

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)

vom 16. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. März 2026)

zum Thema:

**Unfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen (E Rollern) – Ursachen und
Personenstruktur der Unfallbeteiligten im Jahr 2025**

und **Antwort** vom 27. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 7. April 2026)

Herrn Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)

über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Antwort

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25537

vom 16. März 2026

über Unfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen (E Rollern) – Ursachen und Personenstruktur der Unfallbeteiligten im Jahr 2025

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung:

Zur Beantwortung der Fragen 4. und 5. wurden die angegebenen Daten der fortgeschriebenen polizeilichen Eingangsstatistik (sog. Verlaufsstatistik) Datawarehouse Verkehrslagebild (DWH VklB) entnommen. Da DWH VklB stets den tagesaktuellen Stand der im Quellsystem erfassten Daten widerspiegelt, unterliegt der Datenbestand einer fortlaufenden Änderung. Dadurch können unterschiedliche Abfragezeitpunkte zu voneinander abweichenden Ergebnissen führen.

Vorbemerkung des Abgeordneten: Im aktuellen Bericht zur Verkehrssicherheitslage 2025 der Polizei Berlin wird ein deutlicher Anstieg der Verkehrsunfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen (E-Rollern) um rund 27 Prozent gegenüber dem Vorjahr festgestellt.

1. Wie bewertet der Senat die Ursachen für den deutlichen Anstieg der Verkehrsunfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen im Jahr 2025?
 - a) Welche Erklärungsansätze oder Hypothesen liegen der Polizei Berlin bzw. der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt vor (z. B. verändertes Verkehrsaufkommen, saisonale Faktoren, erhöhte Nutzungszahlen, unsachgemäße Handhabung o. Ä.)?

Zu 1. a):

Das Unfallgeschehen mit Elektrokraftfahrzeugen ist komplex und differenziert zu betrachten. Es ist zwischen Alleinunfällen – die nur selten polizeilich erfasst werden – und Unfällen mit anderen Verkehrsteilnehmenden zu unterscheiden. Gemäß der polizeilichen Statistik zur Verkehrssicherheitslage des Jahres 2025 liegen die Hauptunfallursachen bei Nutzenden von Elektrokraftfahrzeugen in der verkehrswidrigen Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile, in nicht angepasster Geschwindigkeit sowie Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr.

Der durch die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlichten Studie zufolge überwiegen Alleinunfälle, die meist auf einen Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug zurückzuführen sind. Besonders kritische Situationen ergeben sich demnach bei der Fahrtrichtungsanzeige per Hand sowie bei Bordsteinüberfahrten. Die nicht regelkonforme Nutzung von Verkehrsflächen wird hauptsächlich auf Unwissenheit zurückgeführt.

1. b) Welche Anteile entfallen auf Unfälle mit alkoholisierten oder unter Drogeneinfluss stehenden Fahrern?

Zu 1. b):

Von den insgesamt 1.378 erfassten Verkehrsunfällen (VU) unter Beteiligung von Elektrokraftfahrzeugen im Jahr 2025 wurden insgesamt 135 VU erfasst, bei denen die das Elektrokraftfahrzeug führende Person unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln stand.

2. Wie viele dieser Verkehrsunfälle im Jahr 2025 wurden schuldhaft durch Fahrer von Elektrokraftfahrzeugen verursacht?

Zu 2.:

Im Jahr 2025 wurden insgesamt 123 VU der in der Antwort zu Frage 1. b) genannten 135 VU unter Alkohol- oder Drogeneinfluss erfasst, die hauptunfallursächlich durch die das Elektrokraftfahrzeug führende Person verursacht wurden.

3. Wie ist das Verhältnis der Elektrokraftfahrzeuge bei Unfällen aufgeteilt zwischen

- a) privaten Fahrzeugen und
- b) Fahrzeugen im Vermietbetrieb (wie bspw. Bolt, Tier etc.)?

Zu 3. a) und b):

Daten im Sinne der Fragestellung sind seitens der Polizei Berlin im automatisierten Verfahren nicht recherchierbar.

4. Wie verteilen sich die Unfallverursacher auf folgende Merkmale:
a) Altersgruppen (bitte nach 10 Jahres Intervallen aufschlüsseln),

Zu 4. a):

Eine Darstellung in Zehnjahresintervallen ist seitens der Polizei Berlin im automatisierten Verfahren nicht möglich. Die erfragten Daten nach fest vorgegebenen Altersgruppen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Altersgruppe	Anzahl der VU-verursachenden Beteiligten
unbekannt	256
Kinder bis unter 15 Jahre	109
Jugendliche 15 bis unter 18 Jahre	141
junge Erwachsene 18 bis unter 25 Jahre	219
Erwachsene 25 bis unter 45 Jahre	382
Erwachsene 45 bis unter 65 Jahre	205
Senioren über 64 Jahre	66
gesamt	1.378

(Quelle: DWH VkiB, Stand: 25. März 2026)

4. b) Staatsangehörigkeit,

Zu 4. b):

Die erfragten Daten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Staatsangehörigkeit	Anzahl der VU-verursachenden Beteiligten
Deutschland	801
keine Angabe	258
Türkei	36
Syrien	25
staatenlos	23
Großbritannien und Nordirland	18
Italien	13
Bulgarien	12
Rumänien	12
Niederlande	11
Ukraine	11
Vereinigte Staaten von Amerika	10
Frankreich	9
Russische Föderation	9
Spanien	9
Afghanistan	8
Libanon	8

