



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 4. Juni 2025

GR Nr. 2025/210

Postulat von Islam Alijaj und Carla Reinhard betreffend Massnahmenpaket für das Abstellen der E-Scooters zur Verhinderung von Konflikten mit zu Fuss Gehenden oder mobilitätseingeschränkten Menschen, Bericht und Abschreibung

Am 14. September 2022 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Islam Alijaj (SP) und Carla Reinhard (GLP) folgendes Postulat, GR Nr. 2022/442, ein:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie er mit einem Massnahmenpaket verhindern kann, dass E-Scooters so abgestellt werden, dass sie Fussgänger:innen und mobilitätseingeschränkte Menschen behindern. Nach der Umsetzung und Auswertung dieses Massnahmenpakets soll der Stadtrat einen Schlussbericht vorlegen.

Begründung:

Verschiedene Anbieter stellen in der Stadt Zürich E-Scooter zur Miete zur Verfügung. Diese können nach der Benutzung infolge des Free-Floating-Modells an beliebigen Orten wieder abgestellt werden. Dies ist grundsätzlich sinnvoll, führt aber heute in der Praxis dazu, dass Trottoirs viel zu häufig für Fussgänger:innen sowie Menschen mit Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen verstellt sind.

Dieser unhaltbare Zustand führt zu starken negativen Reaktionen in der Bevölkerung. Es drängt sich deshalb ein Massnahmenpaket auf, um das Problem anzupacken. Zu einem solchen Paket könnte beispielsweise gehören, dass die Stadt nur noch denjenigen Anbietern eine Bewilligung erteilt, die von Nutzer:innen ein Bild einfordern, sodass sie die E-Scooter bei Bedarf umparkieren und die fehlbaren Nutzer:innen sanktionieren können. Heute haben nicht alle Anbieter die Fotofunktion in ihrer App integrier

1. Zweck der Vorlage

Der Stadtrat hat nach Auftauchen der ersten stationslosen Zweirad-Mietfahrzeuge geregelt, wie die Verleihfirmen den öffentlichen Grund in Anspruch nehmen dürfen. Mit dem hier vorgelegten Bericht soll zusammenfassend aufgezeigt werden, wie die allgemeine Lage mit dem stationslosen Fahrzeugverleih derzeit in der Stadt Zürich ist und welche Massnahmen zur Verbesserung der heutigen für viele unbefriedigenden Situation vorgesehen sind. Mit dem Bericht soll auch der Abschreibungsantrag zum Postulat 2022/442 begründet werden.

2. Ausgangslage

Im Sommer des Jahres 2017 wurde die Stadt Zürich zum ersten Mal mit der neuartigen Mobilitätsform und Geschäftstätigkeit des stationslosen Fahrzeugverleihs – auch als Free-Floating-Zweiradverleih bezeichnet – konfrontiert. Wortwörtlich über Nacht hatte die damalige Firma aus Singapur hunderte von gelben und qualitativ eher minderwertigen Velos auf dem Stadtgebiet verteilt, die von der Allgemeinheit mittels einer App lokalisiert und ausgeliehen werden konnten. Bereits ein Jahr später meldete die Firma Konkurs an und die Stadt musste die Velos zu einem grossen Teil selbst entsorgen. Noch im selben Jahr 2018 starteten andere Firmen mit dem stationslosen Verleih von Leichtmotorfahrrädern, hauptsächlich E-Bikes und «E-Trottis».



Mit Stadtratsbeschluss (STRB) Nr. 168/2019 hat der Stadtrat den stationslosen Fahrrad-, Motorfahrrad- und Motorradverleih reguliert und die neuen Bestimmungen von Art. 20^{bis} Reglement über die Benutzung des öffentlichen Grunds (Benutzungsordnung, AS 551.210) und Art. 11^{bis} Gebührenordnung zum Reglement über die Benutzung des öffentlichen Grundes (Benutzungsgebührenordnung, AS 551.211) per 1. April 2019 erlassen. Verleihanbietende benötigen bei insgesamt mehr als 30 Fahrzeugen mit zwei Rädern oder drei Fahrzeugen mit mehr als zwei Rädern eine Bewilligung des Sicherheitsdepartements (Art. 20^{bis} Abs. 1 Benutzungsordnung). Dabei handelt es sich um eine gebührenpflichtige Bewilligung für den gesteigerten Gemeingebrauch des öffentlichen Grundes (vgl. VGr, 16. Dezember 2021, VB.2020.00592). Die Bewilligungsbehörde kann zur Gewährleistung einer geordneten und sicheren Nutzung des öffentlichen Grundes weitere Auflagen machen (Art. 20^{bis} Abs. 5 Benutzungsordnung). Eine Bewilligung für bis zu 800 Fahrzeuge desselben Typs ist erhältlich, wenn die Auflagen erfüllt und die Gebühren von Fr. 10.– pro Fahrzeug und Monat sowie eine Kontrollgebühr und eine Kautions entrichtet werden.

3. Bericht

3.1 Verkehrsregeln und Sicherheit

Alle auf dem Stadtgebiet stationslos ausleihbaren Fahrzeuge sind Leichtmotorfahrräder, d.h. für die Kundschaft gelten dieselben Verkehrsregeln wie für den gewöhnlichen Veloverkehr.¹ Die für den Veloverkehr vorgesehenen Verkehrsflächen, also Radstreifen und Radwege, müssen benutzt werden. Wo diese fehlen, muss am rechten Strassenrand gefahren werden, ausser im einstreifigen Kreisverkehr. Das Befahren des Trottoirs ist nicht erlaubt. Sofern Leichtmotorfahrräder auf dem Trottoir abgestellt werden, muss ein Bereich von mindestens 1,50 m freigelassen werden. Das Tragen eines Helms wird empfohlen, ist aber nicht obligatorisch. Das Fahrzeug darf nur von einer einzigen Person benutzt werden, Mitfahrende sind nicht erlaubt. Und selbstverständlich ist es verboten, ein Fahrzeug in nicht fahrfähigem Zustand zu führen. Letztere Regel wird im Falle der ausleihbaren «E-Trottis» in Zürich häufig missachtet, insbesondere in den Nächten des Wochenendes. In den Jahren 2019–2022 musste ein rasanter Anstieg der Unfallzahlen von «E-Trottis» verzeichnet werden. Mindestens die Hälfte aller Unfälle waren Stürze ohne Fremdeinwirkung, in der Regel infolge Alkoholeinflusses. In den letzten beiden Jahren sind die Unfallzahlen trotz einer weiterhin grossen Gesamtflotte und starker Nutzung wieder zurückgegangen (vgl. Abbildung 1).

¹ <https://www.stadt-zuerich.ch/de/mobilitaet/verkehrssicherheit/sicher-auf-dem-velo/elektro-trendfahrzeuge.html>

3/7

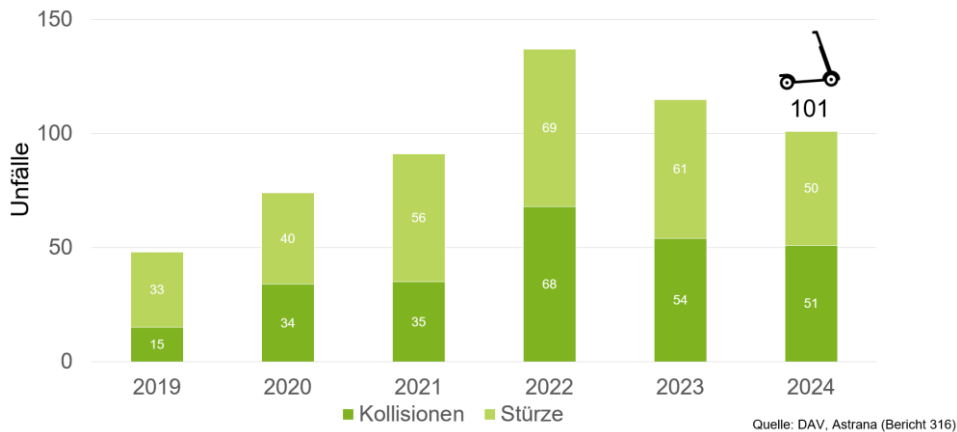


Abbildung 1: Entwicklung polizeilich gemeldeter Verkehrsunfälle unter Beteiligung von «E-Trottis» auf dem Stadtgebiet Zürich

Im Jahr 2023 widmete die Stadt Zürich den zweijährlich stattfindenden Tag der Verkehrssicherheit im Landesmuseum dem Thema der Sicherheit von «E-Trottis». Vertiefte Auswertungen der Stürze und Kollisionen zeigten, dass die Ursachen für Verkehrsunfälle sowohl bei den Nutzerinnen und Nutzern, bei den Fahrzeugen wie auch bei der Infrastruktur zu suchen sind. Die Nutzerinnen und Nutzer missachteten teilweise elementare Verkehrsregeln wie das Fahrverbot auf dem Trottoir. Die Fahrzeuge sind infolge der Rahmengenometrie, der kleinen Räder und des eher hohen Schwerpunkts inhärent sturzgefährdet. Die bestehende Infrastruktur ist für diese Art von Fahrzeugen nicht ausreichend fehlerverzeihend, wie zahlreiche Stürze an Randsteinen oder auf Tramschienen belegen. Andere Verkehrsteilnehmende wie Fussgängerinnen und Fussgänger werden durch «E-Trottis» eher selten verletzt. Das Fussgängerinnen und Fussgänger behindernde Abstellen der Fahrzeuge auf dem Trottoir oder auf anderen Fussverkehrsflächen kann jedoch auch zur Gefahrenquelle werden, insbesondere für geh- und sehbehinderte Personen.

