

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 92. Ratssitzung vom 4. März 2020

2284. 2017/334

Weisung vom 27.09.2017:

Motion von Franziska Graf und Daniel Leupi betreffend Fahrradverleihsystem, Einführung und Trägerschaft, Bericht und Abschreibung

Antrag des Stadtrats:

1. Vom Bericht betreffend Fahrradverleihsystem, Einführung und Trägerschaft, wird Kenntnis genommen.
2. Die Motion, GR Nr. 2007/510, von Gemeinderätin Franziska Graf, vertreten durch Gemeinderat Dr. André Odermatt (beide SP), und Gemeinderat Daniel Leupi (Grüne) vom 19. September 2007 betreffend Fahrradverleihsystem, Einführung und Trägerschaft, wird als erledigt abgeschrieben.

Referentin zur Vorstellung der Weisung / Kommissionmehrheit:

Simone Brander (SP): *Wir schreiben heute ein weiteres Kapitel in der langen Geschichte des Veloverleihsystems der Stadt Zürich. Vor über zehn Jahren, nämlich am 19. September 2007 haben Franziska Graf und der heutige STR Daniel Leupi zusammen eine Motion eingereicht, die verlangte, dass der Stadtrat dem Gemeinderat eine Vorlage unterbreitet, mit der ein stadtweites, einfaches, benutzerfreundliches und kostengünstiges Veloverleihsystem eingerichtet und einer geeigneten Trägerschaft für den Betrieb übergeben werden kann. Als Vorbild sollten die 2007 erfolgreichen Konzepte, wie zum Beispiel jenes der Stadt Lyon dienen, die an die Verhältnisse in Zürich angepasst werden sollten. Nachdem der Gemeinderat die Frist zur Erfüllung der Motion jeweils um 12 Monate in den Jahren 2011 und 2012 verlängert hatte, beantragte der Stadtrat die Abschreibung der Motion. Der Gemeinderat lehnte dies ab und 2014 eine Nachfrist von zwölf Monaten bis Februar 2015 gewährt. Der Gemeinderat hat diese Nachfrist weitere dreimal verlängert bis zum 25. Oktober 2017. 2014 führte das Tiefbauamt ein Submissionsverfahren mit dem Namen «Züri Velo» durch und 2015 fiel der Vergabeentscheid. Dagegen wurde ein Rechtsmittel ergriffen, das zu einem längeren Rechtsverfahren führte. Erst 2017 gab das Bundesgericht grünes Licht für das Vorhaben der Stadt Zürich. «PubliBike AG», die das Submissionsverfahren für sich entschieden hatte, begann 2017 das offerierte Veloverleihsystem mit folgenden Eckpunkten umzusetzen: Installation von mindestens 150 Velostationen, diese verteilen sich in den Zentren City, Altstetten und Oerlikon, sind aber auch entlang der Korridore, die diese Zentren verbinden und in Zürich-Nord, Schwamendingen, Zürich-Affoltern und ums Seebecken von Wollishofen bis Seefeld zu finden. Diese Stationen haben keine Andock- und keine Ladevorrichtung; ein Betrieb von mindestens 2 250 Velos. Die Hälfte dieser Velos hat einen Elektroantrieb, der bis zu einer Geschwindigkeit von 25 Stundenkilometern unterstützt; ein weiterer Eckpunkt ist, dass der Zugang über ein elektronisches Schloss – ein so genanntes*

