

## Stadtrat

Auszug aus dem Protokoll

Sitzung vom 25. Januar 2023

**2023/25 0.04.05.02 Interpellation**

**Interpellation Hutter Pilotversuche E-Trottinette, Beantwortung (Parlamentsgeschäft 22.02.05)**

### Beschluss Stadtrat

1. Die Antwort auf die Interpellation "Pilotversuch mit E-Trottinets — wozu?" wird genehmigt und dem Parlament weitergeleitet.
2. Öffentlichkeit des Beschlusses:
  - Der Beschluss ist per sofort öffentlich.
3. Mitteilung durch Sekretariat an:
  - Abteilung Tiefbau
  - Abteilung Sicherheit
  - Stadtpolizei
  - Bereichsleiter Unterhalt
  - Bereichsleiter Beschäftigung + Integration
  - Parlamentsdienste (als Antwort)

### Erwägungen

Das Ressort Präsidiales, Entwicklung + Kultur unterbreitet dem Stadtrat die Antwort auf die Interpellation "Pilotversuch mit E-Trottinets — wozu?" zur Weiterleitung an das Parlament.

### Ausgangslage

Die nachfolgende Interpellation von Roger Hutter (SVP) und sechs Mitunterzeichnenden ist an der Parlamentssitzung vom 3. Oktober 2022 begründet worden:

#### **Pilotversuch mit E-Trotтинetts — wozu?**

*In Wetzikon findet ein auf sechs Monate begrenzter Pilotversuch mit sogenannten "Mikromobilitätsangeboten" statt. Die E-Trotтинetts, die seit kurzer Zeit in grosser Zahl im öffentlichen Raum platziert sind, sind bestimmt schon der ganzen Wetziker Bevölkerung aufgefallen — leider oft in negativem Sinne. Auf der städtischen Meldeplattform "WetziMelder" betreffen derzeit mehr als die Hälfte der Einträge E-Trotтинetts, welche falsch abgestellt oder nicht korrekt benutzt werden. Die Stadt Wetzikon bemüht sich darum, der selbst verursachten Probleme Herr zu werden, anscheinend aber mit beschränktem Erfolg. Anstatt den Radstreifen zu benutzen, wird oft auf dem Trottoir gefahren. Damit steigt die Unfallgefahr, und die Fussgänger, namentlich die älteren und weniger wendigen, fühlen sich unsicher. Auf dem "WetziMelder" wurde bereits darauf hingewiesen, dass offenbar kleine Kinder mit den E-Trotтинetts spielen, was gemäss den Benutzungsvorschriften (siehe [www.wetzikon.ch/stadt/angebote-mikromobilitaet](http://www.wetzikon.ch/stadt/angebote-mikromobilitaet)) unzulässig ist und eigentlich nicht vorkommen dürfte.*

*Was mit dem Pilotversuch bezweckt werden soll, ist schleierhaft. Bereits seit Anfang dieses Jahres ist wissenschaftlich erwiesen, dass E-Trotтинetts aus Umweltsicht mehr schaden als nützen. Eine Studie zeigte auf, dass die E-Trotтинetts vor allem anstelle von Velos oder Schusters Rappen zum Einsatz kommen und somit (Stichwort "graue Energie") mehr schaden als nützen (siehe [www.tagesanzeiger.ch/geteilte-e-trottinette-schaden-dem-klima-mehr-als-sie-nuetzen-755903572269](http://www.tagesanzeiger.ch/geteilte-e-trottinette-schaden-dem-klima-mehr-als-sie-nuetzen-755903572269)). Man könnte dies durchaus als veritablen "Öko-Schwindel" bezeichnen. Zudem verfügt Wetzikon an den meisten Orten über ein dichtes Busnetz mit 15-Minuten-Takt. Eine Busfahrt ist preisgünstiger, sicherer und erst noch ökologischer als eine Fahrt mit dem E-Trotтинett.*

*Wer ein E-Trotтинett für die "letzte Meile" für sich als sinnvoll ansieht, kann für wenig Geld ein solches Gefährt erstein. Die Bereitstellung von Mikromobilitätsangeboten, und sei es auch in Zusammenarbeit mit Privaten, ist eindeutig keine staatliche Aufgabe. Das unternehmerische Risiko liegt zwar beim Betreiber der E-Trotтинett-Flotte. Allerdings bindet vermutlich nur schon die Bearbeitung der Meldungen aus der Bevölkerung zu falsch abgestellten E-Trotтинetts beträchtliche Personalressourcen — von weiteren Aufwendungen der Stadt Wetzikon (vermehrte polizeiliche Kontrollen im Strassenverkehr usw.) ganz zu schweigen.*

Vor diesem Hintergrund stellen die Unterzeichnenden dem Stadtrat die folgenden Fragen:

1. Welche direkten und indirekten Kosten entstehen für die Stadt Wetzikon aus diesem Pilotversuch?
2. Welche Zielsetzung verfolgt der Stadtrat mit diesem Projekt?
3. Kann in Erfahrung gebracht werden, wie viele E-Trotтинetts bereits kaputt gegangen sind?
4. Wie beurteilt der Stadtrat die Umweltbilanz der E-Trotтинetts? Wieso hat er sich zu diesem Pilotversuch entschieden, obwohl schon zuvor bekannt war, dass die Umweltbilanz der E-Trotтинetts negativ ist?
5. Wie viele Unfälle hat es mit den Wetziker E-Trotтинetts seit ihrer Einführung bereits gegeben?
6. Welche Überlegungen hat sich der Stadtrat in Hinblick auf das Unfallrisiko für die Benutzer und die Gefährdung des übrigen Verkehrs, namentlich der Fussgänger, gemacht?
7. Wie stellt die Stadt Wetzikon sicher, dass die Nutzungs- und Strassenverkehrsvorschriften von den Nutzern der E-Trotтинetts eingehalten werden und so die Verkehrssicherheit in Wetzikon gewährleistet bleibt?
8. Welche konkreten Auflagen muss der private Anbieter der E-Trotтинetts insbesondere in Hinblick auf die Ordnung im öffentlichen Raum erfüllen? Wie sichert die Stadt Wetzikon die Einhaltung der entsprechenden Auflagen?

9. *In welchem Rhythmus müssen die E-Trottinets eingesammelt werden, damit Ordnung herrscht? Wer kontrolliert das?*
10. *Wie stellt sich der SR eine allfällige Einführung von E-Bikes vor? Ein ähnliches Projekt mit normalen Fahrrädern wurde schon einmal eingeführt und anschliessend doch nicht eingeführt.*
11. *Die Bewilligung wurde bis Ende 2022 erteilt. Wie stellt sich der Stadtrat den Betrieb im Winter vor, d.h. wie kann der Unterhaltsdienst (Schneeräumung, Salzen etc.) gewährleistet werden?*

## **Formelles**

Mit einer Interpellation kann gemäss Art. 50 der Geschäftsordnung des Parlaments (GeschO Parlament) vom Stadtrat Auskunft über Angelegenheiten der Stadt verlangt werden. Sie ist gestützt auf Art. 51 Abs. 2 GeschO Parlament innert vier Monaten nach der Begründung schriftlich zu beantworten. Mit dem vorliegenden Beschluss ist diese Frist gewahrt.

## **Beantwortung der Interpellation**

Die Interpellation " Pilotversuch mit E-Trottinets — wozu?" wird wie folgt beantwortet:  
*(Zuständig im Stadtrat Pascal Bassu, Ressort Präsidiales, Entwicklung + Kultur)*

*Frage 1: Welche direkten und indirekten Kosten entstehen für die Stadt Wetzikon aus diesem Pilotversuch?*

Direkte Kosten entstehen der Stadt Wetzikon durch den Pilotversuch keine. Indirekt werden Kosten durch die Beanspruchung der personellen Ressourcen innerhalb der Verwaltung verursacht. Seit Beginn der Pilotphase wurden 130 Arbeitsstunden durch die Stadtentwicklung für die Pilotphase Mikromobilität aufgewendet. Dazu kommen punktuell personelle Ressourcen von weiteren Personen aus der Stadtverwaltung Wetzikon.

*Frage 2: Welche Zielsetzung verfolgt der Stadtrat mit diesem Projekt?*

Der Stadtrat verfolgt mit der Pilotphase insbesondere zwei Ziele. Erstens geht es darum, Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten der Wetziker Bevölkerung zu gewinnen. Die GPS-Daten deuten darauf hin, dass das Zentrum Oberwetzikon sowie die Bahnhöfe Kempten und Wetzikon als Start- bzw. Zielorte der Fahrten besonders gefragt sind. Ebenso sind Fahrten in der Nähe von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs häufig, d.h. es handelt sich mit grosser Wahrscheinlichkeit um intermodale Fahrten, bei denen verschiedene Verkehrsmittel miteinander kombiniert werden. Das Angebot wird zudem vermehrt benutzt in der Nähe des Ochsenplatzes, bei den Sportanlagen Meierwiesen, auf der Bahnhofstrasse und beim Strandbad in Auslikon.

Zweitens sollte die Pilotphase aufzeigen, inwiefern ein entsprechendes Angebot effektiv einem Bedürfnis entspricht bzw. ob ein entsprechendes Angebot durch die Bevölkerung in Wetzikon bzw. weitere Personen effektiv genutzt wird. Auf den Strassen konnten elektrische Trendfahrzeuge in den vergangenen Monaten an diversen Orten vermehrt beobachtet werden. Der Stadtrat hat mit der Pilotphase dieses latente Bedürfnis aufgegriffen.

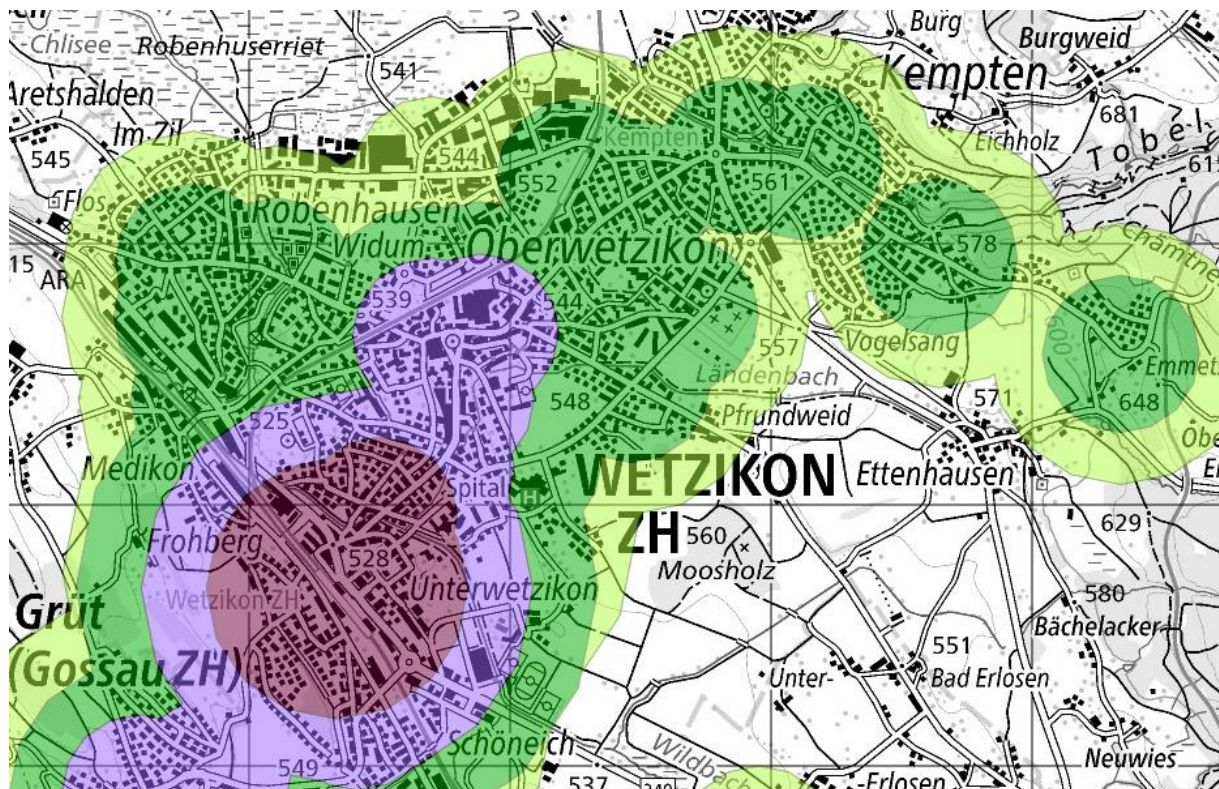
Die Erkenntnisse aus der Online-Befragung und die Daten zur Nutzung, die von den beiden Anbietern zur Verfügung gestellt wurden liefern vielfältige Einblicke in das Mobilitätsverhalten

*Frage 3: Kann in Erfahrung gebracht werden, wie viele E-Trottinets bereits kaputt gegangen sind?*

Die E-Trottinette der beiden Anbieter habe eine Laufzeit von ca. fünf Jahren und werden kontinuierliche gewartet und im Falle von Defekten repariert. Die Fahrzeuge haben dazu diverse Sensoren, mit denen sie Probleme und Defekte direkt an das jeweilige Logistikteam weiterleiten können. Zudem bestimmen Algorithmen aufgrund von Nutzungskennzahlen und verschiedener weiterer Variablen, wann eine Wartung ansteht. Gemäss den Informationen der Anbieter wurden die Fahrzeuge regelmässig gewartet und repariert, aber es sind bislang keine Fahrzeuge definitiv kaputtgegangen.

*Frage 4: Wie beurteilt der Stadtrat die Umweltbilanz der E-Trottinets? Wieso hat er sich zu diesem Pilotversuch entschieden, obwohl schon zuvor bekannt war, dass die Umweltbilanz der E-Trottinets negativ ist?*

Die Frage zielt anscheinend auf die anfangs Jahr erschienene Studie der ETH ab, wonach geteilte E-Trottinette und E-Bikes dem Klima mehr schaden, als sie nützen. Hier muss man aber aufpassen, dass nicht verallgemeinert wird und die Erkenntnisse der Studie lassen sich auch nicht auf Wetzikon übertragen. Bei der Studie wurden die Positionsdaten von Nutzenden in der Stadt Zürich während drei Monaten untersucht. Die Erkenntnis einer schlechten CO<sub>2</sub>-Bilanz der geteilten E-Scooter lasse sich auf europäische Städte mit gutem ÖV-Angebot übertragen. Zieht man die ÖV-Güteklassen des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) bei, so sind in Wetzikon grosse Teile des Stadtgebiets nur mittelmässig durch den öffentlichen Verkehr erschlossen und befinden sich lediglich in der Güteklasse C (siehe Abbildung unten).



#### Legende

- Klasse A: sehr gute Erschliessung
- Klasse B: gute Erschliessung
- Klasse C: mittelmässige Erschliessung
- Klasse D: geringe Erschliessung

Die Ausgangslage ist damit nicht vergleichbar mit anderen europäischen (Gross)städten mit sehr gutem ÖV-Angebot. Zudem hat sich der Stadtrat bereits vor dem Vorliegen der eingangs erwähnten Studie mit der Frage nach der Durchführung einer Pilotphase auseinandergesetzt und dabei festgehalten, dass im Falle eines Umstiegs vom Auto auf Mikromobilitätsangebote von einer positiven Umweltbilanz ausgegangen werden kann.

*Frage 5: Wie viele Unfälle hat es mit den Wetziker E-Trottinets seit ihrer Einführung bereits gegeben?*

Im Jahr 2022 (bis 15.12.2022) wurden drei Verkehrsunfälle in Zusammenhang mit E-Trottinets registriert. Im Zeitraum vom 01.06.2022-15.12.2022 waren es deren zwei, wobei es sich um private Fahrzeuge handelte (keine gemeinsam genutzten E-Trottinette der beiden privaten Anbietenden Lime oder Voi). Es ist zu berücksichtigen, dass die auskunftgebende Stelle der Kantonspolizei Zürich mit der Erfassung der Unfalldaten etwas im Rückstand ist und somit eine gewisse Unsicherheit in Bezug auf die Aktualität der Zahlen besteht.

Die Frage nach den Anzahl Unfällen wurde auch durch die beiden privaten Anbietenden abgeklärt. Beide melden ebenfalls zurück, dass es zu keinen Unfällen gekommen ist, bei denen ihre Fahrzeuge involviert waren.

*Frage 6: Welche Überlegungen hat sich der Stadtrat in Hinblick auf das Unfallrisiko für die Benutzer und die Gefährdung des übrigen Verkehrs, namentlich der Fussgänger, gemacht?*

In den Gesuchsdossiers mussten die Anbietenden u.a. ausführen, welche Massnahmen sie ergreifen, um Sicherheit im öffentlichen Raum gewährleisten zu können. Neben Sensibilisierungs- und Aufklärungskampagnen sind v.a. auch technologische Möglichkeiten zu nennen wie beispielsweise Nüchternheitstests, Identifikation von risikoreichem Fahren oder Einrichten von Parkverbotszonen. Letztlich lässt sich ein gewisses Restrisiko aber nie gänzlich ausschliessen.

Um das Unfallrisiko klein zu halten und Fussgängerinnen und Fussgänger zu schützen, sind die Anbietenden verpflichtet, die vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) empfohlenen Sicherheitsstandards zu erfüllen, die Fahrzeuge regelmässig zu warten und ausschliesslich in fahrtüchtigem Zustand anzubieten. Alle Verkehrsteilnehmenden sollen im Verkehr sicher sein und sich auch sicher fühlen. Um Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum zu vermeiden, haben die Anbietenden nach Rücksprache mit der Stadt diverse Park- und Fahrverbotszonen eingerichtet. Beispielsweise das Naturschutzgebiet Richtung Pfäferssee, der Jörg-Schneider-Park, die städtischen Schulanlagen oder verschiedene Unterführungen wurden zu Fahr- und Parkverbotszonen erklärt, um möglichen Nutzungskonflikten im öffentlichen Raum bereits zu Beginn entgegenzuwirken. Um die Parkierung zu verbessern und Fussgängerinnen und Fussgängern genügend Platz auf den Trottoirs zugestehen, werden über die Apps der Nutzenden regelmässig Hinweise zum korrekten Abstellen und Parkieren kommuniziert. Zudem werden falsch oder störend platzierte Fahrzeuge nach Hinweisen aus der Bevölkerung (u.a. über den WetzIMelder) zeitnah umplatziert.

*Frage 7: Wie stellt die Stadt Wetzikon sicher, dass die Benutzungs- und Strassenverkehrsvorschriften von den Nutzern der E-Trotinetts eingehalten werden und so die Verkehrssicherheit in Wetzikon gewährleistet bleibt?*

Die Stadt Wetzikon steht in engem Kontakt mit den beiden Anbieterden. Sie weisen die Nutzenden in regelmässigen Abständen auf die geltenden Verkehrsvorschriften hin, um eine hohe Verkehrssicherheit gewährleisten zu können.

Die Stadtpolizei Wetzikon hat im Jahr 2022 verschiedene Anlässe und Kanäle genutzt um die Bevölkerung über die Regeln aufzuklären (Stand in der Migros, Tag der offenen Türe Feuerwehr/Polizei/Zivilschutz). Zu Beginn der Pilotphase erfolgte zudem eine Kommunikationsoffensive zu den geltenden Vorschriften bei der Benutzung von elektrischen Trendfahrzeugen, in der die wichtigsten Regeln mitgeteilt wurden. Werden fehlerhafte Fahrzeuglenkende festgestellt, werden diese situationsbezogen mit einer Anzeige oder einer Ordnungsbusse bedient. Entsprechende Kontrollen werden durch die Stadtpolizei Wetzikon durchgeführt.

