

# Befragung von E-Scooter NutzerInnen

Bachelorarbeit Sommersemester 2020

Philipp Deubler, 01647971

## Abstract

Das Ziel dieser Forschungsarbeit ist es, mit Hilfe eines selbsterstellten Fragebogens in einer persönlichen Befragung die demographischen, sozioökonomischen und fahrtbezogenen Daten einer statistisch repräsentativen Anzahl von Nutzerinnen und Nutzern von E-Scootern in Wien zu erheben. Mit Hilfe des Online-Umfragetools SurveyMonkey wurden die erhobenen Daten hinsichtlich Alter, Geschlecht und sozialem Status sowie bezüglich des Nutzungsverhaltens und den damit verbundenen Auswirkungen auf andere Verkehrsmittel, die Stadt, die Umwelt und den öffentlichen Raum ausgewertet. Die Antworten auf den Fragebogen zeigen, dass E-Scooter primär von jüngeren, volljährigen, gut gebildeten Nutzerinnen und Nutzer, in der Regel in Wien wohnend, aber auch Touristen, genutzt wird. Aus den Ergebnissen dieser Umfrage kristallisiert sich heraus, dass der E-Scooter kein ergänzendes oder den PKW ersetzendes Verkehrsmittel ist, sondern bereits vorhandene, in den meisten Fällen umweltfreundlichere Fortbewegungsmöglichkeiten, wie etwa das zu Fuß gehen und öffentliche Verkehrsmittel, ersetzt.

## Daten und Methoden

Um in kurzer Zeit eine größere Menge an Daten erheben zu können, erfolgt die Realisierung dieser Studie durch eine quantitative Befragung von E-Scooter-Nutzern in Wien in Form eines mündlichen, face-to-face Einzelinterviews auf Basis eines strukturierten und eines standardisierten Fragebogens. Das Befragungsgebiet umfasste die Innenstadt Wiens, da dort das Betriebsgebiet der meisten Leih-Anbieter ist. Die Erhebung wurde an belebten Straßen, Ampeln (teilweise höhere Bereitschaft teilzunehmen, da automatische Wartezeit) und Orten mit höherer E-Scooter Anzahl durchgeführt. Für eine strukturierte und übersichtliche Auswertung der Befragung werden die zwölf Fragen in die drei Kategorien demographische, sozioökonomische und fahrtbezogene Daten unterteilt. Zusätzlich wurden die Daten nach verschiedenen Kriterien differenziert wie etwa nach Geschlecht, Alter oder Grund der Fahrt. Die Erhebung und Auswertung der Daten erfolgt mit Hilfe des Online-Umfragetools SurveyMonkey.

## Ergebnisse



**50 %**

Der E-Scooter wird gleich häufig von Frauen und Männern genutzt.



**75 %**

Der Großteil der Nutzende ist zwischen 21 und 39 Jahren alt.



**65 %**

Die E-Scooter-Nutzerinnen und -Nutzer sind in der großen Mehrheit Bewohner der Stadt Wien. Der Anteil der Touristen ist ebenfalls zu beachten (20%).



**57 %**

Überwiegend sind die Nutzerinnen und Nutzer gut gebildet.



**49 %**

Durch den E-Scooter werden umweltfreundlichere Fußwege und Fahrten mit der U-Bahn (23%) ersetzt.



**42 %**

Der E-Scooter wird am häufigsten in der Freizeit und für das Sightseeing genutzt. Ebenfalls einen erheblichen prozentualen Anteil hat die Fahrt zur Arbeitsstelle und Ausbildung



**44 %**

In der Regel wird der E-Scooter am häufigsten mehrmals im Monat genutzt



**78 %**

In der Regel beträgt die Nutzungsdauer zwischen 6 und 15 Minuten.

## Conclusio

- Der E-Scooter ist kein ergänzendes oder den PKW ersetzendes Verkehrsmittel, sondern Ersatz für bereits vorhandene, in den meisten Fällen umweltfreundlichere Fortbewegungsmöglichkeiten, wie etwa das zu Fuß gehen und öffentliche Verkehrsmittel.
- Der öffentlicher Raum, vor allem die Geh- und Radwege, wird von E-Scootern zusätzlich beansprucht. Insbesondere das ungeordnete Abstellen der E-Scooter stellt ein großes Problem dar, z.B. für Menschen mit Behinderung und Eltern mit Kinderwagen.
- Die Behauptung, E-Scooter sind für alle Menschen ein Mobilitätsangebot, um sich in einer Großstadt nachhaltiger und günstiger fortzubewegen wird durch die Umfrage widerlegt. Einerseits ist nicht jede Altersgruppe vertreten, da es Mindestanforderungen beim Alter für eine Leihe gibt, andererseits ist der E-Scooter für ältere Menschen keine wirkliche Mobilitätsalternative.
- E-Scooter können bisher ihrem Anspruch als umweltfreundliches Verkehrsmittel für eine zukunftsorientierte Verkehrswende kaum gerecht werden. Der verkehrliche und ökologische Nutzen ist wegen der überwiegenden Substitution von Fußgängen und Radfahrten bzw. Fahrten mit dem öffentlichen Nahverkehr kritisch zu sehen.
- Ergänzend verschlechtert die E-Scooter-Herstellung und die kurze Lebensdauer der Gefährte die Umweltbilanz. Die Konzentration der E-Scooter-Nutzung hauptsächlich im innerstädtischen Bereich ist auch keine Unterstützung für eine die PKW-Nutzung reduzierende Verkehrswende.