

Interpellation von Daniel Stadlin**betreffend E-Scooter – Nur ein Gag, der Probleme macht?**

(Vorlage Nr. 3270.1 - 16665)

Antwort des Regierungsrats
vom 22. Februar 2022Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 6. Juli 2021 hat Kantonsrat Daniel Stadlin, Zug, die Interpellation betreffend E-Scooter – Nur ein Gag, der Probleme macht? (Vorlage Nr. 3270.1 - 16665) eingereicht. Der Kantonsrat hat die Interpellation am 26. August 2021 dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen.

A. Ausgangslage

Viele neuartige Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb wie E-Bikes, E-Trottinette (E-Scooter) und E-Cargo-Velos etablierten sich in den letzten Jahren. Aufgrund des dynamischen Marktumfelds ist die Situation geprägt von oft wechselnden Produkten und Anbietenden. Letztere betreiben vielerorts den Verleih. Diese funktionieren als «free floating»-System ohne fixe Standorte (z. B. in der Stadt Zug) oder «stationsbasiertes Hubsystem» mit fixen Standorten (z. B. in Rotkreuz). Diese «Trendfahrzeuge» sind in den Städten beliebt. Sie dienen vor allem als Ersatz für das Zufussgehen oder den öffentlichen Verkehr und ersetzen wenige Auto- oder Velofahrten. Insgesamt übernehmen diese Fahrzeuge einen geringen Anteil am Gesamtverkehr.

Ein Blick in grosse deutsche Städte zeigt, dass gemäss Untersuchungen 5,5 Prozent der E-Trottinett-Fahrten eine Fahrt mit dem eigenen Auto oder mit privaten Fahrdienst anbietenden ersetzen. 30 Prozent der Befragten gaben an, sie hätten die Fahrt ohne ein E-Trottinett nicht unternommen. Fahrten, die auch ohne E-Trottinett zurückgelegt worden wären, wären sonst zu Fuss (53 Prozent), mit dem öffentlichen Verkehr (27 Prozent) oder dem (Leih-)Velo (3 Prozent) erfolgt.



E-Bike [Trek Bikes]



E-Trottinett [mytier.app]



E-Cargo-Velo [cargovelo2go]

Das schweizerische Strassenverkehrsgesetz regelt die Nutzung der Verkehrsflächen. Es behält das Trottoir den Zufussgehenden und den Veloweg den Velofahrenden vor. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen. Sind weder Veloweg noch Velostreifen vorhanden, dürfen Kinder bis 12 Jahre auf dem Trottoir Velo fahren. Sie müssen ihre Geschwindigkeit und Fahrweise den Umständen anpassen. Dies bedeutet, Rücksicht auf Zufussgehende zu nehmen und diesen den Vortritt zu gewähren. E-Bikes, E-Trottinette, E-Cargo-Velos sowie Segways benutzen die vorhandenen Velostreifen, Velowege und kombinierten Fuss-/Velowege. Einfach gesagt: Sie fahren dort, wo auch das Velofahren erlaubt ist. Die Benutzung von Trottoirs mit der Zusatztafel «Velo gestattet» ist auch für E-Trottinette erlaubt. Verboten sind diese Trottoirs für schnelle E-Bikes (Tretunterstützung über 25 km/h). Letztere dürfen diese aber mit ausgeschaltetem

Motor befahren. Weitere «Trendfahrzeuge» wie z. B. Hoverboards sind ausschliesslich auf privatem Grund zugelassen.



Trottoirs mit Zusatztafel «Velo gestattet»



Hoverboard [kurier.de]

Insgesamt führt diese rechtlich komplexe Situation dazu, dass die Regeln nicht allen Lenkenden von «Trendfahrzeugen» sowie anderen Verkehrsteilnehmenden klar sind. Folgen davon sind E-Trottinette auf für sie verbotenen Trottoirs oder hupende Autofahrende, wenn E-Trottinette sich korrekt auf den Strassen bewegen. Der Bund plant aktuell keine Anpassungen von Gesetzen bezüglich der Zuteilung der zu nutzenden Verkehrsflächen. Das Bundesamt für Strassen ASTRA prüft, ob aus Sicherheitsüberlegungen zukünftig für schnelle E-Bikes (Tretunterstützung über 25 km/h) und Lastenvelos mit hohem Gesamtgewicht die heutige Benutzungspflicht bei Velowegen abgeschafft wird. Damit dürften diese Fahrzeuge vermehrt die Strasse benutzen.

