



Die Tage der frei nutzbaren E-Trottinettes in Marseille scheinen gezählt: Bürgermeister Benoît Payan kündigte an, die laufenden Verträge mit den Anbietern Voi und Lime nicht zu verlängern. Sollte er 2026 wiedergewählt werden, wolle er dem laut ihm „unzumutbaren Zustand“ ein Ende setzen. Damit steht die Mittelmeermetropole exemplarisch für eine größere Debatte: Wie viel Platz sollen neue urbane Mobilitätsformen in europäischen Städten künftig noch einnehmen?

Zwischen Hoffnung und Frustration: das Versprechen der Mikromobilität

Als E-Trottinettes ab 2018 in europäischen Städten auftauchten, galten sie vielen als Hoffnungsträger der urbanen Verkehrswende. Schnell, emissionsfrei und flexibel – so lautete das Versprechen. Auch in Marseille wurden die kleinen Fahrzeuge ab 2019 zunächst als willkommene Ergänzung zum oft überlasteten Nahverkehr gesehen. Die Anbieter Voi und Lime positionierten sich als moderne Dienstleister für eine junge, umweltbewusste Generation.

Doch mit der Popularität kamen die Probleme: rücksichtslos abgestellte Fahrzeuge, blockierte Gehwege, Unfälle, Lärmbelästigung. In Marseille, wo der öffentliche Raum ohnehin durch enge Gassen und touristische Massen beansprucht wird, eskalierte die Situation sichtbar. Die Bilder umgekippter oder in den Vieux-Port geworfener Trottinettes wurden zum Symbol einer aus dem Ruder gelaufenen Liberalisierung.

Payans Kampfansage: „Es reicht“

Bürgermeister Benoît Payan, seit 2020 im Amt, hat sich bereits mehrfach kritisch zur städtischen Ordnung und Sauberkeit geäußert. Nun verschärft er den Ton gegenüber den Trottinette-Betreibern: „Das ist das letzte Mal, dass sie eine Lizenz bekommen haben“, erklärte er im Interview mit dem Regionalsender *ICI Provence*. Damit kündigt er faktisch an, die bestehenden Verträge nach ihrem Auslaufen im Oktober 2027 nicht mehr zu erneuern – vorausgesetzt, er bleibt im Amt.

Payan begründet den Schritt mit einer Reihe gescheiterter Regulierungsversuche. So habe



die Stadt dedizierte Parkflächen gefordert, eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h sowie eine technische Begrenzung des Fahrens auf Fahrbahnen statt Gehwegen. Die Reaktionen der Betreiber bezeichnete er als unzureichend – nun sollen Konsequenzen folgen.

Marseille folgt einem europäischen Trend

Marseille ist nicht die erste Großstadt, die E-Trottinettes in Frage stellt. Paris votierte 2023 per Bürgerentscheid für ein vollständiges Verbot der frei verfügbaren E-Trottinettes – ebenfalls nach Jahren von Beschwerden über Sicherheitsrisiken und mangelnde Rücksichtnahme. Auch in anderen Städten wie Amsterdam, Barcelona oder London wurden die Regeln verschärft oder Pilotprojekte beendet.

Diese Maßnahmen zeigen: Die anfangs als „disruptiv“ gefeierte Mobilitätsinnovation trifft zunehmend auf die Realitäten urbaner Governance. Während Anbieter auf Flexibilität und Eigenverantwortung der Nutzer setzen, pochen viele Kommunen auf Ordnung, Sicherheit und Flächengerechtigkeit. Der öffentliche Raum wird dabei zum Schauplatz eines tiefer liegenden Interessenkonflikts zwischen Privatunternehmen, Stadtpolitik und Bürgerschaft.

Eigenes Gerät bleibt erlaubt – ein differenzierter Ansatz?

Interessanterweise zieht Payan nicht alle E-Trottinettes über einen Kamm. Während der Verleihbetrieb untersagt werden soll, sollen privat genutzte Fahrzeuge weiterhin erlaubt bleiben. Er lobt die Sorgfalt privater Nutzer, die ihre Geräte pfleglicher behandeln und seltener zu Gefahrensituationen beitragen. Damit unterscheidet sich Marseille von Paris, wo 2023 auch private E-Trottinettes stärker ins Visier der Ordnungspolitik gerieten.

Dieser differenzierte Ansatz signalisiert zweierlei: einerseits eine politische Abgrenzung gegenüber kommerziellen Plattformen, andererseits ein Eingeständnis, dass Mikromobilität in gewissem Rahmen ihren Platz in der Stadt behalten darf – sofern sie in die städtische Ordnung passt.

In Marseille steht ein lokaler Konflikt symbolisch für ein europäisches Dilemma. Die Idee der



Marseille will E-Tretroller verbannen – Ein städtisches Experiment am Ende?

Mikromobilität ist nicht gescheitert – aber sie befindet sich in einer kritischen Phase der Anpassung an städtische Realitäten. Wenn sich Betreiber und Kommunen nicht auf tragfähige Formen der Koexistenz einigen, drohen weitere Rückzüge wie jener in Marseille. Das Experiment der frei verfügbaren Trottinettes könnte dann als Episode enden – eine Fußnote im Ringen um die Stadt der Zukunft.

Autor: P. Tiko