

Stadtratssitzung vom 24. Januar 2020

## Interpellation I 18/2019

### Interpellation betreffend Leihvelos von Velospot in der Stadt Thun

Alain Kleiner (SVP), SVP Fraktion und Mitunterzeichnende vom 19. September 2019; Beantwortung

#### Wortlaut der Interpellation

Das Bike-Sharingsystem «Velospot» wurde 2012 in der Stadt Biel eingeführt und in der Startphase von der Stadt, dem Kanton und der Uhrenfabrik Rolex finanziert. 2013 verkaufte die Stadt Biel das Konzept an die Intermobility AG. Inzwischen gibt es diverse Standorte in der Schweiz, in Thun seit 2014.

In Thun wird Velospot vom Schweizerischen Arbeiterhilfswerk unterhalten, was Langzeitarbeitslosen eine Beschäftigung gibt. Einnahmen und Verluste gehen zugunsten und zulasten des Hilfswerkes. Die Stadt Thun hat das Projekt in den ersten drei Jahren mit einer jährlichen Defizitgarantie von 30'000 Franken unterstützt, zudem mit Auf- und Ausbau insgesamt 425'000 Franken. Eine erste Bilanz 2016 fiel dabei durchgezogen aus. Der Gemeinderat zog in Erwägung, das Angebot an Velostationen auszubauen und auch auf die Nachbargemeinden auszuweiten. Nun stellen sich nach fünf Betriebsjahren die untenstehenden Fragen.

Fragen an den Gemeinderat:

1. Wie beurteilt der Gemeinderat das heutige Angebot von «Velospot» für die Stadt Thun und die Region und wie wurde das Angebot seit der Einführung ausgebaut?
2. Ist das Geschäftsmodell heute rentabel? Wenn nicht, wie oft musste seit der Einführung auf die Defizitgarantie zurückgegriffen werden? Welche Gesamtkosten entstehen der Stadt für den Betrieb der Leihvelos?
3. Wie sieht der Gemeinderat die zukünftige Entwicklung der Situation «Veloverleih» in der Stadt Thun?
4. Erwägt der Gemeinderat eventuell auch das Konzept «Veloverleih» (oder anderen Mobility-Systemen) ganz der privaten Hand zu überlassen?
5. Wie stehen die Nachbargemeinden heute zum Angebot von Velospot?

## Antwort des Gemeinderates

### **Zu Frage 1: Wie beurteilt der Gemeinderat das heutige Angebot von «Velospot» für die Stadt Thun und die Region und wie wurde das Angebot seit der Einführung ausgebaut?**

Das Bikesharingsystem velospot wurde 2014 in Thun eingeführt. Bei der Einführung war velospot ein innovatives Produkt der Firma Intermobility AG, welches mit einer flexiblen, leicht montierbaren und demontierbaren Infrastruktur realisiert werden konnte und grundsätzlich baubewilligungsfrei ist. Velospot startete mit insgesamt 84 Velos, verteilt auf 15 Standorte. Das Angebot wurde bereits ein Jahr nach Inbetriebnahme auf 130 Velos und 25 Stationen ausgebaut. Bei der Nutzung ist eine stetige Zunahme an Fahrten zu verzeichnen. Durchschnittlich werden pro Monat zwischen 2'400 (Wintermonate) bis 4'700 Fahrten (Juli-August) gemacht. Pro Velo sind dies zwischen 13 und 33 Fahrten bzw. Mieten pro Monat.

Das Ausleihsystem nur mittels einer Karte erachtet der Gemeinderat als nicht mehr zeitgemäss. Die meisten Systeme sind heute App-basiert. Eine App-Lösung würde insbesondere auch eine spontane Nutzung ermöglichen oder Touristen den Zugang erleichtern. Ausserdem sieht der Gemeinderat in einer Ergänzung der Flotte mit E-Bikes ein grosses Potenzial, um zusätzliche Nutzerinnen und Nutzer zu gewinnen. E-Bikes sind vor allem bei einer Erweiterung des Netzes in die Region interessant, denn lange Strecken und auch Höhenunterschiede lassen sich darauf viel bequemer zurücklegen als nur mit reiner Muskelkraft. Mit einer E-Bike-Flotte vergrössert sich das Potential für eine Verkehrsverlagerung vom Auto zum Velo massgeblich, da rund 80% der Fahrten in der Region unter 5 km liegen. Ein Ausbau in die Nachbargemeinden ist mit dem heutigen Systemanbieter und Geschäftsmodell kaum umsetzbar, da für zusätzliche Stationen und Velos unverhältnismässig hohe Investitionskosten geleistet werden müssten.

Für die Zukunft des Bikesharings in der Stadt und Region Thun werden gegenwärtig verschiedene Betriebs- und Geschäftsmodelle evaluiert, insbesondere auch die Ausschreibung des Bikesharing Systems.

### **Zu Frage 2: Ist das Geschäftsmodell heute rentabel? Wenn nicht, wie oft musste seit der Einführung auf die Defizitgarantie zurückgegriffen werden? Welche Gesamtkosten entstehen der Stadt für den Betrieb der Leihvelos?**

Das Geschäft ist nicht kostendeckend. Dies bestätigt auch eine Umfrage durch das Forum Bikesharing Schweiz; so ist ein selbsttragendes Veloverleihsystem in der Schweiz derzeit nicht möglich. Einnahmen aus Abos, generierten Fahrten, Werbung und Sponsoring sowie Kantonsbeiträge an Arbeitsintegrationsstellen reichen nicht aus, um die Betriebskosten zu decken. Die Finanzierungsmodelle der verschiedenen Städte reichen von Betrieb durch die Stadt selbst, Investitionsbeiträgen über Betriebsbeiträge bis hin zu Defizitgarantien wie in Thun.

Die bis heute effektiv abgerechneten Ausgaben zu Lasten der Investitionsrechnung der Stadt Thun belaufen sich auf total 524'526.65 Franken zwischen 2014 bis 2019. Der kalkulatorische Restwert der Veloflotte beträgt total 393'836.20 Franken. Im Rechnungsjahr 2015 wurde seitens der Stadt Thun erstmals eine Defizitgarantie von 55'000 Franken überwiesen. Der Leistungsvertrag mit dem SAH Bern wurde vom Gemeinderat mehrmals verlängert und die Defizitgarantie von 0 Franken

(2016), 30'000 Franken (2017), 60'000 Franken (2018) auf heute 90'000 Franken erhöht. Dieser Anstieg ist darauf zurück zu führen, dass die Wartungskosten und Anschaffung von Ersatzteilen, sowie der Arbeitsaufwand aufgrund von Ausfällen des Systems, zugenommen hat. Auch für den zukünftigen Betrieb muss mit Beiträgen der Stadt in dieser Grössenordnung gerechnet werden. Allenfalls können diese durch einen neuen Anbieter, ein grösseres Netz mit Beiträgen weiterer Gemeinden, Beteiligung von privaten Sponsoren, Integration in einen Mobilitätsverbund etc. mittelfristig gesenkt werden.

Mit der Mitfinanzierung eines Bikesharingsystems durch die öffentliche Hand wird ein wichtiger Beitrag in die Förderung einer intermodalen Mobilität und gleichzeitig ein sozialer Beitrag mit dem Einbezug eines Arbeitsintegrationsprogramm geleistet. Ein Bikesharingsystem ist zudem eine wichtige Massnahme zur Förderung des Veloverkehrs und kann dem negativen Trend bezüglich Anteil Veloverkehr im Modalsplit von Thun entgegenwirken. Damit wird einerseits ein Beitrag zu den Klimazielen geleistet und gleichzeitig ein Beitrag zur Staureduktion, sowie zu einem gesünderen Unterwegssein der Bevölkerung.

Die Finanzierung von velospot läuft über die Spezialfinanzierung Parkplatz-Ersatzabgabe und fällt somit aus Optik Steuerhaushalt kostenneutral aus.

### **Zu Frage 3: Wie sieht der Gemeinderat die zukünftige Entwicklung der Situation «Veloverleih» in der Stadt Thun?**

Der Gemeinderat hat sich mit der Weiterentwicklung des Bikesharingsystems in der Stadt Thun befasst. Mit einer Ausschreibung will er Angebote verschiedener Anbieter einholen. Das zukünftige Bikesharingsystem soll dabei folgende Anforderungen erfüllen:

- Die Investitions- und Betriebskosten für die Stadt Thun sollen minimiert werden.
- Schlankes Geschäfts- und Betriebsmodell mit klaren Zuständigkeiten.
- Stationsbasiertes System mit flexibler Grösse und geringen Bau- und Unterhaltskosten der Stationen.
- Smartes Buchungs- und Reservationssystem mit benutzerfreundlicher App.
- Modular ausbaufähiges System, insbesondere auch in anderen Gemeinden und/ oder Unternehmungen.
- Nach Möglichkeit Integration der bestehenden Veloflotte, und flexibles Flottenmanagement (inkl. E-Bikes).
- Defekte Velos sollten an der Station gemeldet und blockiert werden können.
- Einflussmöglichkeiten auf Preis- und Tarifgestaltung (Rabattaktionen).
- Das Flottenmanagement soll als Beschäftigungs- und Integrationsprogramm nach Möglichkeit auch weiterhin durch eine entsprechende Organisation durchgeführt werden.
- Mittelfristig roamingfähiges System (Nutzung anderer Systeme in anderen Städten sei dies via SwissPass oder Mobilitäts- oder Ticket-Apps.
- Erhöhung der Auslastung durch vermehrte Kommunikations- und Werbemassnahmen.

**Zu Frage 4: Erwägt der Gemeinderat eventuell auch das Konzept «Veloverleih» (oder anderen Mobility-Systemen) ganz der privaten Hand zu überlassen?**

Bikesharing ist heute mehrheitlich servic public, kann aber in Zusammenarbeit mit der privaten Hand aufgebaut und/ oder erweitert werden. Da ein funktionierendes Bikesharing System (noch) nicht kostendeckend betrieben werden kann, ist eine gänzliche Privatisierung ohne die finanzielle Unterstützung der öffentlichen Hand derzeit nicht realisierbar. Dies hat sich u.a. auch in der Stadt Bern mit dem Angebot von Publibike gezeigt. So hat Publibike als Tochterfirma der Post ein selbsttragendes System versprochen, welches ohne öffentliche Gelder auskommt, was sich jedoch für das Unternehmen als hohes Verlustgeschäft erwies.

Inwiefern das zukünftige Geschäfts- und Betriebsmodell in der Stadt Thun auch private Sponsoren, Teilnehmer, etc. mit einbezieht, ist noch offen. Im zukünftigen Bikesharing-Geschäftsmodell soll aber die Zusammenarbeit und der Einstieg von weiteren Organisationen, Unternehmen und oder Gemeinden einfach und ohne hohe Initialkosten möglich sein.

**Zu Frage 5: Wie stehen die Nachbargemeinden heute zum Angebot von Velospot?**

Die Gemeinden des Wirtschaftsraums Thun wurden mittels schriftlicher Umfrage über ihr Interesse an einem gemeinsamen Bikesharing angefragt. Insbesondere die Gemeinden Spiez, Steffisburg und Heimberg haben ihr Interesse an einem gemeinsamen Bikesharing System angebracht. Weitere Gemeinden sind ebenfalls interessiert, haben aber eher Gäste und Tagestouristen im Fokus. Bei der weiteren Ausarbeitung des Geschäftsmodells und der Erstellung des Pflichtenheftes für das zukünftige System werden die interessierten Gemeinden mit einbezogen und ihre Anliegen soweit möglich berücksichtigt, damit ein gemeinsames Angebot aufgebaut werden kann.

Thun, 29. November 2019

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident  
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber  
Bruno Huwyler Müller