

## Weisung des Stadtrats von Zürich an den Gemeinderat

vom 26. September 2013

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

Am 19. September 2007 reichte Gemeinderätin Franziska Graf (SP), vertreten durch Gemeinderat Dr. André Odermatt (SP), und Gemeinderat Daniel Leupi (Grüne) folgende Motion, GR Nr. 2007/510, ein, die dem Stadtrat am 30. September 2009 zur Prüfung überwiesen wurde.

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage zu unterbreiten, mittels der stadtweit ein einfaches, benutzerfreundliches und kostengünstiges Fahrradverleihsystem eingerichtet und dieses einer geeigneten Trägerschaft für den Betrieb übergeben werden kann.

Als Vorbild sollen erfolgreiche Konzepte wie zum Beispiel jenes der Stadt Lyon dienen, angepasst an die Verhältnisse der Stadt Zürich.

Begründung:

Lyons Fahrradverleihmodell ist nicht touristisch orientiert, es richtet sich mit einem breiten Netz von Selbstbedienungsstationen ausdrücklich an die BewohnerInnen der Stadt.

Die BewohnerInnen sollen ihre alltäglichen Wege bequem, umweltfreundlich und bewegungsaktiv zurücklegen können. So wurde umweltfreundlich, platzsparend und kostengünstig eine nahezu schadstofffreie Alternative zum zunehmenden Autoverkehr geschaffen, die die persönliche Mobilität und die Luft- und Lebensqualität nachhaltig verbessert.

Der Verleih funktioniert mit Hilfe von automatisierten Fahrradstationen, die im Abstand von ca. 300 m, oft auch an den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsbetriebe sehr engmaschig verteilt sind.

Die Velos sind langlebig und leichtgängig. Sie unterscheiden sich in ihrem Design deutlich von käuflichen Modellen, um dem Diebstahl und dem Schwarzmarktverkauf vorzubeugen.

Elektronische Kundenkarten ermöglichen eine einfache selbständige Entnahme und Rückgabe an abschliessbaren Stellplätzen. Diese Kundenkarten dienen sowohl der Abrechnung als auch der Identifizierung der NutzerInnen und beugen damit Vandalismus und Diebstahl vor.

Das Verleihmodell eignet sich hauptsächlich für mittlere und auch kurze Distanzen, die für das Auto oder auch den ÖV fast zu nahe, zu Fuss aber zu weit entfernt sind.

In Lyon wie auch in Barcelona ist die erste halbe Stunde kostenlos oder bereits in der Jahresgebühr inbegriffen. Mit zunehmender Ausleihzeit steigt sie dann stark an und motiviert so die NutzerInnen zu einer rascheren Rückgabe, was wiederum den Ausleihbestand gewährleistet und eine häufige Nutzung (10–12 mal täglich) sicherstellt.

Erfahrungen aus den gleichen beiden Städten zeigen, dass die Fahrt für 90% der NutzerInnen nach einer 1/2 Stunde kostenlos endet.

Städte wie Paris, Barcelona, Stuttgart u. a. m. haben ihr Angebot nach diesem Vorbild den eigenen Verhältnissen angepasst.

Mit GRB Nr. 1566 vom 13. Juli 2011 (GR Nr. 2007/510) hat der Gemeinderat die Frist zur Erfüllung der Motion um zwölf Monate bis zum 30. September 2012 verlängert.

Mit GRB Nr. 2959 vom 22. August 2012 hat der Gemeinderat die Frist zur Erfüllung der Motion um zwölf Monate bis zum 30. September 2013 verlängert.

### **1. Ein Veloverleihsystem als moderne und attraktive Mobilitätsdienstleistung**

Ein automatisches Veloverleihsystem besteht aus einem Netz von öffentlich zugänglichen Mietvelos, die von der Kundschaft selbständig ausgeliehen und zurückgegeben werden können. Die Velostationen sind über ein bestimmtes Gebiet regelmässig und in relativ kurzen Abständen zueinander verteilt. Einwegmieten sind möglich, das heisst die Velos müssen nicht an derselben Station zurückgegeben werden, an der sie ausgeliehen wurden. Die Preisgestaltung ist auf Kurzzeitmiete ausgerichtet. Die Velos können in den meisten Städten, die bereits ein Veloverleihsystem anbieten, während den ersten 30 Minuten gratis ausgelie-

hen werden. Die Ausleihe erfolgt über eine Identifikation der Benutzerin oder des Benutzers. Die Velos sind von robuster Bauweise und sollen von einer möglichst breiten Kundschaft verwendet werden können.

