

**2023/24 0.14 Stadtentwicklung
Zukunft der Mikromobilität in Wetzikon**

Beschluss Stadtrat

1. Das Mikromobilitätsangebot wird auf Ende der verlängerten Pilotphase (Ende Februar 2023) eingestellt.
2. Der Geschäftsbereich Präsidiales + Entwicklung wird beauftragt, die Öffentlichkeit mit einer Medienmitteilung über diesen Beschluss zu informieren.
3. Öffentlichkeit des Beschlusses:
 - Der Beschluss ist nach der Information der Anbieterinnen öffentlich.
4. Mitteilung durch Stadtentwicklung an:
 - LimeBike Switzerland AG, Kanzleistrasse 18, 8004 Zürich
 - VOI Technology Switzerland AG, Zählerweg 6, 6300 Zug
 - Giacinto In-Albon, Leiter Wirtschaftsförderung Zürioberland
 - Nachbarsgemeinden
 - Leiter Gesellschaft Gemeinde Bubikon
 - Projektleiter Mobilität + Energie Stadt Bülach
5. Mitteilung durch Sekretariat an:
 - Stadtpolizei
 - Abteilung Sicherheit
 - Abteilung Umwelt
 - Stadtplanung
 - Abteilung Tiefbau
 - Leiter Unterhaltsdienst
 - Parlamentsdienste (zuhanden Parlament)

Ausgangslage

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung vom 14. Dezember 2022 beschlossen, die Bewilligung an die beiden privaten Anbieter von Mikromobilität (VOI Technology Switzerland AG und LimeBike Switzerland AG) für eine Flotte von jeweils 125 E-Trottinetten bis 28. Februar 2023 zu verlängern, bis die Gesamtevaluation der siebenmonatigen Pilotphase von Juni 2022 bis Dezember 2022 vorliegt (SRB 2022/309). Diese Ergebnisse liegen nun vor und es kann ein fundierter Entscheid für die Zukunft der Mikromobilität in Wetzikon gefällt werden.

Erwägungen

Die Pilotphase mit gemeinsam genutzten E-Trottinetten wurde vom 1. Juni bis 31. Dezember 2022 durchgeführt, nachdem sich der Stadtrat nach der Durchführung eines transparenten öffentlichen Bewilligungsverfahrens für zwei Anbieter von Mikromobilitätsangeboten entschieden hat (SRB 2022/99). Der Stadtrat hat in seiner Sitzung vom 9. Februar 2022 im Zusammenhang mit der Genehmigung des

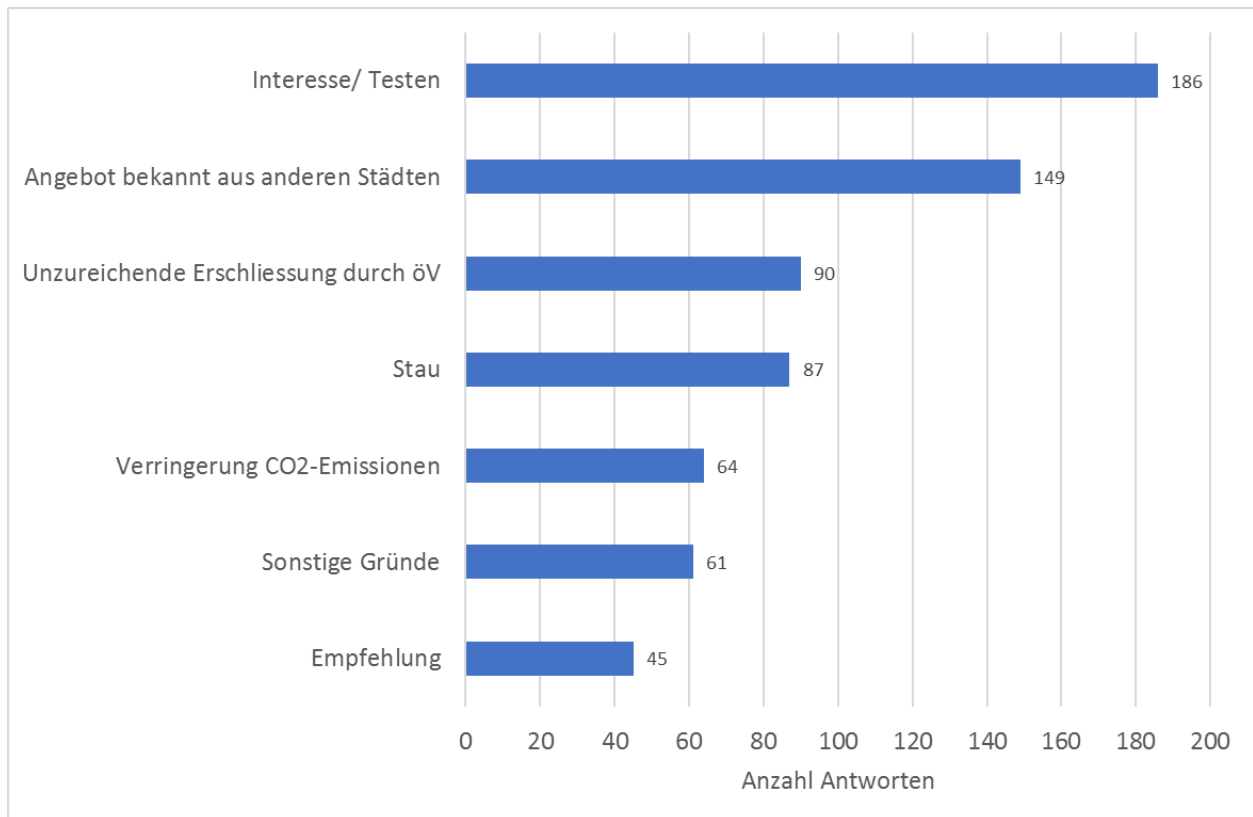
Detailkonzepts entschieden, während der Pilotphase eine Befragung zu den Gründen der Nutzung von Mikromobilitätsangeboten durchzuführen und diese Erkenntnisse in die Gesamtevaluation einfließen zu lassen (SRB 2022/53). Neben der durch die Stadtentwicklung durchgeführten und ausgewerteten Befragung fließen weitere während der Pilotphase gewonnene Erkenntnisse und die vertraulichen Zahlen zur Nutzung der Fahrzeuge in die Gesamtevaluation der Pilotphase mit ein. Im Folgenden werden erstens die Erkenntnisse aus der Online-Befragung präsentiert, zweitens weitere relevante Erkenntnisse/ Aspekte besprochen und drittens werden die Nutzungszahlen diskutiert.

Online-Befragung

Total haben 1'567 Personen zwischen dem 17. Oktober 2022 und dem 13. November 2022 an der Online-Befragung teilgenommen und Antworten eingegeben. Der Rücklauf ist damit sehr hoch. Die effektive Anzahl Antworten variiert je nach Frage. Einige Fragen wurden zudem nur an Personen gestellt, die angegeben haben, das Angebot zu nutzen. Von den 1'567 Personen, die die Frage nach der Häufigkeit der Nutzung beantwortet haben, geben mehr als 77 Prozent (1'211 Personen) an, das Angebot an gemeinsam genutzten E-Trottinetten nie zu nutzen. Die übrigen knapp 23 Prozent (356 Personen) können zu den Nutzenden gezählt werden.

Alle Nutzenden wurden nach den Gründen der Nutzung gefragt und hatten dabei die Möglichkeit einer Mehrfachauswahl von vordefinierten Gründen. Die am häufigsten genannten Gründe für die Nutzung waren das Interesse am Testen (52 Prozent der Antwortenden) sowie die Bekanntheit entsprechender Angebote aus anderen Städten (40 Prozent der Antwortenden). Die unzureichende Erschliessung von Teilen der Stadt durch den öffentlichen Verkehr und der Stau auf den Wetziker Strassen wurden jeweils von 25 Prozent der Antwortenden als Gründe angegeben. Bei den sonstigen Gründen wurde ebenfalls häufig auf den Bus verwiesen. Lange Wartezeiten, Verspätung des Buses, kein Busbetrieb am Abend oder am Wochenende, keine Bushaltestelle in der Nähe waren wiederkehrende Antworten. Vereinzelt wurde auch der Spass am Fahren als Grund für die Nutzung angegeben.

Abbildung 1: Gründe für die Nutzung des Angebots (N=356)



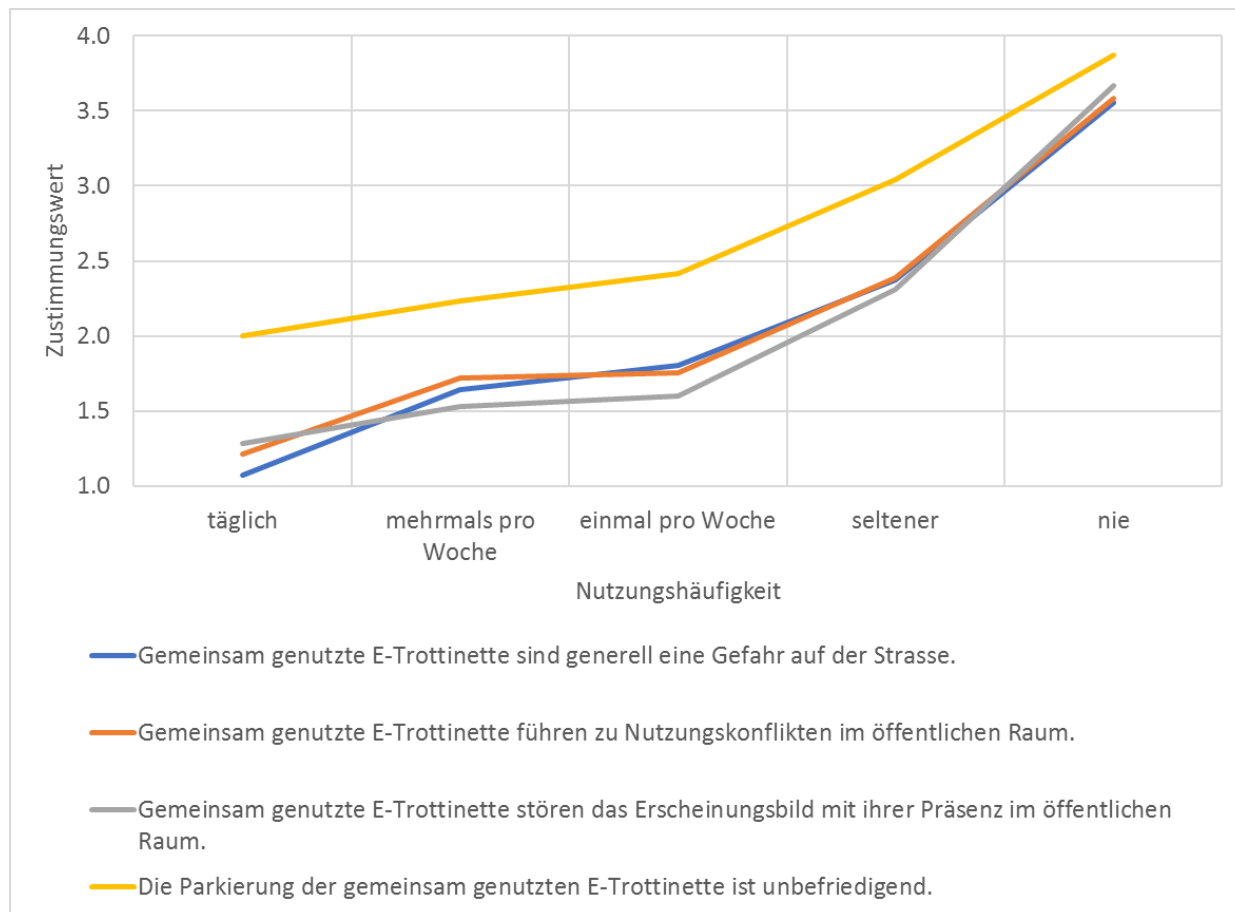
Frage: Was waren für Sie die Gründe, das Angebot an gemeinsam genutzten E-Trotтинetten zu nutzen? (Mehrfachauswahl)

Bei der ebenfalls ausschliesslich an die Nutzenden gestellten Frage zum Zweck der Nutzung konnte eine von mehreren vordefinierten Antworten ausgewählt werden. 72 Prozent der Nutzenden (N=256) nutzte die E-Trotтинette primär für die Freizeitnutzung am Tag oder in der Nacht. Gut ein Fünftel der Nutzenden (N=77) benutzt sie für den Arbeitsweg bzw. den Weg zur Ausbildung.

Die Auswertungen zeigen, dass das Antwortverhalten einerseits vom Nutzungsverhalten, andererseits auch vom Alter abhängig ist. Die Pilotphase mit gemeinsam genutzten E-Trotтинetten wird beispielsweise von den 14-35-Jährigen als mittelmässig beurteilt, während dem diese Beurteilung mit zunehmendem Alter schlechter ausfällt. Die Gruppe der über 60-Jährigen beurteilt die Pilotphase mit 1.6 und damit nahe bei "sehr schlecht". Eine Art "Generationengap" wird also sichtbar. Je älter die Befragungsteilnehmenden, desto schlechter bewerten sie die Pilotphase mit gemeinsam genutzten E-Trotтинetten. Es muss zudem festgehalten werden, dass nur wenige Personen die Pilotphase sehr gut beurteilen, was für das vorhandene Verbesserungspotential spricht.

Mit abnehmender Nutzungshäufigkeit fällt die Beurteilung verschiedener Aspekte von gemeinsam genutzten E-Trotтинetten negativer aus. Wer E-Trotтинette nie nutzt, erachtet sie deutlich stärker als Gefahr auf der Strasse, sieht sie eher als Ursache für Nutzungskonflikte, nimmt sie stärker als störend wahr und beurteilt die Parksituation schlechter als Nutzende.

Abbildung 2: Durchschnittliche Zustimmung zu vier Aussagen betreffend Gemeinsam genutzter E-Trottinette nach Nutzungshäufigkeit



Frage: Wie beurteilen Sie persönlich die folgenden Aussagen in Bezug auf die Pilotphase mit gemeinsam genutzten E-Trottinetten? (1=trifft überhaupt nicht zu; 2=trifft eher nicht zu; 3=trifft eher zu; 4=trifft voll und ganz zu)

Der Aussage, dass die Parkierung der gemeinsam genutzten E-Trottinette unbefriedigend ist, wird deutlich stärker zugestimmt, unabhängig von der Nutzungshäufigkeit. Das deutet darauf hin, dass die Parksituation auch für Nutzende nicht immer zufriedenstellend war.

Es scheint zudem einen Zusammenhang zwischen Nutzungshäufigkeit und der als angemessen erachteten Anzahl Fahrzeuge auf Wetziker Strassen zu geben. Die täglich Nutzenden geben durchschnittlich an, dass 306 Fahrzeuge angemessen wären, was einer Erhöhung um mehr als 50 E-Trottinette entsprechen würde. Personen, die das Angebot nie genutzt haben, sind umgekehrt für eine Flottengrösse von 90 Fahrzeugen und der Durchschnittswert über alle Befragungsteilnehmer liegt bei 127 Fahrzeugen.

Auch die Frage, welche Leihfahrzeuge in Zukunft gerne in Wetzikon gesehen würden, wird von Nutzenden und Nicht-Nutzenden unterschiedlich beurteilt. Die meisten Nicht-Nutzenden wünschen sich in Zukunft keine Leihfahrzeuge in Wetzikon, während dem die Nutzenden E-Trottinette präferieren. Nicht-Nutzende wünschen sich zudem häufiger Velos. Ein Bewilligungsverfahren, das offen ist in Bezug auf die Wahl der Fahrzeuge, kann diesen unterschiedlichen Bedürfnissen Rechnung tragen.

Die Auswertung der Frage nach der Veränderung des Nutzungsverhaltens aufgrund des neuen Angebots an gemeinsam genutzten E-Trotтинetten fördert ebenfalls interessante Erkenntnisse zutage. Bei dieser Frage standen die drei Antwortkategorien weniger genutzt, keine Veränderung und häufiger genutzt zur Auswahl. Bei den Nicht-Nutzenden fallen die durchschnittlichen Veränderungen kaum ins Gewicht. Bei den Nutzenden zeigt sich hingegen, dass die Nutzung des Verkehrsmittels Auto am stärksten abgenommen hat. 126 Nutzende wählten diese Antwortoption. Auch Busfahrten und das Absolvieren von Strecken zu Fuss hat demnach klar abgenommen.

Weitere Aspekte

Während der Pilotphase wurde eine zusätzliche Rubrik "E-Trotтинette" im Wetzimelder erstellt, über die die Bevölkerung Rückmeldungen einbringen konnte. Im Wetzimelder sind 77 Meldungen während der Pilotphase eingegangen, dazu kommen 50 Meldungen über andere Kanäle, was ein Total von 127 Meldungen ergibt. Meistens handelte es sich dabei um falsch oder störend abgestellt Trotтинette. Die Meldungen über den Wetzimelder haben im Oktober deutlich abgenommen (von 19 auf 3 Meldungen), sind in den letzten beiden Monaten der Pilotphase jedoch wieder angestiegen (November: 9; Dezember: 11).

Der deutliche Rückgang hat sicher mit Gewöhnung zu tun, ist mit grosser Wahrscheinlichkeit aber auch darauf zurückzuführen, dass in Absprache mit den privaten Anbietern kontinuierlich neue Parkverbotszonen erstellt wurden. Die Erteilung des Auftrags zur Einrichtung hatte auf Seiten der Anbietenden und Stadt einen gewissen Aufwand zur Folge, der möglicherweise mit der Zusammenarbeit über eine gemeinsame Datenplattform verringert hätte werden können.

Eine der beiden Anbietenden hat während der Pilotphase einen Zusammenarbeitsvertrag mit der Beschäftigung Wetzikon unterzeichnet. Die Zusammenarbeit im Rahmen der Pilotphase beschränkte sich auf die Flottenarbeit, d.h. das Aufstellen von umgekippten Fahrzeugen sowie das Umparken von als störend gemeldeten Fahrzeugen. Die gegenseitige Zusammenarbeit wird von beiden Parteien geschätzt.

Im Zusammenhang mit Entsorgung und Kehrriichtabfuhr ist es anscheinend wiederholt zu Situationen gekommen, in denen störend abgestellte Fahrzeuge verschoben werden mussten, was einen nicht unerheblichen Zusatzaufwand bedeutet und zu Mehrkosten führen kann. Gemäss Berechnungen verursacht ein täglicher Mehraufwand von 5 Minuten bereits jährliche Mehrkosten von über 3'300 Franken. Klar definierte und gekennzeichnete Parkfelder und die Reduktion der Flotte im Vergleich zur Pilotphase könnten diesem Problem entgegenwirken. Da die Problematik aber mitunter vom Parkverhalten der Nutzenden abhängig ist, lässt sich die Problematik nicht komplett entschärfen.

Anlässlich eines Firmenbesuches im Rahmen der Standortförderung und weiteren Rückmeldungen von Unternehmen entspricht die Mikromobilität für Unternehmen einem Bedürfnis und einer guten Alternative, um weniger gut mit dem ÖV erschlossene Standorte besser anzubinden.

Nutzungszahlen und Auswertungen der Anbieter

Total wurden bei beiden Anbietern mehr als 7'000 Personen als Nutzende registriert, 4'000 beim einen und 3'000 bei der anderen Anbietenden, wobei Doppel-Registrierungen nicht ausgeschlossen werden können. Während der Pilotphase wurden mit den E-Trotтинetten knapp 67'000 Kilometer in Wetzikon zurückgelegt.

Ein Grossteil der Fahrten von beiden Anbietenden starteten oder endeten in der Nähe einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs. Es kann folglich angenommen werden, dass die E-Trottinette häufig in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr genutzt worden sind. Zu den Hot-Spots der Nutzung zählen eindeutig das Zentrum Oberwetzikon um den Oberland Märt sowie die beiden Bahnhöfe Kempten und Wetzikon. Vergleichsweise viele Fahrten wurden auch beim Parkplatz der Badi Auslikon und beim Schwimmbad Meierwiesen beendet.

Der Monat August war der nutzungsintensivste Monat während der Pilotphase. An den Wochenenden, an denen das Stadtfest und die Wetziker Chilbi stattgefunden haben, sind die Nutzungsrekorde verzeichnet worden. Im Tagesverlauf sind die Nutzungsspitzen in den Stosszeiten zu finden, in erster Linie am Abend um 17 und 18 Uhr, aber auch am Morgen um 7 Uhr.

