

Sitzung vom 22. Oktober 2019

Beschl. Nr. **2019-297**

G2.4 Konzepte und Planungen, Energie generell

G2.4.3 Gesamtenergiekonzept, Energiewirtschaft

Postulat betreffend Sharing Economy in Adliswil und an Adliswiler Bahnhöfen (e-Trotinetts) von Reto Buchmann und Vera Bach; Ablehnung

Ausgangslage

Am 25. Juli 2019 wurde von Reto Buchmann (FDP) und Vera Bach (FDP) ein Postulat betreffend „Sharing Economy in Adliswil und an Adliswiler Bahnhöfen“ an den Stadtrat eingereicht. Der Stadtrat wurde eingeladen zu prüfen, wie die Einführung von e-Trotinetts und e-Velos, die von Sharing-Unternehmen angeboten werden, in Adliswil begünstigt werden kann.

Als Begründung wird Folgendes angeführt: „Die Anbieter von Mikromobilitätslösungen wie e-Trotinetts wollen nach den grossen Städten auch in der Agglomeration Fuss fassen. So zum Beispiel Limebike, Circ und Bird. Damit dies möglichst bald geschieht, sollen Rahmenbedingungen geschaffen werden, die eine Einführung begünstigen.

Die Stadt Adliswil würde sich aufgrund ihrer Topographie (steile Hänge) dafür besonders eignen. Die Nachfrage von Transportleistungen dürfte nicht nur vom Bahnhof Adliswil, von wo die Buslinien 151, 152, 153, 156, 184 und 185 verkehren, sehr gross sein, sondern auch an den Haltestellen Sood-Oberleimbach und Sihlau. Die Nachfrage nach intelligenten und individuell verfügbaren Mobilitätslösungen dürfte weiter zunehmen. Sie kann und soll jedoch nicht nur durch Ortsbusse und private Autos befriedigt werden. Neue innovative und vor allem auch emissionsärmere Verkehrsmittel sind ebenso gefragt.

Um das Stadtbild nicht negativ zu beeinflussen, ist es wichtig, dass die Geräte auf ordentliche Art und Weise abgestellt werden. Den Betreibern ist es möglich, das Deponieren nach der Fahrt an stark frequentierten Orten auf Zonen einzugrenzen. Diese können in Zusammenarbeit mit den Betreibern (unter Nutzung moderner Technologie sowie der Erfahrungen aus anderen Städten) definiert werden. Dazu soll der Stadtrat aktiv auf einen oder mehrere Anbieter zugehen und diese geeignete Projekte für Adliswil erarbeiten lassen. Dabei soll u.a. geklärt werden, wo (Bahnhöfe, Quartiere, besucherstarke Standorte wie Hallenbad, Schulhäuser, Stadthaus, LAF-Talstation, Alters- und Pflegeheime usw.) und wie die Fahrzeuge abgestellt werden können, ob sie auch im Winter verwendet werden können sowie ob nur ein einziger Anbieter eine Art Konzession erhält oder mehrere Anbieter in Adliswil in Konkurrenz tätig sein sollen.

Ausserdem kann sich Adliswil als Pionierstadt der Sharing Economy profilieren und dem Individualverkehr eine weitere nützliche Komponente hinzufügen.“

Erwägungen

Elektro-Trottinets können eine nachhaltige Alternative zu Autos sein. Sie benötigen weniger Platz und emittieren, bei entsprechend ökologischer Strombeschaffung, keine CO₂ Emissionen. Diese Vorteile kommen jedoch nur zum Tragen, wenn das E-Trottinett fossil betriebene Fahrzeugkilometer ersetzt und nicht für Kurzstrecken, die problemlos zu Fuss gegangen werden können, eingesetzt wird. Aus Sicht der Gesundheitsprävention macht eine elektrische Alternative zur körperlichen Bewegung keinen Sinn.

Es ist davon auszugehen, dass die Lebensdauer der E-Trottinets nur wenige Monate beträgt und daher nicht nachhaltig ist (vgl. Artikel bz Basel „E-Scooter: Die Lebensdauer eines E-Trottinets: 28 Tage“ auf www.bzbasel.ch, abgefragt am 24.09.19). Auch ist das Thema Sicherheit bei den E-Trottinets ein zentraler Faktor. Wenn Velowege vorhanden sind, müssen diese durch die E-Trottinett-Fahrerinnen und -Fahrer genutzt werden. Das Fahren auf dem Trottoir ist verboten und gefährdet die Fussgängerinnen und Fussgänger. Im Strassenverkehr fühlen sich E-Trottinett-Benutzende hingegen oft unwohl und nicht passend aufgehoben.

Da E-Trottinett- als „Leicht-Motorfahräder“ gelten, besteht keine Helmpflicht. Dies hat zur Folge, dass das Risiko für schwere Verletzungen gross ist. Zudem kann der von grösseren Städten in der Schweiz geforderte Sicherheitsnachweis, welcher belegt, dass die angebotenen Fahrzeuge den Anforderungen zum Gebrauch im Strassenverkehr genügen, von den E-Trottinett-Anbietern nicht in allen Fällen erbracht werden.

Bei den E-Trottinett-Anbietern gilt das sogenannte Freefloating-System. Das heisst, dass die Fahrzeuge nach Gebrauch an einem beliebigen Ort abgestellt werden können. Aus diesem Grund werden Trottinets nach Gebrauch häufig auf öffentlichem Grund (Trottoirs, Plätze, etc.) abgestellt und können somit für andere Verkehrsteilnehmende und Fussgängerinnen und Fussgänger ein Hindernis darstellen. Ein weiterer nicht befriedigend gelöster Aspekt des Freefloating-Systems ist, dass die E-Trottinets zum Aufladen der Batterie nach deren Nutzung wieder eingesammelt werden müssen. Dies wiederum generiert zusätzliche Fahrten mit Transportfahrzeugen (zumeist mit Verbrennungsmotor).

Der Stadtrat sieht die Förderung sowie die Evaluation von Anbietern von E-Trottinets nicht als Aufgabe der Stadtverwaltung. Bei allfälligen Anfragen würden die Auswirkungen auf die Rechtsgrundlagen und auf die Gebührenordnung sowie der sich daraus ergebende Verwaltungsaufwand geprüft.

Auf Anfrage der Ressortvorsteherin Werkbetriebe fasst der Stadtrat, gestützt auf Art. 81 der Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderats (GeschO GGR) folgenden

Beschluss:

- 1 Zum Postulat der Gemeinderäte Reto Buchmann (FDP) und Vera Bach (FDP) betreffend Sharing Economy in Adliswil und an Adliswiler Bahnhöfen wird im Sinne der Erwägungen Bericht erstattet.

- 2 Dem Grossen Gemeinderat werden folgende Anträge unterbreitet:
 - I. Das Postulat der Gemeinderäte Reto Buchmann (FDP) und Vera Bach (FDP) betreffend Sharing Economy in Adliswil und an Adliswiler Bahnhöfen wird abgelehnt.
 - II. Veröffentlichung von Dispositivziffer I im amtlichen Publikationsorgan.
 - III. Mitteilung von Dispositivziffer I an den Stadtrat.
- 3 Dieser Beschluss ist öffentlich
- 4 Mitteilung an:
 - 4.1 Grosser Gemeinderat
 - 4.2 Ressortleiter Werkbetriebe
 - 4.3 Ressortleiter Sicherheit, Gesundheit und Sport

Stadt Adliswil
Stadtrat

Farid Zeroual
Stadtpräsident

Thomas Winkelmann
Stadtschreiber