

Pilotphase Mikromobilität

Evaluation

Januar 2023

Dr. Roman Zwicky, Stadtentwickler

Inhaltsverzeichnis

ONLINE-BEFRAGUNG	3
1. EINLEITUNG	3
2. RÜCKLAUF	3
3. NUTZUNGSHÄUFIGKEIT	4
4. BEURTEILUNG	5
4.1 BEURTEILUNG NACH ALTERSGRUPPE.....	5
4.2 ZUSTIMMUNGSFRAGEN	5
5. LEIHFAHRZEUGE	7
6. GRÜNDE FÜR DIE NUTZUNG	9
7. ANZAHL FAHRZEUGE.....	10
8. NUTZUNGSVERHALTEN VON VERKEHRSMITTELN	11
9. DIVERSES	13
WEITERE ASPEKTE.....	15
10. VORBEMERKUNG.....	15
11. RÜCKMELDUNGEN AUS DER BEVÖLKERUNG	15
12. DIVERSES	16

Online-Befragung

1. Einleitung

In diesem Dokument wird die Befragung zur Pilotphase mit gemeinsam genutzten E-Trottnetten in Wetzikon ausgewertet. Bis auf zwei Personen, die den Befragungsbogen auf Verlangen schriftlich ausgefüllt haben, sind alle Antworten online eingegangen.

2. Rücklauf

Insgesamt haben 1'567 Personen zwischen dem 17. Oktober 2022 und dem 13. November 2022 an der Online-Befragung teilgenommen und Antworten eingegeben. Da auf Pflichtfragen verzichtet wurde, variiert die effektive Anzahl Antworten je nach Frage. Einige Fragen wurden zudem nur an Personen gestellt, die angegeben haben, das Angebot zu nutzen.

In der folgenden Tabelle ist der Rücklauf nach Wohnort aufgeführt. Mehr als 86 Prozent der Befragungsteilnehmenden wohnt demnach selber in Wetzikon und lediglich 13.8 Prozent der Personen stammen von ausserhalb Wetzikons.

Tabelle 1: Rücklauf nach Wohnort

Wohnort	Anzahl	Prozent
Wohnort ausserhalb Wetzikon	214	13.8
Wohnort in Wetzikon	1'333	86.2
Total	1'547	100.0

Frage: Wohnen Sie in Wetzikon?

Knapp 54 Prozent der Teilnehmenden sind männlichen Geschlechts und 45.5 Prozent weiblichen Geschlechts und 12 Personen haben die Kategorie "anderes" gewählt. Männer sind damit leicht übervertreten, was auch damit zusammenhängt, dass E-Trottnette eher von Männern genutzt werden.

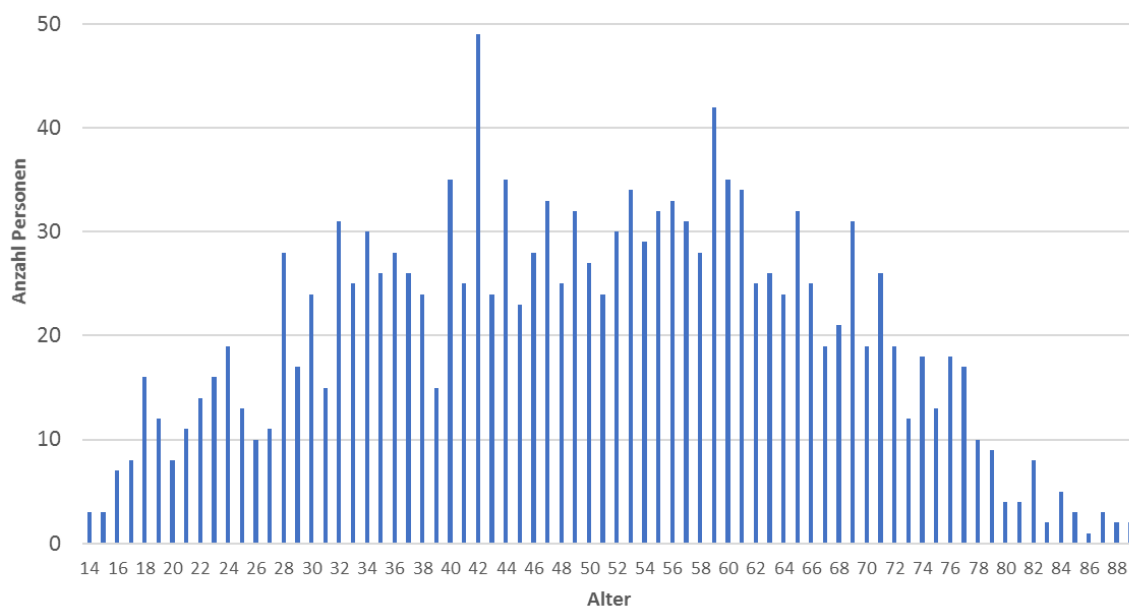
Tabelle 2: Geschlecht der Teilnehmenden

Geschlecht	N	Prozent
anderes	12	0.78
männlich	830	53.76
weiblich	702	45.47
Total	1544	100.00

Frage: Bitte geben Sie Ihr Geschlecht an.

In der folgenden Abbildung ist die Altersverteilung der Befragungsteilnehmenden dargestellt. Es zeigt sich, dass alle Altersgruppen an der Befragung teilgenommen haben, auch wenn die Personen mittleren Alters dominieren.

Abbildung 1: Altersverteilung der Befragungsteilnehmenden



Ursprüngliche Frage: In welchem Jahr sind Sie geboren?

22 Prozent der Befragungsteilnehmenden sind unter 35 Jahre alt. Knapp die Hälfte aller Teilnehmenden ist zwischen 36 und 60 Jahre alt und 29 Prozent der Befragten sind der Alterskategorie 60+ zuzuordnen.

3. Nutzungshäufigkeit

Von den 1'567 Personen, die die Frage nach der Häufigkeit der Nutzung beantwortet haben, geben mehr als 77 Prozent an, das Angebot an gemeinsam genutzten E-Trottinetten nie zu nutzen. 13.1 Prozent oder 206 Personen nutzen das Angebot seltener als einmal pro Woche und die restlichen knapp 9.5 Prozent können zu den regelmässigen Nutzenden gezählt werden.

Tabelle 3: Verteilung der Nutzungshäufigkeit

Nutzungshäufigkeit	Anzahl	Prozent
täglich	14	0.9
mehrmals pro Woche	68	4.3
einmal pro Woche	68	4.3
seltener	206	13.1
nie	1'211	77.3
Total	1'567	100.0

Frage: Wie oft nutzen Sie das Angebot in einer durchschnittlichen Woche?

Nur gerade 14 Personen geben an, das Angebot täglich zu nutzen. Diese Personen geben grösstenteils an, ihren Wohnort in Wetzikon zu haben. Ein genauerer Blick auf die Nutzungshäufigkeit in Abhängigkeit des Wohnortes zeigt keine grossen Unterschiede (siehe nachfolgende Tabelle).

Tabelle 4: Nutzungshäufigkeit nach Wohnort

Nutzungshäufigkeit	Wohnort in Wetzikon				Total
	Ja		Nein		
	N	%		%	
täglich	13	1.0	1	0.5	14
mehrmals pro Woche	62	4.7	6	2.8	68
einmal pro Woche	58	4.4	10	4.7	68
seltener	174	13.1	32	15.0	206
nie	1026	77.0	165	77.1	1191
Total	1333	100.0	214	100.0	1547

Auf eine separate Auswertung von Personen mit Wohnort Wetzikon und solchen ohne Wohnort in Wetzikon wird in den anschliessenden Abschnitten aufgrund des vergleichbaren Nutzungsverhaltens verzichtet.

4. Beurteilung

4.1 Beurteilung nach Altersgruppe

Die Teilnehmenden wurden um eine Beurteilung der Pilotphase geben. Dabei konnten sie die Pilotphase auf einer Skala von 1 (=finde ich sehr schlecht) bis 5 (=finde ich sehr gut) beurteilen. Die Beurteilung wird in der nachfolgenden Tabelle nach Altersgruppe gesondert ausgewertet. Gesamthaft wird fällt die Beurteilung mit einem Durchschnittswert von 2.17 eher schlecht aus.

Tabelle 5: Durchschnittliche Beurteilung der Pilotphase nach Altersgruppe

Altersgruppe	Anzahl	Gesamtpunkte	Durchschnitt
14-35	316	950	3.01
36-60	700	1'492	2.13
ab 60	411	659	1.60
Total	1'427	3'101	2.17

Frage: Wie beurteilen Sie die Pilotphase mit gemeinsam genutzten E-Trottinetten der beiden Anbieter während der Pilotphase in Wetzikon im Allgemeinen?

Die 14-35-Jährigen beurteilen die Pilotphase jedoch mit 3.01 und damit als mittelmässig, während dem die Gesamtbeurteilung mit zunehmendem Alter schlechter wird. Die über 60-jährigen Befragungsteilnehmenden geben der Pilotphase eine Beurteilung von durchschnittlich 1.6 und damit nahe bei sehr schlecht.

Wir können also eindeutig von einem "Generationengap" sprechen. Je älter die Befragungsteilnehmenden, desto schlechter bewerten sie die Pilotphase mit gemeinsam genutzten E-Trottinetten. Es muss zudem festgehalten werden, dass nur wenige Personen die Pilotphase sehr gut beurteilen, was mitunter für Verbesserungspotential spricht.

4.2 Zustimmungsfragen

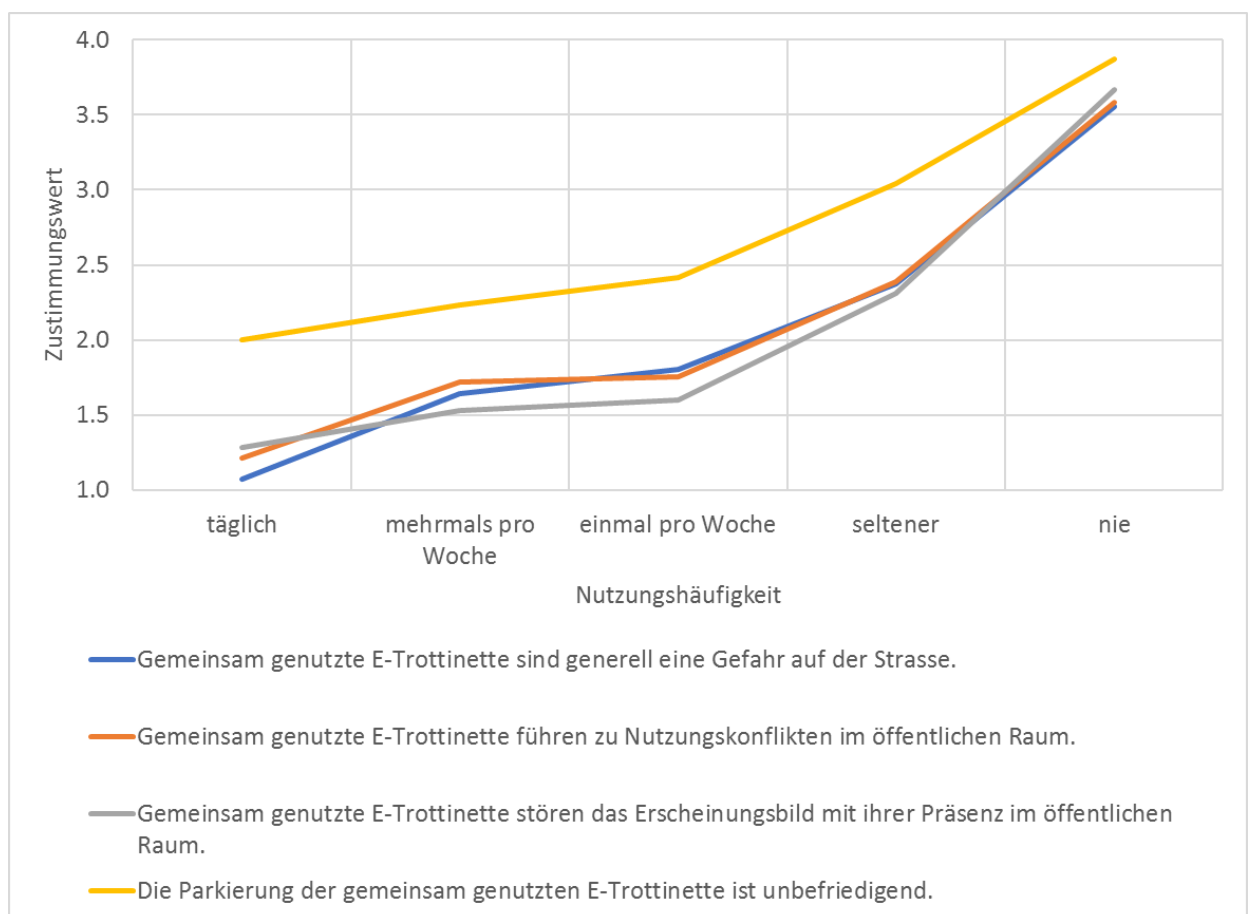
Die Teilnehmenden wurden zudem nach ihrer Beurteilung von verschiedenen Aussagen zu der Pilotphase mit gemeinsam genutzten E-Trottinetten gefragt und konnten dabei ihre Zustimmung auf einer Skala von 1 (=trifft überhaupt nicht zu) bis 4 (=trifft voll und ganz zu) angeben (Frage:

Wie beurteilen Sie persönlich die folgenden Aussagen in Bezug auf die Pilotphase mit gemeinsam genutzten E-Trottinetten?).

Die Auswertung der durchschnittlichen Zustimmung nach Nutzungshäufigkeit in der folgenden Abbildung zeigt eindeutig, dass die Zustimmungswerte mit abnehmender Nutzungshäufigkeit zunimmt. Oder anders formuliert: Wer die E-Trottinette häufig nutzt, nimmt weniger Probleme wahr. Häufig Nutzende nehmen gemeinsam genutzte E-Trottinette nicht als generelle Gefahr wahr, sehen weniger Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum und nehmen die Fahrzeuge nicht als störend wahr. Zudem wird die Parksituation als weniger störend wahrgenommen. Wer die E-Trottinette nie genutzt hat, stimmt den Aussagen deutlich zu und sieht diverse damit verbundene Probleme.

Hervorzuheben ist zudem, dass der vierten Aussage betreffend unbefriedigender Parksituation von allen Teilnehmenden unabhängig von der Nutzungshäufigkeit am stärksten zugestimmt wird. Mit anderen Worten: Auch häufige Nutzende sehen darin ein grösseres Problem.

Abbildung 2: Durchschnittliche Zustimmung zu vier Aussagen betreffend Gemeinsam genutzter E-Trottinette nach Nutzungshäufigkeit

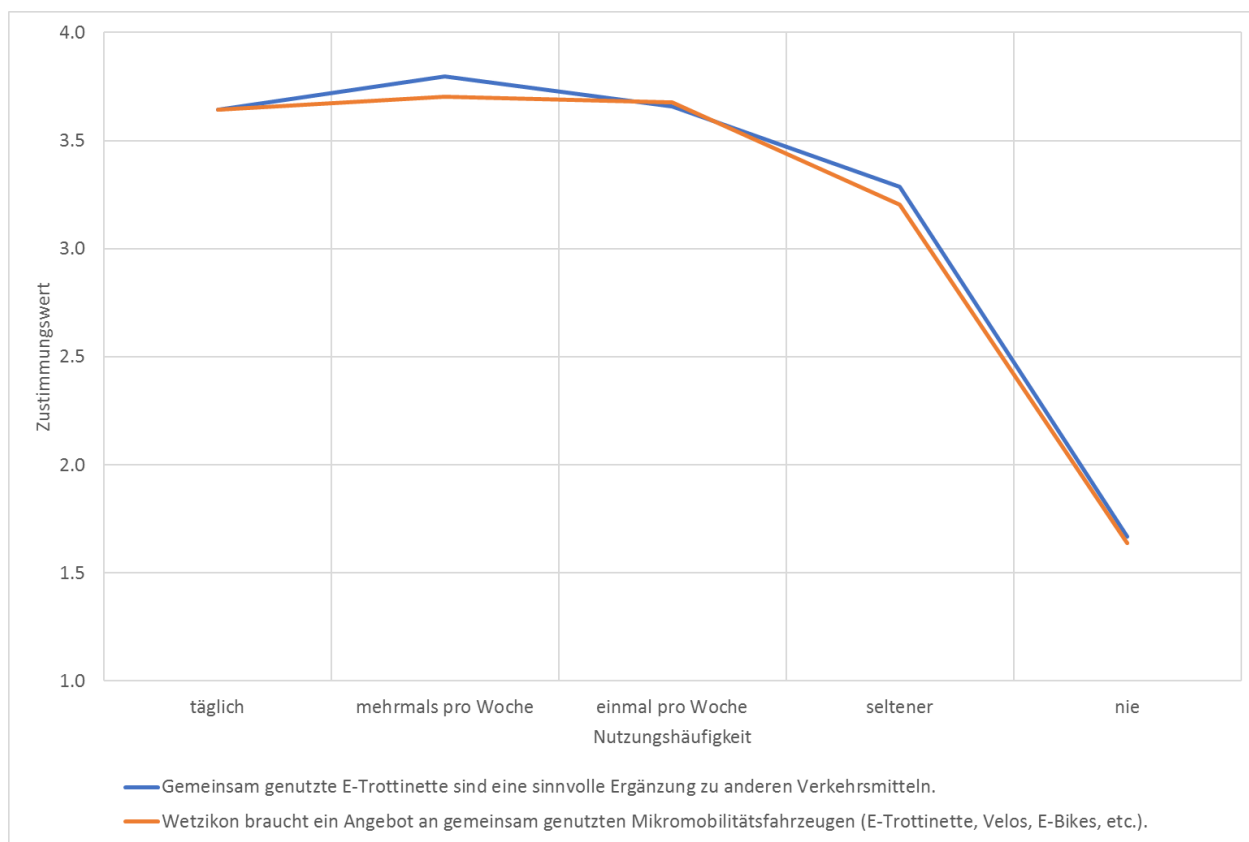


Frage: Wie beurteilen Sie persönlich die folgenden Aussagen in Bezug auf die Pilotphase mit gemeinsam genutzten E-Trottinetten? (1=trifft überhaupt nicht zu; 2=trifft eher nicht zu; 3=trifft eher zu; 4=trifft voll und ganz zu)

Auch die beiden Aussagen mit positiver Formulierung wurden in Abhängigkeit von der Nutzungshäufigkeit unterschiedlich beurteilt. Wer das Angebot nie genutzt hat, sieht in gemeinsam genutzten E-Trottinetten kaum eine sinnvolle Ergänzung zu anderen Verkehrsmitteln und sieht auch kaum eine Notwendigkeit für ein entsprechendes Angebot in Wetzikon, d.h. die Zustimmung zu beiden Aussagen ist gering (zwischen trifft überhaupt nicht zu und trifft eher nicht zu)

Umgekehrt liegt der durchschnittliche Zustimmungswert bei den häufig Nutzenden bei ca. 3.6 und damit nahe bei "trifft voll und ganz zu".

Abbildung 3: Durchschnittliche Zustimmung zu zwei Aussagen betreffend Gemeinsam genutzter E-Trottinette nach Nutzungshäufigkeit

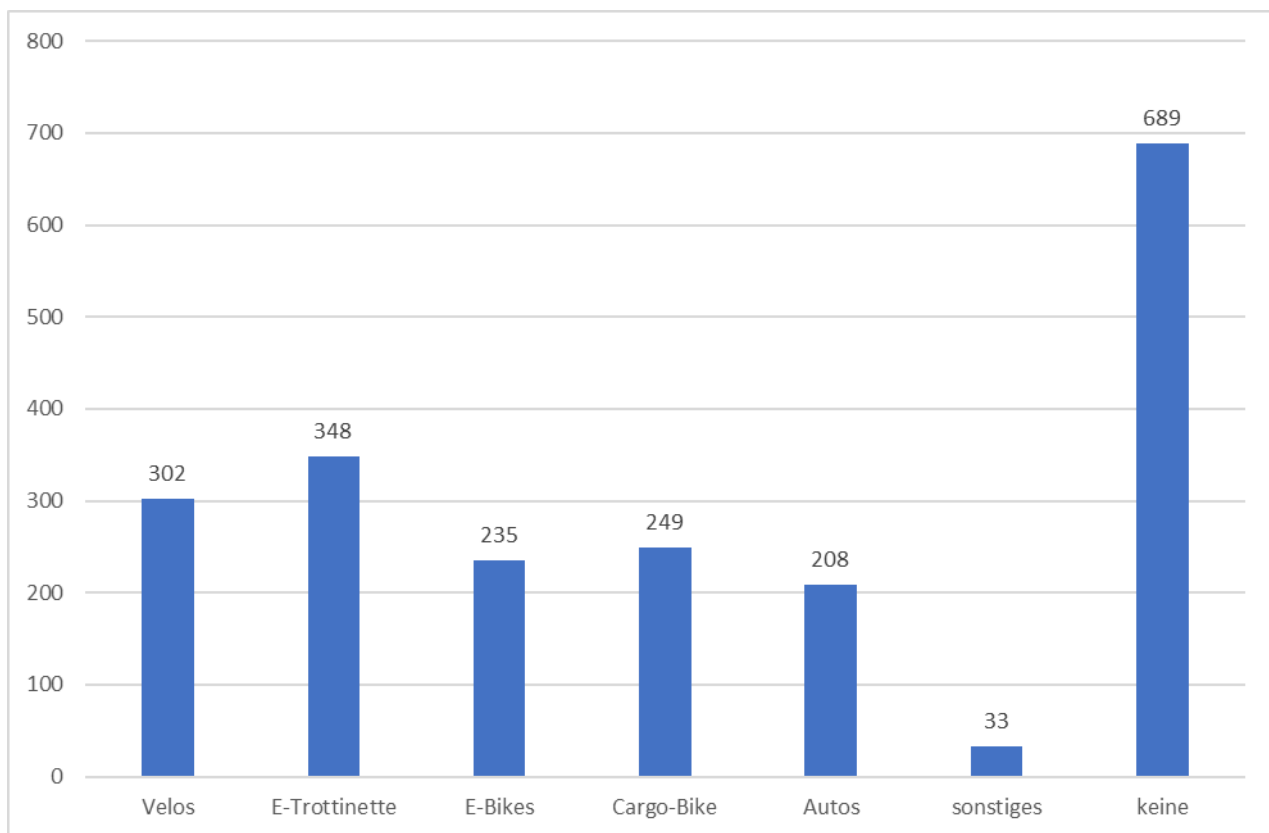


Frage: Wie beurteilen Sie persönlich die folgenden Aussagen in Bezug auf die Pilotphase mit gemeinsam genutzten E-Trottinetten? (1=trifft überhaupt nicht zu; 2=trifft eher nicht zu; 3=trifft eher zu; 4=trifft voll und ganz zu)

5. Leihfahrzeuge

Die Befragungsteilnehmenden konnten angeben, welche Leihfahrzeuge sie zukünftig auf den Strassen in Wetzikon gerne hätten. 1'467 Personen haben die Frage beantwortet, die meisten wünschen sich dabei keine Leihfahrzeuge in Wetzikon (N=689).

Abbildung 4: Zukünftiger Bedarf nach Leihfahrzeugen in Wetzikon



Frage: Welche Leihfahrzeuge hätten Sie in Zukunft gerne in Wetzikon?

An zweiter Stelle folgen dann die E-Trottinette, gefolgt von Velos. 249 bzw. 235 Personen wünschen sich Cargo-Bikes bzw. E-Bikes und nur 208 Personen wünschen sich in Zukunft Autos zur Leihe in Wetzikon.

Werden diese Antworten weiter nach Nutzenden und Nicht-Nutzenden unterschieden, so zeigt sich ein differenzierteres Bild (vgl. nachfolgende Tabelle).

Tabelle 6: Zukünftiger Bedarf nach Leihfahrzeugen nach Nutzung

Leihfahrzeuge	Nutzung				Total	
	Ja		Nein		N	%
	N	%	Nein	%		
keine	24	3.5	665	96.5	689	100.0
Velos	73	24.2	229	75.8	302	100.0
E-Trottinette	278	79.9	70	20.1	348	100.0
E-Bikes	116	49.4	119	50.6	235	100.0
Cargo-Bikes	62	24.9	187	75.1	249	100.0
Autos	56	26.9	152	73.1	208	100.0

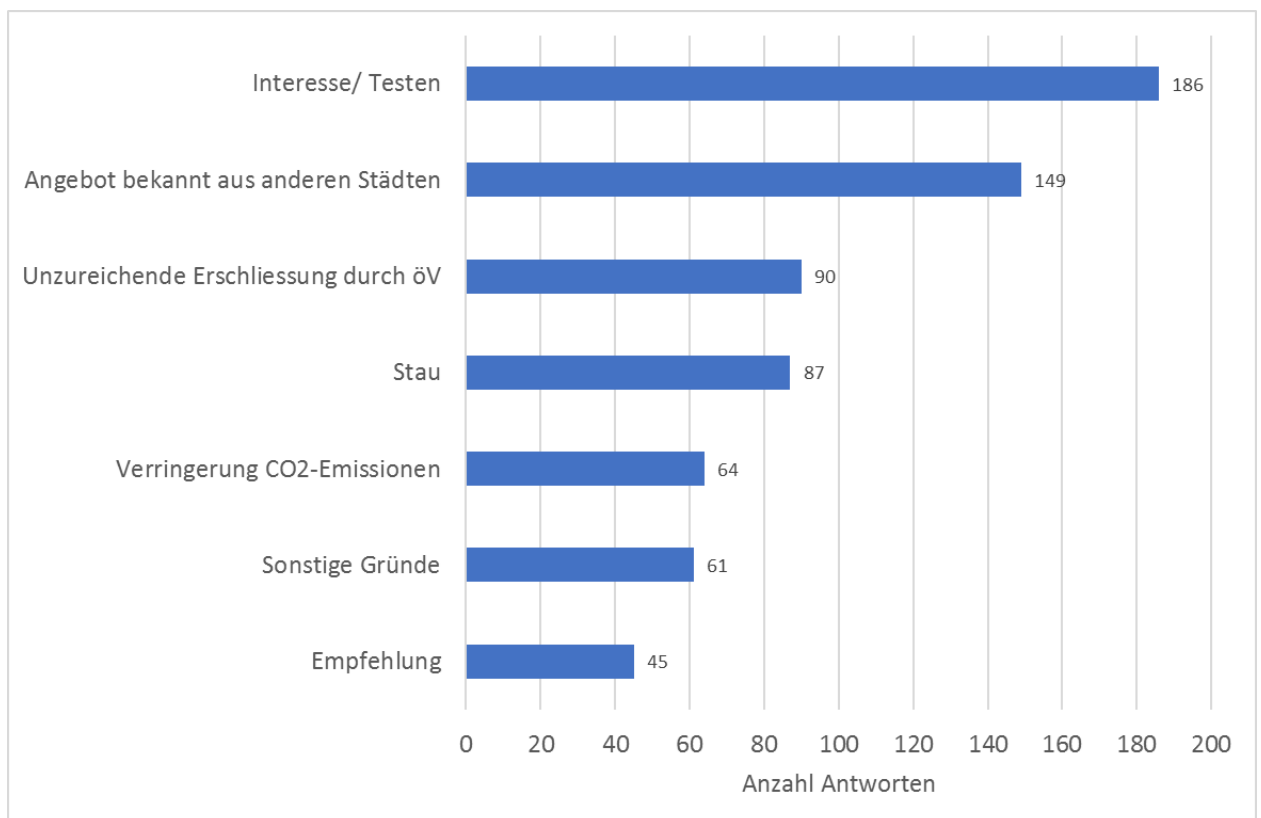
Der hohe Wert bei der Antwortoption "keine" ist hauptsächlich auf Personen zurückzuführen, die E-Trottinette nie nutzen. 96.5 Prozent aller Antworten in dieser Kategorie stammen von Nicht-Nutzenden. Bei den Nicht-Nutzenden zeigt sich auch ein deutlich grösseres Bedürfnis nach

Velos als Leihfahrzeuge. 75.8 Prozent der Nicht-Nutzenden haben diese Antwortoption gewählt und nur 24.2 Prozent der Nutzenden. Knapp 80 Prozent der Personen, die sich für E-Trotтинette aussprechen, sind Nutzende. Bei den E-Bikes ist die relative Verteilung ausgeglichen. Cargo-Bikes und Autos als Leihfahrzeuge werden hingegen stärker von Nicht-Nutzenden gefordert (75 bzw. 73 Prozent).

6. Gründe für die Nutzung

1'211 Personen haben die E-Trotтинette nie benützt und konnten folglich die Frage zu den Gründen für die Nutzung auch nicht beantworten. 357 Nutzende haben die Frage beantwortet und daraus ergibt sich das folgende Bild:

Abbildung 5: Gründe für die Nutzung des Angebots (N=356)



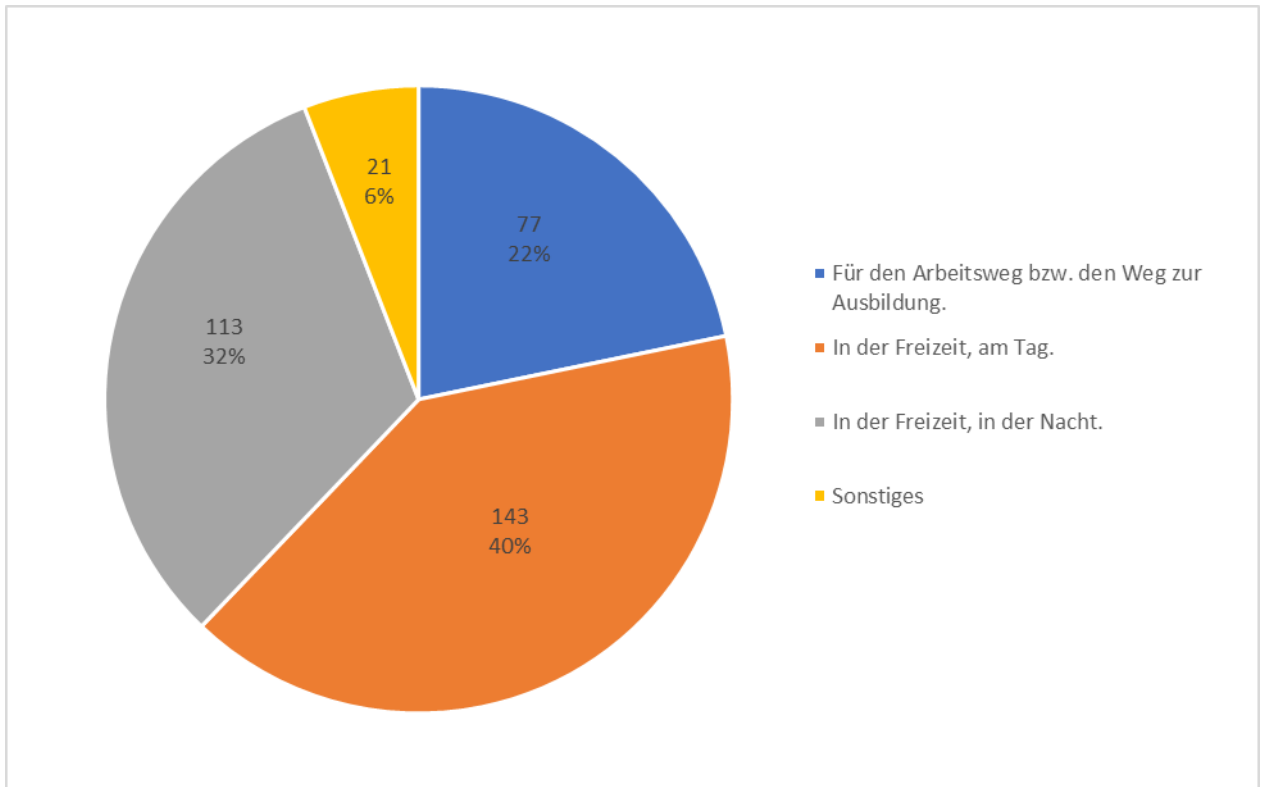
Frage: Was waren für Sie die Gründe, das Angebot an gemeinsam genutzten E-Trotтинetten zu nutzen? (Mehrfachauswahl)

Die am häufigsten genannten Gründe für die Nutzung waren das Interesse am Testen (52 Prozent der Antwortenden) sowie die Bekanntheit entsprechender Angebote aus anderen Städten (40 Prozent der Antwortenden). Die unzureichende Erschliessung von Teilen der Stadt durch den öffentlichen Verkehr und der Stau auf den Wetziker Strassen wurden hingegen jeweils 25 Prozent der Antwortenden als Gründe angegeben.

Bei den Sonstigen Gründen wurde dann häufig auf den Bus verwiesen. Lange Wartezeiten, Verspätung des Buses, kein Busbetrieb am Abend oder am Wochenende, keine Bushaltestelle in der Nähe waren wiederkehrende Antworten. Vereinzelt wurde auch der Spass am Fahren als Grund für die Nutzung angegeben.

Alle Personen, die angegeben haben, das Angebot bereits einmal genutzt zu haben, hatten die Möglichkeit, den Zweck der Nutzung anzugeben. Die Auswertung in der folgenden Abbildung zeigt klar, dass die Freizeitnutzung dominiert. Von den 354 Antwortenden geben mehr als 70 Prozent an, die E-Trottinette für die Freizeit am Tag oder in der Nacht zu benutzen. Lediglich 21,8 Prozent nutzen sie für den Arbeitsweg oder die Fahrt zur Ausbildungseinrichtung.

Abbildung 6: Zweck der Nutzung



Frage: Zu welchem Zweck nutzen Sie das Angebot in erster Linie

7. Anzahl Fahrzeuge

Die Teilnehmenden konnten angeben, welche Anzahl E-Trottinette in Wetzikon angemessen ist. Werte zwischen 0 und 500 waren dabei möglich. Die Auswertung der Frage zeigt klar, dass die Antworten stark mit der Nutzungshäufigkeit korrelieren. Je häufiger die Teilnehmenden das Angebot selber nutzten, desto höher liegt die Anzahl Fahrzeugen, die sie als verträglich erachten. Personen, die E-Trottinette einmal pro Woche oder häufiger nutzen, sind demnach sogar für eine Erhöhung der Flotte (mehr als 250). Personen, die die Fahrzeuge nie genutzt haben, erachten hingegen im Durchschnitt eine Flottengrösse von 89 E-Trottinetten als angemessen.

Unabhängig von der Nutzungshäufigkeit beträgt der Durchschnittswert 127, d.h. eine Reduktion der Flotte um ca. die Hälfte im Vergleich zur Pilotphase. Dies kann als Hinweis darauf verstanden werden, dass eine Beschränkung auf einen Anbieter angemessen sein könnte, sollte man sich auch in Zukunft für ein Angebot an gemeinsam genutzten E-Trottinetten in Wetzikon entscheiden.

Tabelle 7: Anzahl Fahrzeuge nach Nutzungshäufigkeit

Nutzungshäufigkeit	Anzahl	Mittelwert
täglich	14	305.7
mehrmals pro Woche	64	283.0
einmal pro Woche	65	271.4
seltener	197	233.7
nie	1'125	89.4
Total	1'465	127.4

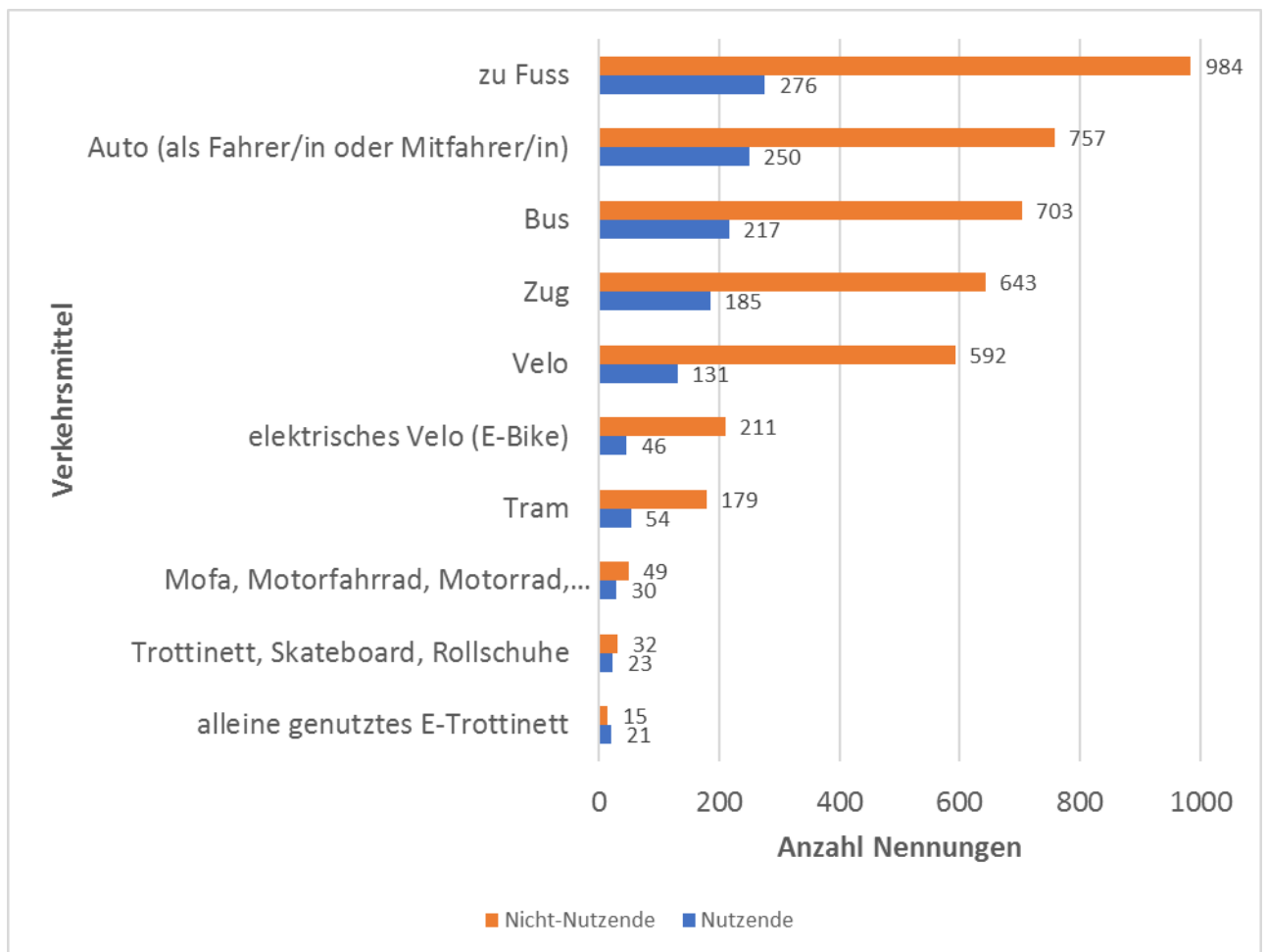
Frage: Für die Pilotphase wurden insgesamt 250 gemeinsam genutzte E-Trottinette auf dem Stadtgebiet von Wetzikon bewilligt (125 pro Anbieter). Welche Anzahl wäre aus Ihrer Sicht angemessen für Wetzikon?

8. Nutzungsverhalten von Verkehrsmitteln

In diesem Abschnitt wird auf die Nutzung von anderen Verkehrsmitteln eingegangen. Die Teilnehmenden wurden danach gefragt, welche Verkehrsmittel sie vor der Pilotphase während einer Woche genutzt haben. Am häufigsten wurde dabei zu Fuss genannt, sowohl von Nutzenden als auch von Nicht-Nutzenden (siehe nachfolgende Abbildung). Auf den weiteren Plätzen folgen Auto, Bus, Zug und Velo.

In Wetzikon scheint man also zu Fuss zu gehen und auf das Auto zu setzen. Der öffentliche Verkehr folgt auf den weiteren Plätzen. Die vergleichsweise geringe Bedeutung des Verkehrsmittels Velo hängt möglicherweise auch damit zusammen, dass die Veloinfrastruktur in der Stadt aktuell noch ausbaufähig ist.

Abbildung 7: Nutzung von Verkehrsmittel in einer Woche



Frage: Geben Sie bitte alle Verkehrsmittel an, die Sie vor der Pilotphase normalerweise während einer Woche benutzen.

Die folgende Tabelle zeigt, wie sich die Nutzung von Verkehrsmitteln während der Pilotphase verändert hat. Die Befragungsteilnehmenden konnten dabei zwischen drei Kategorien auswählen: weniger genutzt (-1), keine Veränderung (0) und häufiger genutzt (+1). Je näher also der Durchschnittswert bei -1 liegt, desto mehr Personen haben angegeben, das entsprechende Verkehrsmittel weniger genutzt zu haben. Umgekehrt bedeuten Durchschnittswerte nahe bei +1, dass die Nutzung des entsprechenden Verkehrsmittels zugenommen hat. Auch hier wird unterschieden zwischen Nutzenden und Nicht-Nutzenden.

Die Veränderung fällt bei den Personen, die E-Trottinette genutzt haben erwartungsgemäss grösser aus. Die grösste Veränderung ist dabei beim Verkehrsmittel Auto zu beobachten (-0.34). 126 Personen gaben an, Autos weniger genutzt zu haben. Ebenso wurde klar weniger Bus gefahren (-0.29) und weniger zu Fuss gegangen (-0.23).

Tabelle 8: Veränderung der Nutzung von Verkehrsmittel, Durchschnittswerte für Nutzende und Nicht-Nutzende

Verkehrsmittel	Nutzende	Nicht-Nutzende
Auto (als Fahrer/in oder Mitfahrer/in)	-0.34	0.01
Bus	-0.29	0.02
zu Fuss	-0.23	0.02
Velo	-0.17	0.00
Mofa, Motorfahrrad, Motorrad, Motorroller	-0.15	-0.06
elektrisches Velo (E-Bike)	-0.10	-0.05
Tram	-0.09	-0.02
Zug	-0.05	0.03
Trottinett, Skateboard, Rollschuhe	-0.03	-0.06

Frage: Wie hat sich Ihre Nutzung der folgenden Verkehrsmittel aufgrund des neuen Angebots an gemeinsam genutzten E-Trotтинetten verändert?

Bei den Nicht-Nutzenden sind die Veränderungen marginal und kaum von Bedeutung. Am grössten ist dabei die Abnahme der Nutzung von Mofaähnlichen Fahrzeugen (-0.06) und Trotтинetten, Skateboarden bzw. Rollschuhen (-0.06).

9. Diverses

Die durchschnittliche Haushaltsgrösse unterscheidet sich kaum zwischen Nutzenden und Nicht-Nutzenden. Insofern ist nicht davon auszugehen, dass die Haushaltsgrösse einen Effekt auf die Nutzungshäufigkeit zu haben scheint. Am häufigsten haben die Teilnehmenden eine Haushaltsgrösse von drei Personen angegeben. Der Durchschnittswert liegt bei den Nicht-Nutzenden mit 2.5 leicht tiefer als bei den Nutzenden (2.8).

Tabelle 9: Nutzung nach Haushaltsgrösse

Nutzung	Durchschnittliche Haushaltsgrösse
Nutzende	2.8
Nicht-Nutzende	2.5
Total	2.6

Frage: Wie viele Personen, Sie inbegriffen, sind in ihrem Haushalt bei der Einwohnerkontrolle angemeldet?

Die Nutzung nach Beschäftigtenstatus ergibt folgendes Bild. Die meisten Befragungsteilnehmenden bezeichneten sich selber als Angestellte (N=890). 278 Personen aus dieser Gruppe gehören zu den Nutzenden, d.h. die E-Trotтинette wurden von Angestellten am häufigsten genutzt. Selbständig Erwerbende bilden die zweitgrösste Kategorie der Nutzenden mit 29 Nennungen. Bei den Pensionierten verhält es sich umgekehrt. 303 Pensionierte haben an der Befragung teilgenommen, wobei praktisch alle Personen zu den Nicht-Nutzenden zu zählen sind (94.4 Prozent).

Tabelle 10: Nutzung nach Beschäftigtenstatus

Beschäftigungsstatus	Nutzende		Nicht-Nutzende		Total	
	N	Prozent	N	Prozent	N	Prozent
pensioniert	17	5.6	286	94.4	303	100.0
selbständig erwerbend	29	18.1	131	81.9	160	100.0
arbeitssuchend	3	18.8	13	81.3	16	100.0
arbeitslos	1	20.0	4	80.0	5	100.0
angestellt	278	31.2	612	68.8	890	100.0
Total	328	23.9	1046	76.1	1374	100.0

Frage: Welche der folgenden Kategorien beschreibt Ihren Beschäftigtenstatus am besten?

Angestellte und selbständig erwerbende gehören also absolut zu den grössten Nutzendengruppen und pensionierte nutzten das Angebot hingegen kaum.

Mit einer weiteren Frage ganz am Schluss der Befragung wurde danach gefragt, ob man ein eigenes Auto besitzt. Eine These war, dass Personen ohne eigenes Auto deutlich häufiger auf gemeinsam genutzte E-Trottinette zurückgreifen.

Die Auswertung zeigt jedoch kaum Unterschiede zwischen Nutzenden und Nicht-Nutzenden. Autobesitzende sind sowohl bei den Nutzenden als auch bei den Nicht-Nutzenden in der Mehrheit und machen jeweils ca. zwei Drittel innerhalb der Gruppe aus.

Der Anteil von Nutzenden, die kein eigenes Auto besitzen liegt um ca. 2.1 Prozentpunkte höher als bei den Nicht-Nutzenden. Diese Differenz deutet in die erwartete Richtung ist aber derart klein, dass weitergehende Schlüsse verfrüht wären.

Tabelle 11: Nutzung nach Autobesitz

Autobesitz	Nutzende		Nicht-Nutzende		Total	
	N	%	N	%	N	%
Ja, ich besitze ein eigenes Auto.	218	66.5	710	67.5	928	67.2
Ich teile mir ein Auto mit anderen Personen (z.B. Familienauto, Mobility, etc.).	59	18.0	201	19.1	260	18.8
Nein, ich besitze kein eigenes Auto.	51	15.5	141	13.4	192	13.9
Total	328	100.0	1052	100.0	1380	100.0

Frage: Besitzen Sie ein eigenes Auto?

Weitere Aspekte

10. Vorbemerkung

Für die Pilotphase wurde im WetzziMelder eine zusätzliche Rubrik "E-Trottinette" eingerichtet. Zudem konnten in der Pilotphase weitere Erkenntnisse gesammelt werden, die in diesem Kapitel vertieft besprochen werden sollen.

