

Klimaspaß mit EIKE: Elektroroller-Pandemie in unseren Städten



Auch in kleinen Großstädten wie EIKes Heimstatt und in Mittelstädten tauchen sie jetzt auf: Überall auf Parkplätzen und an Wegesrändern herumstehende E-Tretroller mit Satellitennavigation und Lithium-Akkumulator. Da die Elektromobilität en vogue ist, haben wir bei Stadtverwaltungen nachgefragt, wer das eigentlich alles bezahlt und wer überhaupt auf die Idee kam, derart viele Rollerchen anzuschaffen. Denn eines ist sicher: Die Flitzer, die seit 2017 weltweit auf dem Vormarsch sind, stehen deutlich mehr herum, als daß sie bewegt werden. Man sieht selten jemanden damit fahren.

Der Grund ist klar: Die Ausleihgebühr ist teuer. Ein Kunde erzählte mir, daß er fürs Freischalten 1 Euro zahlt, und dann für fünf Minuten noch einmal knapp 1 Euro. Heißt, in einer Stunde kommen über zehn Euro zusammen. Als schnelle ÖPNV-Alternative ohne Gedränge und Maskenball für Fußgänger attraktiv, aber nur selten bei den Preisen.

Riecht nach ökologischer Bürokraten-Idee, ist aber wohl nicht so. Ein Beamter erzählte uns, daß die Stadt die Roller gar nicht angefordert habe, sondern daß Firmen wie *Tier* oder *Bird* sie selbständig hinstellen. Zahlungen fließen in keine Richtung. Die Verwaltungen gehen „Vereinbarungen“, keine Verträge, mit den Besitzern ein, um die Zahl der herumstehenden Flitzer zu begrenzen. Inhalt sind bestimmte Bedingungen, die eingehalten werden müssen. Eine lautet, daß die Software es dem Nutzer nicht gestattet, seinen Roller neben einem Gewässer wie Spree oder Saale abzustellen, weil Vandalen die Roller gerne ins Wasser schmeißen.

Daß die Stadtverwaltungen nicht interessiert sind, wird durch die Tatsache unterstützt, daß das grüne Soll häufig durch die öffentliche Nahverkehrsbetriebe erfüllt wird, die solide Sitzroller in E-Bauweise anbieten; allerdings nicht in der großen Zahl.

Wie finanzieren sich die Anbieter eigentlich, wenn kaum jemand fährt und die Geräte häufig Opfer von Vandalen (und Dieben) werden? Ein Kollege aus Heidelberg erzählte uns zudem, daß in der Neckarstadt größere Ansammlungen der Roller kurz vorm Stadtrand an Haltestellen stehen, wo die Wahrscheinlichkeit für Laufkundschaft fast 0 ist. In den offiziellen Darstellungen ist von „Wagniskapital“ die Rede; und es gab auch schon Insolvenzen. Die Branchenführer *Bird* und *Tier* kommen aus Kalifornien bzw. Berlin. *Tier* hatte 2020 nach eigenen Angaben über 400 Mitarbeiter.

Unsere nicht unbegründete Vermutung: Die Anbieter könnten ähnlich wie Elon Musk, der mit *Tesla* auch noch nie Gewinn machte, von Umverteilungen via Klimazertifikate profitieren. Firmen, die noch Verbrennermotoren herstellen, müssen Milliarden Euro an Zeitgenossen wie Musk zahlen, der wiederum wegen der angeblichen Klimafreundlichkeit seiner schmutzigen Stromer Zertifikate anbieten kann.

Daß die Flitzer wegen ihres Preises und ihrer Unbequemlichkeit (kein Sitz, Fahren nur auf Straßen erlaubt), vor allem aber wegen ihres Akkumulators sicher nichts mit Klimaschutz zu tun haben, liegt auf der Hand. Ein Kommentator der Facebook-Gruppe [Fakten gegen Klimahysterie](#) meinte so süffisant wie treffend, Fußgänger zu E-Roller-Nutzern zu machen, biete keinen ökologischen Vorteil.



eigenes Werk