

**A**n manchen Orten scheint sich im Wiener Verkehr nichts zu ändern: In der Innenstadt warten immer noch Fiaker und Taxis auf Kunden, und draußen auf der Südosttangente stehen morgens und abends Autos im Stau. Wenn man die Handy-Apps von Lime und Voi öffnet, bekommt man einen anderen Eindruck: Der Verkehr in Wien scheint sich innerhalb weniger Jahre sehr verändert zu haben. Fast das ganze Stadtgebiet ist überzogen mit grünen und roten Punkten. Jeder Punkt steht für einen Leih-E-Scooter, die grünen sind vom US-Anbieter Lime, die roten vom schwedischen Konkurrenten Voi. Die Frage ist: Was bringen die Scooter? Komfort oder Chaos?

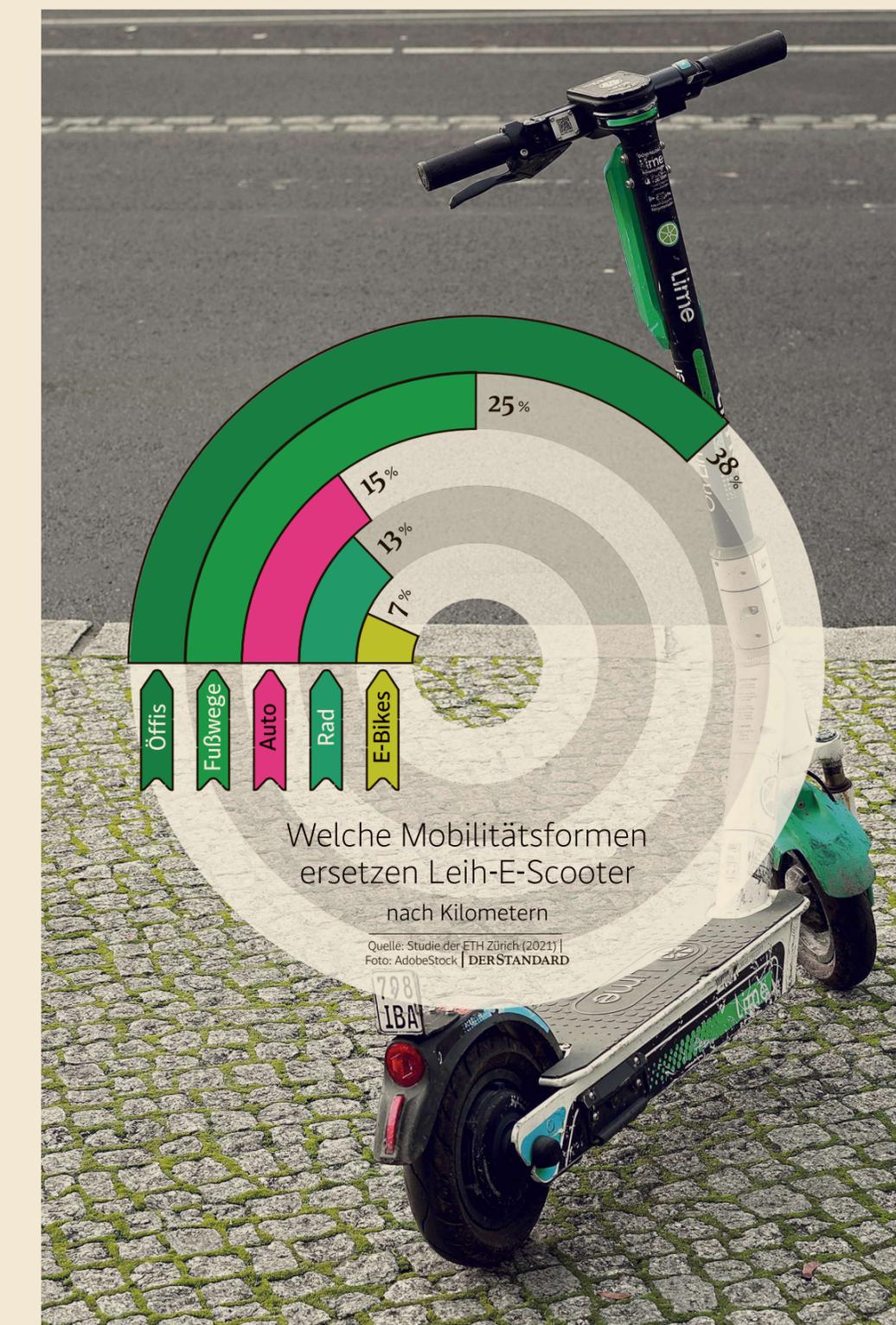
Laut den Scooter-Vermietern können die Roller gleich eine Vielzahl von Bedürfnissen im Stadtverkehr erfüllen. Menschen könnten damit schnell zu einer Haltestelle im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kommen – oder von dieser Haltestelle nach Hause. Verkehrsforscher sprechen von der „letzten Meile“. Aber auch zentralere kurze Strecken von etwa ein bis zwei Kilometern könnten mit den geliehenen E-Scootern flexibel zurückgelegt werden. „Das Spektrum an Optionen, wenn ich ohne Auto unterwegs sein möchte, wird durch uns größer, ich werde flexibler“, sagt Lime-Manager Alexander Jung bei einem Besuch des STANDARD in der Lime-Werkstatt unweit des Wiener Hauptbahnhofs.

### Umstrittene CO<sub>2</sub>-Bilanz

Ein zentrales Versprechen, sowohl von Lime als auch von Voi: Nachhaltigkeit, weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen. Eine im Jahr 2022 veröffentlichte Studie der ETH Zürich zeichnete ein anderes Bild: Demnach verursachten Leih-E-Scooter in Zürich mehr CO<sub>2</sub>, als sie einsparten. 540 Schweizer Verkehrsteilnehmer machten per GPS-Tracking mit: Am häufigsten ersetzten Leih-E-Scooter Fahrten mit Öffis (38 Prozent), gefolgt von Fußwegen (25 Prozent), erst danach kamen Autofahrten (15 Prozent). Weil laut der Schweizer Studie die Öffis und natürlich die Fußwege weniger CO<sub>2</sub> verursachten als das Fahren mit geliehenen E-Scootern, war die CO<sub>2</sub>-Bilanz unterm Strich negativ. Noch ein Ergebnis: Weil E-Scooter im Privatbesitz mehr Autofahrten ersetzten, waren diese nachhaltiger unterwegs als die gemieteten E-Scooter.

Alexander Jung von Lime verweist auf andere Studien, etwa vom Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung (Fraunhofer Isi), wonach geteilte E-Scooter die CO<sub>2</sub>-Nettobilanz verbessern. Die Autoren der ETH-Studie hätten schon eingestanden, ihre Datengrundlage sei „veraltet“ gewesen.

Kay Axhausen, emeritierter Professor für Verkehrsplanung an der ETH Zürich und einer der Studienautoren, sagt zum STANDARD: „Ich habe nie gesagt, dass die Datengrundlage veraltet ist. Sie war damals die einzige, die es gab.“ Es gebe



# Was rollt da auf uns zu?

Die Vermieter von E-Scootern versprechen, den Verkehr in Städten zu verbessern. Aber viele Menschen sind von den Rollern genervt. Laut Experten verstellt die Debatte über die elektrischen Leihroller jedoch den Blick auf ein viel größeres Problem.

Lukas Kapeller

inzwischen neuere Zahlen zu den Emissionen, und die Scooter-Industrie habe sich besser aufgestellt. „Aber die Konkurrenz hat sich auch verbessert. Wie die Bilanz heute aussieht, müsste man untersuchen.“ Die Gefahr sei auch heute noch, dass durch E-Scooter-Mieten vor allem Fußwege und Öffi-Fahrten ersetzt werden. Ein Problem von Leih-scootern sei auch, dass sie oder deren Batterien von den Firmen eingesammelt werden müssen. Das be-

deute CO<sub>2</sub>-Emissionen. Axhausen: „Im Vergleich zu Fahrzeugen im Privatbesitz haben sie daher Nachteile.“

In Wien tut Lime einiges, um die Flotte ökologisch nachhaltiger zu machen. Beim Betriebsbesuch erfährt man, dass mittlerweile nicht mehr die Roller zum Laden in die Zentrale transportiert werden müssen, sondern nur deren abnehmbare Batterien. Auch seien die Service-Fahrzeuge von Lime komplett elektrisch.

Wichtiger als der exakte CO<sub>2</sub>-Emissionsvergleich von elektrischen Verkehrsmitteln, der von Stadt zu Stadt und zwischen den Scooter-Generationen variiert, dürfte dieser Aspekt sein: Verkehrsforscherinnen und -forscher sehen weniger im E-Scooter ein Problem, sondern im Auto.

Ein visionäres Konzept von Axhausen an der ETH Zürich ist etwa die E-Bike-City: Die Straßen in Zürich würden halbiert werden und

50 Prozent des Platzes der Mikromobilität gewidmet werden. Auf dieser Hälfte gingen die Menschen zu Fuß oder führen mit Fahrrad, E-Bike, Lastenrad oder E-Scooter. „E-Scooter sind nichts Schlechtes, sondern es hängt von den Rahmenbedingungen ab. Wenn wir die Autofahrten um ein Vielfaches reduzieren, können wir uns umweltbilanziell auch mehr E-Scooter leisten“, sagt auch Barbara Laa, Verkehrsforscherin an der TU Wien.

### Problem Privatauto

Die Forderung, die riesigen Räume in Städten für fahrende (und parkende) Autos massiv zu reduzieren, vereint übrigens die Verkehrsforscher und Lime. „Es braucht von der Stadtpolitik das Verständnis dafür, die Privilegien für den Pkw abzubauen“, sagt Lime-Manager Jung. „Damit meine ich die Parkraumbewirtschaftung, die Bepreisung und die zugelassene Geschwindigkeit in Städten.“

Laa sieht aber einen gewissen Widerspruch zwischen einer sinnvollen Verteilung von Leih-scootern im Stadtgebiet und dem Geschäftsmodell der Vermieter. In den inneren Bezirken könne man die Roller öfter vermieten und mehr Geld verdienen, in den äußeren würden sie jedoch eher gebraucht werden. „Ich kenne keine Zahlen, aber ich habe Zweifel, dass das Businessmodell der Firmen funktionieren würde, wenn sie besonders viele Leih-scooter in den Außenbezirken zur Verfügung stellen“, sagt Laa.

Die Verteilung sei „immer eine Balance zwischen den Wünschen und der Notwendigkeit der Wirtschaftlichkeit der Betreiber sowie den Wünschen der Stadtverwaltung nach einer Möglichkeit für alle Wienerinnen und Wiener, Leih-E-Scooter für ihren Mobilitätsmix zu verwenden“, heißt es dazu aus dem Büro der Wiener Verkehrsstadträtin Ulli Sima (SPÖ). Zufrieden zeigt man sich, die Zahl der Leih-scooter in Wien auf rund 4000 beschränkt und mit „strengen Regeln“ für das Abstellen von Leihgeräten das „Scooter-Chaos beendet“ zu haben.

Von Lime selbst heißt es zu der Frage der Verteilung im Stadtgebiet, man würde sowohl in den äußeren als auch in den inneren Bezirken gerne mehr Scooter auf die Straße bringen. „Die Nachfrage sowohl in den inneren als auch in den äußeren Bezirken ist höher als das, was wir im Rahmen der von der Stadt zugelassenen Flottengröße abdecken können“, sagt Jung.

Und warum sind E-Scooter bei vielen Menschen so unbeliebt, wenn sie doch eigentlich eine gute Erfindung sind, Professor Axhausen? Der Verkehrsforscher sieht dafür die jahrzehntelange Stadtplanung rund ums Auto verantwortlich. „Die E-Scooter bekommen derzeit wenig Platz, daher stehen sie in den Städten und auf den Bürgersteigen im Wettbewerb mit den Fußgängern. Wenn E-Bikes und E-Scooter mehr Platz auf den Straßen und Autos entsprechend weniger hätten, wäre die Situation auch für die Fußgänger besser.“