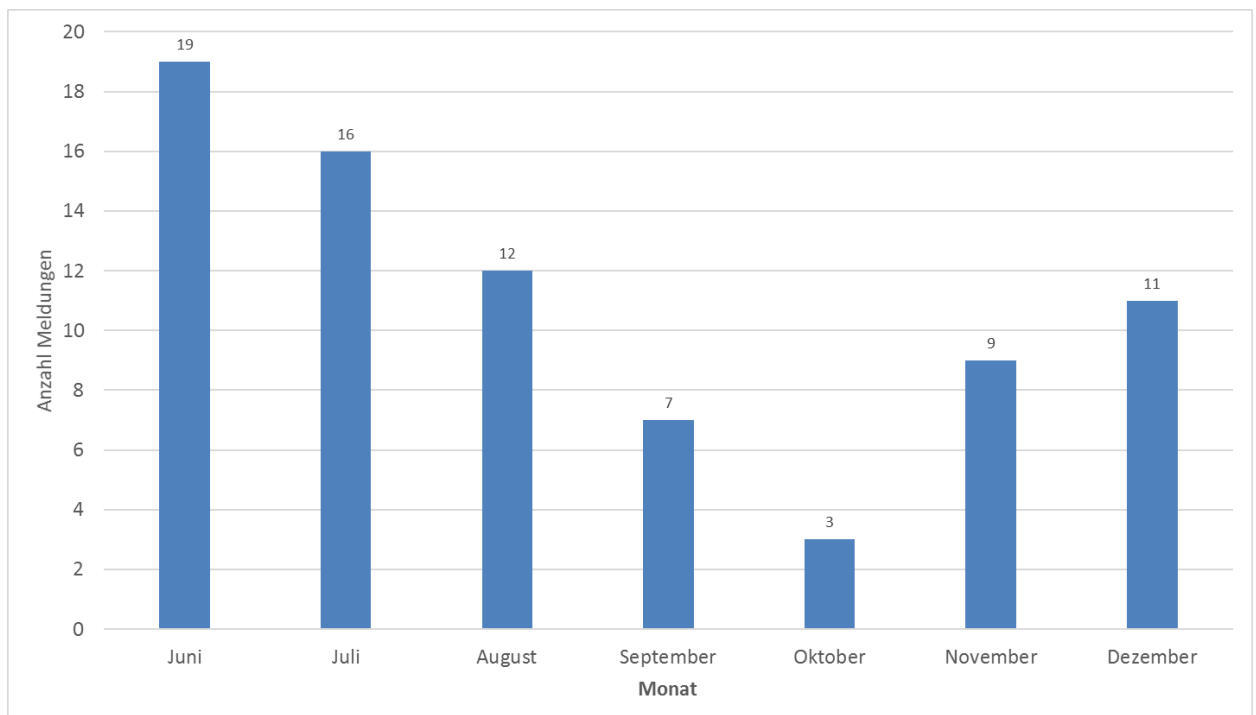
11. Rückmeldungen aus der Bevölkerung

Insgesamt sind über den WetzziMelder 77 Meldungen zu den E-Trottinetten bis 31. Dezember 2022 eingegangen. Diese entfallen auf 48 verschiedene Personen. 10 Personen haben also den WetzziMelder für mehr als eine Meldung benutzt. Eine Person hat sogar sieben Meldungen erfasst. Einige wenige Meldungen waren positiver Art und haben das neue Angebot als sinnvolle Ergänzung des Mobilitätsangebots in der Stadt bezeichnet. Die meisten negativen Meldungen haben sich auf falsch oder störend parkierte Fahrzeuge auf öffentlichem oder privatem Grund bezogen. Alle Meldungen wurden an die privaten Anbieter weitergeleitet und im Austausch mit ihnen wurden oft neue Parkverbotszonen eingerichtet.

Weiter wurden knapp 50 Meldungen per E-Mail, Telefon oder am Schalter Präsidiales + Entwicklung gezählt. Anlass für diese Rückmeldungen war ebenfalls meistens die unbefriedigende Parksituation.

Die zeitliche Auswertung der 77 über den WetzziMelder erfassten Meldungen zeigt, dass vor allem zu Beginn im Monat Juni viele Meldungen eingegangen sind, als das Angebot an E-Trottinetten neu in Wetzikon war (N=19). Bis Oktober ist die Anzahl Meldungen auf nur noch drei gesunken.

Abbildung 8: Anzahl Meldungen über den WetzziMelder im Zeitverlauf



In November und Dezember ist die Anzahl Meldungen wieder angestiegen. Über Gründe für den Anstieg kann nur spekuliert werden. Möglicherweise hat der über diverse Kanäle gestreute Aufruf zur Teilnahme an der Online-Befragung verzögert zu einer Zunahme der Meldungen geführt.

12. Diverses

Im Folgenden werden einige Erfahrungen und Erkenntnisse thematisiert, die im Verlauf der Pilotphase gewonnen werden konnten.

Kontrolle der Anpassungen:

Neu einzurichtende Parkverbotszonen oder andere Anpassungen wurden jeweils an beide Anbieter gemeldet. Es ist aber nicht möglich bzw. würde zu viel Zeit in Anspruch nehmen, jeweils zu kontrollieren, ob die Inputs effektiv umgesetzt wurden. Eine Datenplattform, über die zusammengearbeitet wird, könnte dabei eine Unterstützung liefern, auch wenn der Zusatznutzen von Seiten der Anbieter als relativ gering eingeschätzt wird. Bei der Chilbi Wetzikon hätte man mit einem entsprechenden Tool jedoch verhindern können, dass Parkverbotszonen nicht wie besprochen eingerichtet wurden.

Entsorgung und Kehrrichtabfuhr

Vom Fachmann Entsorgung und Landwirtschaft erfolgte die Information, dass täglich rund ein Dutzend E-Trottinette verschoben werden müssen, damit das Kehrrichtfahrzeug wenden kann und/oder die Container geleert werden können. Dies bedeutet einen nicht unerheblichen zusätzlichen Zeitaufwand, welcher unweigerlich zu Mehrkosten führt. Grund dafür ist die unbefriedigende Parksituation. Es konnten keine klaren Brennpunkte bezeichnet werden. Grundsätzlich ist bei jedem Containerstandplatz der Zugang frei zu halten (siehe auch im GIS Kehrrichtstellen, -Routen). Und auch bei scheinbar unproblematischen Stellen kann ein einzelnes E-Trottinett das Wendemanöver bzw. die Anfahrt (teilweise auf dem Gehweg) wegen ein paar Zentimeter erschweren oder gar verunmöglichen. Aus Sicht der Abfuhr sind grundsätzlich Parkfelder für solche Trottis zu bezeichnen. Ein täglicher Mehraufwand von 15 Minuten bedeutet jährliche Mehrkosten von 10'000.- Franken.

Private und öffentliche Flächen

Die durch die Stadt erteilte Bewilligung für E-Trottinette bezieht sich explizit auf öffentliche Flächen im Besitz der Stadt Wetzikon. Die privaten Anbieter wurden zu Beginn der Pilotphase bei der Festlegung von Ausbringungspunkten darüber informiert, welches öffentliche und welches private Flächen sind. Sobald das Verleihsystem seinen Betrieb aufgenommen hat, verschwinden diese Grenzen jedoch und die privaten Nutzenden stellen ihre Fahrzeuge an den unterschiedlichsten Stellen ab, ohne zu wissen, ob dies erlaubt ist. Zudem gibt es auch noch öffentliche Strassenräume des Kantons, die streng genommen von der Bewilligung ebenfalls ausgenommen wären.

Es gilt die privaten Eigentümer bei vergleichbaren Projekten besser zu informieren bzw. miteinzubeziehen. In welcher Form und ob dies durch Anbieter oder Stadt zu erfolgen hat, ist genau zu koordinieren.

Nachbarsgemeinden

Verschiedentlich sind Rückmeldungen aus Nachbarsgemeinden bei der Stadt Wetzikon eingegangen. Im Grundsatz konnten die E-Trottinette die Stadtgrenzen überschreiten und auch auf dem Gebiet der Nachbarsgemeinden herumfahren. Das Abstellen ausserhalb der Stadtgrenzen wurde jedoch dadurch unattraktiv gemacht, indem der Minutenzähler einfach weitergelaufen ist. Dies hat aber anscheinend nicht alle Nutzenden davon abgehalten, ihr Fahrzeug ausserhalb der Stadtgrenzen zu platzieren. Bei einer allfälligen Weiterführung eines entsprechenden bzw. vergleichbaren Angebots sind die Nachbarsgemeinden ebenfalls anzuschreiben und angemessen miteinzubeziehen.

Zusammenarbeit Beschäftigung Wetzikon

Einer der beiden Anbieter hat zusätzlich einen Zusammenarbeitsvertrag mit der Beschäftigung Wetzikon für den Flottendienst unterzeichnet. Die Zusammenarbeit im Rahmen der Pilotphase beschränkte sich auf die Flottenarbeit, d.h. das Aufstellen von umgekippten Fahrzeugen sowie das Umparken von als störend gemeldeten Fahrzeugen. Die gegenseitige Zusammenarbeit wird von beiden Parteien geschätzt und könnte bei vergleichbaren Projekten noch intensiviert werden.