



Auszug aus dem substantziellen Protokoll

103. Ratssitzung vom 10. Juli 2024

3503. 2023/472

Weisung vom 04.10.2023:

Tiefbauamt, Veloverleihsystem Züri Velo 2.0, Grundleistung, neue einmalige und wiederkehrende Ausgaben; Maximalvariante für einen stärkeren Ausbau, Zusatzkredite

Antrag des Stadtrats

A. Zuhanden der Stimmberechtigten:

1. Für die Maximalvariante für das Veloverleihsystem «Züri Velo 2.0» wird für die Netzerweiterung in der Stadt Zürich zu den neuen einmaligen Ausgaben von Fr. 6 276 000.– (Grundleistung) gemäss Beschluss des Gemeinderats nach Ziffer B.1 ein Zusatzkredit von Fr. 1 288 000.– bewilligt. Die neuen einmaligen Ausgaben betragen somit neu insgesamt Fr. 7 564 000.– (Preisbasis 1. April 2023, Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich).
2. Für den Betrieb der Maximalvariante des Veloverleihsystems «Züri Velo 2.0» wird zu den neuen wiederkehrenden Ausgaben von jährlich Fr. 972 000.– (Grundleistung) gemäss Beschluss des Gemeinderats nach Ziffer B.2 ein Zusatzkredit von jährlich Fr. 509 000.– bewilligt. Die neuen wiederkehrenden Ausgaben betragen somit neu jährlich Fr. 1 481 000.– (Preisbasis 1. April 2023, Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich).

B. Zur Beschlussfassung in eigener Kompetenz:

1. Für die Grundleistung für das Veloverleihsystem «Züri Velo 2.0» bestehend aus einer Anfangsinvestition der oder des Gesamtdienstleistenden und der Infrastruktur werden neue einmalige Ausgaben von Fr. 6 276 000.– bewilligt (Preisbasis 1. April 2023, Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich).
2. Für den Betrieb der Grundleistung des Veloverleihsystems «Züri Velo 2.0» werden neue wiederkehrende Ausgaben von jährlich Fr. 972 000.– bewilligt (Preisbasis 1. April 2023, Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich).



Referat zur Vorstellung der Weisung:

