

Inhaltsverzeichnis

Editorial	
E-Scooter – Probleme und Fehlentwicklungen (H. Trentmann)	173
K. Zube, T. Daldrup, R. Maatz, M. Lau, B. Hartung Wie wirkt sich Alkoholeinfluss auf die Fahrsicherheit beim Führen eines E-Scooters aus?	175
M. Eppler, S. Schick, M. Graw, A. Holzer, C. Helmreich Verkehrsordnungswidrigkeiten bei Fahrten mit E-Scootern nach Alkohol- bzw. Rauschmittelkonsum zwischen Juni 2019 und September 2021 in München	182
C. Helmreich Bisherige und künftige Untersuchungen zu alkoholisierten E-Scooter-Fahrenden in München.....	195
O. Stift, K. Püschel Verkehrsverstöße mit E-Scootern im Hamburger Straßenverkehr (2019–2021)	197
A. Kähler, K. Püschel, B. Ondruschka, S. Iwersen-Bergmann, A. Müller, D. Thiesen, H. Kleinertz, A. Fitzek E-Scooter-Fahren unter Alkoholeinfluss – ein zu vernachlässigender Einzelfall bei Frauen?.....	199
C. Kühne, S. Landschoof E-Scooter – Fluch und/oder Segen.....	209
K. Trübner Meyer H-L, Kanther MD, Polan C, Abel B, Burggraf M, Duolda M: Scooter-, E-Bike- und Fahrradverletzungen im gleichen Zeitraum – eine prospektive Vergleichsstudie eines Level-1-Traumazentrums. Unfallchirurg. 2022 Jan. – Zusammenfassung	214
E. Brandt Ärgernis E-Scooter	216
Zur Information	
Deutsche Verkehrswacht: Alkoholverbot und Helmpflicht für E-Scooter-Fahrer	228
Deutscher Städtetag: Obergrenze für E-Scooter gefordert	229
60. Deutscher Verkehrsgerichtstag – Ankündigung –	230

Rechtsprechung

23. Landgericht Wuppertal, Beschluss vom 2. Februar 2022 – Nachweis der alkoholbedingten Fahrunsicherheit i. S. d. §§ 315c I Nr. 1 a, 316 StGB bei E-Scooter-Fahrern –	233
24. Landgericht Kassel, Beschluss vom 26. Januar 2022 – Keine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis im Falle einer Trunkenheitsfahrt mit einem E-Scooter –	236
25. Landgericht Flensburg, Beschluss vom 23. September 2021 – Keine Ausnahme von der Regelvermutung des § 69 II Nr. 2 StGB bei Trunkenheitsfahrt mit E-Scooter –	237
26. Landgericht Düsseldorf, Beschluss vom 28. Dezember 2020 – Ausnahme von der Regelvermutung des § 69 II Nr. 2 StGB bei Trunkenheitsfahrt mit E-Scooter –	240
27. Landgericht Berlin, Beschluss vom 5. August 2020 – Vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Trunkenheitsfahrt mit einem E-Scooter –	241
28. Amtsgericht Hamburg, Urteil vom 17. Dezember 2021 – Keine Entziehung der Fahrerlaubnis bei Trunkenheitsfahrt mit E-Scooter –	243
29. Amtsgericht Flensburg, Beschluss vom 16. Dezember 2021 – Keine Entziehung der Fahrerlaubnis bei Trunkenheitsfahrt mit E-Scooter –	246
30. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 8. Juni 2021 – Untersagung der Verkehrsteilnahme mit fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen –	247
31. Verwaltungsgericht Würzburg, Urteil vom 23. Februar 2022 – Fahrungsgeeignetheit wegen Konsum sog. harter Drogen / Bindungswirkung strafgerichtlicher Entscheidungen –	250
32. Verwaltungsgericht Ansbach, Beschluss vom 24. Juni 2021 – Gelegentlicher Cannabiskonsum / Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge –	253

Zusammenfassung

Seit Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV), unter die auch E-Scooter fallen, ist deren Nutzung in den Innenstädten vielfach Gegenstand öffentlicher Kritik gewesen. Im Vordergrund steht dabei das Fehlverhalten von Fahrzeugführern, insbesondere Trunkenheitsfahrten sowie nachlässiges Abstellen nicht mehr gebrauchter E-Scooter, die immer wieder zu Stolperfallen für ältere oder sehbehinderte Fußgänger werden. Kritisch zu würdigen sind allerdings auch mangelndes Einschreiten der Ordnungsbehörden gegen Rechtsverletzungen sowie die Rolle der Fahrzeugverleiher. Die Überprüfung des geltenden Rechts zeigt jedoch, dass bereits eine hohe Regelungsdichte für Rechtsverstöße bei E-Scooter-Fahrten besteht. Ab einem BAK-Wert von 0,3 ‰ besteht das Risiko der (strafbaren) „relativen Fahruntüchtigkeit“ des Fahrers. Ab 0,5 ‰ liegt unabhängig davon eine Ordnungswidrigkeit vor. Auf beide Delikte folgen nicht nur Strafen oder Bußen, sondern sie haben Konsequenzen für vorhandene Fahrerlaubnisse oder können zu Fahrverboten auch für fahrerlaubnisfreie Kraftfahrzeuge führen. Hinsichtlich des verbotenen Befahrens von Gehwegen oder des nicht ordnungsgemäßen Abstellens von E-Scootern bestehen ebenfalls klare Regelungen. Wenn in der öffentlichen Diskussion die mangelnde Wirksamkeit der bestehenden Ge- und Verbote beklagt wird, mag dies daran liegen, dass die Tatbestände und Sanktionsmöglichkeiten nicht hinlänglich bekannt sind oder aber die Einhaltung der Verbotsnormen nicht ausreichend durch die Ordnungsbehörden, insbesondere die Polizei, kontrolliert werden, also ein Vollzugsdefizit gegeben ist. Es ist daher dringend geboten, von staatlicher Seite intensive Informations- und Aufklärungsarbeit zu betreiben, und zwar sowohl hinsichtlich der rechtlichen Grundlagen als auch der notwendigen Fähigkeiten, einen E-Scooter zu führen. Zudem müssen die Sharing-Anbieter in stärkerem Maße in die Pflicht genommen werden, sei es über die Verstärkung von „No-Parking-Zones“ oder eines reduzierten Angebots von Fahrzeugen an besonders stark frequentierten Orten. Staatliche Vollzugsdefizite bei der Kontrolle der Verbotsnormen müssen dadurch behoben werden, dass dieser Aufgabe eine höhere Priorität mit größerem Personaleinsatz – ggf. zeitlich begrenzt – eingeräumt wird. Voraussetzung für die Nutzung von E-Scootern sollte schließlich wie bei Mofas eine sog. Prüfbescheinigung sein. Um diese zu erlangen, muss der Erwerber ausreichende Kenntnisse über die relevanten verkehrsrechtlichen Vorschriften nachweisen und ferner belegen, dass er mit den Gefahren des Straßenverkehrs und den zu ihrer Abwehr erforderlichen Verhaltensweisen vertraut ist.

Summary

Since the entry into force of the Ordinance on Small Electric Vehicles (eKFV), which also includes e-scooters, their use in city centres has often been the subject of public criticism. The focus is on the misconduct of vehicle drivers, in particular drunk driving and negligent parking of no longer used e-scooters, which repeatedly become tripping hazards for elderly or visually impaired pedestrians. However, the lack of intervention by the regulatory authorities against violations of the law and the role of vehicle rental companies must also be critically appreciated. However, the review of the current law shows that there is already a high regulatory density for legal violations in e-scooter rides. From a blood alcohol concentration (BAC) of 0.3 ‰ there is the risk of (punishable) “relative inability to drive”. From 0.5 ‰, an administrative offence exists independently of this. Both offences are not only followed by penalties or fines, but they also have consequences for existing driving licences or can lead to driving bans for motor vehicles without a driving licence. There are also clear regulations regarding the prohibited use of sidewalks or the improper parking of e-scooters. If the lack of effectiveness of the existing prohibitions is complained about in the public discussion, this may be due to the fact that the offences and possible sanctions are not sufficiently known or compliance with the prohibition standards is not sufficiently controlled by the police, i.e., there is an enforcement deficit. It is therefore urgently necessary for the state to carry out intensive information and education work with regard to the legal basis as well as the necessary skills to drive an e-scooter. In addition, sharing providers must be made more accountable, whether through the communication of “no-parking zones” or a reduced supply of vehicles in particularly busy places. State enforcement deficits in the control of prohibition standards must be remedied by giving this task a higher priority with greater personnel deployment – possibly for a limited period of time. A prerequisite for the use of e-scooters should finally be a so-called test certificate, as with mopeds. In order to obtain this, the acquirer must demonstrate sufficient knowledge of the relevant traffic regulations and also prove that he is familiar with the dangers of road traffic and the behaviour necessary to prevent them.

Z u s a m m e n f a s s u n g

E-Scooter gehören seit der Einführung im Sommer 2019 auch in deutschen Städten nunmehr zum Straßenbild. Für Fahrten mit E-Scootern gelten im Hinblick auf eine Beeinflussung durch Alkohol bzw. Drogen vergleichbare rechtliche Rahmenbedingungen wie für andere Kraftfahrzeuge. Eine Auswertung von 2.307 Verkehrsordnungswidrigkeiten im Zusammenhang mit E-Scootern aus dem Stadtgebiet München ergab einen durchschnittlichen Alkoholisierungsgrad der Betroffenen von etwa 0,8 Promille, in etwa 10 % der Fälle wurden Rauschmittel aus der Anlage 1 zu § 24a StVG nachgewiesen. Die Mehrheit der Ordnungswidrigkeiten wurde an Wochenenden, vor allem in den Sommermonaten, registriert.

S u m m a r y

Since their introduction in summer 2019 e-scooters have become a common appearance in the streets of German cities. The legal conditions for driving e-scooters is comparable to those for other motor vehicles concerning driving under the influence of alcohol or drugs. An analysis of 2,307 driving offences according to § 24a StVG with e-scooters from the Munich metropolitan area revealed an average test result of about 0.8 per mille among those driving under the influence of alcohol (DUI); in about 10 % of the cases substances listed in the attachment to § 24a StVG were detected (DUID). The majority of the driving offences were registered at weekends, especially in the summer months.

Zusammenfassung

Hintergrund: Zweieinhalb Jahre nach Beginn der großflächigen Bereitstellung von E-Scootern durch Verleihservices zeigt sich eine Häufung der Nutzung unter Alkoholeinfluss und regelmäßige Unfälle. Ziel der Arbeit: Diese Arbeit hat das Ziel, einen Überblick über die Relevanz von alkoholisierten E-Scooter-Fahrern für den Straßenverkehr und das Gesundheitssystem zu geben und hierbei auf geschlechterspezifische Unterschiede einzugehen. Material und Methoden: Eingeschlossen wurden retrospektiv Daten aus 1,5 Jahren, in denen aufgrund angenommenen alkoholisierten Führens eines E-Scooters im Hamburger Stadtgebiet durch die Polizei Blutalkoholbestimmungen beauftragt wurden und diese hinsichtlich ihrer BAK, dem Geschlecht und dem Ereigniszeitpunkt bewertet wurden. Parallel wurden Daten unserer chirurgischen Notfallambulanz hinsichtlich Verletzungsfolgen von E-Scooter-Unfällen in Bezug auf das Geschlecht, Alter und das Verletzungsmuster analysiert. Ergebnisse: Alkoholisierte E-Scooter-Fahrer waren überwiegend männlich. Frauen hatten im Mittel um 0,10 ‰ niedrigere Blutalkoholkonzentration und lagen prozentual seltener über dem Grenzwert für die absolute Fahruntüchtigkeit. Männer verletzten sich häufiger und schwerer im Kopf- und Gesichtsbereich (89,7 % versus 72,0 %), Frauen hingegen wiesen mehr Verletzungen der Extremitäten auf (64,0 % versus 39,7 %). Keiner der Verunfallten trug einen Sturzhelm. Sowohl die Unfälle als auch die Fahrten unter Alkohol ereigneten sich gehäuft an Wochenenden und in den späten Abend- und Nachtstunden. Schlussfolgerung: E-Scooter-Fahrer, die unter Alkoholeinfluss fahren, haben eine Relevanz für den öffentlichen Straßenverkehr und das Gesundheitssystem. Eine vermehrte Aufklärung über mögliche juristische und körperliche Folgen sollte angestrebt und gegebenenfalls durch weiterführende Maßnahmen wie eine Helmpflicht oder die Notwendigkeit einer Fahrerlaubnis ergänzt werden.

Abstract

Background: Two and a half years after the start of the widespread provision of e-scooters by rental services, an increase in the use of them under the influence of alcohol and associated accidents has been observed. Objectives: This study aims to provide an overview of the relevance of drunken e-scooter riders to road traffic and the health care system, addressing gender differences. Materials and methods: Retrospectively, the data of persons who were controlled by the police within 1.5 years due to driving an e-scooter under the influence of alcohol in the Hamburg city area with subsequent BAC analysis were included. Additionally, the data of the e-scooter drivers treated by our Traumatology Department as a result of an accident were also screened for the patient's injury patterns. Results: Alcoholized e-scooter drivers were predominantly male. On average, the female subjects had a lower blood alcohol concentration and were less often above the 1.1 ‰ limit. Males had more frequent and severe injuries to the head and face (89.7 % versus 72.0 %), whereas females had more frequent injuries to the extremities (64 % versus 39.7 %). None of the patients were wearing a helmet. Both the accidents and the traffic offenses occurred more frequently on weekends and in the late evening and night hours. Conclusions: E-scooter riders driving under the influence of alcohol are relevant to the public road traffic and the health care system. Increased awareness about possible legal and physical consequences should be pursued and, if necessary, supplemented by further measures such as a helmet requirement or mandatory a driver's licenses.

Zusammenfassung

Es werden die wesentlichen Ergebnisse der ersten Studie zu Realfahrten unter Alkoholeinfluss vorgestellt. Es zeigte sich eine signifikante Erhöhung der Fehlerpunkte („*error score*“) bei den Hindernissen Kreisfahrten, Tordurchfahrt, Slalomfahrt und Geradeausfahrt auf einer sich verjüngenden Fahrspur in BAK-Bereichen von 0,41–0,60 ‰ bis 1,01–1,20 ‰. Gleichzeitig nahm die individuelle Fahrleistung („*individual driving performance*“) bereits bei niedrigen Blutalkoholkonzentrationen (BAK) deutlich ab. Im Bereich um 1,10 ‰ (1,01–1,20 ‰) lag schließlich eine Abnahme der individuellen Fahrleistung um 72 % vor. Es gehen bereits niedrige BAK mit Risiken für die Fahrsicherheit einher. Für die Nutzerinnen und Nutzer von E-Scootern ergibt sich insbesondere das Risiko einer „relativen Fahrunsicherheit“ bei vergleichsweise niedrigen BAK.

Summary

The main results of the first real-driving study under the influence of alcohol are presented. There was a significant increase in error scores for the obstacles of driving in circles, gate passages, slalom ride and driving straight ahead on a narrowing track at blood alcohol concentrations (BAC) in ranges between 0.41–0.60 g/kg and 1.01–1.20 g/kg. At the same time, the individual driving performance decreased significantly even at low BAC. Finally, in the range around 1.10 g/kg (1.01–1.20 g/kg), there was a 72 % decrease in individual driving performance. Even low BAC are associated with risks to driving impairment. For users of e-scooters, there is a particular risk of “relative driving impairment” at comparatively low BAC.