Vor rund zehn Jahren kamen die ersten automatischen Verleihsysteme auf, z. B. im Jahr 2003 in Wien und im Jahr 2005 in Lyon. Der grosse Durchbruch dieser Idee erfolgte, als im Jahr 2007 die Stadt Paris das grösste europäische Verleihsystem mit rund 20 000 Velos realisierte.

Öffentliche Veloverleihsysteme sind neben Schnellrouten die wichtigste Neuentwicklung der letzten Jahre im Veloverkehr. Bis heute wurden in über 500 Städten in rund 50 Ländern Verleihsysteme in Betrieb genommen, mit insgesamt über einer halben Million Velos. Veloexpertinnen und -experten bezeichnen den öffentlichen Veloverleih als das sich am schnellsten verbreitende Verkehrsangebot der Geschichte.

## **2. Verankerung im Programm «Stadtverkehr 2025»**

Mit dem Programm «Stadtverkehr 2025» strebt der Stadtrat unter anderem folgende Ziele an:

- Der prozentuale Anteil des öffentlichen Verkehrs (öV) sowie des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen soll erhöht werden.
- Das Angebot und die Attraktivität des öV sowie des Fuss- und Veloverkehrs sind zu verbessern.
- Die Qualität des öffentlichen Raums ist zu steigern.

Im Aktionsplan des Programms «Stadtverkehr 2025» ist ein Veloverleih enthalten und im Masterplan Velo ist ein automatisches Veloverleihsystem als Massnahme im Handlungsfeld «Kommunikation und Dienstleistungen» vorgesehen.

## **3. Nutzen und Grenzen eines Veloverleihsystems**

Veloverleihsysteme sind attraktiv. Entsprechend geniessen sie viel Sympathie bei Nutzerinnen und Nutzern sowie auch bei Vertreterinnen und Vertretern aus der Wirtschaft. Als moderne Dienstleistung trägt ein Veloverleih zu einem positiven Image einer Stadt bei. Es bildet eine ideale Ergänzung zum öffentlichen Verkehr und schafft ein zusätzliches flexibles und attraktives Angebot für die innerstädtische Mobilität. Es fördert die kombinierte Nutzung verschiedener Verkehrsmittel und ist eine attraktive Alternative zur Benützung des Autos oder des öffentlichen Verkehrs.

An Bahnhöfen stehen viele Velos, die von ihren Besitzerinnen und Besitzern nur alle ein bis zwei Wochen genutzt werden. Die Menge dieser langzeit-abgestellten Velos – und damit einhergehend die Veloabstellplätze an den Bahnhöfen – könnte durch ein Angebot an öffentlichen Verleihvelos reduziert werden.

Erfahrungen aus Städten mit einem Verleihsystem dokumentieren, dass Verbesserungen in der Veloinfrastruktur (Velorouten, Abstellplätze usw.) in Kombination mit einem Veloverleihsystem die Attraktivität des Velofahrens erhöht.

Die Grenze eines Veloverleihsystems liegt in der beschränkten Kapazität. Es ist kein Massenverkehrsmittel. Dazu folgendes Rechnungsbeispiel: Das Projekt für Zürich geht wie nachfolgend beschrieben von 1500 Velos aus, die durchschnittlich drei Mal pro Tag genutzt werden. Dies ergibt 4500 Fahrten pro Tag. Angesichts der rund einer Million Fahrgäste, die die VBZ täglich befördert, ist das ein vergleichsweise kleiner Teil des Stadtverkehrs. Pro Tag werden innerhalb der Stadt Zürich rund 80 000 Wege mit dem Velo zurückgelegt; zusätzliche 4500 Fahrten würden einer Zunahme von knapp sechs Prozent entsprechen. Der direkte

Einfluss auf den Modal Split ist also gering. Zudem zeigen diverse Studien, dass Veloverleihsysteme kaum eine Umlagerung von Autofahrten bewirken. Die grosse Mehrheit der Nutzenden kommt vom öffentlichen und vom Fussverkehr.

#### **4. «Züri Velo» – das Projekt für ein Zürcher Veloverleihsystem**

##### **4.1 Zielgruppen**

Zielgruppen von «Züri Velo» sind die Zürcher Stadtbevölkerung sowie Pendlerinnen und Pendler, die in Zürich arbeiten oder in die Ausbildung gehen, wie auch Besucherinnen und Besucher, die zum Einkaufen oder Besuch von Veranstaltungen und Sehenswürdigkeiten nach Zürich kommen.

##### **4.2 Nutzung**

Entscheidend für die Nutzung des Systems ist ein möglichst einfacher Zugang. Das Zürcher Projekt orientiert sich an der Empfehlung des Bundesamts für Strassen, um die Harmonisierung zwischen Verleihsystemen in verschiedenen Schweizer Städten zu ermöglichen. Die Nutzung der Leihvelos erfolgt mit einer KundInnen- oder Kreditkarte. Neue Technologien, wie z. B. ein berührungsloser Zugang zu den Velos über Mobiltelefone, werden ebenfalls geprüft.

Wie in den meisten Städten üblich soll die Nutzung während der ersten halben Stunde gratis sein. Damit werden die Nutzenden angehalten, das Velo primär für geringe Distanzen bzw. für eine kurze Zeitdauer zu beanspruchen.

##### **4.3 Netzplanung**

Die Erfahrung aus anderen Städten mit Veloverleihsystemen zeigt, dass die Netzdichte ein zentraler Faktor für die häufige Benutzung des Angebots ist. Der Abstand zwischen den Stationen beträgt idealerweise etwa 300 Meter, vergleichbar mit der Dichte von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Die Netzplanung für Zürich orientiert sich an diesen Vorgaben.

Der Perimeter der Basisvariante soll sich über ein dichtes Netz mit etwa 100 Velostationen in der Innenstadt und entlang wichtiger Achsen erstrecken (Badenerstrasse, Hohlstrasse, Pfingstweidstrasse, Hardturmstrasse, Hardstrasse, Seefeldstrasse, Seefeldquai, Mythenquai). An diesen rund 100 Stationen sollen etwa 1500 Leihvelos zur Verfügung stehen. Ausgehend von den Bahnhöfen würden die Standorte im Zentrum und entlang der Achsen gleichmässig verteilt. Erste Abklärungen zeigen, dass die Realisierung der meisten Stationen grundsätzlich möglich ist. Im heutigen Planungsstand geht man von etwa 50 Parkplätzen aus, die für das Veloverleihsystem umgenutzt werden müssten.

Ergänzend zur Basisvariante wären verschiedene Netzerweiterungen denkbar. Eine Verdichtung des Netzes Richtung Zürich Nord würde rund weitere 100 Stationen und 1500 Velos umfassen und zusätzliche publikumsorientierte Nutzungen, insbesondere Wohnquartiere, Schulen und Universitäten erschliessen. Bei einer Ausdehnung auf die ganze Stadt müssten rund 300 Stationen mit 4500 Velos vorgesehen werden.

##### **4.4 Das Geschäftsmodell**

Nach eingehender Evaluation verschiedener Geschäftsmodelle wurde eine sogenannte Lebenszykluspartnerschaft als geeignetste Lösung für ein Veloverleihsystem in der Stadt Zürich beurteilt. Die Stadt bestellt alle Leistungen für eine Dauer von etwa zehn Jahren bei einem Gesamtdienstleister. Dieser stellt die Erbringung sowie die Qualität aller ihm übertragenen Aufgaben wie Verkauf, Bewirtschaftung der Stationen oder Wartung der Velos sicher. Die Stadt überwacht die Leistungserbringung auf Basis einer Vereinbarung mit einem zweckmässigen Controlling und übernimmt die Infrastruktur am Schluss zu einem definierten Restwert.

Die Stadt definiert die Aufgaben, die Art der Abgeltung sowie die Rahmenbedingungen und schreibt das Leistungspaket nach öffentlichem Beschaffungsrecht aus. Sie schliesst mit demjenigen Anbieter eine Leistungsvereinbarung (Vertrag) ab, der das beste Preis-/Leistungsangebot gemäss Zuschlagskriterien einreicht. Das Beschaffungsverfahren liegt voraussichtlich im Staatsvertragsbereich und der Gesamtdienstleister wird somit über eine WTO-Ausschreibung zu bestimmen sein.

