

Vorlage Stadtparlament

Datum	11. Oktober 2019
Beschluss Nr.	3419
Aktenplan	152.15.13 Stadtparlament: Einfache Anfragen

Einfache Anfrage Remo Wäspe: Elektrotretroller in der Stadt St.Gallen, Einfache Anfrage Zsolt-Ferenc Takács: e-Scooter – Fluch oder Segen für die Stadt St.Gallen; Beantwortung

Am 12. August 2019 reichte Remo Wäspe die beiliegende Einfache Anfrage betreffend «Elektrotretroller in der Stadt St.Gallen» ein.

Am 20. August 2019 reichte Zsolt-Ferenc Takács die beiliegende Einfache Anfrage betreffend «e-Scooter – Fluch oder Segen für die Stadt St.Gallen» ein.

Der Stadtrat beantwortet die Einfachen Anfragen wie folgt:

1 Ausgangslage

Die Förderung des Langsamverkehrs ist ein Ziel des Mobilitätskonzepts 2040 und des Energiekonzepts 2050 der Stadt St.Gallen. Für kurze Wege insbesondere im urbanen Raum sind Velos und die eigenen Füsse clevere Verkehrsmittel. Als neues Fortbewegungsmittel hat das elektrisch betriebene Trottinett in verschiedenen europäischen und den grösseren Schweizer Städten in den letzten Monaten im Rahmen von Selbstverleihsystemen einen Aufschwung erlebt. Ob die Elektrotretroller auch langfristig eine Rolle im städtischen Mobilitätsmix spielen werden, wird die Zukunft zeigen. Die meisten Städte haben mittlerweile ein Bewilligungsverfahren für private Sharing-Angebote im free floating - Betrieb mit verschiedenen Rahmenbedingungen eingeführt.

Um in St.Gallen Erfahrungen mit diesen Fahrzeugen zu sammeln, hat die Stadt von Ende Juli bis Ende Oktober 2019 einen Pilotbetrieb mit 100 E-Trottinetten mit einer maximalen Geschwindigkeit von 20 km/h bewilligt. Ziel des Pilotprojekts ist, Erfahrungen hinsichtlich Nutzen, Akzeptanz und Umgang mit E-Trottinetten im Selbstverleih in einer mittelgrossen Stadt zu sammeln. Ebenfalls getestet wird, wie sich die Fahrzeuge in der hügeligen Topografie der Stadt St.Gallen bewähren und wo deren Standort und Einsatz sinnvoll ist. Bis jetzt sind keine grösseren Probleme im Pilotbetrieb aufgetreten, jedoch viele Rückmeldungen aus der Bevölkerung eingegangen – von positiv unterstützend bis kritisch ablehnend. Die Nutzung der Fahrzeuge übersteige laut Aussage des Anbieters VOI dessen Erwartungen. Am Ende der dreimonatigen Pilotphase wird das Projekt ausgewertet. Anschliessend wird über die allfällige Weiterführung respektive über ein Bewilligungs- und Ausschreibungsverfahren und dessen Rahmenbedingungen (Anzahl Fahrzeuge, Auflagen an Betreiberfirmen usw.) entschieden.

2 Beantwortung der Fragen von Remo Wäspe

1. *Momentan erstreckt sich das «Geschäftsgebiet» von der St.Leonhardstrasse und der Geltenwilenstrasse über die Altstadt und das Olma-Areal bis zum Bahnhof St.Fiden. Wie weit will man dieses «Geschäftsgebiet» ausweiten?*

Grundsätzlich gilt die Bewilligung der Stadt für das ganze Gemeindegebiet. Die Definition des Geschäftsgebiets oder Perimeters, wo die E-Tretroller abgestellt werden können, ist Sache des Betreibers. Die Stadt hat rund um den Bahnhof, am Marktplatz/Bohl, in der südlichen Altstadt sowie auf Drei Weieren so genannte «Tabuzonen» ausgeschieden, in welchen die Fahrzeuge nur auf offiziellen Veloparkplätzen abgestellt werden dürfen. Limitierend für den Perimeter ist die Anzahl der Fahrzeuge. Ein grösserer Perimeter bedingt auch mehr Fahrzeuge. Sollte die Auswertung des Pilotprojekts zu einem positiven Ergebnis führen, könnte das Angebot mit einer entsprechend höheren Anzahl Fahrzeuge auf dem ganzen Stadtgebiet verfügbar gemacht werden.

2. *Momentan sind für den Pilot 100 Elektrotretroller im Einsatz. Werden bei erfolgreichem Pilot zusätzliche Elektrotretroller beschafft? Und ja, wie viele?*

Eine Nutzung des öffentlichen Raums übersteigt den schlichten Gemeingebrauch, wenn sie nicht bestimmungsgemäss oder nicht gemeinverträglich ist. Ein Zweirad-Sharing-System im öffentlichen Raum übersteigt den schlichten Gemeingebrauch und stellt somit eine bewilligungspflichtige Nutzung des öffentlichen Raums dar. Der Betrieb des Sharing-Angebots und somit die Beschaffung der Elektrotretroller ist Sache der Betreiberfirma. Die Stadt ist nur die bewilligende Behörde, welche die Auflagen und die maximale Anzahl Fahrzeuge regelt. Ob die Tretroller für die Stadt St.Gallen in einem Dauerbetrieb und in welcher Anzahl Sinn machen und ob die Fahrzeuge von einem oder mehreren Anbietern zur Verfügung gestellt würden, ist Gegenstand der Auswertung des Pilotprojekts.

3. *Sind die Elektrotretroller, falls Sie definitiv eingeführt werden, das ganze Jahr in Betrieb?*
4. *Nach welchen Kriterien wird über den Pilot-Erfolg entschieden?*

Gemäss Aussage des Betreibers VOI sind die Fahrzeuge z. B. in Schweden den ganzen Winter über in Betrieb. Ob dies für St.Gallen Sinn machen würde, ist noch offen. Derzeit wird davon ausgegangen, dass der Betreiber vor einem Schneefall die E-Trottinets einsammelt bzw. dann die App ausser Betrieb setzt, so dass keine E-Trottinets an Schneetagen gemietet werden können.

Das Pilotprojekt wird nach folgenden Kriterien ausgewertet:

- Nutzung des Angebots
- Akzeptanz (auch bei Nicht-Nutzenden)
- Verkehrssicherheit
- Ordnung im öffentlichen Raum
- Sammel- und Verteillogistik
- Umweltauswirkungen resp. Beitrag zu den Zielen des Energiekonzepts 2050 und des Mobilitätskonzepts 2040 (Konkurrenzierung und Ersatz anderer Mobilitätsformen, Lebensdauer der Fahrzeuge, Effizienz der Logistik usw.)

5. *Werden im Umgang mit den Elektrotretrollern noch Regeln für Verkehr und Sicherheit erlassen (Fahren auf Velostreifen, Trottoir oder Strasse, Helmtragepflicht etc.?)*

Im Verkehr gelten für E-Trottinette die gleichen Verkehrsregeln wie für Velos. Die Benützung von Radwegen und Radstreifen ist obligatorisch, das Befahren von Trottoirs und Gehwegen verboten. Das Tragen eines Helms wird empfohlen. Die 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. Zudem dürfen die E-Trottinette nicht verkehrsbehindernd abgestellt werden. Alle diese Verkehrsregeln werden vom Bund erlassen.

6. *Mit welchen Gesamtkosten wird die Stadt belastet?*

Der Stadt entstehen ausser der von den Dienststellen geleisteten Koordinations- und Kommunikationsarbeit keine Kosten. Für die Bewilligung des Pilotprojekts wurde eine Gebühr von CHF 2'000 erhoben.

3 Beantwortung der Fragen von Zsolt-Ferenc Takács

1. *Wie steht die Stadt zu dem ungeordneten Parkieren und einfach so abgestellten e-Scooter auf Gehwegen usw.?*

E-Trottinette sind als Motorfahräder gemäss Art. 18 lit. b der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) beim Parkieren im Wesentlichen Fahrrädern gleichgestellt (Art. 42 Abs. 4 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11)). Grundsätzlich dürfen E-Trottinette gemäss Art. 41 Abs. 1 VRV auf dem Trottoir abgestellt werden, sofern für die Fussgängerinnen und Fussgänger ein mindestens 1,5 Meter breiter Raum frei bleibt. Dennoch fördert die Stadt die geordnete Nutzung des öffentlichen Raumes, indem Zweiradparkplätze markiert und bei kommerziellen Anbieterinnen und Anbietern Anreize für die Nutzung jener Plätze geboten werden. So werden im Rahmen des aktuellen Pilots Nutzende mit einer Gebührenreduktion durch den Vermieter belohnt, wenn sie die E-Trottinette auf öffentlich gekennzeichneten Plätzen abstellen.

2. *Hat die Stadt einen Plan dies zu ändern? Oder ist das im Sinne unserer Verwaltung?*

Wie bereits erläutert, regelt das Bundesrecht grundsätzlich das Parkieren auf öffentlichem Grund. Die Stadtpolizei ist bemüht, das störende Abstellen von Fahrzeugen zu ahnden.

3. *Wer hat die Bewilligung zum Ausleihen von e-Scootern auf Öffentlichem Grund erteilt?*

Die Stadtpolizei hat die kommerzielle Nutzung des öffentlichen Grundes für das Verleihen von E-Trottinetten als gesteigerten Gemeingebrauch qualifiziert und deshalb der Bewilligungspflicht unterstellt. Der angesprochene Pilot wurde mit Einbezug von Auflagen der Dienststellen Umwelt und Energie, Tiefbauamt und Stadtpolizei durch die Stadtpolizei bewilligt.

4. *Sind öffentliche oder private Abstellplätze geplant?*

Die Stadt hat rund um den Bahnhof, am Marktplatz/Bohl, in der südlichen Altstadt sowie auf Drei Weieren so genannte Tabuzonen ausgeschieden, an welchen die Fahrzeuge nur an den offiziellen Veloparkplätzen abgestellt werden dürfen. Wie sich diese Regelung bewährt, wird nach dem Pilotprojekt evaluiert. Im Übrigen sind E-Trottinette, wie oben erwähnt, bezüglich des Abstellens den Fahrrädern gleichgestellt. Die Stadt plant daher keine zusätzliche öffentlichen oder private Abstellplätze für E-Scooter.

5. *Wird in der nächsten Zeit ein eigenes Verleih System mit den Öffentlichen Betrieben angestrebt vbsg, sbb, usw. Für e-Bike und e-Scooter?*

Am 5. Juni 2018 hat der Stadtrat den Postulatsbericht «Ein Veloselbstverleihsystem für St.Gallen» verabschiedet (Vorlage Nr. 1829). Der Stadtrat hat darin seine Absicht bekundet, in der Stadt St.Gallen – in Abhängigkeit von der Bereitschaft eines Anbieterunternehmens – in naher Zukunft ein Veloverleihsystem mit folgenden Eckpunkten umzusetzen:

- Free-floating-System ergänzt mit strategisch wichtigen standortgebundenen Stationen
- Flotte mit e-Bikes mit maximaler Geschwindigkeit von 25 km/Std.
- Zusammenarbeit mit Velostation St.Gallen für Logistik und Unterhalt
- Zusammenarbeit mit lokalen Firmen, Organisationen und Institutionen

In der Folge wurde die Dienststelle Umwelt und Energie beauftragt, Umsetzungsvarianten auszuarbeiten und mögliche Systeme zu evaluieren. Die Veloverleihsysteme entwickeln sich sehr dynamisch. Im Kanton Basel-Land übernehmen die Verkehrsbetriebe die Rolle des Betreibers. Andere Städte wie Zug erteilen Bewilligungen für die Nutzung des öffentlichen Raumes oder treten wie Zürich oder Bern und neu auch Basel als Bestellerin eines Gesamtdienstleistungsangebots auf. Während der Abklärungen zu einem für die Stadt St.Gallen passenden Modell traten grundlegende Fragen auf, welche dem Stadtrat im Rahmen einer Aussprache unterbreitet wurden. Der Stadtrat gab den Verkehrsbetrieben St.Gallen (VBSG) und der Dienststelle Umwelt und Energie den Auftrag, den Aufbau und Betrieb eines Velo-Verleihsystems durch die VBSG zu prüfen und Partner für den prognostizierten Defizitbeitrag in der Grössenordnung von CHF 500'000 bis 600'000 pro Jahr (bei Betrieb von 300 e-Bikes) zu suchen. Zurzeit laufen Gespräche mit verschiedenen Unternehmen und Institutionen. Ende Jahr wird entschieden, ob dieser Weg weiterverfolgt wird.

Der Stadtpräsident:
Thomas Scheitlin

Der Stadtschreiber:
Manfred Linke

Beilagen:

- Einfache Anfrage vom 12. August 2019
- Einfache Anfrage vom 20. August 2019