

Standpunkt

Elektrokleinstfahrzeuge

E-Mobilität boomt. Seitdem im Juni 2019 die Straßenzulassung erfolgte, erfreuen sich E-Scooter zunehmender Beliebtheit. Aufgrund der niedrigen Einstiegshürden und des leichten Zugangs in Städten mit Verleihsystemen sind die elektrifizierten Gefährte vor allem bei jüngeren Nutzern und Touristen beliebt. Als neue Mobilitätsoption bieten sie eine Chance für den intermodalen Verkehr

Fakten

Seit in Krafttreten der Verordnung für Elektrokleinstfahrzeuge (eKFV) boomt der Verleihmarkt für E-Scooter. Gerade in dieser Anfangsphase sind die E-Scooter durch kritische Berichterstattung und negative Effekte der Nutzung aufgefallen (z.B. sorgloses Parken auf Gehwegen, unsachgemäße Entsorgung, Fahren zu zweit oder unter Alkoholeinfluss). Das junge Alter der meist männlichen E-Scooter-Nutzer spiegelt sich auch in der Unfallstatistik wider. Im Jahr 2021 waren Menschen, die auf einem E-Scooter verletzt oder getötet wurden, durchschnittlich 31 Jahre alt. 43 % der verletzten E-Scooter Fahrenden sind auf Alleinunfälle ohne Unfallgegner zurückzuführen. Trotz der starken Medienpräsenz des Themas, ist der Anteil an Nutzern noch gering, die Leihangebote regelmäßig nutzen oder sich gar einen eigenen E-Scooter zulegen.

Rechtliche Situation

Für die Teilnahme am Straßenverkehr benötigen E-Scooter eine allgemeine Betriebserlaubnis (ABE). So darf etwa die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit bis 20 km/h betragen. Des Weiteren gelten Mindestanforderungen an Licht und Bremsen.

Das Mindestalter für die Nutzung beträgt 14 Jahre, wobei eine Prüfbescheinigung oder ein Führerschein nicht erforderlich ist. Für die Fahrzeuge besteht Versicherungspflicht.

E-Scooter müssen die Radverkehrsanlagen (baulich angelegte Radwege, Radfahrstreifen, Fahrradstraßen) benutzen. Fahrbahnen (außerorts Seitenstreifen) sind nur dann erlaubt, wenn keine Radverkehrsanlagen vorhanden sind. Das Fahren auf Fußverkehrsanlagen (Gehwege, Fußgängerzonen) ist untersagt. Auf gemeinsamen Geh- und Radwegen haben Fußgänger Vorrang und dürfen

weder behindert noch gefährdet werden. Erforderlichenfalls muss die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr angepasst werden.

E-Scooter werden als Kraftfahrzeuge eingestuft und unterliegen den Alkoholgrenzwerten.

ADAC-Standpunkt

Der ADAC begrüßt neue Mobilitätsformen als Möglichkeit zur Ausweitung des intermodalen Verkehrs. E-Scooter bieten für kurze Strecken eine Alternative zum Auto oder für die Überbrückung der ersten bzw. letzten Meile zu ÖPNV-Haltestellen. Wo die Beförderungsrichtlinien dem noch entgegenstehen, sollte die Mitnahme im ÖPNV - zumindest im gefalteten Zustand – ermöglicht werden.

Als Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität sollten E-Scooter in Verleihsystemen mit Wechselakku ausgestattet sein, damit sie mit dem Ende der Akku-Lebensdauer nicht entsorgt werden müssen. Auch neue Ansätze wie sharing points zum Aufladen in Wechselstationen oder das Austauschen der Akkus mit Hilfe von Lastenrädern leisten einen Beitrag zur Ressourcenschonung. Eine häufige Ursache von Fehlverhalten ist die Unwissenheit der E-Scooter-Fahrer, etwa was die Promillegrenze angeht. Der ADAC unterstützt private Nutzer dabei, sich über geltende Regeln zu informieren. Vor dem Hintergrund der Unfallgefahren empfiehlt der ADAC den Verleihern und Händlern, die Kunden über eine regelkonforme und sichere Nutzung angemessen aufzuklären. Schmale oder schlechte Radwege, fehlende Rücksichtnahme oder mangelnde Übung können Unfälle begünstigen. Der ADAC rät zu einer umsichtigen Fahrweise und unterstützt den Ausbau und die Modernisierung der Radfahrinfrastruktur, um Konflikten vorbeugen zu können.