



## Studie Sharing Mikromobilität

Kanton Zug

09. Dezember 2025  
Status: Schlussfassung

## Impressum

Projektteam:  
Auftraggeber:

Trafiko AG: Christoph Zurflüh und Tina Keller  
Kanton Zug, Amt für Raum und Verkehr  
Stadt Zug  
Gemeinde Baar  
Gemeinde Steinhausen  
Gemeinde Cham  
Gemeinde Hünenberg  
Gemeinde Risch  
Gemeinde Unterägeri



# Zusammenfassung

Aktuell besteht im Kanton Zug nur ein sehr kleines Sharing-Angebot für Mikromobilität (E-Cargobikes, E-Bikes, E-Scooter) für die Öffentlichkeit. Derartige Angebote wurden in der Vergangenheit eingeführt, sind aber mittlerweile grösstenteils wieder eingestellt worden. Ein Postulat, welches die kantonale Förderung eines Veloverleihsystems forderte, wurde vom Kantonsrat als nicht erheblich erklärt. Der Kanton sieht sich bei der Umsetzung nicht im Lead sieht, da dies Aufgabe der Gemeinden ist.

Ebenfalls ist bei der Stadt Zug eine Motion für ein Veloverleihsystem eingegangen, welches die Erarbeitung eines Konzepts inklusive Anreize für die Sharing-Nutzung durch die Zuger Bevölkerung vorsieht. Vor diesem Hintergrund hat der Kanton die Koordination übernommen und das Interesse bei den Zuger Gemeinden angefragt, um zusammen ein gemeindeübergreifendes Sharing-System zu erarbeiten. Für die Teilnahme meldeten sich die Stadt Zug sowie die Gemeinden Baar, Steinhausen, Cham, Hünenberg, Risch und Unterägeri. Der Kanton hat dann mit Zustimmung und Beteiligung der interessierten Gemeinden die Erarbeitung des vorliegenden Konzeptberichts in Auftrag gegeben.

Im Rahmen von zwei Workshops wurden Vertreter der teilnehmenden Gemeinden in die Erarbeitung des Konzepts Sharing Mikromobilität mit einbezogen. Insbesondere Erfahrungen aus der Stadt Zug mit dem E-Scooter-Sharing im Free-Floating konnten wichtige Inputs liefern. Zusätzlich wurde eine schriftliche Kurzbefragung zum Bedarf und den Ausgestaltungswünschen bei relevanten Organisationen in der Region Zug durchgeführt.

Nebst den eigenen Erfahrungen wurden Beispiele von Mikromobilitäts-Sharing anderer Städte beigezogen. Mit den Verantwortlichen in Chur, Luzern, Winterthur und Thun wurden Gespräche geführt und über ihre Erfahrungen sowie die Herausforderungen und Chancen ihres Sharing-Angebots diskutiert. Somit konnte Wissen zu verschiedenen Modellen und Anbietern gesammelt werden und der Ausgangslage in Zug gegenübergestellt werden. Weitere Beispielstädte wurden für die Eruiierung von Kennzahlen (z.B. Kosten pro Sharing-Fahrzeuge) beigezogen. Auch mit zwei Sharing-Anbietern wurden Gespräche geführt, um deren Betriebs- und Finanzierungsmodelle genauer zu verstehen. Somit haben sich viele Erkenntnisse gesammelt, die mit den Gemeinden im Rahmen der Workshops gespiegelt wurden.

Aus dieser Diskussion hat sich ergeben, dass ein Bikesharing mit fixen Stationen in allen sieben beteiligten Gemeinden das angestrebte Modell sein soll. E-Bikes und Velos können nur an diesen Stationen ausgeliehen oder zurückgegeben werden. E-Scootersharing könnte zwar kostenneutral erfolgen oder die Kosten eines Verleihsystems senken, wurde aber aufgrund der negativen Erfahrungen verworfen. Eine Finanzierung durch die verantwortlichen Gemeinden sowie eine Mitfinanzierung durch den Kanton wird als zielführend betrachtet. Weitere Mitfinanzierungen sind mit interessierten Unternehmen zu prüfen.

Die Kosten pro Velo belaufen sich in anderen Schweizer Städten auf rund 500 bis 1000 Franken pro Jahr. E-Bikes sind in der Regel mit 1000 bis 2000 Franken etwa doppelt so teuer. Je nach Organisationsform und Übernahme von Aufgaben durch die Gemeinde (z.B. Werkdienst) variieren die Kosten jedoch stark. Anhand der Beispiele anderer Schweizer Städte wird klar, dass die gewünschte Art des Angebots nicht ohne Finanzierung durch die öffentliche Hand gestemmt werden kann. Insgesamt werden die Projektkosten (Sharing-Angebot für alle sieben Gemeinden) für die ersten drei Jahre auf rund 1.2 Millionen Franken geschätzt. Dabei sind im ersten Jahr der Einführung des Angebots etwas höhere Kosten zu erwarten (Ausschreibungsprozess, Infrastruktur, mehr Kommunikation). Die Kosten für die Gemeinden leiten sich aus deren Anzahl an bereitgestellten E-Bikes und Velos ab.

Die Grundzüge des Angebots werden in diesem Bericht hergeleitet und erläutert. Standortkarten zeigen einen Vorschlag für ein minimales Netz an Stationen in den einzelnen Gemeinden.



# Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage .....	5
1.1	Einleitung.....	5
1.2	Politische Forderungen .....	5
1.3	Auftrag.....	5
1.4	Prozess und Beteiligte .....	5
2	Analyse .....	7
2.1	Kantonaler Richtplan.....	7
2.2	Erfahrungen .....	7
2.3	Bestand Sharing-Angebot Kanton Zug .....	8
2.4	Markt Schweiz.....	8
2.5	Free-Floating vs. Stationsbasiert .....	9
2.6	Nutzen Mikromobilitäts-Sharing .....	10
2.7	Rechtliche Rahmenbedingungen .....	12
3	Good-Practice .....	13
3.1	Beispielstädte .....	13
3.2	Erkenntnisse aus Anbietersicht.....	18
4	Ansätze für Konzeptionierung Sharing-Angebot .....	19
5	Synthese .....	21
5.1	Learnings aus Beispielen .....	21
5.2	Learnings von Sharing-Anbietern .....	22
5.3	Learnings aus Nutzersicht.....	22
5.4	Learnings Kosten pro Fahrzeug.....	22
6	Konzept Sharing Mikromobilität Zug.....	23
6.1	Angebot und Standorte .....	23
6.2	Verantwortung .....	29
6.3	Betrieb .....	29
6.4	Finanzierung und Kosten .....	30
6.5	Organisation .....	32
6.6	Zeitlicher Ablauf .....	33
7	Auswertung der Vernehmlassung.....	34



# 1 Ausgangslage

Nachfolgend werden die Fragestellungen und Rahmenbedingungen des vorliegenden Auftrags beschrieben sowie der Erarbeitungsprozess und die beteiligten Parteien erläutert.

## 1.1 Einleitung

Im Kanton Zug wurden diverse Erfahrungen mit Mikromobilitäts-Sharing gemacht. Insbesondere in der Stadt Zug war zu verschiedenen Zeitpunkten ein breites Angebot vorhanden. Unter Mikromobilitäts Sharing werden Angebote zusammengefasst, die das kurzzeitige Ausleihen von E-Cargobikes, (E-)Bikes und E-Scooter im öffentlichen Raum ermöglicht.

Der Kanton Zug sieht sich konfrontiert mit der Frage, wie ein derartiges Angebot in einem Netz über verschiedene Zuger Gemeinden hinweg aussehen könnte. Dabei übernimmt er eine koordinierende Aufgabe in der Konzeptionierung und allenfalls zum Start der Umsetzung. Der vorliegende Bericht zeigt die Resultate des Konzeptionierungsprozesses auf und dient zu dessen Dokumentation. Auf Basis dieser Grundlagen soll ein Sharing-Angebot erstellt werden.

Das Potenzial für ein Sharing-Angebot im Raum Zug ist vorhanden, wie die Nutzung von Sharing-Angeboten in der Vergangenheit zeigen. Es gibt verschiedene Zielgruppen. So können nebst den Einwohnenden auch die zahlreichen Arbeitnehmende der ansässigen Unternehmen sowie Erholungssuchende und Reisende die Sharing-Fahrzeuge nutzen. Die Topografie sowie die Siedlungsdichte unterstützen das Fortbewegen mit einem Zweirad. Ähnlich strukturierte Räume in der Schweiz bestätigen zudem das Funktionieren eines Sharing-Systems. Die Anwendungsfälle betreffen z.B. Fahrten auf der letzten Meile vom Bahnhof an den Wohn- oder Arbeitsort sowie für andere kürzere und mittlere Strecken.

## 1.2 Politische Forderungen

Die Aufarbeitung des Themas Mikromobilität wurde von politischer Seite eingefordert. An den Kanton Zug wurde am 17. Mai 2022 ein Postulat zur «kantonalen Förderung eines Veloverleihsystems» eingereicht. Es weist auf das grosse Potenzial eines Sharing-Systems sowie die vorhandenen Erfahrungen in der Stadt Zug hin. Das Postulat wurde an den Regierungsrat überwiesen und vom Kantonsrat als nicht erheblich erklärt. Dies da der Kanton sieht sich bei der Umsetzung nicht im Lead sieht. Die Umsetzung liegt – auch finanziell – bei den Gemeinden. Diese sollen durch die für Mobilitätsfragen verantwortliche Baudirektion unterstützt werden.

Bei der Stadt Zug ist am 30. Oktober 2024 eine Motion mit dem Titel «Veloverleihsystem für die Stadt Zug» eingegangen. Darin wird die Erarbeitung eines Konzepts für ein Veloverleihsystem gefordert, das sich an existierenden Systemen in der Zentralschweiz orientiert und Anreize für die Zuger Bevölkerung beinhaltet.

## 1.3 Auftrag

Das Projekt hat zum Ziel, ein Konzept für ein gemeindeübergreifendes Mikromobilitäts-Sharing für den Kanton Zug auszuarbeiten. Darin ist auszuführen, wie dieses Angebot finanziert und organisiert wird und welche Rollen den Behörden von kantonaler und kommunaler Seite zukommen. Es ist zudem auszuführen, wie der Betrieb ausgestaltet ist.

## 1.4 Prozess und Beteiligte

Für die Erarbeitung des Konzepts für ein Mikromobilitäts-Sharing wurden in einem ersten Schritt Grundlagen erarbeitet. Dafür wurden die Erfahrungen mit Sharing-Angeboten in der Stadt Zug zusammengetragen. Für einen Vergleich wurden verschiedene Beispiele von Sharing-Angeboten in vergleichbaren Schweizer Städten anhand von Interviews zusammengetragen. Der Einbezug der beteiligten Gemeinden und des Kantons erfolgte anschliessend im Rahmen von zwei Workshops. Folgende Beteiligte haben daran teilgenommen:

- Kanton Zug (Daniel Müller)
- Stadt Zug (Stefan Juch, Walter Fassbind)
- Gemeinde Baar (Christof Gerig)
- Gemeinde Steinhausen (Pascal Bianchi)



- Gemeinde Cham (Roman Widmer)
- Gemeinde Hünenberg (Stephanie Suter)
- Gemeinde Risch (Valmir Kurtisi)
- Gemeinde Unterägeri (Irene Iten)

Parallel wurde eine schriftliche Kurzbefragung zum Bedarf und den Ausgestaltungswünschen bei relevanten Organisationen in der Region Zug durchgeführt. Dazu gehören Interessensverbände, Unternehmen und weitere Organisationen, die künftig das Angebot nutzen oder unterstützen könnten:

- Tech Cluster Zug
- Zug Alliance
- V-Zug
- Medela
- HIAG (Chama Areal)
- Cham Group (Papieri Areal)
- Zuger Verkehrsbetriebe ZVB
- SBB Letzte Meile
- Zug Tourismus
- Pro Velo Zug
- TCS Sektion Zug



## 2 Analyse

Die nachfolgende Analyse zeigt welche Erfahrungen mit Sharing in der Region Zug bereits gemacht wurden und welchen Nutzen ein solches System stiften könnte.

### 2.1 Kantonaler Richtplan

Der Richtplan des Kantons Zug enthält keine expliziten Inhalte betreffend die Planung oder Umsetzung eines Sharing-Angebots. Er hält in seinen Planungsgrundsätzen und Zielen zur Mobilität u.a. folgendes fest:

Der Kanton und die Gemeinden

- fördern und realisieren flächen- und energieeffiziente Mobilitätsformen. Damit ist der Modal-Split-Anteil des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen. Erneuerbare Energien stehen dabei im Vordergrund;
- verfolgen aktiv die Entwicklung der Mobilität. Unterstützt werden Mobilitätsformen, sofern sie nachfolgende Grundsätze gesamtheitlich erfüllen:
  - › Energie- und Flächeneffizienz verbessern;
  - › Nutzen für Mobilitätsteilnehmende erhöhen;
  - › Siedlungsziele im Zuger Richtplan unterstützen
- planen und setzen Massnahmen um, so dass die Mobilität im Kanto Zug bis 2050 das CO<sub>2</sub> «Netto-Null-Ziel» erreicht wird;
- unterstützen das Engagement der Privatwirtschaft bei Realisierungen von Wohn- und Arbeitsformen mit flächeneffizienten Mobilitätsformen;
- sorgen via Planungsinstrumente für die zukunftstaugliche Infrastruktur für neue Mobilitätsformen (Güter- und Personentransport letzte Meile, Optionen für energieeffiziente Mobilität, Raum für Sharing Angebote).

Der Kanton arbeitet in Pilotprojekten der Wirtschaft und weiterer Organisationen zur Stärkung von digitalen Lösungen in der Zuger Mobilität mit.

