

Zürich,
29. Juni 2011

Weisung des Stadtrates 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 Gemeinderat Dr. André Odermatt (SP), und Gemeinderat 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 1/2 Stunde kostenlos endet.

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

Funktionsweise eines automatischen Veloverleihs

Weltweit entstehen derzeit öffentliche Veloverleihsysteme oder sind bereits in Betrieb. Die bekanntesten Projekte sind in Lyon, Paris, Barcelona oder «Call a bike» in deutschen Städten.

In der Schweiz betreibt die Organisation «velopass» kleinere Verleihsysteme in der Westschweiz (u. a. Lausanne, Fribourg, Yverdon) und in Lugano. Die deutsche Firma «next bike» betreibt in Partnerschaft mit «Rent a Bike» ein telefonbasiertes System an Innerschweizer Bahnhöfen und in der Stadt Luzern. Seit Oktober 2010 läuft der Pilotbetrieb von «velospot»,

dem System der Stadt Biel. Dieses System zeichnet sich dadurch aus, dass es praktisch ohne Tiefbauarbeiten auskommt und somit auch flexibler und kostengünstiger als bisherige Produkte ist. Als neuester Anbieter hat «PostAuto» mit den Partnern SBB und «Rent a Bike» ein Bikesharing-Angebot namens «PubliBike» für Sommer 2011 an rund 20 Bahnhöfen angekündigt.

Solche Verleihsysteme ermöglichen eine selbständige Entnahme und Rückgabe von öffentlichen Mietvelos meist mit Hilfe von elektronischen Kundenkarten oder anderen geeigneten Zutrittsmedien. Diese Karten dienen sowohl der Abrechnung als auch der Identifikation der Nutzerinnen und Nutzer, womit Diebstahl und Vandalismus vorgebeugt wird. Die Benutzung ist häufig während der ersten halben Stunde kostenlos. Mit zunehmender Ausleihdauer steigt die Gebühr überproportional an, um die Nutzenden zu einer raschen Rückgabe der Velos an eine Station zu motivieren.

Das Velo als «individuelles öffentliches Verkehrsmittel»

Während der klassische Veloverleih (z. B. «Züri rollt» oder «Rent a Bike») freizeitorientiert ist, dienen die automatischen Systeme aufgrund der grösseren Dichte der Stationen und ihrer Gebührenstruktur dem Alltagsverkehr und bieten folgende Nutzen:

- Sie leisten mit der erhöhten Verfügbarkeit des Velos einen Beitrag zur angestrebten Steigerung des Veloverkehrs.
- Sie bilden eine ideale Ergänzung zum öffentlichen Verkehr und schaffen ein attraktives Angebot für eine individuelle Mobilität auf kurzen und mittleren Distanzen.
- Das Image des Velos als Alltagsverkehrsmittel und des Umweltverbundes (Verbund umweltverträglicher Verkehrsmittel wie öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr) wird allgemein gestärkt.
- An Bahnhöfen stehen viele Velos, die von ihren Besitzerinnen und Besitzern nur alle ein bis zwei Wochen bewegt werden. Die Menge dieser langzeitabgestellten Velos könnte durch ein Angebot an öffentlichen Velos reduziert werden, womit die Abstellplätze entlastet würden.
- Die auffälligen Velos sind ein attraktives Aushängeschild für deren Standortgemeinde.

Der direkte Nutzen für den Klimaschutz muss allerdings relativiert werden. Die Velofahrten ersetzen primär Fusswege und Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr. Für den Unterhalt und die nötige Verschiebung der Velos zwischen den Stationen müssen zudem Lastfahrzeuge eingesetzt werden, wobei dies auch durch Elektrovelos mit Anhängern gemacht werden könnte, wie das Beispiel Biel zeigt. Der Nutzen für den Umweltschutz entsteht durch das Zusatzangebot und den Imagegewinn für den Umweltverbund, der dadurch mittelfristig weitere Weganteile im Stadtverkehr übernehmen wird.

Ein automatischer Veloverleih für die Stadt Zürich

Die Mobilitätserhebung 2007 in der Stadt Zürich ergab, dass 34 Prozent aller Zürcherinnen und Zürcher regelmässig (d. h. mindestens zweimal pro Woche) das Velo nutzen, 27 Prozent in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr oder dem Auto. Potenzial für ein öffentliches Verleihsystem ist in Zürich demnach vorhanden.

Die vorliegende Motion für ein städtisches Verleihsystem wurde Anfang 2008 im Stadtrat diskutiert. Der Stadtrat unterstützte deren Stossrichtung und verzichtete bewusst auf eine Ablehnung der Motion. Auf eine Einfrage des Tiefbau- und Entsorgungsdepartments erteilte er dem Tiefbauamt den Auftrag für die Projektierung eines automatischen Veloverleihsystems. Aus finanziellen Gründen wurde das Projekt allerdings zwischenzeitlich sistiert und im Frühling 2011 wieder gestartet. Die Inbetriebnahme des Veloverleihsystems ist voraussichtlich für 2014 geplant.

Damit ein Veloverleih intensiv genutzt wird, ist eine hohe Dichte an Stationen nötig. Die Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass Abstände von 300 m bis 500 m zwischen den Stationen ideal sind. Für eine flächige Nutzung des Systems ist auch eine gewisse Mindestanzahl an Velos und Verleihstationen erforderlich. Ein allmählicher Einstieg mit wenigen Pilotstationen lässt nur begrenzt Aussagen über die Nutzung des Systems zu.

Als Planungsgrösse ergibt sich aufgrund der Erfahrungen in anderen Städten ein Velo pro 350 bis 400 Einwohner. Dies ergäbe für Zürich rund 1000 Velos. Ein adäquates Veloverleihsystem für Zürich müsste demnach in einer ersten Phase eine Grössenordnung von 500 Velos an etwa 40 Stationen umfassen.

Erfahrungen mit anderem Stadtmobiliar zeigen, dass die Standortsuche für die Velostationen eine grosse Herausforderung sein wird, wofür es eine klare politische Rückendeckung braucht.

Kosten

Da Typ und Anbieter des Systems noch nicht bekannt sind, kann nur eine grobe Kostenschätzung aufgrund der Informationen aus anderen Städten gemacht werden:

- Investitionen: etwa 2 Mio. Franken
- Betrieb: etwa 1 Mio. Franken/Jahr

(Basis: 500 Velos)

Viele der existierenden Systeme im Ausland werden über Aussenwerbung und Werbung auf den Velos selbst finanziert. Wie weit eine Finanzierung über Aussenwerbung in Zürich möglich und erwünscht ist, muss noch geklärt werden. Das Projekt für einen öffentlichen Veloverleih wurde im Agglomerationsprogramm angemeldet. Voraussichtlich wird aber nur ein Beitrag an die eigentlichen Infrastrukturkosten gesprochen werden.

Der Anbieter eines Veloverleihsystems muss mittels einer öffentlichen Submission ausgewählt werden. Eine direkte Auftragserteilung an bestehende Anbieter ist nicht möglich.

Koordination innerhalb der Schweiz

Für den Nutzen von öffentlichen Leihvelos ist es wichtig, dass die in verschiedenen Städten der Schweiz entstehenden Systeme untereinander koordiniert werden. In Zürich soll dieselbe Kundenkarte benutzt werden können wie beispielsweise in Bern. Auf diese Weise kann der «Mobility»-Gedanke weitergeführt und der öffentliche Fernverkehr ideal ergänzt werden.

Aus diesem Grund hatte das Tiefbauamt über die Velokonferenz Schweiz mit den Bundesämtern für Strassen (ASTRA) und Raumentwicklung (ARE) sowie den SBB Kontakt aufgenommen. Alle Akteure unterstützen eine Koordination, allerdings möchte der Bund keine aktive Rolle übernehmen. Er beschränkte sich darauf, gestützt auf eine Studie der Velokonferenz Schweiz, eine Empfehlung für das Zutrittsmedium an die Städte zu formulieren (Kombination Chip-Karte und Kreditkarte). Zudem finanziert das ASTRA ebenfalls aufgrund der Initiative des Tiefbauamtes eine Koordinationsstelle Bikesharing Schweiz. Erfreulich ist, dass derzeit alle aktuellen Systeme in der Schweiz sich an der Empfehlung des ASTRA orientieren (auch «next bike» plant eine Umstellung auf Kartenbetrieb). Einer künftigen gemeinsamen Karte für alle schweizerischen Verleihsysteme steht somit nichts im Wege.

In den Städten Bern und Basel wurden ebenfalls politische Aufträge für die Einrichtung eines Veloverleihsystems erteilt. Die Stadt Zürich plant eine Zusammenarbeit mit diesen Städten mit der Vision eines gemeinsamen Systems. Die Städte Winterthur und St. Gallen haben ebenfalls Interesse bekundet.

Inbetriebnahme für 2014 geplant

Wie vorgängig erläutert, ist die Inbetriebnahme eines städtischen Veloverleihsystems vor-

aussichtlich für 2014 vorgesehen, vorausgesetzt, dass dessen Finanzierung sichergestellt ist. Aus diesem Grund 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 Dr. André Odermatt (SP), und Gemeinderat Daniel Leupi (Grüne) vom 19. September 2007 betreffend Fahrradverleihsystem, Einführung und Trägerschaft, wird um zwölf Monate bis zum 30. September 2012 verlängert.

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

Im Namen des Stadtrates

die Stadtpräsidentin

Corine Mauch

der Stadtschreiber

Dr. André Kuy