



Positions- und Forderungspapier zu E-Leih-Tretrollern in Köln

Seit Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung am 15.06.2019 fluten Anbieter von E-Tretroller-Sharing-Systemen deutsche Großstädte. Für das Bundesverkehrsministerium war es ein Erfolg: „Damit wollen wir neue Wege moderner, umweltfreundlicher und sauberer Mobilität in unseren Städten ermöglichen – und sorgen gleichzeitig für Sicherheit auf unseren Straßen.“ Städte und Kommunen allerdings sahen sich von einem Tag auf den anderen mit einer regelrechten Roller-Anarchie auf den Bürgersteigen konfrontiert. Einige Städte konnten damit besser umgehen als andere und haben von Anfang an klare Regeln aufgestellt (z.B. Bremen). In Köln allerdings hat sich leider an diesem chaotischen Zustand seit über einem Jahr kaum etwas geändert.

Nach wie vor gibt es keine Anzeichen dafür, dass die E-Tretroller einmal in irgendeiner Art und Weise vernünftig in das Verkehrssystem integriert werden. Im Gegenteil: Sie führen aktuell zu massiven Verschlechterungen was Barrierefreiheit, Klimaschutz und Verkehrswende angeht:

1. Gefährdung für Barrierefreiheit und Fußverkehr: Die Roller werden chaotisch und behindernd auf Gehwegen geparkt und liegen teilweise an den absurdesten Stellen herum. Das ist schon für die/den reguläre/n Fußgänger*in ein Ärgernis und für Personen, die blind sind, im Rollstuhl sitzen oder mit Rollator oder Kinderwagen unterwegs sind, ein unüberwindbares Hindernis. Die einzige Chance ist es dann auf die Straße auszuweichen. Sollte nicht der Fußverkehr, die gesündeste und klimaschonendste Art der Fortbewegung, besonders gefördert und geschützt werden? Der Raum für den Fußverkehr ist sowieso schon durch parkende Autos etc. belastet und wird nun auch noch durch Roller eingeschränkt. Zudem werden immer wieder Fußgänger*innen durch E-Roller gefährdet, die unzulässigerweise über Bürgersteige heizen.

2. Rückschritt für Klima-, Umwelt und Ressourcenschutz: Für den Klima- und Ressourcenschutz sind die Roller eine Katastrophe und mitnichten „emissionsfrei“ wie das BMVI behauptet: Pro Kilometer verursachen sie laut einer Studie der Universität North Carolina über den Lebensweg gerechnet so viel CO₂ wie ein halbes Auto. Die katastrophale Ökobilanz rührt zum einen daher, dass die Roller durchschnittlich nur wenige Monate im Dienst sind, bevor sie ersetzt werden müssen. Zudem werden die Roller mit Dieselfahrzeugen zum Laden eingesammelt und wieder ausgebracht – das meist auch noch von Subunternehmern mit fragwürdigen Arbeitsbedingungen. Die Fahrt in einem Dieselfahrzeug ist somit noch umweltfreundlicher als sich auf einen Roller zu stellen.¹ Hinzu kommt, dass Gewässer durch mit E-Rollern betriebenen Vandalismus massiv verunreinigt werden: In einer Aufräumaktion von KRAKE - Kölner Rhein Aufräum Kommando Einheit – im August 2020 wurden 39 E-Roller und Leihfahrräder aus dem Rhein geborgen.

3. Kein Beitrag zur Verkehrswende: Zur Verkehrswende tragen die E-Roller bislang nichts bei, denn sie ersetzen keine Autos, sondern im Gegenteil die klimaschonenderen Fortbewegungsmittel: Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hat eine Jahresbilanz gezogen und festgestellt, dass kaum Pkw-Fahrten durch die Nutzung von E-Tretrollern vermieden werden. Vielmehr ersetzen sie Wege zu Fuß oder mit dem Rad sowie ÖPNV-Fahrten. Hauptsächlich werden die Roller von Touristen in den Innenstädten

¹ Hollingsworth, Copeland, Johnson (2019): Are e-scooters polluters? The environmental impacts of shared dockless electric scooters. <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/ab2da8>

