

V1930 Interpellation (Mitte-Fraktion BDP, CVP, EVP, glp, Grüne, SP) „(Verzicht auf) Bewilligung von E-Trottinett-Verleihsystemen in Köniz“

Beantwortung; Direktion Planung und Verkehr

Vorstosstext

Nach der Etablierung von Veloverleihsystemen haben verschiedene Städte in der Schweiz und in Ausland auch E-Trottinett-Verleihsysteme bewilligt. Die Erfahrungen damit waren nicht die besten. Wie der Presse zu entnehmen ist, trifft zurzeit auch die Stadt Bern Abklärungen für die mögliche Bewilligung von E-Trottinett-Verleihsystemen ab 2020. Zudem beabsichtigt die Regionalkonferenz Bern-Mittelland im Entwurf ihrer Mobilitätsstrategie 2040 die Förderung «innovativer E-Kleinstfahrzeuge». Es ist daher zu erwarten, dass auch Köniz sich demnächst mit der Frage auseinandersetzen muss, ob hier E-Trottinett-Verleihsysteme zugelassen werden sollen.

Der Gemeinderat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Im Raum Bern gibt es bereits ein bzw. mehrere Veloverleihsysteme. Sieht der Gemeinderat bei dieser Ausgangslage in der Einführung eines E-Trottinett-Verleihsystems einen Mobilitäts-Zusatznutzen, der im Rahmen der geltenden Verkehrsregeln realisiert werden kann?
2. Sieht der Gemeinderat in der Einführung eines E-Trottinett-Verleihsystems Nachteile, bspw. vermehrte Konflikte mit E-Trottinetts auf dem Trottoir, ein höheres Unfallrisiko für alle Teilnehmer/-innen des Strassenverkehrs, eine weitere Verschärfung der Konkurrenz um die begrenzten Verkehrsflächen und damit eine zusätzliche Erschwernis für die Verkehrsplanung, eine gesundheitlich unsinnige Verlagerung vom Fussverkehr weg oder die Förderung eines Angebots mit fragwürdiger Ökobilanz?
3. Mit der «Weisung zu stationslosen Zweirad- Sharingsystemen» hat der Gemeinderat eine Basis für die Bewilligung von Veloverleihsystemen geschaffen. Ist es zutreffend, dass auf Basis dieser Weisung keine E-Trottinett-Verleihsysteme bewilligt werden können? Hat der Gemeinderat vor, eine Basis für die Bewilligung von E-Trottinett-Verleihsystemen zu schaffen, wie das in der Stadt Bern geplant zu sein scheint?
4. Ist der Gemeinderat der Ansicht, dass bis auf Weiteres keine Bewilligung für ein E-Trottinett-Verleihsystem in Köniz erteilt werden sollte?

Köniz, September 2019

Eingereicht

16.09.2019

Unterschrieben von 26 Parlamentsmitgliedern

Casimir von Arx, Sandra Röthlisberger, Roland Akeret, Andreas Lanz, Beat Biedermann, Toni Eder, Heidi Eberhard, Katja Niederhauser-Streiff, Dominic Amacher, Beat Haari, Astrid Nusch, Franziska Adam, Christian Roth, Vanda Descombes, Markus Willi, Lydia Feller, Tanja Bauer, Rudolf Lüthi, David Müller, Simon Stocker, Iris Widmer, Christina Aebischer, Dominique Bühler, Bernhard Zaugg, Matthias Müller, Lukas Brönnimann

Antwort des Gemeinderates

1. Im Raum Bern gibt es bereits ein bzw. mehrere Veloverleihsysteme. Sieht der Gemeinderat bei dieser Ausgangslage in der Einführung eines E-Trottinett-Verleihsystems einen Mobilitäts-Zusatznutzen, der im Rahmen der geltenden Verkehrsregeln realisiert werden kann?

- Welt-, europa- und schweizweit werden E-Trottinett-Sharingsysteme in den Städten und Agglomerationen angeboten. Etwas verwirrend ist die auch gelegentlich gehörte Bezeichnung E-Scooter, darum wird hier zur Abgrenzung von den (Klein-)Motorrädern der Begriff E-Trottinett verwendet.
- Eine Nachfrage nach E-Trottinetts ist vorhanden, sie ist teilweise bereits hoch. Auch in Gemeinden in der Agglomeration Bern bestehen Gesuche von Anbietern, welche in dieser Nische der Mobilitätskette ihr Sharingsystem anbieten möchten.
- Das E-Trottinett ist im Gesamtverkehrssystem ein Anbieter für Mikromobilität. Dies bedeutet, dass deren Nutzungsdauer und die zurückgelegten Distanzen in der Regel (sehr) kurz sind. Oft werden die E-Trottinetts nur für wenige hundert Meter benutzt.
- In der Mobilitätskette kann das E-Trottinett beispielsweise für Umsteigewege, für die erste oder letzte Etappe ab zuhause oder zum Wegziel genutzt werden. Eine geringe Verlagerungswirkung vom Auto oder Taxi dürfte vorhanden sein (Studie des Deutschen Umweltbundesamts, <https://bit.ly/35b42vD>), jedoch auch in erheblicherem Ausmass vom Fussverkehr oder dem Velo auf das E-Trottinett.
- E-Trottinetts sind offiziell auf der Strasse zugelassene Verkehrsmittel mit einer Maximalgeschwindigkeit von zwanzig Stundenkilometern. Bezüglich Bremsanlage, Beleuchtung usw. können Qualitätsvorgaben gemacht werden (Normengerechtigkeit, Zertifizierung), welche die Anbieter von Sharingsystemen in der Schweiz auch einhalten.

2. Sieht der Gemeinderat in der Einführung eines E-Trottinett-Verleihsystems Nachteile, bspw. vermehrte Konflikte mit E-Trottinetts auf dem Trottoir, ein höheres Unfallrisiko für alle Teilnehmer/-innen des Strassenverkehrs, eine weitere Verschärfung der Konkurrenz um die begrenzten Verkehrsflächen und damit eine zusätzliche Erschwernis für die Verkehrsplanung, eine gesundheitlich unsinnige Verlagerung vom Fussverkehr weg oder die Förderung eines Angebots mit fragwürdiger Ökobilanz?

- E-Trottinetts können eine Flächenkonkurrenz oder ein Verkehrssicherheitsproblem darstellen, wenn sie widerrechtlich auf dem Trottoir unterwegs sind.
- Die noch wenigen vorhandenen Grundlagen (Studie des Deutschen Umweltbundesamts, <https://bit.ly/35b42vD>) zur Nutzung von E-Trottinett-Sharingsystemen deuten darauf hin, dass wohl nur knapp 10% der E-Trottinett-Fahrten eine Auto- oder Taxifahrt ersetzen, jedoch auch in erheblicherem Ausmass eine Verlagerung vom Fussverkehr oder dem Velo auf das E-Trottinett besteht.
- Energetisch sind E-Trottinetts dem Fahrrad oder dem Bus unterlegen (Studie der University of North Carolina, <https://bit.ly/2XISZNd>), vor allem hinsichtlich den Zusatzaufwänden (Produktion, Einsammeln von Fahrzeugen). Der Fahrbetrieb selber verursacht nur einen geringfügigen Energieverbrauch, vergleichbar etwa mit demjenigen des E-Bikes. Zu beachten ist, dass die Fahrleistungen mit E-Trottinetts vergleichsweise sehr klein sind, da ihr Einsatz im Bereich der Mikromobilität erfolgt. Wird im Rahmen einer zu erteilenden Bewilligung vom Anbieter verlangt, dass er hochwertige, zertifizierte Fahrzeuge (graue Energie) und für das Einsammeln der Fahrzeuge E-Cargo-Bikes verwendet (Logistik), halbiert sich der CO₂-Abdruck ungefähr.

- E-Trottinetts sind heute bereits weltweit Bestandteil der Mobilitätskette im Bereich der Mikromobilität. Auch die SBB fördert solche Systeme, teilweise mit Standorten in unmittelbarer Nähe des Zugausstiegs oder auf dem Perron. Eine einzelne Gemeinde kann sich vor diesem Hintergrund kaum generell dem E-Trottinett-Sharing verschliessen. Solche Sharingsysteme sind möglich, wenn die Rahmenbedingungen für das Angebot, die Nutzung und den Vollzug streng und klar verbindlich festgelegt werden können. Dazu hat der Gemeinderat eine separate Weisung erarbeitet.

3. Mit der «Weisung zu stationslosen Zweirad-Sharingsystemen» hat der Gemeinderat eine Basis für die Bewilligung von Veloverleihsystemen geschaffen. Ist es zutreffend, dass auf Basis dieser Weisung keine E-Trottinett-Verleihsysteme bewilligt werden können? Hat der Gemeinderat vor, eine Basis für die Bewilligung von E-Trottinett-Verleihsystemen zu schaffen, wie das in der Stadt Bern geplant zu sein scheint?

- Aktuell könnten auf der Basis der bisherigen Weisung E-Trottinett-Sharingsysteme bewilligt werden. Dies ist jedoch nicht die Absicht des Gemeinderats. Er hat die Erarbeitung einer neuen Weisung beauftragt und möchte die bisherige Weisung zu stationslosen Zweirad-Sharingsystemen anpassen.

4. Ist der Gemeinderat der Ansicht, dass bis auf Weiteres keine Bewilligung für ein E-Trottinett-Verleihsystem in Köniz erteilt werden sollte?

- Aus rechtlicher Sicht kann die Gemeinde nur das Abstellen der E-Trottinetts auf öffentlichem Grund regeln und beeinflussen. Das Fahren und das Abstellen auf privatem Grund liegt ausserhalb der Kompetenz und damit der Einflussmöglichkeiten der Gemeinde.
- Köniz sollte sich nicht generell dem E-Trottinett-Sharingsystem verschliessen, sondern durch strenge Vorgaben in einer allfälligen Bewilligung dafür sorgen, dass ein sicherer, konfliktfreier Betrieb besteht. In vergleichbaren Städten und Agglomerationen wie beispielsweise Baar/Zug ist ein solcher Betrieb bereits eingeführt und die Akzeptanz dafür heute vorhanden. Diesem Qualitätsziel fühlen sich auch die von uns informell angefragten Gemeinden der Agglomeration Bern verpflichtet.
- Die Rahmenbedingungen für das Angebot, die Nutzung und den Vollzug von E-Trottinett-Sharingsystemen in der Gemeinde Köniz sind streng, klar und verbindlich festzulegen. Dazu hat der Gemeinderat eine separate neue Weisung erarbeitet.

Köniz, 18. Dezember 2019

Der Gemeinderat

Beilagen
