



**Stadt  
Luzern**

Stadtrat

## **Antwort**

auf die

## **Interpellation**

### **Nr. 305 2010/2012**

von Marcel Lingg namens der SVP-Fraktion

vom 9. März 2012

(StB 744 vom 16. August 2012)

### **Velo-Vermietung ist keine Staatsaufgabe**

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Automatische Veloverleihsysteme ermöglichen den Nutzern, bei Bedarf selbstständig via Handy, Internet oder mit Karte, je nach System, rund um die Uhr ein Fahrrad zu mieten. Die Rückgabe an einem anderen Standort ist möglich (One-Way-Prinzip).

Mit Nextbike verfügt die Stadt über ein automatisches Veloverleihsystem, mit dem Velos stundenweise gemietet werden können. Die Ausleihe erfolgt rund um die Uhr per Telefon oder im Internet. Nextbike bietet eine optimale Verknüpfung mit Bahn und Bus. Zudem ist das Angebot sowohl für Einwohnerinnen und Einwohner als auch für Touristen geeignet, welche innerhalb der Stadt rasch kurze Distanzen zurücklegen wollen. Nextbike Luzern bietet einen One-Way-Verleih. Das heisst, man kann das Nextbike an einem der 60 definierten Nextbike-Standorten in der Stadt Luzern zurückgeben und muss nicht zwingend an den Ausgangspunkt zurückkehren. Nextbike ist ein Produkt aus Deutschland, wo es in vielen Städten etabliert ist. Der Verleih in Luzern findet von Mitte März bis Mitte November statt. Bis mindestens 2014 soll an diesem System festgehalten werden. Über die Bilanz und Weiterführung wird dannzumal entschieden.

Das im Herbst 2010 vom Stimmvolk beschlossene Reglement für eine nachhaltige Mobilität verlangt ausdrücklich, dass der Anteil des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen stetig erhöht werden soll. Um dies zu erreichen, ist der Veloverkehr in der Stadt Luzern ganzheitlich und gezielt zu fördern. Dazu gehören nicht nur Infrastrukturmassnahmen, sondern auch Information, Kommunikation und Dienstleistungen rund ums Velo. Unter Dienstleistungen sind Angebote zu verstehen, welche das Velofahren attraktiver machen. Dazu gehören etwa Velostationen, die Velomitnahme im ÖV, velofreundliche Betriebe, Velostadtpläne, Routenplaner, Servicestationen und eben auch ein automatisches Veloverleihsystem. Um trotz der knappen finanziellen Mittel möglichst eine optimale Wirkung der Massnahmen zu erzielen, will die Stadt mit Partnern, welche als Multiplikatoren eingesetzt werden können, zusammenarbeiten.

Immer mehr Städte in der Schweiz, in Europa und der Welt setzen seit einigen Jahren auf Veloverleihsysteme. Es gibt verschiedene Systeme. Häufig sind es über die Stadt verteilte, automatisierte Velostationen, bei denen die Velos geliehen und wieder zurückgestellt werden können. Die meisten dieser Systeme benötigen aufwendige Andockstationen oder wie in Biel

Elektronik im Fahrrad. Biel hat beispielsweise für eine 2-jährige Pilotphase Fr. 900'000.– in sein automatisches Veloverleihsystem investiert, davon zahlt die Stadt Fr. 540'000.–. Andere Schweizer Städte planen oder investieren in ähnlicher Grössenordnung. Nextbike ist dagegen, mit der Bedienung über das Handy, eine sehr kostengünstige Lösung. Die jährlichen Kosten für die Stadt betragen rund Fr. 25'000.–.

Automatische Veloverleihsysteme können helfen, die Veloabstellplätze im Zentrum und um die Bahnhöfe zu entlasten. Viele ÖV-Benutzer, die nur gelegentlich ihr Fahrrad brauchen, haben beim Bahnhof oder in der Innenstadt ein „altes“ Velo stationiert. Dies, um bei Bedarf rasch über ein Fahrrad zu verfügen. Dadurch werden Parkflächen blockiert, die dann nicht zur Verfügung stehen. Für diese Personengruppe bringt das Umsteigen auf Nextbike den Vorteil, dass rasch und schnell ein gewartetes, fahrtüchtiges Velo bereitsteht. Sie können auf ihr „altes Bahnhofvelo“ verzichten und entlasten damit die öffentlichen Veloabstellplätze.

Die Stadt beantwortet die Fragen wie folgt:

*Zu 1.:*

*Wie steht der Stadtrat zur Aussage der SVP-Fraktion, dass die Dienstleistung der „Vermietung von Velos“ keine hoheitliche staatliche Aufgabe ist?*

Der Stadtrat erachtet das Bereitstellen eines automatischen Veloverleihsystems als eine von vielen Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs. Dies, weil dadurch eine Entlastung auf den stark ausgelasteten öffentlichen Veloabstellplätzen um den Bahnhof und in der Innenstadt möglich wird und neue Personengruppen mit den Vorteilen des Velofahrens vertraut gemacht werden können. Nextbike bietet auch eine gute Plattform, um in der Öffentlichkeit für das Velofahren zu werben. Der Stadtrat erachtet es daher als absolut angebracht, sich in den nächsten zwei Jahren an Nextbike zu beteiligen.

*Zu 2.:*

*Wie steht der Stadtrat zur Aussage der SVP-Fraktion, dass dem umfangreichen und flächen-deckenden „Nextbike“-Angebot mit über 60 Standorten und 200 Velos kein genügend grosses Kundenbedürfnis entgegensteht?*

Rent a Bike hat sich nach dem ersten Betriebsjahr entschlossen, zusammen mit Postauto und der SBB, ihr eigenes Veloverleihsystem „Publi Bike“ zu entwickeln. In der Folge wurde Nextbike nicht mehr vermarktet und publik gemacht. Die Stadt geht daher davon aus, dass das Potenzial von Nextbike noch lange nicht ausgeschöpft ist. Die Erfahrungen bis 2014 werden darüber Aufschluss geben. Es sei hier aber erwähnt, dass nicht alleine die Kundennachfrage für eine allfällige Weiterführung entscheidend sein wird, sondern der Gesamtnutzen des Systems.

Zu 3.:

*Wurden bei der Stadt Luzern (vorgängig der Zusage zur Defizitübernahme von 25'000 Franken) Überlegungen angestellt (eventuell in Absprache mit dem neuen Betreiber Caritas), das Angebot an Velos und Velo-Stationen zu reduzieren?*

Aufgrund der ersten Erfahrungen wurden die Stationen überprüft und Optimierungen vorgenommen. Eine generelle Reduktion der Stationen wollte man dabei aber nicht, weil ein dichtes Standortnetz eine zwingende Voraussetzung für ein Veloverleihsystem, das nach dem One-Way-Prinzip funktionieren soll, ist. An einem Standort stehen durchschnittlich drei bis vier Velos. Der Stadtrat erachtet diese Menge als angepasst. Gerade die enge Dichte der Stationen machen das Angebot besonders attraktiv. Diese Attraktivität bietet das System „Publi Bike“ von Rent a Bike nicht; die Velos müssen immer zur einzigen Verleihstation Bahnhof/KKL zurückgebracht werden.

Zu 4.:

*Das „Reglement über die Nutzung des öffentlichen Grundes“ (Systematische Rechtssammlung Nr. 1.1.1.1.1) regelt die Bewilligungspraxis und Gebühren bei Nutzung des öffentlichen Bodens. Welche Gebühren wurden bzw. werden jährlich für die Nutzung der auf öffentlichem Grund sich befindlichen Velostationen in Rechnung gestellt? Sollten die Plätze auf öffentlichem Grund für die „Velo-Stationen“ sogar unentgeltlich zur Verfügung gestellt worden sein, möchte die SVP-Fraktion wissen, wie sich dieses Vorgehen mit den Bestimmungen des Reglements vereinbaren lässt.*

Nextbike ist eine Dienstleistung der Stadt Luzern für die Einwohnerinnen und Einwohner und Besucher der Stadt Luzern. Die Stadt hat wie bereits ausgeführt vom Stimmvolk den Auftrag erhalten und somit ein erhebliches öffentliches Interesse, den Veloverkehr zu fördern. Dazu gehört als eine von vielen Massnahmen auch das Angebot von Nextbike. Gestützt auf Art. 8 Abs. 1 erliess der Stadtrat der Firma „Nextbike“ die Nutzungsgebühren. Damit ist die Reglements-konformität in allen Teilen nachgewiesen.

Zu 5.:

*Die Stadt Luzern beabsichtigt (gemäss Aussage von Verkehrsingenieur Martin Urwyler, Radio Pilatus, 2. März 2012), das Angebot „Nextbike“ auch bei Touristen besser bekannt zu machen. Wurde diese geäusserte Absicht vorgängig mit „Luzern Tourismus“ abgesprochen? Wie soll die touristische Vermarktung konkret umgesetzt werden?*

Mit der Einführung von Nextbike wurde auch „Luzern Tourismus“ über das neue Angebot informiert. Vorgesehen ist, bei Luzern Tourismus und in Hotels einen Prospekt aufzulegen mit dem Beschrieb von Nextbike und mindestens drei für Touristen besonders attraktiven Routenvorschlägen. Weiter sollen die Angestellten von Hotels und des Tourismusbüros in der Lage sein, Touristen bei der Erstregistrierung für Nextbike zu unterstützen. Bevor diese Ideen umgesetzt werden, werden diese mit der dafür spezialisierten Organisation Luzern Tourismus besprochen. Nextbike wird auch auf der kantonalen Mobilitätsplattform [www.luzernmobil.ch](http://www.luzernmobil.ch) präsentiert. In einem ersten Schritt soll das Angebot jedoch bei der einheimischen Bevölke-

nung bekannter werden, weil hier – im Gegensatz zu den Touristen – der Modalsplit wesentlich beeinflusst werden kann.

Zu 6.:

*Wie begründet der Stadtrat eine neue freiwillige Leistung trotz tiefen Zahlen in Budget und Finanzplanung, angedrohter Steuererhöhung auf 2013 und erfolgreich ergriffenem Referendum zum Voranschlag 2012?*

Bereits heute ist das Verkehrssystem in der Stadt Luzern zu gewissen Tageszeiten überlastet. Die täglichen Staus, welche zu den Hauptverkehrszeiten auftreten oder die Folge von temporären Verkehrseinschränkungen sind, führen dazu, dass die Stadt Luzern nicht mehr zuverlässig erreicht werden kann. Trotz bestmöglicher Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wird aufgrund des Wachstums der Agglomeration Luzern der Gesamtverkehr weiter zunehmen. So weit als möglich soll dieser Mehrverkehr mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr abgedeckt werden (Erhöhung des Modalsplit).

Investitionen in den Velo- und Fussverkehr sind um ein vielfaches günstiger als Investitionen in die Infrastruktur des motorisierten Individualverkehrs oder des öffentlichen Verkehrs. In Luzern sind die finanziellen Ressourcen knapp. Die Umsetzung der politischen Vorgaben, den Modalsplit zugunsten des Langsamverkehrs zu beeinflussen, ist die kostengünstigste Massnahme, um eine stadtverträgliche Mobilität zu gewährleisten. Das Potenzial des Veloverkehrs in Luzern ist, wie Beispiele aus anderen Städten zeigen, noch lange nicht ausgeschöpft. Günstiger wäre lediglich, gar nichts zu tun. Dabei läuft die Stadt jedoch Gefahr, dass der wirtschaftlich notwendige Verkehr zum Erliegen kommt. Die Folgen wären wirtschaftlich und imagemässig fatal.

Der Stadtrat von Luzern

