

Das E-Scooter-Problem ist nicht nur der Roller

E-Scooter sind weder bloßes Ärgernis noch Verkehrswunder. Der Artikel trennt private Geräte von Mietflotten, ordnet die Unfalllage ein und zeigt, wann eigene Roller Mobilität, ÖPNV und weniger Autofahrten sinnvoll ergänzen können.

AUTOR: KI-MEINT.DE · KI-REDAKTION

STAND: 23. JULI 2026 UM 15:15 UHR

DIESER BEITRAG WURDE KI-GENERIERT.



Illustration: KI-meint.de · KI-generiert · Bildnachweis: ki-meint.de/bildrechte/#1e0ad4f5-c12f-4f55-8b7b-8cdd90ae6185

THESE DER AUSGABE

Ein eigener E-Scooter kann ein gutes Alltagsfahrzeug sein, wenn er Autofahrten ersetzt, lange genutzt und sicher gefahren wird. Dafür braucht es altersgerechte Befähigung, sichere Infrastruktur und deutlich strengere Regeln für Mietflotten.

Hinweis zur Einordnung: Dieser Beitrag wurde vollständig mit künstlicher Intelligenz (KI) erstellt und anhand der angegebenen Quellen redaktionell geprüft. Trotzdem können Angaben fehlerhaft, unvollständig oder nicht mehr aktuell sein. Prüfen Sie wichtige Aussagen bitte selbst; eine Gewähr für Richtigkeit, Aktualität und Vollständigkeit übernehmen wir nicht. [So arbeitet die KI-Redaktion →](#)

KURZ EINGEORDNET

Die Unfallzahlen sind ein Alarm, aber keine Lizenz für Pauschalurteile. Private E-Scooter und Mietflotten erfüllen unterschiedliche Funktionen: Eigene Geräte können wiederkehrende Pkw-Kurzfahrten ersetzen, Sharing ergänzt häufiger den ÖPNV. Der Text verbindet Sicherheit, Altersfrage, wirtschaftlichen Nutzen und eine konkrete Agenda für Städte.

Es geht um mehr als den Roller am Gehwegrand

Ein E-Scooter wirkt wie ein kleines Thema. Zwei Räder, ein Trittbrett, ein Akku. In Wirklichkeit verdichtet sich in ihm eine viel größere Frage: Wie organisieren wir kurze Wege in einer Stadt, die jahrzehntelang für Autos gebaut wurde – und was ist ein Verkehrsmittel wert, das zwischen Haustür, Bahnhof und Arbeitsplatz plötzlich Freiheit schaffen kann?

Die öffentliche Debatte kennt vor allem zwei Bilder. Da ist der Roller, der quer auf dem Gehweg liegt und andere behindert. Und da ist der Rollerfahrer, der zu schnell, zu jung oder zu betrunken fährt. Beide Bilder sind real. Sie erklären aber nicht alles. Sie erklären vor allem nicht, warum sich 1,4 Millionen E-Scooter in deutschen Privathaushalten befinden und weshalb viele Menschen ihr eigenes Gerät nicht als Spielzeug, sondern als Teil ihres Alltags nutzen.[1]

Der entscheidende Fehler beginnt dort, wo wir private E-Scooter und Mietflotten in einen Topf werfen. Ein gekaufter Roller, der jeden Morgen zur S-Bahn fährt, ist weder technisch noch wirtschaftlich dasselbe wie ein nachts per App gemietetes Fahrzeug. Wer beide gleich behandelt, reguliert am Ende zu grob: Er bremst eine sinnvolle Alltagsoption – und lässt zugleich die spezifischen Probleme großer Mietflotten ungelöst.

Dieser Artikel verteidigt keine Rollerromantik. Die Unfallzahlen verlangen eine deutlich ernstere Sicherheitskultur. Er plädiert aber für eine faire Unterscheidung: Ein eigener E-Scooter kann ein nützliches Verkehrsmittel sein, wenn er Autofahrten ersetzt, sicher gefahren und dauerhaft genutzt wird. Er ist kein Sportgerät, kein automatischer Klimaretter und kein Freifahrtschein für schlechte Infrastruktur. Doch gerade weil er mehr sein kann als ein Gadget, verdient er bessere Regeln als das heutige Schwarz-Weiß.

Die Unfallzahlen sind ein Alarm – aber noch keine Erklärung

16.496 E-Scooter-Unfälle mit Personenschaden registrierte die Polizei 2025 in Deutschland. Das waren 38,1 Prozent mehr als ein Jahr zuvor; 38 Menschen starben, 1.895 wurden schwer verletzt.[2] Diese Zahlen sind zu hoch, um den Roller als nebensächliche Mode abzutun.

Sie berechtigen aber nicht zu einem reflexhaften Verbot. E-Scooter waren 2025 an 5,5 Prozent aller polizeilich erfassten Unfälle mit Personenschaden

beteiligt; bei Fahrrädern waren es rund 97.035 Unfälle oder 32,6 Prozent.[2] Der Vergleich relativiert nicht das Leid. Er zeigt nur: Die Frage ist nicht, ob E-Scooter existieren dürfen. Die Frage ist, unter welchen Bedingungen sie sicher und sinnvoll Teil des Verkehrs werden können.

Die Daten erzählen dabei zwei Geschichten zugleich. Bei Zusammenstößen mit Pkw waren E-Scooter-Fahrende 2025 in 38,1 Prozent der Fälle Hauptverursacher – also keineswegs immer, aber oft genug, um persönliche Verantwortung nicht wegzuerklären.[2] Zugleich waren 30,5 Prozent aller E-Scooter-Unfälle Alleinunfälle; 16 von 33 tödlich verunglückten Fahrenden starben ohne Unfallgegner.[2] Das verweist auf Bordsteine, Schienen, nasse Fahrbahnen, zu hohes Tempo, mangelnde Fahrpraxis und die besondere Instabilität kleiner Räder.

Das häufigste registrierte Fehlverhalten war falsche Straßen- oder Gehwegbenutzung mit 21,6 Prozent, gefolgt von Alkohol mit 10,9 Prozent und nicht angepasster Geschwindigkeit mit 8,4 Prozent.[2] Daraus folgt eine schlichte, aber wichtige Wahrheit: Wer E-Scooter fährt, steuert ein Kraftfahrzeug und nicht ein Spielzeug. Rücksicht, Nüchternheit und Regelkenntnis sind nicht optional.

Doch auch die Straße entscheidet mit. 49,1 Prozent der E-Scooter-Unfälle mit Personenschaden geschahen 2025 in Städten mit mindestens 100.000 Einwohnern.[2] Dort treffen kleine Räder auf Lieferverkehr, parkende Autos, Straßenbahnschienen und Radwege, die gerade an den gefährlichsten Stellen verschwinden. Eine Stadt kann nicht verlangen, dass ein Fahrzeug den Gehweg meidet, und ihm dann keinen sicheren, verständlichen Raum anbieten.

Zwei Fahrzeuge, zwei Logiken

Private und geteilte E-Scooter sehen ähnlich aus. Ihre Rolle im Alltag ist jedoch verschieden.

Eine deutsche Befragungsstudie fand bei privaten E-Scootern längere und häufigere Fahrten; sie ersetzen häufiger Autofahrten als Sharing-Roller. Geteilte Roller wurden dagegen häufiger mit dem öffentlichen Verkehr kombiniert.[3] Eine spätere Untersuchung aus Norwegen bestätigt dieses Grundmuster: Eigene Geräte verdrängen eher Autofahrten, während Sharing häufiger als Ergänzung zum ÖPNV dient.[4]

Das ist kein Beweis, dass jeder gekaufte Roller ein Auto aus dem Verkehr nimmt. Die Studien beschreiben Nutzungsmuster, keine deutsche Gesamtbilanz. Das Umweltbundesamt betont ausdrücklich, dass es keine repräsentativen deutschen Daten dazu gibt, welche Wege E-Scooter insgesamt ersetzen.[5] Gerade diese Unsicherheit sollte den Ton der Debatte bestimmen: nicht Heilversprechen, nicht Verachtung – sondern präzise Bedingungen.

Der private Roller hat einen offensichtlichen Vorteil: Er steht nicht in einer Flotte, die über Gehwege und Plätze verteilt wird. Park- und „Littering“-Probleme werden in der Forschung vor allem geteilten Systemen zugeschrieben.[4] Das entlastet private Besitzer nicht von der Pflicht, ihr Gerät so abzustellen, dass es niemanden behindert. Aber es macht einen Unterschied, ob eine Stadt mit tausenden frei verteilten Fahrzeugen umgehen muss oder mit einem Roller, der nach der Fahrt wieder in Keller, Wohnung, Fahrradraum oder an einen privaten Stellplatz kommt.

Die Mietflotte besitzt dafür einen anderen Vorteil: Sie ist steuerbar. Betreiber können Zonen sperren, Tempo begrenzen, Parkflächen erzwingen und Geräte nachts aus bestimmten Bereichen nehmen. Bei privaten Rollern funktioniert das nicht per App. Daraus folgt die naheliegende Regel: Städte sollten Sharing streng nach Ort und Zeit steuern – aber die Instrumente nicht gedankenlos auf private Alltagsfahrer übertragen.

Wann ein eigener E-Scooter wirklich etwas gewinnt

Ein eigener E-Scooter kann Mobilität erweitern. Er kann die zwei Kilometer zum Bahnhof lösen, den Arbeitsweg vom Parkplatz verkürzen oder eine wiederkehrende Fahrt ersetzen, für die bisher das Auto ansprang. Sein wirtschaftlicher Nutzen liegt dann nicht in einem großen gesellschaftlichen Versprechen, sondern in einer kleinen, wiederholbaren Erleichterung: weniger Pkw-Kurzfahrten, weniger Parkplatzsuche, ein verlässlicherer Weg zur Bahn, mehr Unabhängigkeit vom Fahrplan auf der letzten Meile. Dass private Geräte in den vorliegenden Studien häufiger Autofahrten ersetzen, macht genau diese Möglichkeit plausibel.[3]

Die richtige Kaufentscheidung beginnt deshalb nicht bei der Reichweite auf dem Karton, sondern bei einer ehrlichen Frage: Welche konkrete Fahrt wird künftig anders gemacht? Wenn die Antwort lautet „der tägliche Weg zum Bahnhof statt der kurzen Autofahrt“, kann ein eigener Roller ein gutes Werkzeug sein. Wenn die Antwort lautet „der zehnminütige Fußweg soll noch bequemer werden“, fällt die Bilanz anders aus.

Denn der E-Scooter ist kein Sportgerät. Er ersetzt keine Bewegung, sondern kann sie verdrängen. Das Umweltbundesamt bewertet es als nachteilig für Umwelt und Gesundheit, wenn E-Scooter Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad ersetzen; positiv wird die Bilanz erst, wenn sie Pkw- oder Motorradfahrten verdrängen oder den Umstieg auf den ÖPNV erleichtern.[5] Das ist keine moralische Belehrung. Es ist der Maßstab, an dem sich sein Nutzen messen lassen muss.

Auch die Ökonomie verlangt Ehrlichkeit. Zum Kaufpreis kommen Versicherung, Schloss, Wartung, Reifen, Akkuverschleiß, Reparaturen und das Risiko eines Diebstahls. Deshalb ist ein eigener E-Scooter keine automatische Sparmaschine. Er kann sich lohnen, wenn er zuverlässig und häufig eine teurere Pkw-Kurzfahrt ersetzt; er lohnt sich kaum als selten genutztes Schönwettergerät. Eine

repräsentative deutsche Rechnung zu diesen individuellen Gesamtkosten und Einsparungen gibt es bislang nicht.[5]

Das führt zu einer erfreulich einfachen Konsequenz: Der gute E-Scooter ist nicht der schnellste und nicht der billigste. Es ist der, der lange hält, repariert werden kann, sicher abgestellt wird und eine sinnvolle Fahrt ersetzt. Wer ein Gerät kauft, sollte also auf Bremsen, Licht, Reifen, verfügbare Ersatzteile, Akku-Service und einen sicheren Abstellort achten – nicht nur auf eine beeindruckende Reichweitzahl.

Die Forschung legt zudem nahe, dass private Geräte nicht allein ein Innenstadtphänomen sind: Der Anteil persönlicher E-Scooter nimmt mit wachsender Distanz zum Stadtzentrum zu.[4] Für Menschen mit schwächerem ÖPNV-Angebot, eingeschränkter Mobilität oder langen Wegen zwischen Wohnung, Haltestelle und Arbeitsplatz kann daraus ein echter Zugewinn an Selbstständigkeit entstehen. Ein Roller ersetzt aber keinen verlässlichen Bus, keine sichere Radverbindung und keine barrierefreie Stadt. Er kann nur ein Baustein sein.

Der Praxistest: Für wen der eigene Roller passt

Ein guter Artikel über E-Scooter darf nicht bei der abstrakten Verkehrspolitik stehen bleiben. Menschen kaufen kein Konzept, sie kaufen eine Lösung für ihren Dienstagmorgen. Der private Roller ist dann stark, wenn er genau für eine wiederkehrende Lücke da ist: die Strecke zum Bahnhof, der Weg vom Rand eines Gewerbegebiets zur Arbeitsstelle, der Einkauf ohne Parkplatzsuche oder der Anschluss zwischen zwei Verkehrsmitteln.

Dafür lohnt sich ein kleiner Realitätscheck.

Erstens: Ersetzt der Roller wirklich eine Autofahrt? Das ist die wichtigste Frage für Klimabilanz, Kosten und Stadtverträglichkeit. Das Umweltbundesamt nennt gerade die Verdrängung von Pkw- oder Motorradfahrten und die bessere Anbindung an den ÖPNV als die Fälle, in denen E-Scooter ei-

nen positiven Beitrag leisten können.[5] Wer dagegen vor allem einen ohnehin kurzen Fußweg ersetzt, gewinnt Komfort, verliert aber Bewegung und erzeugt keinen überzeugenden Verkehrsnutzen.

Zweitens: Ist die Strecke tatsächlich rollertauglich? Ein Roller ist nicht dafür gemacht, aus jeder Straße eine sichere Route zu machen. Eine Strecke mit sehr schlechtem Belag, häufigen Straßenbahnschienen, hohem Tempo des Autoverkehrs oder riskanten Kreuzungen bleibt auch dann problematisch, wenn das eigene Gerät bessere Reifen hat. Der hohe Anteil der Alleinunfälle erinnert daran, dass Sicherheit nicht erst beim Zusammenstoß mit einem Auto beginnt.[2] Eine gute Kaufentscheidung ist deshalb auch eine Routenentscheidung.

Drittens: Kann das Gerät ordentlich wohnen? Der private Roller verliert seinen Vorteil, wenn er nach jeder Fahrt im Weg steht. Wohnung, Keller, Fahrradraum oder ein klarer Stellplatz sind Teil einer verantwortlichen Nutzung. Die amtliche Statistik erfasst keine Unfälle durch unachtsam abgestellte E-Scooter; eine nicht gezählte Gefahr verschwindet dadurch nicht.[2] Gute Mobilität bedeutet nicht nur, gut anzukommen. Sie bedeutet auch, danach niemanden zu behindern.

Viertens: Wird das Gerät lange genug genutzt? Die ökologische und wirtschaftliche Logik eines privaten Rollers hängt an seiner Lebensdauer. Ein Modell, das sich warten lässt, für das Reifen, Bremsen und Akku-Service verfügbar sind und das bei Wind und Wetter nicht nach wenigen Monaten abgeschrieben wird, ist besser als ein spektakuläres Schnäppchen ohne Perspektive. Hier darf der Text keine Scheingenaugigkeit behaupten: Eine repräsentative deutsche Gesamtrechnung zu Anschaffung, Unterhalt, Fahrleistung und Autoersatz gibt es nicht.[5] Aber der Grundsatz ist klar: Häufig, sicher und lange genutzte Mobilität ist sinnvoller als ein weiteres Wegwerfgerät.

Fünftens: Ist man bereit, ihn als Kraftfahrzeug zu behandeln? Versicherung, Licht, Bremsen, Regeln und Nüchternheit gehören dazu. E-Scooter sind rechtlich Kraftfahrzeuge; für den Straßenverkehr

brauchen sie eine gültige Versicherungsplakette.
[6] Wer diese Pflicht als lästige Formalie sieht, hat die falsche Vorstellung vom Fahrzeug. Wer sie akzeptiert, gewinnt ein erstaunlich flexibles Werkzeug.

Das ist die positive, nicht die kleinliche Sicht auf private E-Scooter: Sie können Alltagsmobilität entkrampfen. Sie geben Menschen auf kurzen, schwierigen Wegen Zeit und Selbstständigkeit zurück. Aber sie funktionieren am besten, wenn sie als Teil eines Mobilitätsmixes verstanden werden – neben Gehen, Fahrrad, Bus, Bahn und in manchen Fällen Auto –, nicht als Verdrängungsmaschine für alles andere.

Die Altersfrage: Freiheit braucht Können

Deutschland erlaubt E-Scooter im öffentlichen Verkehr ab 14 Jahren; ein Führerschein ist nicht nötig.
[6] Das Gesetz gibt jungen Menschen damit früh eine Form selbstständiger Mobilität. Diese Freiheit ist wertvoll. Aber sie wird zu leichtfertig behandelt, wenn weder ein Regeltest noch eine praktische Einweisung verlangt werden.

53,6 Prozent der 2025 verunglückten E-Scooter-Fahrenden waren jünger als 25 Jahre.[2] Daraus lässt sich keine exakte Risikorate nach Alter ableiten, weil bundesweite Daten zu Fahrten und Kilometern fehlen. Es wäre falsch, junge Menschen pauschal als Gefahr zu erklären. Für die jüngste erlaubte Gruppe ist das Signal dennoch deutlich: Nach den vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat ausgewerteten Destatis-Daten wurden 2024 innerorts 1.000 Menschen bis 15 Jahre auf E-Scootern verletzt, 89 davon schwer.[7]

Deshalb sollte das Mindestalter auf 15 Jahre steigen – verbunden mit einem kurzen, kostenfreien Befähigungsnachweis in Schule, Jugendverkehrsschule oder digitalem Format. Der DVR empfiehlt genau diese Richtung und verweist auf die Mofa-Prüfbescheinigung als Vorbild.[7] Es geht nicht darum, Jugendlichen neue Hürden aufzu-

bauen. Es geht darum, ihnen das zu geben, was die Straße verlangt: Bremsen unter Stress, Blickführung, Abbiegen, Vorfahrt, nasse Oberflächen, Schienen und die eindeutige Grenze zum Gehweg.

Beim Helm gilt ein ähnlicher Maßstab. Das TraumaRegister der Deutschen Gesellschaft für Unfallchirurgie wertete 538 schwerverletzte E-Scooter-Unfallopfer aus den Jahren 2020 bis 2023 aus; 83 Prozent hatten schwere Kopf- oder Gesichtsverletzungen, 54 Prozent der Unfälle geschahen nachts.
[8] Das beweist nicht, dass eine Helmpflicht jede Verletzung verhindert. Es spricht aber stark dagegen, Helme als übervorsichtige Ausnahme zu behandeln.

Für Minderjährige mit einem eigenen Roller sollte ein Helm deshalb verbindlicher Standard sein. Beim Mietroller ist eine allgemeine Pflicht schwerer durchzusetzen, weil spontane Nutzung, Hygiene und Verfügbarkeit ungelöst sind. Bei einem eigenen Gerät entfällt dieser Einwand weitgehend. Eine altersabhängige Regel wäre kein Ausdruck von Misstrauen, sondern ein Angebot: mehr Freiheit, aber nicht ohne Vorbereitung und Schutz.

Eine gute Stadt macht die sichere Wahl leicht

Der E-Scooter ist keine Entschuldigung für Gehwegfahrten. Bei Unfällen mit Fußgängern waren E-Scooter-Fahrende 2025 in 88,7 Prozent der Fälle Hauptverursacher.[2] Fußwege sind Schutzräume – für Kinder, ältere Menschen, Rollstuhlnutzende und alle, die dort zu Recht keine Fahrzeuge erwarten.

Die Kehrseite ist ebenso klar: Wer E-Scooter vom Gehweg fernhält, muss ihnen eine sichere Alternative bieten. Rechtlich gehören sie auf vorhandene Radwege, Schutzstreifen und Fahrradstraßen; fehlen diese, müssen sie auf Fahrbahn oder Seitenstreifen fahren.[6] In einer Straße mit parkenden Autos, schnell fließendem Verkehr und unübersichtlicher Kreuzung ist diese Regel oft kein Sicherheitskonzept, sondern eine Zumutung.

Eine Untersuchung in 93 europäischen Städten gibt der Infrastrukturdebatte Gewicht: Nach Einführung geteilter E-Scooter stiegen polizeilich erfasste Unfälle mit Personenschaden im Mittel um 8,2 Prozent; in Städten mit niedriger Radwegedichte war der Effekt deutlich stärker, bei hoher Dichte ließ sich kein zusätzlicher Effekt nachweisen.[9] Die Studie betrifft Sharing, nicht den einzelnen privaten Roller. Sie zeigt dennoch, dass das Fahrzeugrisiko nicht vom Straßenraum zu trennen ist.

Das ist die gute Nachricht in einer sonst ernsten Bilanz: Viele Maßnahmen helfen nicht nur E-Scootern. Durchgehende Radwege, sichere Kreuzungen, glatte Oberflächen, verständliche Schienenquerungen und gute Sichtbeziehungen schützen auch Radfahrende, Kinder, Lieferfahrer und Menschen zu Fuß. Eine Stadt, die diese Räume schafft, löst nicht ein Nischenproblem. Sie wird für alle beweglicher und sicherer.

Mietroller: Dort regeln, wo Technik Regeln möglich macht

Mietroller können eine echte Lücke schließen, weil sie ohne Kauf als Zubringer zu Bus und Bahn funktionieren. Die deutsche Vergleichsstudie fand ihre stärkere Verbindung mit dem ÖPNV.[3] Genau deshalb wäre es falsch, sie pauschal aus Städten zu verbannen.

Sie brauchen aber eine Lizenz zum Mitgestalten des öffentlichen Raums, keine bloße Duldung. Städte sollten Flottengrößen, feste Abstellflächen, Reaktionszeiten bei blockierten Wegen, transparente Beschwerdedaten, Sperrzonen und lokale Tempolimits festlegen können. Die Bundesregierung hat 2026 die kommunalen Möglichkeiten beim Abstellen von Mietrollern erweitert; neu zugelassene E-Scooter sollen ab 2027 Blinker benötigen, zugleich steigen die Verwarnungsgelder für Gehwegfahrten und das Mitnehmen weiterer Personen.[10]

Auch zeitliche Regeln können sinnvoll sein, wenn sie lokal begründet werden. Helsinki kombinierte 2022 bei Sharing-Rollern ein niedrigeres Tempo mit einer nächtlichen Nutzungspause am Wochenende und einem Nachtlimit an anderen Tagen; die Rate behandlungsbedürftiger Verletzungen sank in der begleitenden Studie von 19 auf 9 je 100.000 Fahrten.[11] Weil die Maßnahmen gleichzeitig eingeführt wurden, lässt sich ihr einzelner Anteil nicht trennen.[11] Aber die Lehre ist stark: Technik kann Risiken vor der Fahrt begrenzen, statt sie erst nach einem Unfall zu beklagen.

Dafür braucht es Daten, die sich öffentlich prüfen lassen. Der Staat kennt die Unfälle, Betreiber kennen die Fahrten. Entscheidend ist nicht nur, wie viele Menschen verletzt werden, sondern wie viele Verletzungen pro Fahrt und pro gefahrenem Kilometer entstehen. Erst dann lässt sich bewerten, ob eine Parkzone, ein neuer Radweg, ein Tempolimit oder ein Nachtfenster tatsächlich wirkt.

Was wir noch nicht wissen – und warum das politisch entscheidend ist

Die große Schwäche der deutschen Debatte ist nicht der Mangel an Meinung. Es ist der Mangel an Vergleichsmaßstäben. Wir kennen die Zahl der polizeilich erfassten Unfälle. Wir wissen aber bundesweit nicht zuverlässig, wie viele Fahrten private und geteilte Roller jeweils leisten, welche Distanzen sie zurücklegen und wie sich das Risiko pro Fahrt oder Kilometer unterscheidet.[5]

Diese Lücke ist mehr als ein statistisches Detail. Absolute Unfallzahlen können steigen, weil Fahrten riskanter werden – oder weil viel mehr Menschen fahren. Beides verlangt unterschiedliche Antworten. Ohne Bezugsgröße kann eine Stadt eine Mietflotte verkleinern, obwohl das Problem in zwei nächtlichen Stunden liegt. Sie kann eine Helmpflicht für alle diskutieren, obwohl sich schwere Unfälle an wenigen Kreuzungen konzentrieren. Oder sie kann einen Radweg bauen und danach nicht nachweisen, ob sich das Risiko wirklich verändert hat.

Helsinki zeigt, wie viel besser es geht. Dort wurden Verletzungen ausdrücklich ins Verhältnis zu den Fahrten der Sharing-Roller gesetzt. Nach Tempo- und Nachtbeschränkungen sank die Rate behandlungsbedürftiger Verletzungen von 19 auf 9 je 100.000 Fahrten.[11] Die Studie kann nicht präzise auseinanderrechnen, welcher Anteil auf welche Maßnahme entfiel, weil sie zusammen eingeführt wurden.[11] Sie zeigt dennoch das richtige Prinzip: Gute Verkehrspolitik misst Wirkung, statt nur über sichtbare Ärgernisse zu streiten.

Deutschland braucht dafür keine zentrale Bewegungsdatenbank über einzelne Menschen. Es reichen anonymisierte und regelmäßig veröffentlichte Kennzahlen: Fahrten, Kilometer, Tageszeiten, Abstellzonen, Meldungen über blockierte Wege und Unfälle. Bei Mietflotten können Betreiber diese Daten liefern. Bei privaten Geräten müssen Unfallforschung, Kommunen und Versicherer bessere, datensparsame Wege finden, Nutzung und Risiko zu verstehen.

Der wirtschaftliche Mehrwert eines privaten Rollers wird erst mit dieser Ehrlichkeit überzeugend. Für den einzelnen Haushalt kann ein zuverlässiger Roller Kosten und Zeit einer Pkw-Kurzfahrt sparen. Für die Stadt kann er dann hilfreich sein, wenn daraus weniger Autokilometer und weniger Parkplatzdruck folgen. Für die Gesellschaft darf dieser Gewinn aber nicht dadurch erkaufte werden, dass Kinder auf Gehwegen gefährdet werden oder vermeidbare Stürze die Notaufnahmen belasten. Ein Verkehrsmittel ist nicht gut, weil es elektrisch ist. Es ist gut, wenn sein Nutzen größer ist als die Kosten, die es anderen aufbürdet.

Darin liegt auch die Chance für eine reifere E-Scooter-Politik. Sie muss weder an der alten Autostadt festhalten noch jede technische Neuheit feiern. Sie kann im Kleinen beginnen: sichere Route statt gefährlicher Abkürzung, klarer Stellplatz statt Gehwegchaos, Verkehrstraining statt bloßer Alterszahl, Daten statt Bauchgefühl. Das sind keine spektakulären Antworten. Gerade deshalb würden sie wirken.

Verantwortung darf nicht an einer Stelle enden

Die beste E-Scooter-Regel ist eine, bei der jede Seite ihren Teil tragen muss. Der Fahrer darf nicht erwarten, dass die Stadt jede riskante Entscheidung abfedert. Wer betrunken fährt, zu zweit auf einem Fahrzeug steht oder auf dem Gehweg beschleunigt, setzt andere Menschen einer Gefahr aus. Die Zahlen zu Alkohol, falscher Fahrbahnbenutzung und Fußgängerunfällen machen das unmissverständlich.[2]

Umgekehrt darf die Stadt die Verantwortung nicht an den Fahrer delegieren. Ein Radstreifen, der vor einer Kreuzung endet, ist keine vollständige Verkehrsführung. Ein Gehweg, der durch abgestellte Mietroller unpassierbar wird, ist kein unvermeidlicher Kollateralschaden. Und eine Kommune, die Daten zu Unfällen und Beschwerden nicht auswertet, kann später nicht glaubhaft behaupten, ihre Regeln seien wirksam.

Für Betreiber gilt dasselbe. Wer mit öffentlichem Raum Geld verdient, muss für dessen Ordnung mitverantwortlich sein. Das heißt: Geräte müssen auffindbar und schnell umsetzbar sein; Parkzonen müssen praktisch erreichbar sein; Beschwerden brauchen verlässliche Fristen; gefährliche Orte und Zeiten dürfen nicht erst nach dem nächsten schweren Unfall zur Sperrzone werden. Die seit 2026 erweiterten kommunalen Möglichkeiten beim Abstellen und die höheren Verwarnungsgelder geben dafür einen Rahmen, ersetzen aber keine konsequente lokale Umsetzung.[10]

Und der Bund hat die Aufgabe, die Regeln verständlich zu halten. E-Scooter-Fahrer brauchen keine juristische Vorlesung. Sie müssen aber wissen, wo sie fahren dürfen, warum der Gehweg tabu ist, welche Folgen Alkohol hat und was das Versicherungskennzeichen bedeutet. Ein kurzer Befähigungsnachweis für junge Menschen wäre deshalb nicht nur ein Sicherheitsinstrument. Er wäre auch ein Zeichen von Respekt: Wir nehmen ihre Mobilität ernst genug, um sie nicht unvorbereitet in einen komplexen Verkehr zu schicken.

Diese Verteilung von Verantwortung verändert den Ton der Debatte. Sie befreit uns von der falschen Wahl zwischen unregulierter Bequemlichkeit und pauschalem Verbot. Ein Roller kann nützlich sein, ohne dass jede Nutzung sinnvoll ist. Eine Stadt kann offen für neue Mobilität sein, ohne ihren Gehweg preiszugeben. Und ein Jugendlicher kann früh selbstständig unterwegs sein, ohne dass wir so tun müssen, als sei Können eine Frage des Geburtsdatums allein.

Der E-Scooter als Test für eine bessere Stadt

Der E-Scooter wird die Verkehrsprobleme nicht lösen. Aber er legt präzise offen, wo sie liegen: bei kurzen Autofahrten, fehlenden Verbindungen zum ÖPNV, unsicheren Radwegen, überforderten Gehwegen und Regeln, die zwischen Erwachsenen, Jugendlichen, privaten Geräten und Plattformflotten nicht unterscheiden.

Die richtige Antwort ist deshalb anspruchsvoller als „weg damit“ – und besser. Private E-Scooter sollten als ernsthafte Alltagsfahrzeuge behandelt werden: sicher, versichert, reparierbar und dort sinnvoll, wo sie Autofahrten ersetzen. Junge Menschen brauchen einen fairen Einstieg mit Mindestalter, Können und Helm. Mietflotten brauchen klare kommunale Grenzen und messbare Verantwortung. Städte brauchen Infrastruktur, die die sichere Wahl zur einfachen Wahl macht.

Dann wird aus dem kleinen Roller kein Heilsversprechen. Aber etwas, das im Alltag viel wert sein kann: ein praktischer, leiser Baustein für mehr Bewegungsfreiheit – ohne andere aus dem Weg zu drängen.

Vielleicht ist das die eigentliche Pointe dieser Debatte: Die Zukunft des Verkehrs entscheidet sich selten in großen Symbolen. Sie entscheidet sich in den zwei Kilometern zwischen Wohnung und Bahnsteig, in der Kreuzung, an der ein Radweg nicht verschwinden darf, und in der Frage, ob ein junger Mensch vor der ersten Fahrt weiß, was er

tut. Ein guter E-Scooter ersetzt weder das Gehen noch die Stadtplanung. Er kann aber genau dort helfen, wo beides allein noch keine gute Verbindung schafft.

Wer ihn so betrachtet, muss sich nicht für oder gegen den Roller begeistern. Man kann sich für eine Stadt begeistern, in der kurze Wege leicht, sicher und selbstbestimmt werden. Der E-Scooter ist dafür kein Hauptdarsteller. Aber er kann ein überraschend brauchbarer Teil der Geschichte sein.

Dafür müssen wir nicht jede Strecke elektrifizieren. Im Gegenteil: Wo Gehen und Radfahren gut funktionieren, bleiben sie die stärksten Formen alltäglicher Mobilität. Der eigene E-Scooter wird erst dann überzeugend, wenn er eine Lücke schließt, statt eine gute Bewegung zu verdrängen. Diese Unterscheidung macht ihn weder kleiner noch größer, sondern endlich sinnvoll und menschlich im Alltag.

Wichtiger Hinweis: Dieser Beitrag ersetzt keine Einweisung, keine Verkehrsregeln und keine eigene Sicherheitsprüfung. Für die Nutzung eines Fahrzeugs bleiben die geltenden Regeln, die konkrete Strecke und die eigene Fahreignung maßgeblich.

QUELLEN (11)

[1] 1,4 Millionen E-Scooter in Privathaushalten

https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2026/PD26_11_p002.html, Statistisches Bundesamt, 10. März 2026, abgerufen am 19. Juli 2026

[2] 38,1 Prozent mehr E-Scooter-Unfälle mit Personenschaden im Jahr 2025

https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2026/07/PD26_N049_462.html, Statistisches Bundesamt, 16. Juli 2026, abgerufen am 19. Juli 2026

[3] Shared vs. private e-scooters: Same vehicle – different mode? Empirical evidence on e-scooter usage in Germany

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146523010013>, Transportation Research Procedia, 2023, abgerufen am 19. Juli 2026

[4] Does e-scooter ownership matter? A comparison of usage patterns and mode replacement effects of shared vs. personal e-scooters

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S073988592500109X>, Research in Transportation Economics, Oktober 2025, abgerufen am 19. Juli 2026

[5] Sind E-Scooter umweltfreundlich?

<https://www.umweltbundesamt.de/service/uba-fragen/sind-e-scooter-umweltfreundlich>, Umweltbundesamt, abgerufen am 19. Juli 2026

[6] Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung

<https://www.gesetze-im-internet.de/ekfv/BJNR075610019.html>, Bundesministerium der Justiz, aktuelle Fassung, abgerufen am 19. Juli 2026

[7] Sichere Teilnahme am Straßenverkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen

<https://www.dvr.de/ueber-uns/positionen-des-dvr/beschluesse/sichere-teilnahme-am-strassenverkehr-mit-elektrokleinstfahrzeugen>, Deutscher Verkehrssicherheitsrat, Beschluss, abgerufen am 19. Juli 2026

[8] Severe Injuries in E-Scooter Accidents: An Evaluation of Data From the TraumaRegister DGU

<https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC12532181/>, Deutsches Ärzteblatt International, 2025, abgerufen am 19. Juli 2026

[9] Shared e-scooter services and road safety: Evidence from six European countries

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0014292123002210>, European Economic Review, 2023, abgerufen am 19. Juli 2026

[10] Regeln für E-Scooter verschärft

<https://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/regeln-e-scooter-verschaerft-2388042>, Die Bundesregierung, 19. März 2026, abgerufen am 19. Juli 2026

[11] Speed and Nighttime Usage Restrictions and the Incidence of Shared Electric Scooter Injuries

<https://jamanetwork.com/journals/jamanetworkopen/fullarticle/2811319>, JAMA Network Open, 2023, abgerufen am 19. Juli 2026

BEGRIFFE IM ARTIKEL (4)

Alleinunfälle: Unfälle ohne Zusammenstoß mit einem anderen Verkehrsteilnehmer.

Fahrradstraßen: Straßen, auf denen der Radverkehr grundsätzlich Vorrang hat und andere Fahrzeuge nur unter besonderen Regeln fahren dürfen.

Mofa-Prüfbescheinigung: Nachweis über eine theoretische und praktische Ausbildung für das Fahren bestimmter Mofas.

Sperrzonen: Gebiete, in denen eine Nutzung oder das Abstellen technisch oder rechtlich eingeschränkt wird.

Eine Perspektive. Kein Orakel.

KI meint ist eine digitale Tageszeitung für begründete Einordnung. Jeder Beitrag entsteht vollständig mit künstlicher Intelligenz, verbindet überprüfbare Quellen mit einer sichtbar markierten These und benennt Gegenargumente sowie offene Unsicherheit. Die angegebenen Quellen werden redaktionell geprüft.

ÜBER DAS FORMAT

Wofür KI meint steht und wie eine Ausgabe einordnet.

www.ki-meint.de/ueber

KI-REDAKTION

Wie die Beiträge entstehen und redaktionell geprüft werden.

www.ki-meint.de/ueber-die-ki

GRUNDSÄTZE

Fakten, Bewertung und Unsicherheit bleiben klar erkennbar.

www.ki-meint.de/grundsatz

Impressum

Angaben gemäß § 5 Digitale-Dienste-Gesetz (DDG)

ANBIETER

TURNUS Espresso GmbH
Rathenower Straße 16b
39576 Stendal
Deutschland

Geschäftsführung: Andreas Goclik

KONTAKT UND REGISTER

Telefon: +49 162 2063808
E-Mail: info@turnus-espresso.de

Amtsgericht Stendal
HRB 34956
USt-IdNr.: DE 345769299

REDAKTIONELL VERANTWORTLICH

Andreas Goclik
Rathenower Straße 16b
39576 Stendal

Verantwortlich gemäß § 18 Abs. 2
Medienstaatsvertrag (MStV).

Vollständiges Impressum: www.ki-meint.de/impressum · Stand: 18. Juli 2026