



# Swiss Bike Shuttle

Häseli & Hilti GmbH, Kommunikation | Kampagne | Consulting  
Turmhaus | Aeschenplatz 2, CH 4052 Basel, Fon +41 (0)61 283 00 00, info@wegweisend.ch

## Innovative & nachhaltige Mobilität Schlussbereich

**27. Mai 2009**

BFE  
TP Nr.: 0055  
Konto Nr. A02/311500100  
Projekt Nr. 101'704  
Vertrag Nr. 153'326



## Ausgangslage

Das Bundesamt für Energie BFE unterstützt im Rahmen des Dienstleistungszentrums für innovative und nachhaltige Mobilität DLZ das Projekt «Swiss Bike Shuttle».

Velotaxis sind weltweit erfolgreich und mit grosser Beliebtheit unterwegs – ausser in der Schweiz.

Velotaxis schliessen Lücken in der Transportkette und sind ein Motivator für Human Powerered Mobility HPM und zum Überdenken des eigenen Mobilitätsverhaltens.

Ziel des Projektes war es, dass bis spätestens Ostern 2009 verteilt in der Schweiz 10 bis 15 Velotaxis in Betrieb sind und danach das Angebot permanent ausgebaut werden kann. Das DLZ sah eine Unterstützung des Projektes mit CHF 50'000.-- vor. Da das Projekt den Zeitplan aber nicht einhalten kann, reduziert sich der Beitrag auf maximal CHF 20'000.-.



## Tätigkeitsbericht

Im Hinblick auf die Einführung von Velotaxis während der Euro 08 und danach haben wir mit verschiedenen Städten und Organisationen Gespräche geführt:

### **Basel-Stadt und Basel-Landschaft**

Die Kontakte in Basel liefen über Basel Tourismus und die Kantonspolizei Basel Landschaft. Im März 08 erhielten wir von der Polizei Bescheid, dass die Kantone BS und BL am Einsatz von Velotaxis an der Euro 08 interessiert seien. Für die Bewilligung wenden wir uns an die Motorfahrzeugkontrolle beider Basel. Im Mai erteilt uns Roger Sterki, Chefexperte Technik und Stv. Leiter MFK eine Absage. Es sei nicht möglich, das Velotaxi als Leicht-Motorfahrrad zuzulassen. Am 19. Mai 08 schrieb Herr Sterki: „(..) Gemäss Art. 18 VTS sind Leicht-Motorfahrräder einplätzig, einspurige Fahrräder mit elektrischer Tretunterstützung. Da es sich beim CityCruiser um ein mehrplätziges und dreispuriges Fahrzeug handelt, kann es nicht als Leicht-Motorfahrrad zugelassen werden.

*Aufgrund der technischen Daten, ist der CityCruiser der Fahrzeugart "Kleinmotorrad" zuzuordnen. Eine Zulassung kann erfolgen, wenn nachweislich alle Vorschriften für dreirädrige Kleinmotorräder erfüllt sind.*

*Zum Lenken des so zugelassenen Fahrzeuges ist dann ein entsprechender Führerausweis erforderlich.»*

Genau aber die Zulassung als Kleinmotorrad ist nicht Ziel des Projektes. Die Velotaxis können nur erfolgreich sein, wenn sie als Fahrräder oder als Leicht-Motorfahrräder unterwegs sind und damit auch Zugang in für Fahrräder geöffnete Fussgängerzonen und Einbahnstrassen haben.

Diese Problematik stellt sich im Moment gesamtschweizerisch. Der Vollständigkeit halber hier noch eine Auflistung der weiteren erfolgten Tätigkeiten:

### **UBS Arenen Euro 08**

In den sogenannten UBS Arenen fanden Public Viewings in folgenden Ortschaften statt: Aarau, Biel, Buchs, Chur, Glarus, Kreuzlingen, La Chaux-de-Fonds, Lausanne, Locarno, Lugano, Nyon, Sion, Solothurn, St. Gallen, Thun und Zug. Verschiedentlich bestand das Interesse, bei den Arenen einen Shuttle-Service einzurichten.

## **Zürich**

Nach Zürich haben verschiedene Kontakte stattgefunden. Ein Interesse Velotaxis einzusetzen besteht grundsätzlich von Züri rollt und dem Aktionstag Züri Multimobil. Sollte sich irgendwann die Bewilligung ergeben, wäre in Zürich Potential für den Einsatz des CityCruisers vorhanden.

## **Thun/Interlaken**

Eine Präsentation in Thun hatte überzeugt. Gerne würde die Stadt Thun und auch der Thunersee Tourismus Taxis einsetzen, z.B. auch in Interlaken. Die Gespräche sind dort aber auf Eis gelegt, bis die Bewilligungsfrage positiv geklärt ist.

## **Locarno/Ascona**

Interesse besteht auch in Locarno und Ascona das Velotaxi einzusetzen. Eine Betreibergruppe wäre vorhanden oder würde sich wieder neu formieren.

## **Sponsoring/Werbung**

Kontakt zu potentielle Sponsoren wie Coop im Rahmen der Euro 08 haben stattgefunden. Das Projekt wird gerade z.B. von Coop als interessant begutachtet, es erfolgte aber wie bei anderen potentiellen Sponsoren eine Absage, da die finanziellen Ressourcen im Rahmen der Euro 08 bereits gebunden waren. Die Sondierungen zeigen aber, dass das Potential vorhanden ist, das Projekt mit Werbeeinnahmen mitzufinanzieren.

## **Verkehrszulassung**

Alle Versuche, eine Verkehrszulassung zu erreichen, sind bis dato an der VTS gescheitert. Verschiedenste Kontakte zum ASTRA verliefen erfolglos. Ebenso haben wir beim Dynamic Test Center AG (DTC) in Vauffelin die Schritte für eine Typengenehmigung resp. Homologisierung eingeleitet. Diese wird aber erst umgesetzt, wenn die Rechtsgrundlagen geregelt sind. Das DTC beurteilt die rechtliche Situation gleich wie das ASTRA.

Zusammengefasst scheitert die Zulassung an folgenden Punkten der VTS:

Eine Einteilung in die Fahrzeugkategorie „Fahrrad“ scheidet wegen des elektrischen Hilfsmotors aus. Nach VTS Art. 24 sind „Fahrräder Fahrzeuge mit wenigstens zwei Rädern, die durch mechanische Vorrichtungen ausschliesslich mit der Kraft der darauf sitzenden Personen fortbewegt werden.“

Eine Einteilung als Leicht-Motorfahrzeug ist dagegen wegen der Zweispurigkeit und der 2 Passagierplätze nicht möglich. Nach VTS Art 18 sind „Leicht-Motorfahrräder

einplätzig, einspurige Fahrräder... mit elektrischer Tretunterstützung bis 25 km/h und einer maximalen Nennleistung von 0.25 kW.“

Versuche, temporäre Bewilligungen auf kantonaler Basis zu erhalten, sind wegen der erwähnten Gesetzesgrundlagen bei den Motorfahrzeugkontrollen beider Basel und Genf gescheitert.

### **Situationsanalyse und weiteres Vorgehen**

Die gesetzliche Situation ist verfahren. Ein Gesuch aus Genf an das ASTRA mit Unterstützung der Stadtregierung von Genf, eine neue Fahrzeugkategorie im Sinne von Elektrofahrrad für den Personentransport zu schaffen, verlief ebenfalls negativ.

Leider konnte die Euphorie für Neues vor der Euro 08 nicht zugunsten der Einführung des Velotaxis verwertet werden. Seit der Euro geht nun alles langsamer. Dafür entwickelt sich eine schweizerische Rikscha- und Velotaxiszene deren Vernetzung wir im Aufbau begriffen sind. Nach Genf bestehen schon seit längerem gute Kontakte. Als nächste Schritte stehen die weitere Vernetzungsarbeit und Medienarbeit zum Sonderstatus Schweiz an. Erste Sondierungen bei Medienschaffenden zeigen, dass das Thema auf Interesse stösst. Im weiteren diskutieren wir, politische Vorstösse auf nationaler Ebene zu lancieren, um mittelfristig eine Änderung der Gesetzgebung erwirken zu können.

Mit Interesse beobachten wir die Velorikschas in Bern, welche ganz ohne elektrischen Antrieb funktionieren. Wir betrachten deren Einsatzpotential in der Schweiz aus topographischen Gründen zwar als begrenzt. Evtl. könnten diese strategisch ein interessantes Vehikel sein, um den Velotaxis mit elektrischer Unterstützung – und einem weiteren Radius – den Weg zu ebnen.

Basel, den 27. Mai 2009/Wendel Hilti