



## e-Tretroller

Seit Juni 2019 sind e-Tretroller laut Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKfV) in Deutschland zugelassen. Seitdem sind in vielen großen Städten teils mehrere Sharing-Anbieter aktiv und die e-Tretroller im Stadtbild präsent. Nach Vorstellung der Hersteller und der Bundesregierung, sollen die Fahrzeuge das städtische Nahmobilitätsangebot ergänzen, vor allem für die „letzte Meile“ im Berufsverkehr zum Einsatz kommen und in Verbindung mit dem ÖPNV so eine Alternative zum privaten Pkw darstellen.

Die eKfV sieht Fahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von mindestens 6 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.



Foto: Philipp Böhme



Foto: ZNM

## Mobility Data Specification (MDS)

Der technische Standard MDS ermöglicht eine regelmäßige Analyse der Flotten und schnelle Anpassung der Abstell- und Nutzungszonen bspw. auch im Zuge von Baustellen oder temporären Events (Stadt-fest/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: Wegeketten der Nutzer, Touristischen Hot-Spots oder Auslastung der Radwegeinfrastruktur lassen sich analysieren. Nutzungsdauer und -zeiten geben Rückschlüsse zu dem Mobilitätsverhalten der Einwohner.

## Sharing-Systeme

Ein Jahr nach Einführung sind in 14 NRW-Städten Sharing-Anbieter von e-Tretrollern vertreten (Stand Mai 2020). Der Markt der Sharing-Anbieter ist schnelllebig und hart umkämpft. Die Unternehmen stehen aufgrund falsch abgestellter Fahrzeuge in Grünanlagen oder auf Gehwegen sowie Fehlverhalten der Nutzer (Fahren unter Alkoholeinfluss oder mit zwei Personen) in der Kritik. Die Ausbringung der Flotte mit Dieselfahrzeugen durch Subunternehmer, die geringe Entlohnung deren Mitarbeiter sowie die kurze Lebensdauer der e-Tretroller verschlechterten das Image der als umweltfreundlich eingeführten Verkehrsmittel.

E-Tretroller gelten analog zu Fahrrädern im öffentlichen Raum als abgestellt, sodass eine Regulierung nur selbstverpflichtend erfolgen kann. Die Anbieter stehen in einem Dialog mit den Städten: Vereinbarungen werden geschlossen, in denen Regeln zur Ausbringung und Qualitätssicherung getroffen und Verbotszonen zur Beendigung des Leihvorgangs ausgewiesen werden. Verschiedene Städte weisen explizite Ausbringungs- bzw. Abstellflächen durch Markierungen aus. Die Anbieter reagierten auf die Kritik an der Verteilpraxis und bringen die Fahrzeuge mit Lastenrädern aus oder entwickeln neue Leih-Fahrzeuge mit Wechselakku zur Minimierung des Einsatzes von Kleinbussen.

### Literaturhinweise:

Radforschung.org: [MDS für Kommunen](#)

Civity: [Einsatz von E-Scootern in Deutschland](#)

Agora Verkehrswende: [Mikromobilität mit Potential](#)

Hochbahn Hamburg: [Anbindung der Vororte an die ÖPNV Stationen](#) und [Hochbahn erweitern das Angebot](#)

Telekom Bonn: [Kostenlose E-Scooter für Telekom Mitarbeiter](#)

## Nutzung: e-Tretroller statt Fußweg oder Fahrrad

Erste Analysen der Nutzungszahlen zeigen, dass kaum Pkw-Fahrten durch Nutzung der e-Tretroller vermieden werden. Vielmehr ersetzen sie Wege zu Fuß oder mit dem Rad sowie ÖPNV-Fahrten. Eine Stärkung und Ergänzung des Umweltverbundes ist – trotz Integration des Angebots in die Tarifstruktur und Kombinationsangebote – derzeit nicht zu erkennen. Eine Chance im Berufsverkehr können die seit 2020 steigenden Zahlen an privaten e-Tretrollern-Zulassungen darstellen.

Primäre Geschäftsgebiete der Sharing-Anbieter sind die Innenstädte. Hier nutzen insbesondere Touristen das Angebot, um die Sehenswürdigkeiten auf e-Tretrollern zu erschließen. Grund für die geringe Alltagsnutzung ist u.a. die fehlende Integration von Außenbezirken und Wohngebieten in das Geschäftsgebiet. Hier setzt ein gutes Kooperationsangebot der Hochbahn Hamburg mit dem Anbieter VOI an. Zwei in Außenbezirken liegende Schnellbahnhaltestellen und angrenzende Wohnbereiche wurden gezielt mit e-Tretrollern-Stationen ausgestattet. Kunden der Hamburger Hochbahn wurde im Pilotzeitraum die Entsperrungsgebühr bei der Ausleihe erlassen. Von Juli bis Oktober 2019 wurden mit 20.000 Fahrten doppelt so viele wie erwartet zurückgelegt – vier von fünf Fahrten waren direkt mit dem ÖPNV verknüpft.

Die Telekom in Bonn nutzt E-Tretroller in Kooperation mit dem Anbieter Lime um die Mobilität der Mitarbeiter nachhaltiger zu gestalten. An sechs Docking-Stationen an den verschiedenen Standorten im Stadtgebiet können die Mitarbeiter kostenlos die Fahrzeuge ausleihen und die Wege zwischen den Betriebsgeländen zurücklegen. Beide Beispiele zeigen positive Ansätze zur Verknüpfung der Verkehrsträger durch einen an die Zielgruppe angepassten Einsatz der Fahrzeuge und stationäres Sharing.