

Medienmitteilung
7. März 2019

Stellungnahme smide zur neuen Nutzungsgebührenordnung der Stadt Zürich

Die vom Stadtrat neu erlassenen Gebühren für sogenannte «Freefloating Fahrzeuganbieter» verfehlen ihr Ziel, verzerren weiter den Markt und bremsen uns als innovatives Schweizer Startup aus.

smide ist nach einer anderthalbjähriger Entwicklungs- und Testphase seit dem April 2017 in Zürich präsent. Als weltweit erste Anbieterin eines stationslosen E-Bike haben wir den Zeitgeist getroffen: seit der Lancierung haben sich über 25'000 Kunden bei smide registriert. Eine Studie der ETH vom letztem Jahr belegt: als einzige Zweirad-Anbieterin entlasten wir die Innenstadt von Autoverkehr und überfülltem ÖV. Beschwerden zum Betrieb von smide gab es seitens der Stadt bislang keine. smide geniesst aufgrund der qualitativ guten E-Bikes und aktiver Bewirtschaftung weitem ein hohes Ansehen bei der Stadtbevölkerung.

Die Stadt hat nun eine Benutzungsgebührenordnung erlassen. smide ist von diesem Entscheid überrascht und findet diesen aus folgenden Gründen falsch:

Nicht zielorientiert

Als Anbieter haben wir zwei Optionen, um wirtschaftlich zu bleiben: (1) wir geben die Gebühren an die Kunden weiter. Diese werden dann teilweise wieder auf's Auto oder den ÖV umsteigen oder (2) wir reduzieren intern unsere Kosten, indem wir qualitativ schlechtere Fahrräder anbieten oder diese weniger warten. Beides ist wohl nicht im Sinne der Stadt. Die milliardenschweren Anbieter aus den USA und Asien werden ihre Flottengrösse aufgrund der vorliegenden Gebührenordnung kaum anpassen.

Marktverzerrend

smide steht nicht nur in Konkurrenz mit dem MIV, sondern auch mit dem stationsgebundenen System Publibike, welches bereits heute viele Privilegien geniesst. Während der eine Anbieter also von kostenfreien Stationen an besten Lagen profitiert, muss der andere für sein wesentlich platzeffizienteres Modell neu noch eine Gebühr entrichten. Die Posttochter Publibike hat ihre Flotte in Zürich deutlich nach smide lanciert, wurde jedoch bereits in der Vergangenheit regulatorisch stark bevorzugt und erhält seit anbeginn einseitige finanzielle wie betriebliche Unterstützung durch die Stadt und stadtnahen Betriebe (ewz, ZKB, u.a.). Diese Verzerrung wird durch die neue Gebührenordnung zusätzlich verstärkt, denn Publibike wird da als einzige Anbieterin ausgenommen. Besonders brisant: Die staatliche Konkurrenz hat heute schon im Schnitt mehr Fahrräder ausserhalb ihrer Stationen parkiert als die gesamte smide Flotte Bikes hat. Dass ein Staatsbetrieb ohne Not so offensichtlich private Anbieter konkurriert, empfinden wir als krass marktverzerrend. Wir als innovatives Schweizer Startup werden jäh ausgebremst.

Kein Einbezug der betroffenen in der Lösungsfindung

Das Freefloating Fahrradgeschäft ist neuartig und komplex. Wir sind überzeugt, dass die von der Stadt aufgeführten Beweggründe für die neue Verordnung mit anderen Lösungsansätzen besser hätten bewältigt werden können. Die Politik und Verwaltung haben von der hierfür notwendigen, sonst üblichen Einbindung der betroffenen Gruppen abgesehen.

Undifferenziert

Bislang hat smide im Gegensatz zu anderen Anbietern noch keine Beschwerden oder Mahnungen von der Stadt wegen übermässigem Gebrauch von öffentlichem Raum erhalten. Trotzdem wird smide von den neuen Gebühren überproportional hart getroffen. Unsere Flotte verteilt sich über das gesamte Stadtgebiet von Zürich und zunehmend auch angrenzende Agglomerationsgemeinden. Normalerweise stehen nur selten mehr als 10 Bikes in der Kernzone. Eine Massierung von vielen Bikes in der Innenstadt ist denn auch nicht in unserem Interesse - im Gegensatz zu Anbietern von Kurzstanz-Mobilitätslösungen wie mit klassischen Bikes von Publibike und Lime oder E-Kickscooter.

Ungerecht

Wir sind ein Zürcher Startup und nun seit 3 Jahren mit unseren E-Bikes in der Stadt. In dieser Zeit haben wir uns stets um hervorragende Beziehungen mit allen unseren Anspruchsgruppen, insbesondere auch der Stadtverwaltung bemüht. In der ganzen Zeit musste kein einziges unserer Bikes von der Polizei abtransportiert werden. Wenn unsere Kunden vereinzelt mal ein Bike ungeschickt parkieren, werden diese von uns verwarnet und das Bike innert kürzester Frist von unserem Bewirtschafter-Team umparkiert. Eine Gebühr pro Bike wird vor allem uns treffen, obwohl wir nicht Teil des von der Stadt skizzierten Problems sind.

Unökologisch

smide ersetzt dank des grossen Betriebsperimeter und den leistungsfähigen Speed E-Bikes zu einem hohen Anteil den Autoverkehr und insbesondere zu Stosszeiten den ÖV. Eine Gebühr pro E-Bike, aber nicht pro Auto (vgl. Diskussion um Roadpricing), widerspricht der 2000 Watt Zielsetzung. Dass ein Auto in der blauen Zone gratis abgestellt werden darf aber ein emissionsarmes, platzsparendes und erst noch geteiltes E-Bike dafür bezahlen soll, können wir nicht nachvollziehen.

Schwer umsetzbar

Eine Gebühr kann nur für Bikes gelten, die auf öffentlichem Grund in der Stadt Zürich abgestellt werden. Wir haben immer mehr Geschäftskunden, die auf dem Firmengelände extra Platz für eine Ladestation schaffen, um unsere E-Bikes da zu haben. Wie wollen Sie unterscheiden, für welche Bikes eine Gebühr zu entrichten ist? Unsere Bikes werden auch wie bereits oben erwähnt frei im Grossraum Zürich, auch ausserhalb der Stadtgrenze kursieren. Wie wollen Sie feststellen, wie viele Bikes im Jahresschnitt in Zürich auf öffentlichem Grund stehen?

Stadtratprotokoll der Stadt zur Änderung der Nutzungs- und Nutzungsgebührenordnung:
https://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/portal/Deutsch/Stadtrat%20%26%20Stadtpraesident/Publikationen%20und%20Broschueren/Stadtratsbeschluesse/2019/Mrz/StZH_STRB_2019_0168.pdf

Weitere Informationen zu smide: www.smide.ch

Kontakt smide:

Dr. Raoul Stöckle, Partner & Co-Founder, raoul.stoeckle@smide.ch, 079 788 55 11