Anna Graff (SP): Nachdem die Stadt im Jahr 2014 eine öffentliche Ausschreibung für ein stationsgebundenes Veloverleihsystem durchgeführt und im Jahr 2016 für 0 Franken an die PubliBike AG (PubliBike) vergeben hatte, wurde das System im Jahr 2018 eingeführt. Der Vertrag lief Ende des Jahres 2023 aus. Das Veloverleihsystem ist seither in der Mobilitätsstrategie «Stadtverkehr 2025» und in der Velostrategie 2030 verankert. Es erfreut sich grosser Beliebtheit und ist ein wichtiger Teil des Mobilitätsangebots unserer Stadt. Seit dem Jahr 2022 finden über eine Million Fahrten pro Jahr statt. Die Nutzung nimmt jährlich zu. Darum hat die Stadt im Jahr 2022 den Auftrag für die Planung, den Aufbau und Betrieb eines stationsbasierten und gebührenpflichtigen Veloverleihsystems mit normalen Velos und E-Bikes neu ausgeschrieben. Ziel davon war es, dass ein öffentliches Veloverleihsystem mit qualitativ hochwertigen Leihvelos und E-Bikes in einer bewährten, geregelten Nutzung des öffentlichen Raums weiterbestehen kann. Das unterstützt das multimodale städtische Verkehrsangebot. Die Ausschreibung beinhaltet eine Grundleistung, die den Aufbau und Betrieb eines solchen Netzes vorsieht. Das neue Netz soll das bestehende Netz um etwa 100 Stationen ergänzen, um eine bessere Abdeckung der Aussenquartiere zu ermöglichen. Die Ausschreibung sah zwei Optionen im Rahmen einer fakultativen Maximalvariante vor: Die Umsetzung eines Business-Abos für die Stadt, das den Bezug von maximal 3000 Abos pro Jahr für Mitarbeiter*innen der Stadtverwaltung mit 30 Gratisminuten pro Fahrt beinhaltet. Das Abo würde die bestehende Dienstveloflotte ersetzen und die Ausgaben zur Erneuerung dieser Flotte hinfällig machen. Die zweite Komponente der Maximalvariante ist die stadtinterne Netzerweiterung um maximal 50 zusätzliche Velostationen. Ebenfalls wurde in der Ausschreibung die Option zur Netzerweiterung in Nachbargemeinden geregelt, sodass Urdorf, Dietikon und Regensdorf ans Veloverleihnetz angeschlossen werden könnten. Die Stadt wäre für jede Gemeinde, die das selbstständig für sich beschliessen und finanzieren müsste, die Vergabestelle. Die Vertragslaufzeit für die Dienstleistung wurde in der Ausschreibung auf 5 Jahre mit Option für den Weiterbetrieb definiert. Nach 10 Jahren Vertragszeit muss der Auftrag definitiv neu ausgeschrieben werden. Der Auftrag ging nach erfolgter Ausschreibung an die PubliBike AG. Mit der vorliegenden Weisung werden für das neue Veloverleihsystem ein Deckungsbeitrag der Stadt an den Betrieb und die Anfangsinvestition inklusive Leihvelos sowie für die Infrastruktur neue einmalige und wiederkehrende Ausgaben beantragt. Der Deckungsbeitrag ist nötig, weil ein flächendeckendes, qualitativ hochwertiges Veloverleihsystem aktuell nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden kann. Wenn ein Veloverleih mit Stationen in weniger dicht besiedelten Quartieren angeboten werden soll, braucht es einen Deckungsbeitrag, der durch andere Einnahmen des Gesamtdienstleisters reduziert werden kann. Für die Grundleistung kommen nebst dem Deckungsbeitrag einmalige Kosten für das Aufstellen und die Gestaltung der Velostationen, die Beschaffung der Stationsstelen, für den Projektionskredit und der Gebührenerlass für die Nutzung des öffentlichen Grunds dazu. Insgesamt belaufen sich die neuen einmaligen Kosten für die Grundleistung auf 6,276 Millionen Franken. Für den Betrieb kommen jährlich 972 000 Franken hinzu. Auf 10 Jahre



ergibt das 15,996 Millionen Franken. Die Maximalvariante sieht zwei voneinander unabhängige Elemente vor, die zusätzliche Kosten verursachen. Die Ausgaben der Grundleistung sind in voller Kompetenz des Gemeinderats. Die gesamten Ausgaben der Maximalvariante wären in der Kompetenz der Stimmberechtigten, da der Kredit die Grenze von 20 Millionen Franken überschreitet. Nach ausführlicher Beratung in der Kommission ging von der Fraktion Die Mitte/EVP ein Antrag ein, der die Streichung der Netzerweiterung aus der Maximalvariante vorsieht. Die Kommissionsmehrheit stimmte diesem Antrag zu, womit sie dem Rat nur die Kostengutsprache für die Grundleistung und das Business-Abo empfiehlt. Auf 10 Jahre entspricht das einem Betrag von 19 760 850 Millionen Franken, wodurch der Gesamtkredit in die Kompetenz des Gemeinderats fällt. Die Empfehlung der Kommissionsmehrheit, die Ausgaben nach Annahme des Änderungsantrags zu bewilligen, drückt das «Commitment» einer politischen Mehrheit in der Stadt zu einem geregelten stationsgebundenen öffentlichen Veloverleihsystem aus, das von Nutzer*innen geschätzt wird. Die Kommissionsmehrheit ist überzeugt, dass dies eine wichtige Ergänzung zum Öffentlichen Verkehr (ÖV) in der Stadt sein wird. Zudem begrüsst die Kommissionsmehrheit die Business-Abos, da es gleich teuer – wenn nicht sogar billiger – ist, wie die gesamte Dienstveloflotte zu ersetzen. Aus Sicht der SP-Fraktion verspricht das Veloverleihsystem Züri Velo 2.0, die Qualität und Beliebtheit des aktuellen Systems weiterzutragen und zu erweitern. Wir sind überzeugt, dass das System an Attraktivität gewinnt und den Nutzer*innenkreis erweitert. Darum unterstützt die SP die Ausgaben für weitere 10 Jahre Züri Velo. Der Änderungsantrag löst keine Begeisterung aus, doch auch ohne die Netzerweiterung ist der Antrag ein vertretbarer Kompromiss.

