

## **Betrunken auf dem E-Scooter: „Studie bestätigt unterschätzte Gefahr“**

Unis in Düsseldorf und München untersuchten Fahrsicherheit nach Alkoholkonsum

**Wer einen E-Scooter durch den Straßenverkehr bewegt, hat sich wie jeder Kraftfahrzeugfahrende an geltende Gesetze zu halten. Das betrifft auch den Konsum von Alkohol: Wer mit 1,10 Promille Alkohol und mehr im Blut hinter dem E-Scooter-Lenker erwischt wird, begeht eine Straftat. Ob dieser Grenzwert hinreicht, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen und das tatsächliche Unfallrisiko zu reduzieren, haben Experten für Rechtsmedizin aus Düsseldorf und München im Rahmen einer Fahrsicherheitsstudie untersucht. Ihre Ergebnis lassen daran zweifeln.**

**Düsseldorf/München, 12. November 2021.** Laut einer aktuellen Studie des Instituts für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft und Raumfahrt (DLR) ist das Risiko für E-Scooter-Fahrer zu verunfallen gegenüber Fahrradfahrern um gut das vierfache erhöht. Bei Unfällen mit Schwerverletzten sei das Risiko sogar um das Fünffache größer. Die Studie sage allerdings nichts darüber aus, berichtet Prof. Benno Hartung vom Institut für Rechtsmedizin der Ludwig-Maximilian-Universität in München, „wie der Konsum von Alkohol die Fähigkeit beeinflusst, einen E-Scooter sicher durch den öffentlichen Raum zu führen“. Dieser Frage ist Benno Hartung gemeinsam mit dem Experten für forensische Toxikologie Prof. Thomas Daldrup vom Institut für Rechtsmedizin, Universitätsklinik Düsseldorf nachgegangen.

Basierend auf einer von Hartung und Daldrup vor einigen Jahren durchgeführten Studie zum Fahrradfahren unter Alkoholeinfluss, führte die Arbeitsgruppe beider Forschenden nun eine vergleichbare Realfahrt-Fahrsicherheitsstudie mit E-Scootern durch. Der seinerzeit entworfene Fahrrad-Parcours diente hierbei als Muster für die E Scooter-Studie, wurde aber um zahlreiche Teststrecken erweitert, wie Benno Hartung berichtet. Der Parcours bestand laut den Forschenden aus einer längeren, geraden, sich am Ende stark verjüngenden Spur sowie aus Toren und Gassen, die zu durchfahren waren. Es gab eine Slalom-Strecke, einen Schotterweg, eine Kreisfahrt, einen Schwellenbereich und eine „Speed“-Strecke, die mit höherer Geschwindigkeit befahren werden konnte.

## **PRESSEINFORMATION**

### **Blick auf die Studie**

Zu Studienbeginn waren die Teilnehmer/innen aufgefordert, den Parcours so lange zu befahren, bis sie sich nach eigenen Angaben hinreichend mit dem E-Scooter und der Wegstrecke vertraut gemacht hatten. Anschließend wurde die erste für die Studie relevante Fahrt im nüchternen Zustand durchgeführt, gefolgt von Fahrten unter Alkohol. Bei allen Fahrten galt es für die Studienteilnehmenden, verschiedene Aufgaben unterschiedlicher Schwierigkeitsgrade zu absolvieren.

Hierbei zeigte sich, dass das Überfahren von Schwellen und Befahren des Schotterweges auch unter Alkoholeinfluss zwar meist fehlerfrei gelang, das Fahren im Kreis und durch mehrere versetzt aufgestellte Tore hingegen Schwierigkeiten bereitete.

Die Versuche wurden an vier verschiedenen Tagen mit jeweils anderen Teilnehmer/innen durchgeführt, und zwar bei Regen und bei Sonnenschein, um auch den Einfluss des Wetters in der Studie zu berücksichtigen. Um die Fahrresultate unter Alkoholeinfluss einordnen zu können, wurden sie mit jenen einer Kontrollgruppe verglichen, die an den vier Studientagen nach dem Konsum alkoholfreier Getränke, also nüchtern den Parcours absolviert hatte.

### **Bitte kein Alkohol auf E-Scooter**

Um eine Vergleichbarkeit zu gewährleisten, berichtet Thomas Daldrup, wurden insbesondere die relativen Leistungsveränderungen jeder Probandin und jedes Probanden in Abhängigkeit vom Grad der Alkoholisierung gemessen; hierbei wurde die Fahrleistung der ersten Fahrt in nüchternem Zustand als 100 Prozent angesehen, ungeachtet der Anzahl resultierender Fehler. Die Fahrten unter Alkoholeinfluss wurden schließlich jeweils mit der Nüchternfahrt verglichen, erläutert der Toxikologe, was so viel bedeute, als das Prozentwerte über beziehungsweise unter 100 gleichbedeutend seien mit einer Verbesserung respektive Verschlechterung der Fahrleistung.

„Überrascht hat uns die deutliche Verschlechterung der Fahrleistung auf etwa die Hälfte ab einer Alkoholisierung um 0,3 Promille“, berichtet Thomas Daldrup. Insbesondere bei der Kreisfahrt hätten sich schon bei einem relativ geringen Alkoholisierungsgrad signifikante Einbußen in der Fahrsicherheit gezeigt. Ab etwa 0,8 Promille habe die Fahrleistung und -sicherheit signifikant weiter abgenommen, zunächst bei den Torfahrten und schließlich, und zwar ab 1,0 Promille Blutalkohol, bei dem Streckenabschnitt mit der sich verjüngenden Fahrspur. „Angesichts dieser Ergebnisse“, referiert Thomas Daldrup, „sollten für E-Scooter-Fahrende in puncto Alkoholkonsum dieselben Maßstäbe gelten wie für Fahranfänger und Fahranfängerinnen“. Obwohl sich niemand der Studienteilnehmer/innen, allesamt trugen sie während der E-Scooter-Fahrt Schutzbekleidung, verletzt habe, ließe das Studienergebnis nur eine Interpretation zu: „E-Scooter sollten nicht unter Alkoholeinfluss gefahren werden“, betonen Daldrup und Hartung unisono.

Ihr Kontakt für weitere Fragen:

pressesprecher@bads.de