

Anregung an Paragraf 24 GO NRW - Verbot von leihbaren E-Scootern in Köln

Sehr geehrte Damen und Herren im Ausschuss für Anregungen und Beschwerden, anders als behauptet stehen die neuen E-Scooter in den deutschen Großstädten nicht für Nachhaltigkeit und CO₂-Vermeidung. Deshalb sollten sie wieder weg.

Nach den Argumenten ihrer Anbieter_Innen und Verfechter_Innen soll so CO₂ eingespart werden, weil Autofahrer_Innen zum Umsteigen auf die kleineren Gefährte bewegt werden. Dies ist allerdings schlicht falsch. Erste statistische Erhebungen dieses noch jungen Phänomens deuten darauf hin, dass E-Scooter zu einer weiteren Maschinisierung und Individualisierung des Großstadtverkehrs führen.

Auf die Frage, welches Verkehrsmittel die Benutzer_Innen verwendet hätten, hätten keine E-Scooter zur Verfügung gestanden, antworteten von 4.382 Befragten 47 Prozent mit „zu Fuß“, 29 Prozent hätten anstelle der Scooter den ÖPNV genutzt und nur 8 Prozent wären ansonsten mit einem Auto gefahren, wobei dies bereits Taxidienste, Uber und Carsharing neben dem eigenen inkludiert – und 3 Prozent hätten sich gar nicht erst bewegt.

E-Scooter führen also nicht zu einer Reduzierung des CO₂-intensiven Automobilverkehrs in Großstädten. Ganz im Gegenteil: Vielmehr laden sie zu einer Abkehr von CO₂-freundlichen kommunalen und körperlichen Bewegungsformen ein.

Da die Hälfte aller User sich sonst auf den eigenen zwei Beinen fortbewegt hätte, muss konstatiert werden, dass E-Scooter konträr zu den Behauptungen ihrer Verfechter_Innen dazu beitragen, noch mehr urbane Bewegung in umweltschädliche und CO₂-intensive Formen zu transformieren.

Denn es ist ein Mythos, dass E-Mobilität CO₂-neutral und umweltfreundlich ist. Die Produktion der technologisch aufwendigen Geräte sowie insbesondere ihrer komplexen Batterien verschlingt viel CO₂-aufwendige Energie. Da die meisten Bestandteile der Scooter in ärmeren Ländern hergestellt werden, führt E-Mobilität tendenziell zu einer Verlagerung der von Industrienationen hervorgerufenen Umweltschäden in sogenannte Entwicklungsländer. Die seltenen Erden und Bauxitvorkommen, die für die Batterien und leichteren Gehäuse der Gefährte benötigt werden, können nur unter massiven ökologischen Beeinträchtigungen in Ländern wie Mauretanien, China oder Indien abgebaut werden. Nur dort ist Arbeit billig genug, diesen gesundheitsschädlichen Raubbau sowie die daraufhin folgende Dumpinglohnproduktion rentabel zu halten.

Hinzu kommt, dass sich die E-Scooter in Großstädten nur sehr kurz halten. Da die Gefährte rücksichtslos verstreut die Bürgersteige blockieren, werden sie häufig umgestoßen und beschädigt. Da den Usern ein Bezug zu den Geräten fehlt, werden sie rücksichtslos über jeden Bordstein gerumpelt und so manch eine_r soll schon Spaß daran gefunden haben, die Scooter gleich in den Rhein zu werfen oder anders mutwillig zu zerstören.

Die durchschnittliche Lebenszeit der letzten Scooter-Generation des Anbieters Tier hat zum Beispiel nur 6 bis 7 Monate betragen.

Obendrein muss noch der große Energiehunger der Geräte mitbedacht werden. Sieben Stunden muss ein Scooter der Firma Lime am Netz hängen, um wieder voll geladen und für den nächsten Tag einsatztüchtig zu sein.

Besorgt wird diese Arbeit von einem eigens geschaffenen Prekariat: so genannte „Juicer“ müssen des Nachts, zu widrigen Uhrzeiten und Arbeitsbedingungen, verselbstständigt und ohne irgendeine gewerkschaftliche Organisation oder Versicherung, die Scooter (zumeist mit ölbetriebenen Autos) einsammeln, ans eigene Stromnetz hängen und frühmorgens pünktlich – sonst droht ein Lohnabzug! – an vorgesehenen Punkten wieder abliefern.

Lime zahlt für diesen Dienst pro Scooter 4 Euro, wobei Strom-, Versicherungs-, Benzin- und Autokosten gänzlich von der ausgebeuteten Arbeitskraft aufgewandt werden müssen.

Der E-Scooter-Markt deutet exemplarisch auf einen „Ökokapitalismus“ hin, an dem nichts öko ist außer seine rattenfängerischen Verkaufsstrategien: mit grünem Anstrich werden so

Bereiche von einem zerstörerischen Marktprinzip erschlossen, die bisher noch nicht Teil kapitalistischer Wertproduktion waren. Zusätzlich werden neue Ausbeutungsstrukturen prekarierteter Arbeitskraft kreiert. Nichts ist an dieser Scheinlösung nachhaltig: weder im globalen noch im lokalen Maßstab.

Neben den großen Sicherheitsproblemen und den ausbeuterischen Arbeitsbedingungen spricht also auch ökologisch nichts für die Fortführung der E-Scooter.

Meine konkrete Anregung: Um die ökologisch katastrophale Müllschicht des sogenannten Anthropozäns möglichst dünn zu halten als auch im Sinne des in Köln beschlossenen Klimanotstands, sollte daher die Stadt Köln den E-Scooter-Anbietern die Zulassung so schnell wie möglich wieder entziehen.

MfG