

Standpunkt

Elektrokleinstfahrzeuge

E-Mobilität boomt. Seitdem im Juni 2019 die Straßenzulassung erfolgte, erfreuen sich E-Scooter wachsender Beliebtheit. Als neue Mobilitätsoption bieten sie eine Chance für den intermodalen Verkehr. Mit steigenden Nutzendenzahlen werden Kritikpunkte sichtbar, die es zu lösen gilt.

Fakten

Seit in Krafttreten der Verordnung für Elektrokleinstfahrzeuge (eKFV) sind die sogenannten E-Scooter fester Bestandteil des Verkehrsgeschehens. Immer wieder fallen sie durch kritische Berichterstattung und negative Effekte der Nutzung auf (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 2022 waren 40,2% der Verunglückten, die mit einem E-Scooter unterwegs waren, jünger als 25 Jahre. 41,9% der verletzten E-Scooter Fahrernden waren auf Alleinunfälle ohne Unfallgegner zurückzuführen. Neben der starken Präsenz von Leihangeboten entscheiden sich zunehmend Nutzer dafür, einen eigenen E-Scooter zuzulegen.

Rechtliche Situation

Für die Teilnahme am Straßenverkehr benötigen E-Scooter eine allgemeine Betriebserlaubnis (ABE). So darf etwa die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit max. 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 sind. Für die Fahrzeuge besteht Versicherungspflicht.

E-Scooter müssen die Radverkehrsanlagen (baulich angelegte Radwege, Radfahrstreifen, Fahrradstraßen) benutzen. Die Nutzung der Fahrbahn (außerorts Seitenstreifen) ist nur dann erlaubt, wenn keine Radverkehrsanlagen vorhanden sind. Das Fahren auf Fußverkehrsflächen (Gehwege, Fußgängerzonen) ist untersagt, sofern diese nicht für den Radverkehr freigegeben sind. 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. Die Nutzer müssen daher die gültigen Alkoholgrenzwerte einhalten, sonst droht der Verlust der Fahrerlaubnis für alle bestehenden Klassen.

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 Entgegenstehen, sollte die Mitnahme im ÖPNV – im gefalteten Zustand – ermöglicht werden. Als Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität sollten E-Scooter in Verleihsystemen im operativen Service möglichst ressourcenschonend versorgt werden.

Das Abstellen von Leih-E-Scootern auf Gehwegen stellt eine Stolper- und Gefahrenquelle für andere dar, die es zu vermeiden gilt. Der ADAC empfiehlt den Kommunen ausgewogene Regelungen aufzustellen, um die Zahl der E-Scooter-Flotte zu begrenzen und das Abstellen nur an ausgewiesenen Stellflächen zu erlauben.

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 aufzuklären.

Schmale, schlechte oder fehlende Radwege, mangelnde Rücksichtnahme oder geringe Übung können Unfälle begünstigen. Der ADAC rät zu einer umsichtigen Fahrweise und unterstützt den Ausbau und die Modernisierung der Radfahrinfrastruktur, um Konflikten vorzubeugen.