Die Parksituation wird von beiden Anbietenden als grösste Herausforderung in Wetzikon beurteilt. Die meisten Reklamationen über den Wetzimelder stammen aus den beiden Gebieten Zentrum Oberwetzikon um den Wochenmarkt und um den Bahnhof Wetzikon auf Bahnhof- und Spitalstrasse. Die Errichtung von physischen Parkzonen mittels Kennzeichnung auf dem Boden oder Aufstellen von Ständern an geeigneten Standorten wird als sinnvoll erachtet, um die Situation im Falle einer Weiterführung zu verbessern. Zusätzlich können weitere Massnahmen in den Apps zu einer Verbesserung beitragen (z.B. Gutschrift von Freiminuten bei Parkierung in bestimmten Zonen). Zudem werden Vorschläge gemacht, auf welchen Flächen sich physische Parkzonen eignen.

Eine der beiden Anbietenden schlägt ein hybrides Modell vor, in dem eine grossräumige Parkverbotszone um Bahnhof und Zentrum Oberwetzikon definiert wird, in der 15-20 verpflichtende Parkflächen festgelegt werden, die auch physisch gekennzeichnet werden. Ausserhalb dieses Kerngebiets kann weiterhin ein Free-Floating-Betrieb erfolgen, d.h. Parkieren ist auf öffentlichen Flächen erlaubt und im Falle von Reklamationen kann mit Parkverbotszonen reagiert werden.

Eine Anbietende schlägt vor, dass im Falle eines definitiven Betriebs eine Reduktion auf eine Anbietende mit einer Flottenobergrenze von 150 bis 200 E-Trottinetten erfolgt. Für die Umsetzung des oben erwähnten hybriden Modells wird eine Flotte von 160 Fahrzeugen empfohlen. Die zweite Anbietende schlägt vor, beim Status Quo mit zwei Anbietenden und einer Flotte von 125 Fahrzeugen zu bleiben. Zudem erfolgt der Hinweis, dass für die weiteren Schritte ein Planungshorizont von mindestens drei Monaten notwendig wäre, um aus Anbietendensicht sozial und finanziell nachhaltig tätig zu sein.

Die Anbietenden haben gegen Ende der Pilotphase Verhandlungen mit lokalen Unternehmen aufgenommen, um den Umstieg auf eine nachhaltige Mobilität zu fördern. Mit einer intensiveren Zusammenarbeit könnten Synergien genutzt werden. Mit Stellflächen auf privaten Grundstücken würde die Parksituation verbessert und Angestellte von Firmen könnten langfristige Rabatte erhalten.

Erwägungen

Die Pilotphase Mikromobilität mit gemeinsam genutzten E-Trottinetten hat aufgezeigt, dass ein entsprechendes Angebot lediglich einem Bedürfnis eines Teils der Wetziker Bevölkerung entspricht. Die Nutzungszahlen der privaten Anbietenden zeigen, dass nur um die beiden Bahnhöfe Wetzikon und Kempten sowie im Zentrum Oberwetzikon ein Bedarf nach einem entsprechenden Angebot besteht.

Die Ergebnisse der Online-Befragung zeigen, dass die Beurteilung des Angebots je nach Nutzungshäufigkeit variiert. Nutzende schätzen das neue Angebot, sehen darin weniger Probleme und eher einen Zusatznutzen. Sie wünschen mehr Fahrzeuge auf Wetziker Strassen als Nicht-Nutzende und sind gegenüber Leihfahrzeugen generell offener eingestellt. Die Nutzung von Bus/ Auto oder der Gang zu Fuss nehmen gemäss Selbstangabe aufgrund des Angebots ab. Bei den Gründen für die Nutzung rangieren Interesse und Bekanntheit des Angebots aus anderen Städten zuoberst, unzureichende Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und der häufige Stau werden jedoch auch oft genannt. Die Freizeitnutzung dominiert gemäss Online-Befragung und auch aus den Anbietenden-Daten lässt sich diese Erkenntnis ableiten bzw. bestätigen. Die Pilotphase wird mit zunehmendem Alter schlechter beurteilt. Wer das Angebot nie genutzt hat, ist deutlich kritischer eingestellt, gewichtet die Probleme höher und sieht eher weniger einen Zusatznutzen. Zudem wird das Angebot mit zunehmendem Alter kritischer beurteilt.

Ein Mikromobilitätsangebot wird daher als nicht notwendige Ergänzung des bestehenden Angebots angesehen.

Für richtigen Protokollauszug:



Stadtrat Wetzikon

Martina Buri, Stadtschreiberin