Kommissionsmehrheit Änderungsantrag und Schlussabstimmung:

Sandra Gallizzi (EVP): Die Kommissionsmehrheit, bestehend aus Die Mitte/EVP, Grüne, SP und AL, beantragt die Streichung der Dispositivziffern A1 bis A2, sowie eine neue Dispositivziffer 3. Das Netz des bestehenden Veloverleihsystems soll mit Velo Züri 2.0 um rund 100 Stationen erweitert werden. Die Dispositivziffern A1 bis A2 fordern mit der Maximalvariante weitere 50 Stationen, sowie die Option Business-Abo Stadt Zürich. Mit dem Bezug dieses Abos sollen die städtischen Dienstvelos abgeschafft werden. Die städtische Dienstveloflotte wird seit dem Jahr 2003 betrieben und umfasst rund 250 normale Velos. Diese werden aktuell durch «Züri rollt» gewartet. Der jährliche Aufwand für Wartung, Kontrolle, Reinigung und Pannendienst beträgt rund 60 000 Franken. In Hinblick auf die geplante Ablösung durch Züri Velo wurden keine Investitionen oder aufwändige Wartungen mehr gemacht. Es besteht eine grosse Unzufriedenheit mit der Flotte, besonders betreffend Verfügbarkeit und Velo-Art. Die Business-Abos lassen nebst Dienstfahrten auch eine private Nutzung der Leihvelos zu. Nach den 30 Gratisminuten pro Fahrt bezahlt der städtische Mitarbeiter den Minutentarif selbst, während die Stadt die Kosten für die Business-Abos übernimmt. Für die Kommissionsmehrheit ist klar, dass das Business-Abo Stadt Zürich die bessere Lösung als städtische Dienstvelos darstellt. Ein Weiterführen der städtischen Dienstveloflotte hätte Kosten von mindestens 300 000 Franken zur Folge, da die Flotte nach 20 Einsatzjahren ersetzt werden muss. Für die Option Business-Abo wird zu den neuen, wiederkehrenden Ausgaben gemäss



Ziffer B2 ein jährlicher Zusatzkredit von 308 085 Franken bewilligt. Die neuen wiederkehrenden Ausgaben betragen jährlich 1 280 085 Franken. Mit der Option Business-Abo und den damit verbundenen Verbesserungen gegenüber der Dienstveloflotte kann ein Anreiz für städtische Mitarbeiter geschaffen werden, die sonst kein Velo nutzen würden. Mit E-Bikes können die Hügel der Stadt besser überwunden werden. Die Instandhaltung der Velos wäre nicht mehr Sache der Stadt, sondern im Preis der Business-Abos enthalten. Mit den 250 Stationen erachten wir die Abdeckung in der Stadt als gross genug und sehen keinen Bedarf für 50 zusätzliche Standorte. Daher beantragt die Kommissionsmehrheit die neue Dispositivziffer, die ausschliesslich das Business-Abo beinhaltet.

Kommissionsminderheit Änderungsantrag und Schlussabstimmung:

Carla Reinhard (GLP): *Der Stadtrat möchte das stationsgebundene Angebot PubliBike weiterführen und ausbauen. Mit der Weisung legte er verschiedene Varianten inklusive Maximalvariante vor. In der Kommissionsberatung zeichnete sich ab, dass die Maximalvariante keine Mehrheit findet. Darum stimmen wir nun über den Änderungsantrag ab, der die Business-Abos für die Stadtverwaltung aus der nicht mehrheitsfähigen Maximalvariante retten und somit in die Grundleistung bringen möchte. Damit bleiben die Kosten des Antrags unter 20 Millionen Franken, sodass es keine Volksabstimmung braucht. Die Kommissionsminderheit lehnt sowohl den Änderungs- als auch den Ursprungsantrag des Stadtrats ab. PubliBike, der Anbieter, der den Zuschlag erhalten wird, machte bei der ersten Ausschreibung im Jahr 2016 mit einem Versprechen das Rennen, mit dem sonst niemand mithalten konnte: Es seien keine Subventionen nötig, abgesehen davon, dass der öffentliche Raum kostenlos zur Verfügung gestellt würde. Es zeigte sich, dass das Versprechen nicht eingehalten werden konnte. PubliBike schreibt seit der Gründung tiefrote Zahlen. So stellt sich für die Kommissionsminderheit die Frage, wieso ein Unternehmen, das jahrelang trotz Gratisnutzung des öffentlichen Raums kein erfolgreiches Geschäftsmodell aufbauen konnte, grosszügig subventioniert werden soll. Das Modell von PubliBike stützt sich auf die sogenannten Business-Abos, wobei Partnerschaften mit privaten Firmen aber auch öffentlich subventionierten Institutionen und Bildungsinstitutionen abgeschlossen werden, damit diese ihrer Klientel günstige Mobilität anbieten können. In der Stadt werden drei Viertel aller Fahrten mit solchen Business-Abos durchgeführt. Das heisst, dass sie von Personen getätigt werden, die ein vergünstigtes Abo haben oder in den ersten 30 Minuten gratis fahren können, und dass nur eine kleine Minderheit tatsächlich für eine Fahrt zahlt. Die Rechnung scheint vorne und hinten nicht aufzugehen, da die Business-Abos die Mindereinnahmen nicht decken. Die Aktivierungskosten von 3,50 Franken bzw. 5,50 Franken scheinen zu hoch, als dass Menschen ohne Business-Abo ein PubliBike nutzen möchten. Die grosse Nachfrage ist daran gebunden, dass man das PubliBike 30 Minuten lang gratis nutzen kann. Vergleichsweise kostet die Aktivierung eines E-Bikes von Lime nur 1 Franken und ist darum deutlich attraktiver. Das Geschäftsmodell von PubliBike geht nicht auf, wurde nie innovativ angepasst und nun muss die Stadt als Retterin mit Millionen einspringen. Wird die Grundvariante angenommen, wird jede der 1 Million Fahrten mit 2 Franken subventio-*



niert. Die Kommissionsminderheit lehnt sowohl die Grundleistung als auch die Maximalvariante ab. Die Kommissionsberatung zeigte auch, dass die Erneuerung der klassischen Velodienstflotte nicht teurer ist, als die vorgeschlagene Lösung mit dem Business-Abo. Darum lehnen wir den Änderungsantrag ab.

Weitere Wortmeldungen:

Michael Schmid (AL): *Aus Sicht der AL ist das Veloverleihsystem eine sinnvolle Ergänzung im urbanen Mobilitätsangebot, wo der ÖV sowie das eigene Velo das Rückgrat des Personentransports bilden. Besonders zu ÖV-Randzeiten und für Querverbindungen, die nicht gut mit dem ÖV erschlossen sind, bietet sich die Nutzung eines Leihvelos an. Im Unterschied zu Leihvelo- und Leihtrittinn-Konkurrenten, die ohne Betriebsbeiträge auskommen müssen, verspreche ich mir bei Züri Velo auch in den Aussenquartieren eine gute Verfügbarkeit. Aufgrund bisheriger Erfahrung kann ich mich darauf verlassen, dass auch an dezentralen Standorten mehrere Velos verfügbar sind und ich das Angebot in einer Gruppe nutzen kann. Auch das korrekte Abstellen klappt bei den Züri Velos besser, als bei anderen Kleinfahrzeugaanbietern. Die Integration des SwissPass beim Anbieter PubliBike finde ich sehr praktisch. Hoffentlich steigt eine der Nachbargemeinden ins System ein, da die Siedlungsfläche der Stadt mit den umliegenden Gemeinden verbunden ist. Schwer getan haben wir uns bei den Abos für die städtischen Mitarbeitenden. Vor einem Jahr haben wir im Personalreglement einen Mobilitätsbonus als Lohnnebenleistung definiert. Züri Velo ist eine weitere Nebenleistung, da sie rechtlich nicht als Teil dieses Mobilitätsbonus gesehen werden dürfe. Stutzig macht mich die Behauptung, dass die Dienstveloflotte am Ende ihrer Lebensdauer angekommen sei und bei Ablehnung des Vorstosses sowieso ersetzt werden müsse. Velos können mit wenig Wartungsaufwand deutlich länger als 20 Jahre betrieben werden. Der frühzeitige Ersatz widerspricht den Prinzipien der Kreislaufwirtschaft. Gleichwohl sehen wir Vorteile. Züri Velos werden im Vergleich zu Dienstvelos öfter genutzt. Das bringt ökologischen Mehrwert. Vor allem ermöglicht das Züri Velo, eine Strecke nur in eine Richtung zu fahren. Das macht das Züri Velo bei Standortwechseln attraktiv. Weil Distanzen in der Stadt oft schneller zurückgelegt werden können als mit dem Tram, kann sich die Verwaltung davon Effizienz versprechen. Diesem Teil des Pakets stimmen wir zu. Es wäre unser Antrag gewesen, alle Teile der Weisung zusammenzufassen. Der Gesamtbetrag hätte die Kompetenz des Gemeinderats überstiegen, es wäre zu einer Volksabstimmung gekommen. Aufgrund des fehlenden Quorums zogen wir den Antrag zurück.*

Derek Richter (SVP): *Die SVP fühlt sich in ihrer Meinung durch das Votum von Carla Reinhard (GLP) abgebildet. Knapp unter der 20-Millionen-Franken-Grenze kann man ein solches Geschäft schlank im Gemeinderat ohne eine Volksabstimmung durchbringen. Das ist nun Züri Velo 2.0, nachdem Züri Velo 1.0 krachend scheiterte. Die SVP sieht es nicht als staatliche Aufgabe, Velos zur Verfügung zu stellen. Das sollen private Anbieter machen. Auch soll der Platz von staatlicher Seite gratis zur Verfügung gestellt werden. Das ist eine Desavouierung jedes Gewerbebetriebs, der öffentlichen Grund braucht. Für nutzlose und wenig genutzte Velos soll Platz gratis zur Verfügung gestellt*



werden. Das wird zukünftig als Grund herangezogen werden, um Parkplätze aufzulösen. Laut Weisung soll der Anteil an genutzter Fläche während einer Dauer von 5 Jahren als gering betrachtet werden. Als Autofahrer bekommt man eine Minute nach Überschreiten der Parkzeit eine Busse, doch hier kann man 5 Jahre lang sein Velo gratis auf Kosten des Staats hinstellen. In der Weisung wird festgehalten, dass sich das Veloverleihsystem nie eigenwirtschaftlich betreiben lassen könne. Wieso macht man es dann? Die vielen neuen Velos und Stationen sollen weiter herumstehen und hauptsächlich von unseren Beamten genutzt werden. Das Business-Abo ist stossend. Es wird ein «Fringe Benefit» für alle Mitarbeiter der Stadt geschaffen, obwohl sie sich in einer Lohnklasse über 10 befinden. Diese haben es nicht nötig, auch weil sie bereits ein ÖV-Abo haben. So bekommen sie weitere Vorteile auf Kosten des Steuerzahlers. Das gesprochene Geld können wir bereits heute auf null abschreiben. Dem wird die SVP nie zustimmen.

Dr. Roland Hohmann (Grüne): Im Jahr 2018 veränderte sich das Stadtbild Zürichs mit der Einführung des Züri Velos. Dies entwickelte sich zu einer Erfolgsgeschichte. Mittlerweile ergänzen sie den ÖV wunderbar. Eine Erfolgsgeschichte soll man fortsetzen. Die Grünen unterstützen die Vorlage, weil sie standortgebunden ist und die Velos qualitativ hochwertig und damit robust sind. Es ist schade, dass die Maximalvariante zurückgestutzt wurde. Dieser Fehlentscheid wird hoffentlich mit Züri Velo 3.0 korrigiert werden.

Stephan Iten (SVP): Das Velofahren wird mit dieser Weisung verstaatlicht. Das macht mich fassungslos und zeigt den Grössenwahn des Stadtrats und seiner Verwaltung. Ursprünglich bekam der Stadtrat lediglich den Auftrag, ein Staatsvelo einzuführen, aber durch einen Privaten weiterführen zu lassen. Die Post erhielt den Zuschlag, obwohl sie keine private Anbieterin ist. Der Unterhalt wurde durch die ebenfalls nicht private Asyl-Organisation Zürich (AOZ) geleistet. Wenn etwas wirklich so beliebt ist, wie in einigen Voten erwähnt, kann man dessen Kosten decken. Hier sieht man, wie viel Ahnung Linke von Wirtschaft haben. PubliBike soll durch den Steuerzahler mit 20 Millionen Franken weitergeführt werden, hauptsächlich für Staatsangestellte. Mit der Zurverfügungstellung des öffentlichen Grunds könnten wir uns anfreunden, doch mit Steuergeldern die Gratisfahrten der Staatsangestellten zu bezahlen, ist unvernünftig. Überall wird Geld aus dem Fenster geworfen für Dinge, die nicht Staatsaufgabe sind.

Andreas Egli (FDP): Drei Viertel der PubliBike-Nutzungen sind von Business-Abos. Das heisst, es sind Bildungsinstitutionen, Stadtangestellte und Mitarbeitende von sogenannten Konzernen, die das Angebot kostenlos nutzen. Jede ihrer Fahrten werden mit 2 Franken subventioniert. Der restliche Viertel sind Touristen, die von weither kommen und gerne subventioniert velofahren. Ich habe wenig Verständnis für das Verhalten von Links-Grün und Die Mitte/EVP. Die grössten Konkurrenten des Züri Velos sind das eigene Velo und die Verkehrsbetriebe (VBZ). Dass wir Velofahren subventionieren, damit sich Leute ein ÖV-Ticket sparen können, ist wenig sinnvoll. Wir lehnen die Weisung ab.

Carla Reinhard (GLP): Nun zur Haltung der GLP. Es mag überraschen, dass wir uns im ablehnenden Lager befinden, obwohl wir uns aktiv für die Veloförderung in der Stadt



einsetzen. Das hat gute Gründe und bedeutet nicht, dass wir gegen «public bike sharing» sind, sondern dass die Verwaltung uns in der monatelangen Beratung in der Kommission nicht von ihrem Weg überzeugen konnte. Mit der Vorlage setzten wir uns intensiv und differenziert auseinander und kamen zum Schluss, dass wir ihr nicht zustimmen können. Erstens sind wir der Meinung, dass das Businessmodell von PubliBike hätte überarbeitet werden müssen, bevor die Stadt überhaupt diskutiert, ob Subventionen nötig sind. Jahrelang an einem Weg festzuhalten, der nie funktioniert hat, nicht auf neue Konkurrenz zu reagieren oder zu versuchen, mit ihr mitzuhalten und dann einzig mit Subventionen die Probleme zu bekämpfen, ist irritierend. Zweitens wurden wir nicht überzeugt, dass sich die Veloqualität genügend verbessern wird, sodass man die subventionierten Fahrten zumindest qualitativ geniessen kann und die Nachfrage auch ausserhalb der vergünstigten Fahrten steigt. Bei der Ausschreibung der E-Bikes, die einen Anteil von 60 Prozent haben sollen, wurde wieder keine Schaltung verlangt. Das erfahren wir erst nach erneutem Nachfragen. Drittens entsteht mit der Vorlage eine noch grössere Ungleichbehandlung zu privaten E-Bike-Anbietern im «free floating»-Modell, die nicht nur keine Subventionen erhalten, sondern auch eine Entschädigung für die Nutzung des öffentlichen Raums bezahlen müssen. Mit dieser Vorlage subventionieren wir kein innovatives, anpassungsfähiges oder breit nachgefragtes Angebot. Es wird hauptsächlich gebraucht, wenn man es gratis nutzen kann. Wir belohnen einen Anbieter, der nach vielen Jahren auf ein Modell setzt, das nie funktioniert hat. Ein Neustart hätte aus unserer Sicht Sinn ergeben – mit den Fragen, was wir den Stadtzürcherinnen und -zürchern bieten wollen und in welcher Qualität, ob wir einen Anbieter mit Subventionen bevorzugen möchten, ob man die Vergabe von Bewilligungen für private E-Bike-Sharing-Anbieter so anpassen möchte, dass gewisse Aussenquartiere auch bedient werden müssen, und ob die «free floating»-Angebote in geordnetere Bahnen gelenkt werden können. Diese Fragen wurden nicht angegangen. Die Vorlage lehnen wir ab.

Anna Graff (SP): *Vor der Vergabe des Veloverleihs 2.0 an PubliBike gab es eine Ausschreibung, auf die sich PubliBike nebst anderen beworben hat. PubliBike setzte sich durch. Es fiel der Vorwurf, dass man mit dem Änderungsantrag der Die Mitte/EVP probiert, die Volksabstimmung zu umgehen. Diesen möchte ich entschieden zurückweisen. Eine Volksabstimmung wäre für die Kommissionmehrheit kein Problem gewesen. Ein Alternativantrag, der die 20 Millionen Grenze überschritt, stand auch im Raum.*

Sven Sobernheim (GLP): *Als Bewohner eines peripheren Stadtquartiers kann ich sagen, dass stationsgebundene Modelle in leicht besiedelten Quartieren nicht funktionieren, da ein idealer Standort für die Nutzung der Velos nicht gegeben ist und die Bedürfnisse nicht abdecken kann. «Free floating»- oder Mischsysteme funktionieren hier besser. Natürlich braucht es für die «free floating»-Geräte beim Bahnhof Oerlikon oder Hallenstadion eine Station oder Parkfelder, aber in den Aussenquartieren funktioniert nur dieses nicht stationäre Modell. Mit dieser Vorlage wird nichts für Aussenquartiere gemacht. Es ist nicht nur die Frage, wie man Geräte, die im Weg stehen, besser regeln kann, sondern auch, wieso in gewissen Regionen so viele dieser Geräte trotz ihren Prei-*



sen genutzt werden – womöglich gibt es dort zu schlechte ÖV-Anbindungen oder andere Verkehrsprobleme. Diese Probleme werden nicht durch E-Bikes ohne Gangschaltung gelöst. Die genannte Ausschreibung war zu 100 Prozent auf PubliBike ausgerichtet, sonst hätte man eine Gangschaltung für die E-Bikes verlangt. Mit dieser Vorlage schaffen wir einen «Fringe Benefit», der aber nur für 3000 von 30 000 Stadtmitarbeitenden gilt. Heute machen Sie etwas für die Innenstadt und nichts für die Aussenquartiere.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): *Was passiert, wenn man in der Umsetzung die 20 Millionen Franken übersteigt? Ausschreibungen kann man auf verschiedene Arten gestalten. Es können Mogelpackungen sein. Kurzum, diese Weisung ist unmöglich. Die Frage ist, warum wir sie heute dringlich behandeln müssen. Das ist Ausdruck der Velokratie. Die heutige Sitzungsplanung ist eine Zumutung, genauso wie die Weisung.*

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Simone Brander: *Darüber, dass wir das Geschäft heute behandeln, bin ich froh. Es hat eine längere Geschichte. Mit Züri Velo schreiben wir eine Erfolgsgeschichte weiter. Es ist ein Ausbau und eine Modernisierung dessen, was wir in den letzten Jahren bereits hatten. Die Mobilität in der Stadt veränderte sich in dieser Zeit. In der Pandemie wurden Velos plötzlich Mangelware. Mit dem Ausbau können wir die weiter aussen gelegenen Quartiere künftig besser bedienen. Im Idealfall wird die nächste Velostation nie weiter als 300 Meter entfernt sein, was einen Nutzungsanreiz darstellt. Damit verbindet sich die Hoffnung, dass Zürcher*innen unser Angebot, wenn immer möglich, nutzen und andere zweirädrige Fahrzeuge nicht dort herumstehen, wo sie anderen im Weg sind. Der Verleih in geordneten Bahnen wird verbessert. Die Stadtverwaltung geht mit gutem Beispiel voran: Wie andere Arbeitgeber*innen wird sie ihren Mitarbeitenden Fahrten mit dem Leihvelo zukünftig schmackhaft machen, was die bisherige Dienstveloflotte ersetzt.*

Änderungsantrag, neue Dispositivziffer B3

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Streichung der Dispositivziffern A1–A2 sowie eine neue Dispositivziffer B3 (Die Nummerierung der Dispositivziffern wird gemäss Ratsbeschluss angepasst.):

1. Für die «Business-Abos Stadt Zürich» für städtische Mitarbeitende wird zu den neuen wiederkehrenden Ausgaben gemäss Ziffer B2 ein Zusatzkredit von jährlich Fr. 308 085.– bewilligt. Die neuen wiederkehrenden Ausgaben betragen somit neu jährlich Fr. 1 280 085.–.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.



9 / 10

Mehrheit: Benedikt Gerth (Die Mitte) i. V. von Sandra Gallizzi (EVP), Referat; Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Heidi Egger (SP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Michael Schmid (AL)
Minderheit: Referat: Carla Reinhard (GLP); Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Stephan Iten (SVP), Derek Richter (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 68 gegen 45 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die bereinigten Dispositivziffern B1–B3

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zu den bereinigten Dispositivziffern B1–B3.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung der bereinigten Dispositivziffern B1–B3.

Mehrheit: Benedikt Gerth (Die Mitte) i. V. von Sandra Gallizzi (EVP), Referat; Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Heidi Egger (SP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Michael Schmid (AL)
Minderheit: Referat: Carla Reinhard (GLP); Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Stephan Iten (SVP), Derek Richter (SVP)

Abstimmung gemäss Art. 62 Abs. 1 lit. c Gemeindeordnung (Ausgabenbremse):

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 68 gegen 46 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Damit ist beschlossen:

1. Für die Grundleistung für das Veloverleihsystem «Züri Velo 2.0» bestehend aus einer Anfangsinvestition der oder des Gesamtdienstleistenden und der Infrastruktur werden neue einmalige Ausgaben von Fr. 6 276 000.– bewilligt (Preisbasis 1. April 2023, Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich).
2. Für den Betrieb der Grundleistung des Veloverleihsystems «Züri Velo 2.0» werden neue wiederkehrende Ausgaben von jährlich Fr. 972 000.– bewilligt (Preisbasis 1. April 2023, Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich).
3. Für die «Business-Abos Stadt Zürich» für städtische Mitarbeitende wird zu den neuen wiederkehrenden Ausgaben gemäss Ziffer 2 ein Zusatzkredit von jährlich Fr. 308 085.– bewilligt. Die neuen wiederkehrenden Ausgaben betragen somit neu jährlich Fr. 1 280 085.–.



10 / 10

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 17. Juli 2024
gemäss Art. 36 und 38 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist:
16. September 2024)

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat