

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Antrag und Bericht zum Postulat betreffend Einführung eines Veloverleihsystems, eingereicht von den Gemeinderäten O. Seitz (SP), M. Stauber (Grüne/AL) und N. Sabathy (CVP)

Antrag:

1. Vom Bericht des Stadtrates zum Postulat betreffend Einführung eines Veloverleihsystems wird in zustimmendem Sinn Kenntnis genommen.
2. Das Postulat wird damit als erledigt abgeschrieben.

Bericht:

Am 26. Oktober 2010 reichten Gemeinderat Oliver Seitz, namens der SP-Fraktion, Gemeinderat Martin Stauber, namens der Grüne/AL-Fraktion und Gemeinderat Niklaus Sabathy, namens der CVP-Fraktion mit 26 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgendes Postulat ein, welches vom Grossen Gemeinderat am 3. Mai 2010 überwiesen wurde:

„Der Stadtrat wird eingeladen, ein Konzept für die Einführung eines Veloverleihsystems in Winterthur auszuarbeiten. Er soll aufzeigen wo Ausleihstationen in Frage kommen, wie das Veloverleihsystem betrieben werden könnte, ob die Möglichkeit von Werbeeinnahmen und die Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich besteht und welche Nutzen er sich von einem Veloverleihsystem erhofft.

Der Verkehr in Winterthur wird in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Der Stadtrat hat in Anlehnung an das regionale Gesamtverkehrskonzept daher unlängst angekündigt, dass er einen überproportionalen Teil des zusätzlichen Verkehrsaufkommens mit dem Langsamverkehr abfedern will. Damit dies effektiv gelingt, sollten verschiedene Ideen frühzeitig geprüft werden: Ein Veloverleihsystem gehört sicher dazu.

Ein Veloverleihsystem besteht aus verschiedenen Velostationen an häufig frequentierten Orten in der Stadt Winterthur wie beispielsweise dem Hauptbahnhof, dem Graben, dem Sulzer Areal Stadtmitte, Standorten der ZHAW oder grösserer Firmen, dem Fotomuseum etc. Eine einzelne Velostation besteht aus mehreren Veloandockstellen und einem elektronischen Gerät. Letzteres gibt ein Velo frei, wenn sich der Benutzer mit einer Kunden- oder Kreditkarte ausgewiesen hat. Zurückgegeben wird das Velo an irgendeiner Velostation. Je nach Ausleihzeit wird dem Benutzer der entsprechende Preis auf der Kunden- oder Kreditkarte belastet. Damit möglichst viele Personen Velos ausleihen können, ist oftmals die erste halbe Stunde gratis.

Ein solches Veloverleihsystem kennen beispielsweise die Städte Lyon, Wien oder Stuttgart. Die Stadt Zürich plant es ebenfalls einzuführen und ist zurzeit in der Projektphase. Lyon konnte mit dem Veloverleihsystem eine Senkung des MIV-Anteils am Modal Splits um 4% auf 47% erreichen.

Velos aus Verleihsystemen werden ca. 4x mehr genutzt als private Velos und brauchen damit pro Nutzung deutlich weniger Abstellplatz, wovon insbesondere das Gebiet um den Hauptbahnhof profitieren würde.

Um die Kosten für die Betreiber tief zu halten, profitieren viele Städte von Werbeeinnahmen auf den Velos. Der Betrieb des Veloverleihsystems könnte dem KAP übertragen werden. Diese haben mit den bisherigen Velostationen bereits Erfahrung in einem ähnlichen Bereich.“

Der Stadtrat äussert sich dazu wie folgt:

1. Zusammenfassung

Der Stadtrat befürwortet die Idee der Postulanten, ein Veloverleihsystem in Winterthur einzuführen. Ein Veloverleihsystem entspricht der Verkehrspolitik des Stadtrates und dessen Legislatorschwerpunkten 2010 – 2014. Nebst dem ÖV soll der Velo- und Langsamverkehr bei der Bewältigung des Zuwachses der Mobilität in den nächsten Jahren eine wichtige Rolle spielen. Der Stadtrat ist bereit, auf der Basis des städtischen Gesamtverkehrskonzepts (sGVK), Teilkonzept Veloverkehr, bis Ende 2014 eine Bedarfsabklärung und Standortevaluation ausarbeiten zu lassen. Die Umsetzung der beschlossenen Massnahmen soll im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten und des Agglomerationsprogramms (2015 bis 2018) erfolgen.

- Mittels einer Potenzialanalyse sollen die Gruppen von möglichen Nutzerinnen und Nutzern identifiziert und quantifiziert werden. Mögliche Standorte für das Veloverleihsystem sind sodann zu bestimmen und inkl. Priorisierung festzulegen.
- Das heutige Angebot – das am Hauptbahnhof in Zusammenarbeit mit "Rent a bike" betriebene Veloverleihsystem – soll auf die Bedürfnisse des Tourismus, aber auch der Einwohnerinnen und Einwohner ausgebaut werden. Dabei soll auch die Nachfrage nach der vom Ausgangspunkt unabhängigen Rückgabe der Velos an einem beliebigen Ausleihort geklärt werden.
- Je nach den Ergebnissen dieser Bedarfsabklärung wird der Stadtrat bis Ende 2014 einen Vorschlag für ein automatisches Veloverleihsystem als Ergänzung oder als Alternative zum bestehenden Veloverleihsystem vorlegen.

2. Förderung des Velo- und Langsamverkehrs

Dem Stadtrat ist die Förderung des Velo- und Langsamverkehrs in der Velostadt Winterthur ein grosses Anliegen. Velo- und Langsamverkehr sind ein wichtiger Bestandteil der Verkehrspolitik des Stadtrates und der Legislatorschwerpunkte 2010 – 2014. Es gibt bereits mindestens einen privaten Anbieter, der in Winterthur mittels Sponsoring Velos gratis zur Verfügung stellen möchte.

2.1 Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität

Die Stadt Winterthur hat die "Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität" 2010 unterzeichnet. Basierend auf diesen Grundsätzen hat sich der Stadtrat beim Fuss- und Veloverkehr zur Umsetzung der folgenden Leitsätze verpflichtet:

- Die Stadt sorgt für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Fussgänger- und Veloroutennetz.
- Private und öffentliche Abstellanlagen für Velos sind gut erreichbar und in genügender Zahl vorhanden.
- Die Sicherheit ist für alle Zufussgehenden und Velo-Fahrenden gewährleistet. Lernende und ältere Menschen werden durch besondere Massnahmen geschützt.

2.2 Legislatorschwerpunkte 2010 – 2014 des Stadtrates

Der Zuwachs der Mobilität in Winterthur soll im Wesentlichen durch den öffentlichen Verkehr und den Velo- und Langsamverkehr bewältigt werden. Gemeinsam mit dem Kanton Zürich wurde ein städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK) erarbeitet. Projekte daraus werden Teil des Agglomerationsprogramms 2. Generation des Kantons Zürich sein, das 2012 dem Bund eingereicht wird.¹

2.3 Gegenvorschlag zur kommunalen Volksinitiative «zur Förderung der ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Winterthur»

Am 9. März 2011 hat der Stadtrat dem Grossen Gemeinderat einen definitiven Gegenvorschlag zur Ergänzung des kommunalen Richtplans, Teil Verkehr, im Zusammenhang mit der kommunalen Volksinitiative "zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Winterthur" zur definitiven Gutheissung vorgelegt. Am 18. April 2011 hat der Grosse Gemeinderat den Gegenvorschlag mit grossem Mehr befürwortet. Eine Leitlinie der städtischen Verkehrspolitik soll demnach sein, den Anteil des öffentlichen Verkehrs, Fuss- und Veloverkehrs am Quell-, Ziel- und Binnenverkehr der Stadt Winterthur bis 2025 gemäss den Vorgaben des sGVK, mindestens aber um 8 Prozentpunkte gegenüber 2005 zu erhöhen.

2.4 Städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK)

Velofahren ist zusammen mit dem Fussverkehr die umweltfreundlichste, aber auch stadtvordringlichste Art der Fortbewegung. Auf den kurzen Winterthurer Stadtdistanzen ist das Velo nebst dem ÖV und dem Fussverkehr das ideale Verkehrsmittel. Die Verkehrspolitik muss sich ausgewogen am sach- bzw. wesensgerechten Verkehrsmiteinsatz orientieren. Nach diesem Grundsatz werden die Verkehrsmittel entsprechend ihren besonderen Stärken unterstützt. Mit dem sGVK werden Grundlagen für die mittel- bis langfristige Mobilitätsentwicklung festgelegt. Im Teilkonzept Veloverkehr ist unter anderem das "Veloverleihsystem" als konkrete und kurzfristig (2015 – 2018) anzugehende Massnahme aufgeführt.

In den folgenden Kapiteln werden die verschiedenen Veloverleihsysteme, das Zielpublikum und die Zutrittsmedien dargelegt, über den Stand der Einführung von Veloverleihsystemen in der Schweiz und im Kanton Zürich informiert, ein Bezug zu den bisherigen Planungen und Projekten und der Ausgangslage in Winterthur hergestellt und die im sGVK enthaltene Massnahme "Veloverleih-System" im Detail vorgestellt.

3. Veloverleihsysteme

3.1 Veloverleihsysteme für Touristen und Gäste

Touristisch orientierte Velovermietungen sind weit verbreitet. Veloläden, Hotels oder Tourismus-Informationen bieten diesen Service häufig an. In der Schweiz gibt es diesen Service an vielen Bahnhöfen (Rent a Bike). Am Hauptbahnhof Winterthur können 20 Countrybikes, 3 Kindervelos, 1 Countrybike mit Anhänger, 2 Tandems, 12 E-Bikes „Flyer C9“, 4 Komfortvelos und 1 Countrybike mit Trailer gemietet werden. Die Miete für ein Standardvelo für einen Tag mit Rückgabe am gleichen Bahnhof beträgt für eine erwachsene Person CHF 28.00 oder CHF 33.00 (ohne GA/Halbtax).

¹ Legislatorschwerpunkte 2010 – 2014 des Stadtrates; "Nachhaltige Mobilität gewährleisten", Seite 14

3.2 Veloverleihsysteme für Einwohnerinnen und Einwohner

Die Postulanten nehmen Bezug auf die Veloverleihsysteme der Städte Lyon, Wien oder Stuttgart. Bei diesen Veloverleihsystemen handelt es sich um ein Netz öffentlicher Velomietstationen. An den Stationen können die Mietvelos selbstständig entnommen und zurückgegeben werden. Die Mietvelos stehen an abschliessbaren Stellplätzen. Mit Hilfe von elektronischen Kundenkarten werden die Mietvelos "gebucht". Die Kundenkarten dienen sowohl zur Abrechnung, als auch zur Identifizierung der Mieter/innen und beugen damit Vandalismus und Diebstahl vor.

Diese Velostationen sind geeignet, um kurze und mittlere Distanzen in Städten zurückzulegen, die für den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr zu nah gelegen, aber zu Fuss zu weit entfernt sind.

Während der Benutzung – meist ist die erste halbe Stunde kostenlos - sollte die Gebühr mit der Zeit überproportional steigen, um die Kundin resp. den Kunden nach der Benutzung zu einer raschen Rückgabe des Velos an einer Station zu motivieren. Nur so kann eine häufige Nutzung der Velos sichergestellt werden. Die heute bestehenden oder in Einführung begriffenen Systeme werden vorwiegend über die öffentliche Hand finanziert. Die Kosten für die Betreiberin schwanken je nach System und Finanzierung stark. Die Benutzerinnen und Benutzer zahlen selbst oft nur eine sehr geringe jährliche Gebühr.

4. Zielpublikum und Zutrittsmedien²

4.1 Zielpublikum

Aufgrund der (wenigen) vorhandenen Daten zu bestehenden Veloverleihsystemen (Paris, Lyon, call a bike in Deutschland, Rennes) wurden folgende Erkenntnisse gewonnen:

- die regelmässigen Benutzer/innen der Veloverleihsysteme sind im Allgemeinen 25 bis 40 Jahre alt, wohnen im Einzugsgebiet des Verleihsystems, kombinieren nur wenig das Velo mit dem ÖV, und legen vorher die Strecke mit dem ÖV oder zu Fuss (und nicht mit dem Auto) zurück.
- eine durchschnittliche Velofahrt dauert 12 – 15 Minuten für eine Distanz von 2 – 4 km.
- je dichter das Netz der Stationen ist, umso häufiger wird das gleiche Velo an einem Tag benutzt (ca. 10 Mal pro Tag).

4.2 Zutrittsmedien

In der Schweiz sind zahlreiche Zutrittsmedien vorhanden, welche den Zugang zu einer gemeinsamen Ressource (z.Bsp. Mobility-Karte) bzw. einen kontrollierten Zugang (z.B. in eine grössere Firma) ermöglichen oder auch national verbreitet sind (z.B. Cumulus- oder Identitätskarte). Diejenigen, welche eine Benutzererkennung ermöglichen (z.B. Mobility-Karte, nicht aber Generalabonnement), sind im Sinne eines kombinierten Zutritts auch potenzielle Zutrittsmedien für öffentliche Velos. Davon haben die meisten einen RFID-Transponder³.

Die **allgemeinen Anforderungen** an ein Zutrittssystem:

- für den regelmässigen Gebrauch von öffentlichen Velos muss der Zutritt möglichst rasch und unkompliziert erfolgen
- aber auch der gelegentliche Gebrauch muss gewährleistet sein

² Velokonferenz Schweiz, Vélos en libre-service en Suisse: harmonisation des systèmes d'accès, Opportunité, possibilités et préconisations, Lausanne, juin 2009

³ RFID = Radio Frequency Identification; Transponder = Chip, auf welchem die Information abgespeichert wird

- die eventuell verschiedenen Veloverleihsysteme in der Schweiz sollten untereinander kompatibel sein
- die Kombination mit anderen (Mobilitäts-) Angeboten (Veloverleihsystem mit Mobility, SBB, ETHZ usw.) soll möglich sein
- die Investitionen für die öffentliche Hand sollen in einem günstigen Verhältnis zum Nutzen stehen
- der Betrieb und die Verwaltung der Benutzerdaten (von der Anmeldung bis zur Verrechnung) sollen möglichst einfach sein.

Die **spezifischen Anforderungen** an die Schnittstellen Benutzer/in – Velo sind:

- der Zutritt zum Velo soll rasch, einfach und sicher erfolgen
- die Schnittstelle soll kundenfreundlich und intuitiv gestaltet sein, und neben den Veloverleihsystem-Funktionen möglichst Synergien mit anderen Nutzungen/Ressourcen (ÖV-Fahrausweise kaufen, Handyguthaben aufladen usw.) ermöglichen.

Dabei gelten **folgende Rahmenbedingungen**:

- bei der Anmeldung soll die Zahlungsfähigkeit der Benutzer/in geprüft bzw. eine Kautions hinterlegt werden können
- bei jedem Gebrauch soll die Berechtigung zur Velausleihe geprüft und die Benutzer/in als angemeldet erkannt werden (Nachvollziehbarkeit bei allfälligen Schäden sowie Monitoring des effektiven Gebrauchs der Velos im Hinblick auf Angebotsanpassungen)
- das Ausleihen eines Velos soll 7 Tage in der Woche, rund um die Uhr möglich sein
- das Ausleihen eines Velos soll in Selbstbedienung möglich sein
- die Umsetzung soll kurzfristig möglich sein (aktuell laufende Ausschreibungen), daher muss das Zutrittsmedium erprobt sein (kein Experimentieren).

Eine schweizweite angestrebte Harmonisierung des Zugangs zu verschiedenen Veloverleihsystemen muss über das Zutrittsmedium erfolgen. Der Stadtrat ist an einer solchen Harmonisierung interessiert und wird sich in den entsprechenden Gremien dafür einsetzen.

5. Stand Einführung von Veloverleihsystemen in der Schweiz

5.1 Schweiz

Aus Sicht der Velokonferenz Schweiz bieten Veloverleihsysteme die Chance, dass der Veloverkehr im urbanen Raum sichtbarer wird und daher mehr Bedeutung in der Mobilitätskette erhält. Velos sollen ein integrierender Bestandteil des gesamten Mobilitätsangebots und ihre Benützung soll möglichst unkompliziert sein. Dazu müsste idealerweise der Zugang zu einem Velo in Genf, Lugano, Zürich oder Winterthur gleich sein, analog dem, was beim Autoverkehr mit der Mobility-Karte oder mit dem GA im öffentlichen Verkehr möglich ist. Dies kann mit der Vereinheitlichung der Flotten oder mit einer Vereinheitlichung des Zutrittsystems bzw. –mediums erreicht werden.⁴

Pro Velo und umverkehR sind skeptisch und verlangen ebenfalls eine Vereinheitlichung: *"Nach Paris und Barcelona wollen auch die grösseren Schweizer Städte Systeme für die Vermietung von Leihvelos einrichten (velojournal berichtete in der Ausgabe 5/09). In Luzern läuft ein Pilotprojekt in Kooperation mit der deutschen Firma „nextbike“, und Lausanne setzt auf das italienische System „bicincittà“. In St. Gallen fordert ein Postulat vom 27. Oktober 2009 ebenfalls die Einführung eines Verleihsystems. Obschon die Organisation Pro Velo oder umverkehR diese Anstrengungen begrüßen, äussern sie sich bezüglich der Kompatibilität der Systeme besorgt. UmverkehR hat nun einen offenen Brief an die Regierungen aller*

⁴ Velokonferenz Schweiz, Vélos en libre-service en Suisse: harmonisation des systèmes d'accès, Opportunité, possibilités et préconisations, Lausanne, juin 2009

grösseren Schweizer Städte gerichtet und diese aufgefordert, sich untereinander in der Planung der Verleihsysteme abzusprechen. Thomas Stahel, Geschäftsleiter von umverkehrR, geht davon aus, dass viele Menschen in der Schweiz in verschiedenen Städten unterwegs sind. „Es wäre deshalb wichtig, dass die Zahlungssysteme in den verschiedenen Städten vereinheitlicht werden. Der gegenwärtige Stand der Planung lässt eher separate Lösungen erwarten.“⁵

5.2 Laufende Projekte

Verschiedene Städte sind am Abklären von teilweise sehr unterschiedlichen Veloverleihsystemen. Eine Übersicht zu gewinnen ist schwierig. Stellvertretend drei laufende Projekte:

	Luzern	Biel	Zürich
Grundlage	Pilotprojekt: Stadt hat Bewilligung für 2 Jahre erteilt.	Testplanung Okt. – März 2010	AOZ Fachorganisation zur Förderung sozialer und beruflicher Integration
Organisation	Rent a Bike AG (Anbieterin) Stadt Luzern (Hauptpartnerin, erteilt Bewilligung und stellt Veloabstellplätze für Nextbike zur Verfügung)	Stadt Biel (Eigenentwicklung)	Beschäftigtenprogramm
Angebot	150 Velos an 60 Stationen	50 Velos an 6 Stationen	6 Standorte
Betriebszeiten	Rund um die Uhr	Keine Angaben	8.00, 9.00 resp. 10.00 bis 21.30 Uhr je nach Standort
Planung	Offen	300 Velos an 40 Stationen	Offen
Preise	2 Franken pro Stunde	50 – 100 Franken (Jahresabonnement)	Tagsüber gratis, in der Nacht 10 Franken
System	Nextbike (Registrierung über Internet oder Kunden-Hotline)	Eigenentwicklung	Ausweis hinterlegen
Kosten	Keine Angaben	Anschaffung, Betrieb und Unterhalt kosten während der ersten zwei Jahre 900'000 Franken. Die Uhrenfirma Rolex beteiligt sich mit 240'000 Franken und erhält dafür eine Verleihstation auf ihrem Firmengelände. 90'000 Franken zahlt die Warenhauskette Manor für Werbung auf den Velos. Weitere Gelder stammen vom Bund und vom kantonalen Lotteriefonds.	Keine Angaben
Unterhalt und Betrieb	Caritas Luzern	Den Unterhalt der Velos besorgen Langzeitarbeitslose im Rahmen eines Beschäftigungsprogramms.	AOZ
Bild			

⁵ Velojournal „Veloverleihsystem: Kantonligeist droht“ vom 3. November 2009

5.3 Kanton Zürich

Am 31. März 2008 wurde im Rahmen eines Postulats der Regierungsrat ersucht, ein Konzept zur Realisierung eines kantonalen Systems zur Ausleihe von Fahrrädern vorzulegen und umzusetzen. Der Regierungsrat nahm am 9. Juli 2008 zum Postulat Stellung:

Das von den kantonsrätlichen Postulanten verlangte Veloverleih-System möchte eine Ergänzung zum System des öffentlichen Verkehrs schaffen, um diesem zu einer höheren Nutzung zu verhelfen. Ein solches System – es sollte wie „Vélib“ (Paris) vor allem auf spontane Kurzzeit-Nutzer/innen ausgelegt werden – ist gemäss Regierungsrat auf eine hohe Siedlungsdichte und hohe Dichte des ÖV angewiesen, um mit vernünftigem Aufwand betrieben werden zu können und überhaupt ein nennenswertes Potenzial an Nutzerinnen und Nutzern zu finden. Das heisst, es würde sich nur für die dichten urbanen Räume mit einer hohen Arbeitsplatzdichte eignen. Diese Gebiete seien im Kanton Zürich bereits durch ein im nationalen und internationalen Vergleich sehr feinmaschiges, attraktives und effizientes ÖV-System erschlossen, in das auch laufend weiter investiert wird. Der in Zürich im Vergleich zu anderen Städten eher tiefe Velo-Anteil dürfte sich durch den überdurchschnittlich hohen ÖV-Anteil erklären lassen.

Vor dem Hintergrund dieses Sachverhalts und der Tatsache, dass die spontane, leihweise Nutzung des Velos einem engen Personenkreis dient und nur in bestimmten Konstellationen sinnvoll ist, sind gemäss Regierungsrat in den urbanen Gebieten der Feinverteiler des ÖV-Systems und das Zufussgehen als die grundsätzlich wesensgerechten Verkehrsmittel, die auch aus öffentlichem Interesse förderungswürdig sind, zu betrachten. Zudem fördere der Staat gezielt den Ausbau von Radwegeninfrastrukturen, soweit dies in seine Zuständigkeit fällt. Im Sinne der Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems und aus grundsätzlicher staatspolitischer Zurückhaltung sei es nicht als Aufgabe des Staates anzusehen, ein Veloverleihsystem zu konzipieren. Vielmehr sollten Fahrzeugverleihsysteme des Individualverkehrs grundsätzlich aus privater Initiative zustande kommen. Dass solche Fahrzeugverleihsysteme Erfolg haben können, zeige das Beispiel des Autoverleihsystems „Mobility“.

Die SBB haben auch schon entsprechende Versuche mit bestehenden Anbietern unternommen, die aber an den zu hohen Investitionskosten und am Widerstand der Städte und deren Gratisangeboten scheiterten. Gegenwärtig lassen sie die Voraussetzungen für ein schweizweites System prüfen. Gemeinsam mit verschiedenen anderen Teilnehmern sollen auf Bundesebene Mindeststandards für ein schweizweites automatisches Veloverleihsystem erarbeitet werden. Die SBB wären bereit, im Rahmen ihres Geschäftsmodells Anschlussmobilität (vertragliche Zusammenarbeit) ihre Kompetenzen einzubringen. Seitens des Kantons Zürich kann eine Zusammenarbeit erst geprüft werden, wenn eine Organisation besteht, die für den Aufbau, Betrieb und die Finanzierung des Fahrradverleihsystems eigenverantwortlich ist.

Bezüglich der für ein solches System benötigten Infrastruktur ist noch auf folgenden Sachverhalt hinzuweisen: Gemäss § 6 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (PVG, LS 740.1) sorgen die Gemeinden für eine gute Erreichbarkeit der Bahnhöfe und Haltestellen für Fussgängerinnen und Fussgänger und für den Zubringerverkehr sowie für diejenigen Publikumsanlagen, die über den Normalausbau hinausgehen. Da ein Fahrradverleihsystem nicht zu den Aufgaben des öffentlichen Verkehrs und auch nicht zu jenen der Verkehrsunternehmen gehört, sind die dafür notwendigen Abstellplätze und Infrastrukturen auch nicht zum Normalausbau zu rechnen. Somit wären grundsätzlich die Gemeinden zuständig, sofern solche Infrastrukturen von ihrer Funktion her überhaupt unter den Begriff der Publikumsanlagen fallen würden, wie sie § 6 PVG umschreibt.

Der Kantonsrat hat die Überweisung des Postulats für ein Konzept zur Realisierung eines kantonalen Systems zur Ausleihe von Fahrrädern am 9. November 2009 mit 111 zu 56 Stimmen abgelehnt.

6. Planungen und Projekte in Winterthur

1995 wurde die Kampagne eines Gratis-Veloverleih-Projektes unter den Namen "Winterthur rollt, Winti-Bike, Winti-Velo, Gratis-Velo" lanciert.

Die Aktion war ein von der Asylkoordination Winterthur geführtes gemeinnütziges Beschäftigungsprojekt mit Unterstützung der Abteilung Verkehrsplanung des Departements Bau und der Umweltschutzfachstelle des Departements Sicherheit und Umwelt. Dieser Gratis-Veloverleih musste trotz intensiver Werbung nach einem Jahr eingestellt werden. Die Nachfrage nach Gratis-Velos in Winterthur war zu gering. Dies hatte evtl. damit zu tun, dass Winterthur als Velostadt über einen im Vergleich zu anderen Städten überdurchschnittlich hohen Velo-Anteil verfügt und auch weniger touristisch ausgerichtet ist.

Erst in jüngster Zeit, im Zusammenhang mit den Veloverleih-Nachfragen in touristisch stark durchsetzten Städten und Regionen, wurde dieses Thema auch in Winterthur wieder aktuell. Eine konkrete und quantifizierbare Nachfrage konnte bisher jedoch noch nicht ausgemacht werden.

Allerdings ist vor kurzer Zeit eine Gruppe mit einem Projekt an die Stadt gelangt, das die Stationierung von Gratisvelos unter dem Titel "bike 4 free" vorsieht. Die anfallenden Kosten sollen durch Sponsoring und Werbung gedeckt werden. Das Konzept wurde anlässlich der WOHGA 2011 präsentiert und soll nach Auskunft der Initianten sowohl bei potenziellen Sponsor/innen als auch beim Publikum auf Interesse gestossen sein.

7. Ausgangslage für Winterthur

Die Möglichkeit der schweizweit institutionalisierten Velo-Miete (Rent a Bike) bei den Hauptbahnhöfen würde auch in Winterthur ein entsprechendes städtisches Angebot konkurrenzieren.

Der Stadtrat unterstützt grundsätzlich die Idee, ein Veloverleihsystem anzubieten. Er lässt laufend die verschiedenen Angebote von Anbieter/innen prüfen.

Zielsetzung für eine allfällige Zusammenarbeit mit einer Systemanbieterin sind eine interregionale, möglichst schweizweite Vernetzung, eine gefestigte Firmenstruktur und kostenneutrale Investitionen. Das Veloverleihsystem soll einfach, kostengünstig und kundenfreundlich sein. Es muss das bestehende Angebot in Winterthur ergänzen und nicht konkurrenzieren.

Die Zürcher Kantonalbank lässt aktuell einen Massnahmenkatalog "Velo-Mobility" für die Städte Zürich und Winterthur ausarbeiten - u.a. zum Thema Leihvelosystem. Dieser Bericht wie auch andere Ergebnisse werden in die vertiefte Analyse der Ausgangslage und in die Bedarfsabklärung einfließen.

8. Teilkonzept Veloverkehr des sGVK

Im städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK), Teilkonzept Veloverkehr, wird das "Velo-verleih-System" als konkrete und kurzfristig anzugehende Massnahme aufgeführt⁶:

Veloverleihsystem		Priorität: A	24
Umsetzungshorizont	Kurzfristig	2015 – 2018	Velo
Ausgangslage / Problem	Immer mehr Städte in Europa und der Schweiz bauen Veloverleihsysteme auf und bieten kostenlos / kostengünstig Velos zur zeitlich beschränkten Nutzung an. In der Schweiz existieren heute bereits verschiedene Systeme (z.B. System velopass wie in der Westschweiz oder nextbike wie in Luzern).		
Bezug Zukunftsbild (Teilstrategie Siedlung)	▪ Verbindung der beiden urbanen Zentren Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze und damit Förderung resp. Stärkung ihrer Entwicklung ▪ Anbindung der Quartierzentren Töss, Wülflingen und Seen an die urbanen Zentren ▪ Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten in Töss, Wülflingen, Sulzer-Stadtmitte und Neuhegi-Grüze		
Funktionsziel in Bezug auf Teilstrategie Verkehr	Der Verleih dient der Veloförderung, indem er dem Velo Sichtbarkeit gibt und zum Velofahren animiert. Trotz der hohen Veloverfügbarkeit in der Bevölkerung wird für temporäre Besucher wie beispielsweise Touristen, Hochschulbesucher und Geschäftsleute ein gewisses Potenzial vermutet. Ein bedienerfreundliches Veloverleihsystem ermöglicht die Nutzung des Velos für kurze Wege innerhalb der Stadt oder Agglomeration, ohne ein eigenes Velo anschaffen und unterhalten oder umständlich mieten zu müssen. Der einfache Zugang senkt zudem die Einstiegshürde zum Verkehrsmittel Velo und ermöglicht das unkomplizierte Kombinieren von verschiedenen Verkehrsmitteln. Der Modalsplit-Anteil des Veloverkehrs kann erhöht werden.		
Beschreibung	Bei den Veloverleihsystemen ist zwischen automatisierten und nicht automatisierten Systemen zu unterscheiden. Im Gegensatz zum freizeitorientierten klassischen Veloverleih dienen automatische Systeme dem Alltagsverkehr und bilden eine ideale Ergänzung zum öffentlichen Verkehr. Die Velos sind rund um die Uhr, 7 Tage in der Woche in Selbstbedienung verfügbar und können an einem anderen Ort abgegeben werden, als sie ausgeliehen wurden. Damit alle potenziellen Nutzergruppen Zugang zu den Leih-Velos erhalten, sollte eine Kombination von automatisierten Systemen für Ortsansässige oder einheimische Gelegenheitsnutzer (z.B. geschäftlich in Kombination mit dem ÖV) und von nicht automatisierten Systemen für Besucher und Touristen an entsprechend geeigneten Standorten (z.B. beim Hauptbahnhof oder bei der Touristinformation) geprüft werden.		
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Alltags- und Freizeitnetz Kompatibilität mit Veloverleihsystemen in der Schweiz und im Kanton Zürich, nextbike oder alternative Veloverleihanbieter		
Stand der Planung, Reifegrad	Projektidee aus Testplanung. Beim Hauptbahnhof Winterthur werden in Zusammenarbeit mit Rent a bike bereits Velos verliehen. Die heutige Auslastung dieser Fahrräder liefert einen wichtigen Hinweis auf die Nachfrage. Eine Ausdehnung der Zusammenarbeit im Bereich Tourismus ist bereits angedacht.		
Nächste Schritte	In einem ersten Schritt gilt es den Bedarf und mögliche Nutzergruppen abzuschätzen. Wird das Potenzial als genügend gross eingeschätzt, können in einem nächsten Schritt geeignete Standorte je nach Nutzergruppe evaluiert werden.		
Zuständigkeit / Federführung	Stadt Winterthur, Departement Bau, Amt für Städtebau		
Bemerkungen, Hinweise	Beim Bahnhof Winterthur ist der Platz bereits heute sehr knapp. Das Altstadtkonzept erlaubt keine Platzierung von Velos auf für Fussgänger reservierten Flächen, um keine neuen Barrieren zu schaffen.		

