Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung

Anfrage des Abgeordneten MUDr. PhDr. / Univ.Prag Jozef Rakicky (fraktionslos)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Inneres, Sport und Digitalisierung namens der Landesregierung

E-Roller-Unfallbilanz in Niedersachsen

Anfrage des Abgeordneten MUDr. PhDr. / Univ.Prag Jozef Rakicky (fraktionslos), eingegangen am 06.10.2026 - Drs. 19/11792,
an die Staatskanzlei übersandt am 08.10.2026

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Inneres, Sport und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 10.11.2026

Vorbemerkung des Abgeordneten

Seit dem 15. Juni 2019 dürfen sogenannte Elektrokleinstfahrzeuge - umgangssprachlich E-Scooter oder E-Roller - nach der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen. Voraussetzung sind u. a. eine feste Lenkstange, höchstens 20 km/h, Betriebserlaubnis und Versicherungsplakette. Das Mindestalter zum Führen solcher Fahrzeuge beträgt 14 Jahre; eine Helmpflicht gibt es bislang nicht.[1]

Sieben Jahre später ist die Unfallkurve in Niedersachsen steil angestiegen. Die polizeiliche Verkehrsunfallstatistik des Innenministeriums weist für E-Scooter aus: 286 Unfälle im Jahr 2020, 615 im Jahr 2021, 1 000 im Jahr 2022, 1 253 im Jahr 2023, 1 752 im Jahr 2024 und 2 440 im Jahr 2025. 2025 verunglückten drei E-Scooter-Fahrer tödlich, 167 schwer und 1 598 leicht. 239 Unfälle geschahen unter Alkohol-, Drogen- oder THC-Einfluss, zwei davon waren tödlich. Rund 2 100 Verkehrsteilnehmer wurden unter dem Einfluss berauschender Mittel angehalten. Nahezu jeder vierte Unfall fiel auf ein Wochenende.[2] Der NDR berichtete im August 2026 von einem Plus von fast 40 % gegenüber dem Vorjahr. Allein die Polizeidirektion Oldenburg zählte im ersten Halbjahr 2026 bereits 307 E-Scooter-Unfälle mit 23 Schwerverletzten - „mehr als im gesamten Jahr zuvor“.[3]

Bundesweit registrierte Destatis 2025 16 496 E-Scooter-Unfälle mit Personenschaden (plus 38,1 %), 38 Tote und rund 1 900 Schwerverletzte, wobei als häufigste Unfallursache eine „falsche Straßenbenutzung“ angegeben wird. 53,6 % der verunglückten E-Scooter-Fahrer waren unter 25 Jahre alt. 30,5 % der Unfälle waren Unfälle, die sich ohne Fremdeinwirkung bzw. Beteiligung weiterer Verkehrsteilnehmer ereigneten.[4] Die *Berliner Zeitung* beschrieb am 25. September 2026 dasselbe Muster für die Hauptstadt: steigende Unfallzahlen, hingeworfene Mietroller als Stolperfalle für Sehbehinderte, Alkohol, fehlende Helme, mangelhafte Alterskontrolle der Verleiher.[5] Der Bundesrat ließ am selben Tag eine Halterhaftung für Verleiher passieren, damit Unfallopfer nicht auf den Kosten sitzen bleiben.[6]

---

1 https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/elektrokleinstfahrzeuge-verordnung-faq.html; https://www.gesetze-im-internet.de/ekfv/BJNR075610019.html

2 https://www.mi.niedersachsen.de/download/227441/MI_PI_041_Anlage_-_Handout_Praesentation_VU-Statistik_2025.pdf

3 https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/oldenburg_ostfriesland/niedersachsen-e-scooter-unfaelle-nehmen-weiter-deutlich-zu,escooter-136.html

4 https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2026/07/PD26_N049_462.html

5 https://www.berliner-zeitung.de/article/e-scooter-10423895

6 https://www.zeit.de/news/2026-09/25/opfer-von-e-scooter-unfaellen-sollen-leichter-an-geld-kommen

1. Seit wann sind E-Scooter in Niedersachsen im öffentlichen Straßenraum zugelassen, welche landeseigenen Ergänzungen zur Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung von 2019 hat das Land erlassen, und warum gibt es bis heute, trotz des starken Unfallaufkommens, keine Helmpflicht?

Die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am öffentlichen Straßenverkehr ist seit Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) am 15.06.2019 bundesweit zulässig. Die Verordnung enthält keine Ermächtigung für abweichende landesrechtliche Regelungen.

Die Landesregierung unterstützt die von Experten der Verkehrssicherheitsarbeit ausgesprochene Empfehlung zum freiwilligen Tragen eines Helms bei der Benutzung eines E-Scooters. Im Übrigen ist der Bund für eine entsprechende Regelung zuständig.

2. Wie erklärt die Landesregierung den Anstieg von 286 E-Scooter-Unfällen (2020) auf 2 440 (2025) - und welche Zielgröße hält sie für akzeptabel?

Seit dem Inkrafttreten der eKFV ist eine kontinuierliche Zunahme an versicherungspflichtigen Elektrokleinstfahrzeugen zu verzeichnen. Während zunächst vor allem Elektrokleinstfahrzeuge von Flottenbetreibern und Verleihunternehmen insbesondere in urbanen Bereichen angeboten wurden, ist in den Folgejahren auch der Anteil an Elektrokleinstfahrzeugen von Privatpersonen im Straßenverkehr stetig gestiegen.

Mit den jährlich steigenden Verkaufs- und Bestandszahlen versicherungspflichtiger Elektrokleinstfahrzeuge hat sich auch deren Beteiligung am öffentlichen Straßenverkehr erhöht. In der Folge ist ebenfalls die Beteiligung dieser Fahrzeugart an Straßenverkehrsunfällen angestiegen.

Die Polizei Niedersachsen hat diese Mobilitätsform bereits unmittelbar nach Inkrafttreten der eKFV als einen Schwerpunkt ihrer strategischen Verkehrssicherheitsarbeit definiert. Seitdem werden gemeinsam mit den Partnern der Verkehrssicherheitsarbeit vielfältige Maßnahmen durchgeführt.

Dabei orientieren sich die Verkehrssicherheitsaktivitäten der Landesregierung an der „Vision Zero“, die einen Straßenverkehr ohne Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden zum Ziel hat.

3. Wie viele der 2 440 Unfälle des Jahres 2025 entfielen auf Leihroller, wie viele auf private Fahrzeuge, und in welchen Städten und Polizeidirektionen war die Unfalldichte am höchsten?

Der Landesregierung liegen keine validen Daten zur Haltereigenschaft von Elektrokleinstfahrzeugen, die an Straßenverkehrsunfällen beteiligt waren, vor. Eine Differenzierung nach privaten Halterinnen und Haltern oder Verleihunternehmen ist daher nicht möglich.

Zur Anzahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen werden nachfolgend die zehn Städte mit den höchsten Fallzahlen des Jahres 2025 aufgeführt. Die Angaben beruhen auf absoluten Unfallzahlen und ermöglichen daher keine Aussage zur Unfalldichte, die sich auf die Anzahl der Unfälle je Streckenabschnitt innerhalb eines bestimmten Betrachtungszeitraums bezieht. Die Ermittlung entsprechender Kennzahlen würde einen zusätzlichen Auswertungsaufwand erfordern, der den Rahmen der für die Beantwortung der Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit deutlich überschreitet.

Stadt	Anzahl der Verkehrsunfälle
Landeshauptstadt Hannover	289
Stadt Braunschweig	110
Stadt Osnabrück	75
Stadt Hildesheim	68
Stadt Delmenhorst	66
Stadt Göttingen	64
Stadt Wolfsburg	64
Stadt Oldenburg (Oldb)	63

Stadt	Anzahl der Verkehrsunfälle
Stadt Celle	53
Hansestadt Lüneburg	47

Nachfolgend sind die polizeilich registrierten Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen im Jahr 2025, gegliedert nach Polizeidirektionen, dargestellt:

Polizeidirektion	Anzahl der Verkehrsunfälle
Braunschweig	318
Göttingen	332
Hannover	469
Lüneburg	406
Oldenburg	536
Osnabrück	379

4. Wie viele der drei Getöteten und 167 Schwerverletzten des Jahres 2025 waren unter 25 Jahre alt, und welche Schlüsse zieht die Landesregierung daraus für Mindestalter, Alterskontrolle der Verleiher und Prävention an Schulen?

Von den im Jahr 2025 bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen verunglückten Personen waren eine getötete Person und 94 schwerverletzte Personen jünger als 25 Jahre.

Unter Hinweis auf die Antwort zu Frage 2 führt die Polizei Niedersachsen gemeinsam mit den Partnern der Verkehrssicherheitsarbeit vielfältige Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit durch. Neben der Durchführung von Verkehrskontrollen liegt dabei ein besonderer Schwerpunkt auf der Unfallprävention. Ergänzend bieten beispielsweise die Verkehrswachten, der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e. V., der ADAC sowie der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e. V. ein umfangreiches Programm zur sicheren Teilnahme mit Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr, insbesondere für junge Menschen, an.

In den niedersächsischen Schulen verfolgt die Landesregierung im Lernbereich Mobilität einen ganzheitlichen Ansatz mit dem Ziel, Kinder und Jugendliche zu einer sicheren, selbstständigen und verantwortungsvollen Teilnahme am Straßenverkehr zu befähigen. Mit dem Curriculum Mobilität steht den Schulen ein fächerübergreifendes Konzept zur Verfügung, das Kompetenzen für eine sichere, selbstständige, gesundheitsförderliche und nachhaltige Mobilität vermittelt. Hierzu gehört insbesondere die Förderung der Verkehrssicherheit, die Stärkung eigenständiger Schulmobilität sowie die altersgerechte Vorbereitung auf die sichere Teilnahme am Straßenverkehr.

Im Rahmen der Mobilitätsbildung unterstützt die Landesregierung u. a. gemeinsam mit der ADAC Stiftung das Programm „Roller Fit“. Das Angebot richtet sich insbesondere an Grundschulkinder und verbindet Bewegungsförderung mit Verkehrssicherheitsbildung. Durch praktische Übungen werden ein sicherer Umgang mit dem Roller, Gleichgewicht, Koordination und Reaktionsfähigkeit geschult sowie die Kenntnis von Verkehrsregeln und sicherem Verhalten im Straßenverkehr gefördert. Das Programm leistet damit einen Beitrag zur Unfallprävention beim Rollerfahren, zur Schulweg- und Verkehrssicherheit sowie zur Entwicklung einer sicheren und selbstständigen Mobilität von Kindern.

In den Bestimmungen für den Schulsport werden unter Nummer 3.2.3.2 „Radfahren, Mountainbiken, Einrad- und Rollerfahren“ Maßnahmen zur Verkehrssicherheit beschrieben. Danach müssen zur Einführung in das Rad- und Rollerfahren insbesondere Verkehrsregeln, sachgerechtes Verhalten auf Wegstrecken, Fahrverhalten in der Gruppe sowie Maßnahmen bei Unfällen vermittelt werden. Zudem ist für Schülerinnen und Schüler der Schuljahrgänge 3 und 4 die Teilnahme an der Radfahrausbildung im öffentlichen Verkehrsraum vorgesehen, in deren Rahmen Verkehrsregeln und sicheres Verhalten im Straßenverkehr vermittelt und praktisch angewendet werden.

Darüber hinaus ist im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz am 21./22.10.2026 die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit Elektrokleinstfahrzeugen thematisiert worden. Niedersachsen unterstützt die Aufforderung der Länder an den Bund zur Prüfung weiterer Maßnahmen zur Stärkung der Verkehrssicherheit.

5. In wie vielen Fällen stellte die Polizei 2023, 2024 und 2025 E-Scooter-Fahrten unter Alkohol, Drogen oder THC fest - einschließlich der rund 2 100 Feststellungen 2025 -, und wie hoch waren Bußgelder, Punkte und Fahrverbote?

Nachfolgend ist die Anzahl polizeilicher Feststellungen von Verstößen aufgrund einer Beeinflussung bei Fahrenden von Elektrokleinstfahrzeugen dargestellt:

Jahr	Alkohol	Drogen/ Medikamente*	THC*	davon Mischkonsum THC mit Alkohol*	davon Mischkonsum Drogen/Medikamente mit Alkohol*
2023	821	784	--	--	74
2024	867	1.117	--	--	111
2025	953	349	798	106	178

*Erst nach Inkrafttreten des Cannabisgesetzes zum 01.04.2024 sowie der Änderung des § 24a Straßenverkehrsgesetz (StVG) in Bezug auf den gesetzlichen THC-Grenzwert von 3,5 ng/ml zum 22.08.2024 wurden bundeseinheitliche Vorgaben des Bundesamtes für Statistik zu dieser Thematik bei Straßenverkehrsunfällen festgelegt. Diese Vorgaben wurden zum 01.07.2025 im polizeilichen Vorgangsbearbeitungs- und Analysesystem in Niedersachsen umgesetzt. Erst seit diesem Zeitpunkt liegen valide Daten zu Verkehrsunfällen und weiteren Verkehrsverstößen unter THC-Einfluss auf niedersächsischen Straßen vor. Die für das Jahr 2025 ausgewiesenen Fallzahlen zu THC-beeinflussten Fahrten sowie zum Mischkonsum mit THC beziehen sich daher ausschließlich auf den Zeitraum vom 01.07.2025 bis zum 31.12.2025.

Im Rahmen einer Abfrage bei den zuständigen Bußgeldbehörden in Niedersachsen haben 40 der 47 betroffenen Behörden innerhalb der Rückmeldefrist Daten gemeldet. Davon konnten 32 Behörden vollständige Angaben zu der Frage machen, drei Behörden konnten lediglich eingeschränkte und fünf Behörden konnten keine Aussagen zu den Verfahren treffen. Gründe hierfür waren u. a. fehlende technische Auswertungsmöglichkeiten innerhalb der Fachverfahren sowie Speicherungszeiträume.

Insgesamt wurden danach von den meldenden Behörden für die Jahre 2023 bis 2025 2 539 Bußgeldverfahren (2023: 693; 2024: 917; 2025: 929) im Zusammenhang mit Fahrten mit Elektrokleinstfahrzeugen unter Alkohol, Drogen oder THC geführt. Daraus gegeben sich Bußgelder in Gesamthöhe von mindestens 1 420 591 Euro (2023: 388 807 Euro; 2024: 498 680 Euro; 2025: 533 104 Euro). In 2 114 der Gesamtfälle (2023: 587; 2024: 754; 2025: 773) wurde die Entscheidung im Fahreignungsregister eingetragen und in 1 999 Verfahren (2023: 572; 2024: 708; 2025: 719) wurde ein Fahrverbot angeordnet.

6. Welche Sondernutzungs-, Abstell- und Verbotszonenregelungen gelten in den kreisfreien Städten und großen Landkreisen für Verleihflotten, und wie viele Ordnungswidrigkeiten wegen Gehwegparken und „Wildabstellen“ wurden 2024 und 2025 geahndet?

Die Festlegung entsprechender Sondernutzungs-, Abstell- und Verbotszonenregelungen sowie die Entscheidung über deren Anwendung obliegen den jeweils nach den straßen- und straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften zuständigen Behörden. Mit der Verordnung zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 30.01.2026 (BGBl. 2026 I Nr. 32) wurde eine Änderung der StVO beschlossen, nach der das gewerbliche Anbieten von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen auf öffentlichen Straßen zum Zweck der stationsunabhängigen Vermietung nicht als Parken im Sinne der StVO anzusehen ist. Die entsprechende Änderung der StVO tritt zum 01.03.2027 in Kraft.

Der Landesregierung liegt keine landesweite Übersicht über die in den Kommunen geltenden Sondernutzungs-, Abstell- und Verbotszonenregelungen für Verleihflotten von Elektrokleinstfahrzeugen vor. Zur Erhebung der Informationen wurde eine kurzfristige Abfrage bei den niedersächsischen Landkreisen und kreisfreien Städten durchgeführt. Es haben sich 23 Kommunen zurückgemeldet. Hiervon meldeten 17 Kommunen, dass bei Ihnen keine Sondernutzungs-, Abstell- und Verbotszonenregelungen existieren; in der Regel wurde dies mit dem Hinweis gemeldet, dass in der jeweiligen Kommune keine Verleihflotten für E-Scooter existieren. Sechs Kommunen machten nähere Angaben

zu bestehenden Sondernutzungs-, Abstell- und Verbotszonenregelungen. Im Einzelnen wird auf die **Anlage** verwiesen.

Im Rahmen einer Abfrage bei den zuständigen Bußgeldbehörden in Niedersachsen haben 40 der 47 betroffenen Behörden innerhalb der Rückmeldefrist Daten gemeldet. Davon konnten sieben Behörden Angaben zur Anzahl der geahndeten Ordnungswidrigkeiten wegen Gehwegparken und „Wildabstellen“ im Zusammenhang mit Elektrokleinstfahrzeugen machen. Die übrigen Behörden teilten mit, dass in ihren Zuständigkeitsbereichen keine entsprechenden Anbieter vorhanden seien und demnach keine Ordnungswidrigkeiten angezeigt wurden.

Insgesamt wurden von den meldenden Behörden für die Jahre 2024 und 2025 849 Ordnungswidrigkeiten (2024: 379; 2025: 470) wegen Gehwegparken und „Wildabstellen“ geahndet.

7. Welche Kenntnisse hat die Landesregierung über Stolperunfälle von Fußgängern, Sehbehinderten und Rollstuhlfahrern durch falsch abgestellte Mietroller, und wer haftet nach geltendem Recht?

Der Landesregierung liegen mangels statistischer Erfassung keine validen Daten zu dieser Art der Straßenverkehrsunfälle vor. Auch nach Auskunft des Gemeinde-Unfallversicherungsverbandes Hannover als Träger der gesetzlichen Unfallversicherung werden Unfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen statistisch nicht gesondert erfasst.

Durch das am 01.10.2026 in Kraft getretene Gesetz zur Haftung bei Unfällen mit Elektrokleinstfahrzeugen im Straßenverkehr ist es zu einer Änderung der Haftungsprivilegierung für langsam fahrende Fahrzeuge wie elektrische Tret- und Stehroller (E-Scooter) in § 8 Nr. 1 StVG gekommen, für die nunmehr die verschuldensunabhängige Halterhaftung nach § 7 Abs. 1 StVG und die Haftung des Fahrzeugführers aus vermutetem Verschulden gemäß § 18 Abs. 1 StVG gilt. Aufgrund der verschuldensunabhängigen Halterhaftung kommt nunmehr grundsätzlich auch eine Haftung des das Fahrzeug vermietenden Unternehmens in Betracht. Angesichts der Haftung des Fahrzeugführers aus vermutetem Verschulden bedarf es nunmehr keiner Darlegung bzw. keines Beweises eines Verschuldens des Fahrzeugführers durch den Geschädigten mehr, sondern der Fahrzeugführer muss sich entlasten und dies darlegen und gegebenenfalls beweisen. Darüber hinaus hängt die konkrete Haftung immer von einer Gesamtwürdigung aller Umstände des Einzelfalls ab.

8. Wie bewertet die Landesregierung die vom Bundesrat beschlossene Halterhaftung der Verleiher, und welche Schritte unternimmt sie, damit Geschädigte in Niedersachsen diese Haftung tatsächlich durchsetzen können?

Bislang war mit Blick auf Unfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen im Straßenverkehr allein die deliktsrechtliche Haftung nach § 823 Abs. 1 Bürgerliches Gesetzbuch einschlägig, sodass die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen für Geschädigte häufig schwierig war, weil sie weder die für die Durchsetzung des Anspruchs erforderliche Identität des Fahrers noch dessen Verschulden darlegen und beweisen konnten.

Vor diesem Hintergrund hat die Landesregierung dem Entwurf eines Gesetzes zur Haftung bei Unfällen mit Elektrokleinstfahrzeugen im Straßenverkehr am 08.05.2026 im Bundesrat zugestimmt und begrüßt dessen Inkrafttreten. Damit verbunden steht zu erwarten, dass die Ausweitung der Gefährdungshaftung den Geschädigten die Durchsetzung von Schadensersatzansprüchen erleichtern wird. Zudem ist es sachgerecht, die Haftung (auch) an denjenigen zu adressieren, der aus dem gefahrbehafteten Betrieb der Elektrokleinstfahrzeuge wirtschaftliche Vorteile erzielt. Die tatsächliche Durchsetzung etwaiger Ansprüche innerhalb des geltenden rechtlichen Rahmens obliegt den Geschädigten in eigener Verantwortung, sodass insoweit vonseiten der Landesregierung keine weitere Veranlassung geboten ist.

Mit dem Inkrafttreten des Gesetzes wird gleichzeitig erwartet, dass die Flottenbetreiber/Verleihfirmen von Elektrokleinstfahrzeugen ihre Anstrengungen zur Vermeidung von Unfällen und zur Feststellung der Schädigerin oder des Schädigers verstärken, um nicht selbst für die Schadenskosten aufkommen

zu müssen. In der Folge kann dies zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem Betrieb von Elektrokleinstfahrzeugen führen.

9. Setzt sich die Landesregierung auf Bundesebene für eine Helmpflicht für E-Scooter ein, und welche Maßnahmen ergreift sie zur besseren Durchsetzung des bereits geltenden Verbots des Befahrens nicht freigegebener Gehwege sowie zur Regulierung von Verleihrollern in Fußgängerzonen?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 1, 2 und 4 verwiesen. Die Thematik der regelwidrigen Nutzung von Verkehrsflächen durch Nutzerinnen und Nutzer von Elektrokleinstfahrzeugen ist Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Niedersachsen.

Darüber hinaus bestehen auf örtlicher Ebene Austauschformate zwischen den Polizeibehörden, den zuständigen Kommunen sowie den Verleihunternehmen. Dabei können auch Aspekte der Ausgestaltung der Verleih- und Nutzungsangebote sowie der hierfür geltenden Standards Gegenstand des Austauschs sein.

10. Welche Kosten entstanden Krankenhäusern, Rettungsdiensten und der gesetzlichen Unfallversicherung in Niedersachsen 2024 und 2025 durch E-Scooter-Unfälle, und wer trägt sie am Ende?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

(verteilt am 12.11.2026)

VB	Sondernutzungsregulung	Abstellregelungen	Verbotszonen-regelung	Link	Bemerkungen
LK Uelzen	nein	nein	nein		
LK Grafschaft Bentheim	nein	nein	nein		
LK Goslar	nein	nein	nein		
LK Göttingen	nein	nein	nein		Es wird darauf hingewiesen, dass die vorstehenden Auskünfte den unmittelbaren Geschäftsbereich abbilden. Aufgrund der gebotenen Kürze der Frist zur Beantwortung dieser Anfrage war eine abschließende Abfrage bzw. Prüfung dahingehend, ob und inwieweit eigenständige Regelungen bei Staßenverkehrsbehörden des nachgeordneten Bereiches existieren, zeitlich nicht möglich.
LK Heidekreis	nein	nein	nein		
LK Friesland	nein	nein	nein		
LK Ammerland	nein	nein	nein		
Stadt Wilhelmshaven	nein	nein	nein		
LK Diepholz	nein	nein	nein		
LK Verden	nein	nein	nein		

VB	Sondernutzungsregulung	Abstellregelungen	Verbotszonen-regelung	Link	Bemerkungen
Stadt Göttingen	siehe Bemerkungen	siehe Bemerkungen	siehe Bemerkungen		Aktuell werden Verleihflotten von E-Tretrollern in Göttingen über Kooperationsverträge reguliert. Neben zahlreichen weiteren Regelungen (beispielsweise Servicezusagen, Datenübermittlung, etc.) sind dort auch Zonen definiert, in denen Fahrten nicht beendet werden dürfen (bspw. weite Teile der Innenstadt und Parkanlagen). Diese Flächen haben die Anbieter per GPS-Geofencing als Rückgabeorte gesperrt. Ferner sind Regelungen zum anbieterseitigen Ausbringen der Roller getroffen (bspw.: abseits der Sammelflächen maximal drei pro Standort, Flächen für den fließenden Verkehr, Rettungswege, Durchgänge, Zufahrten, Haltestellen, Brücken, Spielplätze, Feuerwehraufstellflächen, Bordabsenkungen und Querungseinrichtungen, Rampen/Treppen, Behindertenleiteinrichtungen, öffentliche Fahrradabstellanlagen, Automaten und Aufzüge sind freizuhalten, …). Daneben gelten natürlich die straßenrechtlichen Regelungen. Diese Verträge werden nach Beobachtung der Stadtverwaltung seitens der Anbieter verlässlich eingehalten, Fehlverhalten (bspw. gefährliches Parken) ist üblicherweise privaten Nutzer*innen zuzuordnen. Durch bundesrechtliche Änderungen werden ab nächstem Jahr Sondernutzungsvereinbarungen als Grundlage nötig. Mit der Universität Göttingen wurden für die Campusflächen zusätzliche Vereinbarungen getroffen.

VB	Sondernutzungsregulung	Abstellregelungen	Verbotszonen-regelung	Link	Bemerkungen
Stadt Osnabrück	Im Rahmen der Sondernutzungs-erlaubnisse sind die Anbieter ver-pflichtet ausschließlich verkehrs-sichere und ordnungsgemäß ausgestattete Fahrzeuge bereitzustellen und sämtliche einschlägige gesetzliche Bestimmungen einzuhalten. Nicht mehr betriebsbereite oder beschädigte Fahrzeuge sind binnen kurzer Zeit durch den jeweiligen Anbieter zu entfernen. Bei der Einrichtung und Nutzung von Bereitstellungsstandorten ist insbesondere darauf zu achten, dass für den Fußgängerverkehr eine barrierefreie Durchgangsbreite von mind. 1,60 m gewährleistet bleibt. Sofern Flächen als Durchfahrten oder Rettungswege benötigt werden, ist zudem ein Mindestabstand von drei Metern zu benachbarten Gebäudekanten, Dachüberständen und sonstigen Einbauten einzuhalten. An ausgewiesenen Sammelstellen ist die Anzahl der gleichzeitig bereitgestellten E-Scooter auf max. fünf Fahrzeuge begrenzt.	Für das Abstellen der Fahrzeuge gelten darüber hinaus räumlich festgelegte Einschränkungen. So ist das Abstellen unter anderem in Fußgängerzonen, an Fahrradabstellanlagen sowie im unmittelbaren Bereich historischer Gebäude, Denkmäler und Kirchen untersagt. Gleiches gilt für Grünflächen im Straßenraum. Weitere Abstellverbote bestehen insbesondere auf Radwegen, im Bereich von Lichtsignalanlagen und Fußgängerüberwegen, auf Blindenleitsystemen sowie vor Feuerwehrzufahrten und Grundstücksein – und -ausfahrten.	s. Abstellregeln		

VB	Sondernutzungsregulung	Abstellregelungen	Verbotszonen-regelung	Link	Bemerkungen
LK Gihorn		Grundsätzlich sind Abstellverbotszonen auf öffentlichen Grünflächen, in der Nähe von Gewässern und in der Fußgängerzone.			
LK Aurich	nein	nein	nein		
LK Oldenburg	nein	nein	nein		
LK Harburg	nein	nein	nein		
LK Nienburg	nein	nein	nein		
LK Hameln-Pyrmont	nein	nein	nein		
Landeshauptstadt Hannover	Die Landeshauptstadt Hannover hat den E-Scooter-Betrieb in die Sondernutzungssatzung aufgenommen und wird Sondernutzungsgebühren festlegen.	Grundlage des Betriebes in der Landeshauptstadt Hannover sind die Vorgaben zu Abstellverbotszonen im Stadtgebiet und festen Abstellplätzen im Bereich der Innenstadt.	Die Verbots-zonen sind von den Anbietern in die jeweiligen Buchungsapps übernommen worden, so dass eine entsprechende Reglemen-tierung des Abstellens gewährleistet ist.	Link zur Drucksache im Sitzungsmanagement der Landeshauptstadt Hannover: https://e-government.hannover-stadt.de/lhhsimwebre.nsf/DS/1366-2026 (Zonen in Anlage 1 und 2)	Aktuell bereitet die Landeshauptstadt Hannover eine Ausschreibung zur Erteilung von Sondernutzungsgenehmigungen für (nur noch) drei E-Scooter-Firmen, die in Summe im Stadtgebiet (nur noch) 7.500 E-Scooter zum Verleih anbieten dürfen. Aktuell sind noch 5 Verleihfirmen mit weit über 10.000 E-Scootern aktiv.

VB	Sondernutzungsregulung	Abstellregelungen	Verbotszonen-regelung	Link	Bemerkungen
Stadt Wolfsburg	Die Stadt Wolfsburg schließt seit dem ersten Markteintrittsbegehren 2020 mit allen Anbietern eine sog. freiwillige Selbstverpflichtung mit Regeln zum Betrieb (keine Sondernutzung).	Darüber hinaus hat die Stadt mittlerweile 18 Parkbereiche mit umliegenden Parkverbotszonen im Stadtgebiet abmarkiert, um die Abstellsituation an Aufkommens- oder Bedarfsschwerpunkten zu ordnen. Nutzende können sich damit in einem kleinräumigen Gebiet nur in diesen Zonen von einer Fahrt abmelden. Weitere Parkbereiche sollen folgen.	s. Abstellregeln	https://www.wolfsburg.de/-/media/wolfsburg/statistik_daten_fakten/mobilitaet/20200206-an-wolfsburg-freiwillige-selbstverpflichtung-etretroller.pdf	An dem Freefloating-Konzept soll jedoch grundsätzlich festgehalten werden. Die Anzahl an Fahrten und weitere Auslastungsdaten der Verleihsysteme werden der Stadt für die Mobilitätsplanung und das Angebotsmonitoring durch die Anbieter übermittelt. Gemeinsam mit der Beschwerdelage ergibt sich somit ein Bild zur Einschätzung der Konfliktlage und notweniger Maßnahmen.
LK Osterholz	nein	nein	nein		

VB	Sondernutzungsregulung	Abstellregelungen	Verbotszonen-regelung	Link	Bemerkungen
Stadt Braunschweig	siehe Links & Bemerkung	siehe Links & Bemerkung	siehe Links & Bemerkung	https://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/e-mobilitaet/elektrokleinstfahrzeuge.php https://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/sharing_Angebote/e-tretrollersharing.php	Bereits im Frühjahr 2020 wurde eine Qualitätsvereinbarung eingeführt, die verbindliche Standards für Betrieb, Abstellung, Reaktionszeiten bei Beschwerden sowie Datenaustausch festlegt. Die Einhaltung dieser Standards ist Voraussetzung für den Betrieb im Stadtgebiet Braunschweig. Auf dieser Grundlage wurde das Steuerungssystem kontinuierlich weiterentwickelt. Ein zentrales Element stellt die differenzierte Flächenregelung im Stadtgebiet dar. Mit Einführung eines stationsbasierten Systems in der Innenstadt (Zone A1) Ende 2022 ist das Abstellen von E-Scootern dort ausschließlich in definierten und digital hinterlegten Abstellflächen zulässig. In den übrigen Stadtbereichen (Zone A2 bis Zone C) gilt weiterhin ein reguliertes Free-Floating-System unter Beachtung klar definierter Regeln und Ausschlussflächen. Die Kombination aus stationsbasiertem System in Zone A1 und reguliertem Free-Floating in den übrigen Zonen hat sich als wirksames Instrument erwiesen. Konflikte mit dem Fußverkehr konnten reduziert und die Barrierefreiheit verbessert werden (vgl. Gremienmitteilung zum Thema „Sachstandsbericht E-Scooter-Betrieb in Braunschweig“ vom 19.06.2026, 26-29172)
Stadt Emden	nein	nein	nein		