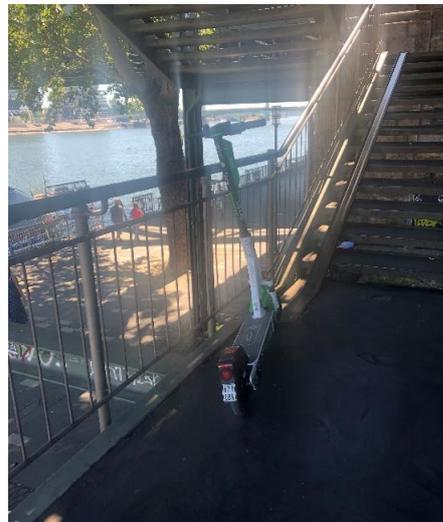
genutzt.² Zudem blockieren E-Tretroller teils Fahrradständer, Radwege und auch Bushaltestellen und schränken damit den sowieso schon knappen Raum der eigentlich zu fördernden Mobilitätsformen wie dem Radverkehr ein. Gerade in einem engen urbanen Umfeld ist dies nicht zielführend für eine zukunftsfähige und tragfähige Mobilitätswende.

Effektlosigkeit des „Qualitäts-Agreements“

Köln hat mit den Anbietern von E-Leihrollern ein Qualitäts-Agreement geschlossen, welches bestimmte Regeln für das Abstellen von E-Tretrollern definiert. Es handelt sich hierbei allerdings um eine freiwillige Vereinbarung und dass diese Abmachung auf fast schon absurde Weise nicht befolgt wird, zeigen die folgenden Beispiele, die nur die Spitze des Eisbergs des chaotischen Zustands illustrieren.



Burgmauer, September 2020³



Aufgang Hohenzollernbrücke, August 2020

„Die Fahrräder/ Elektro-Tretroller haben so zu stehen, dass der fließende Verkehr (auch Fußgänger) nicht behindert werden.“



² https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/kurzgesagt_e-tretroller.pdf

³ Fotos von Sonja Eikmeier und Anette Kaufmann

Burgmauer, November 2020

Konrad-Adenauer-Ufer, August 2020

„Freihalten von Gehwegbreiten von mindestens 2,00 m“



Burgmauer, Treppenaufgang von
Kömodienstraße, September 2020

„Freihalten von Gehweghinterkanten und taktilen Elementen, um Sehbeeinträchtigen die ungehinderte Mobilität zu ermöglichen.“



Herkulesberg, September 2020

„Grünanlagen: Keine Beendigung von Leihvorgängen“



Römerbrunnen, August 2020

„Bei Ausbringung oder Umverteilung dürfen maximal fünf Räder/Elektro-Tretroller an einem Standort vorhanden sein (Umkreis 50 m)“

Forderungen

Eine unverbindliche Vereinbarung zwischen Stadt und Anbietern kann auch laut dem Netzwerk „Agora“ nur eine Notlösung sein⁴ und muss dringend von verbindlichen Regeln abgelöst werden. Wir fordern daher:

1. **Verbot vom Parken auf Bürgersteigen**

E-Tretroller sind Kraftfahrzeuge und haben auf den Bürgersteigen auch im statischen Zustand nichts zu suchen! Denn selbst wenn sie einigermaßen verantwortungsvoll geparkt werden, stellen sie ein unnötiges Hindernis dar und verschandeln das Stadtbild. Der sowieso bereits knappe Raum für Fußgänger*innen sollte auch dieser gesündesten und klimafreundlichsten Mobilitätsform vorbehalten sein und bleiben.

Im Verkehrsausschuss wurde am 28.05.2020 beschlossen, dass in Geschäftsstraßen mit hohem Anteil an Fußgänger*innen Hindernisse auf dem Bürgersteig, wie Elektro-Roller, zu entfernen und Abstellflächen für u.a. Elektro-Roller entsprechend dem Bedarf vor Ort großzügig einzurichten sind. Dieser Beschluss ist sehr zu begrüßen und sollte von der Stadtverwaltung schleunigst umgesetzt werden. Der Beschluss sollte aus unserer Sicht nicht nur für Geschäftsstraßen gelten, sondern für alle Bürgersteige! Alle Bürgersteige haben einen hohen Anteil an Fußgänger*innen (denn sie sind für diese gemacht) und warum sollte an anderen Orten der Stadt die Verkehrsfläche für Fußgänger*innen als Parkplatz zweckentfremdet werden dürfen?

2. **Umwandlung von PKW-Plätzen in Tretroller-Plätze und Beendigung von Parkvorgängen nur hier**

Um die Nutzung und das Abstellen von E-Tretrollern im öffentlichen Raum zu ermöglichen und gleichzeitig im Sinne der Verkehrswende zu gestalten, sollten Pkw-Plätze in E-Tretroller-Plätze umgewandelt werden. Leihvorgänge sollten nur auf diesen dafür vorgesehenen Flächen beendet werden können. Die Anbieter sollten diese Stellplätze finanzieren oder sich zumindest signifikant an der Finanzierung beteiligen. Um eine sinnvolle Verknüpfung mit dem ÖPNV zu gewährleisten, sollten diese Abstellmöglichkeiten in der Nähe von Haltestellen eingerichtet werden.

3. **Ahndung von Falschparkern und Hindernisbeseitigung durch Anbieter**

Die Kontrolle und Ahndung von Falschparkern sollte nicht dem Ordnungsamt aufgebürdet werden, sondern sollte gemäß dem Verursacherprinzip durch die Anbieter selber erfolgen. Alle Anbieter sollten sichtbar auf den E-Tretrollern eine Service- bzw. Beschwerdenummer anbringen, bei der falsch geparkte und hindernde Fahrzeuge direkt gemeldet werden können. Diese sollten dann innerhalb einer angemessenen Reaktionszeit (binnen 4 Stunden) von den Anbietern beseitigt werden.

4. **Kein Fahren auf Gehwegen**

Fußgänger*innen sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer und bedürfen besonderen Schutzes. Gehsteige müssen deshalb unbedingt besonderer Schutzraum für Fußgänger*innen bleiben. Die E-Roller können bis zu 20 km/h schnell fahren und damit eine ernstzunehmende Gefährdung für Zufußgehende darstellen. Das Verbot des Fahrens auf Gehsteigen ist daher

4 Agora Verkehrswende (2019): E-Tretroller im Stadtverkehr – Handlungsempfehlungen für deutsche Städte und Gemeinden zum Umgang mit stationslosen Verleihsystemen

absolut zu begrüßen, muss aber auch forciert verfolgt werden, denn leider wird es häufig teils aus Unwissenheit teils aus Ignoranz übertreten. Denkbare Maßnahmen sind häufigere Kontrollen, eine Anhebung des Bußgelds und ein Ausbau der Radinfrastruktur, sodass kein Anreiz besteht, auf Gehwege auszuweichen.

5. Obergrenze für die Innenstadt, stattdessen Verlagerung in Außenbezirke

Gerade in der Innenstadt kommt es regelmäßig zur Überlastung des Stadtraums durch die E-Tretroller und dadurch auch zu einer nicht zu vernachlässigenden Verschlechterung des Stadtbilds. Dabei gibt es eigentlich gerade in der Innenstadt schon alle Möglichkeiten des einfachen und bequemen Fortkommens. In peripheren Stadtbereichen hingegen, wo die E-Tretroller eventuell wirklich etwas zur Stärkung und Verknüpfung des ÖPNV beitragen und Mobilitätslücken schließen könnten, fehlt das Angebot. Die Stadtverwaltung sollte daher prüfen, wie viele E-Tretroller in der Innenstadt tatsächlich sinnvoll sind und ihre Anzahl nicht – wie bisher gehandhabt - dem Markt überlassen. Die Stadt sollte darauf hinwirken, einen Teil der Flotte in Außenbezirke zu verlagern.

6. Wirkungen der Leihroller evaluieren und nachverfolgen, ob sie im Einklang mit verkehrs- und klimapolitischen Zielen stehen

Die Einführung und Nutzung der E-Tretroller sollten nicht zur Folge haben, dass andere, nachhaltigere Mobilitätsformen zurückgedrängt oder behindert werden. Die Stadtverwaltung sollte daher die Entwicklung in Köln evaluieren und prüfen, ob sie im Einklang mit den eigenen verkehrs- und klimapolitischen Zielen stehen. Statt den öffentlichen Raum und den Verkehrsraum wahl- und tatenlos Anbietern zu überlassen, müssen sich Stadtverwaltung und die Verkehrsbetriebe um eine aktive Mitgestaltung des Angebots bemühen. Ziel muss es sein, dass E-Tretroller sinnvoll in das Verkehrssystem integriert werden und auch Mindeststandards für den Klima- und Ressourcenschutz bei Herstellung und Betrieb der Roller eingehalten werden. Dies wird letztendlich entscheidend dafür sein, ob die E-Tretroller wirklich zu einer nachhaltigen Mobilität beitragen werden oder bloß ein hipbes Spielzeug für Touristen bleiben.

Sonja Eikmeier

Anne Grose, Anette Kaufmann, Monika Rainer