3.2 Stadtraum und Mobilität

Der Beitrag der geteilten Mikromobilität zu den strategischen Zielen der Stadt im Stadtraum und in der Mobilität ist nicht abschliessend geklärt. Eine Studie des Bundesamts für Strassen (ASTRA) vom März 2025² kommt zum Ergebnis, dass geteilte E-Trottinette am häufigsten Fusswege und an zweiter Stelle Fahrten mit dem ÖV ersetzen, private am häufigsten ÖV-Fahrten. Eine Substitution des Autos findet eher bei täglich Nutzenden statt, insgesamt ist dies aber selten (Studie ASTRA, S. 9 f.). Durch geteilte Mikromobilität wurden bisher primär Wege zu Fuss, auf dem Velo oder mit dem öffentlichen Verkehr ersetzt. Zudem stehen private Angebote insbesondere für Verleihvelos in Konkurrenz zum öffentlichen Veloverleihsystem «ZüriVelo» der Stadt Zürich.

Herstellung und Betrieb von aktuell auf dem Markt befindlichen Sharing-Fahrzeugen weisen eine bessere Klimabilanz auf als ihre Vorgängermodelle, zum Beispiel durch auswechselbare

² https://www.bfmag.ch/admin/data/files/page_editorial_block_file/file_de/248/studie-etrottis.pdf?lm=1747385721



Batterien oder durch die Redistribution mittels emissionsfreier Fahrzeuge (z. B. E-Lastenfahräder). Mit der neuen städtischen Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040» soll vernetzte und innovative Mobilität vorangetrieben werden. Konkret sollen deshalb Sharing-Angebote sowie Multi- und Intermodalität genutzt und entsprechende Mobilitätsdienstleitungen ausgebaut werden. Mit den weiter unten beschriebenen Regulierungsmassnahmen für Sharing-Angebote ist es möglich, die städtischen Mobilitätsziele zielgerichtet zu unterstützen.

3.3 Bewilligungsauflagen und Massnahmen

Gegenwärtig (Stand: März 2025) verfügen sieben Verleihfirmen über eine oder mehrere Bewilligungen des Sicherheitsdepartements, die in der Summe zum Verleih von 5900 Fahrzeugen auf dem Stadtgebiet berechtigen. Die Dichte von ca. 75 Einwohnerinnen und Einwohner auf ein Sharing-Fahrzeug ist im Vergleich mit anderen Städten eher hoch. Sowohl die Zahl der Bewilligungen als auch die Grösse der Gesamtflotte variiert unter anderem auch saisonal. Mit der Bewilligung macht die Stadt den Verleihanbietenden eine Vielzahl an Auflagen und ergreift Massnahmen, um den sicheren Betrieb und die öffentliche Ordnung zu gewährleisten. Insbesondere sind die Verleihfirmen dazu verpflichtet, ihre System- und Nutzungsdaten in die Mikromobilitätsmanagementplattform der Stadt zu integrieren, um die Einhaltung der Flottengrösse und weiterer Auflagen zu kontrollieren. Die Bewilligungsaufgaben umfassen insbesondere:

- Beim Abstellen der Fahrzeuge sind die Strassenverkehrsvorschriften zu beachten und der Fussverkehr darf nicht behindert werden. Taktile Markierungen für Sehbehinderte sind in jedem Fall freizuhalten.
- Ein Verleihanbietender darf nicht mehr als 10 Prozent eines öffentlichen Zweiradabstellplatzes mit seinen Fahrzeugen belegen. Es dürfen keine eigenen, fixen Standorte definiert und betrieben werden, ausgenommen von der Stadt definierte, bevorzugte Abstellplätze für geteilte Mikromobilität. Ausserhalb von Zweiradabstellplätzen dürfen max. zwei Fahrzeuge als «Paket» abgestellt werden. Zwischen den Zweierpaketen ist ein Mindestabstand von 50 m einzuhalten.
- Die Bewilligungsinhabenden müssen für die Stadt jederzeit erreichbar sein, um Reklamationen oder Anweisungen entgegenzunehmen. Sie sind verpflichtet, vorschriftswidrig oder überzählig abgestellte Fahrzeuge innert 24 Stunden vom öffentlichen Grund zu entfernen. Nicht betriebssichere oder verkehrsbehindernd abgestellte Fahrzeuge sind umgehend zu entfernen. Die Kosten für eine Entfernung von Fahrzeugen durch die Stadt werden verrechnet.
- Die Betriebssicherheit des eingesetzten Fahrzeugtyps ist mit einem Bericht einer zertifizierten Prüfstelle zu belegen. Die Fahrzeuge sind stets in einem betriebssicheren Zustand zu halten und dürfen nicht ausschliesslich zu Werbezwecken verwendet werden.

