



Beschluss des Stadtrats

vom 7. September 2022

GR Nr. 2022/281

Nr. 821/2022

Schriftliche Anfrage von Martin Busekros und Yves Henz betreffend geplante Ausschreibung für den Betrieb des Leihvelonetzes, Angaben zu den operativen Leihvelos, zum Wartungsaufwand, zur Sicherstellung guter Arbeitsbedingungen und den CO₂-Emissionen für den Betrieb sowie Abdeckung der Randgebiete mit Verleihstationen

Am 22. Juni 2022 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Martin Busekros und Yves Henz (beide Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2022/281, ein:

Im Januar 2022 verkaufte die Schweizer Post ihr Tochterunternehmen Publibike an Private. Kürzlich wurde bekannt, dass Publibike AG den Vertrag mit der Stadt Zürich nicht verlängert. Seither scheint sich die Zahl der zur Verfügung stehenden Velos drastisch reduziert zu haben. Für die Zeit nach November 2023 plant die Stadt Zürich den Betrieb des Leihvelonetzes neu auszuschreiben, dieses Mal mit einer städtischen Subventionierung des Anbieters.

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

1. Hat die Zahl der heute operativen Verleihvelos (inkl. E-Velos) auf dem Gebiet der Stadt Zürich abgenommen und wenn ja, um wie viel?
2. Wurde der Wartungsaufwand punkto Wechseln des Akkus und Reparatur reduziert und wenn ja, um wie viel Prozent?
3. Beinhalten Vereinbarungen mit Publibike Mindestzahlen zu operativen Velos, wenn ja wie viele?
4. Wurden seit dem Januar Löhne reduziert oder Beschäftigte entlassen?
5. Wird für den Betrieb auf Subunternehmen gesetzt?
6. Wie stellt die Stadt sicher, dass das ab November 2023 subventionierte Privatunternehmen gute Arbeitsbedingungen bietet?
7. Ist der Betrieb eines Leihvelonetzes durch die Stadt (z.B. VBZ) selbst geprüft worden und wenn ja, was waren die Ergebnisse?
8. Wie hoch sind die CO₂-Emissionen durch den Betrieb des Netzes und wie sollen diese, nach dem Ziel im kommunaler Richtplan Verkehr, bis 2030 auf null gesenkt werden?
9. Wie werden in der Neuausschreibung die Randgebiete der Stadt Zürich mit Stationen abgedeckt?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Das stationsgebundene Veloverleihsystem «Züri Velo» wurde 2014 durch die Stadt öffentlich ausgeschrieben. PubliBike AG – die als einzige der Anbietenden keinen Beitrag seitens Stadt in ihrer Offerte ausgewiesen hatte – erhielt den Zuschlag. Aufgrund der Beschwerde eines anderen Anbieters konnte der Betrieb erst nach dem Gerichtsverfahren Ende 2018 aufgenommen werden. Der Vertrag mit einer fünfjährigen Laufzeit endet im November 2023. Der Betrieb von «Züri Velo» ist für PubliBike AG defizitär. Da eine Verlängerung des Vertrags aus submissionsrechtlichen Gründen ausschliesslich unter den gleichen Konditionen möglich ist, wurde auf eine Verlängerung des Vertrags verzichtet.

Seit dem Verkauf der PubliBike AG Ende Januar führen die neuen Eigentümer den Vertrag mit der Stadt unter den gleichen Bedingungen weiter. Die neuen Eigentümer haben den Betrieb von Züri Velo bis Vertragsende (November 2023) bestätigt.



2/4

Frage 1

Hat die Zahl der heute operativen Verleihvelos (inkl. E-Velos) auf dem Gebiet der Stadt Zürich abgenommen und wenn ja, um wie viel?

Die Verfügbarkeit der Veloflotte wurde in der Jahresvereinbarung mit PubliBike AG seit 2019 auf 1450 Fahrzeuge festgelegt (Service Level Agreement). Diese Zahl wurde insbesondere aufgrund der verfügbaren Abstellplätze an den Züri Velo Stationen (Stationsgrösse) festgelegt. Der Anteil E-Bikes beträgt 50 Prozent.

Die folgende Übersicht zeigt die verfügbaren Velos im Netz Züri Velo:

Monat	Durchschnittliche Anzahl ausleihbare Fahrzeuge an Stationen	Durchschnittliche Anzahl Fahrzeuge unterwegs	Durchschnittliche Anzahl bockierter Fahrzeuge (Akkuladestand & Schadenmeldung)	Total
Jul 21	1256	69	95	1420
Aug 21	1246	76	105	1427
Sep 21	1256	77	106	1439
Okt 21	1314	75	104	1493
Nov 21	1270	56	77	1403
Dez 21	1329	36	50	1415
Jan 22	1320	36	49	1405
Feb 22	1326	39	54	1419
Mär 22	1268	63	87	1418
Apr 22	1327	56	77	1460
Mai 22	1232	82	112	1426
Jun 22	1224	80	110	1414

Die Anzahl Fahrzeuge, die sich in der Werkstatt befinden, sind in diesen Zahlen nicht enthalten. Grundsätzlich erhöht sich der Reparaturbedarf mit der steigenden Anzahl Fahrten.

Die zur Verfügung stehende Anzahl Fahrzeuge von knapp 1450 ist in den letzten zwölf Monaten mit leichten Schwankungen stabil geblieben.

Fragen 2

Wurde der Wartungsaufwand punkto Wechseln des Akkus und Reparatur reduziert und wenn ja, um wie viel Prozent?

Der Wartungsaufwand hat aufgrund der in der Sommersaison steigenden Anzahl Fahrten zugenommen und entsprechend wurden auch die Ressourcen erhöht.

Frage 3

Beinhalten Vereinbarungen mit Publibike Mindestzahlen zu operativen Velos, wenn ja wie viele?

Das Service Level Agreement «Verfügbarkeit der Veloflotte» besagt: Nominal IST: 1450 Fahrzeuge (zusätzlich 200 Velos als operative Reserve ab Lager «innerhalb 48 Stunden verfügbar»). Die Vorgabe ist, dass die Flotte von April bis Oktober 90 Prozent, in den übrigen Monaten mindestens 80 Prozent dieses Werts erreichen muss.



3/4

Frage 4

Wurden seit dem Januar Löhne reduziert oder Beschäftigte entlassen?

Nein, die Löhne wurden nicht reduziert und es wurden keine beschäftigten Personen entlassen.

Frage 5

Wird für den Betrieb auf Subunternehmen gesetzt?

Ja, PubliBike AG arbeitet mit dem Betriebspartner Soziale Einrichtungen und Betriebe (SEB) der Stadt zusammen.

Frage 6

Wie stellt die Stadt sicher, dass das ab November 2023 subventionierte Privatunternehmen gute Arbeitsbedingungen bietet?

Gemäss Ausschreibung des Veloverleihsystems «Züri Velo 2.0» (Kap. 5.4) müssen die Anbietenden und die Mitglieder einer Bietergemeinschaft und alle Subunternehmen das Formular «Verhaltenskodex für VertragspartnerInnen der Stadt Zürich» unterschreiben (https://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/fd/Deutsch/Finanzen/Formulare%20und%20Merkblaetter/Verhaltenskodex_d.pdf). Im Verhaltenskodex sind die Arbeitsbedingungen festgehalten. Das zu unterschreibende Dokument wurde als Anhang 12 den Ausschreibungsunterlagen auf simap.ch beigelegt. Im Weiteren wurde in der Ausschreibung festgehalten, dass die Wartung und Logistik der Leihvelos durch die «Soziale Einrichtungen und Betriebe» (SEB) vorgenommen wird und zwar sowohl für den Raum Zürich wie auch für die Nachbargemeinden. Die SEB erbringt diesen Auftrag im Kontext der Arbeitsintegration mit von der Sozialhilfe und anderen Stellen zugewiesenen Personen, mit dem Ziel sie beruflich und sozial zu integrieren.

Frage 7

Ist der Betrieb eines Leihvelonetzes durch die Stadt (z. B. VBZ) selbst geprüft worden und wenn ja, was waren die Ergebnisse?

Im Rahmen der Grundlagenarbeiten für die erste Ausschreibung «Züri Velo» wurden gestützt auf die Motion von Franziska Graf und Daniel Leupi betreffend Fahrradverleihsystem, Einführung und Trägerschaft (GR Nr. 2013/332) verschiedene Geschäftsmodelle und Zusammenarbeitsformen evaluiert. Dabei hat sich gezeigt, dass die Zusammenarbeit mit einer Gesamtdienstleisterin für sämtliche Leistungen die geeignetste Lösung für ein Veloverleihsystem in der Stadt Zürich ist. Der Betrieb durch die Stadt wurde aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen verworfen, da die Strukturen in der Verwaltung fehlen und auf die Innovationskraft der Privatwirtschaft gezählt wurde. Im Rahmen der Submission und im Betrieb kann die Stadt als Bestellerin trotzdem Vorgaben definieren. Das Modell hat sich bewährt und zahlreiche Städte zählen auf diese Zusammenarbeitsform.

Frage 8

Wie hoch sind die CO₂-Emissionen durch den Betrieb des Netzes und wie sollen diese, nach dem Ziel im kommunaler Richtplan Verkehr, bis 2030 auf null gesenkt werden?

Im aktuellen Betrieb werden keine netzspezifischen Werte zu den CO₂-Emissionen erhoben. Für die Ausschreibung «Züri Velo 2.0» wurden Anforderungskriterien zur Nachhaltigkeit für die Betriebsfahrzeuge und den Strom gestellt. In der Bewertung des Zuschlagskriteriums «Betriebskonzept» wird auch das Nachhaltigkeitskonzept bewertet (Verwendung



4/4

von Naturstrom, Verwendung von nachhaltigen Materialien inkl. Wiederverwendbarkeit und Recycling, Verwendung von Betriebsfahrzeugen mit alternativem Antrieb und kleinen Fahrzeugen, nachhaltiger Umgang mit den Akkus bezüglich Reparaturen, Regenerierung, Entsorgung und Wiederverwendung). Damit soll das zukünftige Veloverleihangebot möglichst geringe CO₂-Emissionen verursachen.

Frage 9

Wie werden in der Neuausschreibung die Randgebiete der Stadt Zürich mit Stationen abgedeckt?

Die Erweiterung des Netzes mit dem zukünftigen Angebot «Züri Velo 2.0» ist der Stadt ein wichtiges Anliegen. Das Angebot soll auf alle Stadtquartiere ausgedehnt werden. Der Grundauftrag gemäss Ausschreibung «Züri Velo 2.0» umfasst 250 Stationen (gegenüber 154 Stationen im heutigen Netz). Diese zusätzlichen knapp 100 Stationen werden zu einem Grossteil in den Aussenquartieren platziert.

Im Namen des Stadtrats
Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti