



KOMPAKTSTUDIE

HYPE? HOFFNUNG? HINDERNIS?

Nutzung und Wahrnehmung von
Sharing E-Scootern

Summary auf Basis repräsentativer Studienergebnisse

GIM Automotive & Mobility Research

September 2019



GIM | RELEVANCE COUNTS.

INHALT

Intro.....	3
Rechtsrahmen.....	3
Studie.....	3
Bekanntheit, bisherige Nutzung.....	4
Reaktionen.....	4
Positive Wahrnehmung.....	4
Negative Wahrnehmung.....	4
Potenzielle Nutzung	5
Erstes Fazit.....	6

HYPE? HOFFNUNG? HINDERNIS?

Kompaktstudie zur Nutzung & Wahrnehmung von Sharing E-Scootern

Intro: Viel Trubel – wenige Fakten

Deutschland hat den ersten Sommer mit einem neuartigen Mobilitätsmittel hinter sich: dem E-Scooter. Seit Mitte Juni 2019 sind hierzulande Elektro-Tretroller zugelassen, über 30.000 davon sollen derzeit auf Leihbasis (Sharing-Angebot) in unseren Innenstädten unterwegs sein. Vom Start weg bewegen die lautlosen Zweirad-Mikromobile die Gemüter, sind gefühlt fast pausenlos in den Medien und sorgen in der Autofahrernation Deutschland für ordentlich Gesprächsstoff:

Wie umweltfreundlich sind sie wirklich? Tragen sie zu weniger verstopften Innenstädten bei? Erhöhen sie die Unfallgefahr? Verschwinden sie bald wieder von den Straßen? Für abschließende Antworten auf diese generellen Fragen ist es derzeit noch zu früh. Darüber jedoch, wie E-Scooter von deutschen BürgerInnen aktuell wahrgenommen und genutzt werden, legt die Studie „Hype? Hoffnung? Hindernis?“ von GIM Automotive & Mobility nun belastbare Daten vor.

Rechtsrahmen: E-Scooter-Verordnung – aktuelle Nutzungsbedingungen*?

Nachdem E-Scooter in manchen Städten weltweit schon seit Anfang 2018 (z.B. San Francisco) zum Stadtbild gehören, flitzen sie seit dem Inkrafttreten der E-Scooter-Verordnung am 15. Juni 2019 nun auch durch unsere Innenstädte. Auf Deutschlands Straßen musste demnach etwas länger auf die offizielle Erlaubnis gewartet werden, dafür gibt es aber gleich von Beginn an konkrete Regelungen:

- Gefahren werden darf auf Radwegen, Radfahrstreifen und Fahrradstraßen.
- Nur wenn diese fehlen, darf auf die Fahrbahn ausgewichen werden.
- Das Fahren auf Gehwegen und in Fußgängerzonen ist verboten.
- E-Scooter müssen mit einem Versicherungskennzeichen ausgestattet sein (Haftpflicht).
- Die Höchstgeschwindigkeit von 20km/h darf nicht überschritten werden.
- Das Mindestalter für das Fahren mit einem E-Scooter liegt bei 14 Jahren.

- Ein Führerschein ist nicht notwendig, auch besteht keine Helmpflicht.
- Eine zweite Person darf nicht auf dem E-Scooter mitgenommen werden.

* Quelle: ADAC

Studie: Repräsentative Insights – in zwei Stufen

Kurz vorab: Das Mobilitätsteam der GIM hatte E-Scooter, wie andere Mikromobilitäts-Konzepte auch, natürlich schon lange vor ihrer offiziellen Einführung im deutschen Straßenverkehr auf dem forscherschen Schirm. Einige unserer Mobility ExpertInnen gehören selbst zu „early adoptern“ in Sachen Nutzung – sei es, dass sie die Roller vom Start weg verfügbar hatten (GIM Berlin) oder dass sie sie im Rahmen von Studien im Ausland schon früher ausprobiert hatten (z.B. Stockholm, San Francisco, Paris oder Wien).

Ende August haben wir nun 1.153 Personen ab 18 Jahren repräsentativ online zur Bekanntheit und aktuellen Nutzung von E-Scootern befragt. Von diesen 1153 Personen nutzen 1.000 Personen in ihrem Alltag zumindest gelegentlich ein Verkehrsmittel und haben von E-Scooter zumindest schon einmal gehört. Diese 1000 BürgerInnen haben wir im Anschluss vertiefend zum Thema E-Scooter befragt.

Die Inhalte der Studie fokussieren auf Bekanntheit, Nutzung und Bewertung verschiedener Mobilitätsmittel – wobei der Schwerpunkt natürlich auf E-Scootern liegt. Einzelthemen sind u.a.: Welche Menschen spricht das Angebot an? Welche Unterschiede gibt es zwischen den verschiedenen soziodemografischen Gruppen? Welche Faktoren beeinflussen Wahrnehmung, Akzeptanz und Nutzung? Erste Ergebnisse liefern wir Ihnen hier – vertiefende Resultate zu diesen und anderen Themen rund um die E-Scooter folgen demnächst in einem ausführlicheren Report.

Bekanntheit, bisherige Nutzung: zwar im Ohr – aber seltener auf der Straße

In unserem bevölkerungsrepräsentativen Sample nutzt nur 1 Prozent aller Befragten E-Scooter aktuell regelmäßig (= mehrmals pro Woche). Hinzukommen 2 Prozent, die E-Scooter gelegentlich nutzen, und weitere 4 Prozent haben zumindest schon einmal einen E-Scooter genutzt/ausprobiert. Insgesamt haben somit nur 7 Prozent der Befragten erste Nutzungserfahrungen mit E-Scootern. 82 Prozent der Befragten geben hingegen an schon einmal von E-Scootern gehört zu haben, aber selbst bisher keine Nutzungserfahrung zu haben. 11 Prozent kennen das Mikromobil bisher gar nicht. Der medialen Präsenz und wahrgenommenen (hohen) Verbreitung von E-Scootern steht also bundesweit ein sehr geringer Anteil tatsächlicher Nutzer, bzw. „Tester“ gegenüber.

In den Zentren größerer Städte (über 100.000 Einwohner) ist die E-Scooter-Nutzung schon etwas verbreiteter: Hier geben immerhin 12 Prozent an, bereits erste Nutzungserfahrungen zu haben und der Anteil aktueller (Gelegenheits-) Nutzer liegt bei 6 Prozent. Unter Befragten, die ein oder mehrere Sharing-Anbieter für E-Scooter in Ihrem Wohnort kennen, haben immerhin ein gutes Fünftel (21%) schon einmal einen E-Scooter genutzt – und der Anteil der gelegentlichen Nutzer steigt auf 10 Prozent.

Reaktionen: Jüngere eher begeistert – Ältere eher verärgert

Die Anzahl echter E-Scooter Fans hält sich insgesamt in Grenzen: So löst der Gedanke an die Roller nur bei 4 Prozent der 1.000 Befragten „Begeisterung“ und bei 14 Prozent „Zufriedenheit“ aus. Demgegenüber lösen die elektrischen Tretroller bei vier von zehn Befragten Ablehnung (Enttäuschung oder Ärger) aus.

In eine ähnliche Richtung zeigen die Antworten auf die Frage, wie Personen darauf reagieren würden, wenn E-Scooter aus deutschen Städten wieder verschwinden: 42% äußern sich hier positiv (= mit „Begeisterung“ oder „Zufriedenheit“). Lediglich ein knappes Fünftel (19 Prozent) wäre indes „enttäuscht“ oder „verärgert“. Während Männer und Frauen E-Scooter relativ ähnlich wahrnehmen, zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den Altersgruppen: Der Gedanke an E-

Scooter in den Städten löst bei 42 Prozent der über 60-Jährigen Ärger aus, bei den 18-39-Jährigen sind es hingegen nur 14 Prozent, die verärgert sind – dafür aber 28 Prozent, die begeistert oder zufrieden sind (vs. 8 Prozent bei 60+).

Der Aussage, dass E-Scooter das Stadtbild „verschandeln“ stimmt insgesamt nur jeder Vierte (27%) zu – wobei Männer und ältere Befragte das Thema etwas kritischer sehen als der Rest (Männer 31% vs. Frauen 23%; 60+ Jahre 34% vs. 18-29 Jahre 20%). Außerdem wächst dieser Eindruck mit tatsächlich vorhandenem Sharing-Angebot für E-Scooter an: 40 Prozent der Befragten, die in Ihrer Stadt bereits wissentlich E-Scooter Anbieter haben, stimmen dem Argument der Verschandelung des Stadtbildes zu.

Positive Wahrnehmung: Flexibel und umweltfreundlich – Spaß und cool

Spontane positive Assoziationen mit E-Scootern drehen sich bei den Befragten um Flexibilität, Umweltfreundlichkeit und Fahrspaß. Bei den negativen Assoziationen steht ganz klar das Stichwort „gefährlich“ im Mittelpunkt. Konkret gefragt stimmen 44 Prozent der Aussage zu, dass E-Scooter fahren Spaß macht / machen könnte, 39 Prozent erachten die Mikromobile als praktisch und ein gutes Viertel (26 Prozent) findet sie cool. Die Hälfte aller Befragten sieht in E-Scootern eine umweltfreundliche Art sich fortzubewegen – insbesondere Frauen und die Altersgruppe 18-39 Jahre stimmen dieser Aussage zu. Potential, das Problem eines hohen Verkehrsaufkommens in den Städten zu lösen, sieht allerdings nicht einmal ein Drittel aller Befragten.

Negative Wahrnehmung: Gefährlich und rücksichtslos

Dass die Minimobile eine Gefahr im Straßenverkehr darstellen, das assoziieren doch recht viele der Befragten. Dabei zeigen sich Frauen und Personen ab 50 Jahren deutlich besorgter. Generell stimmt insgesamt mehr als die Hälfte (56%) der Aussage zu, dass E-Scooter „sehr gefährlich“ sind. Bei den Frauen sind dies 59 Prozent und bei den Befragten ab 50 Jahren sogar 65 Prozent. Auch sprechen sich diese beiden Gruppen in besonderem Maße für eine Helmpflicht aus (78% Frauen, 77% 50+ Jahre vs. 70% alle Befragte) und eine Art Führerschein für E-Scooter

(56% der Frauen, 62% der Befragten 50+ vs. 51% alle Befragte).

Bei der Frage nach der am meisten gefährdeten Gruppe von Verkehrsteilnehmern zeigen sich zwischen Männern und Frauen keine Unterschiede, dafür aber umso deutlicher bei den Altersgruppen. Während die 18-29-Jährigen die E-Scooter Fahrer selbst als die gefährdetste Gruppe sieht (43%, gefolgt von Fußgängern mit 28%), ändert sich dieses Bild mit zunehmendem Alter. Unter den über 60-Jährigen sehen 53 Prozent die größte Gefahr für Fußgänger und nur noch 24 Prozent für die E-Scooter Fahrer selbst. Die Wahrnehmung von E-Scooter-Fahrern als rücksichtslos und verantwortungslos ist zwar ebenfalls unter den älteren Personen stärker ausgeprägt, jedoch stimmen hier auch 45 Prozent der 18-29-Jährigen zu (vs. 65% bei 60+). Diese Einschätzung wird auch von Befragten, an deren Wohnort es bereits Sharing-Anbieter gibt, mehr als bestätigt: Dort sehen das zwei Drittel (67%) so, während es bundesweit „nur“ 57 Prozent sind.

Potenzielle Nutzung: mittlere Distanzen – im urbanen Alltag

Besonders geeignet erscheinen die E-Scooter für mittlere Strecken von ein bis zwei Kilometern (47%) sowie drei bis 5 Kilometer (43%). Nur eine Minderheit hält E-Scooter auf längeren Strecken über fünf Kilometern für attraktiv und auch die Kurzstrecke bis zu einem Kilometer sehen nur 27% als besonders geeignet.

Bei den projektiven Nutzungssituationen rangieren Fahrten in der Stadt und zur Schule/Uni ganz oben, gemeinsam mit Freizeitaktivitäten untertags und der Nutzung in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln (Stichwort „letzte Meile“). Für Fahrten außerorts und beispielsweise für Einkauf/Besorgungen erscheinen die E-Scooter hingegen eher ungeeignet.

Zwar sehen 45 Prozent in E-Scootern ein Spielzeug für Erwachsene und kein ernstzunehmendes Verkehrsmittel und jeder Zweite ist der Meinung, dass E-Scooter nur ein vorübergehender Trend sind, mindestens ausprobieren möchte es aber in Zukunft trotzdem mehr als jeder Zweite, bei dem es bereits am Wohnort ein entsprechendes Angebot gibt. So können sich in diesen Gegenden 43 Prozent vorstellen, E-Scooter in der nächsten Zeit einmal zu testen und weitere 14 Prozent diese sogar regelmäßig zu nutzen. In Regionen ohne aktuelles Angebot ist es immerhin noch ein Drittel (33%), das sich vorstellen kann, E-Scooter einmal zu testen und 7 Prozent, die sich eine regelmäßige Nutzung vorstellen können. Mit Blick auf die kommerziellen Sharing-Anbieter präferieren die (potentiellen) Nutzer klar das bereits verbreitete Free Floating Konzept gegenüber fixen Ausleihstationen

Erstes Fazit: Potenzial ist da – Tendenz geht dennoch eher in Richtung „Hype“

Alles in allem bestätigen sich die in den Medien fast schon omnipräsenten Diskussionen um die Gefahren von E-Scootern im Straßenverkehr auch in der Wahrnehmung der Befragten in der vorliegenden bundesweiten Studie und insbesondere bei älteren Personengruppen.

Hier gilt es, durch noch klarere Regelungen (und unvermeidlich auch: Sanktionen) das Bild der „rücksichtslosen und verantwortungslosen“ Fahrer zurecht zu rücken, um ein funktionierendes Miteinander aller Verkehrsteilnehmer zu fördern. Denn: Das zumindest (gelegentliche) Nutzungsinteresse ist in der breiteren Bevölkerung vorhanden und wird sich mit dem Ausweiten des Angebots der kommerziellen Sharing-Anbieter in weiteren Städten und Regionen wohl auch dort verstärken.

Ob sich das „Spielzeug für Erwachsene“ langfristig als ernstzunehmender Konkurrent zu anderen Fortbewegungsmitteln etablieren und damit einen Beitrag zur viel zitierten „Verkehrswende“ leisten kann, wird von verschiedenen Faktoren abhängen. Zum Beispiel vom Ausbau des Angebots, den Regularien, aber auch der Frage, ob der E-Scooter überhaupt in der Lage sein wird, andere Verkehrsmittel zu ersetzen, bzw. hier überhaupt einen existierenden Bedarf zu adressieren.

In einer Zeit, in der der Klimawandel die Menschen zunehmend umtreibt, wird auch spannend sein zu schauen, inwieweit sich die tatsächliche „Ökobilanz“ der Mikromobile darstellen wird – und wie die Menschen dann darauf reagieren werden. Wir bleiben hier am Ball – und werden Ihnen bald noch detaillierte Ergebnisse aus unserer Studie mit Fokus auf die E-Scooter-Nutzung präsentieren.

GIM Gesellschaft für Innovative Marktforschung mbH
Goldschmidtstr. 4-6 | 69115 Heidelberg
Telephone: +49 (0)6221 83280 | Fax: +49 (0)6221 832833
info@g-i-m.com | www.g-i-m.com

Frank Luschnat
Head of Marketing & PR
marketing@g-i-m.com
Telephone: +49 (0) 6221 8328 85



GIM | RELEVANCE COUNTS.