

Protokollauszug vom

23.08.2023

Departement Bau und Mobilität / Tiefbauamt:

Ausschreibung für stationslose Fahrzeugverleihsysteme ab 1. Januar 2024

IDG-Status: teilweise öffentlich

SR.23.616-1

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird beauftragt, zwei Konzessionen zum Betrieb eines stationslosen Fahrzeugverleihsystem für E-Scooter und optional E-Bikes und/oder E-Cargo-Bikes auf dem öffentlichen Grund der Stadt Winterthur in einem offenen Submissionsverfahren im Staatsvertragsbereich auszuschreiben.

2. Die Eignungs- und Zuschlagskriterien werden genehmigt:

<b>Eignungskriterien</b>	Geeignet sind Anbietende, die Erfahrungen in der Ausführung von Leistungen ähnlicher Grösse und Komplexität nachweisen können. Weiter sind nur Anbietende geeignet, welche die nachfolgenden Muss-Kriterien erfüllen (vgl. Beilage 2): Anforderungen an Fahrzeuge, Ortung der Fahrzeuge, Parkierung und Flottenmanagement, Reporting, Kundendienst, Vorgaben zur Nutzung und Sicherheit, Gebühren und Abgaben, Sanktionierung von Nutzenden und Zusammenarbeit
<b>Zuschlagskriterien</b>	Betriebskonzept (30 %)
	Nachhaltigkeit (20 %)
	Organisation (20 %)
	Preis (20 %)
	Referenzen (10 %)

3. Dem Vertragsentwurf zum Betrieb eines stationslosen Fahrzeugverleihsystem für E-Scooter und optional E-Bikes und/oder E-Cargo-Bikes auf dem öffentlichen Grund der Stadt Winterthur gemäss Beilage 4 wird zugestimmt.

4. Das Departement Bau und Mobilität wird beauftragt und ermächtigt, die beiden Zuschläge zu erteilen und die Absagen zu verfügen.

5. Das Departement Sicherheit und Umwelt wird beauftragt und ermächtigt, die beiden Konzessionsverträge an die Zuschlagsempfängerinnen gemäss Dispo Ziffer 4 zu unterschreiben.
6. Das Departement Sicherheit und Umwelt, Stadtpolizei, wird ermächtigt, sollte es zu Verzögerungen bei der Vergabe kommen, die bestehenden Bewilligungen, die gestützt auf SR.22.767-1 vom 2. November 2022 erteilt wurden, bis zur Inkraftsetzung der neuen Verträge zu verlängern.
7. Die Medienmitteilung wird gemäss Beilage genehmigt.
8. Dieser Beschluss inkl. Begründung und Beilagen wird mit der Veröffentlichung der Ausschreibung veröffentlicht. Das Departementssekretariat Bau und Mobilität informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.
9. Mitteilung (mit Beilagen) an: Departement Präsidiales, Stadtentwicklung; Departement Bau und Mobilität, Amt für Städtebau, Tiefbauamt, Amt für Baubewilligungen; Departement Sicherheit und Umwelt, Stadtpolizei; Departement Technische Betriebe, Stadtgrün, Stadtbus.

Vor dem Stadtrat  
Der Stadtschreiber:



A. Simon

## **Begründung:**

### **1. Ausgangslage**

Sharing-Angebote gehören heute zum Angebot jeder Grossstadt. Sie sind Zeichen einer zeitgemässen urbanen Mobilität. Auch die Stadt Winterthur begrüsst Sharing Angebote.

Seit Frühjahr 2019 war in Winterthur das bewilligungsfreie Betreiben von Zweirad-Sharing-Angeboten bis zu bestimmten Systemgrössen möglich. Im Januar 2022 wurde ein Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich über die Frage des gesteigerten Gemeingebrauchs in Zusammenhang mit stationslosen Verleihsystemen (VB.2020.00592) publiziert. Das Verwaltungsgericht taxiert darin den Betrieb eines stationslosen Fahrrad-Sharing-Systems als gesteigerten Gemeingebrauch des öffentlichen Grunds, welcher bewilligungs- und gebührenpflichtig ist.

Deshalb hat der Stadtrat am 16. März 2022 (SR.22.192-1) das bestehende bewilligungsfreie System ausser Kraft gesetzt und allen interessierten Betreiberinnen und Betreibern (VOI, TIER, BOLT, BIRD, HSS, ZISCH und LIME) für das Betriebsjahr je eine Bewilligung zum Betrieb von 150 E-Scootern ausgestellt.

Mit SR.22.767-1 hat der Stadtrat den Bewilligungsrahmen für den Betrieb von stationslosen Fahrzeugverleihsystemen (E-Scootern) im Jahr 2023 definiert. Seit dem 1. Januar 2023 müssen Anbieterinnen und Anbieter zusätzlich zur Bewilligungspflicht Gebühren für die Benutzung des öffentlichen Grunds entrichten. Mit dem entsprechenden Stadtratsbeschluss hat der Stadtrat dem Tiefbauamt in Zusammenarbeit mit der Stadtpolizei den Auftrag erteilt, das weitere Vorgehen für den Bewilligungsrahmen im Jahr 2024 zu definieren.

### **2. Herausforderungen mit dem heutigen Bewilligungsrahmen**

Die E-Scooter sind zwar aus Nutzerinnen und Nutzersicht eine attraktive Ergänzung des Gesamtverkehrsangebots und sie bieten auch für das Gesamtverkehrssystem Vorteile, gleichzeitig bestehen heute jedoch erhebliche Herausforderungen. Die Abstell-situation ist oftmals unbefriedigend. Die Fahrzeuge werden teilweise falsch abgestellt und bleiben anschliessend unter Umständen über längere Zeit falsch parkiert. Dadurch werden andere Verkehrsteilnehmende und insbesondere der Fussverkehr behindert.

Seit der Einführung des neuen Bewilligungsrahmens auf den 1. Januar 2023 haben sechs Anbietende eine Bewilligung beantragt. Aktuell sind fünf (VOI, TIER, LIME, BOLT, BIRD) Anbieterinnen resp. Anbieter mit je maximal 150 Fahrzeugen in Winterthur präsent. Eine weitere Anbieterin hat Interesse an einem Betrieb in Winterthur angekündigt. Die Erfahrungen aus den vergangenen

Jahren haben gezeigt, dass die hohe Anzahl Anbieterinnen resp. Anbieter und das System mit den Bewilligungen seitens der Stadt zu einem hohen Aufwand führt und für die Bevölkerung wenig Vorteile bietet:

- Die Bearbeitung der Gesuche und die Erteilung der Bewilligungen führt zu einem administrativen Aufwand, der jedes Jahr erneut anfällt.
- Die Kontrolle (Einhaltung Bedingungen) von fünf Anbieterinnen resp. Anbieter ist äusserst anspruchsvoll.
- Aufgrund des ausgeprägten Konkurrenzkampfes und der niedrigen Anzahl Fahrzeuge pro Anbietende haben viele Anbietende heute langsame Reaktionszeiten und ein tiefes Servicenniveau.
- Bei falsch abgestellten E-Scootern ist aufgrund der hohen Anzahl Anbietenden und der unterschiedlichen Zuverlässigkeit eine einfache und schnelle Problembeseitigung nicht möglich.
- Aufgrund der hohen Anzahl Anbietenden kann die Anzahl Fahrzeuge pro Anbieterin resp. Anbieter nicht erhöht werden. Für die Kundinnen und Kunden ist am Ende jedoch entscheidend, wie schnell ein E-Scooter gefunden wird. Mit dem heutigen System sind dafür fünf verschiedene Apps notwendig. Würde es nur eine oder zwei Anbieterinnen resp. Anbieter geben, so könnten pro Anbieterin resp. Anbieter mehr Fahrzeuge erlaubt werden, was zu einer besseren Abdeckung der Stadt führen würde. Für die Kundinnen und Kunden wäre das Auffinden eines Fahrzeuges so wesentlich einfacher.
- Mit dem Bewilligungssystem können den Anbieterinnen resp. den Anbietern nur wenig Auflagen gemacht werden, so dass die Chancen der E-Scooter-Verleihsysteme zu wenig genutzt werden können.

Unter Federführung des Tiefbauamtes, Abteilung Mobilität wurde deshalb gemeinsam mit der Stadtpolizei ein neuer Rahmen für den Betrieb von stationslosen Fahrzeugverleihsystemen erarbeitet.

### **3. Ausschreibung als zukunftsfähige Lösung**

Um die erwähnten Herausforderungen anzugehen, hat sich eine Reduktion der Anzahl Anbietenden auf zwei mit einer Ausschreibung als klare Bestlösung erwiesen. Mit einer Ausschreibung kann einerseits die Anzahl Anbieterinnen resp. Anbieter und damit die Anzahl Fahrzeuge begrenzt werden und andererseits können den Anbieterinnen und Anbietern striktere Vorgaben gemacht werden, was den Betrieb der Systeme in vielerlei Hinsicht verbessert. Die Begrenzung auf zwei Konzessionärinnen resp. Konzessionäre ist deshalb zweckmässig, weil mehr Konzessionärinnen resp. Konzessionäre den Aufwand einer Ausschreibung nicht rechtfertigen würde – mit mehr Konzessionärinnen resp. Konzessionären würden die Probleme weiterhin bestehen. Mit nur einer Konzessionärin resp. einem Konzessionär würde im Gegensatz dazu jedoch das Problem

entstehen, dass ein Monopol entstehen würde, was aufwändige Preisvorgaben für die Endkundinnen und Endkunden bedingen könnte. Zudem besteht ein Risiko, dass sich Konzessionärinnen resp. Konzessionäre aufgrund von finanziellen Schwierigkeiten zurückziehen – mit zwei Konzessionärinnen resp. Konzessionären kann der Betrieb in einem solchen Fall trotzdem sichergestellt werden. Eine klare Mehrheit der E-Scooter-Anbietenden befürwortet eine Beschränkung der Anzahl Anbieterinnen und Anbieter mit einer Ausschreibung ebenfalls. Am 29. März 2023 hat der Stadtrat die Absicht, die E-Scooter per 1. Januar 2024 auszuschreiben zur Kenntnis genommen (SR.23.239-1).

#### **4. Submissionsbedingungen**

Die Ausschreibung wurde unter Federführung des Tiefbauamts, Abteilung Mobilität in enger Zusammenarbeit mit der Stadtpolizei erarbeitet und von einem externen Fachexperten begleitet. Auch die Anbieterinnen und Anbieter konnten ihre Anliegen zur Submission einbringen. Die vorliegende Situation stellt vergaberechtlich einen Sonderfall dar: Grundsätzlich sollen zwei Konzessionen vergeben werden. In der Regel wird für diesen Fall eine Vergabe gemäss dem Binnenmarktgesetz durchgeführt. Das Bundesgericht hat jedoch in mehreren Urteilen festgehalten, dass die Vergabe einer Konzession eine öffentliche Beschaffung darstellen kann. Dient die Konzession der Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe, so muss diese Aufgabe öffentlich ausgeschrieben werden. Nach dieser Auffassung ist die Vergabe einer Konzession für den Betrieb eines stationslosen Fahrzeugverleihsystems für E-Scooter gemäss dem öffentlichen Beschaffungsrecht auszuschreiben (Bundesgerichts-Urteile 2C\_1014/2015 und 2C\_484/2008). Die Ausschreibung erfolgt deshalb als offene Ausschreibung im Staatsvertragsbereich und wird auf SIMAP publiziert.

In der Ausschreibung müssen die Anbieterinnen und Anbieter das Eignungskriterium der Erfahrung in der Ausführung von Leistungen ähnlicher Grösse und Komplexität erfüllen. Ebenfalls zu erfüllen sind mehrere Muss-Kriterien (Pflichtenheft). Die Angebote werden anhand der Zuschlagskriterien bewertet (vgl. Kapitel 4.3). Die beiden bestplatzierten Anbieterinnen resp. Anbieter erhalten eine Konzession, welche auf zwei Jahre befristet ist und um zwei Jahre verlängert werden kann.

Beide Konzessionärinnen dürfen maximal 300 E-Scooter betreiben. Mit total 600 E-Scootern kann eine angemessene Dichte über die gesamte Stadt erreicht werden. Die Erfahrungen aus Winterthur und anderen Städten zeigen, dass dies ein idealer Kompromiss zwischen der Auffindbarkeit der Fahrzeuge und der Beanspruchung des öffentlichen Raumes ist. Diese Anzahl liegt tiefer als die heute zugelassenen 900 bzw. sich in Betrieb befindenden ca. 700 Fahrzeuge. Zusätzlich wird die maximale Anzahl Fahrzeuge in der Innenstadt auf 40 Fahrzeuge pro Anbietende (80 total) beschränkt, um so den Nutzungsdruck auf die Innenstadt zu reduzieren. Gleichzeitig

wird in Gebieten, welche heute aufgrund der peripheren Lage nicht optimal mit dem ÖV erschlossen sind, eine Minstdichte von 10 Fahrzeuge pro Quadratkilometer und Anbieterin resp. Anbieter vorgeschrieben. Dadurch wird es einfacher, auf die E-Scooter zurückzugreifen.

#### **4.1 Pilotversuche in Winterthurer Weilern**

Zusätzlich soll in Pilotversuchen geprüft werden, ob auch die Winterthurer Weiler mit den E-Scootern erschlossen werden können. Die Weiler würden so erschlossen, dass sich die E-Scooter nur an einem zentralen Punkt sammeln können und von dort aus die Fahrt zur nächsten grösseren ÖV-Haltestelle möglich ist. So soll der E-Scooter den Umstieg vom Auto auf die kombinierte Mobilität (E-Scooter und ÖV) gefördert werden. Damit erhöht sich der Nutzen der E-Scooter für das Gesamtverkehrssystem.

#### **4.2 Muss-Kriterien**

Es werden gewisse Minimalvorgaben (Muss-Kriterien) definiert. Diese orientieren sich an den Bedingungen des heutigen Bewilligungsregimes. Zusätzlich werden mehrere Verbesserungen eingeführt, welche als zwingende Anforderungen aufgenommen werden (vgl. Beilage 2). Nachfolgend werden die drei wichtigsten Neuerungen erläutert:

- Das Verschieben und Flottenmanagement der Fahrzeuge durch die Konzessionärin muss mit Fahrzeugen erfolgen, welche im Betrieb keine CO<sub>2</sub>-Emissionen produzieren (z.B. Elektrofahrzeug, Lastenvelo). Für das Laden der Fahrzeuge und der Betriebsfahrzeuge darf ausschliesslich erneuerbarer Strom genutzt werden.
- Nutzende müssen neu für das Falschparkieren Umtriebsentschädigungen entrichten. Dank dem sogenannten End-Ride-Foto (Foto, das vom parkierten Foto beim Beenden der Fahrt aufgenommen und abgesendet werden muss) und dieser neuen Vorgabe werden Nutzende zukünftig mit Umtriebsentschädigungen belastet, wenn sie ihr Fahrzeug falsch abstellen. Dadurch entsteht erstmals ein monetärer Anreiz, die Fahrzeuge ordnungsgemäss zu parkieren.
- Konzessionärinnen müssen neu auf ihren Fahrzeugen klare Möglichkeiten signalisieren, wie ein falsch abgestelltes Fahrzeug gemeldet werden kann. Als Minimalvorgabe muss ein QR-Code und eine Telefonnummer auf dem Fahrzeug vorhanden sein. Die Meldung von falsch abgestellten Fahrzeugen wird so für die Bevölkerung wesentlich einfacher.

Rechtlich gesehen müssen die Konzessionärinnen resp. Konzessionäre sämtliche Bedingungen, welche in der Ausschreibung und im Vertragsentwurf aufgeführt sind, einhalten. Um explizit sicherzustellen, dass nur Anbieterinnen und Anbieter an der Ausschreibung teilnehmen, welche diese Bedingungen erfüllen, werden die wichtigsten Minimalvorgaben als Muss-Kriterien festge-

legt. Angaben dazu sind in einem entsprechenden Formular (Beilage 2) zu machen. Die Anbieterinnen resp. Anbieter müssen als Eignungskriterium die Erfahrung einer ähnlichen Leistung mit vergleichbarer Grösse und Komplexität nachweisen. Für die Benutzung des öffentlichen Raumes ist dann die offerierte Konzessionsgebühr an die Stadt Winterthur zu entrichten. Die Mindesthöhe der Konzessionsgebühr orientiert sich an den bisher eingeforderten Gebühren von 5 Franken pro Fahrzeug und Monat.

Die Zuschlagskriterien wurden in einem Fachgremium mit Vertreterinnen und Vertretern aus dem Tiefbauamt und der Stadtpolizei definiert.

