

PRESSEMITTEILUNG

3. Februar 2025

## E-Scooter-Sharing bleibt eine sichere und etablierte Mobilitätslösung

Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) hat [neue Zahlen zur Unfallbilanz](#) vorgestellt. Die Plattform Shared Mobility (PSM) nimmt dies zum Anlass, eine faktenbasierte Einordnung der aktuellen Entwicklungen zu geben.

### Unfallzahlen müssen in Relation zur Nutzung betrachtet werden

Die aktuellen Zahlen von GDV belegen vor allem eins: Sharing-E-Scooter sind eine sichere und etablierte Mobilitätslösung. Während die Nutzung kontinuierlich steigt, wachsen die Unfallzahlen deutlich langsamer. Es ist nicht sinnvoll, Unfälle nur in Relation zum Fahrzeugbestand zu betrachten. Entscheidend ist die Fahrleistung: Setzt man die Unfallzahlen in Relation zu den gefahrenen Kilometern, zeigt sich ein klarer Trend: Das Unfallrisiko nimmt ab.

Das bestätigt auch der europäische Verband [Micro-Mobility for Europe](#), der auf Basis von 300 Millionen Fahrten eine 39-prozentige Reduktion von Unfällen mit Verletzungsfolge feststellte. Alle großen Sharing-Anbieter verzeichnen seit Jahren zweistellige Wachstumsraten bei den Leihen – und dennoch sinkt die Zahl schwerer Unfälle im Verhältnis zur Fahrleistung. Mehr Erfahrung, sichere Fahrzeuge und gezielte Aufklärungsmaßnahmen tragen dazu bei, das Unfallrisiko weiter zu senken.

### Irreführende Vergleiche und veraltete Daten verfälschen die Debatte

Trotz dieser positiven Entwicklung kursieren immer wieder verkürzte und irreführende Schlussfolgerungen, oft unterfüttert von Vorurteilen über Nutzer:innen von Sharing-Diensten. So wird behauptet, dass Leih-Scooter mehr Schäden verursachen als private Scooter – doch dabei werden entscheidende Faktoren ignoriert:

- **Intensivere Nutzung:** Sharing-Scooter werden täglich mehrfach genutzt, während private E-Scooter oft nur gelegentlich gefahren werden.
- **Systematische Erfassung:** Schäden an Sharing-Scootern werden konsequent dokumentiert und gemeldet, während private Unfälle und Schäden oft nicht erfasst werden. Bei Privatscootern existiert eine hohe Dunkelziffer nicht gemeldeter Unfälle und illegaler Tuning-Maßnahmen, die das tatsächliche Sicherheitsrisiko erheblich erhöhen
- **Vandalismus als Ursache:** Viele Schäden an Leih-Scootern entstehen nicht durch Unfälle, sondern durch mutwillige Beschädigungen. Durch ihre öffentliche Exponiertheit werden Leih-Scooter deutlich häufiger Opfer von mutwilligen Beschädigungen.

## Verkehrssicherheit ist eine Infrastrukturfrage

Dass ein Großteil der E-Scooter-Unfälle ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmender passiert, ist ein deutliches Signal für mangelhafte Infrastruktur – nicht für Fehlverhalten der Fahrer:innen. Erhebungen zeigen, dass unsichere Verkehrsumgebungen oft dazu führen, dass Scooter-Nutzer:innen auf den Bürgersteig ausweichen. Der Ausbau sicherer Rad- und Mikromobilitätsinfrastruktur ist daher der Schlüssel zu mehr Verkehrssicherheit für alle.

Gleichzeitig unterstreichen diese Zahlen auch die Notwendigkeit gezielter Aufklärung und Schulung im Umgang mit E-Scootern. Besonders bei privaten E-Scootern zeigt sich eine Lücke: Sie dürfen bereits ab 14 Jahren gefahren werden – also von Menschen, die oft noch wenig Erfahrung im Straßenverkehr haben. Im Gegensatz dazu setzen Sharing-Anbieter ein Mindestalter von 18 Jahren und integrieren Sicherheits-Onboardings sowie App-gestützte Schulungen für ihre Nutzer:innen.

## Anbieter setzen auf Vision Zero – Politik muss Infrastruktur priorisieren

Die Anbieter der Plattform Shared Mobility (PSM) – Bolt, Lime und Voi – haben sich der Vision Zero verpflichtet und setzen auf konkrete Maßnahmen wie:

- Aufklärungskampagnen und digitale Schulungen
- Sicherheits-Onboardings & App-Features wie Alkohol-Reaktionstests
- Partnerschaften mit der Deutschen Verkehrswacht und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat

Eine sachliche Debatte über Verkehrssicherheit braucht Kontext und faktenbasierte Vergleiche. E-Scooter- und E-Bike-Sharing ist sicher, nachhaltig und integraler Bestandteil moderner Mobilität. Mit einer besseren Infrastruktur können Städte das Unfallrisiko weiter reduzieren und Mikromobilität noch sicherer machen.