



Positionspapier 02 / 2022

E-Scooter und Fussverkehr

Freie Trottoirs für Menschen zu Fuss

September 2022

www.fussverkehr.ch



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Impressum

E-Scooter und Fussverkehr
Freie Trottoirs für Menschen zu Fuss

Fussverkehr Schweiz
Klosbachstrasse 48
8032 Zürich
Tel. +41 43 488 40 30
info@fussverkehr.ch
www.fussverkehr.ch

Autoren: Dominik Bucheli, Marion Ronca
Titelbild: Dominik Bucheli

Zürich, September 2022

E-Scooter und Fussverkehr

E-Scooter werden als neue Mobilitätsform und als Chance für das Vorantreiben der Verkehrswende angesehen. Es ist jedoch unklar, ob die neuen Fahrzeuge dazu beitragen, den Autoverkehr wirksam zu reduzieren. Bislang vorliegende Studien sind eher skeptisch. Als neuer Fahrzeugtyp erhöhen E-Scooter die Komplexität des Verkehrsgeschehens. Insbesondere in den grösseren Städten beeinträchtigen die E-Scooter-Fahrenden das Zufussgehen, einerseits durch das Missachten der Fahrverbote und das Parkieren der Fahrzeuge auf den Trottoir, andererseits durch die Platzbeanspruchung der Verleihstationen in den öffentlichen Räumen. Fussverkehr Schweiz fordert deshalb eine Regulierung der Vermietungsmodalitäten sowie eine konsequente Sanktionierung der Verstösse gegen das Fahr- und Parkverbot, um die Sicherheit und Attraktivität des Zufussgehens und den Wert des öffentlichen Stadtraums zu erhalten.

1 Was sind E-Scooter, wo fahren sie und wer fährt sie?

Unter «E-Scooter» versteht man in der Schweiz Trotinetts, welche durch einen Elektromotor angetrieben werden und eine max. Geschwindigkeit von 20 km/h erreichen. Die Trotinetts werden auch Elektro-Tretroller, City-Scooter, Elektrostehroller genannt. Sie sind in der Schweiz für den Verkehr für Personen ab 14 Jahren mit dem Führerausweis Kategorie M und ab 16 Jahren ohne Führerausweis zugelassen. Während andere Spassfahrzeuge wie Hoverboards, Monowheels oder E-Skateboards nicht zugelassen sind und deshalb nicht auf öffentlichem Grund fahren dürfen, ist dies mit E-Trotinetts möglich.

E-Scooter sind verkehrsrechtlich dem Velo gleichgestellt. Das heisst, sie dürfen überall dort fahren und parkiert werden, wo auch Velos dies dürfen. Ist ein

Radstreifen oder -weg vorhanden, so ist dessen Benützung für E-Scooter-Fahrende obligatorisch. In Ausnahmefällen und nur dort, wo es entsprechend signalisiert ist, dürfen E-Scooter auf dem Trottoir fahren.

E-Scooter sind im Handel erhältlich, werden aber auch in grösseren Städten von Unternehmen zur Miete angeboten. Da diese E-Scooter nicht am Mietstandort retourniert werden müssen, landen die Fahrzeuge nach ihrer Benutzung überall dort, wo sie nicht mehr benötigt werden: bestenfalls am Rand von Fusswegen, oft auch querliegend auf dem Trottoir, so dass sie ein Hindernis für Menschen zu Fuss bilden. In diesem Papier geht es vorwiegend um die in Free-Floating-Sharing-Systemen angebotenen E-Scooter.¹

¹ Energieforschung Stadt Zürich (Hrsg.): Wirkung von Sharing-Angeboten auf Mobilitätsgewohnheiten und -werkzeuge, Forschungsbericht FP – 1.27 Schlussbericht, Mai 2021, S. 35.



E-Scooter sprechen nicht alle gleichermassen an: Gemäss einer Studie des Elektrizitätswerks Zürich (EWZ) sind die typischen E-Scooter-Fahrenden eher Männer und jung. 80 % der Nutzenden sind männlich, rund 50 % unter 30 Jahre alt und nur 1 % älter als 60 Jahre.

2 E-Scooter: Teil der Lösung oder Teil des Problems?

In verkehrspolitischer Hinsicht sind E-Scooter vor allem dahingehend von Bedeutung, dass sie eine Alternative zu bestehenden Mobilitätsformen darstellen. Wenn viele Autofahrten durch E-Scooter-Fahrten substituiert werden, so die Hoffnung, könnte damit ein massgeblicher Beitrag zur Verkehrswende und zur Erreichung der ökologischen und klimatischen Ziele geleistet werden. Die Datenlage aus den vorliegenden Studien stützt bis dato diese Hoffnung nicht. Die bisherigen Erkenntnisse zeigen, dass E-Scooter weniger anstelle von Autos benützt werden, sondern vor allem Fusswegetappen oder ÖV-Etappen ersetzen.² Zudem ist die Zahl der Unfälle mit E-Scootern stark zunehmend.³

Zu den verkehrspolitischen Herausforderungen, die E-Scooter mit sich bringen, gehören einerseits die Platzzuweisung im Verkehr und andererseits die

Stationierung von abgestellten Miet-E-Scootern im öffentlichen Raum. Da sich die E-Scooter in Bezug auf Geschwindigkeit und Fahrverhalten sowohl von den Velos als auch von den E-Bikes unterscheiden, erhöhen sie die Komplexität des Verkehrs zusätzlich. Angesichts der knappen Raumverhältnisse stellt sich die Frage, zu Lasten von wem eine etwaige Umverteilung stattfinden sollte. Im Verleihsystem beanspruchen E-Scooter öffentlichen Raum bei der Stationierung der Flotte sowie beim Parkieren ausserhalb der Mietstationen. Insbesondere die Konkurrenzsituation zwischen den Anbietenden kann dazu führen, dass zeitweilig ein Überangebot in Städten herrscht. Je nach Politik der zuständigen Behörden kann dies zu einer Überbeanspruchung des öffentlichen Raumes führen.

3 E-Scooter und Fussverkehr

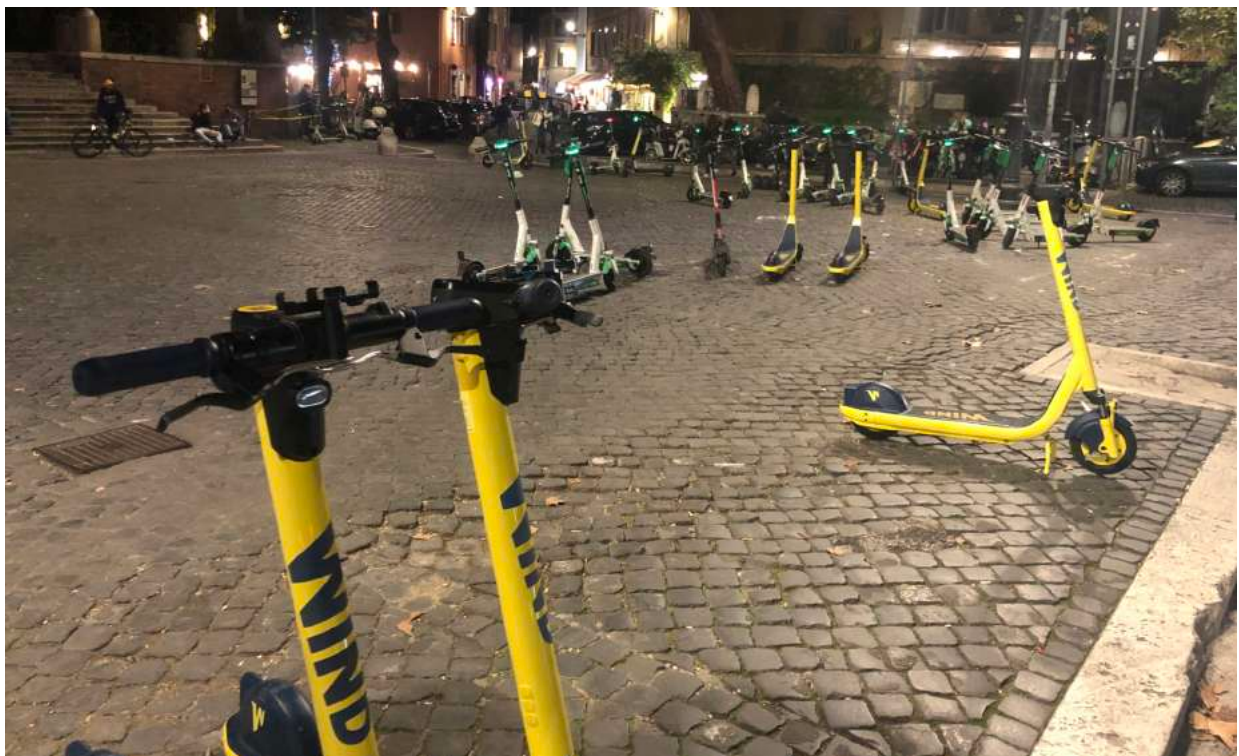
Für attraktive Fusswege ohne Hindernisse

Auf dem Trottoir parkierte E-Scooter stellen für Zufussgehende ein Hindernis und eine potenzielle Gefährdung dar. So sind gehbehinderte Personen mit Rollator nicht in der Lage, über solche auf dem Trottoir liegenden Fahrzeuge zu steigen. Oder es kommt immer wieder vor, dass Kinder auf dem Schulweg wegen falsch parkierten E-Scooter auf die Fahrbahn ausweichen und sich dabei selbst gefährden müssen.

Gerade in Innenstädten, wo der öffentliche Raum knapp ist und ein grosses Fussverkehrsaufkommen herrscht, kann es Nutzungskonflikten kommen, wenn es den E-Scooter-Anbietenden erlaubt ist, ihre Verleihstationen auf den Trottoirs zu platzieren. Das Gehen auf den sowieso schon vielbeanspruchten Trottoirs

² E-Scooter-Fahrten ersetzen in 40 % der Fälle Fussmärsche, während sie in nur 4 % der Fälle Autofahrten substituieren. Energieforschung Stadt Zürich, S. 80.

³ Gemäss SUVA-Schätzung hat die Zahl der jährlichen Unfälle mit E-Scooter-Beteiligung im Zeitraum von 2018 bis 2021 von rund 700 auf 2'400 zugenommen, wobei zusätzlich von einer Dunkelziffer auszugehen ist. NZZ-Magazin 15.01.2022.



wird durch solche parkierten Privatfahrzeuge zusätzlich beeinträchtigt. Auch das Erscheinungsbild der Innenstädte leidet: Eine Flotte abgestellter E-Scooter wirkt genau so wenig attraktiv wie zwei durchgehende Parkplatzeihen entlang von Strassenzügen.

Attraktive Fussverkehrsinfrastrukturen sollten grosszügig dimensioniert und ästhetisch gestaltet sein, zum Flanieren einladen und Aufenthaltsmöglichkeiten aufweisen. Wenn solche Infrastrukturen als Teil des öffentlichen Raumes privaten Unternehmen zum Gebrauch freigegeben werden, verlieren sie an Attraktivität und büssen einen Teil ihrer integrativen Funktion ein.

Für ein entspanntes Gehen ohne Schreckmomente

Das Gehen erfordert nicht nur hindernisfreie Wege und Räume, sondern auch ein rücksichtsvolles Verkehrsklima, bei welchem Regeln respektiert und individuelle Sicherheitsbedürfnisse beachtet werden. E-Scooter-Fahrende stören Zufussgehende am meisten, wenn sie Fahrverbote missachten und Menschen zu Fuss schnell und mit zu wenig Abstand auf dem Trottoir überholen. Grundsätzlich sollte darum gelten, dass E-Scooter-Fahrende die gültigen Verkehrsregeln kennen und einhalten müssen.

Gehen und Fahren sind unterschiedliche Mobilitätsformen, die sich nur schlecht kombinieren lassen. Deshalb sollten Fuss- und Fahrverkehr voneinander entflochten werden. Diese Entflechtung empfiehlt sich auch mit Blick auf die nicht miteinander kompatiblen Bedürfnisse. Einerseits dominiert bei den überwiegend jungen E-Scooter-Fahrenden das Bedürfnis, mit einem motorisierten Gefährt zügig vorwärtszukommen und dabei Spass zu haben. Andererseits möchten insbesondere ältere Menschen

und Kinder zu Fuss in sicherer Atmosphäre ihre Basismobilität abdecken. Dabei bewegen sie sich aktiv und haben die Möglichkeit, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen, was zur Förderung der physischen und psychischen Gesundheit beiträgt.

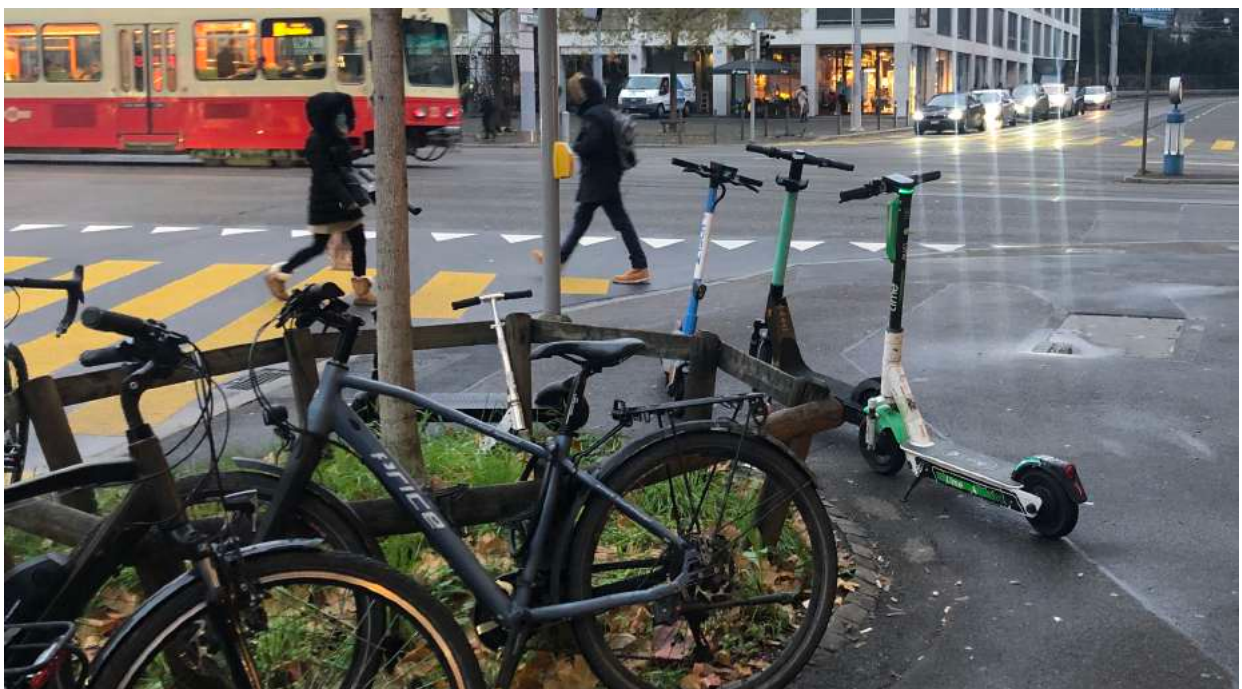
Motorisierte Fahrzeuge für letzte Meile sind unnötig

E-Scooter stellen gegenwärtig keinen Ersatz für das Autofahren dar. Dies legt die EWZ-Studie nahe, die aufzeigt, dass die Hälfte der Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr kombiniert werden und E-Scooter nur für kurze Strecken zum Einsatz kommen.⁴ Sie werden demnach hauptsächlich für Strecken eingesetzt, die ansonsten zu Fuss begangen würden. Entsprechend preisen sie die Anbietenden oft als Fahrzeug zur Bewältigung der «letzten Meile» an.

In der Schweiz, wo der öffentliche Verkehr in städtischen Gebieten ein dichtes Netz an Verbindungen und Stationen bildet, beträgt die Distanz zwischen Haltestelle und Zielort meistens 300 bis 500 Meter.⁵ Solche kurzen Strecken mit Motorfahrzeugen zurückzulegen, ist unnötig. Im Vergleich dazu schneidet das Gehen in jeder Hinsicht vorteilhafter ab (Kosten, Platzbedarf, Gesundheit, Ökologie, Energie, Klima). Mehr Sinn macht die Benützung von E-Scootern, wenn in den Mobilitätsketten weitläufige Abschnitte in der Agglomeration oder auf dem Land zu bewältigen sind. In diesen Gebieten finden sich jedoch kaum Verleihangebote, weil sie sich wirtschaftlich nicht lohnen.

⁴ Energieforschung Stadt Zürich (Hrsg.), Wirkung von Sharing-Angeboten auf Mobilitätsgewohnheiten und -werkzeuge, Forschungsbericht FP – 1.27 Schlussbericht, Mai 2021, S. 75.