Smart Lock – gesteuert wird. Nutzerinnen und Nutzer registrieren sich einmalig über die Website oder über die App. Das Ausleihen selbst erfolgt über die App oder über eine Karte wie dem «SwissPass» oder eine Kreditkarte. Die Tarife für die Ausleihe unterscheiden sich je nach Velo und Abonnementtyp. Für ein konventionelles Velo ist die erste halbe Stunde zum Beispiel gratis; die Betriebsorganisation – das ist ein weiterer Eckpunkt – wird durch die Sozialen Einrichtungen und Betriebe (SEB) durchgeführt mit Mitarbeitenden, die an einem Programm zur beruflichen und sozialen Integration teilnehmen. Der Stadt Zürich entstehen keine Betriebskosten, da «Züri Velo» zu 100 Prozent über Sponsoringbeiträge und Kundeneinnahmen finanziert wird. Die Inbetriebnahme der ersten Etappe mit mindestens 35 Stationen und 500 Velos war für den Frühling 2018 geplant, das gesamte Angebot für den Sommer 2019. Die Endabnahme geschah im November 2019 und beinhaltete ein System von 150 Stationen mit über 2000 Velos. Davon sind rund 1000 Velos E-Bikes. In der Kommission warf diese Weisung Fragen auf, zum Beispiel zum Thema der Konzession, wie die Velostationen angeordnet werden, wie deren Markierung stattfindet und auf Kosten welcher Flächen sie realisiert werden. Bis 2018 wurden die meisten auf Flächen des Fussverkehrs realisiert. Dann tauchten die Free-Floating-Systeme auf und es stellte sich die Frage, was das für «Züri Velo» bedeutet. Weiter diskutierten wir Fragen zum wirtschaftlichen Stand und Zukunft von «PubliBike». Auch die Nutzungszahlen interessierten uns genauso wie der Vertrag, der über fünf Jahre abgeschlossen wurde. Der Stadtrat beantragt, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen; die Mehrheit ist damit einverstanden. In der Dispositivziffer zwei wird die Beschreibung der Motion beantragt. Der Stadtrat ist der Meinung, das System «Züri Velo» erfolgreich eingeführt wurde, dass die Trägerschaft «PubliBike» das System betreibt und die Endabnahme erfolgt ist. Auch hiermit ist die einstimmige Kommission einverstanden und beantragt, der Dispositivziffer zuzustimmen und die Motion abzuschreiben. Ich komme zur Position der SP: Nach über zehn Jahren haben wir endlich das Veloverleihsystem – es funktioniert und es wird genutzt. Aus unserer Sicht hat es aber doch sehr lange gedauert, bis es so weit kam. Von der Einreichung der Motion bis zum Submissionsverfahren dauerte es rund sieben Jahre, was schon eine sehr, sehr lange Zeit ist. Wäre das Parlament hier nicht drangeblieben, wären wir heute nicht so weit. Dass es heute noch weitere Veloverleihsysteme gibt, zeigt, dass diese wirklich einem Bedürfnis entsprechen und ein Erfolg sind. Das Veloverleihsystem wird vor allem für kurze und mittlere Distanzen genutzt, auf denen man auf dem Velo schneller als zu Fuss ist und es ist eine gute Ergänzung zum öffentlichen Verkehr. Das Veloverleihsystem führt aber auch dazu, dass das Velo als Verkehrsmittel im öffentlichen Raum sichtbarer ist und dessen Nutzung flexibler wird. So muss man sich am Morgen nicht für oder gegen das Velo entscheiden, sondern kann im Verlauf des Tages für einzelne Etappen auf das Velo eines Veloverleihsystems setzen. Aus Sicht der SP ist das Veloverleihsystem ein Plus fürs Velo und ein Plus für die Menschen in der Stadt Zürich.

Kommissionsminderheit:

Derek Richter (SVP): Die Minderheit besteht aus der SVP. Wir nehmen den Bericht ablehnend zur Kenntnis und ich erlaube mir an dieser Stelle, die von meiner Vorrednerin monierte, lange Frist zu etwas genauer zu definieren. Diese ist im Wesentlichen darauf

zurückzuführen, dass das Bundesgericht einen Entscheid fällen mussten. An diesem Veloverleihsystem gibt es gute und weniger gute Punkte. Ich zähle erst einmal die guten auf. Es ist für die Stadt Zürich quasi kostenneutral. Wartung und Logistik werden von den SEB wahrgenommen. Das sieht man auch daran, dass an diesen Stationen Ordnung herrscht. Bemerkenswert war die Aussage von STR Richard Wolff in der Kommission, dass er das Angebot mit einem liberalen Ansatz angehen möchte – das schafft ein wenig Hoffnung. Es gibt aber auch Kritikpunkte: Das Sammeln und Verteilen der Velos mit Lieferwagen ist aus Umweltperspektive fragwürdig. 50 Prozent des Angebots besteht aus E-Bikes, die ja auch MIV sind. Es werden also über 1000 E-Bikes für Ladungen und Reparaturen herumkutschert. Uns wurde versprochen, dass das Angebot den Wechsel vom Auto aufs Velo erleichtern sollte. Tatsächlich substituiert dieses Velo nur den öffentlichen Verkehr – und auch das nur bei schönem Wetter. Viele Strecken wären auch zu Fuss zu schaffen. Wir können bei diesem Veloverleih also mit Fug und Recht von einem Luxusangebot sprechen. In der Weisung wird mit Lyon und Paris verglichen, aber diese Topografien sind nicht vergleichbar. Wenn diese ganze Arbeit etwas Positives hervorgebracht hat, dann die Erkenntnis, dass Zürich keine Velostadt ist. Im Stadtzentrum hat es ein breites Angebot an solchen Veloverleihsystemen; Hottingen, Uitikon, Triemli, zum Teil Seebach und Höngg haben kein solches Angebot – und das ist auch nicht nötig, weil dort keine Nachfrage besteht. Bemerkenswert ist allerdings der Platzbedarf dieser Velos: 2250 an 150 Stationen an bester Lage, vereinzelt auf Privatgrundstücken. Das sind 250 Parkplätze für Autos, die aus volkswirtschaftlicher Sicht klar zu bevorzugen wären. Die Wertschöpfung eines Autoparkplatzes im Vergleich zum Veloangebot ist um ein Mehrfaches grösser. Auch ist das Angebot eine Ohrfeige für den MIV, was man sich ja langsam gewohnt ist. Der Platz wird durch einen Verkehrsträger besetzt – egal, ob das Angebot nachgefragt wird oder nicht. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist also äusserst fragwürdig. Für das Gewerbe ist das Angebot ein Schlag mit der Geissel, und das ist der Hauptgrund für die Ablehnung durch die SVP. Man stellt diesen Velos gratis Platz an bester Lage zur Verfügung, das Gewerbe hingegen wird mit Fantasievorschriften gegängelt. Reklameaufschriften, Gartenstühle für Restaurants: Jeder Millimeter öffentlichen Grundes wird mit Fantasiepreisen belastet. Und die Velos? Kein Problem. 3000 Quadratmeter? Völlig gratis. Da fragt man sich, wofür man in dieser Stadt noch Steuern bezahlt. In diesem Zusammenhang muss man die angeblich grosse, ehemalige Wirtschaftspartei FDP wieder einmal kritisieren. Sie sind eher Spezialisten im Durchwinken. Die SVP sagt Ja zur Abschreibung, nimmt den Bericht aber ablehnend zur Kenntnis.

Weitere Wortmeldungen:

Andreas Egli (FDP): Nachdem die SVP zu Beginn ihren eigenen Ratspräsidenten kritisiert hatte, greift sie nun ihren bürgerlichen Partner an. Das macht aber nicht so viel, weil wir tatsächlich einige Unterschiede haben – nicht nur im Stil, sondern auch inhaltlich. Wir nehmen den Bericht zur Kenntnis, was bedeutet, dass wir ihn gelesen und verstanden haben – insofern haben wir ihn halt zur Kenntnis genommen. Ansonsten hätte man den Antrag stellen müssen, dass man ihn negativ zur Kenntnis nimmt und diesen Antrag hat auch die SVP nicht gestellt. Unsere Kenntnisnahme heisst nicht, dass wir inhaltlich davon begeistert sind. Wir haben erhalten, was wir hier im Rat bestellt haben. Trotzdem gibt es gewisse Punkte, die man auch am jetzigen System kritisieren muss. Der erste

Punkt ist die faktische Benachteiligung der privaten Konkurrenzanbieter wie «Smide», die mit dem jetzigen System und den Änderungen dessen im Verlauf des Verfahrens schlechter gestellt werden. Wir sehen auch kritisch, dass die Betreiber von «Züri Velo» durchblicken lassen, dass sich das System doch nicht so wirtschaftlich betreiben liesse, um das längerfristig tun zu können. Ich frage mich, was geschieht, wenn in der nächsten Zeit der Tourismus in der Stadt Zürich ausbleibt und die Velos entsprechend weniger genutzt werden. Ich bin nicht bereit und werde mich dagegen wehren, wenn man der Stadt einfach das Defizit aufbrummt und sagt: Das Projekt ist ja so gut und alle haben zugestimmt. Wir haben jetzt ein System, das der Stadt keine wesentlichen Kosten aufbürdet und in diesem Rahmen kann man ihm zustimmen. Ebenfalls kritisch sehe ich – und hier hat Derek Richter (SVP) absolut recht – wenn man von Höngg mit dem Velo in die Stadt rollt, das Velo dort stehen lässt und am Abend lädt der Diesellastwagen zwei bis drei dieser Velos auf und fährt mit diesen wieder nach Höngg. Ich habe das mehrfach gesehen und finde das höchst fragwürdig und nicht im Sinne des Erfinders. Würde das die Stadt Zürich am Ende auch noch subventionieren müssen, hätte ich grösste Fragezeichen an die Klimaanliegen der links-grünen Mehrheit in diesem Rat. Das sind unsere Kritikpunkte. Wir sind froh, kann man den Prozess jetzt abschliessen und dass wir ein System haben, das im Moment einigermaßen funktioniert, aber durchaus noch verbessert werden kann.

Sven Sobernheim (GLP): «PubliBike» gibt es in der Stadt, insofern können wir den Bericht zur Kenntnis nehmen. Ich muss vielen von Andreas Egli (FDP) genannten Punkten zustimmen. Würden wir heute nochmals eine solche Ausschreibung durchführen und sagen, wir möchten ein stationsgebundenes System, wäre das doch mehr als fragwürdig. Wenn ich zum siebten oder zwölften Mal im «Tages-Anzeiger» oder der «NZZ» lesen darf, dass, wenn die Ausschreibung 2024 ausläuft, wir für «PubliBike» bezahlen müssen, muss ich einfach sagen: Dann gibt es einfach kein «PubliBike» mehr in dieser Stadt und das ist auch richtig so. Man muss aber sagen, auch wenn «PubliBike» den öffentlichen Raum gratis nutzen darf, haben sie doch Erschliessungspflichten und Auflagen, wie viele Velos und Stationen sie betreiben müssen. Es ist ein ganz anderes System als jenes der Free-Floating-Anbieter – mit diesen kann man «PubliBike» nicht eins-zu-eins vergleichen. In Seebach bin ich glücklich, habe ich ein «Smide», aber es ist jedem seine freie Wahl, in einem anderen Stadtteil «PubliBike» zu nutzen. Eine Formalität muss an die Adresse der SVP erwähnt werden: Ihr nehmt den Bericht nicht ablehnend zur Kenntnis – diesen Antrag habt ihr vergessen. Und wer behauptet, die Topografie Zürichs sei nicht für Velos geeignet, dem kann ich entgegen: Mein E-Bike hatte noch mit keinem Hügel dieser Stadt ein Problem.

Stephan Iten (SVP): Natürlich nehmen wir den Bericht ablehnend zur Kenntnis, Sven Sobernheim (GLP). Wir haben den Antrag nicht gestellt, aber wir stimmen so ab. Andreas Egli (FDP), eine Kritik ist ein Grund, warum man einen Bericht ablehnend zur Kenntnis nehmen kann. Und auch, wenn wir alle den Bericht ablehnend zur Kenntnis nehmen würden, bewirkt dies gar nichts, denn der Vertrag ist über fünf Jahre abgeschlossen. «PubliBike» gibt es jetzt fünf Jahre und anschliessend kommt eine neue Weisung oder eine Vertragsverlängerung. Was bis jetzt nicht gesagt wurde: Die Motion verlangte damals, dass die Stadt Zürich «PubliBike» aufbauen und es anschliessend einer

privaten Trägerschaft übergeben sollte. Wir haben es STR Filippo Leutenegger zu verdanken, dass dies gar nicht erst so in Angriff genommen wurde, sondern direkt einem privaten Anbieter vergeben wurde – «privat» in Anführungs- und Schlusszeichen. Der Entscheid, «PubliBike» zu wählen – und es gab wohl berechnete Einsparungen dazu – war nicht für einen Privaten, sondern an eine Tochter der Post. Ein Punkt ist also schon mal nicht erfüllt. Betrachten wir das Sponsoring von «PubliBike»: EWZ, ZKB, Post – alles nicht ganz private Unternehmen. Schaut euch mal die «PubliBikes» an und deren Schilder in rosarot und grün – die sehen aus, wie Werbeplakate der Grünen. Da bleibt ein fahler Nachgeschmack. Es wurde gesagt, «PubliBike» werde die Stadt nichts kosten. Das stimmt bis 2024. Wir haben bereits erfahren, dass «PubliBike» Forderungen nach Geld stellen wird. Ich verstehe nicht, warum die Stadt zwei staatliche Veloverleihsysteme führen muss: Das eine kostenpflichtig, das andere gratis, ausgeführt durch das AOZ. Was uns besonders stört ist, wie «PubliBike» in der Stadt verwendet wird. Es gibt bereits Vorstösse, es müssten Parkplätze für «PubliBike» aufgehoben werden, damit diese nicht auf dem Trottoir zu stehen kommen. Davon sind nicht nur Parkplätze für den MIV betroffen, sondern auch Abstellplätze für private Velos. Weiter sollte das «PubliBike» nicht auf dem Trottoir, sondern auf der Strasse abgestellt werden. Man nimmt es also als Grund, um den MIV weiter einschränken zu können und das war eigentlich nicht die Absicht und auch nicht im Sinne von STR Daniel Leupi. Darum kann man mit gutem Gewissen den Bericht ablehnend zur Kenntnis nehmen, wie wir ihn auch in der Kommission ablehnend zur Kenntnis genommen haben. Natürlich schreiben wir die Motion ab, dann ist das einmal durch.

Pascal Lamprecht (SP): Um überhaupt an einem Velorennen zugelassen zu werden, braucht es viel Vorbereitung und aus unserer Sicht hat das der Stadtrat erfolgreich bewältigt – auch wenn er sehr viel Zeit dafür gebraucht hat. Ende gut alles gut? Das stimmt noch nicht. Wir sind eher in der ersten Tourenwoche in einer Flachetappe, die verletzungsfrei überstanden werden sollte. Unter diesem Aspekt sehe ich den Start der Veloverleihung als gelungen; es wurde ein wichtiges Puzzleteil im Stadtverkehr eingeführt. Die Kritik betrifft nicht die Einführung des Veloverleihs, sondern dessen Betrieb – also die kommenden Bergetappen müssen überwunden werden. Einige Kritikpunkte teile ich, aber ich sehe noch in ganz anderen Bereichen Verbesserungspotenzial: Zum Beispiel ob die Qualität der Velos die Zeit überdauern wird. Auch Haftungsfragen und andere, zukünftige Vertragsmodalitäten sind noch nicht geklärt. Der Umgang mit der Konkurrenz muss ebenfalls im Auge behalten werden, sollte doch mit gleich langen Ellen gemessen werden. Ein Aspekt, der gerne vergessen geht, ist der Umgang mit den gesammelten Daten seitens der Stadt. Unter den Stichwörtern Big-Data und Smart-City dürfen die relativ günstig erworbenen Daten aus dem Veloverleih nicht vernachlässigt werden. Weiter sollten die Standorte stadtauswärts ausgebaut werden, statt nur citynah zu priorisieren. «PubliBike» soll schliesslich der städtischen Bevölkerung und nicht nur den Touristen zugutekommen. Grundsätzlich sind aber die Beine gut und wir warmgefahren.

