

9347/J XXVII. GP

Eingelangt am 20.01.2022

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANFRAGE

des Abgeordneten Walter Rauch
und weiterer Abgeordneter
an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie

betreffend Leih-Scooter schaden Klima mehr als sie ihm nutzen

Folgendes konnte man am 11.01.2022 im Onlineportal der „krone.at“ lesen:

„Mietbare E-Scooter und -Bikes rollen mittlerweile zu Hunderten durch Wien und andere Metropolen der Welt. Sie gelten als klimaschonende Alternative zum Auto, die den urbanen Verkehr entlastet. Doch das Gegenteil scheint der Fall zu sein, wie eine aktuelle Studie der ETH Zürich über die sogenannte Mikromobilität zeigt. Unter den aktuellen Nutzungsbedingungen schadeten geteilte E-Scooter und E-Bikes dem Klima mehr, als dass sie nützten, sagt Daniel Reck vom Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT).

Unter der Leitung von Kay Axhausen, ETH-Professor für Verkehrsplanung am IVT, bestimmten Reck und weitere Kollegen erstmals die Klimafolgen der neuen Verkehrsmittel. Das Besondere dabei: Die Forschenden betrachteten nicht nur die CO₂-Emissionen entlang des Lebenszyklus, die etwa bei der Produktion, im Betrieb und in der Wartung anfallen, sondern berücksichtigten auch die Substitutionsmuster in der Nutzungsphase.

„E-Trottis (Schweizerisch für E-Scooter, Anm.) und E-Bikes wirken im Betrieb auf den ersten Blick klimaschonend, da sie keine Verbrennungsmotoren besitzen. Für ihre Klimabilanz ist letztlich aber entscheidend, welche Verkehrsmittel sie typischerweise ersetzen“, erklärt Reck.

Die Verkehrsrecherchen konnten zeigen, dass geteilte E-Scooter und E-Bikes in der Stadt Zürich hauptsächlich nachhaltigere Verkehrsmodi - Strecken zu Fuß, Fahrten mit dem Öffentlichen Nahverkehr und mit dem Fahrrad - substituierten. Jede zweite Scooterfahrt ersetzt demnach einen Fußweg, nur zwölf Prozent der Scooterfahrten

ersetzen Wege mit dem Auto. Entsprechend emittieren E-Scooter und E-Bikes mehr CO2 als die Verkehrsmittel, die sie ersetzen.

„Neben dem Aufladen der Batterie wurden (...) die Emissionen bei der Herstellung und für das Einsammeln und Umparken der Scooter einbezogen. Kombiniert man diese CO2-Bilanz mit unseren Erkenntnissen über das Mobilitätsverhalten, kommt heraus, dass ein geteilter E-Tretroller über den gesamten Lebenszyklus im Durchschnitt 51 Gramm CO2 pro Kilometer mehr verursacht als die Verkehrsmittel, die er ersetzt“, so Reck im Interview mit der „Zeit“.

Anders verhält es sich mit privaten E-Scootern und E-Bikes. Diese ersetzen deutlich häufiger Fahrten mit dem eigenen Auto und stießen demzufolge weniger CO2 aus als die Verkehrsmittel, die sie ersetzen.

„Scooter im Privatbesitz werden im Schnitt fünf Jahre lang genutzt. Geteilte Scooter haben dagegen eine Lebensdauer von nicht einmal zwei Jahren. Sie werden einfach schnell kaputtgemacht. Oft liegt das auch an Vandalismus. Menschen gehen hingegen mit ihrem eigenen Besitz pfleglicher um. Zwar werden private Scooter seltener genutzt als geteilte - aber über die längere Lebensdauer ersetzen private Roller trotzdem mehr Autofahrten und verursachen am Ende so 16 Gramm CO2 pro Kilometer weniger als die Verkehrsmittel, die sie ersetzen“, erläutert Reck im Interview.

Die Ergebnisse sind dem Experten nach ein Aufruf an die Betreiber, ihre Systeme und ihren Betrieb zu verbessern. Städten liefere die Studie zudem Hinweise, wie sich die neuen Mobilitätsformen wirksam einbinden und regulieren ließen. „Behörden, die im Verkehr CO2 senken wollen, könnten das Pendeln mittels privater Mikromobilität fördern“, meint Reck.

Verkehrsplaner könnten überdies mit den Anbietern nach Wegen suchen, um das Potenzial der Sharing-Dienste für die CO2-Reduktion und den Auto-Ersatz besser zu mobilisieren. Idealerweise würden geteilte E-Scooter und E-Bikes das Einzugsgebiet des öffentlichen Nahverkehrs vergrößern, in den Außenbezirken für Pendelnde die letzte Meile erschließen und helfen, Auslastungsspitzen während Stoßzeiten zu brechen. „Ob sich das Potenzial umsetzen lässt, hängt davon ab, wie wir Mikromobilität in Zukunft nutzen“, resümiert Reck.“

<https://www.krone.at/2600350>

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

1. Wie viele mietbare E-Scooter gibt es derzeit in Österreich?
2. Wie viele mietbare E-Bikes gibt es derzeit in Österreich?
3. Haben Sie Informationen darüber, dass mietbare E-Scooter und mietbare E-Bikes dem Klima mehr schaden als nutzen?
4. Wenn ja, seit wann haben Sie diese Informationen?
5. Wenn ja, woher haben Sie diese Informationen?
6. Wenn ja, welche konkret?
7. Wenn ja, wie geht Ihr Ministerium mit diesen Informationen um?
8. Wenn nein, wieso nicht?
9. Ist Ihnen die Studie der ETH Zürich über die sogenannte Mikromobilität bekannt?
10. Wenn ja, seit wann?
11. Wenn ja, welche Erkenntnisse schließen Sie daraus?
12. Gibt es in Österreich auch ähnliche Studien über die sogenannte Mikromobilität, wie jene Studie der ETH Zürich?
13. Wenn ja, wann und wie wurden diese durchgeführt?
14. Wenn ja, wo sind diese abrufbar?
15. Wenn nein, wieso nicht?
16. Wenn nein, plant Ihr Ministerium eine dementsprechende Studie durchführen zu lassen?
17. Haben Sie mit jemandem vom Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) Kontakt aufgenommen?
18. Wenn ja, mit wem?
19. Wenn ja, wann?
20. Wenn ja, wie?
21. Wenn ja, was waren die konkreten Gesprächsinhalte?
22. Wenn nein, wieso nicht?
23. Wenn nein, werden Sie noch Kontakt aufnehmen?
24. Wird Ihr Ministerium ein Verkehrskonzept zur effektiveren Nutzung von mietbaren E-Scootern und E-Bikes erstellen oder in Auftrag geben?
25. Wenn ja, welche Verkehrsplaner möchten Sie einbeziehen?
26. Wenn ja, welche Anbieter möchten Sie einbeziehen?
27. Wenn nein, wieso nicht?