

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 15. November 2017

938.

Schriftliche Anfrage von Roger Bartholdi und Thomas Schwendener betreffend Mietvelosituation in der Stadt, Beurteilung der neu auftretenden Mietvelo-Unternehmungen bezüglich den Veloabstellplätzen, den zusätzlichen Kosten und den Folgen auf das Angebot von «Züri rollt» sowie Auflagen für die Unternehmungen und möglicher rechtlicher Handlungsspielraum

Am 23. August 2017 reichten Gemeinderäte Roger Bartholdi und Thomas Schwendener (beide SVP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2017/273, ein:

Die Invasion von Mietvelos aus Asien bewegen die Gemüter in Zürich. Die gelb-grauen Velos sind in Zürich kaum übersehbar. Mit diesem zusätzlichen Angebot wird die Mobilität in Zürich zwar weiter bereichert, erzeugt aber auch negative Erscheinungen. So werden verfügbare Veloabstellplätze an neuralgischen Orten reduziert. Viele Benutzer von Velos sind auf Abstellplätze angewiesen, wo eine Möglichkeit zum sicheren Festschliessen des Fahrrades besteht. Dass Mietvelos von oBikes oder anderen Mietvelo-Unternehmungen diese Veloabstellplätze benutzen, stösst auf wenig Verständnis. Ebenso, wenn Mietvelos an Orten abgestellt werden, wo dies verboten ist oder der Weg versperrt beziehungsweise eingeschränkt wird. Neben den bisherigen oBikes werden voraussichtlich weitere Vermieter in Zürich aktiv werden und die Situation noch weiter verschärfen.

«Züri rollt» bietet die Möglichkeit, Velos tagsüber kostenlos zu mieten. Wenn nun private Organisationen Mietvelos anbieten, hat dies Auswirkungen auf «Züri rollt» und andere Verleihanbieter. Es muss dabei auch hinterfragt werden, ob und wie die Stadt zukünftig einen Veloverleihanbieter oder subventionieren muss.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wann und wie wurde der Stadtrat über die Lancierung der Mietvelos von oBikes und weiteren Mietvelo-Unternehmungen in Zürich informiert?
2. Hat der Stadtrat bisher irgendwelche Auflagen gemacht? Falls ja, welche? Falls nein, weshalb nicht? Sind allfällige Auflagen in Planung?
3. Wie ist die rechtliche Situation in der Stadt Zürich und welche Massnahmen kann die Stadt Zürich anordnen?
4. Welche Massnahmen haben die anderen Städte bisher angewandt? Sind diese auch in Zürich anwendbar und sinnvoll? Was spricht jeweils dafür und was dagegen?
5. Wie beurteilt der Stadtrat, dass Veloabstellplätze durch die zusätzlichen Mietvelos, besonders an neuralgischen Orten, in ihrer Verfügbarkeit eingeschränkt werden?
6. Welches Vorgehen unternimmt die Stadt Zürich, wenn solche Mietvelos an unerlaubten Orten abgestellt werden? Werden diese Fahrräder entfernt (Stadt oder Vermieter) und wer bezahlt die allfälligen Kosten der Stadt?
7. Wer bezahlt den Aufwand der Stadt Zürich, wenn zum Beispiel ein solches Miet-Fahrrad aus der Limmat gefischt werden muss?
8. Wie hoch sind die Kosten des Veloverleihs von «Züri rollt» (inkl. Personal, Gebäudekosten)?
9. Wie viele Personen benutzen den Veloverleih von «Züri rollt» im Jahr (nach Möglichkeit Auflistung nach Gratisverleih, Verleih eines kostenpflichtigen Elektrobikes und Verleih mit Kostenfolge)?
10. Ist der Verleih «Züri rollt» seit dem Start der oBikes rückläufig? Wir bitten um eine Tabelle des Veloverleihs mit den monatlichen Zahlen von 2015 bis 2017.
11. Besteht beim Veloverleih aus Sicht des Stadtrates nicht ein Überangebot (heute oder zukünftig)?
12. Ist es sinnvoll, weiterhin Steuergelder in ein Veloverleih-System der Stadt Zürich zu investieren?
13. In den Medien wurde die Qualität und Sicherheit der Mietvelos von oBike bemängelt. Ist aus der Sicht des Stadtrats die Sicherheit dieser Fahrräder genügend?
14. Wie sieht der Stadtrat die Zukunft des Veloverleihs in der Stadt Zürich?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1 («Wann und wie wurde der Stadtrat über die Lancierung der Mietvelos von oBikes und weiteren Mietvelo-Unternehmungen in Zürich informiert?»):

Die Stadt wurde von oBike nicht über die Einführung ihres Veloverleihs informiert. Es gab im Mai 2017 eine allgemein abgefasste Anfrage per Mail, ob die Stadt Zürich an einer Zusammenarbeit mit oBike interessiert wäre. Diese wurde umgehend ablehnend beantwortet. Eine weitere Information oder konkrete Ankündigung von oBike fand nicht statt. Das Angebot «smide» der Mobiliar Versicherung ist bereits seit Herbst 2016 in Zürich präsent. Die Stadt wurde in diesem Fall von Beginn an über die Absichten und die Terminplanung informiert, und die Lancierung erfolgte als Testbetrieb.

Zu Frage 2 («Hat der Stadtrat bisher irgendwelche Auflagen gemacht? Falls ja, welche? Falls nein, weshalb nicht? Sind allfällige Auflagen in Planung?»):

Die Stadt hat allen Anbietern, die bereits einen Veloverleih in Zürich betreiben oder eine Anfrage an die Stadt gestellt haben, die Rahmenbedingungen mitgeteilt, welche für ein stationsungebundenes Veloverleihangebot gelten. Diese sind:

- Keine regelmässigen oder grösseren Ansammlungen von Velos an einem Ort.
- Keine übermässige Belegung von einzelnen Veloparkierungsanlagen.
- Einhalten aller geltenden rechtlichen Vorschriften, insbesondere der Strassenverkehrsgesetzgebung.
- Die Fahrräder müssen in einem fahrtüchtigen, verkehrssicheren Zustand gehalten und betriebsbereit sein.
- Velos dürfen nur der Teilnahme am Verkehr bzw. keinen verkehrsfremden Zwecken wie beispielsweise Werbezwecken dienen.

Ausserhalb einer Veloparkierungsanlage gilt eine Ansammlung von mehr als zwei Velos an einem Ort als eine unzulässige Massierung. In einer Veloparkierungsanlage dürfen insgesamt, d. h. von allen Anbietern gemeinsam, maximal 10 Prozent der Veloparkplätze durch Verleihvelos beansprucht werden, wobei in jedem Fall im Minimum ein Velo pro Anbieter toleriert wird. Der Rest der Plätze ist für die private Nutzung bestimmt.

Zu Frage 3 («Wie ist die rechtliche Situation in der Stadt Zürich und welche Massnahmen kann die Stadt Zürich anordnen?»):

Gemäss Verordnung über die Benutzung des öffentlichen Grundes (Benutzungsordnung) vom 23. November 2011 (AS 551.210) ist eine gemeinverträgliche und bestimmungsgemässe Nutzung des öffentlichen Grundes (Gemeingebrauch) ohne Bewilligung möglich. Die Stadt hat in Bezug auf stationsungebundene Veloverleihangebote definiert, was für das Abstellen der Fahrräder noch als gemeinverträglich betrachtet wird. Die Veloparkierungsanlagen müssen jederzeit für alle gleichermassen offen stehen und Private dürfen nicht an der Nutzung der Veloinfrastruktur gehindert werden. Die bestimmungsgemässe Nutzung bezieht sich dabei konkret auf die für Velos geltenden Bestimmungen. So sind die Parkierungsvorschriften für ein Verleihvelo und ein privates Velo dieselben. Die aus der Verordnung abgeleiteten Rahmenbedingungen der Stadt sind in der Antwort auf Frage 2 dargelegt.

Zu Frage 4 («Welche Massnahmen haben die anderen Städte bisher angewandt? Sind diese auch in Zürich anwendbar und sinnvoll? Was spricht jeweils dafür und was dagegen?»):

Verschiedene Städte haben – gestützt auf ihre Regelungen über die Benutzung des öffentlichen Grundes – unterschiedliche Rahmenbedingungen gesetzt. In Winterthur ist z. B. für das Angebot von oBike ab 150 Velos eine polizeiliche Bewilligung nötig. Die Stadt Bern hat ent-

schieden, rechtsgleiche Marktzugangschancen zu gewährleisten und ein transparentes Verfahren mit Auflagen durchzuführen. Die Stadt Zürich hat ebenfalls transparente und für alle gültige Rahmenbedingungen aufgestellt, die mit der geltenden Benutzungsordnung kompatibel sind. Damit wird ebenfalls ein rechtsgleicher Marktzugang garantiert.

Zu Frage 5 («Wie beurteilt der Stadtrat, dass Veloabstellplätze durch die zusätzlichen Mietvelos, besonders an neuralgischen Orten, in ihrer Verfügbarkeit eingeschränkt werden?»):

Die Stadt hat den Anbietern klar kommuniziert, dass eine übermässige Belegung der öffentlichen Veloabstellanlagen nicht toleriert wird, da diese jederzeit für alle gleichermassen offen stehen müssen (s. auch Antwort zu Frage 2). Dies wird regelmässig kontrolliert und durch die Veloordnung sichergestellt.

Zu Frage 6 («Welches Vorgehen unternimmt die Stadt Zürich, wenn solche Mietvelos an unerlaubten Orten abgestellt werden? Werden diese Fahrräder entfernt (Stadt oder Vermieter) und wer bezahlt die allfälligen Kosten der Stadt?»):

Werden die Velos unerlaubt, d. h. in Missachtung der Verkehrsvorschriften abgestellt, werden diese durch die Stadt entfernt. Dies ist z. B. der Fall, wenn die Mindestdurchgangsbreite von 1,5 m auf dem Trottoir oder eine Zufahrt durch ein Velo blockiert wird. Wird festgestellt, dass Verleihvelos in grösseren Ansammlungen auf öffentlichem Grund abgestellt sind und die Verleihbetreiberin diese nicht fristgerecht selber entfernt, werden sie von der Stadt abgeführt. Um diese wieder auszulösen, muss die Betreiberin Fr. 50.– pro Velo für die entstandenen Kosten bezahlen.

Zu Frage 7 («Wer bezahlt den Aufwand der Stadt Zürich, wenn zum Beispiel ein solches Miet-Fahrrad aus der Limmat gefischt werden muss?»):

Für das Einsammeln eines Verleihvelos wird eine einheitliche Gebühr erhoben, welche sich auf die durchschnittlich entstandenen Kosten bezieht (s. Antwort auf Frage 6).

Zu Frage 8 («Wie hoch sind die Kosten des Veloverleihs von «Züri rollt» (inkl. Personal, Gebäudekosten)?»):

Gemäss Asylorganisation Zürich setzen sich die Kosten für das Jahr 2017 wie folgt zusammen: Personal Fr. 304 000.–, Raumaufwand (Container, Werkstatt) Fr. 54 000.–, Betriebsaufwand Fr. 75 000.–, Verwaltung Fr. 50 000.–. An die Gesamtkosten von Fr. 483 000.– leistet die Stadt einen Beitrag von Fr. 300 000.–.

Zu Frage 9 («Wie viele Personen benutzen den Veloverleih von «Züri rollt» im Jahr (nach Möglichkeit Auflistung nach Gratisverleih, Verleih eines kostenpflichtigen Elektrobikes und Verleih mit Kostenfolge)?»):

Pro Saison werden von «Züri rollt» rund 50 000 Veloausleihen getätigt, was rund 180 Ausleihen pro Velo pro Saison bedeutet. E-Bikes werden zwischen 70 und 120 Mal pro Saison ausgeliehen. Ein sogenannter Verleih mit Kostenfolge fällt etwa bei jeder zwölften Ausleihe an.

Zu Frage 10 («Ist der Verleih «Züri rollt» seit dem Start der oBikes rückläufig? Wir bitten um eine Tabelle des Veloverleihs mit den monatlichen Zahlen von 2015 bis 2017.»):

Der Effekt von oBike ist bisher nicht zu spüren. Die Kundinnen und Kunden von «Züri rollt» absolvieren in der Regel längere Fahrten, kurze Verschiebungen sind selten. Die Verleihzahlen sind primär beeinflusst vom Wetter und der Verfügbarkeit der Velos. Insgesamt zeichnen sich für das Jahr 2017 etwas tiefere Ausleihzahlen ab als im Vorjahr. Allerdings war letztes Jahr eine zusätzliche Station am See in Betrieb (Bürkliplatz), was die Verleihzahlen positiv beeinflusst hat.

Zu Frage 11 («Besteht beim Veloverleih aus Sicht des Stadtrats nicht ein Ueberangebot (heute oder zukünftig)?»):

Es ist denkbar, dass ein vorübergehendes Ueberangebot entstehen wird. Der Stadtrat geht davon aus, dass sich der Markt selber regulieren wird. Die Nachfrage der Kundinnen und Kunden wird den Ausschlag geben, welche Angebote sich im Markt durchsetzen und welche wieder verschwinden werden.

Zu Frage 12 («Ist es sinnvoll, weiterhin Steuergelder in ein Veloverleih-System der Stadt Zürich zu investieren?»):

Das von der Stadt ausgeschriebene stationsgebundene Veloverleihsystem «Züri Velo» wird vollumfänglich durch den Betreiber PubliBike AG mittels Einnahmen aus dem Verleih und Sponsoring-Einnahmen finanziert. Die Stadt leistet weder Beiträge an die Infrastruktur noch an den Betrieb. Über die Weiterführung und Finanzierung von «Züri rollt» nach Inbetriebnahme von «Züri Velo» werden die beteiligten Partner im Jahr 2018 entscheiden.

Zu Frage 13 («In den Medien wurde die Qualität und Sicherheit der Mietvelos von oBike bemängelt. Ist aus der Sicht des Stadtrates die Sicherheit dieser Fahrräder genügend?»):

Die Stadt hat oBike darauf hingewiesen, dass die Fahrräder stets in einem fahrtüchtigen, verkehrssicheren Zustand gehalten und betriebsbereit sein müssen. Die Stadtpolizei überprüft dies und trifft bei Missachtung die entsprechenden Massnahmen.

Zu Frage 14 («Wie sieht der Stadtrat die Zukunft des Veloverleihs in der Stadt Zürich?»):

Der Stadtrat geht davon aus, dass Veloverleihangebote künftig ein selbstverständlicher Bestandteil des Mobilitätsangebots in der Stadt Zürich sein werden.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti