

# Mobilität mit E-Scootern unter Göttinger Studierenden

## Einleitung

Seit Juni 2019 sind in Deutschland E-Scooter zugelassen (Agora Verkehrswende, 2019 : 5). Infolgedessen hat sich diese Art der Mikromobilität weit verbreitet. Dies ist auch in Göttingen zu beobachten, wo sich in den letzten Jahren unterschiedliche Anbieter niedergelassen haben und bereits „eine hohe dreistellige Anzahl an E-Scootern“ (Schlegel, 2021) zu finden sind.

## Forschungsfrage

Inwiefern haben E-Scooter einen Einfluss auf die Mobilität von Studierenden der Georg-August-Universität Göttingen?

## Thesen

1. E-Scooter werden unregelmäßig und für kürzere Strecken verwendet.
2. Die Mehrzahl an Studierenden präferiert weiterhin das Fahrrad.

## Zielsetzung

Wir möchten herausfinden, inwiefern E-Scooter einen Einfluss auf die Mobilität von Studierenden in Göttingen haben. Das heißt, wie häufig werden E-Scooter benutzt, aus welchen Gründen werden sie genutzt und ob durch die Einführung der E-Scooter ein Wandel im Mobilitätsverhalten der Studierenden stattgefunden hat.

## Theoretischer Hintergrund

### The New Mobilities Paradigm:

Mobilität ist an Bewegungen und Netzwerke geknüpft, steht aber gleichzeitig auch in Verbindung mit Immobilität (Sheller & Urry, 2006).  
→ Inspiration für unsere Forschung

### Mobilität und Ungleichheit:

Ungleichheiten, wie beispielsweise in Form einer physischen Beeinträchtigung oder eines vergleichsweise geringen Einkommens, können zu Einschränkungen in der Mobilität führen (Jaffe & De Koning, 2015 : 46).  
→ Vermutung, dass einigen Studierenden die Nutzung von E-Scootern zu teuer ist

## Methodische Herangehensweise und Forschungsdesign

- Qualitative Vorgehensweise
- Konzeption eines halb-offenen Interviewleitfadens
- Durchführung von Interviews → 14 Studierende auf dem Z-Campus und am Waldweg befragt (Zufallsauswahl)
- Aufzeichnung der Interviews mit Diktierfunktion
- Transkription der Interviews (inkl. Anonymisierung)
- Auswertung: Offenes Codieren, angelehnt an Breidenstein et al. (2013)
- Interpretation und Reflexion der Ergebnisse

## Forschungsergebnisse

### Gründe für die Nutzung

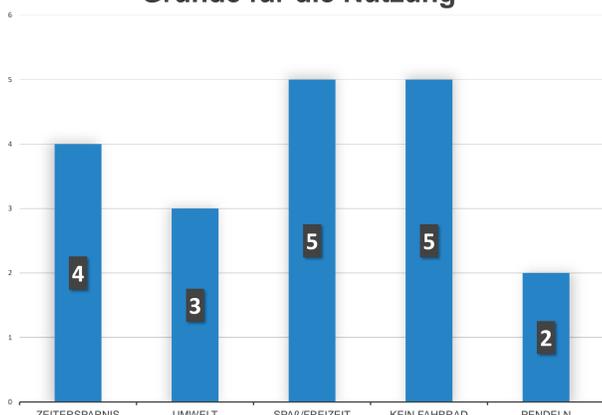


Abb. 1 (den eigenen Daten entnommen)  
Die Zahlen stehen für die Anzahl der Interviewpersonen

### Gründe gegen die Nutzung

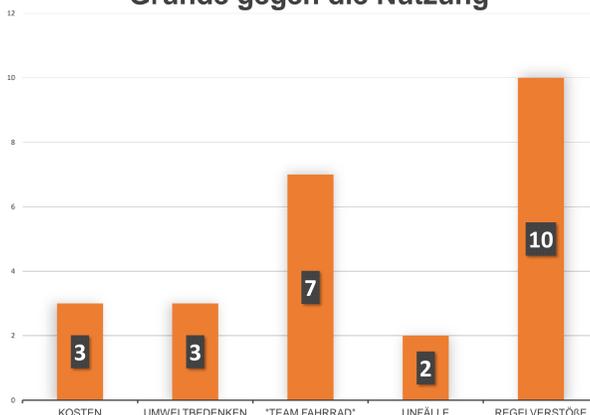


Abb. 2 (den eigenen Daten entnommen)

- 9 Personen sind noch nie E-Scooter gefahren oder nur ein- bis zweimal
- Der Großteil bevorzugt das Fahrrad, daher besteht nur ein geringer Bedarf an E-Scootern
- Wenn E-Scootern genutzt werden, dann vor allem als Zeitersparnis, zur Spaß- und Freizeitnutzung
- Generell unregelmäßige Nutzung und für kurze Strecken
- Nutzung vor allem dann, wenn kein Fahrrad vorhanden ist, es defekt ist oder kein Bus fährt
- Viele sind sich bezüglich der Nachhaltigkeit von E-Scootern unsicher
- Regelverstöße, vor allem das unangemessene Abstellen, werden mehrfach thematisiert

### Besteht eine Veränderung im Mobilitätsverhalten?

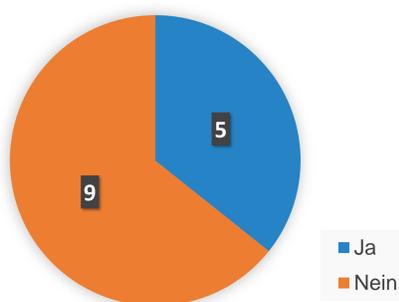


Abb. 3 (den eigenen Daten entnommen)  
Die Zahlen stehen für die Anzahl der Interviewpersonen

Ja:  
Interviewpersonen, die unregelmäßig E-Scooter nutzen und sie auch weiterhin nutzen würden. Der Großteil benutzt weiterhin das Fahrrad als Hauptfortbewegungsmittel.

Nein:  
Interviewpersonen, die noch nie oder ein- bis zweimal E-Scooter gefahren sind und es eher nicht wieder machen würden.



Abb. 4: E-Scooter und Fahrräder vor dem LSG (selbst aufgenommen)



Abb.5: E-Scooter vor der Mensa am Turm (selbst aufgenommen)

## Schlussfolgerungen

Aus unserem Forschungsprozess geht hervor, dass E-Scooter keinen oder nur einen geringen Einfluss auf die Mobilität von Studierenden in Göttingen haben. Die E-Scooter werden unregelmäßig und ausschließlich für kürzere Strecken benutzt, die vor der Einführung zu Fuß oder mit Fahrrad zurückgelegt wurden. Die Studierenden nutzen weiterhin das Fahrrad als Hauptfortbewegungsmittel und haben deshalb keinen oder nur einen geringen Bedarf an der Nutzung von E-Scootern.

E-Scooter stellen somit eine gute Ergänzung zum bestehenden Mobilitätsangebot dar, ersetzen es jedoch nicht.

## Anknüpfungspunkte für die weitere Forschung

- Ästhetik in Bezug auf das Abstellen der E-Scooter
- Nachhaltigkeit von E-Scootern und Aufklärung darüber
- Nutzung von privaten E-Scootern

### Literaturverzeichnis:

- Agora Verkehrswende (2019): E-Tretroller im Stadtverkehr – Handlungsempfehlungen für deutsche Städte und Gemeinden zum Umgang mit stationlosen Verleihsystemen. Online verfügbar unter: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/e-tretroller-im-stadtverkehr/>.  
Breidenstein, G.; Hirschauer, S.; Kalthoff, H.; Nieswand, B. (2013): Ethnografie. Die Praxis der Feldforschung. Konstanz, München: UVK (UTB Sozialwissenschaften, Kulturwissenschaften, 3979).  
Jaffe, R. & De Koning, A. (2015): Introducing urban anthropology. Abingdon, Oxon, New York, N.Y.: Routledge.  
Schlegel, B. (2021, 12. März). Die Qual der Scooter-Wahl in Göttingen: Drei Anbieter buhlen um die Kunden-Gunst. In: *Hessische Niedersächsische Allgemeine* (HNA). <https://www.hna.de/lokales/goettingen/goettingen-ort28741/scooter-in-goettingen-die-qual-der-scooter-wahl-in-goettingen-drei-anbieter-buhlen-um-kunden-gunst-90238278.html>. Letzter Aufruf: 30.06.2022  
Sheller, M. & Urry, J. (2006): The New Mobilities Paradigm. In: *Environ Plan A* 38 (2), S. 207–226. DOI: 10.1068/a37268.

### Abbildungsverzeichnis:

- Abb.1, 2 und 3: Eigene Datenerhebung und Auswertung  
Abb. 4 und 5: Selbst aufgenommene Bilder