

Presseanfrage der dpa zur ETH-Studie und zur Nachhaltigkeit von E-Scootern

19.01.2022

Zitatgeber: Sebastian Schlebusch, Sprecher der AG Mikromobilität der PSM

● Die Branche betont stets, wie wichtig Leihdienste und darunter eben auch E-Scooter für die Verkehrswende und den Klimawandel sind. Wie passen diese Aussagen zu den Erkenntnissen aus der ETH-Studie sowie weiteren Untersuchungen?

● Wir begrüßen eine wissenschaftliche Auseinandersetzung mit dem Beitrag von E-Scootern zu einer nachhaltigen Verkehrswende. Die ETH-Studie ist eine Momentaufnahme und hat daher keine Aussagekraft bezogen auf aktuelle Lage der geteilte Mikromobilität, zumal die Aussagen nicht ohne weiteres auf andere Städte übertragen werden können.

Die Einschätzungen, dass E-Scooter einzig Strecken ersetzen sollen, die sonst mit dem PKW zurückgelegt werden, halten wir für falsch. Kein Verkehrsmittel wird allein vollumfänglich das eigene Auto ersetzen können. Das kann auch der ÖPNV nicht. Mikromobilität funktioniert in Wegekettten, also in Verbindungen verschiedener Verkehrsmittel, sodass längere Distanzen in Kombination zurückgelegt werden können und ein privater PKW obsolet wird.

Ein weiteres Argument der Anbieter: E-Scooter würden vor allem auf Teilstrecken etwa zur nächsten Bushaltestelle genutzt. Auf diese Weise sollten alternative Verkehrsträger schneller erreichbar und damit attraktiver werden. Warum geht das bislang anscheinend nicht auf?

E-Scooter sind ein wichtiger Baustein für eine Mobilität der Zukunft, in der der Öffentliche Nahverkehr um ein zusätzliches Verkehrsmittel für die letzte Meile ergänzt wird. In einer Kooperation mit der S-Bahn in Stuttgart, bei der Scooter durch einen Mobility Hub mit einer ÖPNV-Station für Pendler:innen verbunden wurden, ließ sich - unter Berücksichtigung des Corona-Faktors - seitens der Bahn ein 30-prozentiger Anstieg der Ticketverkäufe beobachten. Zudem gaben 50%

der Befragten in einer Intermodalitätsumfrage von Voi an, häufiger mit dem öffentlichen Nahverkehr zu fahren, wenn an den Haltestellen E-Scooter vorhanden sind. 40-50% der Fahrten enden an Stationen des öffentlichen Nahverkehrs.

Für ein [Pilotprojekt der HOCHBAHN in Hamburg](#) stehen Interessierten seit Juni 2021 an jeweils zwei Hamburger U-Bahn-Haltestellen in Langenhorn und Lokstedt insgesamt 200 E-Scooter von TIER als Zubringer zum ÖPNV zur Verfügung. Extra hierfür angelegte Stellflächen an den U-Bahn-Haltestellen und eine Reservierungsfunktion machen die Nutzung des Angebots der Mikromobilität am Stadtrand besonders komfortabel. Die ersten Ergebnisse des Pilotprojektes sind vielversprechend: In den ersten vier Monaten wurden schon mehr als 45.000 Fahrten in Langenhorn und Lokstedt unternommen, viele davon haben direkt an den Bahnhöfen begonnen oder geendet.

Diese Beispiele zeigen, dass das Argument durchaus aufgeht. Dass viele den Anstieg nicht wahrgenommen haben, könnte daran liegen, dass es dafür keine genauen Messinstrumente gibt, und generell in einer binären Metrik von ersetzen Autofahrten gedacht wird. Während der letzten Corona-Monate sind die Zahlen im ÖPNV-Betrieb außerdem verzerrt worden.

Der private PKW-Bestand steigt zumindest in Berlin weiter stetig an. Können Sharing-Angebote daran überhaupt etwas ändern? Und warum hat es bislang noch keinen Wandel gegeben?

E-Scooter sind ein wichtiges Element für die – auch politisch gewollte – Verkehrswende. Unsere Städte wurden mehr als ein halbes Jahrhundert lang rund um PKWs gebaut. Eine nachhaltige Veränderung erfordert ein ganzheitliches Verkehrskonzept, ein gutes, vielseitiges Angebot und ausreichende politische Anreize. Dies ist in der Vergangenheit vernachlässigt worden. Der Wandel kann nur mit verstärkten Bemühungen seitens der Städte und Kommunen gelingen, E-Scooter und andere Formen der Mikromobilität besser zu integrieren und die dringend benötigte Infrastruktur auf- und auszubauen.

Die Verkehrswende wird derzeit jedoch auch durch eine Vielzahl von Anreizen für die Nutzung privater PKWs ausgebremst. Hierzu gehören bspw. nicht marktgerechte Kosten für Anwohnerparken, die Pendlerpauschale oder die

Dienstwagenvergünstigung. Hierdurch wird das Auto weiter subventioniert, während Sharing-Angebote durch Instrumente wie Obergrenzen oder Sondernutzungsgebühren zusätzlich eingeschränkt anstatt ausgebaut und so relevanter werden können.

Ebenfalls sind Verkehrsflächen und Infrastruktur in vielen deutschen Städten auch heute noch primär auf den privaten PKW ausgerichtet, sodass dem Fuß- und Radverkehr sowie der Mikromobilität vergleichsweise wenig Straßenraum zur Benutzung übrigbleibt. Dies schürt Nutzungskonflikte auf Fuß- und Radwegen, fördert den privaten Autobesitz und verhindert eine flächengerechte Aufteilung des öffentlichen Raums zugunsten von nachhaltigen Verkehrsmitteln.

Ein Angebot verschiedener alternativer Verkehrsträger muss mindestens genauso gut und verlässlich sein wie das private Auto. Sonst gelingt eine Verhaltensänderung der Menschen nicht.

Wir setzen uns weiterhin für eine stärkere Berücksichtigung der Mikromobilität im Rahmen der kommunalen Verkehrsplanung und die Umsetzung der erforderlichen Verkehrswende in den Städten und Kommunen ein. So braucht es nicht nur sichere und attraktive Mobilitätsoptionen, sondern gleichermaßen einen verkehrspolitischen Rahmen, der die Privilegien des motorisierten Individualverkehrs abbaut und eine Verlagerung zugunsten nachhaltiger Verkehrsträger ermöglicht. Nur wenn neue Mobilitätsangebote gegenüber dem privaten PKW nicht schlechter gestellt werden, können Sie einen Beitrag zur Verkehrswende leisten.

Welche Ansätze verfolgen die Sharing-Anbieter, um die CO₂-Bilanz ihrer Flotten zu verbessern und eine echte Alternative zum Auto zu werden?

Die Sharing-Anbieter arbeiten seit Tag eins ihres Bestehens intensiv an einer stetigen Verbesserung der Nachhaltigkeit ihres Angebots. Die derzeitige Generation von E-Scootern hat mittlerweile herstellerseitig eine garantierte Lebensdauer von 5+ Jahren. Einige Anbieter konnten durch einen Fokus auf Reparatur die Lebensdauer der Fahrzeuge bereits in der Vergangenheit entscheidend verlängern und damit die Nachhaltigkeit der Fahrzeuge optimieren.

Die in der ETH Studie verwendeten CO₂ Werte sind, wie auch die Studienautoren selbst einräumen, veraltet. Die Treibhausgasemissionen aus dem laufenden Betrieb des E-Scooter Sharing in Deutschland konnten mit Maßnahmen wie der

Verwendung von austauschbaren Akkus, Ökostrom zum Laden der Batterien, einer dezentralen Ladeinfrastruktur und elektrisch betriebenen Servicefahrzeugen seit dem Start des Angebots im Juni 2019 bereits um 70% reduziert werden.

Gemäß aktueller Lebenszyklusanalysen verschiedener PSM Mitgliedsunternehmen werden derzeit in effizient betriebenen und gut skalierten Märkten mit ca. 50-70g CO₂Äq./Pkm emittiert, wobei bereits heute der überwiegende Anteil der Emissionen aus der Produktion der Fahrzeuge entstammt. Damit liegen wir bereits heute im Bereich des ÖPNV (U-Bahn: 55g CO₂Äq./Pkm, Bus: 83g CO₂Äq./Pkm) und über 70 Prozent unterhalb der Emissionen des PKWs. Damit entsprechen die Zahlen bereits dem optimistischen Szenario 2021 der deutschen Energieagentur.¹

Darüber hinaus basieren die Ergebnisse der ETH Studie auf einem Substitutionsmodell, das davon ausgeht, dass öffentliche Verkehrsmittel immer fahren, unabhängig ob Nutzer sich für Öffentliche oder andere Verkehrsmittel entscheiden. Daraus leiten die Autoren auf Seite 13 ihrer Studie ab, dass man für öffentliche Verkehrsmittel 0g CO₂Äq./Pkm ansetzen kann. In der Logik des Substitutionsmodell mag das durchaus Sinn ergeben, überspitzt aber die Ergebnisse der Studie, zusätzlich zu den veralteten und damit falschen Studiendaten. Das führt zusätzlich zu einer Verzerrung, und spiegelt kein objektives Bild der Emissionen die eben auch durch den öffentlichen Verkehr entstehen.

¹ <https://www.dena.de/newsroom/meldungen/studie-e-scooter-sharing/>