

E-Scooter im Alltag: Ein Viertel der Fahrer hält sich nicht an die Regeln (08.10.2019)

Feld-Beobachtung des ADAC

Seit der Zulassung von E-Scootern für den Straßenverkehr häufen sich negative Berichte über Gefahren bei der Nutzung, Verletzungen bei Unfällen und Regelverstöße.

Erste Forderungen nach einem Verbot der E-Scooter werden bereits laut. Doch stellen die Roller tatsächlich eine so große Gefahr dar, dass ein Verbot gerechtfertigt wäre? Um das zu überprüfen, hat der ADAC in sechs deutschen Städten (Berlin, Hamburg, München, Köln, Stuttgart, Heidelberg) an Werktagen zwischen 7.30 und 17.30 Uhr E-Tretrollerfahrer beobachtet.

Insgesamt wurden rund 4000 Scooter-Fahrer bei ihren Fahrten beobachtet. Bei einem Viertel konnte der ADAC Regelverstöße erkennen. Medienberichte und die bisher veröffentlichten Zahlen der Polizei zeigen, dass sich das Potential für Fehlverhalten in den Abendstunden drastisch erhöht. Am Tag fuhren die meisten Scooter aber auf dem Radweg oder, wo nötig, auf der Straße. Nur jeder fünfte war regelwidrig in der Fußgängerzone unterwegs, auf dem Gehweg oder in falscher Fahrtrichtung. Auch zwei Personen auf einem Scooter oder Fahrten ohne Versicherungskennzeichen konnten im Beobachtungszeitraum nur in vier Prozent der Fälle beobachtet werden. Nahezu kein Nutzer trug einen Helm, obwohl die Gefahr von Kopfverletzungen bei einem Unfall besonders hoch zu sein scheint.

Da aktuell für den privaten Gebrauch nur sehr wenige E-Scooter-Modelle auf dem Markt erhältlich sind, sind es derzeit fast ausschließlich E-Scooter von Sharing-Anbietern, die in den Innenstädten unterwegs sind. Insbesondere rund um touristische Hotspots bieten Verleiher ihre Roller an, so dass diese häufig von Touristen genutzt werden. Für die erste oder letzte Meile, also für den Weg von und zu den Haltestellen des ÖPNV, nutzen Pendler die Scooter also noch nicht.

E-Scooter sind im Vergleich zum Pkw zwar eine nachhaltigere Mobilitätsoption, aber bei weitem nicht so umweltfreundlich wie das Fahrrad. Dies liegt vor allem daran, dass für die Batterieherstellung und -entsorgung beträchtliche Ressourcen notwendig sind, ebenso wie für das Einsammeln der E-Scooter über Nacht zum Aufladen und die anschließende Neuverteilung über das Geschäftsgebiet mit konventionell angetriebenen (Diesel-) Transportern. Hinzu kommt, dass die E-Scooter derzeit fast ausschließlich in den Kernbereichen großer Städte angeboten werden, also dort, wo die Ziele häufig fußläufig gut erreichbar sind und in der Regel ein sehr gutes Angebot an Bussen und Leihfahrrädern zur Verfügung steht. Diese Verkehrsmittel sind nicht nur nachhaltiger, sondern – zumindest auf mittlere und längere Distanzen – auch noch billiger, da für jede E-Scooter-Fahrt eine Grundgebühr von einem Euro und ein Minutenpreis von 15 bis 25 Cent fällig werden.

Zumindest beim Abstellen der Scooter zeigte sich, dass ihre Nutzer - zumindest tagsüber - umsichtiger sind als ihr Ruf: über alle Städte hinweg, wurden nur knapp drei Prozent der Roller tatsächlich so abgestellt, dass sie jemanden behindern würden. Dennoch stellen die abgestellten Scooter vor allem für Blinde und sehbehinderte Menschen ein großes Problem dar.

Quelle: ADAC