Der ergänzende Arbeitsmarkt ist ein sinnvoller und geeigneter Partner bei der Erbringung von Dienstleistungen für ein automatisches Veloverleihsystem. In vielen anderen Städten wurde er als Partner mit einbezogen. Gemäss oben definiertem Geschäftsmodell erfolgt die Vergabe an einen Gesamtdienstleister, der auch das technische System liefert. In der Ausschreibung kann diesem der Einbezug von Dienstleistungen des ergänzenden Arbeitsmarkts als Bedingung vorgegeben und «Züri rollt» als präferenzierter Partner empfohlen werden. Damit wird «Züri rollt» als städtische Organisation in eine privilegierte Position versetzt und kann sich als Partner eines oder mehrerer Anbieter an der Ausschreibung beteiligen. Ein analoges Vorgehen hat kürzlich die Stadt Stockholm gewählt.

#### **4.5 Marktansprache**

Für Veloverleihsysteme gibt es einen internationalen Markt. In einer Marktansprache wurden die bekannten Gesamtdienstleister angesprochen. Damit wurde überprüft, ob seitens des Markts ein Interesse an Angeboten für das vorgesehene Projekt besteht und genügend Wettbewerb gesichert ist.

Das Projekt «Züri Velo» wurde als plausibel, marktfähig und von allen Anbietenden als sehr interessant beurteilt. Zürich als Stadt mit internationaler Strahlkraft ist ein attraktiver Markt für ein Veloverleihsystem. In der Bevölkerungsbefragung 2009 sprachen sich rund 70 Prozent der befragten Stadtzürcherinnen und -zürcher für ein öffentliches Veloverleihsystem aus. Diese Aspekte machen das Projekt interessant für Anbietende und Sponsoren. Sowohl das geplante Geschäftsmodell als auch das räumliche Layout wurden als sinnvoll und umsetzbar beurteilt.

Die Mehrheit der Anbietenden steht jedoch dem Einbezug von Elektrovelos kritisch gegenüber. Deren Zusatznutzen stünde in keinem sinnvollen Verhältnis zu den deutlich höheren Kosten von Anschaffung und Betrieb.

#### **4.6 Teststationen**

Um sich ein Bild der Vor- und Nachteile unterschiedlicher Systeme zu machen, mietet das Tiefbauamt aktuell zwei Teststationen von den beiden wichtigsten Schweizer Anbietern «Publi Bike» und «velospot». Die Teststationen befinden sich auf dem Beatenplatz und stehen den Verwaltungsangestellten für Dienstfahrten zur Verfügung. «Publi Bike», ein Angebot der drei Partner PostAuto, SBB und Rent a Bike, ist ein technisches System, an dem die Velos an einer fix installierten Docking-Station befestigt sind. Beim Verleihsystem «velospot», entwickelt von der Stadt Biel, werden die Velos frei abgestellt und der Datenaustausch findet via Funkverbindung statt.

#### **4.7 Werbung und Sponsoring**

Aufgrund der grossen Anzahl an Stationen und Velos hat ein Veloverleihsystem einen grossen Einfluss auf das Erscheinungsbild des öffentlichen Raums. Die Elemente sollen sich deshalb möglichst selbstverständlich und zurückhaltend in das städtische Umfeld einordnen. Gleichzeitig sollen die Stationen für die Kundschaft einfach erkennbar sein.

Angestrebt wird die Zusammenarbeit mit einem oder mehreren Hauptsponsoren, um namhafte Beiträge vor allem an den Betrieb des Systems zu sichern. Ein allfälliger Sponsor soll in der Stadt Zürich verankert sein, mit Kundinnen und Kunden aus der Stadt und der Umge-

bung. Das Image der Stadt und des neuen Mobilitätsangebots soll zu den Dienstleistungen eines Hauptsponsors passen. Verschiedene Firmen zeigten bereits Interesse an einem Sponsoring und erste Gespräche über ein Engagement wurden geführt.

