

Sitzung vom 26. Juni 2024

701. Anfrage (E-Tuk-Tuks zum ÖV auch für unsere ländlichen und bergigen Gebiete)

Kantonsrat Felix Hoesch, Zürich, und Kantonsrätin Theres Agosti, Turbenthal, haben am 8. April 2024 folgende Anfrage eingereicht:

In Disentis gibt es ein Pilotprojekt¹, mit E-Tuk-Tuks den öffentlichen Verkehr zu ergänzen. Diese können in einer App gemietet werden und werden ähnlich genutzt wie die E-Trottinets in unseren Städten, nur dass sie ein Dach haben und damit allwettertauglich sind.

Die Fahrzeuge sind typenzertifiziert, an die Schweizer Strassenverhältnisse (Winter, Schnee, topographische Verhältnisse) angepasst und während 2 Jahren in der Surselva gründlich getestet worden und bereits im Einsatz in der Schweiz.

Sie gehören auch zu den energieeffizientesten Fahrzeugen. Als Kleinmotorrad-Kategorie, haben sie sehr wenig Platzbedarf, können mit A1 45km/h bereits ab 16 Jahren gefahren werden.

Auch im Kanton Zürich gibt es ländliche Gebiete mit keinem oder seltenem ÖV-Angebot, auch wenn sie nicht ganz so bergig sind wie die Surselva. Dort können E-Tuk-Tuks den Transport auf der ersten und letzten Meile übernehmen und so eine Ergänzung zum bestehenden ZVV-Angebot bieten.

Gemäss Diskussion in der KEVU zur ZVV-Strategie hat der Zürcher Verkehrsverbund berichtet, die Möglichkeit innovativer Verkehrsformen mit einer Startfinanzierung unterstützen zu können. Das ist eine Möglichkeit dazu.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat und indirekt den ZVV um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Sieht der Regierungsrat eine Bedeutung für nachhaltige Mobilitätslösungen durch E-Tuk-Tuks?
2. Hat der ZVV Kenntnis über dieses Pilotprojekt und kann mehr Details zu den Eckwerten berichten?
3. Kann der ZVV ein entsprechendes Pilotprojekt starten oder unterstützen?
4. Wo im Kanton Zürich macht so eine Nutzung Sinn? (Zum Beispiel in besonders verkehrsbelasteten, touristisch frequentierten Gebieten etc.)

¹ <https://www.srf.ch/news/schweiz/pilotprojekt-in-disentis-e-tuk-tuks-als-ergaenzung-zum-oev-in-der-bergregion>

5. a) Welche rechtlichen Rahmenbedingungen gelten derzeit für die Nutzung von E-Tuk-Tuks im Kanton Zürich?
b) Gibt es spezifische Vorschriften bezüglich Zulassung, Betrieb und Sicherheit dieser Fahrzeuge?
6. Wie sähe das Preismodell für die Nutzung von E-Tuk-Tuks aus?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Felix Hoesch, Zürich, und Theres Agosti, Turbenthal, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

2022 setzte der Regierungsrat die langfristige Klimastrategie des Kantons Zürich fest (RRB Nr. 128/2022), in der Handlungsfelder zur Dekarbonisierung des Kantons Zürich identifiziert und priorisiert werden. Wichtige Stossrichtungen hierbei sind die Verlagerung des Verkehrs auf energieeffiziente Verkehrsmittel (öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr) sowie die Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrs (öV) und des motorisierten Individualverkehrs (vgl. Ziff. 5.3 der langfristigen Klimastrategie zum Schwerpunkt Mobilität).

Im öV werden die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung im Rahmen von gebündelten Linien flächen- und energieeffizient erfüllt. Im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) werden die Verkehrsleistungen dabei grösstenteils elektrisch erbracht (S-Bahn, Tram, Trolleybus), einzig noch etwa 13% der Personenkilometer werden durch den Transport mit Dieselnissen geleistet. Gemäss der Dekarbonisierungsstrategie des ZVV sollen aber auch diese bis 2040 durch elektrisch betriebene Busse (E-Busse und Trolleybusse) ersetzt werden. Somit leistet der öV im Kanton Zürich bereits heute einen grossen Beitrag an eine nachhaltige Mobilität und wird dies auch künftig tun.

In den letzten Jahren entwickelte sich die sogenannte Mikromobilität, zu der auch die in der vorliegenden Anfrage zitierten E-Tuk-Tuks gezählt werden. Im Gegensatz zum öV handelt es sich hierbei aber um ein Mobilitätssystem, bei dem die Nutzung der Fahrzeuge noch wesentlich stärker von Witterung und Verfügbarkeit abhängig ist. Diese Form der Mikromobilität kann aufgrund dieser Unbeständigkeit sowie ihrer geringen Menge im Rahmen der kantonalen Klimastrategie keinen wesentlichen Beitrag leisten. Dies kann nur ein klimafreundliches Massentransportmittel, wie es der öV ist (2022 benutzten 590 Mio. Fahrgäste den ZVV).

Zu Frage 2:

Der Pilotbetrieb in Disentis wird gemeinsam von der Fachhochschule Graubünden und der Gemeinde Disentis durchgeführt. Der ZVV ist nicht involviert und verfügt entsprechend über keine vertieften Kenntnisse. Anhand von Medienberichten und der Webseite der Fachhochschule Graubünden ist jedoch ersichtlich, dass im Rahmen des Pilotprojekts zwei kleine, dreirädrige, seitlich offene Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb eingesetzt werden, welche mit Führerschein der Kat. A1 oder B benutzt werden können. Der Pilotbetrieb basiert auf einem standortbasierten Konzept (Fahrzeugausleih und -rückgabe am selben Standort), wobei dieses zukünftig in Richtung Einwegnutzung mit möglichst vielen Start- und Endpunkten (Stationen) weiterentwickelt werden soll (stationsbasiertes Konzept). Somit handelt es sich beim Pilotbetrieb in Disentis grundsätzlich um ein klassisches Sharing-Angebot wie es beispielsweise Mobility seit Langem in der Schweiz anbietet; der Unterschied zu Mobility besteht lediglich hinsichtlich der eingesetzten Fahrzeuge, wobei auch hier davon ausgegangen werden kann, dass sich der Anteil der Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb im Angebot von Mobility vergrössern wird.

Zu Frage 3:

Die Vermietung von Fahrzeugen entspricht nicht dem gesetzlichen Auftrag des ZVV gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG; LS 740.1), wonach das Kantonsgebiet durch einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr nach wirtschaftlichen Grundsätzen erschlossen werden soll (§ 1 PVG). Aus diesem Grund kann der ZVV ein solches Pilotprojekt nicht selbst initiieren. Denkbar wäre die Unterstützung eines solchen in Form einer Kooperation, zum Beispiel im Bereich des Car- oder Velosharings. In einem solchen Rahmen könnte die Buchung der E-Tuk-Tuks über die ZVV-App erfolgen, wodurch den Anbietenden Zugang zu einem grossen Kundenpotenzial ermöglicht würde. Als Gegenleistung böten die E-Tuk-Tuk-Anbietenden Abonentinnen und Abonenten des ZVV die Nutzung ihrer Fahrzeuge zu Vorzugskonditionen an. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass die Machbarkeit einer solchen Kooperation nicht a priori gegeben ist, weil im jeweiligen Fall eine Vielzahl von rechtlichen, finanziellen und technischen Rahmenbedingungen geprüft und erfüllt werden müssen.

Zu Frage 4:

Das in der Anfrage zitierte Pilotprojekt ist in der Region Surselva angesiedelt, wo die Nachfrage in Bezug auf einen regelmässig verkehrenden öV-Linienbetrieb gering und entsprechend eine vollständige Erschliessung durch den öV wirtschaftlich nicht möglich ist. Folgerichtig ist das Ziel des Projektes, ein Mobilitätsangebot zu schaffen, das den öV ergänzt.

Anders und somit nicht vergleichbar stellt sich die Situation im Kanton Zürich dar: Hier besteht für 96% der Bevölkerung eine Erschliessung im öV-Linienbetrieb.

Touristisch attraktive Gebiete bringen in der Regel eine grosse Verkehrsbelastung mit sich. Die damit einhergehende Mobilitätsnachfrage könnte mit den genannten E-Tuk-Tuks jedoch kaum bewältigt werden. So müssten, um die gleiche Kapazität wie z. B. mit einem Standardbus anbieten zu können, 16 E-Tuk-Tuks zur Verfügung stehen. Im gegenteiligen Fall, namentlich bei einer schwachen Nachfrage, zeigt sich eine weitere Problematik: Hier funktioniert das Prinzip der Rotation der Fahrzeuge im Perimeter nicht genügend: Die E-Tuk-Tuks würden beispielsweise morgens von einer S-Bahn-Station in Richtung touristischem Zielgebiet genutzt, wobei aber keine oder nur ungenügend Rückfahrten stattfänden, sodass bei Ankunft der nächsten S-Bahn keine E-Tuk-Tuks am Bahnhof zur Verfügung stünden. Die Fahrzeuge müssten folglich von Hilfspersonal zum Bahnhof zurückgefahren werden. Diese Problematik kann bereits heute bei den verschiedenen Sharing-Anbietern von E-Trottinetten beobachtet werden, die ihre Trottinette mit Lastwagen wieder an geeignete Ausgangsorte zurückbringen müssen.

Eine geeignete Einsatzmöglichkeit von E-Tuk-Tuks im Kanton Zürich als Ergänzung zum öV lässt sich demzufolge nicht erkennen.

Zu Fragen 5a und 5b:

Die in der Anfrage erwähnten E-Tuk-Tuks fallen als sogenannte Rikschaartige Fahrzeuge oder Elektro-Rikschas in den Anwendungsbereich der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (SR 741.41) bzw. unter die sogenannten Kleinmotorräder (siehe dazu das Merkblatt des Bundesamtes für Strassen betreffend Vorschriften über Zulassung und Betrieb von Motorfahrrädern, langsamen E-Bikes, E-Trottinetten und Elektro-Rikschas [Stand 1. April 2022]). Demnach müssen Elektro-Rikschas typengenehmigt sein und benötigen eine amtliche Zulassung sowie ein Kontrollschild. Zudem unterstehen sie der periodischen Nachprüfpflicht. Weitere spezifische Vorschriften gelten bezüglich einer Antriebsleistung von höchstens 2 kW, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h bzw. 25 km/h mit Tretunterstützung sowie eines Gesamtgewichts von höchstens 450 kg. Fahrerinnen und Fahrer von Elektro-Rikschas benötigen sodann einen Führerausweis der Kat. A1 oder B.

Zu Frage 6:

Da der ZVV kein eigständiges E-Tuk-Tuk-Verleihsystem betreiben kann (vgl. dazu die Beantwortung der Frage 3), können zu einem allfälligen Preismodell keine Angaben gemacht werden. Wie ausgeführt, könnte der ZVV höchstens im Rahmen einer Kooperation Einfluss auf

das Preismodell nehmen und zum Beispiel Vorzugsbedingungen für bestimmte ZVV-Kundengruppen aushandeln. Die konkrete Ausgestaltung dieser Vorzugsbedingungen würde einerseits vom Preissystem des E-Tuk-Tuk-Anbieters, anderseits von anderen fallspezifischen finanziellen, rechtlichen und technischen Faktoren abhängen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli