

# Ein kontroverses Wunderwerk

**Der Segway ist eines der meistdiskutierten Gefährte des neuen Jahrtausends. Dennoch bleibt es bis heute ein Nischenprodukt, das sich in der Schweizer Verkehrslandschaft noch nicht etablieren konnte.**

Ivo Mijnsen

Er steht auf zwei Rädern, steckt voller Hightech, wiegt 50 Kilo und fährt sich wie von selbst: der Segway. In der Pop- und Medienkultur hat er einen festen Platz erobert: Justin Bieber fährt mit ihm vor, George W. Bush stürzte einst von ihm, und in zahllosen Filmen und Fernsehserien dient er sympathischen, aber mässig intelligenten Sicherheitsbeamten oder reichen Erben als Accessoire. So ermutigt, wagte sich auch der *velojournal*-Reporter in Bern auf das Gefährt und nahm an einer sehr gemütlichen Stadttour teil. Ohne sich selbst gross zu bewegen zwar, aber dennoch an der frischen Luft.

Im touristischen Bereich entwickelt sich der Segway denn auch erfolgreich. Kaum eine grössere Stadt der Welt, die nicht Segway-Touren anbietet. In der Schweiz sind es inzwischen sechs Städte, die solche Rundfahrten kennen. In den Medien wird immer wieder prominent darüber berichtet, auch wenn das Gefährt im Verkehr sonst kaum zu sehen ist.

## Lobbying aus der Nische

«Der Segway ist ein absolutes Nischenprodukt», bestätigt François Schluchter, bei Segway Schweiz für die Romandie zuständig. Die offiziellen Zahlen geben ihm recht. Seit 2009 erfasst die Fachstelle für Zweiradfragen Segway-Verkäufe in der Schweiz: Diese stiegen seither von 67 auf 96 pro Jahr. Hierzulande sind somit nicht mehr als ein paar Hundert dieser Gefährte unterwegs. Sie fal-

len allerdings besonders auf, was marketing-technisch ein Glücksfall ist. Schluchter betont, dem Importeur *motion tools* und der Dienstleistungs-Tochterfirma *mobileo* stünden nur sehr bescheidene Mittel zur Verfügung. Am Hauptsitz in Interlaken sind sechs Personen tätig, zudem arbeiten in sechs Städten speziell ausgebildete Guides auf Abruf. Die wichtigsten Einsatzorte für Segways sind der Tourismusbereich, Logistik, Sicherheit und Private. Dazu kommen Firmenevents als wichtiges zusätzliches Standbein. Um darüber hinaus Aufmerksamkeit zu erhalten, «müssen wir eben kreativ sein», sagt Schluchter.

Nicht überall löst diese Kreativität Begeisterung aus. Die Organisation *Fussverkehr Schweiz* gehört zu den schärfsten Segway-Kritikern. Die *Fussgänger-Lobby* moniert, Politiker und Polizeivertreter liessen sich oft zu «Propagandazwecken einspannen», etwa indem sie an Probefahrten teilnehmen, von denen dann Fotos zu Werbezwecken verwendet würden. Schluchter gesteht ein, dass *motion tools* stark für das Gefährt lobbyiere, dies jedoch nur durch Überzeugungsarbeit. Geldflüsse und Abhängigkeiten gebe es keine.

## Polizei setzt auf Velos

Zumindest in den USA pflegt Segway sehr gute Kontakte zur Polizei (siehe Kasten): Auf Flughäfen, bei Grossanlässen und in Fussgängerzonen sind die Polizisten oft auf zwei Rädern unterwegs. Der Polizeisprecher in Los Angeles County erklärt, die Beamten schätzten den guten Überblick, den das Modell biete, die hohe Agilität und die Geschwindigkeit von maximal 20 km/h.

Hierzulande fährt nur die Sicherheitsfirma *Securitas* damit. Ende Oktober begann in Lausanne allerdings eine Segway-Testphase. Die Kapo Bern hatte das Gefährt evaluiert, sich dann aber dagegen entschieden. Peter Hirter, Dienstchef Verkehrsdienst *mobile* Polizei Bern, hält die Segways zwar für sehr praktisch, um bürgernah Präsenz markieren zu können. Allerdings seien sie in Fussgängerzonen nicht zugelassen, weshalb sie in der grossteils für den motorisierten Verkehr geschlossenen Berner Innenstadt nicht verwendet werden dürften. Auf der Strasse seien die Segways aber eher ein Verkehrshindernis. Und der Anschaffungspreis von 11 000 Franken sei hoch. «Da ein wichtiger Kontrollschwerpunkt die Velofahrer sind, setzen wir lieber auf die mit neuen Velos ausgerüsteten speziellen *Velopatrouillen*», fügt Hirter hinzu.

## Politischer Druck

Zu langsam für die Strasse, zu schwer, zu breit und zu schnell für die Fussgängerzone – das Einsatzgebiet bleibt bescheiden. *Motion tools* fordert deshalb, dass die Zweiradgefährte in Zukunft bei den Vorschriften den «langsamen» E-Bikes gleichgesetzt werden. Heute benötigen Segway-Fahrer und -Fahrerinnen einen Führerschein, das Zwei-

## DIE FIRMA SEGWAY

2001 gegründet, hat das Unternehmen Segway international bisher einige 10 000 Gefährte verkauft. Genaue Zahlen sind aber nicht verfügbar. Klar ist nur, dass die Zahl deutlich unter dem ursprünglichen Ziel von 40 000 Stück jährlich liegt. Das Versprechen von Erfinder Dean Kamen, Segway werde den Verkehr revolutionieren, hat sich bisher nicht erfüllt. Hohe Entwicklungskosten von 100 Millionen Dollar und eine softwarebedingte grossflächige Rückrufaktion 2006 belasteten die Firma lange.

Ursprünglich hatten *Credit Suisse* und Kleiner Perkins *Caufield & Byers* das nötige Risikokapital eingeschossen. 2010 kaufte der britische Unternehmer James Heselden die Firma zusammen mit einer Gruppe von Investoren. Heseldens Firma *Hesco* stellt vor allem für die britische und amerikanische Armee leicht transportierbare Schutzwälle her. Allerdings verunfallte Heselden wenige Monate nach dem Kauf tödlich – mit einem geländegängigen Segway stürzte er über eine Klippe. Seither gehört Segway seinen Erben.

Interessant ist die starke Verbindung der Firma mit der Sicherheitsbranche: Neben weltweit 1300 Sicherheits- und Polizeidiensten nutzen auch Armeen Segway-Technologie. Spezialeinheiten üben mit Segways, auf denen Puppen von «Terroristen» montiert und schnell bewegt werden können, den Häuserkampf, und Segway-Roboter werden zur Bombenentschärfung eingesetzt. Gegenwärtig ist die Firma gemäss eigenen Angaben in 80 Ländern präsent.



In der Schweiz exotisch:  
Mit Segways ausgerüstete  
Rettungskräfte.

rad selber braucht eine Nummer und eine Versicherung. Radwege und Radstreifen dürfen zwar benutzt werden, allerdings keine Mischzonen mit Fussgängern. Eine Neuklassifizierung als «langsame» E-Bikes würde die Zulassung der Segways in Mischzonen ermöglichen.

Auf die Forderung reagieren sowohl Pro Velo als auch Fussverkehr Schweiz ablehnend. Fussverkehr Schweiz fürchtet einen «Dammbruch», wenn motorisierte Fahrzeuge in Fussgängerzonen zugelassen würden. Pro Velo Schweiz ist gemäss Generalsekretär Christoph Merkli bereit, die Segways den schnellen E-Bikes gleichzusetzen, wehrt sich aber gegen jegliche weitere Lockerung: «Segways haben keine Tretunterstützung. Sie sind des-

halb Motorfahrzeuge.» Die Langsamverkehrs-Lobbyisten halten auch das ökologische Potenzial des Gefährts für vernachlässigbar. Bernhard Schneider, der Sprecher von NewRide, hält fest: «Das sind primär Spassfahrzeuge für die Freizeit. Das Auto ersetzen sie kaum.» Der Hersteller selber beteiligt sich nach anfänglichen Annäherungsversuchen seit 2008 nicht mehr am vom Bund unterstützten Förderprogramm NewRide. Der Segway wird in der Schweiz wohl bis auf Weiteres den Status eines etwas exzentrischen Spassgefährts behalten. Die Stadtrundfahrt durch Bern lässt sich damit wunderbar geniessen, zur Lösung der Verkehrsprobleme wird es allerdings wenig beitragen. ■