

X



Mittagstisch «E-Trottinett-Verleihsysteme»

Partizipation zur Velo-Offensive
 Infoblatt zur Veranstaltung vom 21.2.2019

Um was geht es?

E-Trottinett-Verleihsysteme sind ein neuer Trend in der urbanen Mobilität. Weltweit gibt es immer mehr entsprechende Angebote. In der Schweiz existieren E-Trottinett-Verleihsysteme in Basel und Zürich. Auch die Stadt Bern erhielt bereits mehrere Anfragen möglicher Anbieter. Analog den Velo-Freefloating-Verleihsystemen soll in Bern für die E-Trottinetts ein Bewilligungsverfahren durchgeführt werden. Dabei müssen gewisse Auflagen wie beispielsweise der Ordnung, der Nutzung des öffentlichen Raums, dem Unterhalt und der Qualität der Trottinetts erfüllt werden. Nur wer diese Auflagen erfüllt, darf ein E-Trottinett-Verleihsystem in Bern betreiben. Am Mittagstisch konnten die Teilnehmenden der Stadt Bern Inputs in Bezug auf diese Auflagen mitgeben. Diese werden bei der Definition des Bewilligungsverfahrens einfließen.

E-Trottinett-Verleihsysteme

Input: E-Trottinett-Verleihsysteme

E-Trottinetts und Verleihsysteme von solchen sind weltweit im Trend. Rechtlich gesehen ist es so, dass man mit einem E-Trottinett auf dem Velostreifen fahren muss, wenn ein solcher vorhanden ist. Wenn nicht, muss man auf der Strasse fahren. Das Fahren auf dem Trottoir ist mit E-Trottinetts verboten. In Basel und Zürich gibt es bereits E-Trottinett-Verleihsysteme. In Bern haben rund drei bis vier Anbieter Interesse bekundet. Bern will analog vorgehen wie bei den Anbietern von Velo-Freefloating-Verleihangeboten. Dort wurde ein ordentliches Bewilligungsverfahren mit Auflagen durchgeführt. Möglich ist dies, weil man in Bern eine Bewilligung für die gewerbliche Nutzung des öffentlichen Raums benötigt.

In der Stadt Bern geht es um die Grundsatzfrage: ist man der Meinung, dass die Infrastruktur (breite Velostreifen) noch nicht bereit ist für ein E-Trottinett-Verleihsysteme oder findet man, dass solche unter gewissen Auflagen bewilligt werden können resp. sollen.

Womit darf man auf den Velostreifen?



Das E-Trottinett ist nur eines von mehreren «neuen» Verkehrsmitteln mit Elektroantrieb. (Abbildung: Tages Anzeiger).

Frage- und Diskussionsrunde

Haben die Trottinets der Verleihsysteme immer einen Motor?

Ja, es geht in erster Linie um E-Trottinets.

Wie schnell sind die E-Trottinets?

Bis 20 km/h, es besteht keine Helmpflicht.

Weshalb sind E-Trottinets im Strassenraum gefährlicher als bspw. Velos?

Das subjektive Sicherheitsgefühl auf dem E-Trottinett ist geringer als auf dem Velo.

Wie sind Erfahrungen der anderen Städte (Basel, Zürich)?

Es gibt diesbezüglich unterschiedliche Angaben und Rückmeldungen.

Gibt es ein Recht auf eine mögliche Bewilligung oder könnten E-Trottinets grundsätzlich verboten werden?

Ein grundsätzliches Verbot ist möglich, wenn man zum Schluss kommt, dass man im Moment die Vorgaben (Infrastruktur) noch nicht vorhanden sind. Dies müsste der Gemeinderat entscheiden.

Input: Die Stadt Basel gibt ein Merkblatt ab, auf welchem steht, dass ab 200 Fahrzeugen resp. E-Trottinets eine Bewilligung für den gesteigerten Gemeindegebrauch nötig ist.

Input (TCS): Es gibt grosse Qualitätsunterschiede in den vorhandenen E-Trottinets, welche aber alle die Zulassung vom ASTRA haben. Entsprechend sind Anforderungen an Produktqualität wichtig bei den Auflagen im Bewilligungsverfahren.

Die Verkehrsplanung nimmt gerne Kontakt auf mit TCS wenn es um Qualitätsanforderungen geht.

Was wäre eine vernünftige Anzahl an E-Trottinets für Bern?

Die Anbieter wollen mit bis zu 500 E-Trottinets kommen. Die Stadt hat selber noch keine Grenze festgelegt.

Ist von irgendjemandem ein Bedürfnis an E-Trottinets gemeldet worden?

Bei der Verkehrsplanung sind nie solche Bedürfnisse angemeldet worden, auch sonst meldet sich diesbezüglich niemand im Raum.

Ist die Vermietung von E-Trottinets aus einem privaten Laden möglich?

Ja, da kann Stadt nichts machen, da kein gesteigerter Gebrauch des öffentlichen Grunds vorliegt.

