

Zürich, 11. Juli 2012

## **Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat**

---

### **Motion von Franziska Graf, vertreten durch Dr. André Odermatt und Daniel Leupi betreffend Fahrradverleihsystem, Einführung und Trägerschaft, Antrag auf Fristerstreckung**

Am 19. September 2007 reichte Gemeinderätin Franziska Graf (SP), vertreten durch die Gemeinderäte Dr. André Odermatt (SP) und Daniel Leupi (Grüne), folgende Motion, GR Nr. 2007/510, ein:

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 ½ Stunde kostenlos endet.

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

Mit Weisung vom 29. Juni 2011 beantragte der Stadtrat zuhanden des Gemeinderats eine Fristerstreckung für die Erfüllung der vorliegenden Motion, da die Inbetriebnahme eines städtischen Veloverleihsystems erst für 2014 geplant ist.

Mit Beschluss vom 13. Juli 2011 hat der Gemeinderat die Frist zur Erfüllung der Motion um zwölf Monate bis zum 30. September 2012 verlängert.

Stand der Arbeiten und aktuelle Erkenntnisse:

Der Stadtrat hat grosse Sympathien für die Umsetzung der Motion. Mit einem attraktiven Angebot an Leihvelos können die Präsenz und das Image des Velos in der Stadt erhöht und ein deutliches Zeichen für den kombinierten und umweltschonenden Verkehr gesetzt werden. Es öffnen sich neue Optionen für die städtische Mobilität insbesondere auf kürzeren Strecken. Gute Systeme erfreuen sich einer hohen Beliebtheit, werden intensiv genutzt und tragen zu einem erfolgreichen Standortmarketing bei. Aus diesen Gründen wird beim Projekt für ein Zürcher Veloverleihsystem grosses Gewicht auf die Kommunikation und den Auftritt gelegt. Zudem werden Ideen geprüft, wie die aufwendige Umverteilung der Velos reduziert werden kann und damit die Betriebskosten gesenkt werden können.

Es wurden verschiedene bestehende Systeme analysiert. Zusätzlich wurden aktuelle Berichte und Forschungen ausgewertet. Die wichtigsten Erkenntnisse für die weitere Planung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Im Trend sind ganz klar standortgebundene Systeme. Leihvelos, die frei im Stadtraum abgestellt und ausgeliehen werden können, bieten zu wenig Verlässlichkeit, erschweren die Bewirtschaftung und sind deshalb kaum mehr im Betrieb. Auch das System «Call a Bike» der deutschen Bahn setzt heute auf feste Stationen.
- Die meisten modernen Systeme sind mit Benutzerkarte und/oder Kreditkarte zugänglich. Die Ausleihe per Telefon hat sich als Prinzip nicht durchgesetzt. Auch eine von der Stadt Zürich initiierte Studie des Bundesamts für Strassen empfiehlt als Zugangsmedien so genannte RFID-Karten und Kreditkarten.
- Die Anzahl und Dichte der Stationen sind ein Schlüsselfaktor für eine intensive Nutzung der Velos. Für innenstädtische Gebiete werden ähnliche Dichten wie für die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs empfohlen, d. h. Stationsabstände von etwa 300 m.
- Die Leihvelos werden stark beansprucht und müssen entsprechend hochwertig und robust sein. Auf den Einsatz von Elektro-Velos verzichten bis jetzt die meisten Städte, da sie technisch aufwändiger und auch komplexer zu bedienen sind.
- Die überwiegende Mehrheit der Systeme operiert mit festen Docks, an die die Velos jeweils eingeklinkt werden. Diese Systeme garantieren eine gute Ordnung der abgestellten Velos und haben sich tausendfach bewährt. Neu gibt es auch Systeme, die ohne feste Docks auskommen und damit wesentlich günstiger und flexibler sind. Allerdings sind diese bis jetzt noch nicht im grossen Stil im Einsatz. Ein entsprechendes System in Biel (velospot) hat die Pilotphase mit allerdings erst rund 20 Velos hinter sich und wird nun im Sommer 2012 auf 250 Velos ausgebaut werden. Es wird sich nun zeigen, wie sich das innovative System im Alltag bewähren wird – insbesondere, ob die kontaktlose An- und Abmeldung reibungslos funktioniert, die Ordnung der abgestellten Velos gewährleistet bleibt und ob die Flächen nicht übermässig durch private Velos belegt werden. Das Tiefbauamt will eine Pilotstation von der Stadt Biel mieten, damit ein ausgewählter Personenkreis das Konzept ab Herbst 2012 aktiv testen kann.

Die grösste Herausforderung für Zürich stellt angesichts des Platzbedarfs die städtebauliche Integration der Stationen dar. Für eine erste Phase in der Innenstadt und den umliegenden Quartieren werden die groben Standorte geplant und einzelne Beispiele auch visualisiert. Auf dieser Grundlage wird die Delegation für stadträumliche Fragen den Einfluss eines Veloverleihsystems auf den öffentlichen Raum beurteilen.

Die Planung zeigte, dass die ursprüngliche geschätzte Anzahl von 1000 Velos für die Stadt Zürich zu tief berechnet war. Bereits für den genannten Perimeter ist von einer grösseren Anzahl Velos auszugehen. Eine etappenweise Einführung wird geprüft.

Die Inbetriebnahme des Veloverleihsystems ist nach wie vor für das Jahr 2014 geplant.

Aus diesen Gründen beantragt der Stadtrat eine Fristerstreckung für die Erfüllung der vorliegenden Motion.

**Dem Gemeinderat wird zur sofortigen materiellen Behandlung beantragt:**

**Die Frist zur Erfüllung der am 30. September 2009 überwiesenen Motion, GR Nr. 2007/510, von Gemeinderätin Franziska Graf (SP), vertreten durch die Gemeinderäte Dr. André Odermatt (SP) und Daniel Leupi (Grüne), vom 19. September 2007 betreffend Fahrradverleihsystem, Einführung und Trägerschaft, wird um zwölf Monate bis zum 30. September 2013 verlängert.**

**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**