. Das ärgert Systemteilnehmende und vor allem Nichtteilnehmende. Das führt zu gehässigen Einträgen in Kommentarspalten und löst Aufregung in Gemeinderäten aus. Nicht alle gehen pfleglich mit dem Objekt um, das sie für eine kürzere oder längere Strecke gemietet haben. Vandalismus ist das Schicksal geteilter Güter. Natürlich ist das eine Frage von Anstand und Moral des Einzelnen. Trotzdem darf man Gründe für das Fehlverhalten auch anderswo suchen. Etwa darin, dass das Objekt zu viel verspricht. Es passt sich schlecht an die Nutzerin und an die Umgebung an: Wer im Regen fährt, kriegt einen nassen Rücken. Das Schutzblech – sofern es noch vorhanden ist – ummantelt nicht durchgehend das Hinterrad. Mit Strassenschmutz beworfen wird auch, was vorne im Körbchen liegt. Der QR-Code funktioniert – oder auch nicht. Das Licht funktioniert – oder auch nicht. Die O-Bikes quietschen. Wer hart bremsen muss, tut das nur

einmal und steigt vom unsicheren Rad. Wer sich mutig in den Verkehr wirft, stellt fest, dass das Fahrrad schwerfällig reagiert. Kein gutes Gefühl in einer Stadt wie Zürich, in der Verkehrsteilnehmerinnen notorisch aggressiv aufeinander reagieren. Oder unaufmerksam sind.

Wer andere Absichten hat, als touristisch durch die Stadt zu flanieren und vom Central durch den Limmatquai zu radeln, kommt nicht weit. Mit einem Gang fällt es schwer, nur schon zur Uni zu gelangen, geschweige denn, Stadtteile hinter dem Milchbuck zu entdecken. Es bleiben also die Touristen. Sie wagen sich schlecht ausgerüstet in einen Verkehr mit hohem Schwierigkeitsgrad.

Die Liste ist nicht abschliessend. Doch sie schlägt sich ungünstig auf die Motivation nieder, nett mit dem geliehenen Velo umzugehen. Gelingende Objektbeziehungen herzustellen, ist eine Frage des Designs, und damit ist das Gefährtdas noch nicht einmal formal kritisiert. Nur so viel: Das auffällige Rad wird von den Nutzerinnen und Nutzern schnell entdeckt. Von allen anderen aber auch, die ihren Abstellplatz besetzt sehen.

### Statt Dienste erbringen Kapital gewinnen

Das führt uns zum System. Seine Grenze ist nicht der öffentliche Raum des Lokalen oder das Klein-Klein fehlender Veloabstellplätze, sondern die grosse Welt des Risikokapitals. Der Vergleich mit dem Taxidienst Uber ist zwar schief, weil der Anbieter Hardware besitzt und unterhalten muss. Doch wie bei Uber geht es um die Frage, wer sich mit seinem Dienst global durchsetzt und die Macht ergreift. Deshalb funktionieren private, digital aufgerüstete Leihdienste wie O-Bike nach Masse und nicht nach Qualität. Die kurzen Strecken bringen wenig Geld, der Unterhalt ist aufwendig. Ob der Verkauf der generierten Daten hinter dem Geschäftsmodell steht? Keiner weiss es so genau, und wer nachfragen will, fällt ins Leere. Aber eigentlich ist es egal, ob Daten überhaupt sinnvoll erhoben werden. Hauptsache, sie öffnen den Weg zum Profil der Nutzerin. Denn es geht in diesem Geschäftsmodell um die Verheissungen der Sharing Economy. Die Konkurrenz schläft nicht. Mitte August konnte O-Bike eine zweite Finanzierungsrunde sicherstellen. Das ist der einzige harte Beweis, der zählt. Das System funktioniert. Aber nur aus Sicht des Anbieters. Meret Ernst ●



Meret Ernst ist Redaktorin Kultur und Design von Hochparterre.