### 2.2 Erfahrungen

Im Kanton Zug gibt es zurzeit kein öffentlich bestelltes oder ausgeschriebenes Sharing-Angebot in der Mikromobilität (Sharing-E-Cargobikes privater Anbieter ausgenommen). Jedoch hat es in der Vergangenheit ein Angebot für Bikesharing sowie für ein E-Scooter-Sharing gegeben, dies war jedoch nie flächendeckend über alle Zuger Gemeinden. Das Bikesharing in der Stadt Zug wurde vom Anbieter Nextbike (Caritas als Lizenznehmerin) betrieben und war stationsbasiert. Das Bikesharing konnte nicht eigenfinanziert betrieben werden und wurde vom Anbieter wieder eingestellt. Eine dauerhafte Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand kam nicht zustande. Weiter bestand ein E-Scooter-Sharing von mehreren Anbietern in einem Free-Floating-System in verschiedenen Zuger Gemeinden. Nach Abschluss der Pilotphase ist eine Ausschreibung für E-Scooter-Sharing in der Stadt Zug lanciert worden. Nach dem Zuschlag gingen zwei konkurrierende Anbieter vor Gericht. Die Stadt Zug hat rechtskräftig einen Anbieter bestimmt, ihm allerdings doch keinen Auftrag erteilt, da der Widerstand aus der Bevölkerung gegen die Scooter stark zugenommen hatte.

Es hat sich gezeigt, dass das Free-Floating-System in der Stadt Zug im Betrieb problematisch war. Dies hat zu Unzufriedenheiten geführt. Insgesamt wurde eine Obergrenze von 500 Sharing-Zweirädern definiert. Dies entspricht 10% aller Veloabstellplätze in der Stadt. Die Nutzung des öffentlichen Raums ist bewilligungspflichtig und über Gebühren geregelt, die für den Anbieter anfallen. Die Stadt Zug hat sich für E-Scooter-Anbieter als finanziell interessant erwiesen. Es hat sich in der Vergangenheit gezeigt, dass dieses Angebot von der Bevölkerung angenommen und genutzt wird. Die Möglichkeit das Fahrzeug irgendwo frei abzustellen, hat jedoch vor allem im Trottoirbereich oft zu Hindernissen für zu Fuss Gehende und andere Verkehrsteilnehmende geführt. Die Scooter waren insbesondere für die Scheeräumung und beim Salzen und Putzen der Trottoirs problematisch. Für ein künftiges System ist für die Stadt Zug eine Bedingung, dass das Angebot gemeindeübergreifend nutzbar ist und somit den vollen Mehrwert des Sharing-Angebots ausschöpft.

Bisher waren die Angebote nicht durch die Stadt Zug oder andere Gemeinden mitfinanziert. Die E-Scooter-Anbieter verfolgen einen eigenwirtschaftlichen Ansatz, weshalb sich auch gewisse Anbieter nach zum Teil kurzer Zeit wieder zurückgezogen haben.



## 2.3 Bestand Sharing-Angebot Kanton Zug

Das Sharing-Angebot besteht aktuell vorderhand aus Carsharing. Die Mikromobilität ist nur sehr begrenzt mit einzelnen E-Cargobikes (carvelo und allride) sowie E-Bikes (allride) vorhanden, wie die Tabelle unten zeigt. Diese Angebote werden von privaten Bestellern getragen. Das Angebot von E-Scooter-Sharing war in der Vergangenheit in diversen Gemeinden verfügbar, wurde aber mittlerweile aus Gründen der öffentlichen Ordnung eingestellt.

Sharing-Fahrzeug	Stadt Zug	Baar	Cham	Steinhausen	Hünenberg	Risch	Unterägeri
E-Cargobikes	4	-	1	1	-	-	-
(E-)Bikes	-	-	3	-	-	-	-
E-Scooter	-	-	-	-	-	-	-

Tabelle 1: Aktuelles Sharing-Angebot Region Zug

## 2.4 Markt Schweiz

### Big Picture

TRAFIKGUIDE

Trafikguide ist ein digitaler Überblick über neue und bestehende Mobilitätsangebote.



Abbildung 1: Übersicht Anbieter Mobilitätsdienstleistungen

In der Schweiz sind zahlreiche Mobilitätsdienstleister aktiv. Die Abbildung zeigt eine Übersicht über die Anbieter pro Kategorie. Das Spektrum erstreckt sich von öffentlichem Verkehr über Sharing bis hin zu Mobility as a Service (MaaS). Dieses vielseitige Angebot deckt somit unterschiedliche Verkehrsmittel ab, womit verschiedene Nutzungsformen und Bedürfnisse abgedeckt werden. Dabei wird mit MaaS die Digitalisierung genutzt, um verschiedene Angebot zu kombinieren und multimodale Mobilität zugänglicher zu machen. Hier ist noch Entwicklungsarbeit zu leisten, damit dies im grossen Stil genutzt werden kann.

Im Bereich des Sharing wird zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln differenziert. In der Mikromobilität sind Scooter-, Bike-, Cargobike- und Rollersharing aufgeführt. Es zeigt sich, dass pro Kategorie eine Auswahl an Anbietern vorhanden ist. Dabei sind nur ein Teil der Anbieter ersichtlich, weitere sind online unter [trafik.guide](http://trafik.guide) abrufbar. Je nach Region sind andere Anbieter tätig. Decken Anbieter eine ganze Region ab, können Netzwerkeffekte genutzt werden, was für Anbieter und Nutzende interessant ist.



Die Übersicht der Mobilitätsanbieter wandelt sich stetig. Je nach Geschäftsmodell (mit oder ohne Subventionierung) muss sich ein Angebot wirtschaftlich schnell lohnen. Ist dies nicht der Fall, können sich Anbieter wieder aus einer Region zurückziehen, sofern sie keine vertragliche Bindung z.B. mit den Behörden für eine minimale Angebotsdauer eingegangen sind. Andererseits können sie sich auch überregional entwickeln, wenn sich ein Angebot auszahlt.

## 2.5 Free-Floating vs. Stationsbasiert

Im Bereich des Mobilitätssharing werden verschiedene Betriebsansätze unterschieden. Sämtliche Fahrzeuge benötigen Abstellflächen im öffentlichen Raum.

Grundsätzlich wird zwischen zwei Systemen unterschieden: Free-Floating und Stationsbasiert.

- Im Free-Floating können die Sharing-Fahrzeuge überall in einer definierten Zone (z.B. Gemeindegrenzen) abgestellt und wieder ausgeliehen werden. Dabei sind keine Wege zu blockieren. Bei Orten mit hoher Besucherfrequenz (z.B. Eingang Bahnhof) können Abstellverbotszonen in der App definiert werden.
- Bei stationsbasierten Systemen können die Fahrzeuge ausschliesslich an definierten Stationen ausgeliehen und zurückgebracht werden. Die Stationen sind meist markiert mit Tafeln und/oder Bodenmarkierungen. Rückgaben, welche nicht an den Stationen erfolgen, werden geahndet.
- Die beiden Modelle können auch kombiniert werden. Dies wird insbesondere in dichten, urbanen Gebieten angewandt. So können grundsätzlich die Sharing-Fahrzeuge im Free-Floating genutzt werden. An neuralgischen Punkten mit zahlreichen Nutzungen im öffentlichen Raum wie bei Bahnhöfen, Veranstaltungsstätten etc. können Zonen für das Abstellen definiert werden. Dies trägt zum Freihalten von Durchgängen und Wegen sowie generell einer ordentlichen Abstellung bei, gerade weil viele Sharing-Fahrzeuge an diesen Orten abgestellt werden.

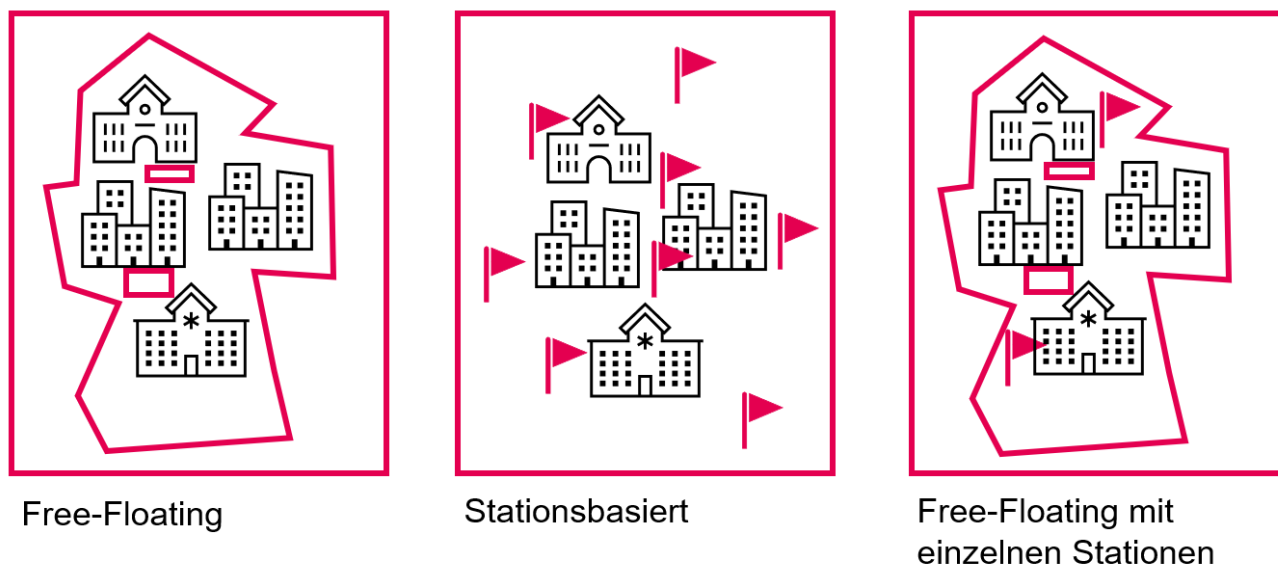


Abbildung 2: Schema betriebliche Ansätze Sharing

Nachfolgend zeigt die Tabelle die wichtigsten Vor- und Nachteile der drei Betriebsansätze auf:

Ansatz	Vorteile	Nachteile
Free-Floating	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Flexible Nutzung</li> <li>- Hohe Verfügbarkeit</li> <li>- Sperrzonen möglich (Geofence)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Teilweise problematische Abstell-situationen</li> <li>- Verfügbarkeit in Aussenquartieren tendenziell tief</li> </ul>
Stationsbasiert	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Klarheit zur Abstellung für Nutzende</li> <li>- Sichtbarkeit im öffentlichen Raum (Ordnung)</li> <li>- Minimales Angebot wird sichergestellt</li> <li>- Erhöhte Verkehrssicherheit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Weg von Station zu Start-/ Zielort (abhängig von Dichte des Stationsnetzes)</li> </ul>
Kombination	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geordnete Abstellung an neuralgischen Stellen</li> <li>- Dichte des Raums wird berücksichtigt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterschiedliche Regelungen für Abstellung zu kommunizieren</li> </ul>

Tabelle 2: Vor- und Nachteile der Betriebsansätze

## 2.6 Nutzen Mikromobilitäts-Sharing

Zur Illustration von möglichen Anwendungsfällen zeigt die Karte verschiedene Beispiele aus dem Grossraum Zug. Dabei sind die Zielgruppen Bevölkerung, Arbeitnehmende, Erholungsuchende und Reisende berücksichtigt. Es handelt sich um kurze und mittlere Strecken, die entweder an zentraler Lage starten oder enden oder von Zentrum zu Zentrum führen. Die Strecken führen zudem über die Gemeindegrenzen hinaus. Besonders in dicht bebauten Agglomerationsgemeinden entsprechen diese Grenzen nicht immer den Grenzen der Siedlungsräume, sondern führen dort hindurch. Was ebenfalls ersichtlich wird ist die Relevanz von one-way-Fahrten, die im Angebot zu berücksichtigen sind.

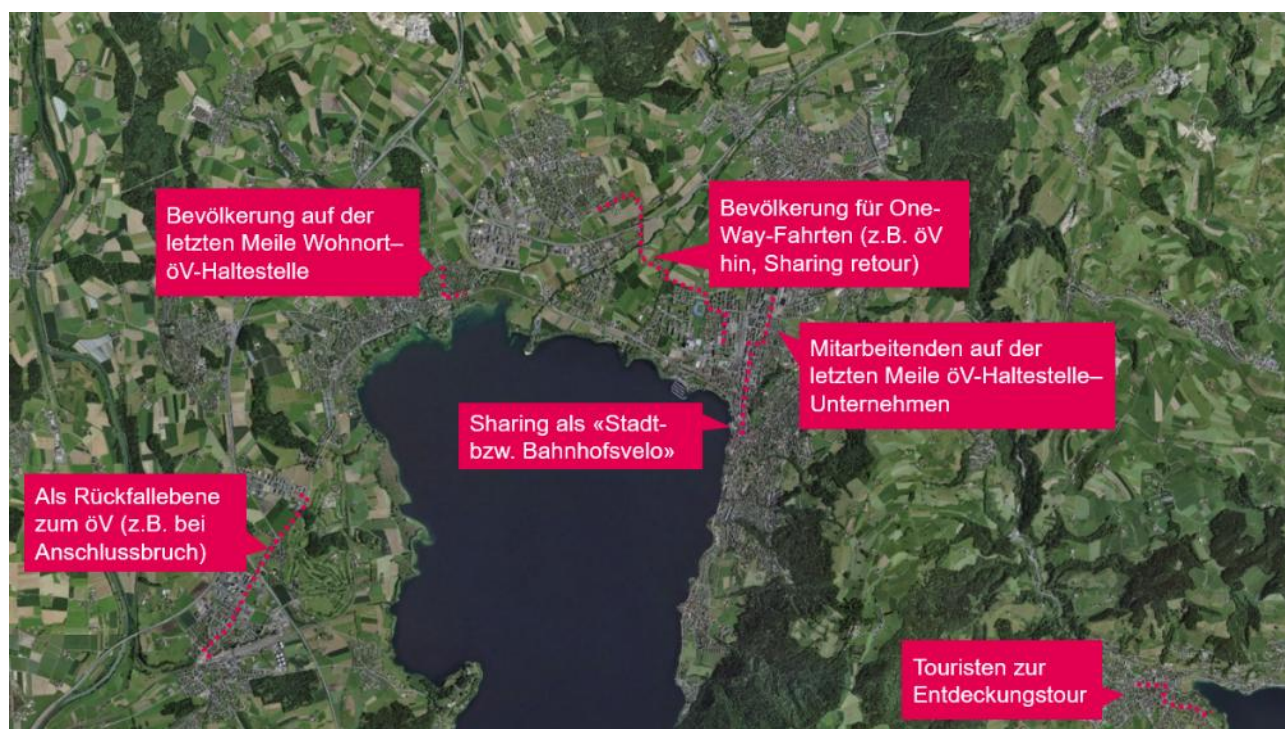


Abbildung 3: Mögliche Anwendungsfälle Mikromobilitäts-Sharing

### Abfrage Bedürfnis bei Stakeholdern/Nutzergruppen

Damit ein Sharing-Angebot auf die Bedürfnisse der künftigen Nutzergruppen abgestimmt werden kann, wurde eine Kurzbefragung via E-Mail bei diversen Interessengruppen durchgeführt. Die Wahl der Befragten wurde darauf ausgerichtet, möglichst viele Perspektiven und Interessen abzuholen. Dabei besteht kein Anspruch auf Vollständigkeit und Repräsentativität. Jedoch konnte damit eine Aussensicht eingeholt werden. Folgende Fragen wurden schriftlich gestellt:



- Befürwortet Ihre Organisation grundsätzlich die Einführung eines Bikesharing-Angebots im Raum Zug?
- Welche Anwendungsfälle sehen Sie konkret für Ihre Organisation?
- Gibt es weitere Anforderungen gegenüber einem Bikesharing-Angebot?

Grundsätzlich wird das Angebot eines Bikesharings breit befürwortet. Insbesondere Unternehmen, die Zugerland Verkehrsbetriebe und Pro Velo bestätigen dies. Arealeigentümer sehen den Nutzen von Sharing, haben aber aufgrund des fehlenden öffentlichen Angebots bereits ein arealeigenes Sharing-Angebot etabliert. Der TCS Zug sieht keinen Bedarf.

Folgende Abbildung zeigt die wichtigsten Erkenntnisse, die aus der Befragung von diversen Stakeholdern hervorgegangen sind. Bei der Art des Angebots deckt sich dies mit den Ergebnissen der Workshops mit den Gemeinden. Zudem wurde der Nutzen für Unternehmen und für den Tourismus bestätigt. Auch aus Sicht des Transportdienstleisters ist man einem Mikromobilitäts-Sharing gegenüber grundsätzlich offen als Ergänzung des öV.

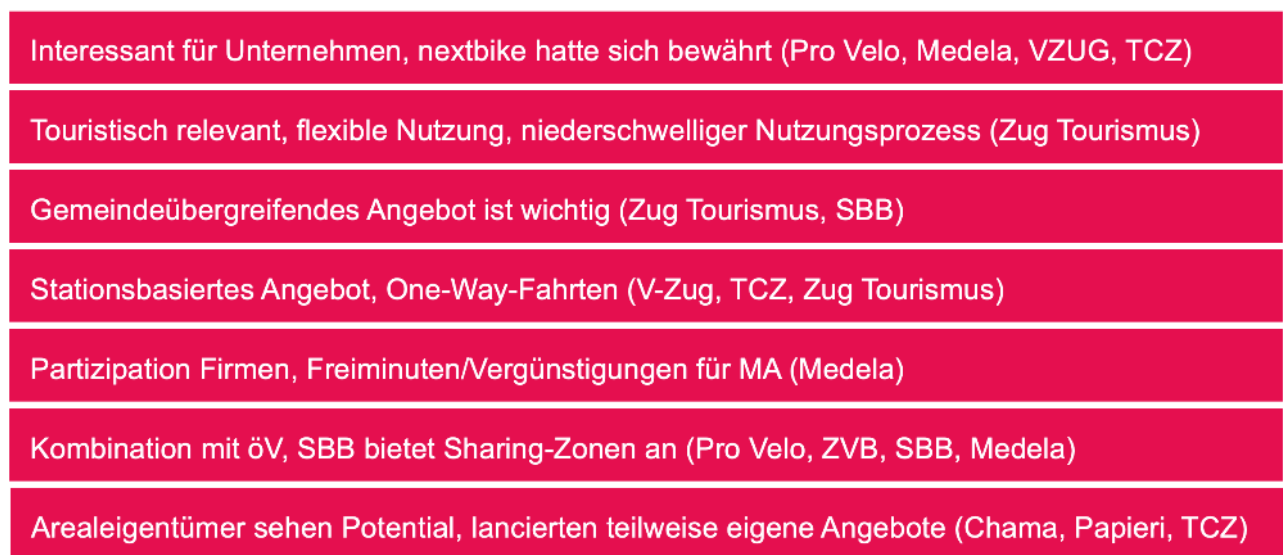


Abbildung 4: Erkenntnisse aus Bedürfnisbefragung Stakeholder

Für die Sicht der Bevölkerung wird in eine Befragung der Städtekonferenz Mobilität aus dem Jahr 2024 beigezogen. Diese wurde in der Stadt Zug und den Gemeinden Baar und Cham durchgeführt und hat diverse

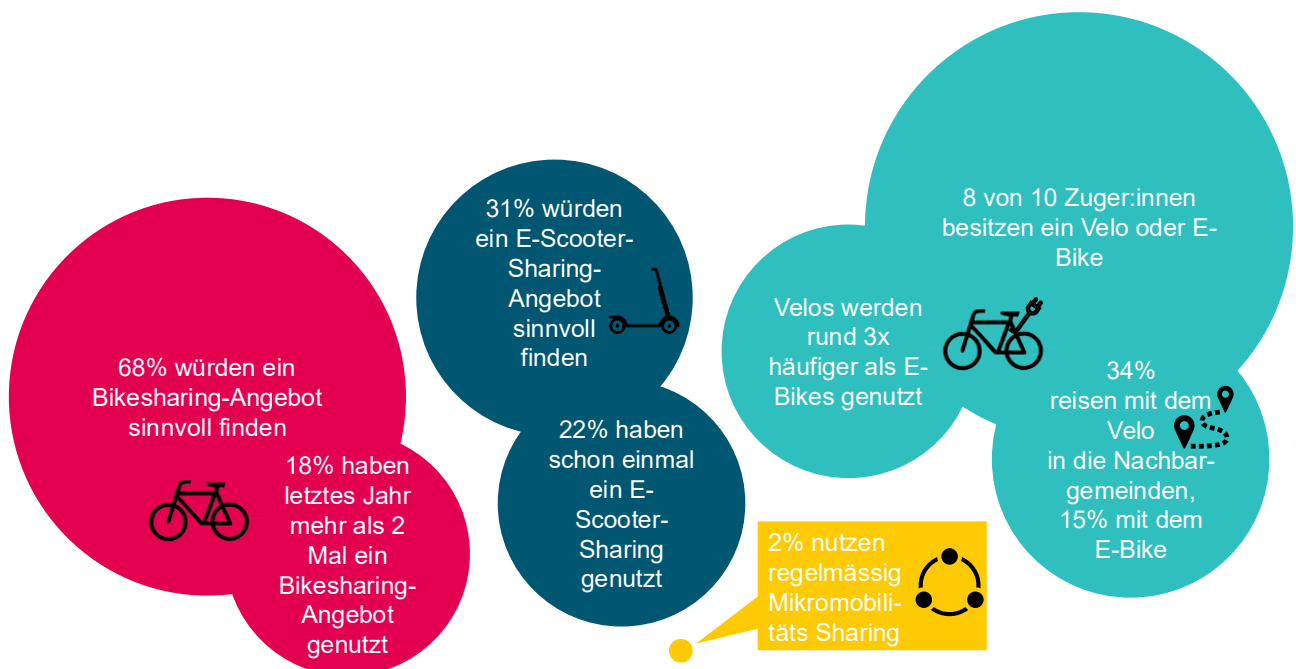


Abbildung 5: Resultate zum Mikromobilitäts-Sharing aus Befragung Bevölkerung zur Mobilität in Zug, Baar und Cham (Quelle: Befragung Mobilität in Schweizer Städten, Städtekonferenz Mobilität)



Mobilitätsthemen behandelt. Teilgenommen haben 1'227 Personen. Zum Mikromobilitäts-Sharing zeigt sich eine Nutzungsbereitschaft. Insbesondere das E-Scooter-Sharing wurde oft genutzt (nur die Stadt Zürich hat eine bessere Quote). Eine deutliche Mehrheit würde ein E-Bikesharing-Angebot sinnvoll finden, was deutlich höher ist als das Interesse an einem E-Scooter-Sharing. Da rund ein Drittel der Personen Wege in die Nachbargemeinden mit dem Velo zurücklegt, zeigt sich ein entsprechendes Potenzial für Bikesharing. Die Anzahl aktiver Sharing-Nutzender ist mit 2% sehr tief. Dies ist aber auf das aktuell quasi nicht vorhandene Angebot zurückzuführen.

## 2.7 Rechtliche Rahmenbedingungen

Bikesharing ist in der Schweiz generell kommunal organisiert. Aus diesem Grund gelten auch rechtlich die kommunalen Vorgaben. Beim Sharing wird der öffentliche Raum über den Gemeingebrauch hinaus benutzt, weshalb eine Bewilligung durch die Behörden an den entsprechenden Anbieter ausgestellt werden muss. Die Bewilligung ist befristet und kann mit Auflagen versehen werden. Bei veränderten Verhältnissen oder Nichterfüllung von Vorschriften und Auflagen kann die Bewilligung entschädigungslos entzogen werden (§ 22 BGS 751.14 – Gesetz über Strassen und Wege, Kanton Zug).

Zwischen der kommunalen Behörde und dem Anbieter kommt ein Vertrag zustande. Darin sind Bestimmungen und Verpflichtungen zum Sharing-Angebot festgehalten. Ebenfalls ist geregelt, ob und wie das Angebot während der Laufzeit des Vertrags verändert oder vorzeitig aufgelöst werden kann. Folgende Themen sollten im Vertrag abgedeckt werden (Basis: Vertrag Scooter-Sharing Stadt Zug):

- Fahrzeugtyp und Flottengrösse
- Anforderungen an die Fahrzeuge
- Betriebliche Anforderungen (z.B. Antriebsart, Unterhalt, etc.)
- Parkierung
- Ordnung und Sicherheit
- Werbung
- Gebühren (z.B. prozentuale Abgabe an Behörden)
- Tarife
- Vertragsdauer
- Anpassungen während Vertragsdauer
- Zusammenarbeit und Ansprechpersonen

Da Sharing-Angebote in der Regel nicht kostendeckend betrieben werden können, werden öffentliche Gelder notwendig. Sowohl auf kantonaler als auch auf kommunaler Ebene kann Zweirad-Sharing als Bestandteil der angestrebten Veloförderung eingeordnet werden. Ziel dieser Förderung ist eine Entlastung des Verkehrs durch eine Veränderung des Modal Splits – weg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zu nachhaltigeren Verkehrsmitteln. Das Velo stellt dabei insbesondere auf kurzen Strecken eine effiziente Alternative dar – sowohl für Einwohnende (z. B. bei einfachen Wegstrecken ohne Rückfahrt) als auch für auswärtige Personen, die kein eigenes Velo vor Ort besitzen. Sowohl die Förderung des Veloverkehrs als auch die Unterstützung von Sharing-Angeboten leisten somit einen Beitrag zur Erreichung übergeordneter verkehrs- und klimapolitischer Ziele.



## 3 Good-Practice

Zahlreiche Schweizer Städte verfügen über ein Mikromobilitäts-Sharing. Im Hinblick auf die Erarbeitung eines Konzepts für Zug sollten die Erfahrungen aus den anderen Städten helfen, ein passendes System aufzubauen und Fehler zu vermeiden, die andernorts gemacht wurden. Vier Städte aus verschiedenen Regionen und mit verschiedenen Sharing-Konzepten wurden im Detail untersucht und nachfolgend vorgestellt.

### 3.1 Beispielstädte

#### Chur

In Chur wurde 2023 mit einem Pilotversuch ein Bikesharing-Angebot lanciert. Dieses wurde durch Pro Velo Graubünden initiiert und mittels Fördergelder des Bundes mitfinanziert. Nach dem Ende des Pilotversuchs wurde der Betrieb ausgeschrieben und mit einem anderen Anbieter weitergeführt. Dabei wurde die Stadt vermehrt einbezogen, insbesondere auch bei der Finanzierung von Stationen. Das Angebot ist seither weitergewachsen und weiterentwickelt worden. So wurde eine Kooperation mit dem öV erwirkt, sodass Inhabende eines Tarifverbund Abos (Transreno) das Bikesharing kostenlos nutzen können. Weitere Details sind in der Tabelle aufgeführt.



Abbildung 6: Bikesharing Chur (Bildquelle: Pro Velo Graubünden)

Angebot/Anbieter	100 Velos und 5 E-Cargobikes von nextbike
Standortgemeinden	Chur
Nutzungszahlen	25'000 Ausleihen (Sept 23–Sept 24)
Typ	Stationsbasiert
Prozess	Pilotversuch mit Direktvergabe
Einführung	September 2023
Kosten/Finanzierung	Stadt Chur: 1 Station finanziert Bund: Förderung durch KOMO (u.a. für Projektleitungsstelle bei Pro Velo, Pilot Cargobikes)
Freiminuten/ Spezialangebote	Mitarbeitende/Studierende der Partnerorganisationen: 90 Freiminuten Velo resp. 30 Freiminuten E-Bike oder E-Cargobike Jahresabo für CHF 98, 3-Tages-Abo für CHF 40 (2 Velos zeitgleich inkl.)
Beteiligte und Zusammenarbeit im Verbund	Pro Velo Graubünden, Hochschule, Spital, Stadt Chur aktuell als Stationspartner, verstärkter Einbezug Stadt in Planung
Lead	Pro Velo Graubünden
Weitere Angebote (privat bestellt, öffentlich zugänglich)	Cargobikes in System eingebunden Business Bikes geplant einzuführen (Angebot für Unternehmen) Kopplung mit öV-Angeboten (Bikesharing in Tarifverbund-Tickets inklusive)

Tabelle 3: Eckdaten Sharing-Angebot Chur

### Luzern

In der Region Luzern besteht ein gemeindeübergreifendes Angebot, das in der Stadt Luzern, den angrenzenden Agglomerations-Gemeinden sowie weiteren Gemeinden in der Zentralschweiz nutzbar ist. Bei der Umsetzung des Angebots hatte die Stadt Luzern den Lead, indem sie die Hauptausschreibung geführt haben, an der sich die Agglomerations-Gemeinden anschliessen konnten mit Anforderungen für ihr Gemeindegebiet. Das einheitliche Angebot ist nutzerfreundlich und ermöglicht gemeindeübergreifende Mobilität in einem dichten Siedlungsgebiet. Die Stadtluzerner Bevölkerung sowie Einwohnende gewisser Gemeinden profitieren von 30 Freiminuten, was wiederum die Nachfrage stimuliert. 2024 wurde in der Stadt Luzern ein Höchstwert von über 540'000 Ausleihen erreicht bei Kosten für die öffentliche Hand von 440'000 Franken pro Jahr.



Abbildung 7: Bikesharing Luzern (Bildquelle: Trafiko)

Angebot/Anbieter	560 Velos und E-Bikes von nextbike (private Anbieter: 11 E-Cargobikes von carvelo und Trafikpoint)
Standortgemeinden	Luzern, Kriens, Horw, Emmen, Ebikon, zahlreiche weitere u.a. um Sursee/Stans
Nutzungszahlen	Stadt Luzern: 541'176 Ausleihen (2024); 323'227 (2023), 204'906 (2022); 3.29 Nutzungen pro Velo und Tag (2024)
Typ	Stationsbasiert
Prozess	Bestellung über Ausschreibung für Stadt Luzern, Gemeinden in Umgebung konnten sich mit zusätzlichen Losen an Hauptausschreibung beteiligten Erster Schritt: Ausschreibung Veloordnungsdienst Bahnhof und Re-Balancing Bikesharing (Caritas hat gewonnen) Zweiter Schritt: Ausschreibung Bikesharing; Vertrag, dass für 306'000 CHF Leistungen bei Caritas bezogen werden müssen (1. Ausschreibungsteil)
Einführung	2011
Kosten/Finanzierung	440'000 CHF Kosten pro Jahr (Stadt Luzern) Anschubfinanzierung durch Stiftung für 3 Jahre bei Aussengemeinden
Freiminuten/ Spezialangebote	Partnergemeinden: 30 Freiminuten Velo für Einwohnende (Stadt Luzern und Partnergemeinden)
Beteiligte und Zusammenarbeit im Verbund	Stadt Luzern Arbeitsgruppe K5 Mobilität (Luzern und Agglo-Gemeinden) in Startphase
Lead	Stadt Luzern
Weitere Angebote (privat bestellt, öffentlich zugänglich)	Pilot Cargobikes in Bikesharing integrieren denkbar

Tabelle 4: Eckdaten Sharing-Angebot Luzern

## Winterthur

In Winterthur wurden bis 2024 Konzessionen an E-Scooter-Betreiber ausgestellt, welche die Stadt mit ihren Fahrzeugen ausstattete. Für mehr Kontrolle wurde 2024 von Seiten Stadt Winterthur eine Ausschreibung für 600 E-Scooter lanciert. Es wurden 2 Anbieter ausgewählt, die je maximal 300 E-Scooter in der Stadt betreiben dürfen. Zusätzlich können sie je 50 E-Bikes anbieten im Rahmen eines Pilotversuchs. Der Vertrag dauert 2 Jahre und kann um weitere 2 Jahre verlängert werden. Die Stadt verlangt für die Nutzung des öffentlichen Raums Konzessionsgebühren von den Anbietern in der Höhe von 140'000 Franken jährlich. Das System erfolgt im Free-Floating und wird an Bahnhöfen mittels Abstellzonen gebündelt (Geofencing und Bodenmarkierungen).



Abbildung 8: E-Scooter- und E-Bike-Sharing in Winterthur (Bildquelle: Stadt Winterthur, Tages Anzeiger)

Angebot/Anbieter	600 E-Scooter und 100 E-Bikes von Voi und Dott (private Anbieter: 9 E-Cargobikes von carvelo)
Standortgemeinden	Winterthur
Nutzungszahlen	1000 Fahrten pro Tag, 20'000–30'000 Fahrten pro Monat (im Sommer mehr als im Winter) E-Scooter werden häufiger genutzt als E-Bikes (gleiche Preise)
Typ	Free-Floating, Stationen an Bahnhöfen (Bodenmarkierung und Geofence in App)
Prozess	Ausschreibung eigenwirtschaftlicher Betrieb, sämtliche Dienstleistungen durch Anbieter (inkl. Re-Balancing)
Einführung	2024 (Ausschreibung), zuvor über Bewilligungsverfahren, Vertrag für 2 Jahre plus mögliche Verlängerung um weitere 2 Jahre
Kosten/Finanzierung	Einnahmen mit Konzessionsgebühren von jährlich 140'000 CHF für Nutzung öffentlichen Raum Aufwand für Ausschreibung war einmalig hoch, Folgeausschreibung tiefer
Freiminuten/ Spezialangebote	Keine bestellt, Anbieter z.T. Spezialangebote für z.B. Studierende
Beteiligte und Zusammenarbeit im Verbund	Stadt (Tiefbauamt, Stadtpolizei), SBB bez. Parkierung an Bahnhöfen
Lead	Stadt Winterthur
Weitere Angebote (privat bestellt, öffentlich zugänglich)	E-Cargobikes von carvelo nicht in Ausschreibung

Tabelle 5: Eckdaten Sharing-Angebot Winterthur

## Thun

In Thun besteht ein Sharing-Angebot mit Velos und E-Bikes von Donkey Republic in einem stationsbasierten System. Für die Nutzenden besteht die Möglichkeit, Mitgliedschaften zu lösen und somit regelmässige Nutzungen pauschal zu bezahlen. Bei einer Ablösung des Anbieters wurden die Velos des alten Anbieters übernommen, weshalb aktuell verschiedene Velos im Umlauf sind, aber über den gleichen Anbieter genutzt werden können. Aussergewöhnlich ist der grosse Einsatz der Stadt Thun bei verschiedenen Prozessschritten. So ist der Anbieter Donkey Republic primär für die Software und den dazugehörigen Support sowie das Inkasso zuständig. Die Bereitstellung der Velos, das Re-Balancing und die Wartung wird durch die Stadt Thun erledigt. Das Angebot wurde vom Gemeinderat befürwortet, der auch eine dementsprechende Finanzierungssumme gesprochen hat.



Abbildung 9: Bikesharing Thun (Bildquelle: Shared Mobility Booster, Stadt Thun)

Angebot/Anbieter	220 Velos und E-Bikes von Donkey Republic (private Anbieter: 2 E-Cargobikes von carvelo)
Standortgemeinden	Thun, Steffisburg und Hilterfingen
Nutzungszahlen	20'000 Ausleihen (2024), starke Zunahme seit Wechsel Flottenmanagement 2023 (2025: 50 neue Velos)
Typ	Stationsbasiert (markiert mit Tafel und in App, Bodenmarkierung am Bhf)
Prozess	Bezug der Software bei Donkey Republic, Betrieb durch Stadt selber (Stationen, Re-Balancing, etc.)
Einführung	2020 Donkey Republic, zuvor seit 2014 Velospot
Kosten/Finanzierung	Lizenzgebühren jährlich CHF 40'000 (an Donkey Republic), Flottenmanagement jährlich CHF 120'000 (Stadt Thun, Fachstelle Arbeitsintegration), Sponsoring TCS
Freiminuten/ Spezialangebote	Mitgliedschaften (Jahresabo 60 CHF für 15-30 Freiminuten), Mitarbeitendenabos für Unternehmen mit Standort reduziert/gratis
Beteiligte und Zusammenarbeit im Verbund	Stadt Thun (Flottenmanagement durch Stadt selber), Steffisburg und Hilterfingen beteiligen sich finanziell
Lead	Stadt Thun
Weitere Angebote (privat bestellt, öffentlich zugänglich)	E-Cargobikes von carvelo nicht in Ausschreibung

Tabelle 6: Eckdaten Sharing-Angebot Thun

## 3.2 Erkenntnisse aus Anbietersicht

Für eine ganzheitliche Analyse wurden auch die Erfahrungen der Anbieter abgefragt. Dabei wurden zwei Anbieter mit unterschiedlichen Geschäftsmodellen befragt, die beide in der Schweiz an verschiedenen Orten aktiv sind.

### Publibike

Publibike ist ein Schweizer Sharing-Anbieter von Velos und E-Bikes, der über ein grosses Netz in diversen Schweizer Städten verfügt. Publibike ist ausserdem der am stärksten im öV (SBB) integrierte Sharing-Anbieter der Schweiz. Die Angebote von Publibike sind nicht eigenwirtschaftlich und werden in der Regel durch die öffentliche Hand mitfinanziert. Im Rahmen von Public Private Partnerships werden die Angebote nebst den Gemeinden auch durch Unternehmen mitgetragen. Sie kommen auf für Stationen bei ihren Standorten und können von Vergünstigungen für ihre Mitarbeitenden profitieren.

Der Vorteil von diesem Geschäftsmodell ist die Kontrolle seitens Behörde über das Angebot. Im Rahmen einer Ausschreibung kann die Bestellbehörde genaue Kriterien für das gewünschte Sharing-System definieren. Dazu zählt der Unterhalt und der Re-Balancing-Prozess, die gewünschte Stationierung der Fahrzeuge im Raum resp. an Stationen sowie die Mindestanzahl an Fahrzeugen an diesen Standorten/Gebieten. Dies stellt sicher, dass auch in Randgebieten oder Orten mit einseitiger Nutzung (an gewissen Stationen werden v.a. Fahrzeuge ausgeliehen, an anderen Stationen v.a. zurückgebracht). Mittels Vertrags wird sichergestellt, dass das Angebot beständig ist für einen definierten Zeitraum.

### Lime

Lime ist ein Sharing-Anbieter von E-Bikes und E-Scooter und weltweit tätig. Sie verfügen über eine grosse Flotte und sind in der Schweiz ebenfalls in diversen Städten vertreten. Lime ist vor allem durch E-Scooter im Free-Floating-System bekannt, verfügt aber auch über E-Bikes. Diese könnten ebenfalls stationsbasiert angeboten werden (Bodenmarkierung, Tafel, Docks, etc.).

Ihr Geschäftsmodell funktioniert grundsätzlich eigenwirtschaftlich und ohne Subventionen von Seiten der Behörden. Dabei ist die Standortgemeinde für allfällige Infrastrukturarbeiten (Stationen) zuständig, Lime bringt die Fahrzeuge und sorgt für den Betrieb. Aus Sicht Gemeinde ist bei diesem Modell weniger Einwirkung möglich, sie stellen die Bewilligung für den Sharing-Betrieb aus. Möchten Gemeinden beispielsweise eine minimale Abdeckung in Randquartieren, die nicht durch den Betrieb allein ausreichend Fahrzeuge in diesen Raum bringen, so sind diese Betriebsanforderungen durch die Gemeinde zu finanzieren.



## 4 Ansätze für Konzeptionierung Sharing-Angebot

Für die Konzeptionierung eines Sharing-Angebots sind verschiedene Eckpunkte bzw. Stellschrauben zu definieren. Es sind deren fünf, die nachfolgend erläutert werden:

Angebot	E-Roller	E-Cargobike	Velo/E-Bike	E-Scooter
Verantwortung	Städte und Gemeinden	Kanton	Organisationen	
Betrieb	Free-Floating	Stationsbasiert	Free-Floating mit Stationen an neuralgischen Punkten	
Finanzierung	Keine Finanzierung	Bestellt durch Stadt/Gemeinde	Sponsoring/Unternehmen	
Organisation	Direktvergabe	Bewilligung	Ausschreibung	

Abbildung 10: Kriterien und Ausprägungen für die Gestaltung eines Sharing-Angebots

### Angebot

Unter Angebot wird verstanden, welche Fahrzeugtypen im Sharing-System enthalten sein sollen. Im Fall des Mikromobilitäts-Sharings kommen Zweiräder infrage, nämlich E-Roller (Motorrad), E-Cargobikes, Velos und E-Bikes sowie E-Scooter (Trottinette). Je nach Standort und Anwendungsfall können verschiedene Fahrzeugtypen sinnvoll sein.

### Verantwortung

Mit Verantwortung wird definiert, wer das Sharing-Angebot koordiniert sowie ausschreibt oder bestellt. Diese Position ist verantwortlich für einen reibungslosen Betrieb und hat bei Problemen Massnahmen zu treffen. Die Standortgemeinde ist entweder aktiv oder passiv beteiligt, da sie einen Sharing-Betrieb bewilligen müssen. Meist nehmen sie auch eine aktive Rolle als Besteller wahr. Dies kann in Abstimmung mit anderen Gemeinden sein, wenn ein gemeindeübergreifendes Angebot lanciert werden soll. Ebenfalls können der Kanton oder Organisationen als verantwortliche Stelle aktiv werden, wie das Beispiel aus Chur zeigt.

### Betrieb

Es gibt unterschiedliche Betriebsmodelle für die Organisation der Fahrzeuge. Beim Free-Floating ist grundsätzlich ein ganzes Gebiet als Abstellzone definiert, wodurch überall die Fahrzeuge abgestellt werden können. Auf der App sind die Standorte der Fahrzeuge für die nächsten Nutzenden ersichtlich. Alternativ gibt es den stationsbasierten Ansatz, bei welchem die Fahrzeuge nur an bestimmten Stationen abgestellt und ausgeliehen werden können. Die Stationen sind in der Regel physisch markiert (Tafel, Bodenmarkierung, Docks, etc.) oder in der App sichtbar. Eine Mischung der beiden Betriebsmodelle ist ein Free-Floating, welches an neuralgischen Stellen mit Stationen geregelt ist. So sind beispielsweise an Bahnhöfen Abstellzonen definiert und das Abstellen im Perimeter um den Bahnhof ist abgesehen von diesen Zonen nicht möglich (Geofencing).

Der operative Betrieb vor Ort wird durch einen Partner sichergestellt. Dieser soll die Aufgaben des Re-Balancing (Velos gleichmässig auf Stationen verteilen), der Reinigung sowie Reparaturen an den Velos vornehmen. In der Schweiz wird der Betrieb mehrheitlich mit einem Arbeitsintegrations-Projekts gekoppelt, da die Aufgaben prädestiniert sind dafür. Dies wäre auch in Zug sinnvoll und wird beim Veloordnungsdienst am Bahnhof Zug bereits analog mit GGZ@work gemacht.

### Finanzierung

Bei der Finanzierung wird unterschieden, ob ein eigenwirtschaftliches Modell ohne Finanzierung von aussen betrieben wird (z.B. Anbieter Lime) oder eine Mitfinanzierung durch die Standortgemeinde erfolgt (z.B. Anbieter Publibike). Dies ist von den Ansprüchen an das Angebot abhängig, wie in Kapitel 3.2 **Erkenntnisse aus Anbietersicht** zu entnehmen ist. Eine weitere Finanzierungsmöglichkeit sind Werbung auf den Sharing-Fahrzeugen sowie die Finanzierung einzelner Stationen durch ansässige Unternehmen (z.B. an ihrem Unternehmensstandort). Dabei ist beim Angebot auf deren Bedürfnisse einzugehen.



## Organisation

Bei der Organisation wird grundsätzlich zwischen drei Varianten unterschieden.

- **Ausschreibung:** Die Ausschreibung von Angeboten durch die Gemeinde ist ein gängiges Vorgehen. Dieser Prozess benötigt etwas mehr Aufwand, ermöglicht dafür eine breit abgestützte Wahl.
- **Direktvergabe:** Eine Direktvergabe erfolgt durch den Besteller an einen von ihm gewünschten Anbieter. Dabei sind die geltenden Bedingungen für das öffentliche Beschaffungswesen zu berücksichtigen (Bestellsumme).
- **Bewilligung:** Eine weitere Möglichkeit ist die Ausstellung von Bewilligungen durch die Gemeinde an Anbieter, die im Gemeindegebiet aktiv werden wollen. Die Gemeinde kann Bedingungen stellen (z.B. max. Anzahl Fahrzeuge pro Anbieter). Das Modell wurde beispielsweise in Winterthur praktiziert.



# 5 Synthese

Nachfolgend sind die wichtigsten Erkenntnisse aus der Analyse zusammengefasst. Dabei werden die Good-Practice-Beispiele und die Auskünfte von Anbietern sowie potenziellen Nutzenden und Organisationen ausgewertet.

## 5.1 Learnings aus Beispielen

Die Good-Practice-Beispiele aus den Städten Chur, Luzern, Winterthur und Thun haben zahlreiche Erkenntnisse hervorgebracht. Weitere Erfahrungen aus anderen Städten wurden einbezogen, um die folgenden Learnings für Zug zusammenzutragen.

### Angebot

- In vielen Städten wird ein Sharing-Angebot als Teil des öffentlichen Verkehrs und somit als Teil des Service Public angesehen. Mikromobilitäts-Sharing ermöglicht Wege auf der letzten Meile zurückzulegen, wo beispielsweise der öV ungenügend oder nicht vorhanden ist. Es ist ein flexibel nutzbares Angebot, das für kürzere Strecken infrage kommt und andere Verkehrsmittel ersetzt oder ergänzt. Somit trägt es zu einer multimodalen und flexiblen Mobilität bei.
- E-Bikes sind teurer als E-Scooter im Sharing-System. Sie werden dafür durch eine breitere Zielgruppe genutzt und sind als bekanntes Verkehrsmittel zugänglicher.
- Die Integration von E-Cargobikes im gleichen System der anderen Sharing-Fahrzeuge hat sich bewährt. Die Nutzungshürde wird reduziert, da beides mit der gleichen App und dem gleichen Account gebucht werden kann.

### Verantwortung

- Bei allen Beispielen hat die Standortgemeinde eine aktive Rolle im Betrieb des Sharing-Angebots. Das Beispiel Chur zeigt, dass zwar Organisationen ein Angebot einführen und vorantreiben können, die Unterstützung von Seiten Behörden aber unerlässlich ist und das Angebot ab einem gewissen Level nicht ohne relevante Unterstützung der Behörden funktioniert oder weiterwachsen kann.

### Betrieb

- Freefloating ist zwar beliebt bei den Nutzenden, führt aber im öffentlichen Raum zu Problemen und geniesst bei der Bevölkerung wenig Akzeptanz. Die grösseren Städte tendieren daher zu Stationen. Zudem steuern sie das Abstellen aber auch das Fahren über «Geofencing». So kann ein Fahrzeug an sensiblen Orten weder gefahren noch abgestellt werden.
- Auch in Aussenquartieren hat sich die Einrichtung von Stationen bewährt. Damit wird einerseits ein minimales Angebot sichergestellt und andererseits das Angebot sichtbar gemacht und eine geordnete Abstellung an einem zentralen Ort des Quartiers sichergestellt.
- Die Anzahl Stationen ist ein relevanter Wachstumsfaktor. Beim Ausbau des Stationsnetzes ist ein überdurchschnittliches Wachstum festgestellt worden (z.B. Chur, nachdem das Angebot vom Pilot- in den Regelbetrieb vergrössert wurde).

### Finanzierung

- Ein flächendeckendes Bikesharing geht nicht ohne Mitfinanzierung der öffentlichen Hand. Anfänglich wurde dies beispielsweise in der Stadt Zürich probiert, dies hat sich jedoch trotz guter Nutzerzahlen langfristig als nicht tragbar erwiesen.
- Eigenwirtschaftliche Bikesharing-Systeme sind allenfalls in sehr dichten Räumen mit hoher Nachfrage möglich. Zahlt sich das Angebot wirtschaftlich nicht aus oder läuft in gewissen Gebieten nicht an aufgrund fehlender Nachfrage, ziehen sich die Anbieter jedoch ganz oder partiell zurück.
- Bei Mischsystemen mit E-Scootern und E-Bikes könnte eine Querfinanzierung möglich sein.
- E-Scootersharing hat sich ohne Mitfinanzierung der öffentlichen Hand als möglich erwiesen. Die Standortgemeinden ziehen dabei Konzessionsgebühren und teilweise Umsatzabgaben ein. Es handelt sich um sehr dichte Räume, in denen dieses System Erfolg hat.
- Ohne Mitfinanzierung ist bei jedem System der Einfluss der Standortgemeinde auf das Angebot (wo stehen wie viele Fahrzeuge) sehr beschränkt. Ein dauerhaftes und flächendeckendes Angebot kann nicht garantiert werden.



- Die Kosten variieren stark zwischen den Anbietern (z.B. nextbike und Publibike). Somit helfen bei einer Ausschreibung klare Anforderungs- und Bewertungskriterien, um die Angebote eingehend vergleichen zu können.

### Organisation

- Bei der Ausschreibung sind faire Bedingungen zu formulieren. Der Preis für die Endnutzenden ist vorzugeben. Betrieblich relevante Punkte (z.B. Reaktionszeit bei Falschparkern) sind hoch zu gewichten.
- Im Betrieb haben sich klare Vertragsbedingungen bewährt. So sind von Beginn weg definierte Sanktionen hilfreich, um im Zweifelsfall akkurat reagieren zu können.
- Die Bereitstellung der Daten ist eine weitere wichtige Bedingung der öffentlichen Hand.

## 5.2 Learnings von Sharing-Anbietern

Im Rahmen einer Ausschreibung ist zu klären, welche Anforderungen konkret für ein Mikromobilitäts-Sharing-Angebot gewünscht sind. Je mehr Kontrolle und Beständigkeit gewünscht sind, desto mehr Kriterien sind durch die Anbietenden zu erfüllen. Dies führt wiederum zu Mehrkosten, die durch die Bestellbehörde (oder durch andere Finanzierungsquellen) zu begleichen sind. Ein rein eigenwirtschaftliches System ist für Bikesharing ohne E-Scooter im Kanton Zug nicht denkbar.

## 5.3 Learnings aus Nutzersicht

Ein stationsbasiertes Bikesharing-Angebot wird von verschiedenen Stakeholdern befürwortet. Dabei sind die Bevölkerung, Arbeitnehmende und Touristen mögliche Zielgruppen. Damit das Sharing-Angebot all diesen Nutzergruppen dienlich ist, ist der Buchungsprozess einfach und mehrsprachig zu gestalten, das Netz gemeindeübergreifend aufzubauen sowie Fahrten von A nach B zu ermöglichen mit Stationen an attraktiven Standorten (u.a. öV-Haltestellen, Points of Interest für die verschiedenen Zielgruppen). Firmen sowie Transportunternehmen und Arealeigentümer sind denkbare Partner für die Etablierung des Angebots.

## 5.4 Learnings Kosten pro Fahrzeug

Zur Abschätzung der Kosten für ein Sharing-Angebot wurden Referenzwerte aus verschiedenen Schweizer Städten berechnet. Dabei sind die Kosten pro Fahrzeug als Kennwert definiert worden. Es zeigt sich, dass E-Scooter-Sharing bei den bekannten Beispielen nicht durch die öffentliche Hand mitfinanziert werden, sondern im Gegenteil Konzessionsgebühren und Erfolgsbeiträge (St. Gallen) entrichtet werden. Bikesharing wird in den meisten Fällen subventioniert. Bei den E-Bikes werden in allen Städten Beiträge von der öffentlichen Hand geleistet. Diese bewegen sich jährlich zwischen rund 500 bis 1000 Franken pro Velo und rund 1000 bis 2000 Franken bei E-Bikes. Die grosse Spannweite der Beträge ist auf die verschiedenen Finanzierungs- und Betriebsmodelle zurückzuführen. So wird beispielsweise in Thun ein Grossteil der Leistungen durch die Stadt bereitgestellt, die nicht alle separat in dieser Kennzahl ausgewiesen werden können. In Basel stammt die Zahl von Pick-e-Bike, welche durch die Basler Kantonalbank, die BLT Baselland Transport AG und EBM Energie AG aufgebaut wurde. Die Mitfinanzierung dieser drei Trägerschaften ist nicht bekannt. Bei den Zahlen von Luzern/Horw inkludiert sind die Kosten für die Freiminuten der Bevölkerung, daher ist die Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand dort etwas erhöht.

Subvention	Basel	Bern	Chur	Luzern	Horw (LU)	Nyon	St. Gallen	Thun	Winterthur	Zürich
Velo	-	CHF 476	n.a.	CHF 800	CHF 1'043	n.a.	0.-	CHF 667	0.-	CHF 400
E-Bikes	CHF 300				CHF 2'150					
E-Scooter	-	-	-	-	-	-		-		-

Tabelle 7: Kosten pro Sharing-Fahrzeug in verschiedenen Schweizer Städten



## 6 Konzept Sharing Mikromobilität Zug

Aus den gesammelten Erkenntnissen aus der Synthese sowie den Anforderungen seitens Gemeinden, welche im Rahmen der Workshops kundgetan wurden, konnte ein Konzept erarbeitet werden. Die Abbildung fasst die Eckpunkte des geplanten Angebots zusammen. Im Detail ist folgendes Modell angedacht:

Angebot	E-Roller	E-Cargobike	Velo/E-Bike	E-Scooter
Verantwortung	Städte und Gemeinden	Kanton		Organisationen
Betrieb	Free-Floating	Stationsbasiert	Free-Floating mit Stationen an neuralgischen Punkten	
Finanzierung	Keine Finanzierung	Bestellt durch Stadt/Gemeinde	Sponsoring/Unternehmen	
Organisation	Direktvergabe	Bewilligung	Ausschreibung	

Abbildung 11: Eckpunkte Konzept Sharing Mikromobilität Zug

### 6.1 Angebot und Standorte

Aus den Workshops ging hervor, dass ein Bikesharing gewünscht ist. Die Einführung von E-Scootern wird bewusst nicht angestrebt, da sie häufig zu Problemen im öffentlichen Raum führen. Besonders das unsachgemässe Abstellen beeinträchtigt Trottoirs, blockiert Ein- und Ausgänge sowie Zugänge für mobilitätseingeschränkte Personen. Zudem ersetzen E-Scooter oft Wege, die sonst zu Fuss zurückgelegt würden, wodurch ihr Beitrag zur nachhaltigen Mobilität gering bleibt. Auch auf die Einführung von E-Rollern (elektrische Motorroller) soll verzichtet werden. Diese sind derzeit noch nicht weit verbreitet, und die bisherigen Nutzungszahlen bleiben deutlich hinter den Erwartungen zurück. Darüber hinaus zählen sie zum motorisierten Individualverkehr und stehen somit nicht im Einklang mit dem Ziel, Veloverkehr zu stärken. Offen ist derzeit, ob E-Cargobikes eingeführt werden sollen. Ein flächendeckendes Angebot erscheint zurzeit nicht notwendig, jedoch könnte ein punktuell angebot pro Gemeinde sinnvoll sein, um gezielt emissionsarme Transportalternativen zu fördern.

Aufgrund der aktuellen Erfahrungen der anderen Städte könnte mit einem Anteil an E-Bikes eine breitere Zielgruppe angesprochen werden. Es wird vorgeschlagen, 30% E-Bikes im System einzuführen. Als jährliche Referenzkosten werde pro Velo 1'050 Franken und pro E-Bike 2'150 Franken angenommen. Die nachfolgende Kostenschätzung basiert auf diesen Werten. Grundsätzlich kann der Anteil E-Bikes pro Gemeinde individuell sein, was in der modularen Ausschreibung entsprechend deklariert werden kann.

Wie Good Practice Beispiele anderer Städte zeigen, sind Freiminuten für die Bevölkerung ein wichtiges Argument für die Nutzung eines Sharing-Angebots. Idealerweise wird dies von allen teilnehmenden Standortgemeinden im gleichen Mass angeboten. Dies würde sich auch mit der Forderung aus der Motion an die Stadt Zug decken, auch Anreize einzuführen. Das Ziel eines Bikesharings ist es, das Verkehrsmittel Velo zu fördern und eine Verlagerung vom MIV aufs Velo zu bewirken. Dies kann mit einem kostenlosen resp. vergünstigten Angebot unterstützt werden.

Für die einzelnen Gemeinden werden nachfolgend Standortkarten präsentiert, die mögliche Stationen eines Bikesharing-Angebots sowie die dort vorgesehene Anzahl «Velos» (Velos oder E-Bikes) darstellt. Dies dient als erster Anhaltspunkt und ist durch die Gemeinden mit ihrem örtlichen Detailwissen zu prüfen. Ebenfalls sind noch keine Abklärungen mit Grundeigentümern gemacht worden. Bei der Auswahl der Standorte wurden folgende Kriterien berücksichtigt:

- öV-Haltestellen
- Ortszentrum mit Einkaufsmöglichkeiten
- Sport-/Schulanlagen
- Wichtige Wohnquartiere
- Arbeitsplatzgebiete/Unternehmensstandorte



Die Karten zeigen ein minimales Angebot, das durch die Gemeinden individuell erweitert werden kann. Da ein Sharing-Angebot erst ab einer gewissen Grundabdeckung in einem Gebiet einen Mehrwert für zahlreiche Nutzenden und diverse Wege bringt, sollte die vorgeschlagene Anzahl Stationen nicht unterschritten werden. Diese wurde abgeglichen mit dem Potenzial, welches im Shared Mobility Booster der Mobilitätsakademie berechnet wird. Dies berechnet sich auf Basis der Faktoren Raumkategorie, Benchmarking Top-10-Gemeinden (Sharingangebot) pro Raumkategorie, nationale Sharing-Ziele bis 2030 sowie der Anzahl Einwohnenden. Das konzipierte Angebot umfasst rund 15-23% dieses berechneten Potenzials. Nachfolgend werden die Anzahl konzipierter Stationen und Velos aufgelistet sowie die einzelnen Standortkarten pro Gemeinde aufgeführt.

	Total	Stadt Zug	Baar	Steinhausen	Cham	Hünenberg	Risch	Unterägeri
Anzahl Velos	279	96	51	18	39	21	33	21
Anzahl Stationen	79	23	15	6	12	7	9	7

*Tabelle 8: Übersicht Anzahl Velos und Stationen pro Gemeinde*





## Baar

In Baar sind die grösseren Stationen mit je 6 Velos am Bahnhof und am Kantonsspital angeordnet. Weitere befinden sich an den S-Bahnhaltestellen, im Lättich mit Arbeit- und Freizeitnutzung sowie in den verschiedenen Quartieren. Eine zusätzliche Station befindet sich in Allenwinden bei der Schulanlage.

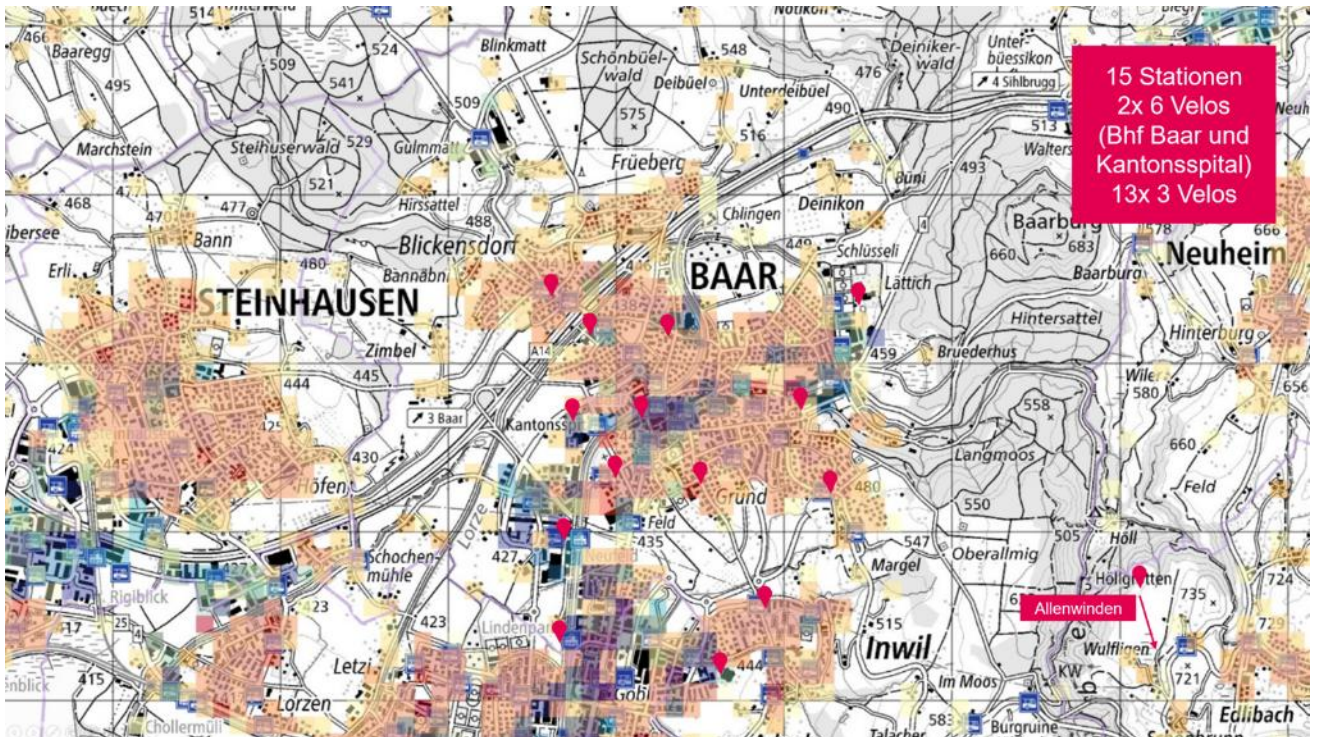


Abbildung 14: Stationen Bikesharing Gemeinde Baar

## Steinhausen

Die Stationen in Steinhausen befinden sich beim Dorfplatz im Zentrum, beim Bahnhof, dem Einkaufszentrum Zugerland, dem Gewerbegebiet Sennweid sowie den Schul- und Sportanlagen Feldheim und Sunnegrund. Damit werden die wichtigsten stark frequentierten Orte der Gemeinde abgedeckt, weitere Stationen im Bereich der Wohnsiedlungen sind denkbar.

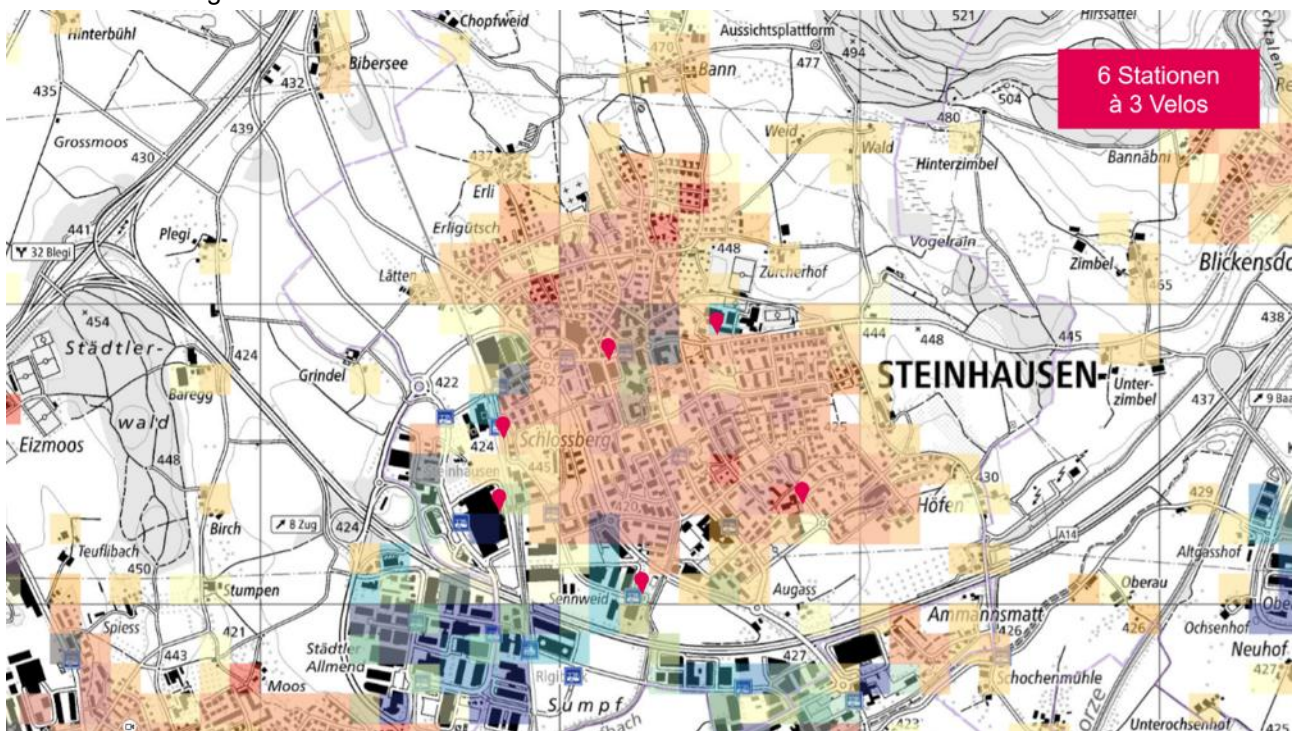


Abbildung 15: Stationen Bikesharing Gemeinde Steinhausen



## Cham

Das Angebot in Cham umfasst drei Stationen an Bahnhaltstellen in Seenähe. Weitere sind bei der Andreas-Klinik sowie der Sportanlage Röhrliberg verortet. Auch die Ortsteile Lindencham und Hagendorn sind mit je einer Station im Netz angebunden. Weitere befinden sich im Zentrum und in Wohnquartieren.

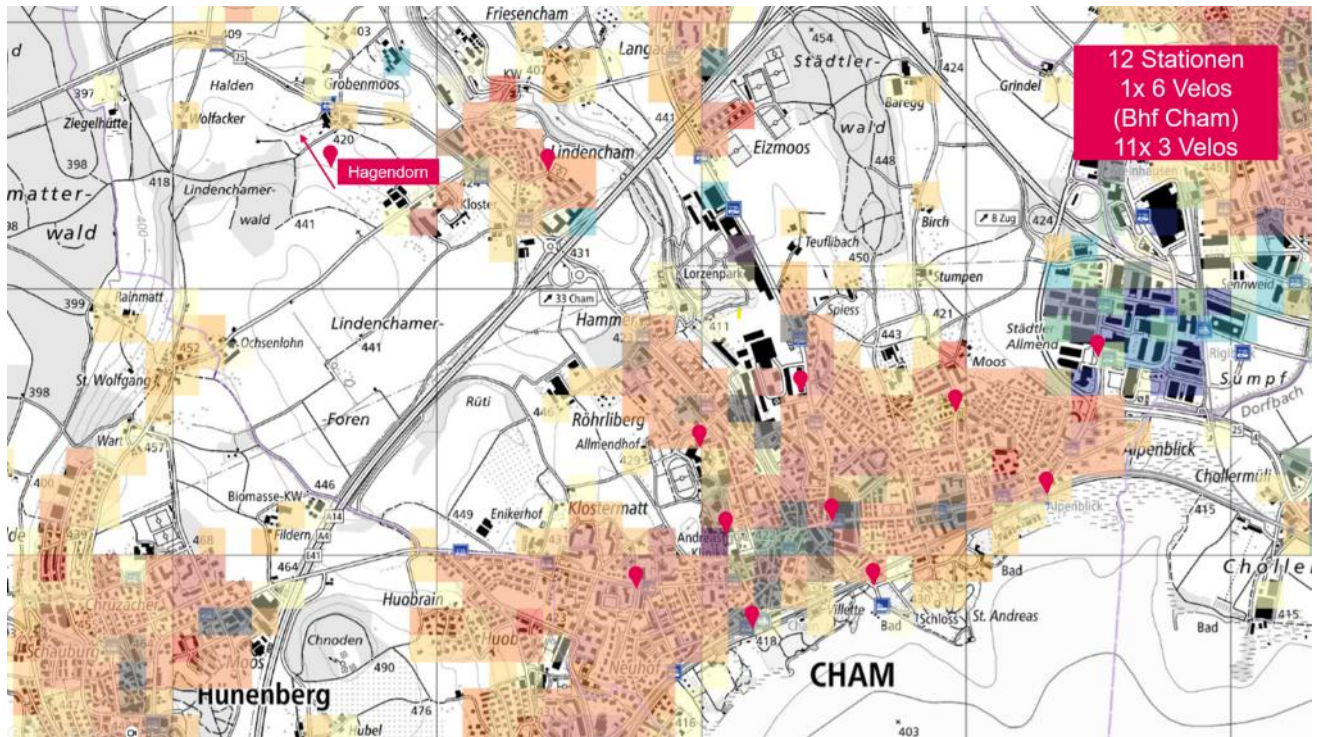


Abbildung 16: Stationen Bikesharing Gemeinde Cham

## Hünenberg

Bei der Standortwahl in Hünenberg wurden die drei Ortsteile Dorf, See und Bösch berücksichtigt. Hier sind jeweils die Bahn- und Busstationen sowie Wohnquartiere und Schulstandorte eingeflossen. Mit der Wart wird zudem ein Ausflugsziel ohne öV-Erschliessung abgedeckt.

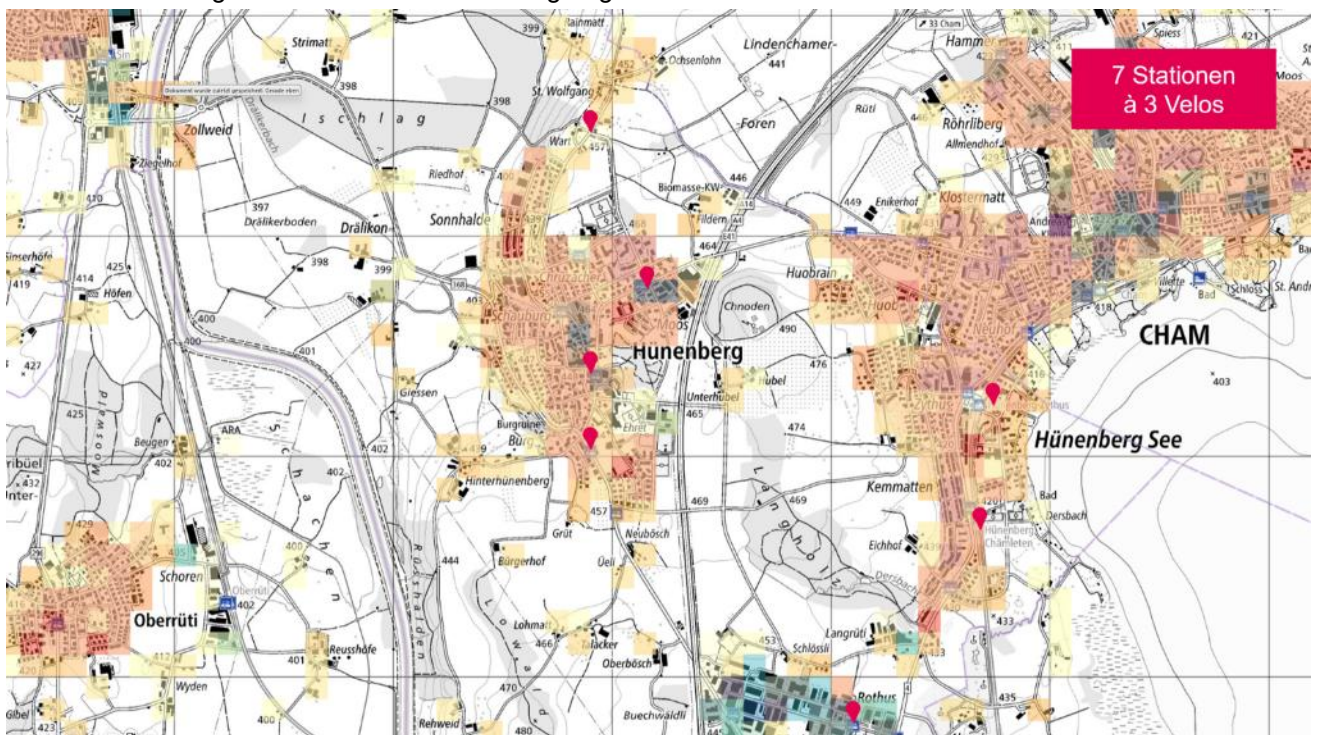


Abbildung 17: Stationen Bikesharing Gemeinde Hünenberg



## Risch

In der Gemeinde Risch ist der Bahnhof Rotkreuz Dreh- und Angelpunkt fürs Sharing-Angebot mit zwei Stationen am Bahnhof für die jeweiligen Ortsteile auf beiden Seiten. Im Suurstoffi-Areal sowie beim Standort der Roche können die Stationen durch zahlreiche Arbeitnehmende benutzt werden. Auch Buonas und Risch am See werden mit je einer Station ausgestattet, insbesondere für die Freizeitnutzung.

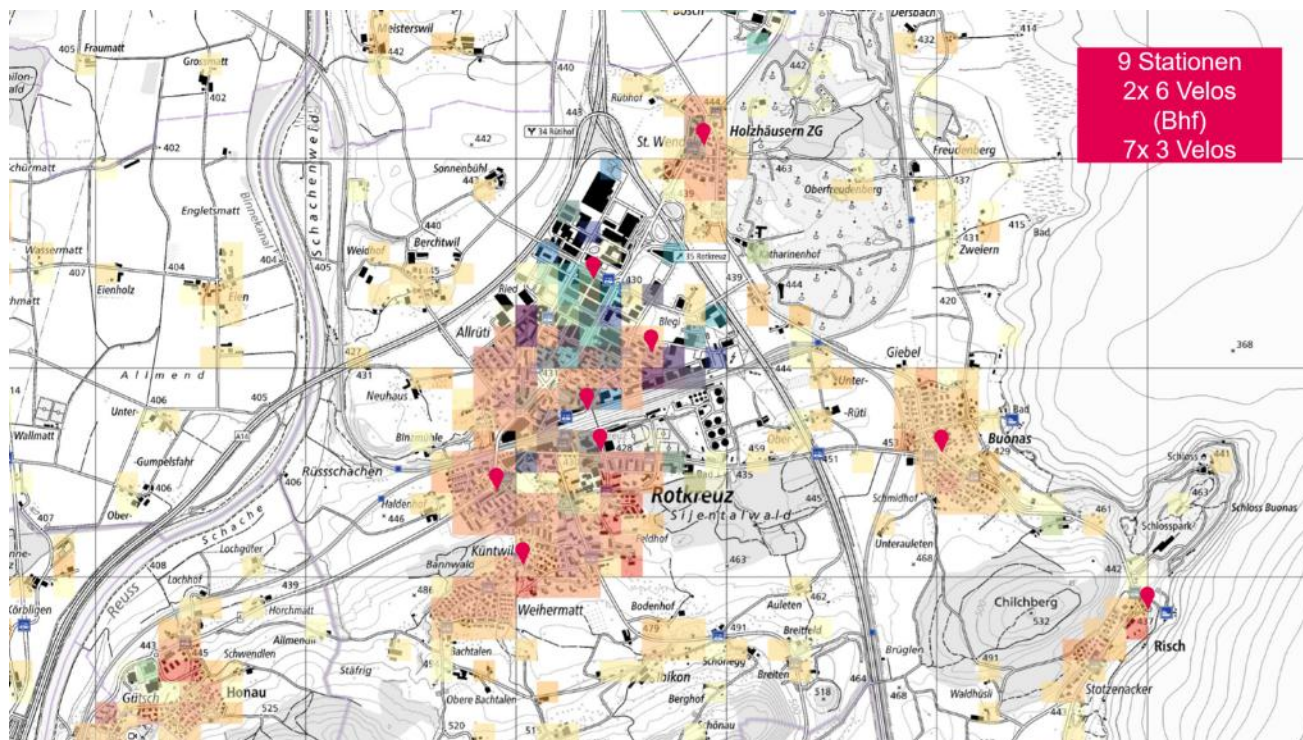


Abbildung 18: Stationen Bikesharing Gemeinde Risch

## Unterägeri

In Unterägeri wird ein moderates Angebot konzipiert. Im Raum Zug ist es aktuell eine Enklave, da die Fahrt bis nach Baar eher weit und vor allem steil ist. Das Angebot ist insbesondere auf Touristen ausgelegt, mit Stationen am Campingplatz und dem Seebad. Dazu kommen Stationen im Zentrum, bei der Sportanlage Buchholz und der Gewerbezone. Es muss geprüft werden, ob das Angebot in Unterägeri – allenfalls zusammen mit Oberägeri – als eigenes Netz zu betreiben ist, um aufwendige Fahrzeug-Rückführungen zu vermeiden. Die Erfahrung zeigt, dass die Velos primär für die Talfahrt nach Zug genutzt würden.

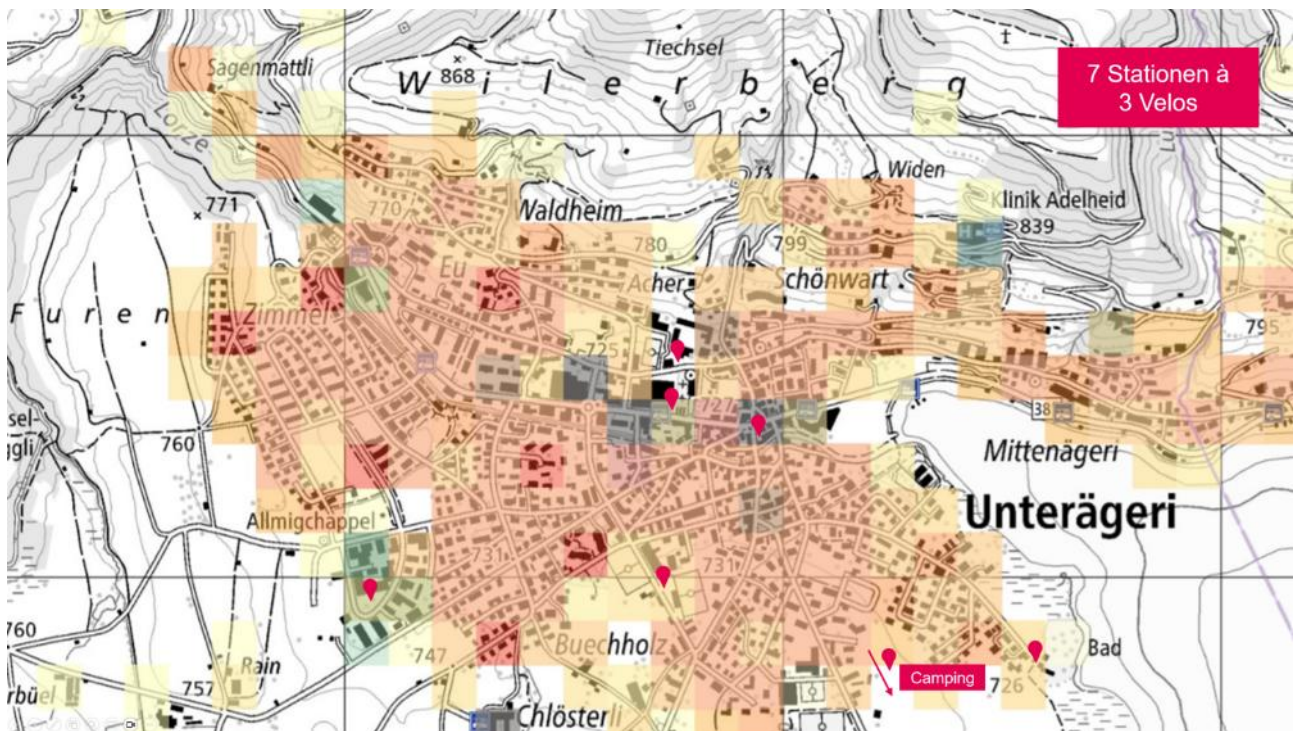


Abbildung 19: Stationen Bikesharing Gemeinde Unterägeri

## 6.2 Verantwortung

Der Kanton hat mit der Initiierung eine koordinierende Aufgabe wahrgenommen. Für die weitere Ausarbeitung ist ein geeignetes Gremium für die Umsetzungsplanung ist zu bilden. Darin sind Gemeindevertretende aller Umsetzungsgemeinden einzuladen. Denkbar ist, dass sich unter dem Lead einer führenden Gemeinde eine Kerngruppe (4–5 Personen) um die Ausschreibung und Koordination kümmert und ein erweitertes Gremium (alle Gemeinden) punktuell beigezogen wird sowie die gemeindespezifischen Anforderungen in die Kerngruppe trägt. Alternativ ist die Unterstützung durch eine externe Stelle denkbar. Ob und in welcher Form sich der Kanton im weiteren Verlauf am Prozess beteiligen wird, ist derzeit noch offen und bedarf einer Klärung.

## 6.3 Betrieb

Der Betrieb in Zug soll stationsbasiert erfolgen, wie dies in den Workshops von allen Gemeinden sowie von Seiten der befragten Stakeholder geäussert wurde. Die Erfahrungen mit Free-Floating-Systemen im Raum Zug sind negativ behaftet, da die Abstell Situationen im öffentlichen Raum nicht zufriedenstellend war. Trotz des Vorteils der flexibleren Nutzung wird davon abgesehen. Zudem sind mit stationsbasierten Bikesharing-Systemen in der Schweiz gute Erfahrungen gemacht worden.

Die Stationen sind mit kleinem Aufwand einzurichten. Sinnvoll ist eine Tafel zur Beschriftung, damit die Abstellflächen/-plätze im öffentlichen Raum sichtbar sind. In der App sind die Stationen hinterlegt, wodurch die Nutzenden die Stationen finden. Bei hoch frequentierten Standorten ist zudem eine Bodenmarkierung denkbar (z.B. Bahnhöfe). Diese einfache Art von Stationsmarkierung hält einerseits die Kosten tief und ermöglicht eine gewisse Flexibilität, um die Standorte der Stationen zu optimieren, je nach deren Nutzung. Auch temporäre Stationen z.B. bei grösseren Events sind so machbar. Bikesharing-Systeme, die grosse Installationen im öffentlichen Raum benötigen, werden nicht empfohlen.

Für Betrieb und Unterhalt ist ein lokaler Partner einzubinden. Dieser soll die Aufgaben des Re-Balancing (Velos gleichmässig auf Stationen verteilen), der Reinigung sowie Reparaturen an den Velos vornehmen. Idealerweise ist der Partner im gesamten Gebiet dafür zuständig, da es sich um ein zusammenhängendes Netz handelt. Die Institution GGZ@work wurde als geeigneter Partner genannt und angefragt. Sie wäre sehr interessiert an diesen Aufgaben. Genaue Prozesse und Aufgaben müssten aber noch definiert werden. Ihre Erfahrung aus der Betreuung der eingestellten Sharing-Angebote (Bikesharing Zug) sind von Vorteil.

## 6.4 Finanzierung und Kosten

Die Finanzierung ist durch die Gemeinden sicherzustellen. Ein eigenwirtschaftlicher Betrieb kommt für das gewünschte Angebot kaum in Frage. Dies zeigt sich in den Beispielen aus verschiedenen Schweizer Städten. Die Kosten sind insbesondere vom Anteil herkömmlicher Velos oder E-Bikes abhängig, wobei letztere etwa die doppelten Kosten pro Jahr verursachen. Finanzielle Unterstützung für das Angebot ist bei interessierten Unternehmen zu ersuchen. Sie können für potenziell Nutzende eine Station am Standort ermöglichen. Zielführend ist, wenn sie diese finanzieren und zugleich die Nutzung für ihre Mitarbeitenden kostenlos wird. Dies trägt auch zu einer guten Grundauslastung des Angebots bei und kurbelt die Nutzung insgesamt an.

### Kosten

Für die Berechnung der zu erwartenden Kosten wurde für jede Gemeinde das Mengengerüst aus dem vorliegenden Kapitel verwendet. Dies ist ausschlaggebend für die Aufteilung der Gesamtkosten. Folgende Kostenarten sind zu erwarten:

- **Umsetzungsbegleitung:** Auf Basis des vorliegenden Berichts sind im Hinblick auf die Ausschreibung und Umsetzung die genauen Werte zu definieren und Anforderungen für die Ausschreibung zu schärfen. Die Begleitung kann durch Externe erfolgen und/oder über die Koordinationsgruppe abgewickelt werden, welche künftig für das Angebot zuständig ist.
- **Ausschreibung:** Die Ausschreibung sowie die Koordination der Rückmeldungen und Auswahl des passenden Anbieters ist darunter zusammengefasst.
- **Kommunikation:** Darunter sind die Aufwände für die Bekanntmachung des Angebots sowie die fortlaufende Kommunikation nach der Einführungsphase (Kampagnen) zu verstehen. Es sind Sach- und Dienstleistungsaufwände (z.B. Grafiker, Kommunikationsagentur) darunter erfasst.
- **Infrastruktur:** Für die Erstellung der Stationen können kleinere Infrastrukturarbeiten anfallen. Diese sind je nach Standort verschieden und abhängig von der gewünschten Ausgestaltung der Stationen (Markierung, Beschilderung, Unterstände, etc.).
- **Fahrzeuge:** Die Kosten für das Sharing-Angebot werden pro Fahrzeug berechnet. Darin enthalten sind sämtliche Aufwände von Seiten Sharing-Anbieter (Fahrzeug, Bereitstellung und Re-Balancing der Fahrzeuge, Unterhalt und Reparaturen, Akkuwechsel, etc.) zur Einhaltung der geforderten Standards gemäss Ausschreibung. Zudem inkludiert sind die Aufwände für Freiminuten für die Bevölkerung (Referenzwert Nextbike Region Luzern). Bereits gegengerechnet sind die Einnahmen aus der Nutzung.

Die Kosten sind für eine minimale Betriebsdauer von 3 Jahren berechnet sowie pro Jahr ausgewiesen. Der Initialaufwand im Jahr 1 ist insbesondere wegen der Umsetzungsbegleitung, Ausschreibung, Kommunikation und Infrastruktur klar höher als in den folgenden Betriebsjahren. Als Referenz wurde der exakte Wert der Kosten pro Velo und Jahr des Anbieters Nextbike für die Gemeinde Horw genommen. Darin inkludiert sind die Freiminuten (30 Minuten Gratisnutzung für alle Einwohnenden sowie die Mitarbeitenden der Gemeinde) und die Einnahmen.



	Total	Stadt Zug	Baar	Steinhausen	Cham	Hünenberg	Risch	Unterägeri
Anzahl Velos	279	96	51	18	39	21	33	21
Anzahl Stationen	79	23	15	6	12	7	9	7
Infrastrukturkosten pro Station	CHF 300							
Anteil E-Bikes an Flotte	30%							
Anteil Velos an Flotte	70%							
Kosten pro Velo und Jahr	CHF 1'050							
Kosten pro E-Bike und Jahr	CHF 2'150							
Zeitraum	3 Jahre							
Vergleich Potenzial Shared Mobility Booster		393	312	129	221	112	141	116
% des Potenzials		24%	16%	14%	18%	19%	23%	18%

Tabelle 9: Berechnungsgrundlagen Kosten Sharing Mikromobilität Region Zug

Kostenart	Total 3 Jahre	Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3
Umsetzungsbegleitung	CHF 10'000	CHF 10'000		
Ausschreibung	CHF 10'000	CHF 10'000		
Kommunikation	CHF 40'000	CHF 20'000	CHF 10'000	CHF 10'000
Infrastruktur (physisch und digital)	CHF 23'700	CHF 23'700		
Fahrzeuge	CHF 1'155'060	CHF 385'020	CHF 385'020	CHF 385'020
<b>Total</b>	<b>CHF 1'238'760</b>	<b>CHF 448'720</b>	<b>CHF 395'020</b>	<b>CHF 395'020</b>

Kosten pro Gemeinde (brutto)	Total 3 Jahre	Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3
Stadt Zug	CHF 426'240	CHF 154'398	CHF 135'921	CHF 135'921
Baar	CHF 226'440	CHF 82'024	CHF 72'208	CHF 72'208
Steinhausen	CHF 79'920	CHF 28'950	CHF 25'485	CHF 25'485
Cham	CHF 173'160	CHF 62'724	CHF 55'218	CHF 55'218
Hünenberg	CHF 93'240	CHF 33'775	CHF 29'733	CHF 29'733
Risch	CHF 146'520	CHF 53'074	CHF 46'723	CHF 46'723
Unterägeri	CHF 93'240	CHF 33'775	CHF 29'733	CHF 29'733
<b>Kontrollsumme Total Finanzierung</b>	<b>CHF 1'238'760</b>	<b>CHF 448'720</b>	<b>CHF 395'020</b>	<b>CHF 395'020</b>

## Tarife Endnutzende

Im Prozess der Ausschreibung sind ebenfalls die Tarife der Endnutzenden zu berücksichtigen. Als Referenzen können die folgenden Tarife dienen. Die Berechnungsmodelle sind unterschiedlich je nach Stadt und Velotyp (Standard/E-Bike), zudem gibt es Vorzugstarife für Einwohnende oder Kunden mit Sharing-Abos.

Basistarife	15 Min	30 Min	Weitere 15 min	Weitere 30 Min	Weitere 1 Min
Chur (Velos)	1 CHF		1 CHF		
Chur (E-Bikes)	2 CHF		2 CHF		
Luzern (Velos)		2 CHF	1 CHF		
Luzern (E-Bikes)		4 CHF	2 CHF		
Thun (Velos)		1 CHF		1 CHF	
Thun (E-Bikes)	2 CHF	3 CHF		3 CHF	
Zürich (Velos)		3 CHF			0.10 CHF
Zürich (E-Bike)		5 CHF			0.20 CHF
Vorzugstarife (Einwohnende, Sharing-Abos)	15 Min	Weitere 15 min	Weitere 1 Min	Bis 1h täglich	Erste 90 min
Chur (Velos)					0 CHF
Chur (E-Bikes)		0 CHF			Normaltarif
Luzern (Velos)		0 CHF			Normaltarif
Thun (Velos)				15 CHF/Monat	
Thun (E-Bikes)				5 Ausleihen à 30 min inklusiv	
Zürich (Velos)		0 CHF	0.10 CHF		
Zürich (E-Bike)	0 CHF	1 CHF	0.20 CHF		

Tabelle 10: Kostenberechnung Sharing-Angebot

Zusätzlich zu den Basistarifen sind auch in Zug Vorzugskonditionen für Einwohnende der Gemeinden zu definieren. Bewährt haben sich 30 Freiminuten pro Nutzung (z.B. Stadt Luzern) insbesondere um die Nutzung in den Einführungs Jahren zu fördern.

## 6.5 Organisation

Der Anbieter des Sharing-Angebots soll über eine Ausschreibung eruiert werden. Dies ermöglicht die Wahl eines passenden Angebots sowie den Vergleich von mehreren Anbietenden hinsichtlich definierter Kriterien. In erster Linie ist ein Gremium/Projektgruppe zu erstellen, die sich um die Ausschreibung sowie die Koordination im Betrieb kümmert. Denkbar ist, dass eine führende Gemeinde den Lead übernimmt.

Referenzbeispiele aus anderen Städten zeigen, dass sich eine Rahmenausschreibung bewährt hat. Diese klärt die grundlegenden Bedingungen. Die Verträge mit dem Anbieter werden jedoch direkt mit den Standortgemeinden abgeschlossen, wo standortspezifisch weitere Details und Anforderungen geklärt sind. Es wird vorgeschlagen, dass der operative Betriebspartner vor Ort in der Ausschreibung bereits als Typ (z.B. Arbeitsintegration) oder ganz konkret festgelegt wird (z.B. GGZ@work). Dabei können bereits Kosten definiert werden für diesen Betriebspartner (Leistungen durch Anbieter bei diesem Partner einzukaufen zu diesem Preis), wie es auch in Luzern gemacht wurde. Folgende Aufgaben sind durch das Gremium zu bestreiten:

- Erstellung Ausschreibungsunterlagen für Gesamtangebot inkl. Freiminuten
- Offerprüfung, Rückfragen
- Erteilung Zuschlag an Anbieter
- Koordination Einführung Angebot
- Betriebsprozesse aufgleisen (z.B. mit Sozialpartner)
- Kommunikation des Angebots
- Monitoring und Anpassungen Angebot



Ergänzend dazu haben die einzelnen Gemeinden folgende Aufgaben:

- Definition Angebotsumfang in der Gemeinde (Anzahl Stationen und Velos, Verortung) im Rahmen der Hauptausschreibung
- Budgetierung Angebot in Gemeindebudget
- Angehen von Unternehmen und weiteren (Standort-)Partnern für Mitfinanzierung und Spezialangebote für deren Mitarbeitenden

## 6.6 Zeitlicher Ablauf

Der zeitliche Ablauf wurde auf einen möglichen Start des Angebots auf Anfang 2027 ausgerichtet.

### Mögliche Meilensteine

Zeitpunkt	Was	Wer
Dezember 2025	Abschluss und Versand Bericht	Kanton
Januar 2026	Aussprache Kanton und Gemeinden	Kanton und Gemeinden
Februar 2026	Grundsatzentscheid Gemeinden	Beteiligte Gemeinden
April 2026	Aufbau Organisation und Bereinigung Konzept	Beteiligte Gemeinden
Juni 2026	Ausschreibung	Beteiligte Gemeinden
November 2026	Vergabe an Anbieter	Beteiligte Gemeinden
März 2027	Start Angebot	Beteiligte Gemeinden

Tabelle 11: Meilensteinplan Sharing Mikromobilität Zuger Gemeinden



## 7 Auswertung der Vernehmlassung

Der Kanton stellte den finalen Entwurf des nun vorliegenden Berichts der Stadt Zug und den Gemeinden Baar, Steinhausen, Cham, Hünenberg, Risch und Unterägeri zur Vernehmlassung (3. Juli bis 15. September 2025) zu. Die Gemeinden unterstrichen in ihren Rückmeldungen die Wichtigkeit des gemeinsamen Vorgehens sowie der Teilnahme möglichst zahlreicher Gemeinden. Ebenso würde eine weitere Koordination durch den Kanton begrüsst. Der Konzeptinhalt wurde im Grundsatz gutgeheissen, soll aber noch individuell je Gemeinde angepasst werden (Anzahl und Lage der Standorte sowie Anteil E-Bikes). Der bisherige Zeitplan wurde als zu ambitioniert eingeschätzt und im Kapitel 6.6 bereits angepasst. Klärungsbedarf besteht bei der Finanzierung des angestrebten Angebots. Sechs Gemeinden wünschen, dass der Kanton rund die Hälfte der Kosten aus dem Objektkredit für Soft-Massnahmen zur Förderung des Velofahrens finanziert. Eine Gemeinde wünscht, dass die Finanzierung gänzlich durch Private und den Kanton sichergestellt wird. In der Beantwortung des Postulats vom 17. Mai 2022 betreffend kantonale Förderung eines Veloverleihsystems hielt der Zuger Kantonsrat jedoch fest, dass die Umsetzung – auch finanziell – bei den Gemeinden liegt.

Zur Klärung der offenen Punkte und des weiteren Vorgehens lädt der Kanton die Zuger Gemeinden Anfang 2026 zu einer Aussprache ein.

