

11.06.2024

Stellungnahme der Plattform Shared Mobility zum Berichterstattung über fünf Jahre E-Scooter

Im Juni 2019 wurden E-Scooter in Deutschland für den Straßenverkehr zugelassen. Anlässlich des fünfjährigen Jubiläums der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung hat die dpa ein Fazit zum Erfolg der Mikromobilität in Deutschland gezogen, auf das sich auch Medien wie der [Spiegel](#) oder die [Frankfurter Rundschau](#) berufen. Die im Branchenverband Plattform Shared Mobility organisierten Sharing-Unternehmen Lime, Bolt und Voi sehen sich zu einer Stellungnahme veranlasst.

Die aktuellen Aussagen im Faktencheck:

1. Aussage: “Immer wieder kommt es zum Verbot.” (dpa)

Korrekt ist: Im Bereich des E-Scooter-Sharings gab es bisher kaum Verbote. Der Fall Paris wird oft als Beispiel für einen Trend genannt, der in Wahrheit nicht existiert. Tatsächlich zeigt der Trend sogar in die entgegengesetzte Richtung. Immer mehr Kommunen und Städte in Europa, wie London, Bern, Wien oder Brüssel, erkennen den Wert geteilter Mikromobilität und entscheiden sich für klare Regulierungen, um E-Scooter-Sharing einen höheren Stellenwert im Bereich der Mobilität einzuräumen. Entscheidungen wie die in Paris sind daher eher die Ausnahme als die Regel.

Abgesehen davon wird in der Diskussion um Paris oft übersehen, dass zwar rund 89 Prozent der Befragten gegen den E-Scooter-Verleih waren, jedoch nur 7,46 Prozent der wahlberechtigten Einwohner:innen an der Abstimmung teilgenommen haben.

2. “Gänzlich verboten wurden die Tretroller zum Ausleihen Ende April in Gelsenkirchen” (dpa)

Korrekt ist: E-Scooter-Sharing ist in keiner deutschen Stadt verboten, auch nicht in Gelsenkirchen. Seit dem 1. April 2024 schreibt die Stadt Gelsenkirchen operative Auflagen für den Betrieb vor, die die beiden aktiven Anbieter als Nebenbestimmung aus rechtlicher Sicht unzulässig sehen. Ein Antrag auf Sondernutzung von den beiden Anbietern ohne diese Verpflichtung wurde von der Stadt abgelehnt. Deshalb haben beide Anbieter den Betrieb in Gelsenkirchen vorübergehend eingestellt. Die Anbieter verfolgen nun den Klageweg, um die Rechtmäßigkeit dieser geforderten Nebenbestimmung zu überprüfen. Verliert die Stadt die Klage, steht sie aufgrund der

nicht erteilten Betriebserlaubnis in der Amtshaftung. Das finale Urteil des Verwaltungsgerichts ist noch ausstehend.

3. “Zumindest aus den öffentlichen Verkehrsmitteln weiterer Städte wurden die E-Scooter mittlerweile wegen Explosions- und Brandgefahr verboten” (dpa)

Korrekt ist: Das Mitnahmeverbot für E-Scooter im öffentlichen Nahverkehr betrifft private Fahrzeuge, nicht aber die Sharing-Industrie. Geteilte Mikromobilität ist für die erste und letzte Meile konzipiert: Unsere Nutzer:innen nutzen die Fahrzeuge, um zu den Haltestellen zu kommen oder von dort aus weiterzufahren. Dennoch betrachten wir die pauschale Ablehnung privater Fahrzeuge kritisch und hinterfragen die begründete Herleitung. Aus verkehrspolitischer Sicht wäre es ratsam, die Förderung eines vielfältigen Mobilitätsmixes zu unterstützen, anstatt die Intermodalität von vornherein zu untergraben.

Das Gutachten der STUVA, das von vielen Verkehrsunternehmen zur Entscheidungsfindung herangezogen wird, weist Mängel und Lücken auf. Die Tatsache, dass das Verbot “wegen Brandgefahr” für E-Scooter nicht aber für E-Bikes ausgesprochen wurde, wirft zumindest Fragen auf. Der [TÜV-Verband](#) hat in der Zwischenzeit zugelassenen E-Scootern ein hohes Sicherheits- und Brandschutzniveau attestiert.

4. “Immer wieder sind die Geräte in Unfälle verwickelt.” (dpa)

Korrekt ist: Um Aussagen über Unfallentwicklungen treffen zu können, ist es unerlässlich, die Unfälle in Relation zu den gefahrenen Kilometern zu setzen. Da bei allen Sharing-Anbietern in den vergangenen Jahren Anstiege der Nutzungsraten im zweistelligen Prozentbereich verzeichnet wurden und mehr private E-Scooter auf den Straßen sind, ist auch ein absoluter Anstieg bei den Unfallzahlen für die Modalität keine Überraschung. Zuletzt veröffentlichte der europäische Sharing-Verband “Micro Mobility for Europe for Europe” eine aktuelle Auswertung, basierend auf mehr als 300 Millionen E-Scooter-Fahrten mit mehr als 540 Millionen Kilometern und mehr als 58 Millionen E-Bike-Fahrten mit mehr als 139 Millionen Kilometern. Das Ergebnis: Relativ gesehen zeigen die Zahlen der Mikromobilitätsanbieter seit drei Jahren einen **klaren Rückgang** von schweren und fatalen Unfällen bei E-Scootern und E-Bikes in Europa. Das mutmaßlich gestiegene Fahrtenvolumen bei privaten E-Scootern käme noch dazu. Die Unfallgefahr auf E-Scootern steigt also keineswegs, vielmehr nimmt sie ab.

Abgesehen davon finden wir es fragwürdig, wenn ein Oberarzt für Unfallchirurgie und Orthopädie als einziger Experte für E-Scooter zitiert wird. Laut Christopher Spering, Oberarzt an der Klinik für Unfallchirurgie und Orthopädie der Universitätsmedizin Göttingen, sei das Unfallpotential hoch, weil die Geräte “konstruktiv einfach so schlecht” seien. Nicht nur ist diese polemische Aussage mit Blick auf die genannten Unfallentwicklungen faktisch falsch, auch negiert sie die Fortschritte in der Entwicklung der Geräte. Alle Sharing-Fahrzeuge erfüllen im Übrigen seither die hohen Standards von TÜV und DEKRA und wurden vom Kraftfahrt-Bundesamt genehmigt.

5. **“Das große Versprechen der E-Scooter bestand darin, den Anteil des Autoverkehrs in den Städten zu reduzieren. Ob dieses Ziel erreicht wurde, darf bezweifelt werden.” (Spiegel)**

Korrekt ist: Die Einschätzung, dass E-Scooter einzig Strecken ersetzen sollen, die sonst mit dem Pkw zurückgelegt werden, ist schlicht zu verkürzt. Der E-Scooter war nie als 1:1-Ersatz für das Auto gedacht. Statt in Direktvergleichen denken wir in Wegketten. In der ganzheitlichen Logik der geteilten Mobilität kann nur eine breite Auswahl an umweltfreundlichen Fahrzeugen das privat genutzte Auto in der Innenstadt obsolet machen. Schon heute ist erkennbar, dass E-Scooter-Sharing, das in kommunale Mobilitätskonzepte integriert ist, zu einem stärkeren ÖPNV beiträgt. Man könnte sagen, dass E-Scooter in den vergangenen Jahren erwachsen geworden sind. Heute werden E-Scooter etwa von 70 Prozent der Nutzerinnen und Nutzer in Ergänzung zum ÖPNV genutzt, wie Anbieter-Umfragen zeigen. Die Nachfrage hat sich in den letzten fünf Jahren in die Hauptverkehrszeiten und auf die Wochentage verschoben. Rund die Hälfte aller Fahrten endet in unmittelbarer Nähe zu Stationen des öffentlichen Nahverkehrs. Diese Veränderung ist auch an der Nutzerschaft festzustellen, die deutlich diverser ist als noch vor einigen Jahren.

6. **“meistens (...) mitten auf dem Gehweg.” (Spiegel)**

Korrekt ist: Der beliebte Allgemeinposten "E-Scooter-Chaos" hat schon lange keine Gültigkeit mehr. Durch technologische Innovationen, partnerschaftliches Zusammenarbeiten und vor allem infrastrukturelle Angebot haben es die Städte und Anbieter geschafft, geteilte Mobilität zu ordnen. Dabei zeigt sich: Das beste Gegenmittel für fehlende Ordnung ist Flächengerechtigkeit. Städte wie München, Berlin oder Düsseldorf haben es mit einem soliden Regelwerk und der gleichzeitigen Einrichtung von Sharing-Stationen geschafft, die Beschwerdelage drastisch zu reduzieren. Im Münchner Innenring oder in der Düsseldorfer Altstadt findet man heute kaum noch E-Scooter auf dem Bürgersteig.

Ganz abstellen wird man vereinzelte Parkverstöße natürlich trotzdem nie können. Das gilt weder für E-Scooter, noch für Fahrräder, Lastenräder oder Autos. Es ist eher erstaunlich, dass die vielen falschparkenden Autos heute im Verkehrsalltag überhaupt nicht mehr auffallen - weil sie eben genau das sind: Alltag.

7. **“Relativ hoch sind die Umweltkosten. Denn E-Scooter erzeugen in der Herstellung hohe CO₂-Emissionen.” (Spiegel)**

Korrekt ist: E-Scooter sind erst seit wenigen Jahren auf deutschen Straßen unterwegs, haben jedoch in dieser Zeit schon gigantische Entwicklungsschritte durchlaufen. Die aktuellen Modelle sind allesamt modular aufgebaut, verfügen über Wechselbatterien und haben lange Akkulaufzeiten. Durch Hardware-Innovationen und vorausschauende Wartung liegt die errechnete Lebensdauer eines Fahrzeugs inzwischen bei über sechs Jahren. Die Sharing-Anbieter arbeiten weiterhin intensiv daran, die Nachhaltigkeit ihres Angebots weiter zu verbessern. So werden elektrisch betriebene Servicefahrzeuge verwendet, Betriebe auf Grünstrom umgestellt und dezentrale Ladestationen eingerichtet. Weder die Forschung noch die öffentliche

Meinung konnten mit dieser Entwicklung bislang Schritt halten, womit die meisten unabhängigen Einschätzungen auf veralteten Tatsachen beruhen. Schon heute verringern geteilte E-Scooter und E-Bikes Treibhausgase (vgl. [Frauenhofer-Studie von 2022](#)).