

Medienmitteilung

Bern, 19. Mai 2020

| | |
|---------------|----------------------|
| Absender | Medienstelle der BFU |
| Telefon | +41 31 390 21 21 |
| E-Mail | medien@bfu.ch |
| Informationen | medien.bfu.ch |

Unfälle mit dem E-Trottinett Hersteller, Verleihfirmen und Polizei gefordert

Die Schweizer Bevölkerung wird angesichts der gelockerten Corona-Massnahmen wieder mobiler. Auch E-Trottinette treten wieder in Erscheinung, in mehreren Städten sind Verleihfirmen zurück im Geschäft. Somit ist auch die Unfallgefahr wieder da. Ein neuer [Bericht der BFU](#) zeigt die typischen Unfallrisiken mit dem E-Trottinett auf – und Möglichkeiten, um diese zu senken. Mehr Sicherheit versprechen unter anderem eine standardmässige Ausstattung mit Blinkern, ausführliche Sicherheitsinformationen durch die Verleihfirmen sowie Polizeikontrollen.

Im Schweizer Strassenverkehr sind wieder mehr elektrisch angetriebene Trottinette unterwegs – der Boom der letzten Jahre könnte nach der schrittweisen Lockerung der Corona-Massnahmen weitergehen. Dazu tragen auch Verleihfirmen bei, die bis zum coronabedingten Nachfragerückgang in mehreren Städten tätig gewesen sind, etwa in Zürich, Basel, Winterthur, Zug und Cham. In anderen grösseren Städten, etwa in Bern, Genf, Lausanne, Lugano oder Luzern, hat es zwar auch vor der Corona-Phase keine Verleihsysteme gegeben, doch auch private E-Trottinette verbreiten sich: Der Fachhandel bietet immer mehr Modelle zum Kauf an.

Der E-Trottinett-Boom vor der Corona-Zeit hat zu entsprechenden Unfällen geführt: In der Schweiz gab es bereits mehrere Schwerverletzte und mindestens einen tödlichen Unfall. Gesamtschweizerische Unfallzahlen fehlen bislang, da E-Trottinette im Unfallaufnahmeprotokoll der Polizei bislang keine separate Kategorie bilden.

Was die Polizei hingegen feststellt: Einige E-Trottinett-Nutzerinnen und -Nutzer fahren widerrechtlich auf dem Trottoir – und manche verwenden ein E-Trottinett, das für den Strassenverkehr gar nicht zugelassen ist. Prinzipiell gelten in der Schweiz für zugelassene E-Trottinette (mit bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h, korrekten Bremsen, Vorder- und Rücklichtern usw.) die gleichen Verkehrsregeln wie für Velos: Sie müssen auf dem Veloweg oder Velostreifen fahren, wo ein solcher vorhanden ist; andernfalls auf der Strasse.

Empfehlungen zur Reduktion der Risiken

In einem [neuen Bericht](#) zeigt die BFU die grössten Risiken im Zusammenhang mit E-Trottinetten auf – und geeignete Handlungsmöglichkeiten, um diese Risiken zu senken. Dabei geht es um die Sicherheit der E-Trottinett-Nutzerinnen und -Nutzer, aber auch um jene von Fussgängerinnen, Fussgängern und anderen Verkehrsteilnehmenden. Erfolg versprechen folgende Massnahmen:

- **Infrastruktur optimieren:**
Die Velo-Infrastruktur gilt es so zu gestalten, dass ein sicheres Nebeneinander von Velos, E-Bikes und E-Trottinetten möglich ist. Dies bedingt genug Platz für alle. Für E-Trottinette mit ihren kleinen Rädern sind Strassen mit möglichst wenig Unebenheiten, Löchern oder hohen Borden ideal. Damit E-Trottinette nicht zum Hindernis für andere werden, ist ausserdem das Parkieren zu regeln.

Die BFU macht Menschen sicher. Als Kompetenzzentrum forscht und berät sie, damit in der Schweiz weniger folgenschwere Unfälle passieren – im Strassenverkehr, zu Hause, in der Freizeit und beim Sport. Für diese Aufgaben hat die BFU seit 1938 einen öffentlichen Auftrag.

- **Blinker montieren:**
Richtungswechsel müssen auch auf dem E-Trottinett angezeigt werden. Dies mit Handzeichen zu tun, ist deutlich schwieriger als auf dem Velo – es drohen Stürze. Eine serienmässige Ausstattung mit Blinkern und eine entsprechende gesetzliche Vorschrift sollten daher geprüft werden.
- **Tempo verlangsamen:**
Mit E-Trottinetten erreicht man mühelos Geschwindigkeiten von bis zu 20 km/h – ähnlich wie mit einem Velo oder E-Bike. Die Ausstattung mit einem Langsammodus würde es erleichtern, das Tempo in gewissen Verkehrssituationen zu limitieren. Dies zum Beispiel in gemischten Zonen, die für den Fussverkehr, Velos und E-Trottinette gleichzeitig freigegeben sind.
- **Informationspflicht:**
Verleihfirmen sollten dazu verpflichtet werden, Kundinnen und Kunden über die korrekte Nutzung der E-Trottinette zu informieren – etwa über das Verbot, auf dem Trottoir und in Fussgängerzonen zu fahren.
- **Polizeiaktionen:**
Auf Trottoirs und in Fussgängerzonen sind E-Trottinette gefährlich für Fussgängerinnen und Fussgänger. Wer trotzdem dort fährt, sollte deshalb konsequent gebüsst werden. Entsprechende polizeiliche Kontrollen sind wünschenswert.
- **Üben:**
Lohnenswert ist, sich abseits der Strasse an das Fahren mit dem E-Trottinett zu gewöhnen: Wer zuerst in ruhiger Umgebung übt, fährt später im Strassenverkehr sicherer.
- **Helm tragen:**
Bei Stürzen mit einem E-Trottinett oder Kollisionen kann ein Velohelm Kopf- und Hirnverletzungen verhindern oder vermindern.

Bild für Online- und Printmedien ([hier zum Download](#))

Honorarfreie Veröffentlichung bis zum 19.11.2020
mit dem Urhebervermerk: Keystone/Salvatore Di Nolfi

Bildlegende (Vorschlag):

Weder Handzeichen noch Blinker: Ein E-Trottinett-Fahrer biegt ab.