

**Task 4.2. Allgemeines Meinungsbild durch Onlinebefragung (AIT):**

In einer Befragung wird eine breite Öffentlichkeit zu ihrer Einstellung gegenüber E-Kleinfahrzeugen, ihren bisherigen Erfahrungen sowie den daraus resultierenden Anforderungen befragt. Es werden NutzerInnen, Nicht-NutzerInnen und GelegenheitsnutzerInnen befragt, um die verschiedenen Aspekte der Nutzung im Straßenraum zu erheben und verschiedene Perspektiven auf diese Fortbewegungsart zuzulassen. Um ein allgemeines Meinungsbild zu erhalten, wird eine Onlinebefragung mit rund 150 TeilnehmerInnen angestrebt, die über soziale Medien sowie die Kanäle der LOI-Partner beworben wird.

***Ausgangslage***

Mittels Fragebogen, der von 27. Mai bis 29. Juli 2019 online zur Verfügung stand, wurden verschiedene Aspekte der Nutzung von E-Kleinfahrzeugen im Straßenraum erhoben. Teil des Fragebogens waren nicht nur geschlossene, sondern genauso offene Fragen, die den BefragungsteilnehmerInnen die Möglichkeit einer umfassenderen Rückmeldung einräumten. Die Fragen richteten sich an NutzerInnen sowie Nicht-NutzerInnen. Anhand von 38 Fragen wurden die folgenden Themen abgehandelt:

- Haushaltsausstattung
- Allgemeines Mobilitätsverhalten
- Einstellung zu E-Scootern
- Erfahrungen mit E-Scootern
- Konflikte und Probleme mit E-Scootern
- Beurteilung der rechtlichen Situation
- Beurteilung des Last-Mile-Konzepts
- Angaben zur Person

Die Verbreitung des Fragebogens erfolgte über die Netzwerke der Projekt- und LOI-PartnerInnen sowie im Zuge des Radgipfels 2019 in Graz. Dabei war es herausfordernd Nicht-NutzerInnen von E-Kleinfahrzeugen zu motivieren an der Befragung teilzunehmen. Die angestrebte Stichprobengröße von rund 150 TeilnehmerInnen konnte daher nur mit verhältnismäßig viel Kommunikationsaufwand erzielt werden.

Insgesamt nahmen 147 Personen an der Befragung teil. 128 vollständig ausgefüllte Fragebögen konnten für eine Auswertung herangezogen werden.

***Haushaltsausstattung***

Die Einstiegsfrage zur Verfügbarkeit verschiedener Fahrzeuge im Haushalt zeigt, dass nur wenige Personen ein E-Kleinfahrzeug zur Verfügung haben. Scooter/Roller besitzen 34 Personen, E-Scooter/Roller neun Personen, Hoverboard, E-Skate-/Longboard, Onewheel oder Ninebot vier Personen und andere Kleinfahrzeuge (z.B. Segway, Inlineskates, etc.) immerhin 28 Personen. Fahrräder sind demgegenüber wesentlich stärker verbreitet, denn nur 17% der Befragten haben keines im Haushalt zur Verfügung. E-Bikes stehen immerhin 25% der BefragungsteilnehmerInnen zur Verfügung (siehe Abbildung 1).

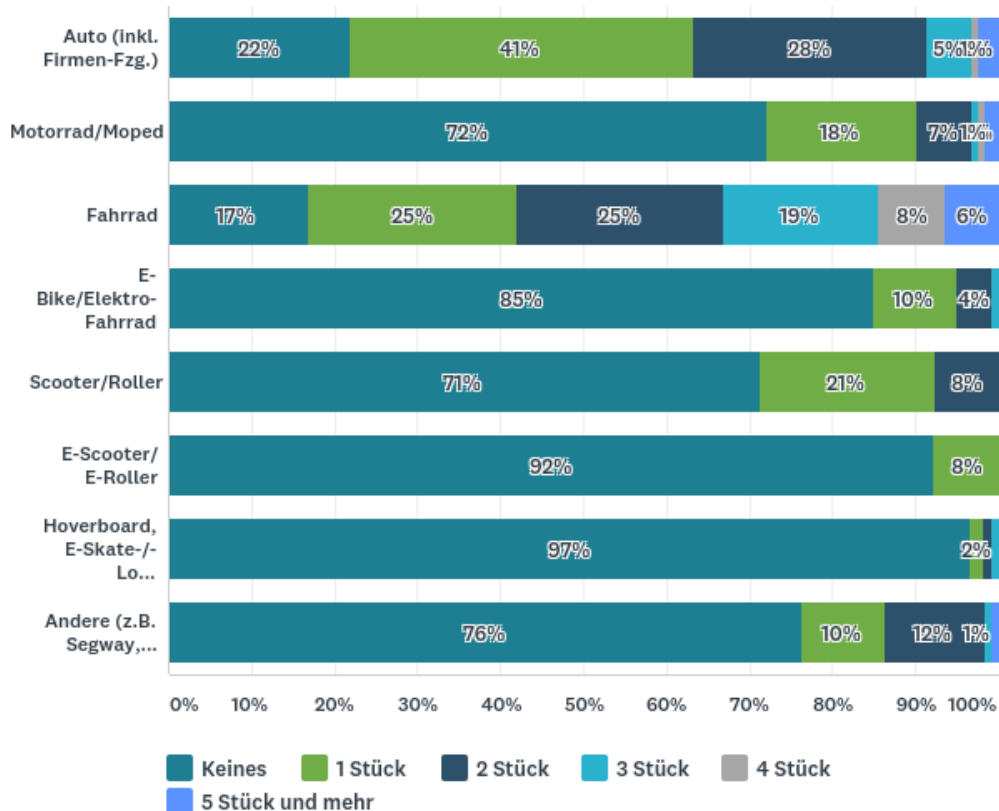


Abbildung 1: „Welche der folgenden Fortbewegungsmittel werden in Ihrem Haushalt verwendet? Wie viele sind jeweils vorhanden?“ (N=128)

### Allgemeines Mobilitätsverhalten

Anschließend an die Frage zur Haushaltsausstattung wurde eine Filterfrage gestellt, ob die Befragten bereits mit einem E-Kleinfahrzeug gefahren sind. Diese Frage wurde von 45% bejaht. Mehr als die Hälfte der Befragten hat demnach noch nie ein E-Kleinfahrzeug ausprobiert.

Bei positiver Beantwortung dieser Filterfrage wurden weiterführende Fragen zur Nutzung gestellt. Alle anderen TeilnehmerInnen hatten die Möglichkeit die nächsten acht Fragen zu überspringen. Die folgende Frage nach der Häufigkeit der Nutzung wurde daher nur von 57 Personen beantwortet. Es zeigt sich, dass nur ein Bruchteil der Befragten täglich mit dem E-Scooter unterwegs ist (4 Personen). Die anderen E-Kleinfahrzeuge werden von den befragten Personen nicht täglich genutzt. E-Skate-/E-Longboards werden immerhin von einer Person mehrmals pro Woche genutzt, genauso wie eine Person das Ninebot mehrmals pro Woche nutzt.

Insgesamt zeigt sich, dass von allen E-Kleinfahrzeugen noch am ehesten der E-Scooter genutzt wird. Nur 30% der NutzerInnen von E-Kleinfahrzeugen nutzen den E-Scooter nie (siehe Abbildung 2).

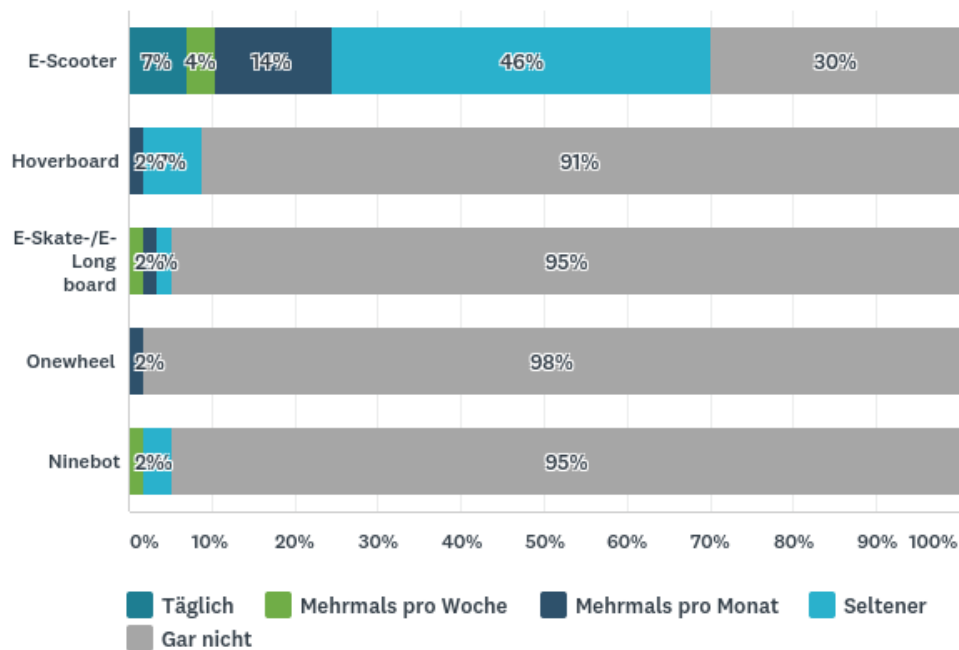


Abbildung 2: „Wie häufig nutzen Sie die folgenden E-Kleinfahrzeuge im öffentlichen Raum?“ (nNutzerInnen E-Kleinfahrzeuge=57)

Als nächste Filterfrage wurden die BefragungsteilnehmerInnen gefragt, ob sie bereits mit einem E-Scooter unterwegs waren. 46 der 57 Personen geben an, dass sie bereits einen E-Scooter genutzt haben. Als überwiegender Verwendungszweck wurden Alltagswege angegeben (25 Nennungen), gefolgt von Freizeitwegen (23 Nennungen) und sonstigen Wegen (10 Nennungen). Nur eine Person verwendet den E-Scooter zur sportlichen Betätigung (siehe Tabelle 1). Die zehn Nennungen bei sonstigen Wegen beziehen sich auf das Ausprobieren von E-Scootern in verschiedenen Kontexten (auf Spielstraße, in der Innenstadt o.ä.).

Tabelle 1: „Welche Wege nutzen Sie für E-Scooter?“ (nE-Scooter-NutzerInnen=46; Mehrfachnennungen möglich)

Wege	Zustimmung [Nennungen]
Alltagswege (z.B. Weg zur Arbeit/Ausbildung, Einkaufen)	25
Freizeitwege	23
Sonstige Wege	10
Sportliche Betätigung	1

Es wurde weiters gefragt, welche Verkehrsmittel die Personen anstelle des E-Scooters verwendet hätten. 37 Personen wären zu Fuß gegangen, 23 Personen mit dem Fahrrad gefahren und 24 Personen

mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Nur zwölf BefragungsteilnehmerInnen gaben an, dass mit dem E-Scooter eine Pkw-Fahrt ersetzt wurde (siehe Abbildung 3).

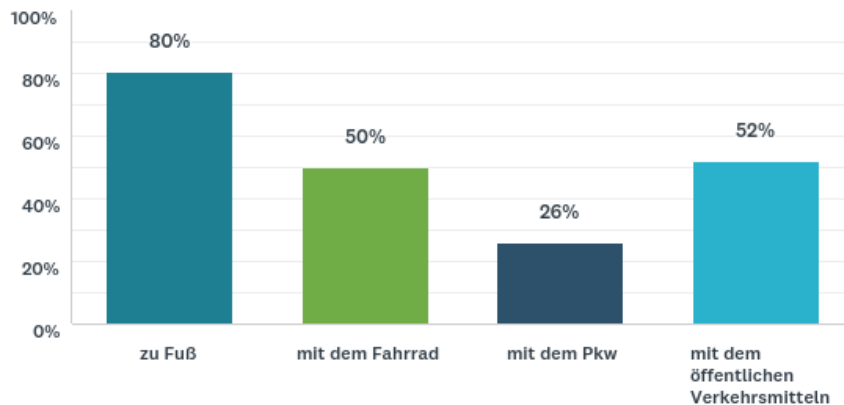


Abbildung 3: „Mit welchen Verkehrsmitteln würden Sie diese Wege sonst zurücklegen?“ (n<sub>E-Scooter-NutzerInnen</sub>=46; Mehrfachnennungen möglich)

Befragt nach der genutzten Verkehrsfläche hat sich gezeigt, dass von den Personen verschiedene Flächen genutzt wurden. Die Nutzung fand überwiegend auf dem Radweg oder Fahrradstreifen und der Fahrbahn gefolgt von Gehsteig und Gehwegen statt (siehe Abbildung 4). Sonstige Flächen, wie ein Privatgrundstück, eine Spielstraße und Parkanlagen wurden ebenfalls genutzt.

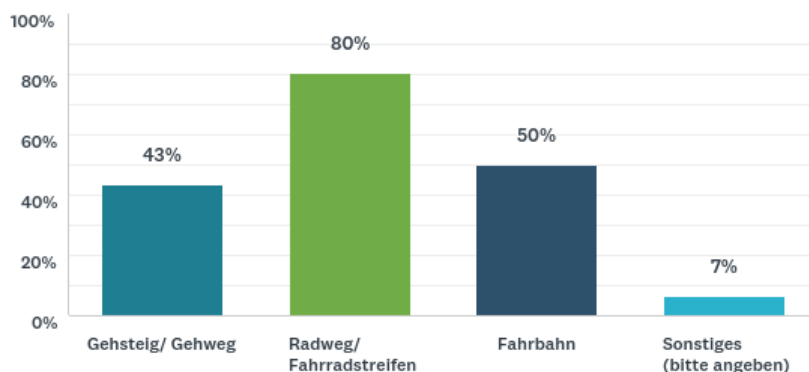


Abbildung 4: „Welche Verkehrsflächen nutzen Sie mit dem E-Scooter?“ (n<sub>E-Scooter-NutzerInnen</sub>=46; Mehrfachnennungen möglich)

Nur neun Personen haben einen eigenen E-Scooter zur Verfügung. Ansonsten werden Scooter von verschiedenen Anbietern verwendet. Am prominentesten Vertreten sind „Lime“-Scooter, die immerhin bereits von 20 Personen ausgemietet wurden, gefolgt von „Bird“ mit 13 Personen und „Tier“ mit zehn Personen (siehe Tabelle 2). Immerhin 15 Personen nutzten auch andere Verleihvarianten.

Tabelle 2: „Besitzen Sie einen E-Scooter oder borgen Sie diesen aus?“ (n<sub>E-Scooter-NutzerInnen</sub>=46; Mehrfachnennungen möglich)

Besitz	Zustimmung [Nennungen]
Ich benutze einen E-Scooter von Lime	20
Ich benutze ein anderes System (z.B. Sportgeschäft-Verleih)	15
Ich benutze einen E-Scooter von Bird	13
Ich benutze einen E-Scooter von Tier	10

Ich habe einen eigenen E-Scooter	9
Ich benutze einen E-Scooter von Hive	6
Ich benutze einen E-Scooter von Flash	4
Ich benutze einen E-Scooter von Wind	2
Ich benutze einen E-Scooter von VOI	1

### **Einstellungsbasierte Fragen**

Die BefragungsteilnehmerInnen bevorzugen kürzere Strecken mit dem E-Scooter. 22% nutzen ihn maximal fünf Minuten auf Alltags- oder Freizeitwegen. Weitere 49% (Alltagswege) bzw. 42% (Freizeitwege) bevorzugen eine Nutzungsdauer zwischen fünf und zehn Minuten. Nur 29% der Befragten würden einen E-Scooter auf Alltagswegen länger als 15 Minuten verwenden. Immerhin 36% würden ihn für Freizeit Zwecke länger als 15 Minuten einsetzen (siehe Abbildung 5). Niemand ist jedoch bereit über zwei Stunden mit dem E-Scooter zu fahren.

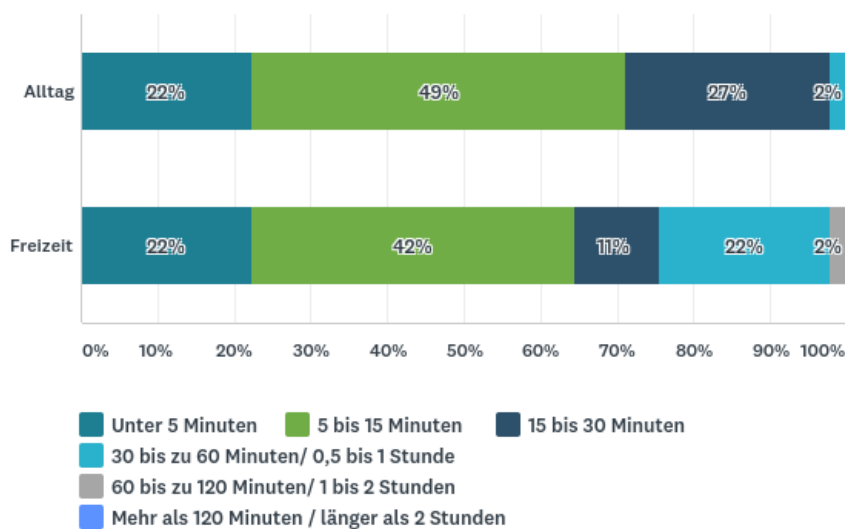


Abbildung 5: „Wie lange sind Sie maximal mit dem E-Scooter unterwegs?“ (nE-Scooter-NutzerInnen=46)

Befragt nach den Assoziationen mit E-Scootern wurden von den 128 Befragten besonders häufig die folgenden Schlagwörter gewählt: Freizeit (72%), Zeit sparen (66%), Unabhängigkeit (61%), angenehme Bequemlichkeit (58%), Selbstbestimmtheit (57%). Demgegenüber werden folgende Aspekte von der Mehrheit der BefragungsteilnehmerInnen nicht mit E-Scootern assoziiert: Sicherheit (65%), Teil meines Lifestyles (63%), geringes Einkommen (62%), Notwendigkeit (58%), erstrebenswerter Luxus (58%) und Geld sparen (56%). Details sind in Abbildung 6 ablesbar.

Es zeigt sich somit, dass E-Scooter als sehr individuelles, angenehmes, schnelles Fortbewegungsmittel wahrgenommen werden, jedoch noch Nachholbedarf beim Sicherheitsaspekt besteht und auch der Weg in den Alltag noch nicht stattgefunden hat. Zudem wird deutlich, dass es sich nicht um eine billige Fortbewegungsart handelt.

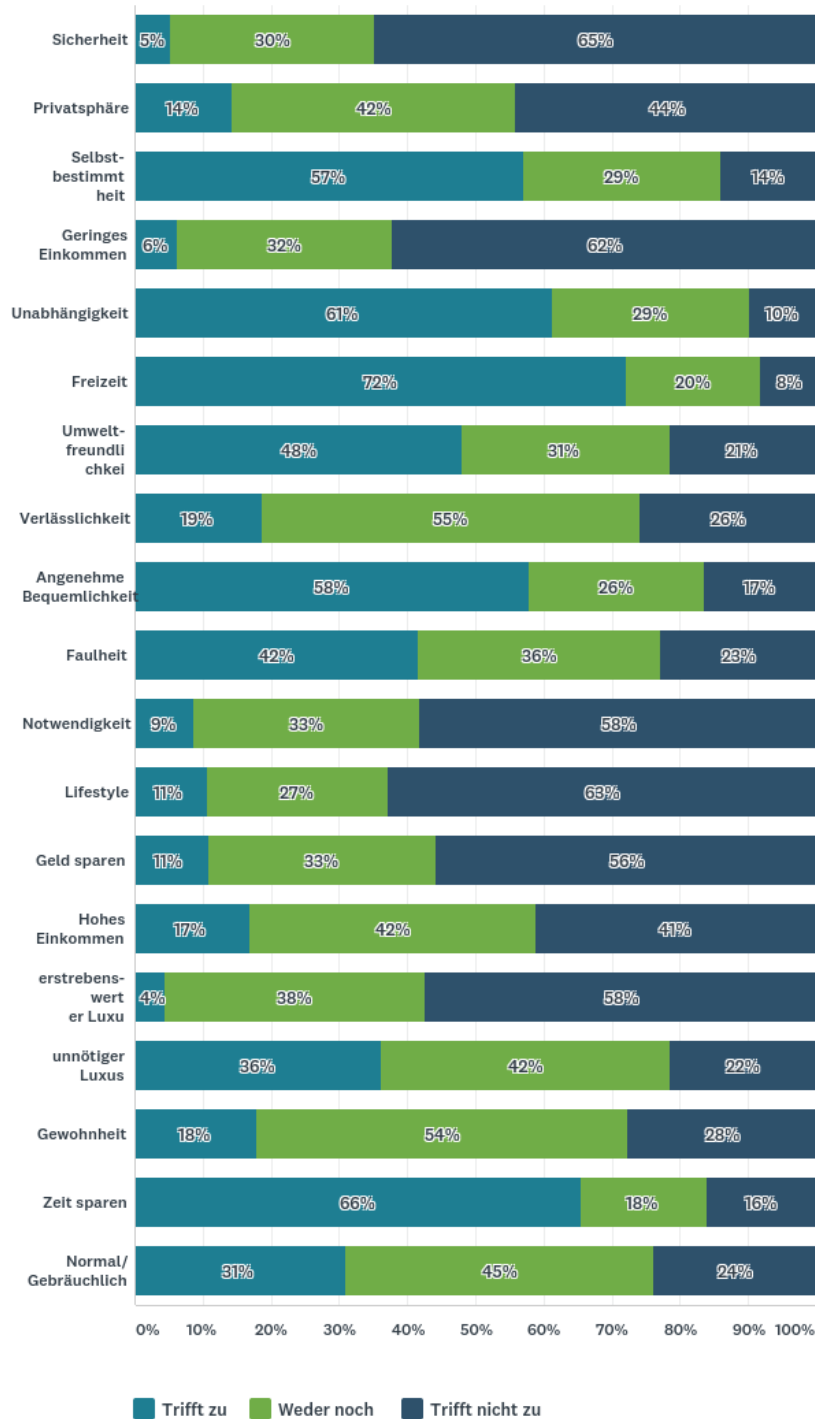


Abbildung 6: „E-Scooter assoziiere ich mit: (Bitte wählen Sie mindestens 5 Antwortmöglichkeiten aus)“ (N=128)

**Erfahrungen mit E-Scootern**

Alle 128 Personen wurden hinsichtlich ihrer Erfahrungen mit E-Scootern befragt. Nur 37% sehen E-Scooter als mehr oder weniger attraktives Fortbewegungsmittel an. 47% finden E-Scooter (überhaupt) nicht attraktiv gefolgt von weiteren 16%, die sie eher nicht attraktiv finden (siehe Abbildung 7).

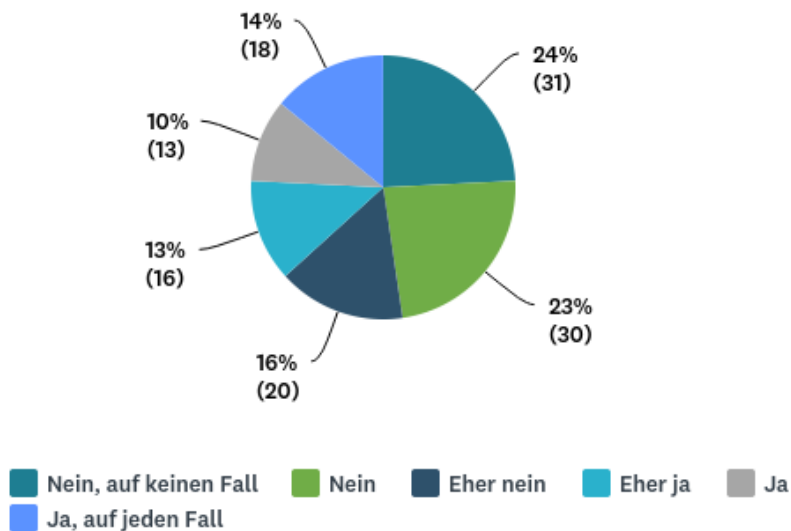


Abbildung 7: „Sind E-Scooter für Sie ein attraktives Fortbewegungsmittel?“ (N=128)

Insgesamt zeigt sich, dass jene Personen ohne Erfahrung bei der Benutzung von E-Kleinfahrzeugen (n=71) diesen deutlich kritischer gegenüberstehen. Sie schätzen die Attraktivität des E-Scooters als Fortbewegungsmittel nur halb so hoch ein, wie es NutzerInnen von E-Kleinfahrzeugen (n=57) tun.

Insbesondere die Bewertung durch NutzerInnen von E-Scootern (n=46) fällt deutlich positiver als das Gesamtstimmungsbild aus. Hier sind 65% der Meinung, dass E-Scooter ein mehr oder weniger attraktives Fortbewegungsmittel sind. Nur 2% lehnen E-Scooter grundsätzlich ab (siehe Abbildung 8).

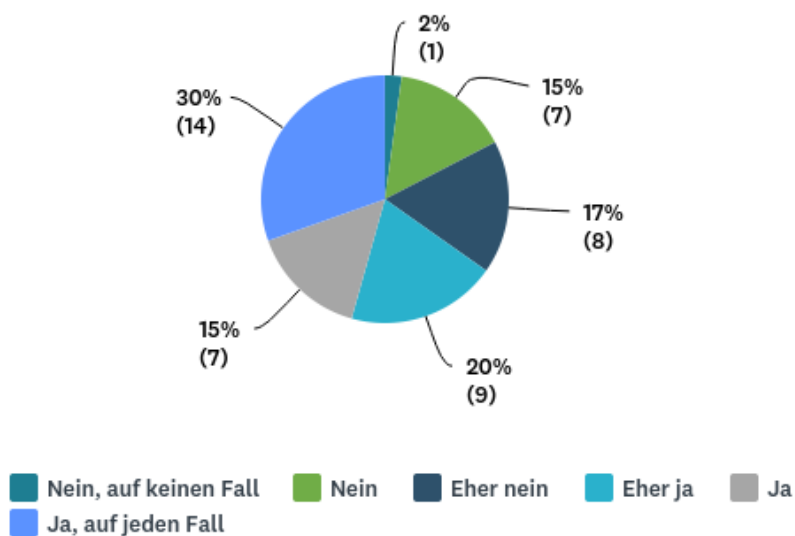


Abbildung 8: „Sind E-Scooter für Sie ein attraktives Fortbewegungsmittel?“ (nE-Scooter-NutzerInnen=46)

Bisherige Erfahrungen der Befragten mit E-Scootern sind tendenziell mittelmäßig bis schlecht. Nur 33% geben an, mehr oder weniger gute Erfahrungen mit E-Scootern gemacht zu haben. Sehr gute Erfahrungen hatten 7%, gute Erfahrungen 9% und eher gute Erfahrungen 17% der Befragten.

Demgegenüber hatten 20% sehr schlechte Erfahrungen, 18% schlechte Erfahrungen und 29% eher schlechte Erfahrungen (siehe Abbildung 9).

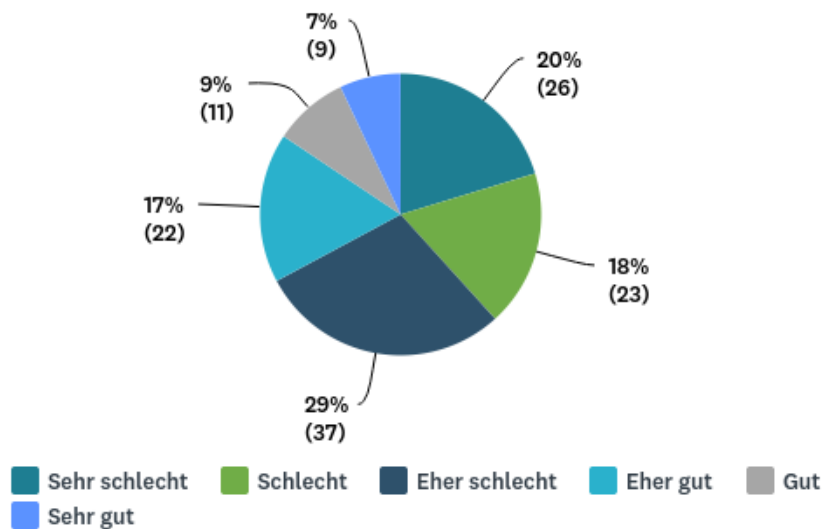


Abbildung 9: „Wie sind Ihre bisherigen Erfahrungen mit E-Scootern?“ (N=128)

Wie sich bereits bei der vorherigen Frage gezeigt hat, sehen Nicht-NutzerInnen von E-Kleinfahrzeugen (n=71) E-Scooter eher kritisch. Befragt nach den positiven Erfahrungen gibt nicht einmal ein Viertel der Nicht-NutzerInnen an, mehr oder weniger gute Erfahrungen mit E-Scootern gemacht zu haben.

Die Erfahrungen von NutzerInnen von E-Kleinfahrzeugen im Allgemeinen (n=57) und im speziellen von E-Scootern (n=46) sind wesentlich positiver. Niemand hatte sehr schlechte Erfahrungen, 11% schlechte Erfahrungen und 24% eher schlechte Erfahrungen. Demgegenüber stehen 65% mit durchwegs positiven Erfahrungen (siehe Abbildung 10).

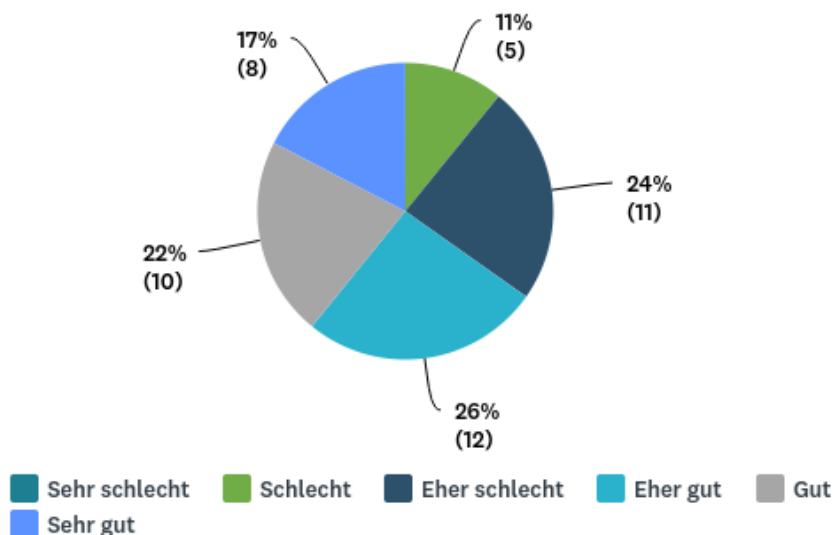


Abbildung 10: „Wie sind Ihre bisherigen Erfahrungen mit E-Scootern?“ (n<sub>E-Scooter-NutzerInnen</sub>=46)

Befragt nach den positiven Erfahrungen mit E-Scootern wurden überwiegend der Spaß am Fahren und das schnelle Vorankommen genannt. Insgesamt 52 Personen beantworteten die Frage „Welche positiven Erfahrungen hatten Sie bis jetzt?“ zum Teil sehr umfangreich.

Der Spaßfaktor und die Zeitersparnis wurden häufig genannt, genauso wie die bessere Kombinationsmöglichkeit mit dem öffentlichen Verkehr, als es beispielsweise beim Fahrrad der Fall ist.



Im Vergleich zum Pkw wurde hervorgehoben, dass die Parkplatzsuche wegfällt. Die Verfügbarkeit und geringe Distanz zwischen den Leihscottern sowie die niederschwellige Bedienung wurden ebenfalls positiv angemerkt. Die Einfachheit der Buchung, das Fahrgefühl und das Design des Fortbewegungsmittels waren ebenfalls ein Thema für die befragten Personen. Gleichzeitig wurde darauf hingewiesen, dass Gesetze und Vorgaben streng kontrolliert werden sollten (z.B. Abstellen). Negative Erfahrungen wurden ebenfalls genannt, wie beispielsweise die mangelnde Rücksichtnahme von E-ScooterfahrerInnen im Straßenraum.

23 Nicht-NutzerInnen gaben an keine positiven Erfahrungen gemacht zu haben. Auch dazu wurden drei weiterführende Kommentare verfasst. In diesen wurde auf die Gefährdung durch E-ScooterfahrerInnen hingewiesen, die sich über die Vorschriften hinwegsetzen.

Als Gründe für einen Umstieg auf E-Kleinfahrzeuge wurde insbesondere die Alternative zu anderen Verkehrsmitteln (80 Nennungen), das schnelle Vorankommen (75 Nennungen), die mögliche Mitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln (72 Nennungen), die Flexibilität (70 Nennungen) und die mögliche Mitnahme in Gebäude (68 Nennungen) hervorgehoben (siehe Tabelle 3).

Tabelle 3: „Welche Gründe sprechen aus Ihrer Sicht für einen Umstieg auf E-Kleinfahrzeuge?“ (N=128; Mehrfachnennungen möglich)

	Zustimmung [Nennungen]
Alternative zu anderen Verkehrsmitteln	80
Schnelleres Vorankommen	75
Mitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln möglich	72
Flexibilität	70
Mitnahme in Gebäuden möglich	68
Spaß beim Fahren	62
Schnelle Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel	59
Umweltfreundlichkeit	47
Coolness	19
Sonstige	14

14 Personen nannten sonstige Gründe. Fünf Personen gaben an, dass es für sie keinen Grund gibt, die restlichen Antworten waren sehr durchmischt und reichten von der Funktion als ergänzendes Fortbewegungsmittel über die damit verbundene Flexibilität und die Skalierbarkeit für einen großen Teil der Gesellschaft.

Als Gründe gegen den Umstieg auf E-Kleinfahrzeuge wurde die Verletzungsgefahr (91 Nennungen) und die fehlenden sicheren Verkehrsflächen (71 Nennungen) von mehr als der Hälfte der Befragten angegeben. Andere Gründe sind in Tabelle 4 gelistet.

Tabelle 4: „Welche Gründe sprechen aus Ihrer Sicht gegen einen Umstieg auf E-Kleinfahrzeuge?“ (N=128; Mehrfachnennungen möglich)

	Zustimmung [Nennungen]
Verletzungsgefahr	91

Fehlende sichere Verkehrsflächen	71
Akku-Laufzeit	58
Keine Absperrmöglichkeiten	53
Für Einkaufswege ungeeignet	46
Sperriges Gerät	45
Weniger Bewegung	42
Keine Abstellflächen	38
Keine Personenmitnahme möglich	35
Mitnahme in öffentlichen Verkehrsmitten problematisch	34
Sonstige	26

Bei den sonstigen Gründen wurden die folgenden Kommentare von den 128 Befragten abgegeben, die sich insbesondere auf Akkus, Umwelt- und Sicherheitsaspekte beziehen. Insbesondere die Akku-Produktion und -Entsorgung und der Strombezug wurden kritisch gesehen. Ebenfalls hingewiesen wurde auf die verkehrsbehindernde Wirkung durch ordnungswidriges Abstellen auf Gehsteigen und die generelle Gefährdung von FußgängerInnen und Tendenz der Konflikte im öffentlichen Raum. Sicherheitskritisch wurde ebenfalls das Design mit kleinen Rädern gesehen, da Bodenunebenheiten so nur schwer ausgeglichen werden können. Einige wenige Kommentare bezogen sich auf die hohe Abnutzung, hohe Anschaffungspreise, Wetterabhängigkeit und das hohe Gewicht. Die mangelnde Verfügbarkeit in Randbezirk(en) bei Sharing/Mieten wurde zudem von einem Befragten kritisiert.

Aus Sicht der 46 NutzerInnen sprechen ebenfalls die Verletzungsgefahr (29 Nennungen) und fehlende sichere Verkehrsflächen (24 Nennungen) gegen eine Nutzung (siehe Tabelle 5). Ebenfalls hohe Relevanz haben die fehlenden Absperrmöglichkeiten (23 Nennungen) und die Akku-Laufzeit (21 Nennungen). Als sonstige Gründe der NutzerInnen wurden das hohe Gewicht, die mangelnde Akku-Leistungsfähigkeit, das Angebot an Servicestellen, die Wetterabhängigkeit, gesetzliche Aspekte und Umweltbelastung genannt.

Tabelle 5: „Welche Gründe sprechen aus Ihrer Sicht gegen einen Umstieg auf E-Kleinfahrzeuge?“ (n<sub>E-Scooter-NutzerInnen</sub>=46; Mehrfachnennungen möglich)

	Zustimmung [Nennungen]
Verletzungsgefahr	29
Fehlende sichere Verkehrsflächen	24
Keine Absperrmöglichkeiten	23
Akku-Laufzeit	21
Für Einkaufswege ungeeignet	17
Weniger Bewegung	15
Sperriges Gerät	12
Keine Personenmitnahme möglich	9
Mitnahme in öffentlichen Verkehrsmitten problematisch	9
Keine Abstellflächen	8
Sonstige	7

### **Konflikte und Probleme mit E-Scootern**

Befragt nach Konflikten oder Unfällen gaben 74% an, dass sie noch nie in einen Konflikt oder Unfall mit einem E-Scooter verwickelt waren. 22% waren bereits als VerkehrsteilnehmerIn und 4% als E-ScooterfahrerIn in einen Konflikt oder Unfall verwickelt (siehe Abbildung 11).

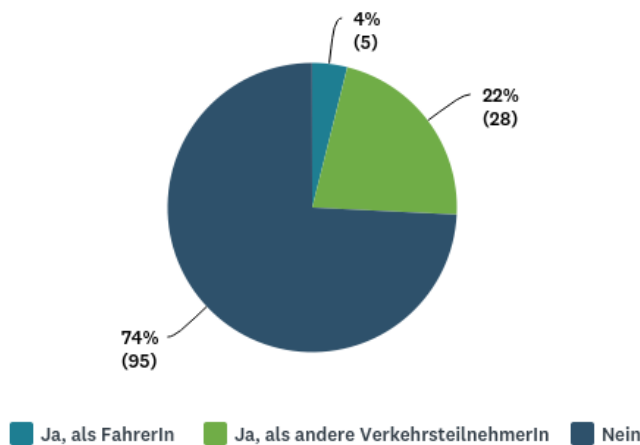


Abbildung 11: „Hatten Sie schon einmal einen Konflikt oder einen Unfall mit E-Scootern?“ (N=128)

Das entspricht 33 Personen, die bereits in Konflikt-/Unfallsituationen mit E-Scootern involviert waren. Die nachfolgende Frage „Bitte beschreiben Sie kurz die Konflikte bzw. Unfälle: Welche Konfliktsituationen waren das? (z.B. Verkehrssicherheit, Parken am Gehsteig o.ä.)“ wurde von 30 der 33 BefragungsteilnehmerInnen mit erlebtem Konflikt oder Unfall beantwortet.

#### Fußgängerinfrastruktur

- „Unachtsamkeit am Zebrastreifen“
- „auf Gehsteig fast angefahren weil zu schnell unterwegs, fahren auf Zebrastreifen per rot über die Straße“
- „auf Fußgängerwegen viel zu schnell unterwegs, ohne Rücksicht“
- „Bahnsteig u. Gehweg als Fußgänger“
- „Fahren am Gehsteig, Rücksichtslosigkeit gegenüber Fußgängern“
- „keine Rücksicht auf andere Fußgänger“
- „Als Fußgänger(in) auf Gehsteig unterwegs & E-Scooter kam mit relativ höher Geschwindigkeit hinter mir daher, schreckte mich & streifte mich beinahe.“
- „Rüpelhaftes Benehmen der Fahrer - wurde angefahren und dann auch noch beschimpft - am Gehsteig!!!“
- „Als Fußgänger und Radfahrer von eScooter FahrerInnen fast gerammt. Unsicheres und/oder rücksichtsloses Fahren am Gehsteig.“
- „Scooter rammte am Gehsteig einen Fußgänger“
- „Ich wurde in der Herrengasse angefahren. Der Täter ist sofort geflüchtet.“
- „Rücksichtsloses Verhalten gegenüber Fußgängern“
- „Gehsteig Kurve von Scooter angefahren ausch 3 Tage keine Arbeit“
- „Gehsteigfahrer zu schnell“

#### Radinfrastruktur

- „Entgegenkommender Radfahrer hat mich absichtlich vom Radweg abgedrängt“
- „Als Radfahrer wurde ich öfter riskant und rücksichtslos überholt bzw. wurde mir der Weg abgeschnitten, geltende Verkehrsregeln (rechts vor links) nicht geachtet usw.“
- „Beim Überqueren des Radwegs zu Fuß wurde ich fast umgefahren“
- „unangepasstes Verhalten am Radweg“

#### Straßeninfrastruktur

- „Benützen der Straße anstelle des Fahrradweges, Nichtbeachtung bzw. Unkenntnis der StVo“

- „unsicheres Fahren auf der Straße, Vorfahrt erzwingen...“
- „Kommen in der Wiener Innenstadt viel zu schnell und ohne Beachtung der Vorrangregeln Straßen entlang, kommt mir immer wieder unter.“
- „Wurde ohne zu schauen über eine Hauptverkehrsstraße gelenkt, wurde zwischen einer haltenden Autoschlange gelenkt und der Außenspiegel fast abgerissen, liegen kreuz und quer auf dem Gehsteig, auch bei Kreuzungen.“

#### Abstellproblematik

- „Parken am Gehsteig“
- „Parken am Gehsteig, umgefallene E-Scooter am Gehsteig.....“
- „Gehsteig Passant hat sich aufgeregt. Unfall auf nassem Laub und Kanaldeckel.“
- „in einer schlecht beleuchteten Gasse, als Hindernis vor einer Bushaltestelle“
- „Scooter am Gehweg“
- „Diese Dinger stehen überall kreuz und quer herum - wie ist so etwas möglich?“
- „Parken am Gehsteig“
- „Die Roller werden auf Fahrradwegen und Gehwegen sowie Haltestellen abgestellt.“
- „rumliegende E-Scooter auf Radwegen und Gehsteigen“
- „zugestellte Gehsteige“

#### Sonstiges

- „E-Scooter - FahrerInnen, die sich nicht an die Verkehrsregeln halten“
- „Ich war Ersthelfer, bei einem gestürzten ca. 80jährigem Mann der diesen als Alternative zum Auto von seinen Kindern bekommen hat. Er ist bei der Auffahrtsrampe auf den Gehsteig seitlich abgerutscht und gestürzt. Hat dann mit dem Gesicht die Gehsteigkante "geküsst" und sich dabei schwer verletzt.“
- „Wurde beschimpft“
- „u.A.: Unachtsamkeit des Scooter-Fahrers, überhöhte Geschwindigkeit, offensichtlich unbefugtes und unbeaufsichtigtes Benutzen durch zu junge Kinder; umgefallene Geräte (Wind); falsch abgestellte Geräte; blockieren von Rad-Bügeln.“

Neben den Konflikten/Unfällen, in welche die Personen direkt involviert waren, wurden beobachtete Konfliktsituationen erfragt. 30% der Befragten geben an, dass sie bereits einen Unfall oder Konflikt beobachtet haben (siehe Abbildung 12).

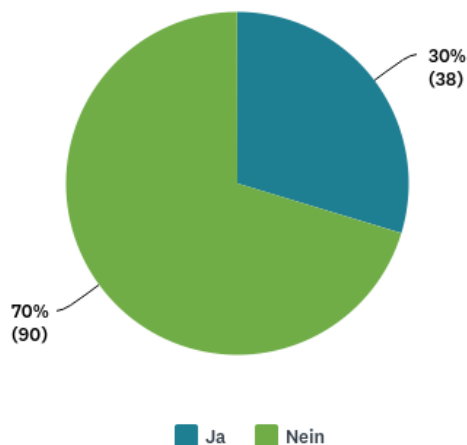


Abbildung 12: „Haben Sie schon einmal einen Konflikt oder einen Unfall mit E-Scootern beobachtet?“ (N=128)

35 der 38 Personen, die diese Frage mit „Ja“ beantwortet haben, gaben dazu einen weiterführenden Kommentar ab zur Frage „Bitte beschreiben Sie kurz die beobachteten Konflikte bzw. Unfälle: Welche Konfliktsituationen waren das? (z.B. Verkehrssicherheit, Parkten am Gehsteig o.ä.)“. Drei Personen verwiesen diesbezüglich auf ihre Beschreibung des Unfall-/Konfliktfalles bei der vorherigen Frage. Die übrigen Konfliktsituationen wurden folgendermaßen beschrieben.

#### Fußgängerinfrastruktur

- *„Am Gehsteig waren die Steine nicht gerade.“*
- *Sturz eines E-Scooterfahrers im Kreuzungsbereich, wo er auf dem Zebrastreifen fahrend die Kreuzung zu überqueren versuchte und von einem abbiegenden KFZ beinahe überrollt worden wäre. Grund für den Sturz war ein kleiner Metalldeckel auf der Straße, der für kein anderes Fahrzeug eine Gefahr dargestellt hätte. ...gäbs noch einiges mehr...“*
- *„Der Fahrer des E-Scooter musste abrupt wegen einem Fußgänger abbremsen. Dabei kippte der Roller nach vorne über das Vorderrad, der hintere Teil des Rollers kippte dann auf die Seite und verletzte einen anderen Fußgänger.“*
- *„bei Rot über Ring bei Oper - in Fußgängerzone mit 20 Sachen unterwegs - Frau angefahren und weitergefahren Fahrerflucht“*
- *„Fuhr am Gehsteig und rammte Fußgänger.“*
- *„zu schnelles und sehr leises Fahren am Gehsteig von rückwärts kommend! Keine merkliche Verringerung der Fahrgeschwindigkeit bei Kreuzungspunkten, keine Rücksicht wenn man Radweg oder Straße überqueren will“*
- *„ein aus dem Lokal herauskommender Kellner (Schanigarten ist genau vor dem Lokal) wurde durch einen E-Scooter umgefahren und musste ins KH gebracht werden -> Krankenstand!“*
- *„Schnelles Fahren am Gehsteig dadurch Gefährdung der Fußgänger, Lenker stürzt und wird beschimpft.“*
- *„E-Scooterfahrer fährt am Gehsteig ungebremst mit hoher Geschwindigkeit in Familiengruppe, sieht kein Bedürfnis, dem gestürzten Kleinkind aufzuhelfen und fährt einfach weiter - nicht ohne Kommentar, dass die Eltern gefälligst auf ihre Kinder achten sollen.“*
- *„Zu zweit am Gehsteig fahren; Kontrollverlust“*
- *„Notbremsungen“*
- *„In der Regel waren es Fast-Kollisionen & Erschrecken.“*
- *„EScooter rast am Gehsteig vor Haltestelle, machen leider auch Fahrradfahrer“*
- *„Mehrere NutzerInnen konnten mit dem E-Scooter nicht richtig umgehen - häufig zu spät gebremst, wenn FußgängerInnen auf den Fahrweg traten“*
- *„e-Scooter-Fahrer ist auf dem Gehsteig gefahren“*
- *„zu schnell und rücksichtslos“*
- *„zu schnelles Fahren am Gehweg“*
- *„Oft wegen Benutzung am Gehsteig.“*
- *„Fahren am Gehsteig“*
- *„Rücksichtsloses Verhalten gegenüber Fußgängern“*
- *„rüpelhaftes Benehmen am Gehsteig“*

#### Straßeninfrastruktur

- *„Anscheinend Unfall mit EScooter und Auto“*
- *„E-Roller-FahrerInnen haben beim Queren der Straße nicht auf andere Verkehrsteilnehmer geachtet, Vorfahrtsregeln missachtet, die Straßenfläche trotz vorhandener Radwege genutzt usw.“*

- „E-Scooterfahrer sind sehr schnell unterwegs und stellen eine Gefahr durch ihr rücksichtsloses Fahrverhalten z. B. in der Landstraße Linz (Leih scooter) dar.“
- „Rücksichtsloses Überqueren von Straßen, zu schnell unterwegs, Gefährdung von Fußgängern“
- „Scooterfahrer hatte Streit mit Autofahrer, weil ihm der Autofahrer rechts zu wenig Platz gelassen hat um rechts zu überholen ....“
- „Ein e.scooter hat eine Vespa in der Salztorgasse überholt, kein Kennzeichen!!“
- „Sonst auch ein paar knappe Konfliktsituationen am Fahrradweg mit anderen Radfahrern die ausweichen mussten“
- „Benützen der Straße anstelle des Fahrradweges“

#### Abstellproblematik

- „Parken am Gehsteig“
- „E-Scooter-Fahrt auf Gehsteig weggeworfene E-Scooter vor Hauszugang“
- „Ein Fußgänger (mit Smartphone ausgerüstet) stolperte über eine e-Scooter“
- „parken auf allen möglichen Stellen, Kinderwagen übersehen“
- „ein sehbehinderter Mann (er hatte die gelbschwarze Marke am Hemd) der unmittelbar vor einem E-roller anhielt (bei der S-Bahn Station Oberdöbling) da der Roller mitten am Gehsteig stand“

#### Sonstiges

- „Mitnahme eines Kleinkindes (ohne Helm) am E-Scooter; Kopf des Kindes genau auf Lenkerhöhe (Verletzungsgefahr!); Kindersitzmontage am Lenker (Marke Eigenbau)“
- „Sturz bei nasser Fahrbahn“
- „Betrunkenes Fahren.....Verkehrsunfall“
- „Nichtbeachtung bzw. Unkenntnis der StVo“

Befragt nach Problemen mit E-Scootern selbst gaben 17% an, dass sie solche bereits erfahren haben. Das ist auch darauf zurückzuführen, dass sich noch nicht so viele der Befragten näher mit E-Scootern beschäftigt haben. Als Problem wurde allen voran die Geschwindigkeitsdossierung beim Fahren genannt (siehe Tabelle 6). Als sonstige Probleme wurden fehlende Ausrüstung durch Gesetzesänderung, schadhaftes Gerät, keine homogenen Geschwindigkeiten auf Radwegen, nicht genug Leistung des Leih-E-Scooters (schwerer Rucksack und Steigung) und zu langsame Geschwindigkeit genannt.

Tabelle 6: „Welche Probleme waren das?“ (n<sub>E-Scooter-NutzerInnen mit Problemen</sub>=22; Mehrfachnennungen möglich)

	Zustimmung [Nennungen]
Geschwindigkeitsdossierung beim Fahren	14
Probleme beim Abbiegen (Fehlender Blinker)	10
Probleme mit Bodenunebenheiten	10
Akku-Reichweite zu gering	9
Probleme beim Anfahren	7
Gerät zum Tragen zu schwer	7
Geringe Sichtbarkeit für motorisierten Verkehr	7
Probleme bei nasser bzw. rutschiger Fahrbahn	6
Sonstiges	6
Probleme beim Abbremsen	5

#### Beurteilung der rechtlichen Situation

Befragt zu ihrem Wissenstand der rechtlichen Rahmenbedingungen, geben mehr als die Hälfte der Befragten an, dass sie schlecht informiert sind. Nur 40% geben an, dass sie sich ausreichend informiert fühlen. Davon ist 16% der Personen alles klar, 10% fühlen sich informiert und 14% fühlen sich eher informiert. Demgegenüber sehen 27%, die überhaupt nichts über die rechtlichen Rahmenbedingungen wissen, gefolgt von 16%, die sich definitiv nicht ausreichend informiert fühlen und 17%, die sich eher nicht ausreichend informiert fühlen (siehe Abbildung 13).

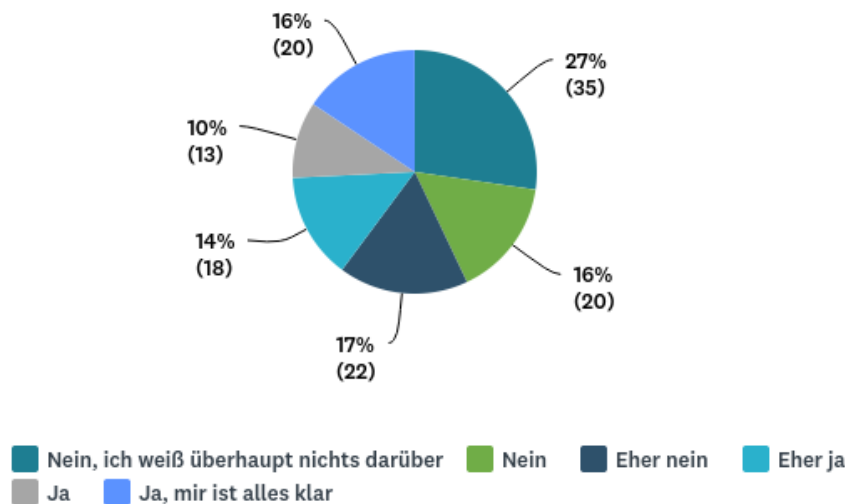


Abbildung 13: „Fühlen Sie sich ausreichend informiert über die rechtlichen Rahmenbedingungen einer E-Scooter-Nutzung?“ (N=128)

Die rechtliche Situation ist NutzerInnen von E-Kleinfahrzeugen (n=57) klarer, als Nicht-NutzerInnen (n=71). Rund zwei Drittel jener Personen, die überhaupt keine Erfahrungen mit E-Kleinfahrzeugen gesammelt haben, haben keine oder sehr wenig Ahnung von den rechtlichen Rahmenbedingungen.

Die NutzerInnen von E-Scootern (n=46) fühlen sich demgegenüber besser informiert. Mehr als die Hälfte gibt an, dass ihnen die gesetzliche Lage mehr oder weniger klar ist. Immerhin 17% fühlen sich komplett uninformiert und verwenden E-Scooter offensichtlich trotzdem. Insgesamt fühlt sich etwas weniger als die Hälfte (47%) der NutzerInnen schlecht informiert (siehe Abbildung 14).

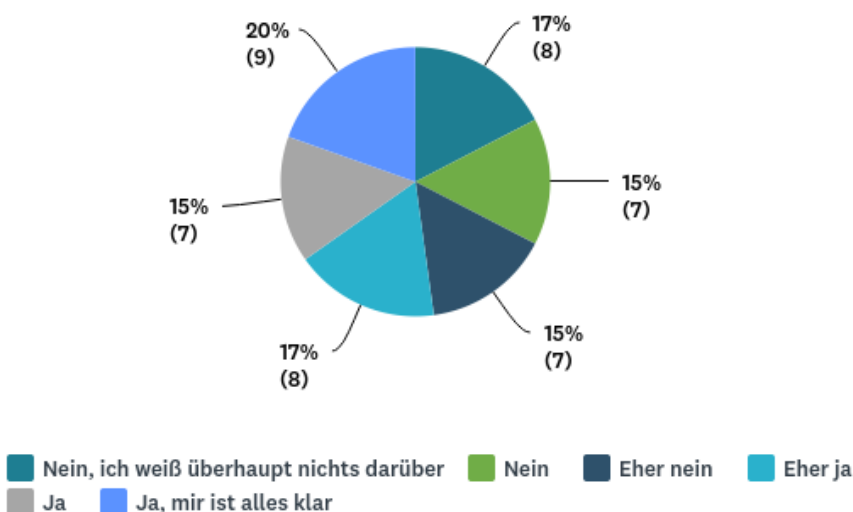


Abbildung 14: „Fühlen Sie sich ausreichend informiert über die rechtlichen Rahmenbedingungen einer E-Scooter-Nutzung?“ (n<sub>E-Scooter-NutzerInnen</sub>=46)

Befragt nach den Verkehrsflächen, die mit einem E-Scooter befahren werden dürfen, geben die meisten den Radweg bzw. Fahrradstreifen an (111 Nennungen). 87 Nennungen gab es bei der Fahrbahn und 13 Nennungen von Gehsteig und Gehwege (siehe Abbildung 15). Bei den sonstigen Flächen wurden Begegnungszonen, Privatgrund und freigegebene Gehsteige/Gehwege gelistet.

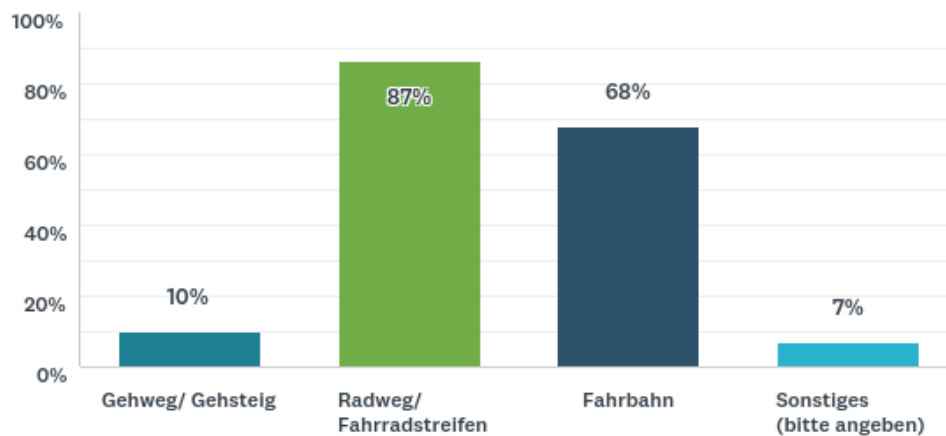


Abbildung 15: „Wo dürfen Sie mit einem E-Scooter (Bauartgeschwindigkeit bis zu 25 km/h) unterwegs sein?“ (N=128; Mehrfachnennungen möglich)

Befragt nach dem Mindestalter für die Benützung von E-Scootern ohne Begleitung, kam es zu der folgenden Altersverteilung in Tabelle 7. Die meisten Befragten gehen demnach richtigerweise von 12 Jahren bzw. 10 Jahren mit Fahrradprüfung aus (46 Personen), gefolgt von 16 Jahren (28 Personen) und 14 Jahren (19 Personen). 17 Personen geben von vorne herein an, dass sie es nicht wissen.

Tabelle 7: „Ab welchem Alter darf man einen E-Scooter ohne Begleitung benutzen?“ (N=128)

	Zustimmung [Nennungen]
12 Jahre	44
16 Jahre	28
14 Jahre	19
Keine Ahnung	17
18 Jahre	9
10 Jahre	4
8 Jahre	2
10 Jahre mit Fahrradprüfung	2
9 Jahre	1
15 Jahre	1
17 Jahre	1

Unter den NutzerInnen von E-Scootern (n=46) war weitgehend bekannt, dass E-Scooter ab 12 Jahren bzw. 10 Jahren mit Fahrradprüfung genutzt werden können (22 Nennungen). Immerhin neun Personen gingen von 16 Jahren und acht Personen von 14 Jahren aus (siehe Tabelle 8).

Tabelle 8: „Ab welchem Alter darf man einen E-Scooter ohne Begleitung benutzen?“ (n<sub>E-Scooter-NutzerInnen</sub>=46)

	Zustimmung [Nennungen]
12 Jahre	21



16 Jahre	9
14 Jahre	8
18 Jahre	3
Keine Ahnung	2
10 Jahre	1
10 Jahre mit Fahrradprüfung	1
17 Jahre	1

Anschließend wurden die BefragungsteilnehmerInnen gebeten eine Frage zur Promillegrenze für E-ScooterfahrerInnen zu beantworten, wobei Mehrfachnennungen möglich waren. 58 Nennungen gab es bei 0,5 Promille, 46 Nennungen bei 0,8 Promille und damit der geltenden Promillegrenze, 15 Nennungen bei 0,1 Promille und 14 Nennungen, dass es keine Promillegrenze gibt (siehe Abbildung 16).

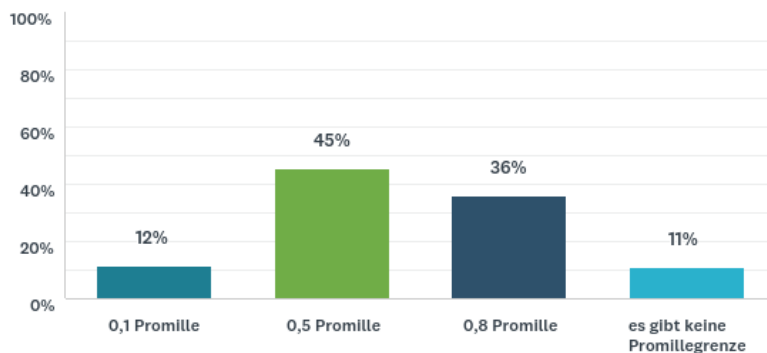


Abbildung 16: „Welche Promillegrenze gilt für E-ScooterfahrerInnen?“ (N=128; Mehrfachnennungen möglich)

Bei der Beantwortung dieser Frage konnten nur geringe Unterschiede zwischen NutzerInnen von E-Kleinfahrzeugen (n=57) und Nicht-NutzerInnen (n=71) festgestellt werden. Die tatsächliche Promillegrenze war selbst unter den NutzerInnen von E-Scootern (n=46) eher unbekannt. 18 Nennungen bezogen sich auf 0,5 bzw. 0,8 Promille und 7 Nennungen auf 0,1 Promille. Keine Promillegrenze wurde vier Mal genannt (siehe Abbildung 17).

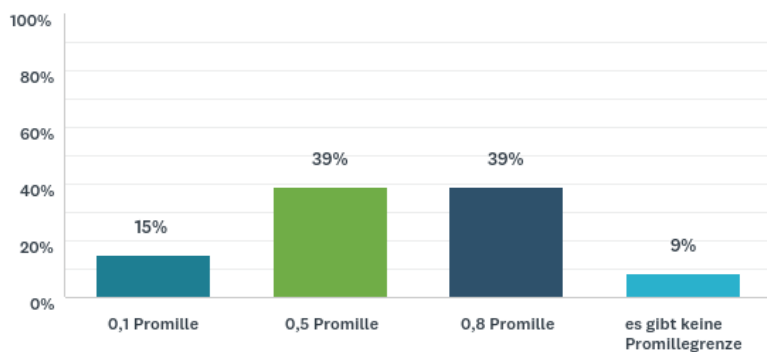


Abbildung 17: „Welche Promillegrenze gilt für E-ScooterfahrerInnen?“ (nE-Scooter-NutzerInnen=46; Mehrfachnennungen möglich)

### **Beurteilung des Last-Mile-Konzepts**

Beim letzten inhaltlichen Fragenblock wurden die TeilnehmerInnen gebeten, Fragen zum Potential als Last-Mile-Konzept zu beantworten. Zur Einstimmung wurde eine kurze Übersicht gegeben, was darunter verstanden wird, bevor die einzelnen Fragen gestellt wurden.

Eine Kombination von E-Scootern mit dem öffentlichen Verkehr stellt für 59% der Befragten eine attraktive Mobilitätsoption dar. Nur 9% sehen überhaupt kein Potential (siehe Abbildung 18) für E-Scooter als Last-Mile-Fortbewegungsmittel in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr.

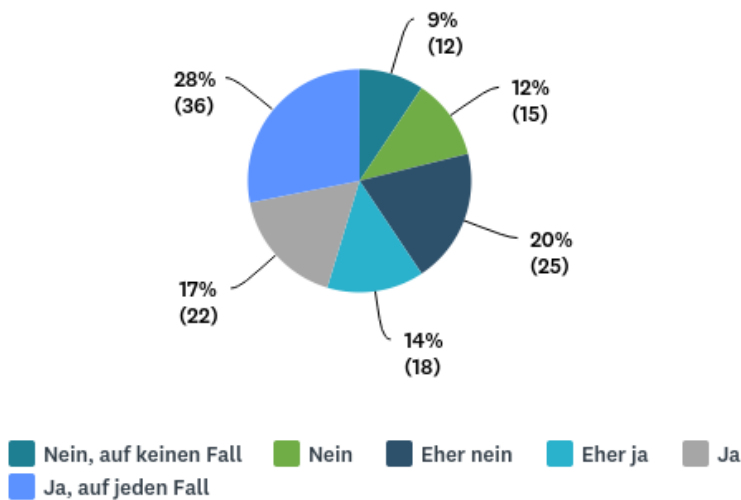


Abbildung 18: „Glauben Sie, dass eine Kombination von E-Scootern mit dem öffentlichen Verkehr eine attraktive Mobilitätsoption darstellt?“ (N=128)

Als Ersatz für den Pkw sieht die Mehrheit der Befragten den E-Scooter nicht. Nur 44% glauben, dass der E-Scooter den Pkw zukünftig bei der ersten/letzten Meile ersetzen wird. 13% sehen sehr großes Potential, 8% großes Potential und 23% eher großes Potential. Demgegenüber sehen 18% überhaupt kein Potential (siehe Abbildung 19).

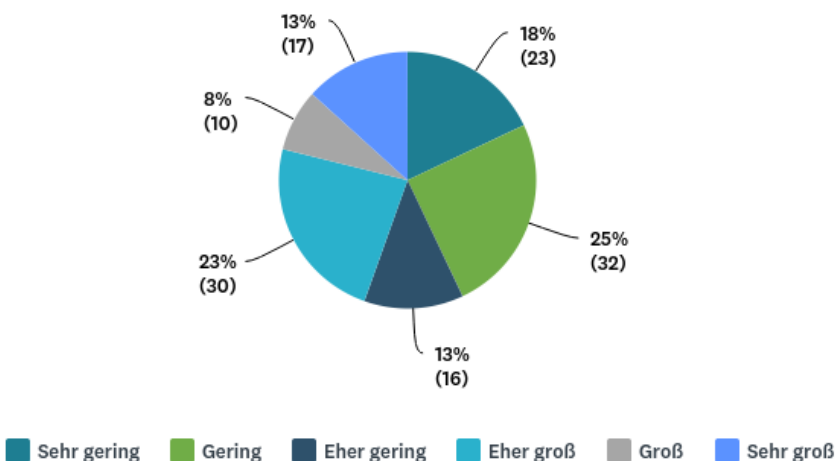


Abbildung 19: „Wie hoch schätzen Sie das Potential ein, dass E-Scooter den Pkw für die erste/letzte Meile zukünftig ersetzen?“ (N=128)

Im Zuge dessen wurde hinterfragt, ob eine Einschränkung der Nutzung von E-Scootern bei den Befragten befürwortet wird. 60% geben an, dass sie die Nutzung von E-Scootern einschränken würden (siehe Abbildung 20).

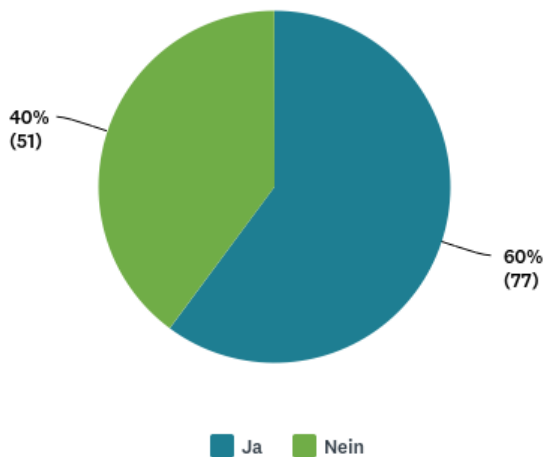


Abbildung 20: „Finden Sie, dass die Nutzung von E-Scootern in irgendeiner Form eingeschränkt werden sollte?“ (N=128)

Als konkrete Änderungswünsche werden insbesondere die Reglementierung der Abstellflächen und die Reduktion der bestehenden Geschwindigkeitslimits genannt. Andere Einschränkungen bei der Nutzung werden ebenfalls befürwortet (siehe Tabelle 9).

Tabelle 9: „Was würden Sie konkret ändern?“ (n<sub>Befragte mit Änderungswünschen</sub>=77; Mehrfachnennungen möglich)

	Zustimmung [Nennungen]
Reglementierung der Abstellflächen (z.B. nur auf ausgewiesenen Flächen)	57
Reduktion der bestehenden Geschwindigkeitslimits (25 km/h)	40
Mitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln nur außerhalb der Stoßzeiten	31
Erhöhung der bestehenden Altersgrenze	25
Sonstiges	19

Unter den NutzerInnen von E-Scootern (n=46) war ebenfalls die Reglementierung der Abstellflächen ein vorrangiger Wunsch (14 Nennungen), gefolgt von der Reduktion der bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen (8 Nennungen) (siehe Tabelle 10). Die Erhöhung der Altersgrenze und die Mitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln nur außerhalb der Stoßzeiten wurde weniger häufig genannt (6 bzw. 3 Nennungen). Sonstige Kommentare bezogen sich auf die Schutzausrüstung, die Fahrflächen und deren Beschaffenheit sowie eine entsprechende Fahrprüfung.

Tabelle 10: „Was würden Sie konkret ändern?“ (n<sub>E-Scooter-NutzerInnen mit Änderungswünschen</sub>=17; Mehrfachnennungen möglich)

	Zustimmung [Nennungen]
Reglementierung der Abstellflächen (z.B. nur auf ausgewiesenen Flächen)	14
Reduktion der bestehenden Geschwindigkeitslimits (25 km/h)	8
Erhöhung der bestehenden Altersgrenze	6
Sonstiges	6
Mitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln nur außerhalb der Stoßzeiten	3

Als sonstige Reglementierung wurden von 19 Personen Vorschläge unterbreitet. Diese adressierten den Sicherheitsaspekt (klare Verkehrsregeln, Helm- und Protektorenpflicht, Versicherungspflicht,

Strafgelder bei Verstößen, etc.), die Bauart der Leihgeräte, die Reglementierung der Ladeverantwortlichkeit und die zu befahrende Flächen.

Die Abschlussfrage „Was würden Sie sich für die Zukunft wünschen, um das Fahren von E-Kleinfahrzeugen attraktiver zu gestalten?“ wurde von 70 Personen beantwortet. Befragt nach den Wünschen für die Zukunft gaben die BefragungsteilnehmerInnen Kommentare zu verschiedenen Aspekten der Nutzung.

Zur besseren Eingliederung in das Verkehrssystem wurde beispielsweise ein Tarifverbund mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ohne App-Zwang) vorgeschlagen und es wurde eine flächendeckende Bereitstellung sowie finanzielle Förderung oder niedrigere Preise gewünscht. Eigene Verkehrsflächen waren genauso wie mehr Abstell- und Absperrmöglichkeiten ein Thema unter den Befragten. Der Umweltaspekt wurde ebenfalls erwähnt und ein Recycling-Konzept für Lithiumionen Akkus gewünscht. Die Einführung einer Helmpflicht und eines E-Scooter-Führerscheins waren, wie bereits bei vorherigen Fragen, ein Anliegen der Befragten.

Andere Kommentare richteten sich an die gesundheitlichen Folgen von zu wenig eigenständiger Bewegung. Insgesamt wurde das Thema Information mit verschiedenen Ausrichtungen häufiger erwähnt (z.B. klare Spielregeln). Weiters wurde zu bedenken gegeben, dass Personengruppen wiederum von der Nutzung ausgeschlossen werden (z.B. mobilitätseingeschränkte Personen) und es dadurch nur für bestimmte Gruppen eine Fortbewegungsalternative bietet. Ebenfalls angesprochen wurde die eingeschränkte Nutzung im Winter und die Konzeption der E-Scooter, die zu raschen Verschleißerscheinungen führt und außerdem nur auf sehr ebene glatte Oberflächen ausgelegt ist (kleine Räder). Weitere Wünsche richten sich an eine verbesserte Akku-Laufzeit und damit verbundene Reichweite bzw. Ladestationen im öffentlichen Raum.

### ***Angaben zur Person***

Das Geschlechterverhältnis bei den befragten Personen ist annähernd gleichverteilt. 45% der Personen sind weiblich und 55% männlich. Es haben Personen verschiedener Altersgruppen an der Befragung teilgenommen. Hervor sticht die Gruppe der 25- bis 29-jährigen, die mit 19% die größte Alterskohorte darstellt, gefolgt von den 30- bis 34-jährigen (13%) und den 50- bis 54-jährigen (12%). Sogar drei über 75-jährige Personen haben an der Befragung teilgenommen genauso wie eine unter 19-jährige Person (siehe Abbildung 21).

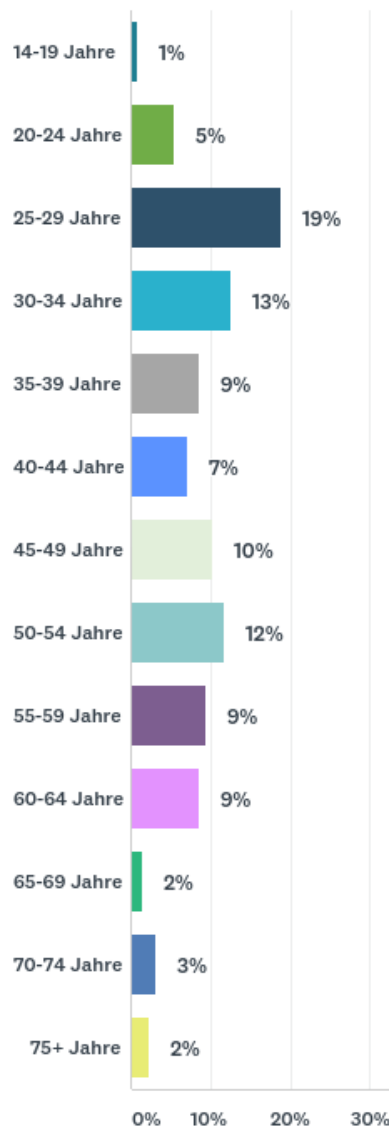


Abbildung 21: "Bitte geben Sie Ihr Alter in Jahren an." (N=128)

Bei den NutzerInnen überwiegt ebenfalls die Altersklasse der 25- bis 29-jährigen mit 30%, gefolgt von den 30- bis 34-jährigen (15%) und den 55- bis 59-jährigen (11%). Immerhin eine Person über 75 Jahre hat bereits einen E-Scooter genutzt (siehe Abbildung 22). Die übrigen Befragten sind im Alter zwischen 20 und 64 Jahren.

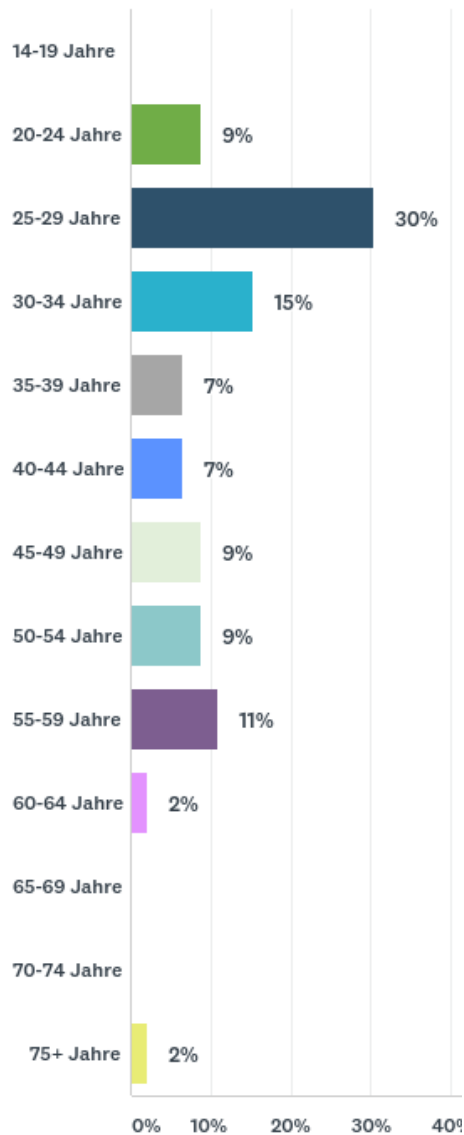


Abbildung 22: "Bitte geben Sie Ihr Alter in Jahren an." (nE-Scooter-NutzerInnen=46)

95% gaben an, dass sie in keiner Weise aus gesundheitlichen Gründen dauerhaft in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Drei Personen haben eine Geh- und zwei Personen eine Sehbehinderung. Zudem geben drei Personen an, dass sie aus anderen Gründen in ihrer Mobilität eingeschränkt sind und eine Person wählte „keine Angabe“.

Wie aufgrund der Verteilung des Befragungszugangs durch die Projekt- und LOI-PartnerInnen zu erwarten war, ist die Schulbildung der Befragten überdurchschnittlich hoch. 51% geben eine Universität, FH oder Akademie als höchste abgeschlossene Ausbildung an, gegenüber 32% der Personen im Alter von 25 bis 64 Jahren in Österreich im Jahr 2017<sup>1</sup>. Weitere 23% haben die Matura und nur rund ein Viertel fällt in die anderen Bildungskategorien (siehe Abbildung 23).

<sup>1</sup> [https://diepresse.com/home/bildung/schule/5283984/Von-Ausgaben-bis-Akademikerquote\\_Die-wichtigsten-Ergebnisse-der](https://diepresse.com/home/bildung/schule/5283984/Von-Ausgaben-bis-Akademikerquote_Die-wichtigsten-Ergebnisse-der), abgerufen am 26.07.2019

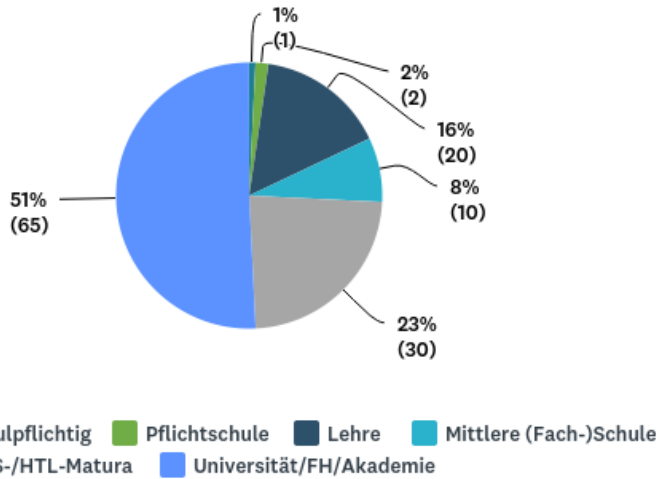


Abbildung 23: "Welche ist Ihre höchste abgeschlossene Schulausbildung?" (N=128)

Der überwiegende Anteil der Befragten ist derzeit berufstätig auf Vollzeitbasis (54%), weitere 15% sind berufstätig auf Teilzeitbasis. 7% sind arbeitssuchend und 2% im Haushalt tätig. In Ausbildung und in Pension sind jeweils 11% (siehe Abbildung 24).

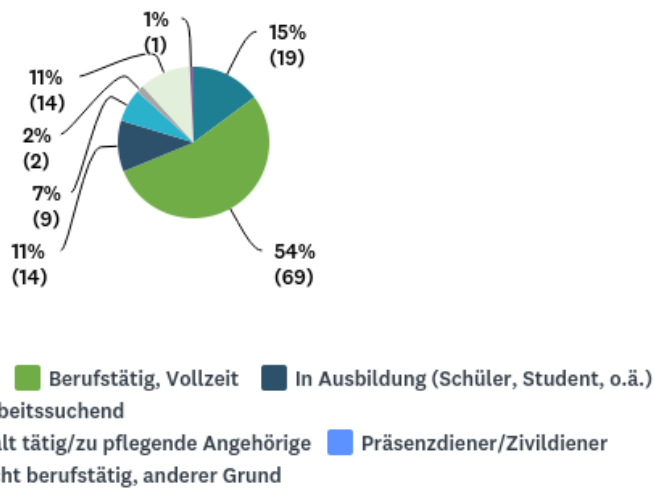


Abbildung 24: „Welcher Tätigkeit gehen Sie gerade nach?“ (N=128)

Die Haushaltsgröße wird von 45% mit zwei Personen und von 21% mit einer Person angegeben. In einem Drittel der Haushalte (34%) leben demnach mehr als zwei Personen (siehe Abbildung 25).

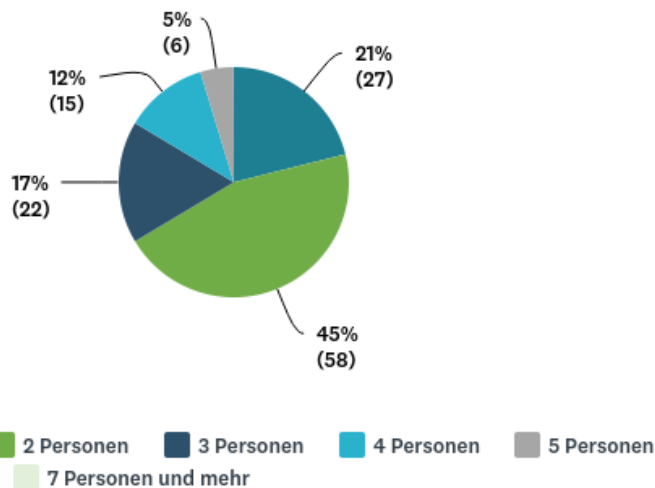


Abbildung 25: „Wie viele Personen leben, Sie miteingerechnet, in Ihrem Haushalt?“ (N=128)

Befragt nach dem monatlichen Netto-Einkommen des Haushaltes, geben immerhin 24% an, mehr als 4.000 Euro zur Verfügung zu haben. Lediglich 6% haben monatlich unter 1.500 Euro zur Verfügung (siehe Abbildung 26). Aufgrund des finanziellen Spielraumes der Befragten ist es umso bemerkenswerter, dass die Kosten für E-Scooter in der Befragung durchaus eine präzente Rolle spielen.

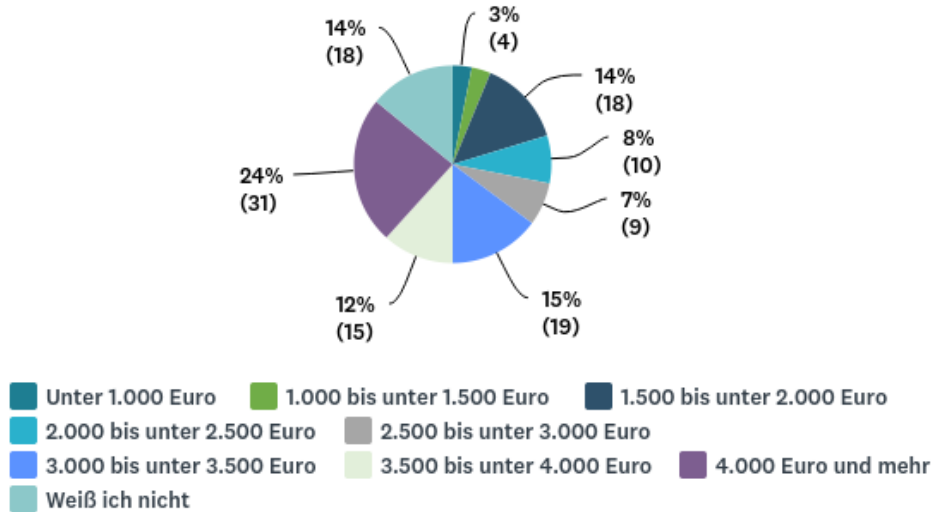


Abbildung 26: „Wie hoch ist das monatliche Netto-Einkommen Ihres Haushaltes insgesamt?“ (N=128)



## **Zusammenfassung**

Um ein allgemeines Meinungsbild der Bevölkerung zu erhalten, wurde von 27. Mai bis 29. Juli 2019 eine Onlinebefragung durchgeführt. Insgesamt 147 Personen nahmen an der Befragung teil, wodurch sich 128 vollständig ausgefüllte Fragebögen ergaben, die für eine Auswertung herangezogen wurden.

Hinsichtlich der Haushaltsausstattung zeigte sich, dass nur wenigen Personen E-Kleinfahrzeuge zur Verfügung stehen. Scooter/Roller besitzen nur 34 Befragten und E-Scooter/Roller weitere neun Befragte. Andere E-Kleinfahrzeuge sind nur in sehr eingeschränktem Maße in den Haushalten vorhanden. Demnach werden die E-Scooter von verschiedenen Leih Anbietern ausgeborgt, allen voran Lime (20 Nennungen).

Immerhin 45% haben bereits ein E-Kleinfahrzeug ausprobiert, davon waren 81% bereits mit einem E-Scooter unterwegs. Eine Nutzung auf Alltagswegen stellt nach wie vor die Ausnahme dar. Nur vier Personen gaben an, täglich mit dem E-Scooter unterwegs zu sein. Andere E-Kleinfahrzeuge werden demgegenüber deutlich seltener benutzt. Als überwiegender Nutzungszweck für E-Scooter wurden nichtsdestotrotz die Alltagswege vor Freizeitwegen genannt.

Von den Befragten wurde überwiegend angegeben, dass der Umweltverbund durch die E-Scooter-Fahrt ersetzt wurde. Nur zwölf befragte Personen ersetzten eine Pkw-Fahrt durch eine E-Scooter-Fahrt. E-Scooter wurden überwiegend auf Radwegen/Fahrradstreifen und der Fahrbahn gefahren. Ebenfalls häufig genannt wurden Gehsteig/Gehweg und nur sehr selten andere Flächen wie z.B. Spielstraßen. Die BefragungsteilnehmerInnen bevorzugten erwartungsgemäß kürzere Strecken mit dem E-Scooter. Dabei unterscheiden sich Alltagswege kaum von Freizeitwegen. 22% nutzen ihn maximal fünf Minuten auf Alltags- oder Freizeitwegen, weitere 49% bzw. 42% für fünf bis zehn Minuten.

37% aller Befragten empfinden E-Scooter als tendenziell attraktives Fortbewegungsmittel. Die Zustimmung unter den NutzerInnen von E-Kleinfahrzeugen (n=57) ist hier deutlich höher als unter jenen, die noch keine Erfahrungen mit E-Kleinfahrzeugen gesammelt haben (n=71). Unter den E-Scooter-NutzerInnen (n=46) werden E-Scooter als besonders attraktiv wahrgenommen. Hier sind es immerhin 65%, die E-Scooter als mehr oder weniger attraktives Fortbewegungsmittel ansehen.

E-Scooter werden als sehr individuelles, angenehmes, schnelles Fortbewegungsmittel wahrgenommen. Nachholbedarf besteht beim Sicherheitsaspekt und bei der Eingliederung in den Alltag. Als billige Fortbewegungsvariante werden E-Scooter nicht gesehen. Die bisherigen Erfahrungen unter allen Befragten sind mittelmäßig bis schlecht. Nur 33% der 128 Befragten geben an, positive Erfahrungen gemacht zu haben. Hier ist wiederum ein großer Unterschied zwischen Personen mit Erfahrung im Umgang mit E-Kleinfahrzeugen (n=57) und jenen ohne Erfahrung (n=71) zu bemerken. Nur ein Viertel der Nicht-NutzerInnen gibt mehr oder weniger gute Erfahrungen zu Protokoll. Betrachtet man nur die E-Scooter-NutzerInnen (n=46), dann haben immerhin 65% durchwegs positive Erfahrungen gemacht. Als besonders positiv wurden der Spaßfaktor, die Zeitersparnis, Flexibilität und Kombinierbarkeit mit anderen Verkehrsmitteln hervorgehoben. Ebenfalls hervorgehoben wurden der barrierefreie Zugang (Buchungsvorgang, Verfügbarkeit im Raum o.ä.) und das Fahrgefühl. Kritisch angemerkt wurden gegenseitige Rücksichtnahme und die Einhaltung von Gesetzen und Vorgaben.

Als Gründe für den Umstieg auf E-Kleinfahrzeuge im Allgemeinen wurden abermals die Alternative zu anderen Verkehrsmitteln (80 Nennungen), das schnelle Vorankommen (75 Nennungen), die Mitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln (72 Nennungen) und die Flexibilität (70 Nennungen) genannt. Coolness war demgegenüber ein nachrangiges Thema und erhielt nur 19 Nennungen. Für immerhin fünf Personen gibt es keinen Grund auf E-Kleinfahrzeuge umzusteigen.

Als Gründe gegen den Umstieg wurden vorrangig die Verletzungsgefahr (91 Nennungen) und das Fehlen sicherer Verkehrsflächen (71 Nennungen) genannt, gefolgt von anderen Gründen mit weniger als 60 Nennungen. Aus Sicht der NutzerInnen von E-Scootern (n=46) sprechen ebenfalls die genannten Aspekte gegen eine Nutzung, gefolgt von fehlenden Absperrmöglichkeiten (23 Nennungen). Als sonstige Gründe der NutzerInnen wurden das hohe Gewicht, die mangelnde Akku-Leistungsfähigkeit, das Angebot an Servicestellen, die Wetterabhängigkeit, gesetzliche Aspekte und Umweltbelastung genannt.

22% aller Befragten waren bereits als VerkehrsteilnehmerIn und 4% als E-ScooterfahrerIn in einen Konflikt oder Unfall verwickelt. 30 Personen beschrieben die Konfliktsituation im Detail wobei häufig FußgängerInnen an den Konflikten beteiligt waren. 30% der Befragten geben außerdem an, dass sie bereits einen Unfall oder Konflikt beobachtet haben. Es würden von 35 Personen Konflikte-/Unfälle beschrieben, die auf rücksichtsloses Fahren und/oder die Kombination E-Scooter/FußgängerIn zurückzuführen sind. Konflikte auf der Fahrbahn sind demgegenüber eher spärlich vertreten.

Probleme mit E-Scootern hatten bereits 17% aller befragten Personen. Präzente Themen waren dabei die Geschwindigkeitsdosierung beim Fahren (14 Nennungen), Probleme beim Abbiegen und mit Bodenunebenheiten (jeweils 10 Nennungen). Als sonstige Probleme wurden fehlende Ausrüstung durch Gesetzesänderung, schadhafte Gerät, keine homogenen Geschwindigkeiten auf Radwegen, nicht genug Leistung des Leih-E-Scooters (schwerer Rucksack und Steigung) und zu langsame Geschwindigkeit erwähnt.

Mehr als die Hälfte der Befragten gab an, dass sie schlecht über die rechtlichen Rahmenbedingungen einer E-Scooter-Nutzung informiert sind. Nur 40% fühlen sich ausreichend informiert. Die rechtliche Situation ist NutzerInnen von E-Kleinfahrzeugen (n=57) klarer, als Nicht-NutzerInnen (n=71) die zu zwei Drittel kaum Ahnung von den rechtlichen Rahmenbedingungen haben. Unter den E-Scooter-NutzerInnen (n=46) ist immerhin mehr als der Hälfte die gesetzliche Lage weitgehend klar.

Befragt nach den Verkehrsflächen, die mit E-Scootern befahren werden dürfen, erhielten Radweg/Fahrradstreifen 111 Nennungen, gefolgt von 87 Nennungen der Fahrbahn und 13 Nennungen von Gehsteig/Gehweg. Als sonstige Flächen wurden Begegnungszonen, Privatgrund und freigegebene Gehsteige/Gehwege gelistet. Als Mindestalter der Nutzung ohne Begleitung gaben immerhin 44 Personen richtigerweise 12 Jahre bzw. 10 Jahre mit Fahrradprüfung an. Zieht man nur die 46 NutzerInnen von E-Scootern heran, dann ist beinahe die Hälfte über das Mindestalter Bescheid (22 Nennungen).

Befragt nach der Promillegrenze für E-ScooterfahrerInnen gab es 58 Nennungen, dass die 0,5-Promille-Grenze gilt und 46 Nennungen bei 0,8 Promille (tatsächliche Promillegrenze). Immerhin 15 Nennungen gab es bei 0,1 Promille und 14 Nennungen, dass es keine Promille-Grenze gibt. Bei dieser Frage zeigen sich kaum Unterschiede zwischen NutzerInnen von E-Kleinfahrzeugen und Nicht-NutzerInnen. Unter den NutzerInnen von E-Scootern (n=46) war der Informationsstand etwas besser. 18 Nennungen bezogen sich auf 0,5 bzw. 0,8 Promille und 7 Nennungen auf 0,1 Promille. Vier E-Scooter-NutzerInnen gehen davon aus, dass es keine Promillegrenze gibt.

59% aller Befragten sehen die Kombination E-Scooter und öffentlicher Verkehr als attraktive Mobilitätsoption an. Demgegenüber stehen 9%, die dem überhaupt nichts abgewinnen können. Die Mehrheit der Befragten sieht den E-Scooter jedoch nicht als Ersatz für einen Pkw. Nur 44% sehen Potential, dass der E-Scooter langfristig den Pkw bei der ersten/letzten Meile ersetzen wird. Eine Einschränkung der Nutzung von E-Scootern würden 60% befürworten. Die Reglementierung der Abstellflächen ist hier mit 57 Nennungen besonders präsent, gefolgt von 40 Nennungen zur Reduktion der bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzung. Für die NutzerInnen von E-Scooter ist dieselbe Tendenz ablesbar. Vorschläge zu sonstigen Reglementierungen adressierten Sicherheitsaspekt, die

Bauart der Leihgeräte, die Reglementierung der Ladeverantwortlichkeit und die zu befahrende Flächen.

Die abschließende Frage nach den Wünschen für die Zukunft wurde von immerhin 70 Personen mehr oder weniger umfangreich beantwortet. Die Wünsche betrafen die Eingliederung in das Verkehrssystem, Umwelt- und Sicherheitsaspekte, gesetzliche Regelungen und technische Details.

Das Geschlechterverhältnis der Befragten war beinahe ausgeglichen mit 45% weiblichen Personen. Es waren alle Altersgruppen zwischen ab 14 Jahren vertreten. 95% gaben an, dass sie nicht in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Die Schulbildung der Befragten überdurchschnittlich gut mit 51% Hochschulabschlüssen. Der überwiegende Anteil geht einer Beschäftigung nach (69%) und der überwiegende Anteil lebt in Haushalten mit zwei Personen (45%).

## **Fazit**

Entsprechend der Befragungsergebnisse kann folgendes zusammengefasst werden:

- Derzeit hat es den Anschein, dass eher der Umweltverbund als der Pkw durch E-Scooter ersetzt wird.
- Das Potential für die letzte Meile ist nicht eindeutig herauslesbar. Eher verhaltene Begeisterung Wege des Pkw durch E-Scooter-Fahren zu ersetzen.
- Verfügbarkeit in Haushalten eher die Ausnahme. Wird selten im Alltag genutzt, obwohl das dem präferierten Verwendungszweck entsprechen würde.
- Viele der Befragten haben E-Scooter einmalig ausprobiert und nutzen E-Kleinfahrzeuge nicht regelmäßig.
- Nutzung hat positive Auswirkungen auf die Wahrnehmung von E-Scootern.
- Große Lücken bei den rechtlichen Regelungen. Personen fühlen sich uninformiert und sind es auch. Selbst NutzerInnen können Fragen nach dem Mindestalter ohne Begleitperson, der Promillegrenze und der zu benutzenden Verkehrsflächen häufig nicht richtig beantworten.
- Umweltaspekt (Akkus, Strom) überraschend präsent, kann aber auch an der hohen Akademikerquote liegen und damit einhergehender Sensibilisierung.
- Kleine Räder der Leihscooter als Sicherheitsproblem.
- Konflikte überwiegend zwischen E-ScooterfahrerInnen und FußgängerInnen. Mit RadfahrerInnen oder Pkws unter den Befragten deutlich weniger.
- Absperrmöglichkeit genauso wie Flächenbereitstellung für Fahrten und Abstellen großes Thema.
- Hoher Spaß und Zeitersparnisfaktor wird v.a. bei NutzerInnen gesehen.
- Neben Jux und Tollerei vor allem für Ausnahmefälle (Nacht, schlecht zugängliche Orte o.ä.) verwendet.
- Preisgestaltung wird sehr differenziert wahrgenommen. Einige finden es in Anbetracht der damit verbundenen Flexibilität billig, anderen ist es zu teuer. Daher kommt auch die Forderung nach einer Förderung für den Erwerb von E-Kleinfahrzeugen.
- Verletzungsgefahr und fehlende Verkehrsflächen großes Hemmnis bei der Nutzung.
- Die Abstellflächenproblematik (ibs. hinsichtlich Leihscootern) sehen NutzerInnen und Nicht-NutzerInnen gleichermaßen.
- FußgängerInnen sind grundsätzlich nicht bereit ihre Flächen zu teilen – auch nicht als Abstellraum für E-Scooter.
- Mitnahme im öffentlichen Verkehr wird von NutzerInnen häufig nicht unkritisch gesehen, da sie zu Stoßzeiten die Kleidung anderer beschmutzen könnten und Platz wegnehmen.
- Geschwindigkeitsdossierung, Abbiegen und Bodenebenheiten sind die größten technischen Schwierigkeiten mit denen NutzerInnen zu kämpfen haben.

## Appendix: Fragebogen

In den letzten Jahren sind zunehmend mehr elektrisch betriebene Kleinfahrzeuge (E-Kleinfahrzeuge) im Straßenverkehr zu beobachten. Mit den neuen Leihsystemen in Wien haben die E-Scooter einen zusätzlichen Aufschwung erlebt. Durch die verstärkte Nutzung im Alltag ist es notwendig, entsprechende gesetzliche aber auch infrastrukturelle Rahmenbedingungen zu schaffen.

Im Rahmen des Forschungsprojektes e-WALK (gefördert durch das BMVIT) haben Sie die Möglichkeit die aktuellen Entwicklungen mit zu beeinflussen. Um verschiedene Aspekte der Nutzung im Straßenraum zu erheben, brauchen wir Ihre Unterstützung!

Das Ausfüllen des Fragebogens nimmt 10-15 Minuten in Anspruch! Alle erhobenen Daten werden nur innerhalb des Forschungsprojektes verwendet, vertraulich behandelt und nicht an Dritte weitergegeben.

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Für Rückfragen steht Ihnen das Projektteam gerne zur Verfügung. E-Mail: [MobilityLab@ait.ac.at](mailto:MobilityLab@ait.ac.at)

### Haushaltsausstattung/Allgemeines Mobilitätsverhalten

1. Welche der folgenden Fortbewegungsmittel werden in Ihrem Haushalt verwendet? Wie viele sind jeweils vorhanden?

Single

Multiple

- A - Auto (auch privat genutzte Firmenfahrzeuge)
- B - Motorrad/Moped
- C - Fahrrad
- D - E-Bike/Elektro-Fahrrad
- E - Scooter/Roller
- F - E-Scooter/E-Roller
- G - Hoverboard, E-Skate-/Longboard, Onewheel, Ninebot
- H - Andere (z.B. Segway, Inlineskates, etc.)

#1 Keines

#2 \_\_\_ Stück



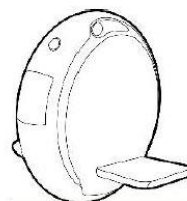
E-Scooter



Hoverboard



E-Skate-/Longboard



Onewheel



Ninebot

2. Waren Sie schon einmal mit einem E-Kleinfahrzeug unterwegs?

Single

Multiple

- A - Ja
- B - Nein

3. Falls 2 „Ja“: Wie häufig nutzen Sie die folgenden E-Kleinfahrzeuge im öffentlichen Raum? [inkl. Bildern]

Single  Multiple 

- A - E-Scooter
- B - Hoverboard
- C - E-Skate-/E-Longboard
- D - Onewheel
- E - Ninebot
  - #1 Täglich
  - #2 Mehrmals pro Woche
  - #3 Mehrmals pro Monat
  - #4 Seltener
  - #5 Gar nicht

4. Falls 2 „Ja“: Waren Sie schon einmal mit einem E-Scooter unterwegs?

Single  Multiple 

- A - Ja
- B - Nein

5. Falls 4 „Ja“: Für welche Wege nutzen Sie oder würden Sie E-Scooter nutzen?

Single  Multiple 

- A - Alltagswege (z.B. Weg zur Arbeit/Ausbildung, Einkaufen)
- B - Freizeitwege (z.B. Ausflüge)
- C - Sportliche Betätigung
- D - Sonstige Wege \_\_\_(Textfeld)

6. Falls 4 „Ja“: Mit welchen Verkehrsmitteln würden Sie diese Wege sonst zurücklegen?

Single  Multiple 

- A - zu Fuß
- B - mit dem Fahrrad
- C - mit dem Pkw
- D - mit öffentlichen Verkehrsmitteln

7. Falls 4 „Ja“: Welche Verkehrsflächen würden Sie mit dem E-Scooter nutzen?

Single  Multiple 

- A - Gehweg/Gehsteig
- B - Radweg/Fahrradstreifen
- C - Fahrbahn
- D - Sonstiges \_\_\_(Textfeld)

8. Falls 4 „Ja“: Besitzen Sie selbst einen E-Scooter oder borgen Sie diesen aus?

Single  Multiple 

- A - Ich habe einen eigenen E-Scooter
- B - Ich benutze E-Scooter von Tier
- C - Ich benutze E-Scooter von Lime
- D - Ich benutze E-Scooter von Bird
- E - Ich benutze E-Scooter von Wind

- F - Ich benutze E-Scooter von Flash
- G - Ich benutze E-Scooter von Hive
- H - Ich benutze E-Scooter von VOI
- I - Ich benutze ein anderes System (z.B. E-Scooter-Verleih bei Sportgeschäften)

9. Falls 4 „Ja“: Wie lange sind Sie maximal mit dem E-Scooter unterwegs?

Single  Multiple

- A - Auf Alltagswegen
- B - Als Freizeitbeschäftigung
  - #1 Unter 5 Minuten
  - #2 5 bis 15 Minuten
  - #3 15 bis 30 Minuten
  - #4 30 bis zu 60 Minuten/ 0,5 bis 1 Stunde
  - #5 60 bis zu 120 Minuten/ 1 bis 2 Stunden
  - #6 Mehr als 120 Minuten / länger als 2 Stunden

### Einstellungsbasierte Fragen

10. E-Scooter assoziiere ich mit: (Bitte wählen Sie mindestens 5 Antwortmöglichkeiten aus)

Single  Multiple

- A - Sicherheit
- B - Privatsphäre
- C - Selbstbestimmtheit
- D - Geringes Einkommen
- E - Unabhängigkeit
- F - Freizeit
- G - Umweltfreundlich
- H - Verlässlichkeit
- I - Angenehme Bequemlichkeit
- J - Faulheit
- K - Notwendigkeit
- L - ist Teil meines Lifestyles
- M - Geld sparen
- N - Hohes Einkommen
- O - erstrebenswerter Luxus
- P - unnötiger Luxus
- Q - Gewohnheit
- R - Zeit sparen
- S - Normal/Gebräuchlich
  - #1 Trifft zu
  - #2 Weder noch
  - #3 Trifft nicht zu

### Erfahrungen mit E-Scooter

11. Sind E-Scooter für Sie ein attraktives Fortbewegungsmittel?

- Single       Multiple
- A - Ja, auf jeden Fall
  - B -
  - C -
  - D -
  - E -
  - F - Nein, auf keinen Fall

**12.** Wie sind Ihre bisherigen Erfahrungen mit E-Scooter?

- Single       Multiple
- A - Sehr gut
  - B -
  - C -
  - D -
  - E -
  - F - Sehr schlecht

**13.** Welche positiven Erfahrungen hatten Sie bis jetzt?

---

---

**14.** Welche Gründe sprechen aus Ihrer Sicht für einen Umstieg auf den E-Scooter?

- Single       Multiple
- A - Schnelleres Vorankommen
  - B - Alternative zu anderen Verkehrsmitteln
  - C - Umweltfreundlichkeit
  - D - Spaß beim Fahren
  - E - Flexibilität
  - F - Coolness
  - G - Schnelle Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel
  - H - Mitnahme in Gebäude möglich
  - I - Mitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln möglich
  - J - Sonstige \_\_\_(Textfeld)

**15.** Welche Gründe sprechen aus Ihrer Sicht gegen einen Umstieg auf den E-Scooter?

- Single       Multiple
- A - Sperriges Gerät
  - B - Verletzungsgefahr
  - C - Weniger Bewegung
  - D - Akku-Laufzeit
  - E - keine Abstellflächen
  - F - keine Absperrmöglichkeit für Einkaufswege ungeeignet
  - G - fehlende sichere VerkehrsflächenKeine Personenmitnahme möglich
  - H - Mitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln problematisch
  - I - Sonstige \_\_\_(Textfeld)



### Konflikte und Probleme mit E-Scootern

16. Hatten Sie schon einmal einen Konflikt oder einen Unfall mit E-Scootern?

Single  Multiple

- A - Ja, als FahrerIn
- B - Ja, als andere VerkehrsteilnehmerIn
- C - Nein

17. Falls 15 „Ja“: Bitte beschreiben Sie kurz die Konflikte bzw. Unfälle: Welche Konfliktsituationen waren das? (z.B. Verkehrssicherheit, Parken am Gehsteig o.ä.)

---



---

18. Haben Sie schon einmal einen Konflikt oder einen Unfall mit E-Scootern beobachtet?

Single  Multiple

- A - Ja
- B - Nein

19. Falls 16 „Ja“: Bitte beschreiben Sie kurz die Konflikte bzw. Unfälle: Welche Konfliktsituationen waren das? (z.B. Verkehrssicherheit, Parken am Gehsteig o.ä.)

---



---

20. Hatten Sie schon einmal Probleme mit dem E-Scooter (z.B. Beschleunigung, technische Aspekte)?

Single  Multiple

- A - Ja
- B - Nein

21. Falls 19 „Ja“: Welche Probleme waren das?

Single  Multiple

- A - Geschwindigkeitsdossierung beim Fahren
- B - Probleme beim Anfahren
- C - Probleme beim Abbremsen
- D - Problem beim Abbiegen (Fehlender Blinker)
- E - Akku-Reichweite zu gering
- F - Gerät zum Tragen zu schwer
- G - Probleme mit Bodenebenenheiten
- H - Probleme bei nasser bzw. rutschiger Fahrbahn
- I - Geringe Sichtbarkeit für motorisierten Verkehr
- J - Sonstiges \_\_\_\_ (Textfeld)

### Beurteilung der rechtlichen Situation

22. Fühlen Sie sich ausreichend informiert über die rechtlichen Rahmenbedingungen einer E-

## Scooter-Nutzung?

Single  Multiple 

- A - Ja, mir ist alles klar
- B -
- C -
- D -
- E -
- F - Nein, ich weiß überhaupt nichts darüber

23. Wo dürfen Sie mit einem E-Scooter (Bauartgeschwindigkeit bis zu 25km/h) unterwegs sein?

- A - Gehweg/Gehsteig
- B - Radweg/Fahrradstreifen
- C - Fahrbahn
- D - Sonstiges \_\_\_(Textfeld)

24. Ab welchem Alter darf man einen E-Scooter ohne Begleitung benutzen?

---

25. Welche Promillegrenze gilt für E-ScooterfahrerInnen?

- A - 0,1 Promille
- B - 0,5 Promille
- C - 0,8 Promille
- D - es gibt keine Promillegrenze

**Beurteilung des Last-Mile-Konzepts**

Bei der Nutzung von Öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV) bilden die Wege zu und von den ÖV einen Teil des Weges. Diese Wege werden auch als „erste und letzte Meile“ bezeichnet und mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Hier kann der E-Scooter eine attraktive Alternative zum Pkw darstellen.

26. Glauben Sie, dass eine Kombination von E-Scootern mit dem öffentlichen Verkehr eine attraktive Mobilitätsoption darstellt?

Single  Multiple 

- A - Ja, auf jeden Fall
- B -
- C -
- D -
- E -
- F - Nein, auf keinen Fall

27. Wie hoch schätzen Sie das Potential ein, dass E-Scooter den Pkw für die erst/letzte Meile zukünftig ersetzen?

Single  Multiple 

- A - Sehr groß
- B -
- C -

- D -
- E -
- F - Sehr gering

**28.** Finden Sie, dass die Nutzung von E-Scootern in irgendeiner Form eingeschränkt werden sollte?

Single  Multiple

- A - Ja
- B - Nein

**29.** Was würden Sie konkret ändern?

Single  Multiple

- A - Erhöhung der bestehenden Altersgrenzen
- B - Mitnahme im ÖV nur außerhalb der Stoßzeit
- C - Reglementierung der Abstellflächen (z.B. nur auf ausgewiesenen Flächen)
- D - Reduktion der bestehenden Geschwindigkeitslimits (25 km/h)
- E - Sonstiges \_\_\_(Textfeld)

**30.** Was würden Sie sich für die Zukunft wünschen, um das Fahren von E-Kleinfahrzeugen attraktiver zu gestalten?

---

---

### Angaben zur Person

**31.** Bitte geben Sie Ihr Geschlecht an.

Single  Multiple

- A - Männlich
- B - Weiblich
- C - Divers

**32.** Bitte geben Sie Ihr Alter in Jahren an.

Single  Multiple

- A - 14-19 Jahre
- B - 20-24 Jahre
- C - 25-29 Jahre
- D - 30-34 Jahre
- E - 35-39 Jahre
- F - 40-44 Jahre
- G - 45-49 Jahre
- H - 50-54 Jahre
- I - 55-59 Jahre
- J - 60-64 Jahre
- K - 65-69 Jahre
- L - 70-74 Jahre

M - 75+ Jahre

**33.** Sind Sie aus gesundheitlichen Gründen dauerhaft in Ihrer Mobilität eingeschränkt?Single  Multiple 

- A - Ja, durch Gehbehinderung
- B - Ja, durch Sehbehinderung
- C - Ja, andere Gründe
- D - Nein
- E - Keine Angabe

**34.** Welche ist Ihre höchste abgeschlossene Schulbildung?Single  Multiple 

- A - Noch schulpflichtig
- B - Pflichtschule
- C - Lehre
- D - Mittlere (Fach-)Schule
- E - AHS-/BHS-/HTL-Matura
- F - Universität/FH/Akademie

**35.** Welcher Tätigkeit gehen Sie gerade nach?Single  Multiple 

- A - Berufstätig, Teilzeit
- B - Berufstätig, Vollzeit
- C - In Ausbildung (Schüler, Student, o.ä.)
- D - Nicht berufstätig, arbeitssuchend
- E - In Karenz/im Haushalt tätig/zu pflegende Angehörige
- F - Präsenzdiener/Zivildienstler
- G - In Pension
- H - Nicht berufstätig, sonstiger Grund

**36.** Wie viele Personen leben, Sie mitgerechnet, in Ihrem Haushalt?Single  Multiple 

- A - 1 Person
- B - 2 Personen
- C - 3 Personen
- D - 4 Personen
- E - 5 Personen
- F - 6 Personen
- G - 7 Personen oder mehr

**37.** Wie hoch ist das monatliche Netto-Einkommen Ihres Haushaltes insgesamt?Single  Multiple 

- A - Unter 1000 Euro
- B - 1000 bis unter 1500 Euro
- C - 1500 bis unter 2000 Euro
- D - 2000 bis unter 2500 Euro

- E - 2500 bis unter 3000 Euro
- F - 3000 bis unter 3500 Euro
- G - 3500 bis unter 4000 Euro
- H - 4000 Euro und mehr
- I - Weiß ich nicht

*Sie sind zum Ende der Umfrage angekommen. Vielen Dank, dass Sie an der Umfrage teilgenommen haben! Bitte klicken Sie abschließend auf "Fertig", damit Ihre Antworten gespeichert werden!*