Res Marti (Grüne): Die Grünen sind nach wie vor von einem öffentlich zugänglichen Veloverleihsystem in der Stadt Zürich überzeugt. Der ÖV ist ausgezeichnet, aber es gibt noch immer Punkte, die nicht direkt und schnell mit ihm verbunden sind. Unbestritten ist aus unserer Sicht, dass das Verleihsystem für Besucher eine einmalige Möglichkeit ist,

6 / 7

die Stadt zu erkunden. Es hat sehr lange gedauert, bis die Motion endlich umgesetzt wurde. Das ist schade, aber so läuft es nun einmal bei einer öffentlichen Ausschreibung. Ich teile den Ärger von Andreas Egli (FDP), dass die Velos mit einem Dieselfahrzeug verschoben werden – aber wer in diesem Rat hat verlangt, dass das Verleihsystem von Privaten betrieben wird? Und von welcher Partei ist der Stadtrat, der das System so ausgeschrieben hat, dass wir jetzt nicht mehr mitreden können? Das mit den privaten Betreibern, Stephan Iten (SVP), steht übrigens nicht in der Motion. Das wollte die FDP gerne hineinschreiben, aber die Textänderung wurde abgelehnt. Was der freie Markt mit oBike und Limebike in dieser Stadt zustande gebracht hat, war auch nicht gerade berauschend. Wir sind uns aber einig, dass die anderen Anbieter nicht übertrieben benachteiligt werden dürfen – dazu gab es bereits einen Vorstoss, der interfraktionell unterstützt wurde. Was den Wegfall der Touristen wegen des aktuellen Zustands angeht: Wer mit dem Velo statt mit dem ÖV unterwegs ist, kann sich wenigstens nicht mit dem Virus infizieren.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 1

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 1.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung der Dispositivziffer 1.

Mehrheit: Simone Brander (SP), Referentin; Vizepräsident Pascal Lamprecht (SP), Sarah Breitenstein (SP), Andreas Egli (FDP), Hans Jörg Käppeli (SP), Markus Knauss (Grüne), Res Marti (Grüne), Olivia Romanelli (AL), Sven Sobernheim (GLP), Barbara Wiesmann (SP) i. V. von Heidi Egger (SP), Dominique Zygmont (FDP)

Minderheit: Derek Richter (SVP), Referent; Präsident Stephan Iten (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 98 gegen 16 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 2

Die SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 2.

Zustimmung: Simone Brander (SP), Referentin; Präsident Stephan Iten (SVP), Vizepräsident Pascal Lamprecht (SP), Sarah Breitenstein (SP), Andreas Egli (FDP), Hans Jörg Käppeli (SP), Markus Knauss (Grüne), Res Marti (Grüne), Derek Richter (SVP), Olivia Romanelli (AL), Sven Sobernheim (GLP), Barbara Wiesmann (SP) i. V. von Heidi Egger (SP), Dominique Zygmont (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 113 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

7 / 7

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Vom Bericht betreffend Fahrradverleihsystem, Einführung und Trägerschaft, wird Kenntnis genommen.
2. Die Motion, GR Nr. 2007/510, von Gemeinderätin Franziska Graf, vertreten durch Gemeinderat Dr. André Odermatt (beide SP), und Gemeinderat Daniel Leupi (Grüne) vom 19. September 2007 betreffend Fahrradverleihsystem, Einführung und Trägerschaft, wird als erledigt abgeschrieben.

Mitteilung an den Stadtrat und amtliche Publikation am 11. März 2020

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat