

E-Scooter auf Abwegen?

E-SCOOTER sind praktisch, schnell und flexibel. Aus Großstädten sind die kleinen Roller mit Elektroantrieb nicht mehr wegzudenken. Das sorgt für Begeisterung und Kritik. **Morgens um acht in München-Neuhausen:** Die Pumps elegant hintereinander auf dem Trittbrett platziert, die Laptopstasche um die Schulter gehängt, die Haare unter dem Helm versteckt, reiht sich eine junge Frau auf ihrem E-Scooter zwischen Autos und Fahrradfahrern in den Straßenverkehr ein. Als neues Verkehrsmittel sind die elektrischen Roller aus dem Straßenbild in Deutschland nicht mehr wegzudenken. Sie flitzen kreuz und quer durch Großstädte und sorgen dort für Begeisterung, aber auch für Probleme. Kritik kommt zum Beispiel vom Fachverband Fußverkehr oder vom Blinden- und Sehbehindertenverein. Beide bemängeln, dass ein potenziell höheres Unfallrisiko bestünde, weil häufig Verkehrsregeln missachtet und Fahrzeuge auf Geh- oder Fahrradwegen abgestellt würden.

Spontan und schnell bei schönem Wetter

Inzwischen gibt es mehrere nationale und internationale Anbieter, darunter Lime, Tier, Bolt, Bird oder Voi, die den Scooter-Verleih in Deutschland vorantreiben. Das Prozedere ist denkbar einfach: Mit einer entsprechenden App auf dem Handy kann man ein Fahrzeug in der Nähe suchen und entsperren. Schon geht's los. Die Kosten variieren zwischen 15 und 20 Cent pro gefahrener Minute, eine Reichweite von rund 30 Kilometern ist möglich und für das Abstellen gelten grundsätzlich dieselben Vorschriften wie auch für Fahrräder.

Eine aktuelle Umfrage des ADAC unter 6800 Personen ergab, dass 15% der Bevölkerung ab 16 Jahren einen E-Scooter nutzen; die Hälfte besitzt einen eigenen Roller – insbesondere die Vielfahrer. Drei Viertel der Menschen hierzulande haben noch nie einen E-Scooter ausprobiert, vor allem, weil es zu teuer oder zu gefährlich sei oder man lieber mit dem Fahrrad fahre.

E-Scooter-Fahrende sind meist spontan und bei schönem Wetter unterwegs. Dabei steht der Fahrspaß im Vordergrund, aber auch die gute Verfügbarkeit der Fahrzeuge

und das schnellere Vorankommen im Großstadtverkehr. Ein Fünftel der Fahrenden hält sich nicht an das Verbot, auf Gehwegen zu fahren, und nur ein Drittel trägt Helm, sagt die ADAC-Umfrage. Anders als bei Leih-Scootern hielten sich die Besitzer eines eigenen Rollers weitaus häufiger an die Regeln, sie führen häufiger mit Helm und könnten mit ihrem Fahrzeug besser umgehen.

Jung, alkoholisiert und verkehrswidrig

Laut Angaben des Statistischen Bundesamtes registrierte die Polizei im Jahr 2022 deutschlandweit 8260 E-Scooter-Unfälle mit Personenschaden – das waren 49% mehr als im Vorjahr (5535 Unfälle). Dabei kamen insgesamt 11 Menschen ums Leben (2021: 5). 1234 Menschen wurden 2022 schwer verletzt und 7651 leicht. Mehr als 80% der Verunglückten waren selbst mit dem E-Scooter unterwegs, darunter auch 10 der 11 Todesopfer. Die meisten Unfälle mit Personenschaden gab es in den bevölkerungsreichsten Bundesländern Nordrhein-Westfalen (2312) und Bayern (1119), die wenigsten in Mecklenburg-Vorpommern (66) und Thüringen (42).

Die höheren Unfallzahlen hängen nicht nur mit der generell steigenden Anzahl an E-Scootern zusammen, sondern auch damit, dass insbesondere jüngere Menschen Roller fahren und dies vermutlich mit weniger Erfahrung, aber mehr Risikobereitschaft tun. Zu den häufigsten Unfallursachen zählen verkehrswidriges Verhalten (z. B. Fahren auf Bürgersteigen und zu hohe Geschwindigkeit) sowie Fahren unter Alkoholeinfluss.

Rund 80% der Unfallopfer waren jünger als 45 Jahre; rund 40% jünger als 25 Jahre. Die Altersgruppe 65plus spielt bei den E-Scooter-Nutzenden eine geringe Rolle, zumindest ist der Anteil der Unfälle mit Personenschaden in dieser Gruppe mit 3,3% gering (zum Vergleich: bei den Unfallopfern mit dem Fahrrad oder Pedelec waren es 19,9%).

»E-Scooter sind auch deshalb so beliebt, weil sie ein schnell verfügbares Transportmittel sind. Leider werden sie jedoch allzu häufig für Trunkenheitsfahrten missbraucht«, kritisiert der TÜV-Verband und fordert, die personellen Kapazitäten für



Larissa Limbrunner
ist Fachberaterin
Unternehmenskommuni-
kation beim Medizinischen
Dienst Bayern
larissa.limbrunner@
md-bayern.de



diesen Kernbereich der Polizeiarbeit zu erhöhen, um Alkohol- und Drogenverstöße konsequent zu ahnden. »E-Scooter sind keine Spielzeuge«, mahnt der Verband.

Im gesamten Unfallaufkommen spielen E-Scooter mit 2,9% allerdings aktuell eine geringe Rolle (2021: 2,1%). Besonders deutlich wird der Unterschied im Vergleich zu Fahrradunfällen: Im vergangenen Jahr wurden deutschlandweit rund 97000 Unfälle mit Personenschaden registriert, an denen Fahrrad-fahrende beteiligt waren, das war ein Drittel (33,7%) aller Unfälle mit Personenschaden.

Elektrokleinstfahrzeug und kein Elektrospielzeug
Zugelassen sind die Tretroller mit Elektroantrieb in Deutschland seit Juni 2019 als sogenanntes Elektrokleinstfahrzeug mit einer Maximalgeschwindigkeit von 20 Stundenkilometern. Sie gelten als Kraftfahrzeuge und sind somit versicherungspflichtig. Soweit vorhanden, müssen Radwege benutzt werden, ansonsten die Fahrbahn, Bürgersteig, Busspur oder Fußgängerzonen sind tabu. Das Fahren zu zweit ist ebenfalls untersagt. Eine Helmpflicht gilt nicht, Experten und Verbände empfehlen aber das Tragen eines Helms, um Unfallgefahren zu reduzieren.

Wer mit einem E-Scooter fährt, benötigt keinen Führerschein, muss aber mindestens 14 Jahre alt sein und sollte laut Expertenmeinung das Bremsen und Abbiegen mit Handzeichen auf jeden Fall intensiv üben. Für unter 21-Jährige und Führerscheinneulinge gilt beim Alkoholkonsum generell die 0,0-Promille-Grenze, andernfalls die 0,5-Promille-Grenze – bei Verstößen drohen die gleichen Strafen wie bei Alkohol am Steuer.

Sicherheit im Straßenverkehr

Nach Ansicht des ADAC sei das beste Mittel gegen die hohen Unfallzahlen eine verstärkte Aufklärung über die geltenden Verkehrsregeln. Vor allem jüngere E-Scooter-Fahrende unterschätzten häufig, welche Gefahren bei Missachtung von Verkehrsregeln entstehen, so ein ADAC Verkehrsexperte. »Angesichts der vermehrten und zunehmend vielfältigeren Nutzung ist der Ausbau einer modernen Radinfrastruktur die Voraussetzung, um Konfliktsituationen und Gefahrenstellen zu vermeiden.« Eine sichere

Infrastruktur und »klare Spielregeln« fordert auch der Städte- und Gemeindebund.

Die Probleme sind anderswo offenbar noch viel größer als in Deutschland. So hat man sich beispielsweise in Paris für ein generelles Verbot der rund 15000 Leihroller zum 1. September ausgesprochen. Das sei hingegen in Deutschland nicht zielführend, sind sich derzeit alle Beteiligten einig. Die E-Scooter könnten in einem Mobilitätskonzept einen Beitrag zu nachhaltiger Mobilität leisten – sofern Anbieter und Kommunen kooperieren. »Anbieter, die nicht konsequent gegen falsch abgestellte Fahrzeuge vorgehen, müssen einfach sanktioniert werden können«, so ein Statement des Deutschen Städte- und Gemeindebundes. »Die Einrichtung und verpflichtende Nutzung fester Abstellbereiche können Abhilfe schaffen, um mehr Ordnung bei E-Scooter-Leihangeboten zu erreichen.«

Mobilität verändern oder verärgern?

Viele Kommunen erlauben inzwischen den Betrieb von E-Scootern nur noch mit Sondernutzungskonzepten. Verleihfirmen müssen sich zum Beispiel verpflichten, falsch geparkte Fahrzeuge innerhalb weniger Stunden zu entfernen (z. B. in Nürnberg), Gebühren pro Roller zu bezahlen (z. B. in Köln zwischen 85 und 130 Euro pro Roller/Jahr), oder es werden Höchstzahlen an Leih-Scootern festgelegt (z. B. 6000 im Stuttgarter Stadtgebiet). In vielen Großstädten gibt es inzwischen gesonderte Abstellflächen für die Scooter und Knöllchen für falsch abgestellte Fahrzeuge. Auch die Anbieter arbeiten an weiteren Verbesserungen, zum Beispiel durch das sogenannte Geofencing, das die Geschwindigkeit der Roller in Fußgängerzonen automatisch drosselt, eine App, die an geltende Verkehrsregeln erinnert, einen Bonus durch ordentlich geparkte Fahrzeuge oder einen Alkohol-Reaktionstest ab dem späten Abend vor Nutzung eines Leih-Scooters. **O**