



Rachel Nadkarni

Managing E-Scooter-Rentals in German Cities: A Check-Up

Impressum

Autorin:

Rachel Nadkarni

Redaktion:

Patrick Diekelmann
Sinje Hörlin

Layout:

Christina Bloedorn
Maria Saddington

Gestaltungskonzept Umschlag:

3pc GmbH Neue Kommunikation

Zitierweise:

Rachel Nadkarni: Managing E-Scooter-Rentals in German Cities: A Check-Up,
Berlin 2020 (Difu-Sonderveröffentlichung)

Bildnachweise (Umschlag):

1. v. oben: © Busso Grabow (Difu)
2., 3., 4. von oben: © Wolf-Christian Strauss (Difu)

© Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH 2020
Zimmerstraße 13–15, 10969 Berlin
+49 30 39001-0, difu@difu.de, www.difu.de

Unterstützt von / Supported by



Alexander von Humboldt
Stiftung/Foundation

Berlin, Oktober 2020

Table of Contents

Zusammenfassung	3
Die Regulierung der E-Tretroller-Verleihsysteme in deutschen Städten: eine Bestandsaufnahme	
1. Regulatory Approaches to E-Scooter Rentals	5
1.1 Voluntary Agreements	6
1.2 Special Use Permits	7
1.3 Public Tender	9
2. Municipal E-Scooter Management – Advancing into Year Two	11
2.1 Collect and Analyse Service Area Maps	11
2.2 Track Municipal KPIs	13
2.3 Collaborate with Public Transport Operators	15
2.4 Create Regulatory Pathways for E-Scooter Stations	17
2.5 Communicate to Achieve Compliance	20
2.6 Anticipate other Small Electric Vehicles & New Business Models	24
Appendix	26
References	29

Zusammenfassung

Die Regulierung der E-Tretroller-Verleihsysteme in deutschen Städten: eine Bestandsaufnahme

Seit über einem Jahr sind in Deutschland E-Tretroller auf öffentlichen Straßen zugelassen. Fast unmittelbar nach Inkrafttreten der Elektro-kleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) am 15. Juni 2019 wurden landesweit Angebote zur Ausleihe von elektrischer Tretrollern per App eingerichtet, und bis Herbst 2019 waren sie in praktisch jeder größeren Stadt zu finden. In einigen dieser Städte traten ernstzunehmende Probleme auf: Geparkte E-Tretroller störten die Bewegung von Radfahrenden, zu Fuß Gehenden und insbesondere von Menschen mit Behinderungen. Aufgrund der anfänglichen Störungen im öffentlichen Raum begann eine gründliche Diskussion darüber, wie die neuen E-Tretroller-Verleihsysteme administriert werden können.

Eine der Hauptdebatten in kommunalpolitischen Kreisen befasste sich mit dem Thema Sondergenehmigungen für E-Tretroller-Verleihsysteme, um deren Betrieb und die Nutzung des öffentlichen Raums genauer zu regeln. Nur drei Städte haben diesen Weg beschritten. Da es in ganz Deutschland noch viele unerschlossene Märkte für E-Tretroller und andere Elektrokleinfahrzeuge gibt und weiterhin neue Unternehmen auf den Markt kommen, wird die Frage nach Sondergenehmigungen auch in den kommenden Jahren eine größere Rolle spielen.

3	Städte, die Genehmigungen für E-Tretroller ausgeben
45	Städte, die aktive E-Tretroller Sharing-Angebote haben
79	Städte mit > 100.000 Einwohnern, die somit ideale Märkte für E-Tretroller Angebote sind
58.707	Einwohner*innen hat Neu-Ulm und ist somit die kleinste Stadt mit einem aktiven E-Tretroller-Verleihsystem

Von den 45 Städten mit E-Tretroller-Verleihsystemen in Deutschland haben nur zwei Städte eine Sondergenehmigung erteilt: die Freie Hansestadt Bremen und die Landeshauptstadt Düsseldorf. Die dritte Stadt, die eine solche erteilen will, ist die Stadt Leipzig. Derzeit ist noch kein Anbieter gefunden worden, der bereit ist, die von der Stadt aufgestellten Kriterien zu erfüllen. Die anderen über 40 Städte haben freiwillige Vereinbarungen mit den Anbietern ausgehandelt, um den Betrieb zu regulieren. Da sich der Markt für Sharing-Elektrofahrzeuge weiter entwickelt und wächst, werden sich mehr Gemeinden mit der Frage konfrontiert sehen, wie diese Fahrzeuge im öffentlichen Raum gemanagt werden können.

Der dritte mögliche Regulierungsansatz – der in Deutschland bisher aber noch nicht praktiziert wurde –, besteht darin, eine öffentliche Ausschreibung für E-Tretroller-Verleihsysteme zu starten. Dies ist ein gängiger Ansatz in Städten der USA und in einigen europäischen Ländern, um E-Tretroller-Verleihsysteme anzubieten. Zuletzt gab die Stadt Paris die Ergebnisse seines öffentlichen Ausschreibungsverfahrens bekannt und schloss mit drei Anbietern einen Zweijahresvertrag ab. Wie die Sondergenehmigungsregelung legt eine Ausschreibung klare Standards für Anbieter fest. Öffentliche Ausschreibungsverfahren können zusätzlich genutzt werden, um E-Tretroller auf einen Markt zu bringen, der derzeit

nicht bedient wird, da eine öffentliche Ausschreibung es einer Stadt ermöglicht, Anreize zu bieten und gleichzeitig den Wettbewerb zu fördern.

Für viele Gemeinden ist eine freiwillige Vereinbarung angemessen und ausreichend, in anderen Fällen bieten eine Sondernutzungsgenehmigung oder ein öffentliches Ausschreibungsverfahren zusätzliche Mittel, um die öffentliche Ordnung unter den sich verändernden Marktbedingungen aufrechtzuerhalten. Diese Veröffentlichung bietet einen Überblick über den Status der einzelnen Rechtsrahmen im deutschen Kontext sowie sechs wichtige Handlungsfelder, auf denen aufgebaut werden kann, unabhängig davon, welcher Rahmen ausgewählt wird.

E-Tretroller in Berlin



© Rachel Nadkarni