

Sehr geehrte Damen und Herren,

mein Name ist Dr. med. Heinz-Lothar Meyer, ich bin Oberarzt für Orthoädie und Unfallchirurgie in der Klinik für Unfall-, Hand- und Wiederherstellungschirurgie am Universitätsklinikum in Essen. Außerdem bin ich langjähriger Notarzt der Stadt Essen mit mittlerweile über 2000 Einsätzen und seit 02/2022 Leitender Notarzt der Stadt Essen. Für meinen genauen Werdegang habe ich einen kurzen Lebenslauf angehängt.

In Deutschland wurden im Juni 2019 die ersten E-Scooter auf Basis der Elektrokleinstfahrzeug-Verordnung zugelassen und im Nahverkehr angeboten. Hierbei besteht bis heute keine Helmpflicht. Während meiner Tätigkeit in der Notaufnahme, auf der Intensivstation und als Notarzt musste ich die Zunahme der Verkehrsunfälle mit E-Scooter-beteiligung zu dieser Zeit beobachten. Nun behandelten wir neben verunglückten Fahrrad- und E-Bike-Fahrer:innen auch verunglückte E-Scooter-Fahrer:innen. Eindrücklich waren für mich, das im Vergleich zu Fahrradfahrer:innen und E-Biker:innen junge Patientenklientel und die häufig deutlich schwereren Verletzungen der verunglückten E-Scooter-Fahrer:innen. Daher beschloss ich in dieser Zeit das Patientenkollektiv der verunglückten E-Scooter-Fahrer:innen näher zu untersuchen, um für diese neue und zum Teil schwerstverletzte Patientengruppe bessere Behandlungsalgorithmen und Präventionsmaßnahmen zu entwickeln und zu empfehlen. Als vom statistischen Bundesamt (Destatis) dann noch Zahlen zu E-Scooter-Unfällen in Deutschland veröffentlicht wurden und in der Presse titulierte wurde, dass „E-Scooter doch nicht so gefährlich seien wie gedacht“ und sich dies überhaupt nicht mit den Beobachtungen aus meinem klinischen Alltag im Krankenhaus und als Notarzt deckten wurde ich in meiner wissenschaftlichen Arbeit weiter bestärkt.

In unserer Arbeit konnten wir zeigen, dass die tatsächliche Anzahl verunglückter E-Scooter-Fahrer:innen in Deutschland und in Essen deutlich höher sind, als es die Zahlen des Statistischen Bundesamtes vermuten lassen. Wir untersuchten alle verunglückten E-Scooter-Fahrer:innen die sich in unserer universitären Notaufnahme (Level-1-Traumazentrum) vorstellten und verglichen diese mit E-Bike- und Fahrradverletzungen im gleichen Zeitraum. Von den verunglückten E-Scooter-Fahrer:innen waren signifikant mehr männlich als weiblich ($p = 0,032$) und das mittlere Alter betrug 31,1 (± 13) Jahre. Im gleichen Zeitraum wurden 34 verunglückte E-Bike- und 356 Fahrradfahrer:innen erfasst. In allen drei Gruppen waren die meisten

Verletzungen im Kopfbereich, gefolgt von Verletzungen an den oberen Extremitäten. Signifikant mehr E-Scooter-Fahrer:innen hatten einen ISS (Injury Severity Score) ≥ 16 und gelten damit als polytraumatisiert (schwerverletzt) als in der Gruppe der verunglückten Fahrradfahrer:innen ($p = 0,016$). Verunglückte E-Scooter-Fahrer:innen hatten eine signifikant längere Krankenhausverweildauer (KHVD) als E-Bike-Fahrer:innen ($p = 0,003$) und als Fahrradfahrer:innen ($p = 0,001$). Einen Helm trugen 52,9% ($n = 18$) der E-Bike- und 53,3% ($n = 113$) der Fahrradfahrer:innen, dagegen nur 1,5% ($n = 1$) der E-Scooter-Fahrer:innen. Die häufigste Unfallursache bei E-Bike- (17,7%; $n = 6$) und Fahrradfahrer:innen (10,4%; $n = 37$) war das Wegrutschen auf Straßenbahnschienen, bei E-Scooter-Fahrer:innen die Kollision mit einem Bordstein (7,4 %; $n = 5$). Als Ursachen für einen erhöhten Anteil von Schwerverletzten bei E-Scooter-Fahrer:innen im Vergleich zu Fahrradfahrer:innen sind die Elektromobilität, Fahren unter Alkoholeinfluss und das unzureichende Tragen eines Helms bei Dominanz von Kopfverletzungen zu nennen. Da 73,5% ($n = 50$) der erfassten E-Scooter-Unfälle nicht polizeilich registriert wurden, ist von einer sehr viel höheren Anzahl von E-Scooter-Unfällen auszugehen als bisher in der Öffentlichkeit und vom Bundesamt für Statistik angenommen. Präventive Maßnahmen könnten die Einführung einer Helmpflicht, eine höhere Anzahl von Verkehrskontrollen, Fahrsicherheitstrainings und der Ausbau von Fahrradwegen sein. Hierdurch könnten schwerste Verletzungen bei einem so jungen Patientenkollektiv die mitten aus dem Leben gerissen werden vermieden werden. Gerade eine Stadt wie Essen, als „Fahrradstadt“ mit einem Radverkehrsnetz von über 500 Kilometer Länge und rund 300 Kilometer reiner Radwege, kombinierte Fuß- und Radwege, Fahrradstraßen, Radfahrstreifen und Schutzstreifen, geht mit gutem Beispiel voran und kann hier als gutes Beispiel für andere Städte in Deutschland genommen werden. Auch die Trassen die von vielen Pendler:innen und immer mehr von E-Scooter-Fahrer:innen genutzt werden, können zu einer besseren Nachhaltigkeit führen.

Anlagen:

- CV

- Publikation: Meyer HL, Kauther MD, Polan C, Abel B, Vogel C, Mester B, Burggraf M, Dudda M. E-Scooter , E-Bike- und Fahrradverletzungen im gleichen Zeitraum – eine prospektive Vergleichsstudie eines Level-1-Traumazentrums. Unfallchirurgie (Heidelb). 2023 Mar;126(3):208-217