B. Beantwortung der Fragen

Der Regierungsrat nimmt zu den Fragen wie folgt Stellung:

1. *Neue Formen der Mobilität sind wichtig. Mit dem Aufkommen der Elektrischen Trottinette steht die Frage im Zentrum, wem das Trottoir gehört. Letztlich geht es darum, wie die Flächen künftig für die Mobilität aufgeteilt werden, ohne den Flächenverbrauch parallel dazu weiterwachsen zu lassen. Wie stellt sich der Regierungsrat grundsätzlich zu dieser Problematik?*

Das Trottoir ist grundsätzlich den Zufussgehenden vorbehalten. Mit der Zusatztafel «Velo gestattet» sind auch E-Trottinette oder E-Bikes (mit Tretunterstützung bis 25 km/h) zugelassen. Zufussgehende auf diesen Trottoirs fühlen sich oft durch diese leisen und teilweise schnellen Fahrzeuge verunsichert und geraten unter Druck.

Der Regierungsrat strebt innerorts die Trennung von Zufussgehenden und Velofahrenden an. Das Trottoir «gehört» den Zufussgehenden und die Velofahrenden verkehren auf der Strasse: konkret auf genügend breiten Velostreifen oder – bei tiefer Geschwindigkeit des mobilisierten Verkehrs – im Mischverkehr. Die heutigen Platzverhältnisse lassen es an vielen Orten nicht zu, dass jedes Verkehrsmittel eine reservierte Fläche erhält. Dies widerspräche auch der haushälterischen Bodennutzung, der flächeneffizienten Mobilität und oftmals den städtebaulichen Möglichkeiten. Alternativ sind kombinierte Nutzungen von Flächen (z. B. Velofahrende auf Busstreifen), platzsparende Kernfahrbahnen und Temporeduktionen zu prüfen.

Ausserorts sieht der Regierungsrat die Trennung von Zufussgehenden und Velofahrenden nicht so streng. Aufgrund der tieferen Frequenzen und besseren Übersichtlichkeit ist die Trennung oftmals nicht notwendig. Kombinierte Fuss-/Velowege sind die Lösung. Hier geht es in erster Linie um die Frage der richtigen Ausgestaltung dieser Flächen (Breite und Markierung).

2. *Das kürzlich vorgestellte Mobilitätskonzept des Kantons besteht hauptsächlich aus allgemeinen Kernsätzen. Jedenfalls sind keine konkreten Aussagen zur künftigen Mobilitätsbewältigung zu erkennen. Aus diesem Grund stellt sich die Frage, ob neue Fortbewegungsformen im Nahbereich wie z. B. E-Scooter in die Überlegungen zum Mobilitätskonzept eingeflossen sind? Wenn nein, wieso nicht?*

Der Kanton Zug plant im Mobilitätskonzept die Mobilität proaktiv, auf einer der Richtplanstufe entsprechenden Konkretisierung. Das Mobilitätskonzept ist kein Bauprojekt. Es legt Strategien für die nächsten 20 bis 30 Jahre fest. Ein zentraler Pfeiler ist die flächen- und energieeffiziente Ausrichtung der Mobilität. In verschiedenen Kernsätzen und Handlungen zeigt der Regierungsrat auf, was flächen- und energieeffiziente Mobilität bedeutet. So auch für den Veloverkehr. Es steht dem Kantonsrat im Rahmen seiner anstehenden Beschlussfassung frei, weitere Pfeiler zur Verteilung der Flächen, zur Behandlung der E-Scooter oder restriktive Vorgaben für die «Mobilitätsbewältigung» einzubauen.

3. *Für Elektrische Trottinette gelten die gleichen Verkehrsregeln wie für Velos. Die Benützung von Radwegen und Radstreifen ist obligatorisch, das Befahren von Trottoirs und Gehwegen verboten. Wie sieht diesbezüglich die Einhaltung der Verkehrsregeln im Kanton Zug aus, insbesondere in der Stadt Zug?*

Das Bundesrecht behandelt E-Scooter als Leicht-Motorfahrräder. Bei ihren täglichen Verkehrskontrollen sowie bei den spezifischen Kontrollen des Langsamverkehrs stellt die Zuger Polizei unter anderem auch Verstösse mit solchen Fahrzeugen fest. Die Fehlbaren werden ermahnt oder erhalten eine Ordnungsbusse aus der zusammengefassten Kategorie «Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Führerinnen und Führer von Motorfahrrädern und Elektro-Rikschas» (Ziff. 6 Ordnungsbussenverordnung vom 16. Januar 2019 [OBV; SR 314.11]). Die Statistik lässt sich nicht gesondert nach den spezifischen Fahrzeugtypen dieser Kategorie filtern. Eine verlässliche Aussage nur in Bezug auf die E-Scooter ist aus diesem Grund nicht möglich. Trotz einzelner Verstösse hat der Regierungsrat aber nicht den Eindruck, dass sich die allgemeine Verkehrssituation mit dem Aufkommen der elektrischen Trottinette grundsätzlich problematisch gestaltet.

4. *Elektrische Trottinette können überall dort abgestellt werden, wo es auch für Velos erlaubt ist. Dies bedeutet an Zweiradabstellplätzen sowie auf dem Trottoir, sofern für die Fussgängerinnen und Fussgänger mindestens 1,50 Meter frei bleibt. Fakt ist aber, dass diese Fahrzeuge überall, kreuz und quer auf öffentlichen Verkehrsflächen abgestellt werden und so die freie Benutzung dieser Verkehrsflächen behindern. Insbesondere stellt dies für Geh- und Sehbehinderte eine erhöhte Gefahr dar. Wie sieht der Regierungsrat diese Situation und was gedenkt der Regierungsrat dagegen zu tun?*

Die Verkehrsregelverordnung regelt das Abstellen von Velos auf dem Trottoir. Es muss für die Zufussgehenden ein mindestens 1,50 m breiter Raum frei bleiben. Abgestellte E-Trottinette auf Trottoirs sind somit bei Freihaltung dieses Raums legal. Die Realität zeigt zum Teil ein etwas anderes Bild: In der Mitte der Trottoirs abgestellte oder liegende E-Trottinette sind keine Seltenheit – wobei hierbei wohl auch Vandalismus eine gewisse Rolle spielt.

Zuständig für die Bewilligung für den Betrieb der Verleihsystemen sind im Kanton Zug die Gemeinden. Diese sind um einen geordneten Betrieb und die Einhaltung der Verkehrsregeln bestrebt. So existiert zum Beispiel in der Stadt Zug ein maximales Kontingent für Leihvelos und E-Trottinette, welches auf die vorhandenen Abstellflächen abgestimmt ist. Die Stadt Zug erlässt in ihren Bewilligungen strikte Auflagen u. a. bezüglich der maximal zulässigen Flottengrösse, der geordneten Abstellung und der Räumung falsch abgestellter E-Trottinette. Bei groben

Regelverstössen könnte den Betreibenden die Bewilligung entzogen werden. Die Betreibenden sind verantwortlich, dass die Abstellung der E-Trotтинette den Verkehr (inkl. Fussverkehr) nicht beeinträchtigen. Es werden zudem Massnahmen zur Führung der Kunden für das «richtige Abstellen» verlangt und auch umgesetzt. Bei Gefährdung der Verkehrssicherheit oder anderen wichtigen Gründen kann die Stadt Zug falsch parkierte E-Trotтинette einsammeln und kosten-deckende Gebühren für diesen «Service» verlangen. Im Weiteren besteht eine WhatsApp-Gruppe, wo Dritte oder der Werkhof der Stadt Zug falsch abgestellte E-Trotтинette an die Betreibenden melden oder Hinweise betreffend die Schneeräumungsproblematik platzieren können. Gemäss Stadt Zug reagieren die Betreibenden in der Regel schnell auf entsprechende Hinweise.