Frage der Parkierung: Problem von E-Trottinets, die auf Trottoir hingelegt werden.

Die E-Trottinets sollten Ständer haben, was natürlich nicht verhindert, dass sie trotzdem abgelegt werden können. Es können auch Geofence definiert werden, in dem sie nicht parkiert und zurück gegeben werden dürfen.

Input (Smide): E-Trottinets bleiben vor allem in Stadtkern. Für längere Strecken sind sie nicht geeignet. Das heisst, die E-Trottinets sind dort, wo es eh schon eng ist.

Integration Tarifsysteem: gibt es in Bewilligungsverfahren Vorgaben diesbezüglich?

Vorgaben diesbezüglich waren bei den Velo Freefloating-Systemen nicht drin, ist aber ein guter Hinweis, den man aufnehmen will.

Input (Bernmobil): Ein Problem könnten E-Trottinets in den öffentlichen Verkehrsmitteln bilden, zum Beispiel wenn es bergauf geht. Die Trottinets könnten so zu Platzproblemen in den ÖV-Mitteln führen.

Replik: Es gibt genug starke E-Trottinets, welche auch bergauf genug schnell fahren. Entsprechend müsste eine Leistungsvorgabe bei Auflagen berücksichtigt werden.

Es gibt evtl. lokale Situationen wo E-Trottinets Sinn machen können (Bsp. Bärengraben-Rosengarten).

Wie geht die Stadt nun vor?

Zurzeit schaut die Verkehrsplanung, ob ein solches System grundsätzlich möglich und sicher wäre. Falls nein, sollen keine Bewilligungen erteilt werden. Falls man sich unter gewissen Voraussetzungen ein solches System vorstellen kann, werden die Auflagen im Detail definiert und ein geordnetes Bewilligungsverfahren wird durchgeführt. Der Vorschlag würde von der Verkehrsplanung über die TVS in den Gemeinderat und evtl. auch Stadtrat. Zurzeit noch zu wenig Informationen vorhanden, um dies zu entscheiden. Der heutige Anlass hat aber wertvolle Inputs dazu gegeben.

Zu Abschluss wurde noch eine nicht-repräsentative Abstimmung bei den Teilnehmenden durchgeführt. Dabei waren rund Zweidrittel der Meinung, dass die (Velo-)Infrastruktur in Bern noch nicht bereit ist für E-Trottinett-Verleihsysteme und die Stadt solche im Moment grundsätzlich nicht bewilligen sollte. Ein Drittel der Anwesenden war der Meinung, dass unter gewissen Auflagen E-Trottinett-Verleihsysteme in Bern Sinn machen könnten.

Wer war dabei?

Liste der anwesenden Organisationen und Personen:

Direktion / Firma	Vorname	Name
Behindertenkonferenz Stadt & Region Bern	Rosmarie	Heiniger
BERNMOBIL	Marco	Fuster
BERNMOBIL	Markus	Wegmüller
Büro für Mobilität	Andreas	Blumenstein
Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie	Peter	Schild
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Hans-Martin	Baumann
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Claudia	Baumann
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Christian	Beiner
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	David	Häggi
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Sara	Hofmann
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Stephanie	Stotz
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Karl	Vogel
Gemeinde Köniz	Rolf	Albisser
Gemeinde Ostermundigen	Yves	Gaudens
Kantonspolizei Bern	Andreas	Bieri
Läbige Stadt	Nadja	Kehrl
Logistik Stadt Bern, Flottenmanagement	Patrick	Liechti
Metron AG	Felix	Brunner
Metron Bern	Michael	Moser
Metron Bern AG	Andreas	Oldenburg
naturaqua PBK	Samuel	Stahel
Pro Velo Bern	Fabian	Maeder
Pro Velo Bern	Beat	Zobrist
Pro Velo Bern, Sozialdemokratische Partei SP	Michael	Sutter
Quartierkommission Stadtteil 5 Dialog Nordquartier	Andreas	Hofmann
Rudolf Keller AG	Thomas	Winkler
Smide	Corinne	Vogel
TBF + Partner AG	Isaebel	Blatter
TCS Bern Mittelland	Rudolf	Schmid
Tiefbauamt Kanton Bern	Erik	Gorrenougout
Tiefbauamt Kanton Bern	Nicolas	Hofer
Tiefbauamt Kanton Bern	Tanja	Trachsler
Touring Club Schweiz	Jürg	Reinhard
Triebhaus Kommunikation GmbH	Adrian	Kiener
Velostation Bern	Stephan	Hirschi
Velostation Bern	Jürg	Steiner

Weitergehende Infos

[Präsentation Mittagstisch «E-Trottinett-Verleihsysteme» \(Link\)](#)

Kontakt

Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Direktion TVS

E-Mail: sara.hofmann@bern.ch

Telefon: 031 321 71 40

Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, TVS, Februar 2019