



## E-TRETROLLER

Seit Juni 2019 sind E-Tretroller laut Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) in Deutschland zugelassen. Seitdem sind in vielen großen Städten, aber auch zunehmend in kleineren Kommunen, teils mehrere Sharing-Anbieter aktiv und die E-Tretroller im Stadtbild präsent.

Fast alle Anbieter erweitern ihre Flotten aktuell um zusätzliche Verkehrsmittel, wie zum Beispiel E-Motorroller oder Pedelecs, und bieten so weitere attraktive Alternativen zum Pkw. Nach einem ungeordneten Start des Angebotes, das zu Beginn auch nur vermeintlich nachhaltig war, haben Anbieter, Nutzer\*innen und Kommunen eine steile Lernkurve bezüglich der tatsächlich nachhaltigen Gestaltung des Sharing-Angebotes absolviert. Zunehmend wird dieses jetzt reguliert, Abstellzonen werden geschaffen. Im Idealfall werden für diesen Zweck Pkw-Stellflächen umgewidmet.



## Mobility Data Specification (MDS)

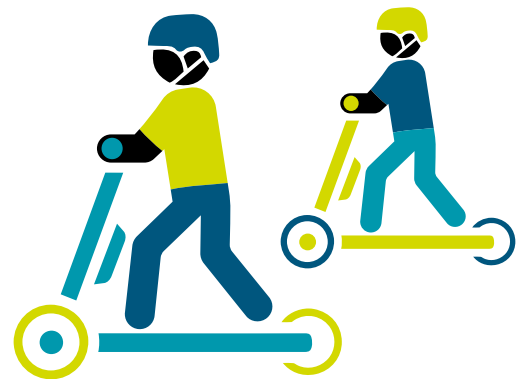
Der technische Standard MDS ermöglicht eine regelmäßige Analyse der Flotten und eine schnelle Anpassung der Abstell- und Nutzungszonen bspw. auch im Zuge von Baustellen oder temporären Events (Stadtfest/Wochenmarkt).

Die Schlösser der Fahrzeuge sind mit GPS-Sensorik ausgestattet. Dies ermöglicht es dem Anbieter, das Nutzungsgebiet zu definieren und das Beenden eines Leihvorgangs in bestimmten Zonen (Grünflächen oder Plätze) zu unterbinden.

Wertvolle Daten für Kommunen: Wegketten der Nutzer\*innen, touristische Hotspots oder Auslastung der Radwegeinfrastruktur lassen sich analysieren. Nutzungsdauer und -zeiten geben anonymisiert Rückschlüsse auf das Mobilitätsverhalten der Einwohner\*innen.

## E-Tretroller im Sharing: Nutzen und Potentiale

**Kommunen sind laut Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW (FaNaG NRW) gehalten, Sharing-Mobilität aktiv zu gestalten. Bei E-Tretroller-Verleihsystemen bieten sich zwei Vorgehensweisen an.**



**Integration in die Sondernutzungssatzung der Kommune**  
Für Nordrhein-Westfalen ist die Rechtslage durch den Beschluss des OVG Münster vom 20.11.2020 – 11 B 1459/20 – dahingehend geklärt, dass beim Free-Floating-Bikesharing eine erlaubnispflichtige, straßenrechtliche Sondernutzung vorliegt. Dieses Urteil ist auf die E-Tretroller übertragbar. Die Sondernutzung ist im Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen verankert und ermöglicht den Kommunen eine Regulierung des Sharing-Angebotes.

Viele Kommunen haben eine bestehende Sondernutzungssatzung, zum Beispiel zur Regulierung von Außengastronomie, saisonalen Obstständen und vielem mehr, nebst Gebührentabelle. Hier kann und sollte auch Sharing-Mobilität, in diesem Fall E-Tretroller-Sharing, integriert werden.

In NRW gilt seit kurzem das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW. Dort ist auch festgelegt, dass eine Sondernutzungssatzung keine Einschränkungen für die Ausübung der Sondernutzung enthalten soll, die das Angebot faktisch verhindern. Jurist\*innen weisen ausdrücklich darauf hin, dass dies auch die Sondernutzungsgebühr betrifft. Zu hohe Gebühren können die Mischkalkulation der Anbieter sprengen und so das Angebot verhindern. Weiterhin unterliegen Sondernutzungsgebühren dem Äquivalenzprinzip. Dies besagt, dass zwischen einer Leistung der Verwaltung und dem dafür in Anspruch genommenen Entgelt kein offensichtliches Missverhältnis bestehen darf.

### Ausschreibung eines Dienstleistungsvertrages

Der zweite Weg zu einer Regulierung besteht in der Ausschreibung eines Dienstleistungsvertrages. Hierbei legt die Kommune diverse Kriterien fest, die ein potenzieller Anbieter erfüllen muss, um eine Konzession zu erhalten. Dies können Nachhaltigkeitskriterien sein oder die Auflage, auch Randbezirke mit E-Tretrollern zu bedienen, oder auch das Festlegen von maximalen Reaktionszeiten bei Beschwerden.

### Aktuelle Entwicklungen:

Das frühere Chaos durch quer herumliegende E-Tretroller weicht immer mehr einem geordneten Abstellverhalten der Nutzenden. Dies kann durch neu geschaffene Abstellflächen für Sharing-Angebote begünstigt werden. Wie bei allen anderen Verkehrsmitteln auch gibt es nach wie vor Fehlverhalten bei den Nutzenden. Dies kann man durch Kontrollen, vor allem aber durch eine Neuaufteilung des Verkehrsraumes in geordnete Bahnen lenken. Gehwegfahrten finden – wie beim Fahrrad – meist dort statt, wo es keine Radwege gibt und Nutzende direkt im motorisierten Individualverkehr (MIV) mitfahren müssen. Auch schlechter Fahrbahnbelag ist sehr oft der Grund für Gehwegfahrten.

Falsch abgestellten E-Tretrollern in der Nähe von Grünanlagen, Gewässern, Gleisanlagen und so weiter wird mit zunehmend genauer GPS-Technik und fein gegliederten Bedienegebieten (Geofencing) entgegengewirkt. Auch die Zeiten von prekären Anstellungsverhältnissen, Wegwerf-Technik und der Disposition der Roller via Diesel-Transporter neigen sich dem Ende zu. Nahezu alle Anbieter haben massive Fortschritte in Richtung Nachhaltigkeit gemacht.





Jüngste Erkenntnisse zeigen, dass diese neuen Sharing-Verkehrsmittel zunehmend auf der ersten und letzten Meile eingesetzt werden und Fahrten morgens und nachmittags häufig an Haltestellen des ÖPNV beginnen oder enden – ein klares Indiz dafür, dass die Angebote auf dem Arbeitsweg genutzt werden und den Umweltverbund insgesamt stärken.

Auch werden zunehmend Außenbezirke bedient, sodass auch dort Pendler\*innen adressiert werden und eine weitere Alternative zum eigenen Pkw zur Verfügung steht. Unterstützend bei der Wahl eines nachhaltigeren Verkehrsmittels kann eine Kooperation zwischen den Anbietern und dem ÖPNV sein, indem man beispielsweise für ÖPNV-Abokund\*innen gratis Freischaltungen oder Freiminuten hinterlegt.

Weiteres Potenzial hat die Nutzung von E-Tretrollern im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM). Kurze Dienstfahrten können auch mit Sharing-Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Die Angebote können auch Spitzenlasten des Fuhrparks auffangen. Einige Kommunen in NRW testen das aktuell.

## Wesentliche Regeln der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV)

Die eKFV sieht Fahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von mindestens sechs bis maximal 20 km/h vor. Diese müssen mit einer Lenk-/Haltestange, zwei unabhängig voneinander zu bedienenden Bremsen und einer Beleuchtungsanlage ausgestattet sein. Die E-Tretroller sind Kraftfahrzeuge, die mit einer Versicherungsplakette zu versehen sind. Das Mindestalter zur Nutzung liegt bei 14 Jahren, es besteht keine Helmpflicht. Private E-Tretroller sind bei den meisten Verkehrsunternehmen im zusammengeklappten Zustand als Gepäckstück deklariert und können kostenfrei mitgenommen werden.

Literaturhinweis/Websites:

Planersocietät:

[Wege zu einer konfliktfreien Mikromobilität](#)

Agora Verkehrswende:

[Elektrische Leihretroller: Mikromobilität mit Potential](#)



Weitere Informationen erhalten Sie unter:

[www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/e-tretroller](http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/e-tretroller)