Zusätzliche kantonale Massnahmen sind aus Sicht Regierungsrat nicht angezeigt. Die Bewilligungen und entsprechenden Massnahmen für das geordnete Abstellen der E-Trotтинette liegt in der Hoheit der Gemeinden.

5. *Um das wilde Abstellen der E-Scooter einzudämmen, könnten speziell markierte Abstellzonen festgelegt werden. Sind solche im Kanton Zug vorgesehen und wenn ja, wo kämen diese zu stehen?*

Die zuständigen Gemeinden sehen – je nach Verleihsystem – solche fixen Abstellzonen vor. In Rotkreuz bietet der Betreiber die E-Trotтинette im «Hubsystem» an. Das heisst, E-Trotтинette stehen an definierten Standorten (Hubs). Aktuell bestehen in Rotkreuz zehn solche Hubs (u. a. Bahnhof, Suurstoffi, Roche und Erlenpark). In der Stadt Zug bestehen «free floating»-Systeme. E-Trotтинette können überall auf Veloparkplätzen auf öffentlichem Grund – soweit dies nach der Verkehrsregelverordnung (vgl. Antwort zu Frage 4) zulässig ist – ausgeliehen oder abgestellt werden. Technisch ist es möglich, mittels Betreiber-Apps zu definieren, wo abgestellt und gefahren werden darf und wo nicht. Dies liegt in der Verantwortung der zuständigen Gemeinden. Der Kanton sieht keine Regulierung bezüglich Betreibende, System oder räumlicher Eingrenzung vor. Dies ist bisher auch nicht Gegenstand im Mobilitätskonzept.

6. *In Zürich sind letztes Jahr 136 E-Scooter aus dem Zürichsee, aus der Limmat und aus der Sihl geborgen worden. Dieses Jahr sind es bereits gegen die 30. Dies ist nicht nur ärgerlich, sondern auch gefährlich, können doch toxische Substanzen aus den Akkus auslaufen. Sind solche Vorfälle auch aus dem Kanton Zug bekannt?*

Wir gehen davon aus, dass es auch im Kanton Zug Fälle gibt, wo E-Scooter – wie auch Velos oder Mofas – durch Vandalismus beschädigt oder zerstört werden. Vorfälle in ähnlichem Ausmass wie in Zürich sind aber nicht bekannt.

7. *Wer erteilt die Bewilligung zur Betreibung der kommerziellen Nutzung des öffentlichen Grundes für das Verleihen von E-Scootern?*

Die Bewilligungen werden durch die zuständigen Gemeinden erteilt.

8. *Wer einen E-Scooter in der Schweiz fahren möchte, der muss mindestens 14 Jahre alt sein. Wird dies kontrolliert?*

Der Inhaber oder die Inhaberin eines Führerausweises der Kategorie M (Motorfahräder) ist ab 14 Jahren berechtigt, E-Scooter zu lenken. Ab 16 Jahren ist kein Ausweis nötig. Die Zuger Polizei überprüft anlässlich von Verkehrskontrollen die Einhaltung der Altersgrenzen und das Vorhandensein eines Führerausweises der Kategorie M.

9. *Sind bereits Bussen für gesetzeswidrige Benützung von E-Scooter ausgesprochen worden? Wenn ja, für welche?*

Die Kontrollen und Sanktionen der Zuger Polizei erstrecken sich auf die ganze Bandbreite des Strassenverkehrsrechts, also auch auf das Missachten der Vorschriften mit Elektro-Trottinetten. Wie bei Antwort auf Frage 3 erwähnt, kann aus der Statistik aber keine spezifische Analyse bezüglich E-Scooter gezogen werden.

C. Antrag

Kenntnisnahme.

Zug, 22. Februar 2022

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Martin Pfister

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart