

Ergebnisse der Vor- und Nachbefragung im Rahmen des Projekts KiezErfahren – Juni 2021

Dr.-Ing. Carolin Schröder

Zentrum Technik und Gesellschaft, TU Berlin

Soziodemographische Daten der Teilnehmenden

Insgesamt nahmen 14 Personen teil – acht weibliche und vier männliche. Im Jahr davor war das Verhältnis umgekehrt. Die Alter der Teilnehmenden waren etwas breiter gefächert als im Jahr davor – zwischen 1954 und 1990 geboren. Alle Teilnehmenden haben Abitur oder Fach- bzw. Hochschulabschluss. Interessant sind die Haushaltsgrößen: Die Hälfte der Teilnehmenden (7) lebt in einem Vier-Personen-Haushalt, während bei der ersten Kampagne vorrangig Ein- und Zwei-Personenhaushalte teilnahmen.

Vor ihrer Teilnahme nutzten die Befragten unterschiedliche Fortbewegungsmittel. Ähnlich wie im Vorjahr nutzen 13 der 14 Teilnehmenden bereits eigene Fahrräder, gehen zu Fuß (11) oder nutzen U- (9) und S-Bahn (7). Je 3 Personen hatten bereits Carsharing und E-Roller-Sharing genutzt, 2 auch bereits E-Scooter. Hier zeigt sich, ähnlich wie im Vorjahr, eine (große) Vertrautheit der Teilnehmenden mit Alternativen zum eigenen PKW.

Aufmerksam auf die Aktion wurden Einige wie im Jahr zuvor über Zeitung (1), Aushang (3) oder Freund/innen bzw. Verwandte (2), weiterhin über newsletter (2) und nebenan.de (1). Am häufigsten genannt wurden aber Flyer (5).

Gründe für Besitz und Nutzung eines eigenen PKW

Interessant ist, dass eine recht hohe Zahl (5) der Teilnehmenden ihren PKW geerbt bzw. übernommen hat. Aktiv angeschafft wurde der jeweilige PKW aus unterschiedlichen Gründen: zum Beispiel für Reisen mit der Familie (3), Ausflüge ins Umland (1), zum Transport von Einkäufen und (großen) Gegenständen (1) sowie für den Weg zur Arbeit (1). Ähnlich wie im Vorjahr zeigte sich, dass die Teilnehmenden ihren PKW aktuell vor allem für Ausflüge (10), für den Transport von Gegenständen (9) und für Familienbesuche (6) nutzen. Im Unterschied zum Vorjahr nutzt die Hälfte den PKW auch für Langstreckenfahrten (7).

Vorab - Einschätzung der vier Wochen ohne eigenen PKW

Als individuelle Motivation zur Teilnahme wurde sehr häufig (10) das Ausloten der eigenen Möglichkeiten, ohne PKW auszukommen, genannt. Weiterhin wurden Kostenersparnis (4) und Zeitersparnis aufgrund wegfallender Parkplatzsuche (4) und die Neugier auf Alternativen (4) als Motivation genannt. Umweltgründe waren für 3 TN mit Ausschlag gebend

Am häufigsten genannte positive Erwartungen für die vier Wochen ohne eigenes Auto waren das Testen von Alternativen (5) sowie die wegfallende Parkplatzsuche (5). Weiterhin erhofften sich Teilnehmende u.a. insgesamt weniger Stress (3), Kostenersparnis (3). Als mögliche Probleme in der Zeit ohne Auto wurden vorab vor allem der Transport von Familienmitgliedern (5) sowie Ausflüge ins Umland (5) genannt. 4 TN erwarteten eine insgesamt geringere Flexibilität. Diese Ergebnisse unterscheiden sich vom Vorjahr.

Einschätzungen nach der Teilnahme

Insgesamt waren die Teilnehmenden eher zufrieden („sehr“ (2), „ziemlich“ (6) oder „etwas“ (6)) mit den alternativen Mobilitätsangeboten. Bei der Anmeldung bei den Anbietern waren die Erfahrungen hingegen sehr gemischt: 3 TN waren „etwas“ und 2 waren „ziemlich“ unzufrieden. Bei der Handhabung der Apps war die Zufriedenheit wiederum etwas größer (3 „sehr“ und 8 „ziemlich“ zufrieden). Mit der Entfernung zum nächsten verfügbaren Mobilitätsangebot waren – im Unterschied zu vorigen Befragungen recht viele Teilnehmende „sehr“ (4) bzw. „ziemlich“ (9) zufrieden.

10 der 14 TN kamen in Situationen, in denen sie sich Ihren PKW zurückgewünscht hatten. Die Gründe waren vielfältig, am häufigsten wurden auch hier Tagesausflüge (5) der Transport von großen Gegenständen (3) genannt.

13 der 14 Befragten hatten schon vor der Teilnahme darüber nachgedacht, ihren PKW abzuschaffen. 11 Befragte möchten auch in Zukunft alternative Fortbewegungsmöglichkeiten nutzen – das entspricht ungefähr früheren Ergebnissen. Alle können sich vorstellen, ihr Auto ganz abzuschaffen – dies ist höher als in vorigen Befragungen.

Nutzung der Mobilitätsalternativen

ÖV wurde von fast allen Teilnehmenden (13) in den vier Wochen genutzt. Ähnlich wie im Vorjahr wurde auch stationsunabhängiges Carsharing (9) und E-Tretroller (8) ausprobiert, anteilig ungefähr so oft wie im Vorjahr. Stationsbasiertes Carsharing und Lastenräder wurden hingegen kaum genutzt.

Die Zufriedenheit mit ÖV, E-Roller und Leihrädern war im Durchschnitt etwas höher als bei den anderen Mobilitätsformen. Die Nutzer*innen des ÖV waren eher „sehr zufrieden“ (4) bzw. „ziemlich zufrieden“ (7), ähnlich Nutzer*innen der E-Roller „sehr“ (1) oder „ziemlich“ (4) sowie 2 Nutzer*innen von Leihrädern „sehr“ zufrieden. Mit der Nutzung von Lastenrädern und stationsbasiertem Carsharing waren die TN hingegen etwas weniger zufrieden.

Die Zufriedenheit mit der Größe der Geschäftsgebiete war deutlich höher als im Vorjahr, auch höher als in anderen früheren Befragungen: 2 TN waren „sehr“, 4 waren „ziemlich“ und 4 „etwas zufrieden“.

Verbesserungsmöglichkeiten

Verbesserungsmöglichkeiten sahen die TN bei der Anmeldung und Handhabung der jeweiligen Apps (3) und – expliziter als in früheren Befragungen - beim Hochladen von Dokumenten (3). Weitere Vorschläge waren die Einführung eines single sign-on für die Anmeldung (2), die Möglichkeit, auf anderem Weg als mit Kreditkarte zu zahlen (2) sowie das leichtere Einlösen der Gutscheine (2). Letzteres ist kampagnenspezifisch.

Für die Bedienung der alternativen Mobilitätsangebote (Ausleihen, Öffnen, Schließen, Handhabung, ggf. Betankung/Ladevorgang) gab es – im Unterschied zum Vorjahr - kaum Verbesserungsvorschläge bzw. Beanstandungen.

Trotz der hohen Zufriedenheit mit den Geschäftsgebieten wünschen sich 4 der TN das gesamte Berliner Stadtgebiet und 6 TN das Stadtgebiet plus angrenzende Gemeinden als Geschäftsgebiete. Dies deckt sich ungefähr mit den Ergebnissen früherer Befragungen, der Fokus auf das Umland ist etwas stärker in dieser Befragung.

Weitere Verbesserungsmöglichkeiten sind – ähnlich wie im Vorjahr - das vermehrte Aufstellen von Ladestationen (2), das Einrichten von Parkplätzen für E-Fahrzeuge und Carsharing (2).

Was tun mit freiwerdendem Parkraum?

Sollten zukünftig tatsächlich mehr Parkflächen für andere Nutzungen zur Verfügung stehen, sollten laut Meinung der Befragten mehr Grünflächen (9) und Flächen für Austausch bzw. gemeinschaftliche Nutzung (9) eingerichtet werden. Auch sicherere Fahrradwege (6) und weitere Spielmöglichkeiten (5) wurden genannt.