Staatsangehörigkeit	Anzahl der VU-verursachenden Beteiligten
Polen	7
Indien	6
Iran	6
Brasilien	5
Schweden	5
Serbien	5
Portugal	4
Dänemark	3
Griechenland	3
Israel	3
Mexiko	3
Nigeria	3
Tunesien	3
Albanien	2
Australien	2
China (Taiwan)	2
Georgien	2
Irland	2
Kenia	2
Korea-Süd	2
Kroatien	2
Moldawien	2
Norwegen	2
Österreich	2
Pakistan	2
Vietnam	2
Ägypten	1
Argentinien	1
Armenien	1
Aserbajdschan	1
Bosnien-Herzegowina	1
Dominikanische Republik	1
Gambia	1
Ghana	1
Irak	1
Kamerun	1

Staatsangehörigkeit	Anzahl der VU-verursachenden Beteiligten
Kirgistan	1
Kongo	1
Lettland	1
Litauen	1
Marokko	1
Montenegro	1
Schweiz	1
Slowakische Republik	1
Sri Lanka (Ceylon)	1
Sudan	1
Tschechische Republik	1
Venezuela	1
Zypern	1
gesamt	1.378

(Quelle: DWH VkiB, Stand:25. März 2026)

4. c) Migrationshintergrund (soweit statistisch erfasst oder herleitbar)?

Zu 4. c).:

Eine statistische Erfassung von Daten im Sinne der Fragestellung erfolgt in der Polizei Berlin nicht.

5. Wie viele Personen befanden sich durchschnittlich und maximal auf den am Unfall beteiligten Elektrokleinstfahrzeugen?

a) In wie vielen Fällen waren zum Zeitpunkt des Unfalls mehrere Personen gleichzeitig auf einem Fahrzeug unterwegs?

Zu 5. a).:

Die erfragten Daten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Anzahl der Nutzenden	Anzahl registrierter VU
eine Person	1.226
zwei Personen	142
drei Personen	9
vier Personen	1
gesamt	1.378

(Quelle: DWH VkiB, Stand: 25. März 2026)

5. b) Wie bewertet der Senat diese Praxis aus Sicht der Verkehrssicherheit?

Zu 5. b):

Das Fahren mit mehr als einer Person auf einem Elektrokleinstfahrzeug wird als erhebliches Fehlverhalten im Straßenverkehr bewertet. Bauartbedingt sind Elektrokleinstfahrzeuge ausschließlich für die Nutzung durch eine Person vorgesehen. Die Nutzung durch mehrere Personen führt zu einer Beeinträchtigung der Fahrstabilität, einem verlängerten Bremsweg sowie einer eingeschränkten Reaktionsfähigkeit.

Hierdurch erhöht sich das Risiko von Stürzen und VU sowohl für die Nutzenden selbst als auch für andere Verkehrsteilnehmende erheblich.

6. Welche Maßnahmen plant oder erwägt der Senat, um die Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit der Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen künftig zu erhöhen?

Zu 6.:

Die Polizei Berlin bietet zur Verkehrsunfallprävention verschiedene zielgruppenorientierte Maßnahmen zum sicheren Umgang mit Elektrokleinstfahrzeugen an.

Verkehrssicherheitsberatende sensibilisieren insbesondere an Oberschulen, in Jugendverkehrsschulen sowie durch für die Öffentlichkeit zugängliche Präventionsveranstaltungen für die Risiken und Regelungen im Zusammenhang mit der Nutzung von E-Scootern.

Besonders hervorzuheben ist das Präventionsprojekt der Polizeidirektion 3 (Ost) „EyScooter Fair + Sicher“, das im Jahr 2023 entwickelt wurde und seit 2024 in den Oberschulen umgesetzt wird. Das Angebot richtet sich vorrangig an Jugendliche ab dem 15. Lebensjahr und vermittelt praxisnah Kenntnisse zu Gefahrensituationen, Verkehrsregeln, dem ordnungsgemäßen Abstellen sowie einem rücksichtsvollen Verhalten im Straßenverkehr.

Zur Veranschaulichung werden unter anderem ein E-Scooter-Simulator sowie audiovisuelle Medien eingesetzt, um Fahr- und Bremsverhalten sowie typische Gefahrensituationen realitätsnah darzustellen. Ergänzend kommen sogenannte Rauschbrillen zum Einsatz, um die Auswirkungen von Alkohol- und Drogeneinfluss auf die Fahrtüchtigkeit erfahrbar zu machen.

Neben den teilnehmenden Schülerinnen und Schülern werden auch Lehrkräfte und Erziehungsberechtigte als Multiplizierende einbezogen. Ziel ist es, den Wissenstransfer in das häusliche Umfeld zu tragen und die Verkehrssicherheitsarbeit nachhaltig zu stärken. Eine perspektivische Ausweitung des Projekts auf das gesamte Stadtgebiet ist vorgesehen.

Durch die Polizei Berlin werden zudem auch künftig – lageangepasst und in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen – Schwerpunktkontrollen im Zusammenhang mit Elektrokleinstfahrzeugen durchgeführt, um potentiellen Gefahren entgegenzuwirken und festgestellte Verstöße zu verfolgen.

Berlin, den 27. März 2026

In Vertretung

Franziska Becker
Senatsverwaltung für Inneres und Sport