



## **Botschaft des Stadtrates an den Gemeinderat**

175809 / 633.10

---

## **Bikesharing Chur "Mooinz"**

### **Antrag**

1. Das Projekt Bikesharing Chur "Mooinz", Beteiligung der Stadt für fünf Standorte für die Jahre 2025 – 2028, wird genehmigt und der jährliche Kredit von Fr. 68'000.-- (inkl. MwSt.) zu Lasten Konto 3636.13 "Projektbeiträge", Kostenstelle 70.9999" genehmigt.
2. Der Beschluss gemäss Ziffer 1 untersteht gestützt auf Art. 12 Abs. 1 lit. c Stadtverfassung dem fakultativen Referendum.

### **Zusammenfassung**

Ein Bikesharingsystem ist ein wichtiger Beitrag zur Mobilitätsstrategie (MSC) 2030 der Stadt. Chur hat grosses Potenzial für ein effektives Bikesharingsystem; der Pendlerverkehr wird speziell zu Stosszeiten reduziert und der öffentliche Verkehr (öV) durch die bessere Feinverteilung gestärkt ("Letzte Meile"). Gemäss MSC 2030 Ziele und Handlungsschwerpunkte des Stadtrates, steht die Optimierung und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Vordergrund. Es soll der angezielte Modalsplit erreicht werden. Hierzu braucht es eine Koordination der zukünftigen Bahn- / S-Bahn-Angebote mit den Stadtbus- und Postautolinien. Die Haltestelle Chur Wiesental und der zukünftige Bahnhof Chur West müssen gestärkt und vermehrt als öV-Drehscheibe genutzt werden. Um dies zu ermöglichen, muss die Tangentialbuslinie des Chur Bus schnellstmöglich umgesetzt werden. Seit Juni 2023 führt Pro Velo Graubünden in Chur im Auftrag des Amtes für Energie und Verkehr des Kantons Graubünden (AEV) ein Pilotprojekt für ein stationäres Bikesharing durch. Die Finanzierung der Stationen erfolgt durch Standortpartner, mehrheitlich durch den Kanton und Partnerbetriebe. Die Phasen Mooinz 1.0 und 2.0 haben gezeigt, dass ein Bikesharingsystem in Chur das Mobilitätsverhalten der Arbeitnehmenden und Bevölkerung positiv beeinflusst. Die Stadt spielt eine entscheidende Rolle für den Erfolg des Systems, da sie durch die Finanzierung



**von Standorten an öffentlichen Plätzen das Sharingnetz für die Bevölkerung ergänzt. Im Jahr 2025 soll das bestehende Netz gemäss Pro Velo Graubünden auf 35 Stationen erweitert werden. Die Tiefbaudienste der Stadt Chur haben zusätzliche Standorte definiert, damit das gesamte Stadtgebiet mit weiteren Quartieren berücksichtigt wird. Ab 2025 und bis ins Jahr 2028 soll durch die Stadt an fünf Standorten ein Beitrag von total Fr. 68'000.-- pro Jahr geleistet werden.**



## Bericht

### 1. Veloverleih / Bikesharing in der Stadt Chur

Jede grössere Stadt verfügt über ein Bikesharing. Auch Chur hat aufgrund der Grösse und grösstenteils flachen Topografie grosses Potenzial, ein gut genutztes Bikesharingssystem aufzubauen. Als Hauptstadt des Kantons verfügt der Wirtschaftsstandort Chur (Standortgemeinde) über viele kantonale und städtische Arbeitsplätze. Aber auch für private Unternehmungen ist der Standort Chur sehr interessant, wobei private Unternehmungen bis heute aus Kostengründen kein Interesse am Projekt gezeigt haben. Im Bereich Bildung ist die Stadt durch die Bündner Kantonsschule, Pädagogische Hochschule Graubünden (PHGR) und die Fachhochschule Graubünden (FHGR) ein wichtiger Ausbildungsstandort des Kantons. Entsprechend ist der Anteil an Mitarbeitenden, Schülerinnen und Schülern sowie Studentinnen und Studenten, welche nicht in Chur wohnen, relativ hoch. Der dadurch entstehende Pendlerverkehr führt oft zu Überlastungen der Hauptachsen und des öV-Betriebs, insbesondere die Linien des Chur Bus während Stosszeiten. Durch die Integration eines Bikesharingsystems in Chur kann der Pendlerverkehr zu Stosszeiten reduziert werden. Gleichzeitig wird der öV durch die bessere Feinverteilung gestärkt durch die gezielten Standorte mit Umsteigebeziehung öV / Velo ("Letzte Meile"). Dies erfolgt im Speziellen bei den Standorten Bahnhof Chur, Wiesental (Lacuna), Malteser, Stadthaus, Sport- und Eventanlagen Obere Au und inskünftig beim neuen Bahnhof Chur West. Ein Bikesharingsystem ist ein wichtiger Beitrag zur Mobilitätsstrategie MSC 2030 der Stadt, da es nicht zuletzt der Churer Bevölkerung gesunde und flächeneffiziente Mobilität zur Verfügung stellt.

#### 1.1 Historie

Mit Eröffnung des neuen Hauptbahnhofs Chur im Jahr 2008 war in der Velostation (Inbetriebnahme 2007) die Integration von Rent-a-Bike der SBB bereits als Möglichkeit für einen Veloverleih integriert. Da aber nur die Station am Bahnhof vorhanden war, wurde dies lediglich für geplante touristische Ausflüge genutzt und hat kaum zu einer Änderung des Mobilitätsverhaltens der Churer Bevölkerung beigetragen. Im Jahr 2011 wurde geprüft, dieses Angebot mit dem Bikesharing Betreiber PubliBike mit einem dreijährigen Promo-Angebot der SBB und der PostAuto Schweiz AG auf das ganze Stadtgebiet zu erweitern. Da jedoch bei den wichtigsten Punkten wie Finanzierung und Unterhalt / Zuständigkeit keine Einigung erzielt werden konnte, wurde das Angebot von der Stadt abgelehnt.



In den weiteren Jahren wurden durch die Tiefbaudienste, IBC Energie Wasser Chur, die Bürgergemeinde und FHGR verschiedene Anläufe für ein Veloverleihsystem in Chur gestartet; jedoch nicht umgesetzt.

Diverse Anbieter von Free-Floating Verleihsystemen wollten in Chur tätig werden, was aber von der Stadt in Rücksprache mit der Arbeitsgruppe VeloStadtChur, mit Vertretern der Tiefbaudienste, Stadtpolizei sowie Grün und Werkbetrieb jeweils abgelehnt wurde. Für die Arbeitsgruppe war klar, dass ein Verleihsystem nur stationsbasiert angeboten werden soll, um so die Verkehrssicherheit und Ordnung auf den öffentlichen Verkehrsflächen weiterhin zu gewährleisten.

### **1.1.1 Pilotversuch Mooinz 1.0 (mit PubliBike)**

Von September 2023 bis Juni 2024 fand in Chur ein Pilotprojekt für ein stationäres Bikesharingsystem statt, welches durch das Amt für Energie und Verkehr (AEV) forciert und von Pro Velo Graubünden koordiniert wurde. In enger Zusammenarbeit mit den städtischen Dienststellen, dem Kanton und weiteren Standortpartnern wurde mittels einer öffentlichen Submission der Anbieter PubliBike beauftragt, einen neunmonatigen Test (Pilotprojekt Pop-Up) mit zehn Stationen in Chur durchzuführen. Der Pilot wurde abgeschlossen und in einem umfangreichen Abschlussbericht analysiert.

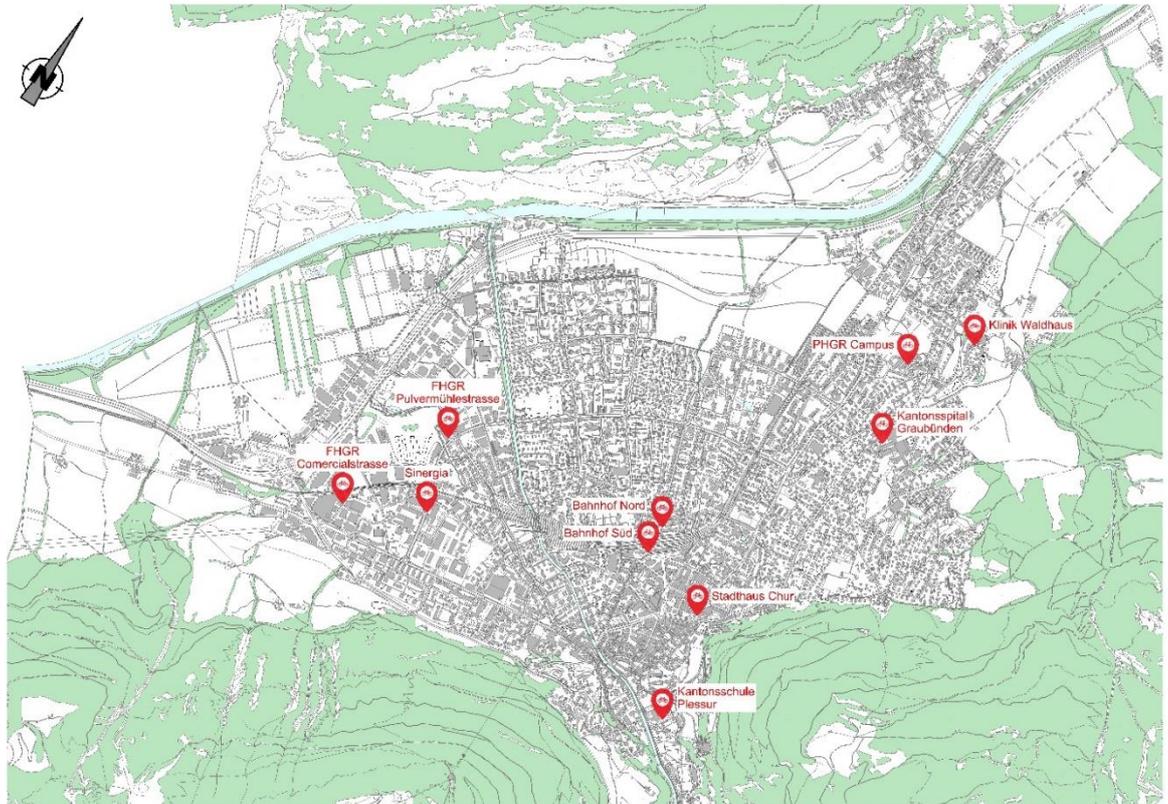
Die Rückmeldungen der Nutzenden, die ausgewerteten Daten als auch die positive Medienberichterstattung haben gezeigt, dass ein Bikesharing in Chur erfolgreich durchgeführt werden kann und einen Mehrwert generiert; dies trotz der vorerst geringen Netzdicke von zehn Stationen.

### **1.1.2 Finanzierungsmodell Bikesharing Mooinz mit Standortpartnern**

Das gemeinschaftliche Finanzierungsmodell des Pilotversuchs über Standortpartner wurde von der Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität des Bundes ausgezeichnet. Das Finanzierungsmodell über Standortpartner sieht vor, dass die Finanzierung der einzelnen Stationen durch die Partner erfolgt. Im Gegenzug konnten Mitarbeitende der Partnerfirmen von vergünstigten Abos profitieren. Durch den Kostenteiler "Gesamtkosten / Anzahl Stationen" konnten die kantonale Verwaltung, PHGR, FHGR, Kantonsspital, Psychiatrische Dienste Graubünden sowie die Stadt am Bikesharing teilnehmen. Je mehr Partner sich beteiligen, desto grösser und dichter wird das Sharingnetz und desto günstiger werden die Preise. Die Dichte an Stationen ist sehr relevant für den Erfolg des Sharingsystems, da durch ein dichtes Netz auch möglichst viele Quell-Ziel-Verbindungen abgedeckt werden können. Aufgrund der geringen Netzdicke sowie den fehlenden zentra-



len Standorten wurde der Pilotversuch "Mooinz 1.0" zum grössten Teil von den Mitarbeitenden der Standortpartner genutzt – von der Churer Bevölkerung kaum.



Netzdicke Pilotversuch "Mooinz 1.0" von September 2023 bis Juni 2024

Die Stadt hat bei diesem Pilotversuch eine Station für die Betriebszeit von neun Monaten vor dem Stadthaus mit Fr. 23'250.-- finanziert. Für weitere zwei Stationen auf städtischem Grund nördlich und südlich des Bahnhofs hat die Stadt die Fläche zur Nutzung zur Verfügung gestellt, die Finanzierung erfolgte durch den Kanton.

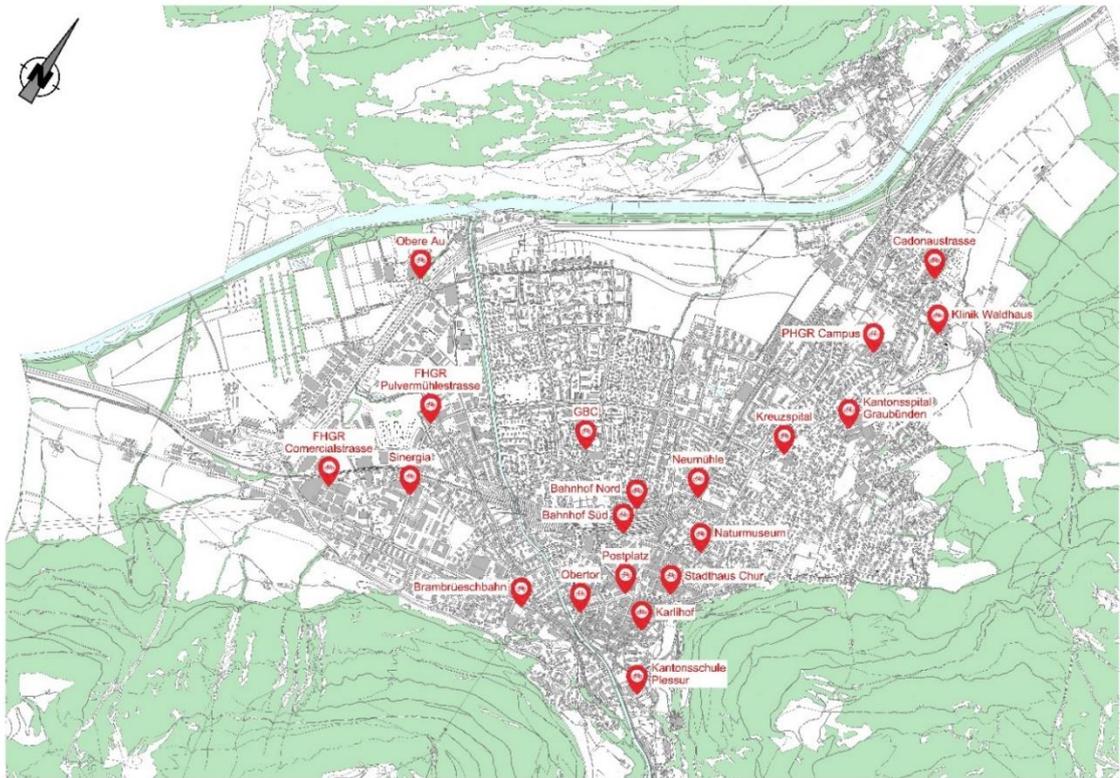
## 1.2 Definitives stationäres Bikesharing "Mooinz 2.0" (mit nextbike)

Von den Standortpartnern des neunmonatigen Pilotversuchs wurde eine unterbruchfreie, kostengünstigere und definitive Anschlusslösung ab Juli 2024 begrüsst und mitfinanziert. In einem ersten Schritt wurde mit den Beteiligten ein Ausbau auf rund 20 Stationen verständigt, weitere Standortpartner gewonnen und geeignete Standorte mithilfe einer GIS-Analyse ausgewählt.

Um einen geeigneten Betreiber für den Ausbau in einem 4-Jahresvertrag zu beauftragen, wurde durch Pro Velo Graubünden eine Ausschreibung im offenen Verfahren gemäss GATT/WTO durchgeführt. Insgesamt sind zwei Angebote eingegangen. Das vorteilhafteste Angebot kam von der Firma nextbike, Deutschland, mit Kosten pro Station von



Fr. 12'500.--. Das Angebot von PubliBike, Schweiz, lag bei Fr. 20'000.-- pro Station. Nebst einer Halbierung der Betriebskosten im Vergleich zum Pilotprojekt und verbesserten Tarifen wurden auch fünf E-Cargobikes in die Fahrzeugflotte mitaufgenommen. Im Juli 2024 konnte das Netz durch Finanzierungszusagen der Partner auf 20 Stationen erweitert werden. Ein weiterer Ausbau soll nun laufend folgen.



#### Netzdicke nextbike vom Juli 2024 bis Dezember 2024

Durch die Verdopplung der Netzdicke wird das System noch mehr Nutzenden zur Verfügung gestellt. Innert weniger Wochen wurden rund 5'000 Ausleihen getätigt. Die bessere Verteilung der Stationen seit Juli 2024 zeigt ihre Wirkung. Darüber hinaus hat sich die Nutzung der Öffentlichkeit im Gegensatz zur Nutzung der Standortpartner gesteigert und beträgt aktuell rund 50 %. Von den 20 Stationen hat die Stadt zum Promotionspreis von Fr. 11'600.-- die beiden Stationen "Stadthaus" und "Sport- und Eventanlagen Obere Au" mit je Fr. 5'800.-- für das zweite Halbjahr 2024 finanziert. Drei weitere Stationen auf Stadtgebiet (Oberator, Brambrüeschbahn und GBC) werden bis Ende 2024 von Pro Velo Graubünden gestellt. Die restlichen 15 Stationen werden von anderen Partnern finanziert; ein Grossteil durch den Kanton über das betriebliche Flottenmanagement des Kantons.



### **1.2.1 Der Anbieter nextbike und Subdienstleister Feschland**

Die nextbike GmbH mit Hauptsitz in Leipzig (Deutschland) ist in bereits über 300 Städten europaweit vertreten. In der Schweiz ist nextbike in 29 Städten / Gemeinden in der Zentralschweiz aktiv – seit Juli 2024 auch in Chur.

Für die Ausgleichslogistik, das Wechseln der E-Bike Akkus sowie Kontrollen und Reparaturen der Fahrzeuge sorgen die Mitarbeitenden der integrativen Stiftung Feschland (ehemals Verein Brocki Grischun). Sie fahren werktags alle Stationen ab. Die repetitiven und eindeutigen Aufgaben können gut von Menschen mit Beeinträchtigung ausgeübt werden, die es schwer haben, sich auf dem ersten Arbeitsmarkt zu behaupten. Diese lokale Partnerschaft hat sich seit Betriebsbeginn vor einem Jahr von Mooinz bewährt.

### **1.2.2 Fahrzeugflotte nextbike**

In Chur werden drei Fahrzeugtypen zum Verleih angeboten. Einerseits klassische Velos ohne motorisierte Unterstützung, andererseits E-Bikes, welche bis zu 25 km/h unterstützen. Speziell für den Standort Chur ist, dass in Chur auch fünf E-Cargovelos zum Verleih bereitstehen. Die Fahrzeuge überzeugen durch eine robuste Bauweise und sind damit gut geeignet für den geteilten Gebrauch. Ausserdem sind die Velos von nextbike im Vergleich zum vorgängigen Anbieter PubliBike komfortabler für die Nutzenden aufgrund der Rahmengrösse und der Gangschaltung der E-Bikes.



Standort Stadthaus

## 2. Beteiligung der Stadt Chur ab 2025

Sowohl der Pilotversuch mit zehn Stationen bis Juni 2024 als auch der Ausbau auf 20 Stationen im zweiten Halbjahr 2024 haben gezeigt, dass ein Bikesharing einen positiven Einfluss auf die Mobilität in Chur hat. Das Finanzierungsmodell über Standortpartner wird auch für 2025 fortgesetzt. Den Mitarbeitenden der Partner wird der Umstieg aufs Velo für den Arbeitsweg kostenlos ermöglicht. Um das hohe Potenzial auszunutzen und einen Beitrag an die Mobilitätsstrategie der Stadt Chur zu leisten, ist es für die Weiterentwicklung des Bikesharingssystems zwingend, neben Arbeitnehmenden auch für die Bevölkerung der Stadt zu planen. Dies entspricht einer prioritären Massnahme im Hinblick auf die Mobilitätsstrategie 2030 der Stadt Chur. Die Rolle der Stadt ist diesbezüglich sehr wichtig und entscheidend für den Erfolg von Moinz. Die Auswertung des Monats August hat gezeigt, dass im August über 100 Fahrten pro Tag ausgeführt wurden. Auch ist die Anzahl der Nutzenden von "Nicht-Standortpartnern" auf knapp die Hälfte angestiegen.



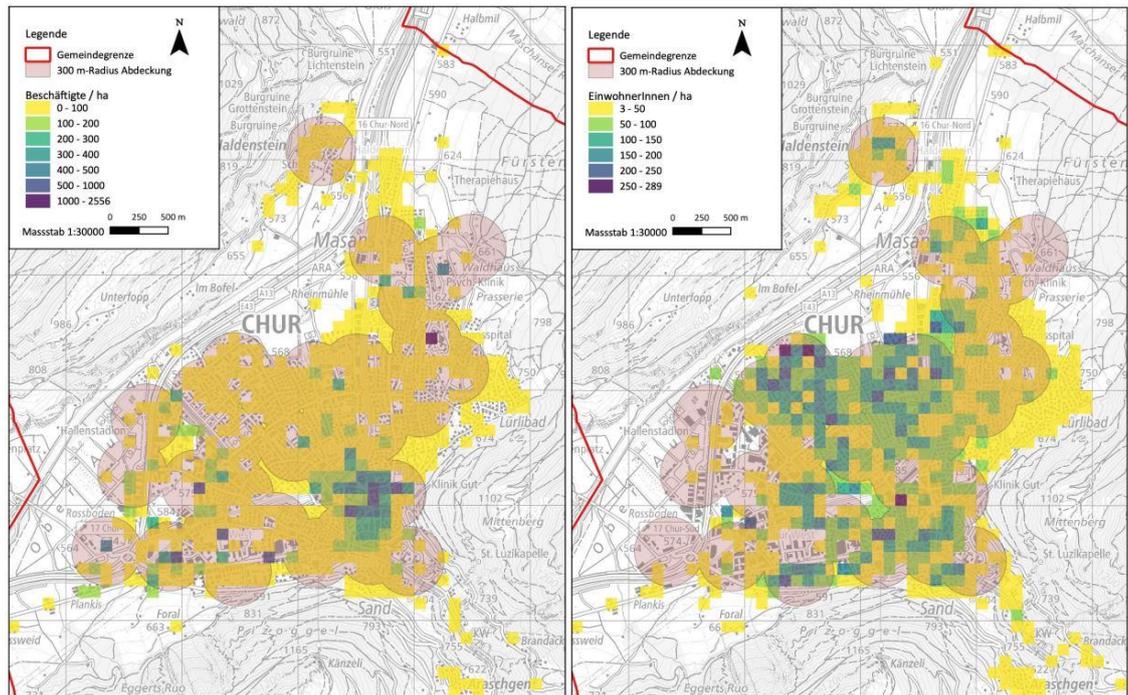
## 2.1 Stadt Chur als Standortpartner

Die Stadt ist ein sehr wichtiger Standortpartner, da die Stadt die Standorte im öffentlichen Raum finanziert oder die Fläche zur Verfügung stellt und das Netz für die Bevölkerung vervollständigt. Die Standorte wurden so gewählt, dass eine gezielte Umsteigebeziehung öV (Bahn und Bus) oder Park and Ride Obere Au gewährt ist. Weiter werden keine öffentlichen Parkierungsanlagen (PW) tangiert und es werden von Seiten Stadt keine baulichen Massnahmen benötigt (nur Bodenmarkierung durch nextbike). Entsprechend ist es wichtig, dass die Stadt nicht nur die Standorte im Zentrum, sondern auch die Aussenquartiere wie Rheinquartier und die Sport- und Eventanlagen Obere Au berücksichtigt. Die Anbindung der Aussenquartiere sowie auch Haldenstein soll mittelfristig je nach Bedarf berücksichtigt werden.

Die Nutzung des öffentlichen (städtischen) Grundes für die Bikesharing-Standorte stellt einen sogenannten gesteigerten Gemeingebrauch dar. Diese Nutzung ist gemäss Art. 35 Baugesetz der Stadt Chur (RB 611) bewilligungspflichtig. Die für die Sondernutzung notwendige Konzession wird den Betreibern in Form einer separaten Bewilligung durch den Stadtrat erteilt. Gemäss Art. 6 Gebührenverordnung für die Benützung des öffentlichen Grundes und Luftraumes (RB 626) beträgt die Grundgebühr für die Bewilligung Fr. 200.--, die jährliche Benutzungsgebühr für Veloständer ist hingegen gebührenfrei.

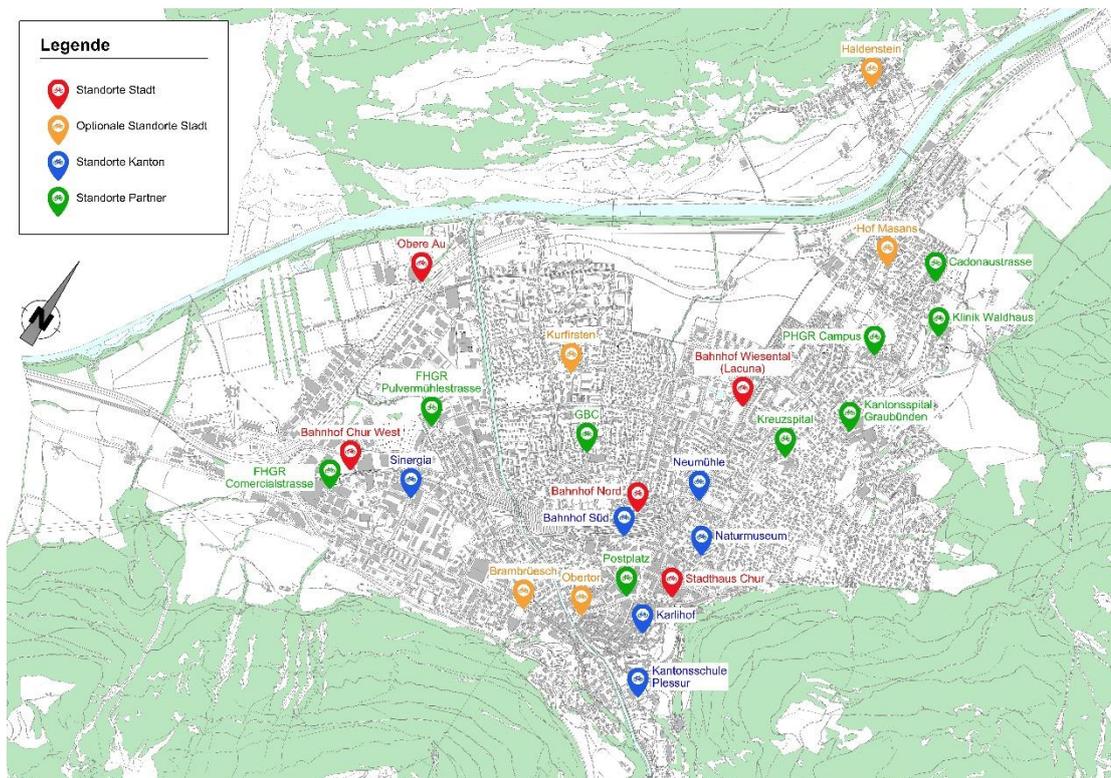
## 2.2 Bikesharing-Netz ab 2025

Im Jahr 2025 soll das zurzeit mit 20 Stationen betriebene Netz vergrössert werden. Pro Velo Graubünden hat in diesem Zusammenhang eine GIS Analyse durchgeführt und so anhand der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte sowie wichtigen Institutionen relevante Standorte eruiert. Gestützt auf die ASTRA-Empfehlung wurde mittels eines 300m Radius analysiert, wo Stationen zu platzieren sind, um den Zugang einem möglichst hohen Anteil Beschäftigter sowie Bewohnerinnen und Bewohner zu gewährleisten (die sogenannte "willingness to walk" beträgt laut Studien 150 m). Beim Pilotversuch waren die Nutzungszahlen für die Bevölkerung ernüchternd, da nur rund 19 % der Churer Bevölkerung Zugang zu einer Station im erwähnten Radius hatten.



### GIS-Analyse für optimales Netz in Chur

Bei den Beschäftigten war diese Analyse um ein Deutliches höher. Dies lässt sich aber auch klar auf das Finanzierungsmodell und die damaligen Partner der Standorte zurückführen. Insgesamt standen für rund 59 % der Beschäftigten eine Station im Umkreis von 300 m zu ihrem Arbeitsplatz zur Verfügung. Daraufhin wurde durch Pro Velo Graubünden eine optimale Anzahl Stationen in Chur und deren Verteilung definiert, um sowohl bei den Beschäftigten als auch bei den Bewohnerinnen und Bewohnern eine Abdeckung von über 80 % zu erreichen. Dies würde in der Stadt inkl. Haldenstein bedeuten, dass 35 Stationen notwendig wären. Wenn die Stadt die fehlenden Stationen übernehmen würde, wäre das eine hohe finanzielle Belastung. Entsprechend soll das Bikesharing aus Sicht der Stadt Schritt für Schritt den Bedürfnissen und der tatsächlichen Nutzung angepasst / erweitert werden. Dieses Vorgehen ermöglicht es dem Kanton und auch anderen privaten Arbeitgebern weiterhin in das System einzusteigen und so das Netz fortlaufend zu erweitern. Aufgrund der GIS-Analyse wurde zusätzlich die Wichtigkeit der Quartiere und Standorte ausserhalb der Arbeitszonen bestärkt. Entsprechend haben die Tiefbaudienste Standorte definiert, welche durch die Stadt finanziert werden sollen, um der Mobilitätsstrategie gerecht zu werden und die Umsteigebeziehungen (öV – Bike) zu fördern. Insgesamt sollen die heutigen zwei Stationen ab 2025 auf total fünf Stationen erweitert und durch die Stadt finanziert werden.



Mooinz Stationen ab 2025 (Der Standort Bahnhof Chur West wird mit Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs im Herbst 2026 platziert. Heute besteht dort in Chur West der Standort FHGR. Aus diesem Grund wird der Standort Stadt im Moment beim Malteserturm (Obertor) umgesetzt.)

Durch die Integration dieser Standorte kann ein dichteres Netz, welches auch Wohnquartiere erschliesst, gewährleistet und somit ein grösserer Nutzen des Systems für die Bevölkerung generiert werden.

### 3. Kosten Stadt

Die offerierten Kosten basieren auf der Annahme, dass pro Station mindestens sechs Fahrzeuge zugeteilt sind und der E-Bike Anteil jeweils bei 40 % bis 50 % liegt sowie vereinzelt auch Cargo Velo angeboten werden. Mit dieser Basis hat Pro Velo Graubünden / nextbike einen Richtpreis über Fr. 13'600.-- inkl. MwSt. pro Station und Jahr offeriert.

Die Gesamtkosten für die Stadt als Standortpartnerin beim Bikesharingsystem Mooinz mit fünf Stationen betragen jährlich Fr. 68'000.--. Im Budget (Erfolgsrechnung) 2025 sind Fr. 58'000.--. enthalten. Bei den vorgeschlagenen fünf Standorten Stadthaus, Obere Au, Malteser (Obertor), Kurfirsten, Bahnhof Wiesental (Lacuna) betragen die Kosten für die Stadt jährlich Fr. 68'000.-- (inkl. MwSt.) gemäss Offerte 2025 bis Mitte 2028. Bei einem allfälligen weiteren Ausbau sind die Standorte Hof Masans, Haldenstein oder Bram-



brüeschbahn zu berücksichtigen oder es sind Standortverschiebungen je nach Nutzungsauswertung möglich.

Wir bitten Sie, sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Mitglieder des Gemeinderates, dem Antrag des Stadtrates zuzustimmen.

Chur, 18. November 2024

Namens des Stadtrates

Der Stadtpräsident

Der Stadtschreiber

Urs Marti

Marco Michel

### Aktenauflage

- Abschlussbericht Bikesharing Moinz Pilot (Sept'23-Jun'24) vom 9. September 2024
- Richtofferte 2025 vom 19. August 2024
- Botschaft Mobilitätsstrategie Chur 2030 vom 13. August 2019