### **4.3 Zuschlagskriterien**

#### **4.3.1 Betriebskonzept (Gewichtung 30 %)**

Als Zuschlagskriterium wird das Betriebskonzept der Anbieterinnen resp. Anbieter bewertet. Diese müssen aufzeigen, wie sie eine geordnete Parkierung sicherstellen. Weiter wird das Datenmanagement bewertet: Anbietende können der Stadt z.B. Plattformen zur Verfügung stellen, mit denen die Stadt die Fahrzeuge einfacher verwalten kann. Zusätzlich wird bewertet, was die Anbietenden gegen Unfälle unternehmen.

Heute betreiben die Anbieterinnen und Anbieter nur E-Scooter. In Winterthur gibt es entsprechend – mit Ausnahme des stationären und auf Tourismusverkehr ausgerichteten «Rent-A-Bike-Systems» am Bahnhof Winterthur – kein E-Bike-Verleihsystem. Mit der vorliegenden Ausschreibung bietet sich nun die Möglichkeit, das Verleihsystem mit E-Scootern mit E-Bikes zu E-Cargo-Bikes zu erweitern. Im Gegensatz zur separaten Ausschreibung eines entsprechenden Systems ist es so möglich, ohne Zusatzkosten ein neues Angebot zu schaffen. E-Bikes und E-Cargo-Bikes sollen jedoch kein Pflicht- sondern nur ein Zuschlagskriterium sein und nur nach einem Pilotversuch zugelassen werden. Dies soll einerseits sicherstellen, dass auch Anbieterinnen und Anbieter an der Submission teilnehmen können, welche keine E-Bikes und/oder E-Cargo-Bikes anbieten können. Andererseits soll eine übermässige Beanspruchung des öffentlichen Grunds verhindert werden. Denn E-Bikes und E-Cargo-Bikes benötigen wesentlich mehr Platz als E-Scooter, so dass falsch abgestellte Fahrzeuge Trottoirs und Gehwege viel stärker beeinträchtigen können, als dies bei E-Scootern der Fall ist. Mit der Einführung im Rahmen eines Pilotversuchs wird sichergestellt, dass E-Bikes und E-Cargo-Bikes nur unter enger Begleitung durch die Stadt Winterthur betrieben werden können und so eine übermässige Beanspruchung des öffentlichen Raumes möglichst verhindert werden kann. Nur, wenn der Pilotversuch erfolgreich ist, wird das System auch langfristig eingeführt. Die Anbieterinnen und Anbieter müssen in der Ausschreibung ein entsprechendes Fahrzeugkonzept vorlegen und angeben, welche Fahrzeuge angeboten werden.

#### **4.3.2 Nachhaltigkeit (Gewichtung 20 %)**

Ebenfalls bewertet wird die Nachhaltigkeit. Die Anbietenden müssen angeben, wie sie den Nutzen für das Gesamtverkehrssystem erhöhen und wie sie ihr Angebot mit dem öffentlichen Verkehr verknüpfen möchten. Dies ist der grösste Hebel in Bezug auf die Nachhaltigkeit: Je mehr Fahrten vom motorisierten Individualverkehr auf E-Scooter und den ÖV verlagert werden können, desto besser wird die Nachhaltigkeitsbilanz.

Bei den Muss-Kriterien ist bereits festgelegt, dass ausschliesslich Fahrzeuge für das Flottenmanagement verwendet werden dürfen, welche im Betrieb kein CO<sub>2</sub> produzieren (z.B. Elektrofahrzeuge). Weiter darf für das Laden der Fahrzeuge nur Elektrizität aus erneuerbaren Quellen verwendet werden.

Ebenfalls bewertet wird, ob Analysen vorhanden sind, welche den Einfluss der eigenen Geschäftstätigkeit auf Umwelt und Gesellschaft aufzeigen (Lebenszyklusanalysen, CO<sub>2</sub>-Emissionen) und ob diese internationalen Standards und Zertifizierungen entsprechen. Die Anbieterinnen und Anbieter müssen die vorgenommenen Massnahmen, um die Nachhaltigkeit des Geschäftsmodells zu optimieren, beschreiben.

Eine inhaltliche Bewertung von Lebenszyklusanalysen wurde verworfen, weil die Stadt die dahinterliegenden Berechnungen nicht prüfen kann und so keine faire Bewertung sichergestellt werden kann (z.B. Vergleiche der CO<sub>2</sub>-Bilanzen der E-Scooter). Bewertet wird deshalb, ob entsprechende Analysen vorhanden sind und welche Qualität diese Analysen aufweisen.

#### **4.3.3 Organisation (Gewichtung 20 %)**

Als Mindestvorgabe müssen die Anbietenden die Bedingungen der heutigen Bewilligung einhalten. Dies ist eine Schweizer Telefonnummer mit einem deutschsprachigen Kundendienst und eine deutschsprachige Ansprechperson für die Stadt Winterthur.

Als Zuschlagskriterien bewertet wird der Kundendienst und das Beschwerdemanagement und die Organisation und Zusammenarbeit mit der Stadt Winterthur. Ebenfalls bewertet wird, welche Reaktionszeit bei Reklamationen angeboten wird. Mit der Bewertung der Reaktionszeit wird ein zentraler Aspekt des Betriebs optimiert: Je tiefer die Reaktionszeit, desto schneller werden falsch abgestellte Fahrzeuge durch die Anbieterinnen resp. Anbieter eingezogen. In vergleichbaren Städte sind Werte zwischen 4 und 6 Stunden tagsüber realistisch.

#### **4.3.4 Preis (Gewichtung 20 %)**

Aufgrund der Vorgaben des Bundesgerichts muss der Preis mit mindestens 20 % gewichtet werden. Bewertet wird die Höhe der angebotenen Konzessionsgebühr. Diese muss mindestens 18 000 Franken betragen. Dies entspricht bei 300 Fahrzeugen pro Konzessionärin einer Gebühr von 5 Franken pro Monat und Fahrzeug.

#### **4.3.5 Referenzen (Gewichtung 10 %)**

Die Anbieterinnen resp. Anbieter müssen ein bis zwei Referenz(en) angeben, deren Qualität bewertet wird.

### **5. Bewertung und Zuschlag**

Die Bewertung der Angebote erfolgt durch ein Fachgremium aus Vertretungen von Tiefbauamt und Stadtpolizei. Dieses ermittelt die beiden Zuschlagsempfängerinnen und unterbreitet den Vorschlag der Departementsleitung Bau und Mobilität zur Vergabe. Nach dem Zuschlag werden die beiden Konzessionsverträge durch das Departement Sicherheit und Umwelt unterschrieben.

### **6. Weiteres Vorgehen**

Das Tiefbauamt wird gemeinsam mit der Stadtpolizei den ordnungsgemässen Start der neuen Bewilligungspraxis koordinieren. Sollte es zu Verzögerungen bei der Vergabe kommen, so wird der bestehende Bewilligungsrahmen vorerst weitergeführt.

Die Stadtpolizei ist weiterhin zuständig für die Erhebung der Gebühren, die Kontrolle und den Vollzug der Bewilligung und somit auch für die damit verbundene Logistik. Dies betrifft insbesondere das Entfernen von ordnungswidrig abgestellten Fahrzeugen.

Das Tiefbauamt wird die Situation mit dem neuen System kontinuierlich prüfen und weiter optimieren. So ist beispielsweise vorgesehen, dass langfristig vermehrt stationäre, klar gekennzeichnete Abstellbereiche geschaffen werden und im Gegensatz dazu das «freie» Abstellen der E-Scooter eingeschränkt wird.

### **7. Externe und interne Kommunikation**

Die Medienmitteilung gemäss Beilage wird genehmigt.

### **8. Veröffentlichung**

Dieser Beschluss inkl. Begründung wird zusammen mit der Publikation der Ausschreibung veröffentlicht und mit einer Medienmitteilung begleitet. Das Departementssekretariat Bau und Mobilität informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.

**Beilagen (öffentlich):**

1. Dokument A: «Submissionsbedingungen»
2. Dokument B: «Angaben der Unternehmung zu Muss-, Eignungs- und Zuschlagskriterien»
3. Dokument C: Angaben zur Unternehmung/Selbstdeklaration
4. Vertragsentwurf über den Betrieb eines kommerziellen Fahrzeugverleihsystems für E-Scooter und optional E-Bikes und/oder E-Cargo-Bikes in der Stadt Winterthur (Konzessionsvertrag)
5. Perimeter Betriebsgebiet
6. Medienmitteilung