⁵ Bundesamt für Raumentwicklung ARE, ÖV-Güteklassen – Berechnungsmethodik ARE, Bern 2011



4 Forderungen von Fussverkehr Schweiz

Damit das Zufussgehen durch E-Scooter nicht beeinträchtigt wird, fordert Fussverkehr Schweiz:

Kampagnen und Sanktionen nötig

Zweifellos kann E-Scooter-Fahren Spass machen. Der niederschwellige Zugang zu diesen Fahrzeugen verstärkt den Spassfaktor noch. Er rechtfertigt aber nicht systematisches Fehlverhalten bei deren Benützung. Behörden und E-Scooter-Anbietende müssen deshalb stärker in Prävention und Sanktion investieren, um einen verantwortungsvolleren Umgang mit diesen Gefährten zu fördern. Mit Kampagnen und Kontrollen muss sichergestellt werden, dass sich ein gesellschaftliches Bewusstsein über die Bedeutung von sicheren und attraktiven Wegen für Zufussgehende bildet.

Fahrverbote sind zu kontrollieren

E-Scooter auf Trottoirs, Fusswegen und Plätzen verunsichern Menschen zu Fuss. Fahrverbote müssen respektiert werden und deshalb kontrolliert werden. Die Möglichkeit der Kontrolle durch Geofencing ist systematisch zu nutzen. Durch Geofencing kann bei E-Scootern festgelegt werden, in welchem Gebiet sich das jeweilige Fahrzeug bewegen darf oder wo das Fahrzeug abgestellt werden muss.

Parkierungsregeln sind konsequent anzuwenden

Achtlos im öffentlichen Raum abgestellte E-Scooter sind ein Ärgernis. Die Behörden haben die Möglichkeit, Betreibende von Verleihangeboten stärker in die Pflicht zu nehmen. Es ist der Grundsatz zu etablieren, dass bei knappen Platzverhältnissen die Bedürfnisse der zu Menschen zu Fuss gegenüber



E-Scooter-Parkplatz in Köln (Foto: © Raimond Spekking/CC BY-SA 4.0)

der Parkierungsnachfrage durch E-Scooter zu priorisieren ist. Beispielsweise ist es technisch problemlos möglich, Zonen mit Parkverboten zu definieren, in denen die Miete der Fahrzeuge nicht beendet werden kann. Zudem haben die Behörden die Möglichkeit, öffentliche E-Scooter-Parkplätze auszuweisen.

Bewilligungspraxis für Verleihsysteme mit Sanktionsmöglichkeiten

Im Falle von regelmässigen Verstössen gegen Fahrverbote und Parkordnungen müssen Behörden die Kündigung der Verträge mit den Anbietenden von E-Scooter-Flotten in Betracht ziehen. In Oslo und Helsinki wurden beispielsweise nächtliche E-Scooter-Fahrten verboten, als alkoholbedingte Unfälle stark zunahmen. In den Niederlanden und Grossbritannien sind E-Scooter im öffentlichen Verkehrsraum nicht zugelassen.⁶

Mikromobilität und Fussverkehr verkehrspolitisch einbetten

Behörden sollten das Zufussgehen gegenüber der Benutzung von E-Scootern priorisieren. Das Zufussgehen bringt gegenüber dem E-Scooter-Fahren gesellschaftlich bedeutsame Vorteile mit sich und wird von einer grossen Mehrheit der Menschen praktiziert. Dabei sollen insbesondere die gesundheitlichen, ökologischen und der verkehrspolitischen Unterschiede der beiden Mobilitätsformen beleuchtet und angesichts dieser über die zu befolgende Politik entschieden werden.

Keine Zulassung auf Fussverkehrsinfrastrukturen

Insbesondere in den Städten ist der Platz auf den Fussverkehrsinfrastrukturen knapp. Deshalb darf die gesetzliche Zulassungspraxis nicht aufgeweicht werden. Neue motorisierte Gefährte haben auf diesen Flächen nichts zu suchen.

Technische Hilfsmittel sinnvoll einsetzen

Städte und Gemeinden sollen digitale Mittel, wie die Mobility Data Specification nutzen, um Regeln gegenüber Verleihsystemen durchzusetzen. Damit können zum Beispiel Bereiche definiert werden, in denen Fahrzeuge nicht oder nur langsam fahren oder parken dürfen. Ausserdem kann digital kontrolliert werden, ob die Regeln zur Vermeidung grosser Ansammlungen von Mietfahrzeugen eingehalten werden.⁷

⁶ <https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriften-ausland/e-scooter-regeln-ausland>

⁷ <https://de.vianova.io/references>

<https://www.openmobilityfoundation.org/about-mds>