

Die Kunst der E-Tretroller Regulatorik: Highlights aus den USA

Charlotte Carstens

27. September 2022

Amerikanische eKF-Regulierung: Ein Überblick

- Klassifizierung auf Bundesebene: 2001 Novellierung der Consumer Product Safety Act of 1972 definierte E-Bikes, worunter auch eKFs gelten. Seitdem keine Novellierung.
- Stand Juli 2022: 158 Städte werden von E-Tretrollern bedient
- Flickenteppich-Ansatz wie in Deutschland; Regeln variieren je nach Bundesstaat
- Regulatorische Ansätze: Gemeingebrauch („Public Right of Way“), Pilot-Programme, Lizenz/Sondernutzungserlaubnis, Auswahlverfahren

	USA	Deutschland
Geschwindigkeit	Variiert nach Bundesstaat. Bis zu 20 mph (32 km/h), max. 30 mph (48 km/h), erlaubt. (Anbieter beschränken die Geschwindigkeit auf ~17 mph (27 km/h))	25 km/h
Fahren auf Gehwege	Variiert nach Bundesstaat. Erlaubt in 5 Staaten, nicht erwähnt in 19, sonst verboten	Verboten
Helmpflicht	Variiert nach Bundesstaat. Pflicht in 10 Staaten (für Minderjährige)	Nein
Drosselung	Ja	Nein

Best-Practice Beispiele (Auswahl)

1. Trend von einjährigen Erlaubnisse/Lizenzen hin zu mehrjährige Verträge/Partnerschaften (Denver)
2. Unkonventionelle Abstellmöglichkeiten (Portland)
3. Diversity, Equity & Inclusion (DEI) spielen eine große Rolle (Baltimore)

Mehrjährige Verträge

Beispiel: Denver, Colorado

Ermöglicht durch formelles Auswahlverfahren (Request for Proposals, oder RFPs)

- 2018: Pilotprogramm mit 5 E-Scooteranbieter, 2 Fahrradanbieter (free-floating). Fazit: weniger Betreiber (2), längere Lizenzen
- 03/2020: RFP veröffentlicht
- 05/2021-05/2026: Laufzeit der Verträge
- Kein Lizenzgebühr für die Betreiber, dafür aber:
 - Fahrradverleihsystem-Pflicht: eine Anzahl an Leihfahrräder, die mindestens 20% der E-Scooter Flotte entspricht
 - Installation von mindestens 375 Abstellflächen
 - Kostenlose Pässe bzw. besondere Tarife für Geringverdienenden
 - Einsatz von eKFs in „Opportunity Zones“
 - Drosselung der eKFS auf 3mph (5 km/h) in bestimmten Fußgängerzonen



„Lock-to“ Systeme

Beispiel: Portland, Oregon

- Portland ist vom U.S. DOT hervorgehoben als Vorreiter in Pilotprogramm-Evaluierungen
- 2018 und 2019-2020: Pilotprogramme; 6 ausgewählte Betreiber
- 2020: Ausführliche Auswertung der Pilotprogramme
 - Datenanalyse, Fokusgruppen, Umfragen
 - Empfehlungen: u.a. 1-2 Anbieter, „Lock-to“ Modell*
- 06/2022: Auswahlverfahren veröffentlicht
- Ende 2022/Anfang 2023 bis Ende 2025: Vertragslaufzeit

**Lock-tos auch in anderen U.S. Großstädten eingesetzt, z.B. Washington, D.C., San Francisco, Minneapolis, Chicago*



„Lock-to“ in Portland. Foto: LIME

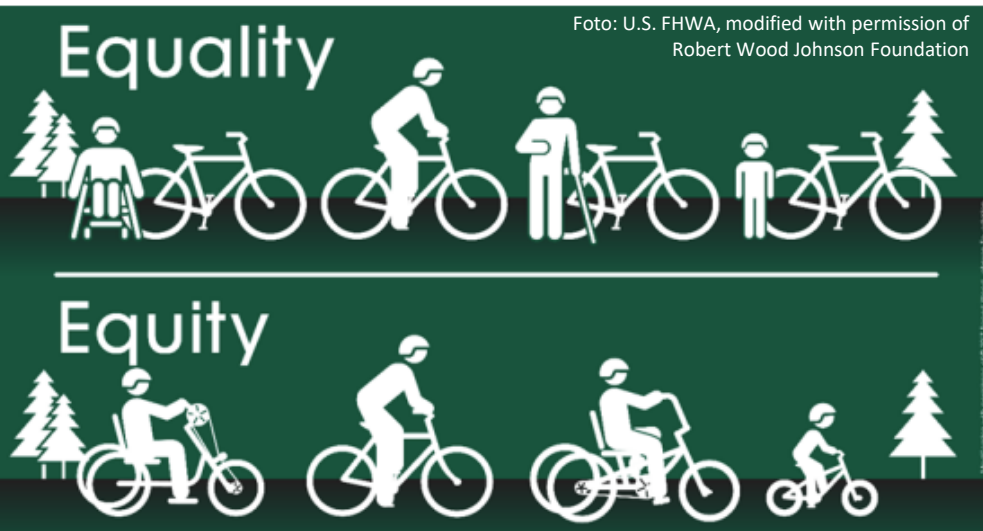
“People absolutely love the seated scooters!” – Baltimore City transportation official



Diversity, Equity & Inclusion

Beispiel: Baltimore, Maryland

- 08/2018-01/2019: Pilotprogramm
- 02/2019: Ratsbeschluss, eKFS zugelassen
- 08/2019: erste jährliche Lizenzen ausgestellt
- Jährlich: Aktualisierung/Anpassung der Regeln und Vorschriften
- DEI als Bestandteil von Lizenzkriterien
- Teilhabe für behinderte und mobilitätsbeschränkte Menschen
 - 3 Betreiber, eins davon produziert eKFs mit Sitz*
- Tarife, Maßnahmen für Geringverdienende und andere Bevölkerungsgruppen
 - „Equity Zones“
 - Low-Income Tarife
- Schwerpunkt auf Stakeholder-Dialog und Community Outreach
- Ansatz zum ordentlichen Abstellen: finanzielle Anreize fürs korrekte Abstellen



Baltimore Equity Zones (API Software)

Max: 25

Deployment Equity Zones

A minimum of 3 vehicles must be available in each equity zone every day.

Start Time: 5:00 AM
End Time: 9:00 AM
Rule Type: Count
Rule Units: Devices
Min: 3

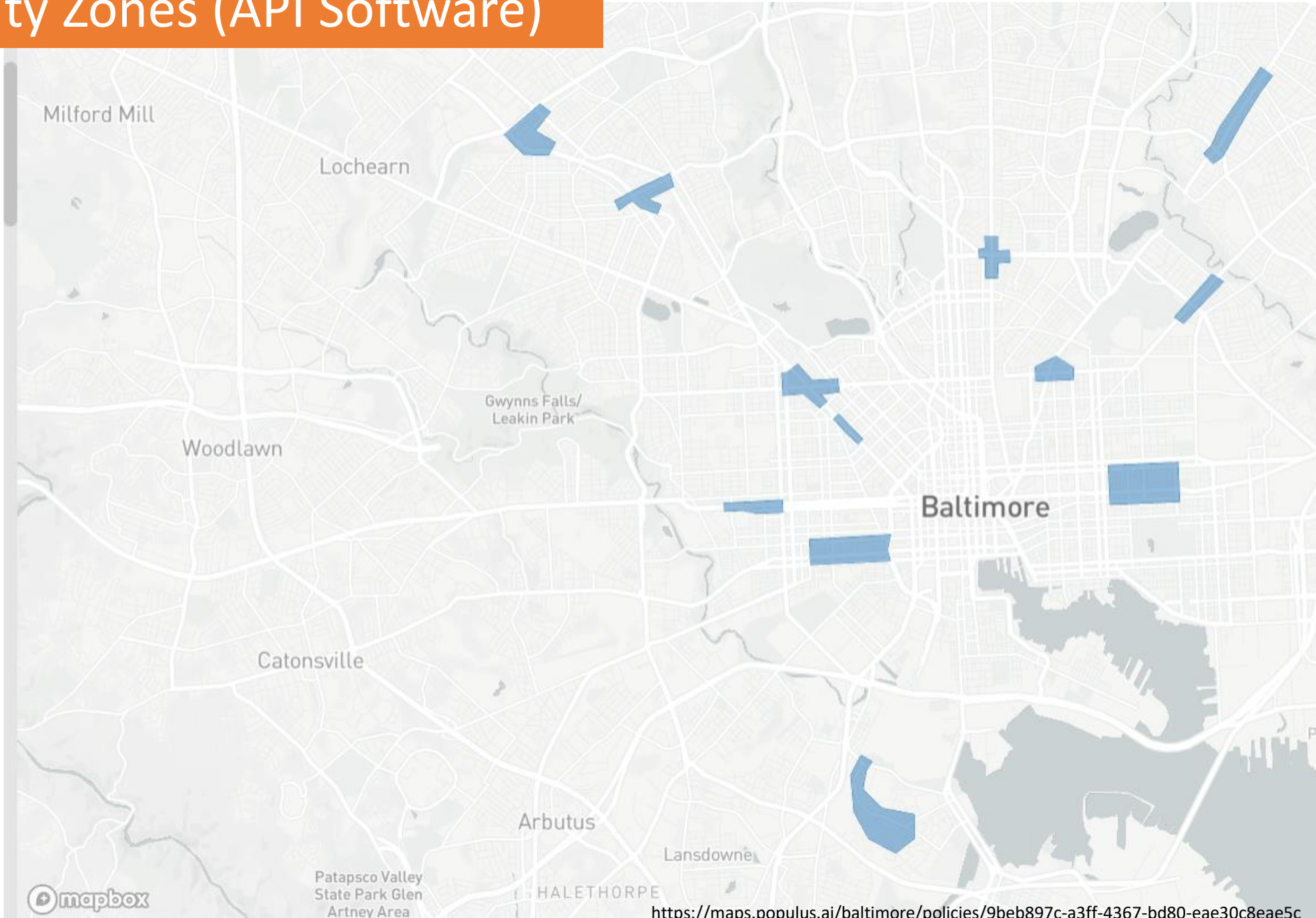
Fort McHenry No-Ride Zone

No ride zone in Fort McHenry, pursuant of park compendium of laws and policies.

Rule Type: Time
Rule Units: Seconds
Min: 0
Max: 0

Garage No Parking Zones

List of Garage no parking zones



Überlegungen für Deutschland

- **Für Städte bisher ohne E-Scooter: Pilotprojekte fördern**
 - Personalkapazitäten berücksichtigen
 - Evaluierung ist unerlässlich
- **Spielraum für kreative Lösungen schaffen**
 - Proaktiv werden statt reaktiv sein: Ziele identifizieren
 - Mit Zonen, Tarifen, Abstellflächen, Anreizen experimentieren
 - Eng mit Anbietern zusammenarbeiten
 - Ausführlich evaluieren
- **Community Outreach / Stakeholder Dialog**
 - Um Akzeptanz in der Bevölkerung zu erhöhen

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Weitere Lektüre

- [Micromobility Newsletter](#)
- U.S. DOT / FHWA [Ressourcen](#)
- National Association of City Transportation Officials ([NACTO](#))
- North American Bikeshare and Scootershare Association ([NABSA](#))
- APIs: [RideReport](#), [Populus](#)
- Best-Practice Beispiele:
 - [Denver](#)
 - [Portland](#)
 - [Baltimore](#)