⁶ Schlussbericht sGVK (Vernehmlassungsexemplar), Stand April 2011

Teilmassnahmen		Termine	Kosten
1	Bedarfsabklärung und Standortevaluation: Die Nachfrage insbesondere für ein automatisiertes System auf Stadtgebiet ist zu klären. Mögliche Nutzergruppen sind grob zu quantifizieren. In Abhängigkeit dieser Potenzialanalyse sind mögliche Standorte zu evaluieren und in einem Konzept inkl. Priorisierung festzulegen.	2014	Noch offen*
2	Ausbau heutiges Veloverleihsystem: Das heutige, in Zusammenarbeit mit Rent a bike betriebene Veloverleihsystem wird mit Fokus Besucher und Touristen ausgebaut und auf weitere wichtige Zielorte des Tourismus ausgebaut. Dabei soll auch die vom Ausgangspunkt unabhängige Rückgabe der Velos an einem beliebigen Ausleihort geprüft werden.	2015	Noch offen**
3	Ev. Aufbau eines automatisierten Veloverleihsystems: Je nach Erkenntnissen aus der Bedarfsabklärung wird ein automatisches Veloverleihsystem in Ergänzung oder als Alternative zum bestehenden Veloverleihsystem aufgebaut.	2016	Noch offen**
Gesamtkosten		Noch offen	
* Studien- und Konzeptarbeiten werden im Rahmen der Agglomerationsprogramme vom Bund nicht mitfinanziert			
** Die Termine und Kosten für die weiteren Arbeitsschritte resp. die bauliche Unterstützung sind im Rahmen der Konzeptvertiefungen bis Ende November 2011 zu konkretisieren.			

8. Schrittweise Umsetzung

Mit Genehmigung des sGVK soll das Projekt Veloverleih-System in drei Schritten konkretisiert und dem Stadtrat vorgelegt werden.

1. Die Nachfrage, insbesondere für ein automatisiertes System auf Stadtgebiet, wird geklärt. Die Gruppen von Nutzerinnen und Nutzern eines Veloverleihsystems in Winterthur werden im Rahmen einer Potenzialanalyse identifiziert und quantifiziert. Mögliche Standorte werden bestimmt und inkl. Priorisierung festgelegt. Eine Herausforderung ist die Bereitstellung der Standplätze an guter Lage. Gerade im Bereich des Hauptbahnhofs, aber auch in der Altstadt müssten aufgrund der beengten Platzverhältnisse und der vielen verschiedenen Nutzungen neue Standplätze für Mietvelos voraussichtlich zulasten der heute schon überlasteten, bestehenden Veloabstellplätze gehen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in der Fussgängerzone Altstadt ein grosser Bereich (Untertor, Marktgasse, Metzggasse) wie auch der Bahnhofplatz Süd mit einem generellen Fahrverbot belegt ist.
2. Das heutige Angebot - das am Hauptbahnhof in Zusammenarbeit mit "Rent a Bike" betriebene Veloverleihsystem - soll mit dem Fokus auf die Bedürfnisse der Besucherinnen und Besucher von Winterthur auf weitere wichtige Zielorte des Tourismus (Bsp. Museen, Fotomuseum, Camping-Platz, S-Bahn-Stationen), aber auch auf Bedürfnisse der Einwohnerinnen und Einwohner (Bsp. Sulzer Areal Stadtmitte, Standorte der ZHAW oder grössere Firmen) ausgebaut werden. Dabei soll auch die vom Ausgangspunkt unabhängige Rückgabe der Velos an einem beliebigen Ausleihort geklärt werden.
3. Abhängig von den Erkenntnissen aus der Bedarfsabklärung (Nachfrage und Angebot) wird ein Konzept für ein automatisches Veloverleih-System als Ergänzung oder als Alternative zum bestehenden Veloverleih-System entwickelt.

9. Fazit

Der Stadtrat unterstützt grundsätzlich die Idee der Postulanten zur Einführung eines Veloverleihsystems in Winterthur. Damit wird der Veloverkehr gefördert, ganz im Sinne der städtischen Verkehrspolitik. In den Legislatorschwerpunkten 2010 – 2014 hält der Stadtrat fest, dass der Zuwachs der Mobilität unter anderem auch durch den Velo- und Langsamverkehr bewältigt werden soll. Dazu könnte auch ein bedienerfreundliches Veloverleihsystem beitragen.

Der Stadtrat ist bereit, auf der Basis des Teilkonzeptes Veloverkehr des sGVK, ein Konzept für die Einführung eines Veloverleihsystems bis 2014 ausarbeiten zu lassen. Dieses soll über die geschätzte Nachfrage Auskunft geben, die potenzielle Zusammenarbeit mit einer Anbieterin konkretisieren, das Netz und mögliche Standorte bestimmen und verbindliche Aussagen zu den Kosten, zur Finanzierung und zu möglichen Werbeeinnahmen sowie eine Vorgehensplanung und eine Terminplanung enthalten. Das Veloverleihsystem in Winterthur soll einfach, kostengünstig und kundenfreundlich sein. Es soll das bestehende Angebot (Rent a bike) in Winterthur ergänzen und es soll sich um ein automatisches System, wie beispielsweise in Biel oder Luzern, handeln. Der Stadtrat beobachtet in diesem Zusammenhang die schweizweiten Entwicklungen und die Erfahrungen in anderen Städten genau, denn er ist an einer schweizweiten Harmonisierung des Zugangs zu den verschiedenen Veloverleihsystemen interessiert. Er wird sich dafür in den entsprechenden Gremien einsetzen.

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist der Vorsteherin des Departements Bau übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder