

Debatte um Führerschein für E-Scooter

Fast 12.000 Unfälle mit E-Scootern gab es 2024. Unfallforscher fordern höhere Altersgrenze

Tobias Kaluza und Ahmad Shihabi

An Rhein und Ruhr. E-Scooter spalten die Gemüter. Angesichts von bundesweit fast 12.000 Unfällen im vergangenen Jahr mehren sich die Forderungen nach einer verpflichtenden Fahrausbildung oder gleich nach einem Führerschein. Befeuert wird diese Debatte durch eine aktuelle Studie der Björn-Steiger-Stiftung, wonach 45,3 Prozent der Unfälle Alleinunfälle waren.

Allein im Kreis Wesel hat die Kreispolizei 109 Unfälle unter Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen, darunter E-Scooter, registriert. Im Vergleich zum gesamten Vorjahr (94 Unfälle) sind die Zahlen deutlich gestiegen.

Bei keinem anderen Verkehrsmittel sei die Alleinunfallquote so hoch wie bei E-Scootern, sagte Unfallforscher Siegfried Brockmann von der Björn-Steiger-Stiftung der Deutschen Presseagentur. Das liege vor allem an der geringen Stabilität der

Fahrzeuge und den kleinen Rädern. Er forderte größere Räder mit mindestens zehn Zoll im Durchmesser statt der üblichen acht.

Bisher ist Scooterfahren ab 14 Jahren ohne Nachweis von Kenntnissen von Verkehrsregeln erlaubt, wie Brockmann kritisierte. Es müsse mindestens eine Mofa-Prüfbescheinigung oder ein Mopedführerschein verlangt werden. Damit erhöhe sich die Altersgrenze automatisch auf 15 Jahre.

Der Forderung nach verpflichtenden Ausbildungen für E-Scooter widerspricht der ADAC-Verkehrsexperte Roman Suthold. „Man könnte die Betreiber anhalten, im Rahmen der Registrierung digitale Schulungen anzubieten, die vor der ersten Nutzung über das Fahren mit E-Scootern aufklären“, sagte er der NRZ. 80 Prozent der Unfälle seien zudem von den Fahrern selbst verursacht. „Meist passieren sie abends nach dem Feiern und häufig sind dabei Alkohol oder Drogen im Spiel.

Man könnte die Betreiber anhalten, im Rahmen der Registrierung digitale Schulungen anzubieten, die vor der ersten Nutzung über das Fahren mit E-Scootern aufklären.

Roman Suthold, ADAC-Verkehrsexperte

Das zeigt sich darin, dass zwei Drittel der Unfälle mit Leihfahrzeugen passieren“, so Suthold. Ein klassisches Unfallszenario sei ein betrunkenen Fahrer, der gegen einen Bordstein fährt und über den Lenker fällt.

Auch der Vorsitzende des Bundesverbands Elektrokleinstfahrzeuge, Lars Zemke, spricht sich gegen verpflichtende Schulungen aus, da dies unverhältnismäßig sei. Ange-

sichts der großen Zahl der bundesweit zugelassenen privaten E-Scooter sei die Debatte ungerecht den Besitzern gegenüber. Laut dem Gesamtverband der Versicherer (GdV) waren zu Jahresbeginn 990.000 E-Scooter zugelassen, 30 Prozent mehr als im Vorjahr. Die Zahl der Leihfahrzeuge (210.000) sei jedoch nur um 8 Prozent gewachsen. Zemke betont, dass gerade private Nutzer sorgsamer mit ihrem Fahrzeug umgehen als Nutzer von Leihrollern

Auch Anbieter von Leihfahrzeugen wie „Voi“ und „Dott“ sind gegen verpflichtende Schulungen. Diese würden die Verkehrswende ausbremsen, so ein „Voi“-Sprecher. „Wichtiger als neue Hürden sind Aufklärung und Bewusstseinsbildung.“ Deshalb setze man auf Sensibilisierung, etwa mit der eigenen Online-Fahrschule „RideSafe Academy“ und Kampagnen beispielsweise mit der Verkehrswacht.

Klartext Politik & Meinung