



## Beschluss des Stadtrats

vom 27. September 2023

GR Nr. 2023/335

### Nr. 2777/2023

#### **Schriftliche Anfrage von David Ondraschek betreffend E-Scooter in der Stadt, Meldungen aus der Bevölkerung, rechtliche Vorschriften zur Nutzung, bestehende oder geplante Auflagen für die Anbietenden, Untersuchung zur Nutzung und Strategie sowie Beurteilung der Schaffung von Zonen für das Deponieren der E-Scooter**

Am 28. Juni 2023 reichte das Gemeinderatsmitglied David Ondraschek (Die Mitte) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2023/335, ein:

E-Scooter sind in der Stadt Zürich allgegenwärtig und haben verschiedene Anbieter (z.B. Voi, Tier, Lime, Bird). Ein Nutzen der E-Scooter ist es, dass Menschen statt motorisierter Verkehrsmittel in Gebieten, welche mit dem ÖV weniger gut erschlossen sind oder zu Uhrzeiten, in welchen der ÖV nicht mehr fährt, eine umweltfreundlichere Alternative haben. Leider zeigt sich, dass diese E-Scooter immer wieder an Orten abgestellt werden, wo sie bestenfalls stören und in ungünstigeren Fällen z.B. Menschen mit Behinderungen im Weg stehen. Weiter gibt es Städte, welche E-Scooter aufgrund schlechter Erfahrungen wieder verbieten (Paris).

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Sind seitens Bevölkerungen Meldungen eingegangen, welche die E-Scooter monieren; insbesondere das Deponieren der E-Scooter? Wenn ja, wie viele? Bitte um die Kennzahlen für die letzten 5 Jahre.
2. Gibt es rechtliche Vorschriften zur Nutzung der E-Scooter? Falls ja, bitte um die entsprechenden Angaben.
3. Gibt es Auflagen der Stadt Zürich an die Anbieter? Falls ja, welche? Mit der Bitte um eine Erläuterung, wie die Auflagen überprüft werden, inwieweit diese erfüllt werden und in welcher Form Sanktionen ergriffen wurden, falls die Auflagen nicht eingehalten wurden.
4. Sind weitere Auflagen seitens Stadt Zürich geplant? Falls ja, wie sehen diese konkret aus?
5. Gibt es Auflagen, welche zum Ziel haben, dass durch das Abstellen der E-Scooter keine Behinderungen entstehen; insbesondere für Menschen mit eingeschränkter Mobilität oder für Menschen mit Sehbehinderungen?
6. Gibt es eine Strategie, in welcher Form, bzw. zu welchem Zweck die E-Scooter in der Stadt Zürich genutzt werden sollen?
7. Gibt es Untersuchungen zur Nutzung der E-Scooter in der Stadt Zürich oder sind solche am Laufen oder geplant? Welche Fragestellungen werden/wurden damit verfolgt und was sind bekannte Ergebnisse?
8. Gibt es Hinweise darauf, zu welchem Zweck und von welchen Personengruppen die E-Scooter genutzt werden?
9. Sind dem Stadtrat Städte bekannt, welche sehr gute Erfahrungen mit E-Scootern machen; insbesondere auch mit dem Deponieren ebendieser?
10. Sind bestimmte Zonen zum Deponieren angedacht oder Zonen, in welchen kein Deponieren erlaubt ist? Hält der Stadtrat solche Zonen für zielführend?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:





3/5

anordnungen (z. B. Fahrverbote, Parkverbote) und deren Einhaltung mittels Geofencing. Darüber hinaus werden die Bewilligungsinhabenden verpflichtet, ihre System- und Nutzungsdaten herauszugeben, um beispielsweise die in der Bewilligung festgelegte Flottenobergrenze von 800 Fahrzeugen pro Bewilligung kontrollieren zu können. Weitere Auflagen betreffen die Betriebssicherheit der Fahrzeuge, das Verbot eigener fixer Parkierungsstandorte oder das Verbot eines Betriebs ausschliesslich zu Reklamezwecken.

Eine lückenlose Kontrolle der Auflagen ist nicht möglich. Die Einhaltung der Auflagen durch die Anbieterfirmen wird im Rahmen des städtischen Mikromobilitätsmanagements laufend auf der Grundlage der zur Verfügung gestellten System- und Nutzungsdaten geprüft. Dazu wird eine spezialisierte Plattform eingesetzt – aktuell wird diese von der Firma Vianova zur Verfügung gestellt. Die seit dem Jahr 2020 erfassten Daten zeigen, dass die Auflagen von allen ansässigen Anbieterfirmen in zufriedenstellendem Ausmass eingehalten werden. Verstösse kommen selten vor und werden stufengerecht geahndet. Die Verleihfirmen sind verpflichtet, vorschriftswidrige oder über der bewilligten Anzahl abgestellte Fahrzeuge innert 24 Stunden vom öffentlichen Grund zu entfernen.

#### **Frage 4**

**Sind weitere Auflagen seitens Stadt Zürich geplant? Falls ja, wie sehen diese konkret aus?**

Eine aus Mitarbeitenden verschiedener Dienstabteilungen (DAV, TAZ, Stapo, VBZ) zusammengesetzte Arbeitsgruppe beobachtet und beurteilt die Situation der stationslosen Verleihsysteme und prüft darauf basierend laufend weitere Massnahmen bzw. Auflagen. So gibt es neue Regelungen betreffend Sicherheit von Grossveranstaltungen (Züri Fäscht, Street Parade) und ab dem neuen Schuljahr 2023 eine permanente Sperrung von Friedhof- und Schularealen für ausleihbare E-Trottinette.

#### **Frage 5**

**Gibt es Auflagen, welche zum Ziel haben, dass durch das Abstellen der E-Scooter keine Behinderungen entstehen; insbesondere für Menschen mit eingeschränkter Mobilität oder für Menschen mit Sehbehinderungen?**

Die Bewilligung enthält Auflagen, die die Betreiberfirmen dazu verpflichten, beim Abstellen der Fahrzeuge die Strassenverkehrsvorschriften zu beachten und Zufussgehende nicht zu behindern. Auf taktilen Blindenmarkierungen dürfen keine Verleihfahrzeuge abgestellt werden. Bewilligungsinhabende sind verpflichtet, vorschriftswidrige oder über der bewilligten Anzahl abgestellte Fahrzeuge innert 24 Stunden vom öffentlichen Grund zu entfernen. Nicht betriebssichere oder verkehrsbehindernd abgestellte Fahrzeuge sind umgehend zu entfernen. Einige Anbieterfirmen verlangen von der Kundschaft nach Beendigung der Miete ein Foto, auf dem das vorschriftsmässige Abstellen dokumentiert ist. Sanktionen gegen Verstösse seitens der Kundschaft liegen im Ermessen der Anbieterfirmen.

Die Nutzung und das freie Abstellen der Geräte konzentrieren sich auf die inneren Bereiche der Stadt, wo in der Folge auch die stärksten Behinderungen durch störendes Abstellen auftreten können. Daher ist in Prüfung, ob der stationslose Verleih im Kreis 1 durch einen stationsbasierten Verleih zu ersetzen ist, indem die bereits bestehenden Parkierungsflächen für



4/5

Zweiräder um das entsprechende Kontingent der Verleihsysteme erweitert und falls nötig neue Parkierungsflächen geschaffen werden.

#### **Frage 6**

**Gibt es eine Strategie, in welcher Form, bzw. zu welchem Zweck die E-Scooter in der Stadt Zürich genutzt werden sollen?**

Eine spezifische Strategie zu E-Trotтинетten existiert nicht. Als strategische Leitplanken im Umgang mit dieser Mobilitätsform gelten die allgemeinen Zielsetzungen aus der Strategie «Stadtverkehr 2025» sowie aus der neuen Dachstrategie «Stadtraum und Mobilität 2040».

Der Stadtrat prüft zurzeit Anpassungen der geltenden Rahmenbedingungen für Verleihsysteme auf öffentlichem Grund mit Blick auf die Anzahl Anbieter, die Anzahl der Fahrzeuge sowie das Deponieren derselben (vgl. Antworten zu Fragen 5, 9 und 10).

#### **Fragen 7 und 8**

**Gibt es Untersuchungen zur Nutzung der E-Scooter in der Stadt Zürich oder sind solche am Laufen oder geplant? Welche Fragestellungen werden/wurden damit verfolgt und was sind bekannte Ergebnisse?**

**Gibt es Hinweise darauf, zu welchem Zweck und von welchen Personengruppen die E-Scooter genutzt werden?**

Gemäss einer Befragung von Reck und Axhausen (2021) mit 1454 Teilnehmenden haben in der Stadt Zürich 28 % bereits Free-floating E-Trotтинетts benutzt. Stationsgebundene E-Bikes liegen bei 16 % und Free-floating E-Bikes bei 9 %. Nutzende von E-Trotтинетts sind mit durchschnittlich 33 Jahren jünger als solche stationsgebundener E-Bikes (36 Jahre) bzw. von free floating E-Bikes (39 Jahre). Der Anteil der Frauen ist bei E-Trotтинетts mit 32 % etwas höher als bei stationsgebundenen E-Bikes (29 %) bzw. bei Free-floating E-Bikes (18 %).

Ein umfassender Bericht von EBP Schweiz AG aus dem Jahr 2022 ist auf Anfrage bei der Dienstabteilung Verkehr erhältlich. Darin werden der regulatorische Rahmen beschrieben, Anwendungsfälle definiert und ausgewertet, die verkehrlichen Wirkungen aufgezeigt, der Beitrag zu den städtischen Strategien diskutiert, die Verwaltung der geteilten Mikromobilität dargestellt und Empfehlungen zuhanden der Stadt formuliert. Eine komplette Darstellung der Ergebnisse würde den Rahmen einer Schriftlichen Anfrage sprengen.

Es folgen Auszüge aus dem genannten Bericht:

Eine Studie der Energieforschung Zürich hat ergeben, dass die wesentlichen Vorteile der Mikromobilitätsangebote von E-Trotтинетts und E-Bikes in Zürich aus Sicht der Nutzenden im flexiblen sowie spontanen Einsatz, im Reisezeitgewinn sowie bei den Kombinationsmöglichkeiten mit dem öffentlichen Verkehr liegen. Bei den E-Trotтинетts wird von den Nutzenden darüber hinaus der Erlebniswert bzw. der Spass genannt, bei den E-Bikes die Überwindung von bedeutenden Steigungen. Die grössten Nachteile liegen bei den hohen Preisen (insbesondere für E-Trotтинетts), der teilweisen Stationsgebundenheit von E-Bikes sowie im reduzierten Nutzen bei Regen (Energieforschung Stadt Zürich, 2021).

Der Beitrag eines stationslosen Verleihs von E-Trotтинетten oder E-Bikes zu den städtischen Mobilitätszielen (vgl. Antwort auf Frage 6) ist nicht abschliessend geklärt. Auf der einen Seite



5/5

zeigen auf älteren Daten basierende Untersuchungen (z. B. Reck und Axhausen, 2021), dass der Beitrag an die Klimaziele der Stadt nur ungenügend gegeben ist, da fast keine privaten motorisierten Fahrten ersetzt worden sind. Andererseits mehrten sich Hinweise darauf, dass E-Trottinette bezüglich Weglänge und Fahrtzweck ein eigenständiges Angebot bilden, das einen Beitrag zur städtischen Mobilität leisten könnte. Die durchschnittliche Länge der zurückgelegten Wege lag 2021 mit rund 1,5 km zwischen den durchschnittlichen Weglängen des Fuss- und des Veloverkehrs. Zahlreiche E-Trottinett-Wege beginnen und/oder enden an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, was auf den multimodalen Gebrauch der Verleihsysteme im Gesamtverkehrssystem hinweist.

**Frage 9**

**Sind dem Stadtrat Städte bekannt, welche sehr gute Erfahrungen mit E-Scootern machen; insbesondere auch mit dem Deponieren ebendieser?**

Die Vorgehensweise anderer Städte national und international bezüglich Zulassung und Betrieb stationsloser Verleihsysteme variiert stark. Sie reicht von sehr liberalen Ansätzen ganz ohne Bewilligung oder Auflagen über restriktivere Ansätze mit Bewilligungen und/oder Auflagen (z. B. Zürich) bis hin zum Verbot einer solchen Geschäftstätigkeit (z. B. Wetzikon). Bezüglich dem Deponieren (Parkieren) zeigt sich in den betrachteten Städten ein Wandel von vollkommen stationslosen Angeboten (stadtweites free-floating) hin zu einem hybriden System mit Stationen in den stark belasteten inneren Gebieten der Stadt und weiterhin free-floating in der Peripherie.

**Frage 10**

**Sind bestimmte Zonen zum Deponieren angedacht oder Zonen, in welchen kein Deponieren erlaubt ist? Hält der Stadtrat solche Zonen für zielführend?**

Aktuell sind stadtweit zwölf bevorzugte Parkzonen im Rahmen eines Versuchs in Betrieb. Weitere Zonen sind geplant und im Kreis 1 ist in Prüfung, das Parkieren der Geräte nur noch in ausgewiesenen Zonen zuzulassen. Auch Parkverbotszonen sind bereits in Betrieb und werden mittels Geofencing durchgesetzt. So kann die Miete z. B. in der Altstadt links und rechts der Limmat, in einer Reihe von Parkanlagen (z. B. Dreispitzpark, Arboretum), auf Brücken und in zahlreichen weiteren Gebieten nicht beendet werden. Der Stadtrat ist der Meinung, dass die umgesetzten Regulierungen einen Beitrag zur Verträglichkeit der Verleihsysteme mit der öffentlichen Ordnung, den städtischen Mobilitätszielen und den Anliegen der Verkehrssicherheit leisten können. Wie erwähnt, prüft er zurzeit zusätzliche Massnahmen.

Im Namen des Stadtrats  
Die Stadtschreiberin  
Dr. Claudia Cuche-Curti