## **5. Wirtschaftlichkeit**

Mit einer Wirtschaftlichkeitsrechnung wurden Investitionsbedarf, Kosten und Erträge geschätzt, basierend auf den Eckwerten der Basisvariante mit 1500 Velos und 100 Stationen gemäss Ziff. 4.3. Die Kosten für die Anschaffung von Velos und Stationen sowie deren Betrieb wurden gestützt auf internationale Benchmarks sowie Erfahrungswerte aus der Marktansprache geschätzt. Gemäss dieser Berechnung verursacht die Basisvariante erstmalige Investitionen von rund 6 bis 9 Millionen Franken für das Einrichten der Stationen und des Systems, die betriebsnotwendigen Einrichtungen, die Erstbeschaffung der Velos sowie die notwendigen Betriebsfahrzeuge (ohne Tiefbauarbeiten). Dazu kommen die Ersatzbeschaffungen für die Velos von etwa 2 Millionen Franken alle drei bis fünf Jahre. Die jährlichen Betriebskosten für Unterhalt, Personal, Werbung und Miete betragen etwa 4 Millionen Franken, die teilweise durch Einnahmen aus dem Verkauf von Abonnements und kostenpflichtigen Fahrten gedeckt werden. Diese werden auf rund 1,5 Millionen Franken pro Jahr geschätzt. Hinzu kommen Einnahmen aus Werbung und Sponsoring, die zum heutigen Zeitpunkt noch nicht bekannt sind.

Die effektiven Kosten für das Projekt werden von der Konzeption des Systems (Netzplanung, Anzahl und Grösse der Stationen, Anzahl Velos), den Vorgaben betreffend Qualitätsstandards sowie vom Marktinteresse beeinflusst. Anspruchsvollere technische Varianten (z. B. mit Elektrovelos) und Erweiterungen des Systems (z. B. stadtweites Stationennetz) liessen die Kosten stark ansteigen. Von der Stadt nicht direkt beeinflussbare Faktoren, wie z. B. die Nutzungshäufigkeit, können die Wirtschaftlichkeit des Systems erheblich verändern.

Aus Sicht des Stadtrats stellt die Basisvariante mit rund 1500 Velos an etwa 100 Stationen in der Innenstadt und entlang von wichtigen Achsen in die umliegenden Quartiere ein sinnvolles Veloverleihsystem für die Stadt Zürich dar. Eine grössere räumliche Ausdehnung würde die Kosten überproportional ansteigen lassen und grössere betriebliche Risiken beinhalten. Eine Erweiterung der Basisvariante sollte deshalb erst nach einer erfolgreichen Einführung ins Auge gefasst werden. Im Zug der weiteren Planung wird zu prüfen sein, wie sich beim Veloverleihsystem ein gutes Verhältnis zwischen Aufwand (Investitionen und Betriebsfolgekosten) und Wirkung erzielen lässt.

## **6. Weiteres Vorgehen**

Der Stadtrat befasst sich zurzeit mit der Ausarbeitung eines Gegenvorschlags zur «Volksinitiative für sichere und durchgängige Velorouten» vom 30. Januar 2013 (Velo-Initiative) (STRB Nr. 616/2013). Der Stadtrat erachtet es als sinnvoll, die anstehenden Veloinfrastrukturbedürfnisse und deren Finanzierung aufeinander abzustimmen. Dabei geht es nebst Velorouten auch um die Finanzierung von Veloinfrastrukturen wie Velostationen. Daher ist die Vorlage zur Einführung eines Veloverleihs mit der Ausarbeitung eines (indirekten) Gegenvorschlags zur Velo-Initiative inhaltlich und zeitlich zu koordinieren. Die verbleibende Zeit bis zur Abstimmung und allfälliger Realisierung wird genutzt, um private finanzielle Unterstützungen abzuklären. Weiter können sich abzeichnende technologische Entwicklungen einbezogen sowie Erfahrungen von kürzlich eingeführten Veloverleihsystemen in anderen Städten geprüft werden.

Der Stadtrat greift damit das Anliegen der Motion auf, will jedoch die Vorlage mit der Velo-Initiative abstimmen. Daher ist vorgesehen, das bestehende Veloverleih-Angebot von «Züri rollt» weiterzuführen, bis eine Alternative vorliegt.

Gemäss Art. 92 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Gemeinderats (AS 171.100) kann eine Motion höchstens zweimal um höchstens 12 Monate verlängert werden. Dies ist bei der vorliegenden Motion bereits erfolgt, womit keine weitere Verlängerung mehr möglich ist. Für die vom Stadtrat angestrebte Koordination mit der Velo-Initiative soll deshalb die Motion betreffend «Fahrradverleihsystem, Einführung und Trägerschaft» abgeschrieben, deren Inhalt jedoch aufgegriffen werden.

**Dem Gemeinderat wird beantragt:**

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

**Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.**

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

**Corine Mauch**

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**