



Stadt Zürich

Züri Velo 2.0: Zukunftsfähig in die zweite Runde

Forum Bikesharing
10. September 2026
Nicola Kugelmeier

Wir bauen, um zu gestalten
Mobilität und Räume für Menschen

Auftrag

Ausgangslage Stadt

- Politischer Auftrag für Angebot eines VVS
- «Züri Velo 1.0» von 2018 – 2023
- Betreiberin hat Angebot nicht verlängert (0-Franken-Offerte)
- Auftrag Politik für Verschiebungen Stationen auf Fahrbahn

Betrieb System

- «Züri Velo 1.0» bis November 2023
- Übergangsjahr 2024
- «Züri Velo 2.0» mit Roll-out 2025

Für ein lebenswertes und klimaneutrales Zürich



Erkenntnisse «Züri Velo 1.0»

- VVS wird rege genutzt, aber Luft nach oben
- VVS nutzt den öffentlichen Raum geregelt und fördert das Velofahren im Alltag
- Ausbau zur Schliessung von Netzlücken und Abdeckung Aussenquartiere angezeigt
- Standortoptimierungen zugunsten zu Fussgehende und für Verknüpfung mit weiteren Mobilitätsangeboten
- Nachbargemeinden essentiell
- Ausschreibung, Vergabe, Finanzbeschaffung und Rechtsmittel brauchen Zeit



Herausforderung Übergangsphase 2024

Perspektive Verwaltung:

- Erstellung Kredit, Vergabe und rechtskräftige Beschlüsse brauchten länger als geplant (Eingang Offerte bis Beschluss knapp 2 Jahre)
- Beschaffung stadteigener Stelen
- Markierung auf der Fahrbahn vs. Trottoir

Perspektive Betrieb:

- Keine Ersatzteile mehr beschafft für 1. Generation Velos
- Übergangsphase März – Mai 2025 mit zwei Apps und zwei Velo-Typen
- Kundenunzufriedenheit

Beschaffung stadteigener Stelen

Alte Stele



Neue Stele



- Neues CI/CD Stadt Zürich
- Bewährtes übernommen
- Vereinfachung und Entschlackung Inhalte
- Sicherheit gewährleistet

Handlungsspielraum Fussverkehrsflächen vs. Fahrbahn

Alte Markierung



Neue Markierung



Herausforderungen Umsetzung

Beispiele aus der ersten Runde



Herausforderungen können eine Chance sein

Nachrüstungen Hitzeminderung



- Standardumsetzung ist definiert: Schotterrasen und teilweise auch Sitzbänke
- Finanzierung über Programm 1 gesichert
- Entsiegelungen über Werkhof TAZ

Die drei Velogenerationen im Überblick

Erste Generation

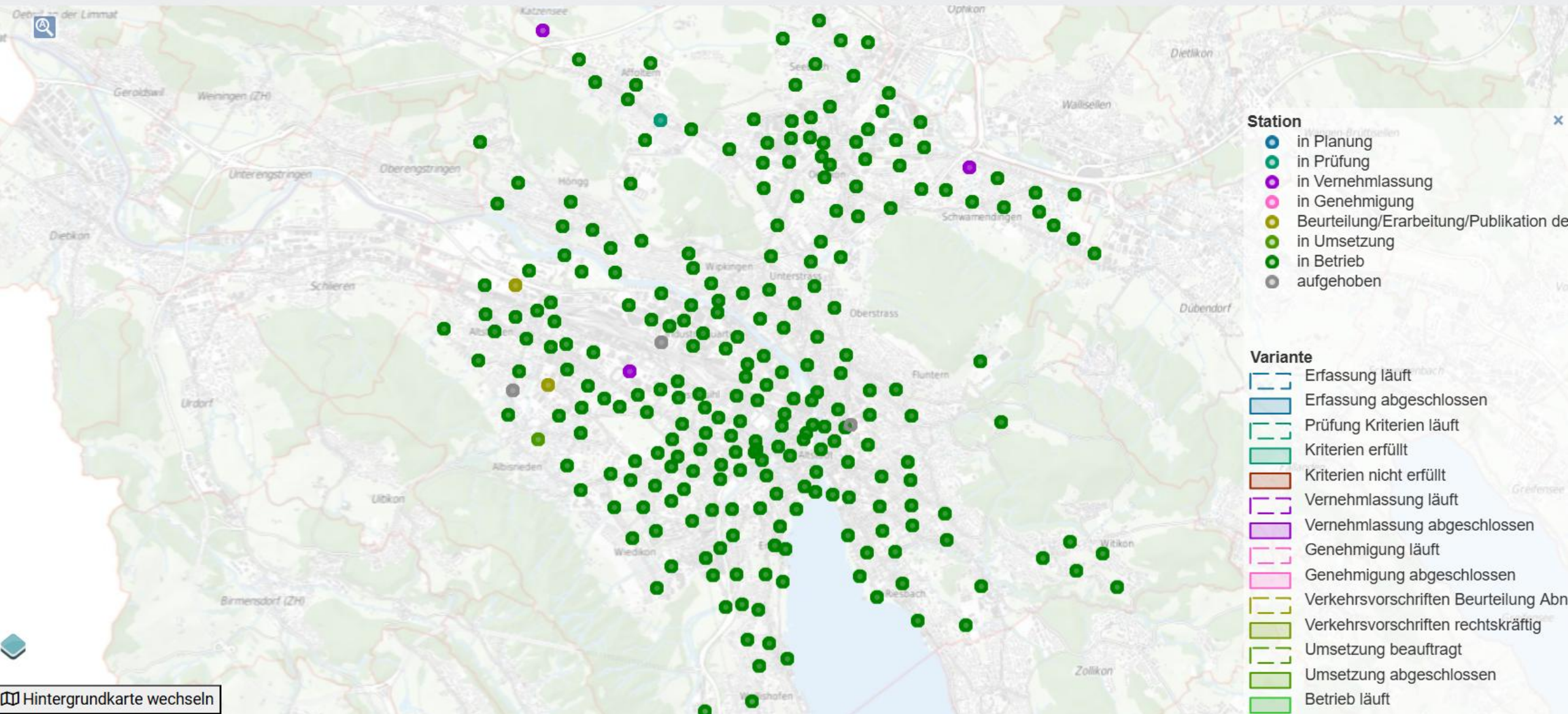


Zweite Generation



Dritte Generation

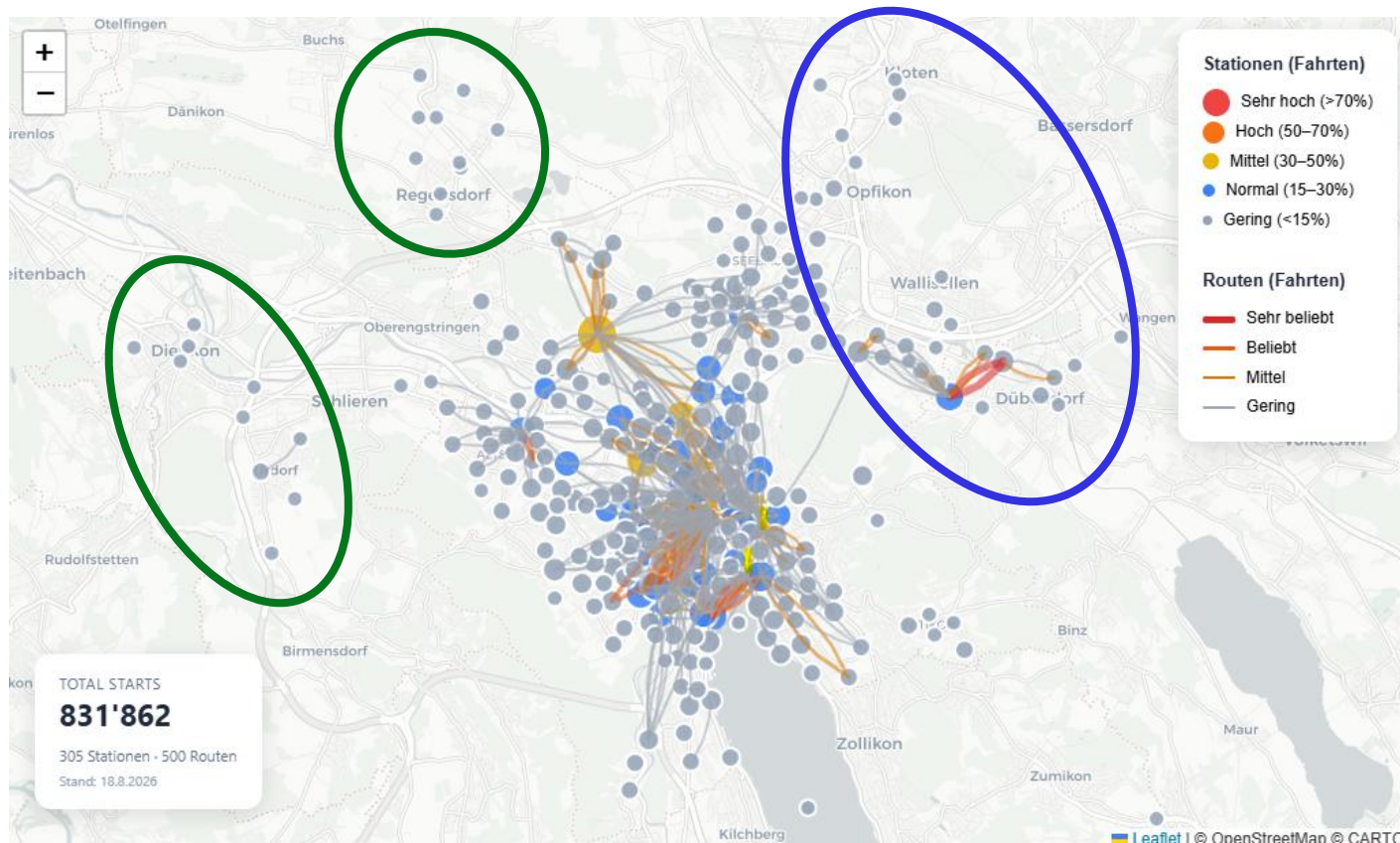




Einbindung Nachbargemeinden

Zusammenarbeitsverträge mit sieben Nachbargemeinden vorhanden:

- Dübendorf, Opfikon, Wallisellen und Kloten (bestehende Kooperation mit PubliBike blau)
- Regensdorf, Dietikon und Urdorf (neue Gemeinden grün)



- Als Optionen in der Ausschreibung integriert
- Kreditbeschluss von Gemeinden notwendig
- Insgesamt 47 Stationen
- Zusammenarbeit grenzüberschreitend ist erfolgreich
- Angebot wird geschätzt

Neue Mobilitätslösung für die Stadtverwaltung

Business-Abo

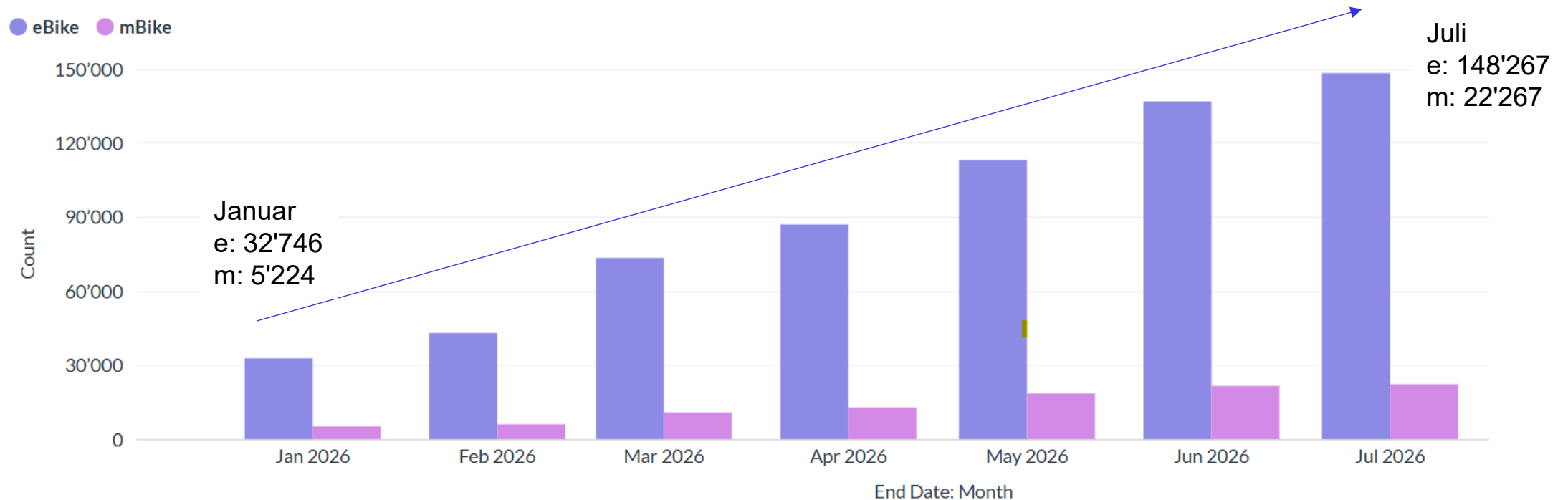
- Seit 1. Januar 2026 haben 6'030 Personen das Abo erfolgreich aktiviert und rund 4'670 haben mindestens 1 Fahrt getätigt.
- Die Rückmeldungen sind mehrheitlich positiv.
- Das Angebot kann ein Katalysator für das Veloverleihsystem sein.



Erfahrungen 2.0

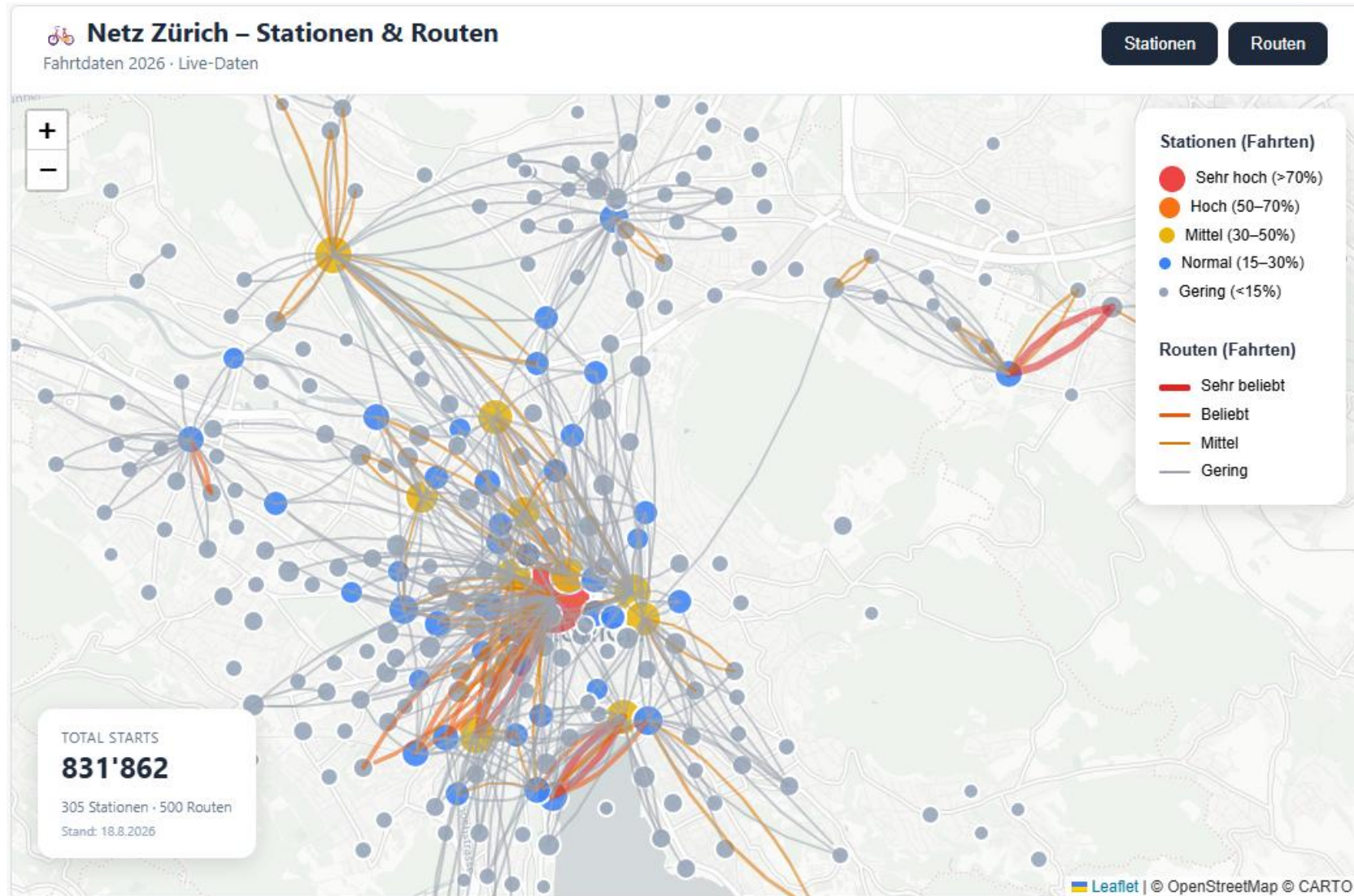
Die Fahrten nehmen zu – das System erholt sich

Zielwert 2026: 2.0 Fahrten pro Velo pro Tag noch nicht erreicht.



Erfahrungen 2.0

Hotspots mit viel Aufwand im Betrieb



Geteilte Mikromobilität in der Stadt Zürich (SHARING)

Mikromobilität sind (Motor-)fahräder bis 450 Kg Gesamtgewicht

Mengengerüst Stadt Zürich

- 2'500 stationsbasierte Fahrzeuge von Züri-Velo (Velos und E-Bikes)
- 7'350 stationslose Fahrzeuge anderer Anbieter (E-Trottis, E-Bikes und E-Mopeds) → Marktregulierung ausstehend.
- [Zürich ist der Shared Mobility Champion 2024 | CHACOMO](#)



E-Trotti



E-Bike



E-Moped



PubliBike (M / E)

Mangelnde Parkierung bzw. Ordnung geteilter Mikromobilität

... ist die ausgewiesene Schwäche der Stadt Zürich

Auffallend viele Befragte in Zürich (53%) stören sich an falsch abgestellten Trottinets und Velos

(Quervergleich: 33% stören sich an falsch abgestellten Motorfahrzeugen)

[Mobilitätsbefragung 2024: Zürcher*innen wünschen grünere Strassen und mehr Raum für das Velo | Stadt Zürich](#)



Ausblick auf mögliche Ordnung durch Sharing Stationen

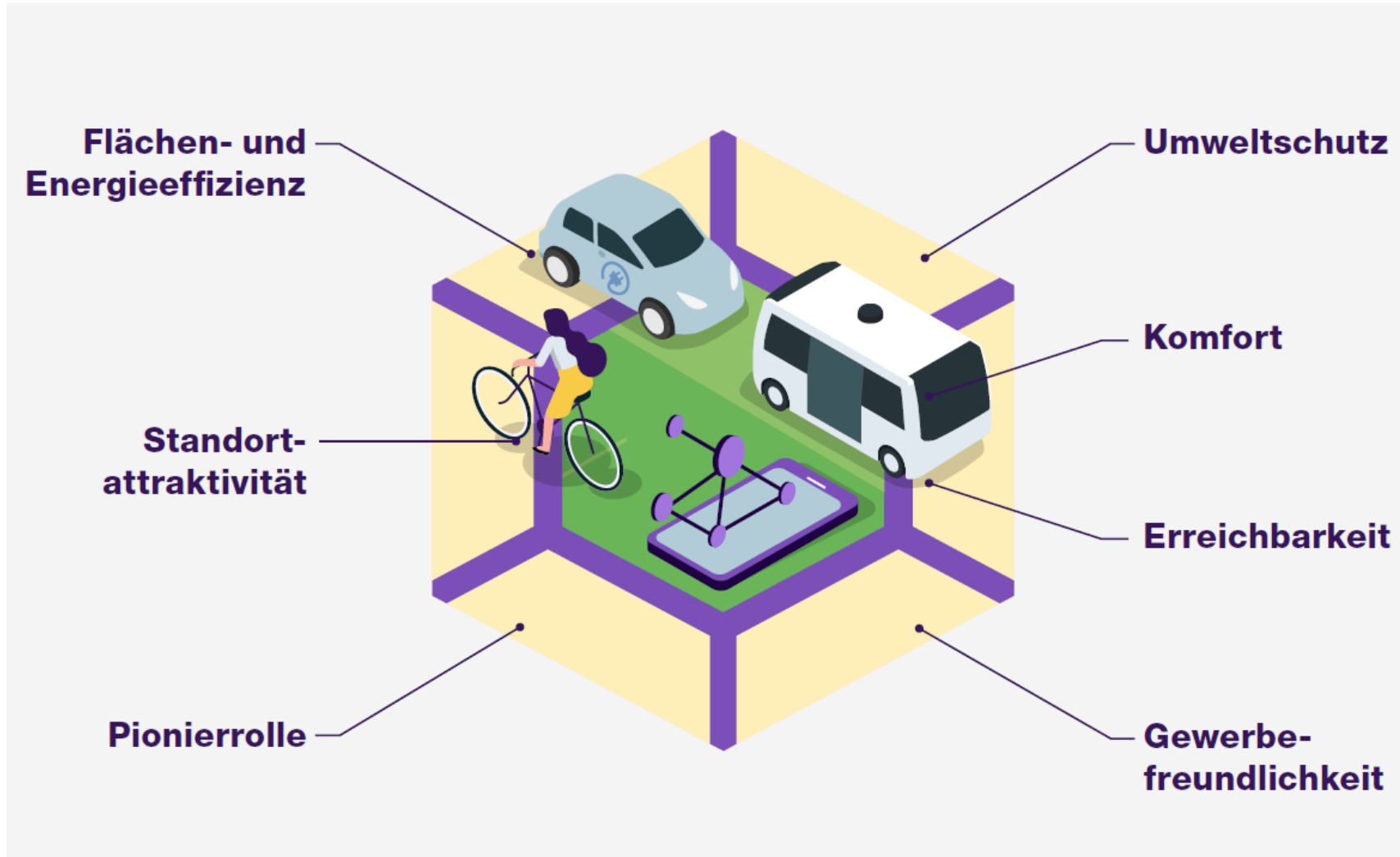
Vom stadtweiten free-floating zum Mix mit Stationen (d.h. hybrides System)

- Sharing Stationen polyzentrisch angeordnet an Orten mit hohem Nutzungsdruck (z.B. Innenstadt, Quartierzentren, Bahnhöfe)
- Stationsloses Free-floating in der Peripherie und an Orten mit geringem Nutzungsdruck



Zukunftsfähigkeit der zweiten Runde?

Für ein lebenswertes und klimaneutrales Zürich genau richtig

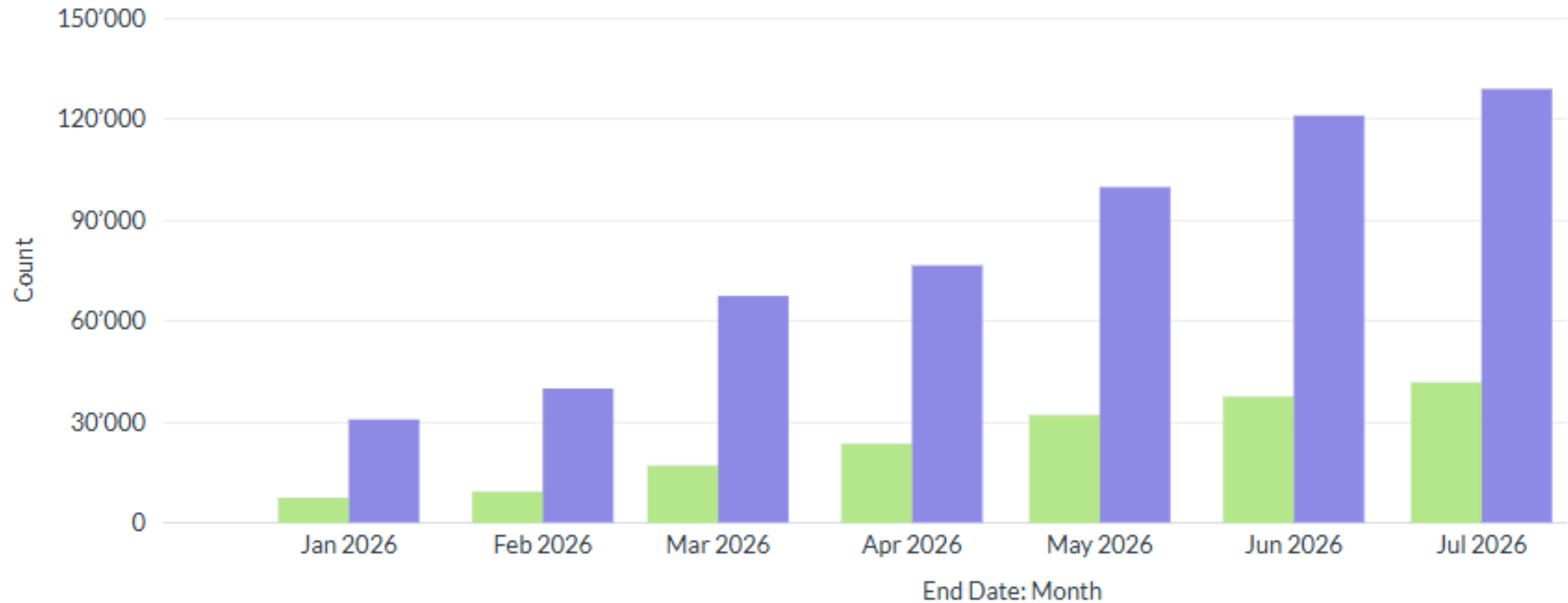


Anhang

Anzahl B2B und B2C Fahrten je Monat

Anzahl Fahrten B2B und B2C je Monat

● B2C ● B2B



B2B Geschäftsmodell



- B2B ist ein weit verbreitetes Geschäftsmodell
- Trägt zur Akzeptanz, Bekanntheit und zu einer Nutzungsdurchmischung bei
- Diversität der B2B-Partner trägt zu erfolgreichem Produkt bei
- Vorteile wie 24h-Mobil-Sein

B2B Geschäftsmodell

Es gibt verschiedene Möglichkeiten der Partnerschaften:

- Stations-Adoption (Teil-Finanzierung)
- Stations-Patenschaft (eigene Station, z. B. ZSC Lions – die Station dient der Öffentlichkeit)
- Geschäftsabonnement für Mitarbeitende, ggf. Kund*Innen oder Studierende (z. B. vergünstigte Abos für Student*Innen der ETH). Das Unternehmen kann nur einen Teil oder das gesamte Abonnement vergüten.



Regulierungen betreffend Parkierung geteilter Mikromobilität

Stärkste (nicht umfangreichste) Regulierung aller Fahrzeugarten

- Stadtweit stationslos (free floating)
- 12+ virtuelle, (poly-)zentrische Stationen (Pilot)

Parkverbote, z.B.

1. Parks
2. Friedhöfe
3. Schulareale
4. Events (z.B. Europallee WEURO)

Permanente Regulierungen im OGD:

[Sharing Zonen - Stadt Zürich](#)

Aktuell gültige Sharing Zonen Kreis 1:
Rot schraffiert sind geltende Fahr- und Parkverbote, violett
nur Parkverbote und grün sind virtuelle Stationen