*Frage 8: Welche konkreten Auflagen muss der private Anbieter der E-Trotinetts insbesondere in Hinblick auf die Ordnung im öffentlichen Raum erfüllen? Wie sichert die Stadt Wetzikon die Einhaltung der entsprechenden Auflagen?*

Für die Durchführung des transparenten öffentlichen Bewilligungsverfahrens wurde in Anlehnung an vergleichbare Verfahren in anderen Schweizer Städten ein umfangreicher Auflagenkatalog definiert, den die Gesuchstellenden bzw. Bewilligungsinhaberinnen zu berücksichtigen haben. Die privaten Anbietenden sind verpflichtet, störend oder falsch abgestellte Fahrzeuge innert 3-4 Stunden umzuplatzieren. Zudem müssen sie sicherstellen, dass der öffentliche Raum an den Parkstellen nicht übermässig durch E-Trotinette beansprucht wird. Strassen- bzw. Stadtbild und der Verkehr, insbesondere der öffentliche und der Fussverkehr dürfen durch das Angebot nicht beeinträchtigt werden. Die Stadt Wetzikon verfügt nicht über die Ressourcen, die Einhaltung aller Auflagen permanent zu überprüfen. Die Stadt Wetzikon stand jedoch in regelmässigem Austausch mit den privaten Anbietenden und hat auftretende Probleme jeweils zeitnah angegangen.

*Frage 9: In welchem Rhythmus müssen die E-Trotinetts eingesammelt werden, damit Ordnung herrscht? Wer kontrolliert das?*

Die privaten Anbietenden sind aus kommerziellen Gründen daran interessiert, dass ihre Fahrzeuge möglichst häufig genutzt werden. Sie werden über Fahrzeuge, die längere Zeit nicht benutzt wurden informiert und ein Logistikteam der Anbietenden verteilt die Fahrzeuge regelmässig neu. Dadurch kann bis zu einem gewissen Grad Ordnung hergestellt werden. Die privaten Anbietenden sind, wie bereits erwähnt verpflichtet, störend oder falsch abgestellte Fahrzeuge innert 3-4 Stunden umzuplatzieren. Einer der beiden Anbietenden arbeitete zu diesem Zweck mit dem Beschäftigungsprogramm der Stadt Wetzikon zusammen. Kontrolliert wurde jedoch nicht, in welchem Rhythmus die E-Trotinette effektiv eingesammelt bzw. umplatziert wurden, dafür wurden keine zusätzlichen städtischen Ressourcen aufgewendet.

*Frage 10: Wie stellt sich der SR eine allfällige Einführung von E-Bikes vor? Ein ähnliches Projekt mit normalen Fahrrädern wurde schon einmal eingeführt und anschliessend doch nicht eingeführt.*

Ursprünglich hat man sich erhofft, dass einer der beiden Anbietenden einen Teil der E-Trotinett-Flotte durch E-Bikes ersetzen könnte, sofern ein entsprechendes Bedürfnis nach Fahrzeugen für längere Strecken nachgewiesen werden kann. Die Nutzungsdaten der Anbietenden deuten darauf hin, dass dies nicht unbedingt einem Bedürfnis entspricht.

*Frage 11: Die Bewilligung wurde bis Ende 2022 erteilt. Wie stellt sich der Stadtrat den Betrieb im Winter vor, d.h. wie kann der Unterhaltsdienst (Schneeräumung, Salzen etc.) gewährleistet werden?*

Die privaten Anbietenden haben verschiedene Massnahmen erarbeitet, die in Abhängigkeit der Strassenverhältnisse und der Dauer umgesetzt werden, um die Sicherheit zu gewährleisten und auch eine Vereinbarkeit mit dem Winterdienst sicherzustellen. Wenn es an bestimmten Standorten zu Problemen mit dem Winterdienst gekommen ist, wurden an der entsprechenden Stelle grossflächig Parkverbotszonen eingerichtet.

Beide Anbietenden haben die ihre Flotte in den nutzungsarmen kälteren Wintermonaten zudem reduziert. Lime hat die Flotte in der Vorweihnachtswoche auf 50 E-Trottinette reduziert und Voi hat sich für eine kontinuierliche Verringerung der Flotte entschieden (111 Fahrzeuge auf Wetziker Strassen am 22. Dezember 2022).

#### **Akten**

- 22.02.05 Interpellation Hutter Pilotversuch mit E-Trottinets — wozu?
- Allgemeine Informationen Bewilligungsverfahren Stadt Wetzikon

Für richtigen Protokollauszug:



**Stadtrat Wetzikon**

Martina Buri, Stadtschreiberin