Die Ordnung im öffentlichen Raum wird darüber hinaus durch von der Stadt definierte, permanente Verkehrszonen für geteilte Mikromobilität sichergestellt, die mittels digitaler Geolokalisierung der Fahrzeuge (GPS) wirkungsvoll durchgesetzt werden, namentlich Fahrverbotszonen, Parkverbotszonen und Parkierzonen. Die Sharing-Zonen sind auf open data der Stadt

Zürich öffentlich verfügbar: [Open Data Zürich - Stadt Zürich](#). Die Verleihfirmen müssen die Zonen ihrer Kundschaft kommunizieren, in der Regel durch die Abbildung in den jeweiligen Apps:

- **In Fahrverbotszonen** reduziert sich die maximal erreichbare Geschwindigkeit der Leihfahrzeuge auf Schritttempo (5–7 km/h). Darunter fallen aktuell zum Beispiel die Altstadt links und rechts der Limmat, das Arboretum oder der Platzspitzpark.
- **In Parkverbotszonen** kann die Miete nicht beendet werden. Dazu gehören aktuell zum Beispiel der Sechseläutenplatz, der Europaplatz sowie Teile des Löwenplatzes und des Bürkliplatzes.
- Im Bereich der Parkverbotszonen können sich digital ausgewiesene Parkierzonen befinden, deren Nutzung von den Betreiberfirmen in der Regel mittels Zeit- oder Geldguthaben für die Kundschaft angereizt wird. Gegenwärtig befinden sich Parkierzonen auf grösseren Plätzen (z.B. Sechseläutenplatz, Bürkliplatz, Löwenplatz) oder an Bahnhöfen (z.B. Bahnhof Stadelhofen oder Enge), sind aber nur digital ausgewiesen, also auf der Strasse nicht erkennbar.



Abbildung 2: Sharing-Zonen, Fahrverbot (rot), Parkverbot (gelb), Abstellplätze (grün)

Auf fast allen Schularealen und Friedhöfen der Stadt gilt sowohl ein Fahr- als auch ein Parkverbot für geteilte Mikromobilität. Darüber hinaus erlässt die Stadt periodisch zahlreiche temporäre Anordnungen, um Sicherheit und Ordnung auch an Veranstaltungen wie der Street Parade, dem Sechseläuten, dem Knabenschiessen oder dem Silvesterzauber zu gewährleisten. Die Bewilligungsinhaber sind verpflichtet, die temporären Anordnungen vor Beginn der entsprechenden Veranstaltung der Kundschaft in ihren Applikationen zu kommunizieren.



Bisherige Erfahrungen zeigen, dass die temporären Anordnungen im Rahmen des «Crowd Management» von grossem Wert für Ordnung und Sicherheit an Grossveranstaltungen sind.

Der grösste Teil der Bewilligungsinhabenden hat auch freiwillig eigene Massnahmen zugunsten von Sicherheit und Ordnung umgesetzt, darunter das Beweisfoto für das regelkonforme Abstellen des Fahrzeugs, die Teilnahme an oder Umsetzung von Präventionsmassnahmen wie digitale Fahrtrainings oder die Teilnahme an der Kampagne «Grosi an Bord» für ein besseres Verkehrsklima.

3.4 Geplante Massnahmen

Vielfältige Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit auf verschiedenen Kanälen zeigen, dass Sicherheit und Ordnung im Bereich der geteilten Mikromobilität mit den oben genannten Massnahmen verbessert wurden, aber noch keinesfalls auf einem befriedigenden Stand sind. Noch immer stellt die Kundschaft die Fahrzeuge für Fussgängerinnen und Fussgänger behindernd möglichst nahe am Zielort ab, befährt mit ihnen illegal das Trottoir, nutzt sie verbotenerweise zu zweit und bringt sich sowie auch andere Personen in nicht fahrfähigem Zustand in Gefahr. Besonders für Menschen mit Behinderungen sind die «E-Trottis» eine Gefahr, wenn sie am Boden liegend den Weg versperren. Gemäss einer im Auftrag der Städtekonferenz Mobilität durchgeführten repräsentativen Befragung von gfs.bern³ sind «falsch abgestellte Velos oder Trottinette» das grösste Ärgernis im Zusammenhang mit dem Verkehr für die Bevölkerung der Stadt Zürich. Für die weitere Erhöhung von Ordnung und Sicherheit auf dem Stadtgebiet sind deshalb aufwändigere Massnahmen mit einer entsprechend grösseren Wirkung geplant:

Um die Übernutzung des öffentlichen Raums durch geteilte Mikromobilität langfristig zu verhindern, plant die Stadt die Zahl der Verleih anbietenden und die Anzahl Fahrzeuge mit den Bewilligungen für den gesteigerten Gemeingebrauch zu begrenzen. Dafür ist eine Anpassung der Rechtsgrundlagen notwendig. Beispiele anderer Städte (z.B. Winterthur) haben die positive Wirkung einer solchen Marktregulierung aufgezeigt. Das Statthalteramt des Bezirks Zürich hat die Bewilligungspflicht für die Verleihangebote in einem konkreten Fall verneint. Der Entscheid wurde von der Stadt angefochten und aktuell ist noch ein Entscheid des Verwaltungsgerichts zum gesteigerten Gemeingebrauch der Verleihangebote abzuwarten. Solange der Entscheid des Gerichts aussteht, kann die Stadt keine Anpassung der Vorschriften vornehmen, um die Situation gerade auch für Menschen mit einer Behinderung zu verbessern. Nach Vorliegen des rechtskräftigen Gerichtsentscheids ist vorgesehen, eine Anpassung der Rechtsgrundlagen an die Hand zu nehmen.

Darüber hinaus prüft die Stadt ein hybrides System für geteilte Mikromobilität. Insbesondere in nutzungsintensiven Bereichen der Stadt, wie der Innenstadt oder an Bahnhöfen, soll eine lokal beschränkte Zahl ausleihbarer Fahrzeuge nur noch an festgelegten und sichtbaren Stationen abgestellt werden dürfen.

³ https://skm-cvm.ch/cmsfiles/250317_mobilitat_in_stadten_gesamtbericht_final_de.pdf. Siehe S. 19 sowie Grafik 15, S. 20.



Gegenwärtig werden sowohl die Fahrzeugflotte als auch die Stationen des von der Stadt konzeptionierten Veloverleihsystems ZüriVelo (PubliBike) erneuert oder erweitert. Das Angebot von ZüriVelo und die privaten Sharing-Angebote sollen sich zukünftig sinnvoll ergänzen. Während Züri-Velo herkömmliche Velos und E-Bikes anbietet, wird das private Sharing-Angebot stark auf die wirtschaftlich rentableren «E-Trottis» und eventuell auch Nischenangebote wie E-Mopeds (E-Bike ohne Pedale) fokussieren. Dabei sind auch mögliche Auflagen, wie diese in einer Studie der Städtekonferenz Mobilität «elektrische Mikromobilität» vom September 2023⁴ aufgezeigt werden, zu prüfen und anzuwenden, wenn diese einen Beitrag zur Erreichung der Ziele für die städtische Mobilität leisten können.

Das Ziel der Stadt ist die geordnete Bereitstellung von Verleihangeboten der Mikromobilität, die eine nahtlose multimodale Fortbewegung auf dem Stadtgebiet möglichst ohne motorisiertes Fahrzeug im Privatbesitz ermöglicht, wie es den strategischen Zielen der Stadt entspricht.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

- 1. Vom Bericht betreffend Massnahmenpaket für das Abstellen der E-Scooters zur Verhinderung von Konflikten mit zu Fuss Gehenden oder mobilitätseingeschränkten Menschen wird Kenntnis genommen.**
- 2. Das Postulat, GR-Nr. 2022/442, von Islam Alijaj (SP) und Carla Reinhard (GLP) vom 14. September 2022 betreffend Massnahmenpaket für das Abstellen der E-Scooters zur Verhinderung von Konflikten mit zu Fuss Gehenden oder mobilitätseingeschränkten Menschen wird als erledigt abgeschlossen.**

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Sicherheitsdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin
Corine Mauch

Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter

⁴ https://skm-cvm.ch/cmsfiles/skm_mikromobilitat_schlussbericht-final.pdf. Siehe Studie, S. 37 ff.