

Neue Verkehrsteilnehmer

E-Scooter: Schutzlos auf zwei Rädern

Bereits vor der Zulassung der E-Scooter haben Unfallchirurgen vor einem hohen Verletzungsrisiko gewarnt. Wir fragen den Unfallchirurgen und Polytraumaexperten Dr. Christopher Spering, Göttingen, ob sich die Befürchtungen schon bestätigt haben.

? Seit kurzem sind elektrische Roller mit einer Geschwindigkeit von bis zu 20 Stundenkilometern auf Radwegen und Straßen unterwegs, und zwar weitgehend lautlos. Stellen sie auch eine neue Gefahr für Fußgänger und Radfahrer dar?

Dr. Christopher Spering: E-Scooter stellen definitiv eine zusätzliche Gefahr dar, besonders für Fußgänger mit Seh- oder Gehörbehinderung, aber auch für Radfahrer, weil E-Scooter nicht auf einem eigenen Weg gefahren werden. Wir sehen bereits vermehrt E-Scooter-Unfälle, vornehmlich ereignen sich Zusammenstöße mit Radfahrern oder Alleinunfälle. Der schwächste Verkehrsteilnehmer bei uns ist der Fußgänger, der zweitschwächste nun der E-Scooter-Fahrer. Demgegenüber haben Radfahrer noch einen kleinen Vorteil, weil sie höher sitzen und insgesamt stabiler unterwegs sind.

? Einer US-Untersuchung* zufolge trugen 48 % der E-Scooter-Fahrer nach einem Unfall Kopfverletzungen davon. Bestätigt sich dieses Szenario bereits hierzulande? Welche Verletzungen sehen Sie?

Spering: Es bestätigt sich auch in Deutschland. Die exponierteste Körperregion ist der Kopf. Der E-Scooter-Fahrer hat eine relativ instabile Körperposition: Er steht auf einem kleinen Brett, hat einen kleinen Lenker und kleine Räder, die schon bei geringen Unebenheiten den Lenker verreißen können. Ein Problem – auch für andere Verkehrsteil-

nehmer: Der E-Scooter-Fahrer kann keinen Fahrtrichtungswechsel anzeigen, weil der Roller weder über einen Blinker verfügt, noch einhändig gefahren werden kann. Außerdem ist körperlich nicht erkennbar, wenn der Fahrer be- oder entschleunigt. Neben den häufigen Schädel- und Gehirnverletzungen sehen wir bei E-Scooter-Fahrern auch Verletzungen der Beine. Es kommt zu Verrenkungsbrüchen des oberen Sprunggelenks, wenn der Fuß beim Sturz unter das Brett gerät. Zudem sind Handgelenks- und Unterarmbrüche typisch. Sie entstehen, wenn der Fahrer versucht, sich beim Sturz mit den Händen abzufangen.

? Wäre die logische Konsequenz nicht eine Helmpflicht?

Spering: Das ist schwierig. Für Radfahrer besteht keine Helmpflicht, insofern wird es sehr schwer sein, dies für E-Scooter-Fahrer zu fordern. Wir wissen aber aus Studien und Unfalldaten, dass ein Helm Unfallfolgen und Verletzungsschwere mildern kann. Deshalb empfehlen wir dringend jedem, der sich im Verkehr auf einem E-Scooter oder Fahrrad fortbewegt, einen Helm zu tragen.

? Vermutlich wäre ein Kopf-Airbag besser, der seit kurzem auf dem Markt ist ...

Spering: Der Kopf-Airbag, den die DGOU empfiehlt, ist mittlerweile technisch auf sehr hohem Niveau. Er wird als Halskrause getragen und bläst sich bei einem Unfall um



**Dr. med.
Christopher Spering**

Klinik für Unfallchirurgie, Orthopädie und Plastische Chirurgie, Universitätsmedizin Göttingen

© C. Spering

den Kopf herum auf. In Unfallstudien der Stanford University zeigte der Kopf-Airbag eine achtfach höhere Sicherheit als ein herkömmlicher Helm. Er entspricht praktisch einem Vollintegralhelm, der zusätzlich Halswirbelsäule, Kiefer, Gesichtsareal und die Nacken- und Okzipitalregion schützt.

? Sehen Sie weitere Möglichkeiten, die Risikosituation zu entschärfen?

Spering: Die Verkehrs- und Straßenplanung in Deutschland hinkt weit hinter dem internationalen Standard her. Skandinavien und die Schweiz etwa sind in dieser Hinsicht viel weiter. Warum ist in Deutschland zum Beispiel die Bordsteinkante aus Stein und nicht aus Hartgummi? Warum muss sie eckig sein, warum nicht abgerundet? Fahrradwege werden auf die Straße gemalt – also auf eine Fahrbahn für Kraftfahrzeuge, auf der irgendwo auch Fahrräder und E-Scooter fahren können. Eine derartige Verkehrsführung ist nicht sicher. In Deutschland erfolgt die Verkehrsplanung rund um Pkw, Lkw und Bus. Skandinavien dagegen hat es geschafft, die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer so gut wie möglich voneinander zu trennen.

! Das Interview führte Dr. Christine Starostzik für Orthopädie & Rheuma.

*Dockless Electric Scooter-Related Injuries Study. Austin Public Health, April 2019: https://austin-texas.gov/sites/default/files/files/Health/Web_Dockless_Electric_Scooter-Related_Injury_Study_final_version_EDSU_5.14.19.pdf