



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

**Wurde anlässlich
Ratssitzung vom
1. Februar 2018
beantwortet.**

Antwort

auf die

Interpellation 142

Fabian Reinhard namens der FDP-Fraktion
vom 16. Oktober 2017

(StB 730 vom 22. November 2017)

Veloparkierung und Velovermietung

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Seit diesem Jahr versuchen verschiedene Firmen, in europäischen Städten stationslose Veloverleihsysteme (Freefloating) zu etablieren. Beim stationslosen Veloverleih ortet, bucht und bezahlt der Nutzer oder die Nutzerin das Velo mittels App. Bezug und Rückgabe der Velos sind nicht an fixe Stationen gebunden. In der Stadt Zürich ist ein solches System seit letztem Sommer in Betrieb, entsprechende Anfragen gingen auch an die Städte Bern, Winterthur, Basel und Luzern. An die Stadt Luzern gelangten drei Anbieter mit dem Anliegen, jeweils zwischen hundert und fünfhundert Velos im stationslosen Verleih zu stationieren.

2013 wurden die parkierten Velos in der Innenstadt gezählt. Erfasst wurden auch Zweiräder, die abseits der offiziellen Parkfelder («wild») abgestellt waren. Gezählt wurden insgesamt 3'359 parkierte Velos und 3'760 Abstellplätze (inkl. 1'120 in der Velostation Bahnhof). Mit den kurzfristig umgesetzten Massnahmen in den Jahren 2016/2017 wurde die Anzahl der Veloparkplätze in der Innenstadt auf rund 4'500 erhöht (inkl. Velostation am Bahnhof mit 1'120 Plätzen). Mit der weiteren Umsetzung des Veloparkierungskonzepts soll diese Zahl bis 2020 auf zirka 5'700 steigen. Trotzdem sind bereits heute in der Altstadt, im Gebiet der Kleinstadt, rund um den Bahnhof und im Hirschmattquartier die Veloabstellplätze sehr gut ausgelastet, zum Teil überlastet. An neuralgischen Punkten, wie etwa an der Bahnhofstrasse, ist die Nachfrage teilweise grösser als der zum Parkieren verfügbare Raum. Der Druck nimmt stetig zu.

Die konkreten Fragen der Interpellation beantwortet der Stadtrat wie folgt:

Zu 1.:

Sieht der Stadtrat vor, das Aufstellen von Mietvelos auf öffentlichem Grund bewilligungspflichtig zu machen?

Der Stadtrat ist der klaren Ansicht, dass das Aufstellen von Mietvelos auf öffentlichem Grund bewilligungspflichtig ist, da mehrere Hundert Leihvelos, die an den nutzungsintensivsten Standorten in der Stadt zu stehen kommen, deutlich einen gesteigerten Gemeindegebrauch darstellen.

Zu 2.:

Gelten für das Abstellen von Mietvelos bereits jetzt andere Regeln als für das Abstellen der übrigen Fahrräder? (Für das Parkieren von Mietautos gibt es keine besonderen Bestimmungen. Die Besitzverhältnisse sind beim Parkieren nicht relevant.)

Aus rechtlicher Sicht stellt sich die Frage, ob der stationslose Veloverleih bestimmungsgemässen und damit bewilligungsfreien Gemeingebrauch oder gesteigerten und damit bewilligungspflichtigen Gemeingebrauch darstellt. Gemäss Antwort auf Frage 1 erachtet der Stadtrat den gesteigerten Gemeingebrauch als gegeben, weil ein Unternehmen öffentlichen Grund für wirtschaftliche Zwecke nutzen und dazu eine bestimmte Fläche in Anspruch nehmen will. Bewilligungspflichtig ist somit nicht die Parkierung eines einzelnen Velos, sondern die Inanspruchnahme einer grösseren Fläche öffentlichen Grundes für mehrere Hundert Velos. Die Flotten der Mietautoanbietenden stehen auf privatem Grund. Werden sie von den einzelnen Nutzenden auf den dafür vorgesehenen Parkfeldern auf öffentlichem Grund abgestellt, handelt es sich um schlichten Gemeingebrauch. Übersteigt dieser eine gewisse Zeit, darf für diese Parkierung, anders als bei Velos, eine Gebühr erhoben werden.

Zu 3.:

Auf welchen Rechtsgrundlagen erachtet es der Stadtrat als möglich, eine allfällige Bewilligungspflicht einzuführen?

Die Grundlage besteht im Reglement über die Nutzung des öffentlichen Grundes (RNöG), welches eine Bewilligungspflicht für den gesteigerten Gemeingebrauch vorsieht (siehe auch Antworten auf Fragen 1 und 2).

Zu 4.:

Welche Vor- und Nachteile einer Bewilligungspflicht sieht der Stadtrat?

Durch die Bewilligungspflicht hat die Stadt eine Steuerungsmöglichkeit, indem sie klar vorgibt, auf welche Weise das Anbieterunternehmen die verschiedenen öffentlichen Interessen (Ordnung, gute Bewirtschaftung, Kautionsauswertung, Auswertung der Nutzerdaten usw.) und anderen privaten Interessen (Datenschutz, ausreichend Platz für Parkierung privater Velos, Platz für andere Aktivitäten usw.) zu berücksichtigen hat und welche Sanktionen bei Nichtbeachtung ergriffen werden. Ohne Bewilligungspflicht können Vorgaben nur beschränkt gemacht werden.

Zu 5.:

Wie gedenkt der Stadtrat eine allfällige Bewilligungspflicht (gerade auch für ein Free-Floating-System) durchzusetzen?

Platziert ein Anbieter stationsloser Fahrräder eine grössere Anzahl seiner Leihvelos ohne Bewilligung der Stadt Luzern auf öffentlichem Grund, kann er gestützt auf Art. 4 Abs. 1 i.V.m. Art. 23 Reglement über die Nutzung des öffentlichen Grundes (RNöG) angezeigt werden. Es droht eine Busse. Zudem kann der öffentliche Grund auf Kosten der nutzenden Person oder Organisation zwangsweise geräumt oder es können Dritte mittels Leistungsvereinbarung zu dieser Ersatzvornahme beauftragt werden, wie beispielsweise der Veloordnungsdienst der Caritas (Art. 22 Abs. 3 und 4 RNöG).

Zu 6.:

Wie beurteilt der Stadtrat neue Veloverleihsysteme nach dem Free-Floating-Prinzip?

Der Veloverleih ist in den Augen des Stadtrates ein geeignetes Mittel der Veloförderung, egal, ob es sich dabei um ein stationsgebundenes oder stationsloses System handelt. Mit dem von «nextbike» in Zusammenarbeit mit Caritas angebotenen stationsgebundenen Veloverleih besteht in der Stadt Luzern bereits ein Veloverleihsystem, das sich auch in anderen Gemeinden in den Kantonen Luzern, Ob- und Nidwalden etabliert hat. Dieses Angebot deckt das öffentliche Interesse (Förderung des Veloverkehrs, Angebot für den Tourismus). Vor diesem Hintergrund verknappen zusätzliche Leihvelos lediglich das bereits ungenügende Angebot an Abstellplätzen in zentralen Lagen noch mehr, ohne einen substanziellen, gesicherten Zusatznutzen zu bringen. Zudem bestehen noch kaum Erfahrungen mit den Auswirkungen des stationslosen Veloverleihs auf den öffentlichen Raum und das Mobilitätsverhalten.

Der Stadtrat wird dem Parlament in der zweiten Hälfte 2018 einen Bericht zur Förderung des Fuss- und des Veloverkehrs vorlegen. Darin werden auch die Potenziale des Veloverleihs (stationslos und stationsgebunden) als Element der Veloförderung dargestellt. Auf dieser Grundlage und vor dem Hintergrund der Erfahrungen in anderen Städten soll der Einsatz der verschiedenen Veloverleihsysteme in der Stadt Luzern definiert werden. Die allfällige Einführung eines stationslosen Veloverleihs müsste aus heutiger Sicht über die (periodische) Ausschreibung eines Gesamtangebots erfolgen (vgl. Antwort auf Frage 7).

Zu 7.:

Welche Vorteile sieht der Stadtrat in einer Konkurrenzsituation mit mehr als einem Anbieter für die Velovermietung?

Die Rechtsprechung leitet einen bedingten Anspruch auf gesteigerten Gemeingebrauch öffentlichen Grundes aus der verfassungsmässig garantierten Wirtschaftsfreiheit ab. Das bedeutet, dass die Gleichbehandlung der Konkurrenten sicherzustellen bzw. auf faire Wettbewerbsverhältnisse hinzuwirken ist (statt vieler: BGE 142 I 99 E. 2.4.2). Dies kann namentlich bedeuten, dass die vorgesehene Nutzung nicht einem beschränkten Kreis von immer gleichen Bewerbenden vorbehalten

bleibt, sondern dass mehrere abwechselnd oder auch gleichzeitig berücksichtigt werden. Das Bundesgericht gibt vor, dass dabei zwischen dem Interesse der neuen Bewerbenden, ebenfalls Nutzungsmöglichkeiten zu erhalten, und dem Interesse der bisherigen Bewilligungsinhaber an Rechtssicherheit und am Schutz ihrer getätigten Investitionen ein Ausgleich anzustreben ist. Das bedeutet, dass es für eine Einführungsphase durchaus möglich ist, nur einen bestimmten Anbieter zuzulassen. Sollte der Veloverleih jedoch fest etabliert werden, müsste die Stadt für Abwechslung unter den Anbieterunternehmungen sorgen. Mögliche Vergabearten sind dabei das Rotationsprinzip, die Versteigerung an die meistbietende Unternehmung, die Verlosung oder aber die öffentliche Ausschreibung. Aus heutiger Sicht steht eine öffentliche Ausschreibung im Vordergrund. Diese schafft eine Konkurrenzsituation, von der man sich eine hohe Qualität zu für die Stadt günstigen Konditionen erhoffen kann. Die Frage, ob in der Stadt Luzern verschiedene Anbieter und Verleihsysteme zugelassen werden sollen und welche Vor- und Nachteile damit verbunden sind, ist gerade vor dem Hintergrund der engen Platzverhältnisse sorgfältig zu prüfen. Das Ergebnis dieser Prüfung wird in die zukünftige Strategie zur Veloförderung einfließen, welche der Stadtrat voraussichtlich in der zweiten Hälfte 2018 im Rahmen des Berichtes und Antrages zur Förderung des Fuss- und des Veloverkehrs vorlegen wird.

Stadtrat von Luzern

