

„3 Monate ohne Auto“

Erste Ergebnisse / Zwischenstand zum Projekt

Juni 2022

Kurzbeschreibung des Projekts „3 Monate ohne Auto“

Jeweils fünfzig Bielefelderinnen und Bielefelder erhielten das Angebot, über einen Zeitraum von drei Monaten ihre Wege ohne eigenes Auto zu organisieren – zu Fuß, per Rad, mit CarSharing oder öffentlichen Verkehrsmitteln. Zur Unterstützung erhielten sie von der Stadt Bielefeld ein Budget von max. 400 Euro, um zusätzliche Ausgaben für Tickets, Leihgebühren oder Fahrrad-Equipment abzudecken. Sie erhielten Informationen und Beratung durch Bielefelder Mobilitätseinrichtungen. Austausch und gegenseitige Motivation wurden ebenso angeregt wie die Weitergabe der Erfahrungen.

43 Personen haben den ersten Durchgang vom 1. September bis 30. November 2021 absolviert, eine zweite Gruppe startete am 1. April 2022.

Initiiert wurde das Projekt vom Bielefelder Klimabeirat, durchgeführt vom Umweltamt der Stadt. Die begleitende Evaluation erfolgt durch die Universität Bielefeld.

Ergebnisse

Neben dem Ziel, die Teilnehmenden zu klimafreundlichem Verkehrsverhalten zu motivieren, sollte das Projekt auch dazu dienen, Erkenntnisse für die Verbesserung der Mobilitätsangebote des Umweltverbundes zu gewinnen.

Im Folgenden sollen markante Ergebnisse nach dem ersten Durchgang des Projekts beschrieben werden. Vertiefte Ergebnisse wird die abschließende wissenschaftliche Evaluation nach dem zweiten Projektdurchlauf bieten.

Bei der nun folgenden Ergebnisdarstellung werden zwei Fragestellungen und Ebenen unterschieden:

1. Konkrete Erfahrungen der teilnehmenden Personen
2. Gesamtstädtisch nutzbare/übertragbare Ergebnisse
 - a. Aspekte von Kommunikation und Ansprache
 - b. Voraussetzungen für den Autoverzicht; Rückschlüsse für Verkehrsunternehmen, CarSharing-Anbieter, Planer usw.

zu 1.:

Anders als informative Klimaschutzaktionen spricht das Projekt „3 Monate ohne Auto“ Bürgerinnen und Bürger direkt handlungsorientiert an. Ihr persönlicher Beitrag zum Klimaschutz ist gefordert. Den Teilnehmenden wird für einen längeren Zeitraum ein konkretes Angebot zum Erproben klimafreundlicher Verhaltensweisen gemacht, und sie werden dabei begleitet. Durch die unterstützenden Rahmenbedingungen des Projektes, wird den Teilnehmenden eine Brücke hin zu anderen Mobilitätsformen geboten, neue Gewohnheiten können sich etablieren.

Die Mehrzahl der Teilnehmenden setzt auf das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel. Sie berichten, dass sie oft schon nach wenigen Wochen eine bessere Fitness erlangt haben, so dass auch lange Wege per Rad oder zu Fuß keine Hürde mehr seien. Viele hatten vorher kein ÖPNV-Abonnement und haben sich dann während des Projekts für ein (Jahres-)Abo entschieden. Sie haben probiert, wie sich verschiedene Verkehrsmittel kombinieren lassen (Bus plus Leihrad u.a.m.) und in welcher Weise Alltagsgegebenheiten veränderbar sind (z.B. statt einmaligem Großeinkauf per Auto, nun Splittung der Einkäufe auf die täglichen Wege). Diese Effekte werden von den Teilnehmenden durchweg als positiv eingeschätzt.

zu 2a.:

Die Teilnehmenden werden in ihrem direkten Umfeld und darüber hinaus durch ihr Engagement bei „3 Monate ohne Auto“ zu Botschafter*innen für klimafreundliche Mobilität. Die gute Resonanz und Berichterstattung der Medien verstärkt diese Wirkung.

Die vielfältigen Rückmeldungen zu den gemachten Erfahrungen laden zum Nachahmen ein:

„Der Weg zur Arbeit ist für mich mit dem Bus wunderbar zu fahren und ich bleibe auch zukünftig dabei. Der zeitliche Aufwand ist höher als mit dem Auto, aber das habe ich in meinen Tagesablauf integriert.“

„Mittlerweile begleitet uns bei unseren Busfahrten zum Kino oder zum Weihnachtsmarkt regelmäßig eine befreundete Familie. Das Auto bleibt zu solchen Gelegenheiten dann also bei zwei Familien stehen und das freut mich persönlich sehr.“

„Mir haben diese 3 Monate ohne Auto sehr gut gefallen und ich werde weiterhin unser Auto so viel wie möglich stehen lassen.“

„Ich hoffe, dass dieses Projekt eine Regelmäßigkeit erfahren wird und weitere Menschen so den Sprung auf das Rad wagen oder neue Alternativen (ggf. zusätzlich zum oder ganz ohne Auto) finden werden.“

Das Projekt motiviert zum Kauf eines Jahresabos für die öffentlichen Verkehrsmittel, wie sich aus den Umfrageergebnissen abgelesen lässt.

Durch die Dauer von drei Monaten war es den Teilnehmenden kaum möglich, Aktivitäten, für die bisher der private PKW genutzt wurde, auf die Zeit nach dem Projekt zu verschieben. Das Projekt wird so zu einem echten Real-Labor.

Mit dem Projekt sind Menschen zu erreichen, die sich bereits mit nachhaltiger Mobilität auseinandergesetzt haben. Durch seine Handlungsorientierung bietet es eine Plattform, theoretisches Wissen in die Praxis umzusetzen. Menschen, denen ein Verzicht auf einen eigenen PKW derzeit noch abwegig erscheint, kann dieses Projekt allenfalls zum Nachdenken anregen.

Das Projekt fördert und fordert eine differenzierte Haltung zu tatsächlichen Mobilitätsanforderungen und darüber hinaus gehenden Bedürfnissen.

Um in gleichem Maße soziale Teilhabe zu leben, müssen Menschen ohne eigenes Auto erhöhte Anforderungen bewältigen, wie z. B. höherer Zeitaufwand. Die Ausgestaltung der Mobilitätswende muss diese erhöhten Anforderungen minimieren, um viele Menschen zu umweltfreundlicher Mobilität zu bewegen.

Zu 2b.:

Das Fahrrad spielt als Ersatz für den PKW eine dominante Rolle, da es individuell und flexibel einsetzbar ist. Deshalb wird von den Projektteilnehmenden gefordert, dem Ausbau der Radwegeinfrastruktur, insbesondere der Sicherheit, hohe Priorität einzuräumen. Ebenso sollten die Kombinationsmöglichkeiten (Mitnahme in Bus und Bahn, Abstellanlagen bei CarSharing-Stationen u.a) mit anderen Verkehrsarten des Umweltverbundes verstärkt ausgebaut werden.

Weit entfernte Arbeitsstellen und Arbeitszeiten am Abend, an Sonn- oder Feiertagen, bei Schichtarbeit sind nach dem Feedback von Projektteilnehmenden eine große Hürde für einen Alltag ohne Auto. Bei Bus und Bahn fehlen oft passende Angebote.

Mobilität zusammen mit kleinen Kindern stellt die Erwachsenen vor eine hohe Herausforderung. Dies muss bei der Weiterentwicklung der Alternativen zum PKW berücksichtigt werden. Eine Einbeziehung von Eltern bei Planungen und beim Test von Handhabung und Nutzung bestimmter Angebote ist hier erfolgversprechend.

Wenn bei einer größeren Anzahl von Menschen ein Verzicht auf einen eigenen PKW gelingen soll, dann müssen alle alltagsüblichen Situationen mit PKW-Alternativen bewältigt werden können. Viele Teilnehmende, die gut mit den PKW-Alternativen umgehen können, äußern die Sorge vor einem gewissen Restrisiko, in eine Situation zu geraten, wo ohne eigenes Auto die notwendige Mobilität nicht mehr gelingt. Das hemmt die Bereitschaft, den eigenen PKW gänzlich abzuschaffen. Der Umweltverbund muss eine lückenlose Mobilität für alle alltagsüblichen Situationen ermöglichen und als Gesamtsystem funktionieren. Dazu gehören z.B. Angebote in den Randzeiten, die Bedienung der Außenbereiche der Stadt, spontane Taxinutzung auch mit kleinen Kindern (Taxis halten i.d.R. keine Kindersitze vor!), Schlechtwetterereignisse usw.

Vermiedene CO₂-Emissionen beim Projekt „3 Monate ohne Auto“

Bei der Bewerbung zur Projektteilnahme haben die Teilnehmenden angegeben, wie viele Kilometer sie jährlich mit dem Auto zurücklegen. Daraus lässt sich grob überschlagend errechnen, wie viele CO₂-Emissionen vermieden wurden. Insgesamt wurden in den drei Monaten ca. 107.500 Autokilometer eingespart. Dem entspricht eine Einsparung von ca. 16 Tonnen CO₂.

Verantwortlich für den Bericht:

Dr. Michael Schem und Dr. Godehard Franzen (Bielefelder Klimabeirat)
Anke Egging und Regine Thamm-Wind (Umweltamt der Stadt Bielefeld)
Dr. Timothy McCall (Medizinische Fakultät der Universität Bielefeld)

Anlage1: Kurzdarstellung der Projektergebnisse „3 Monate ohne Auto“ – Erster Projektdurchlauf 2021



Kurzdarstellung der Projektergebnisse „3 Monate ohne Auto“

Die vorliegende Auswertung basiert auf einem nur teilweise validierten Fragebogen. Durch die geringe Fallzahl von $n = 27$ sind statistische Aussagen nur eingeschränkt möglich. Eine Stratifizierung z. B. nach Geschlecht, Alter und Wohnort ist demnach nur unzureichend möglich. Zudem wurde die Befragung im Querschnitt erhoben. Die Studienteilnehmer:innen sollen Aussagen zu ihrem Verhalten tätigen, die teilweise Wochen vor der Befragung liegen. Erinnerungseffekte sind demnach nicht auszuschließen. Bei der Interpretation der Ergebnisse sind die hier genannten Einschränkungen zu berücksichtigen. Vielmehr soll diese Auswertung als Pre-Test für die zweite Erhebungsphase dienen.

Ergebnisse: Deskriptive Analyse

Studiencharakteristika

Insgesamt haben 27 Studienteilnehmer:innen an der Befragung teilgenommen. Davon geben 51,9 % ($n = 14$) an männlich zu sein, 37,0 % ($n = 10$) weiblich und 7,4 % ($n = 2$) divers (vgl. Abb. 1). Die befragten Studienteilnehmer:innen sind über alle Altersgruppe, mit Ausnahme der Altersgruppe 18-24 Jahre vertreten. In der Altersgruppe 25-34 Jahre sind es 25,9 % ($n = 7$), 29,6 % ($n = 8$) sind in der Altersgruppe 35-44 Jahre, 18,5 % ($n = 5$) in der Altersgruppe 45-54 Jahre, 22,2 % ($n = 6$) in der Altersgruppe 55-64 Jahre und 3,7 % ($n = 1$) in der Altersgruppe 65+ Jahre (vgl. Abb. 2). Keiner der befragten Teilnehmer:innen wohnen in Heepen, Stieghorst und Sennestadt. Der überwiegende Anteil der Befragten gibt an in Mitte (37,0 %; $n = 10$) zu wohnen. Weitere Stadtbezirke sind Brackwede und Gadderbaum (jeweils 11,1 %; $n = 3$), Senne und

Schildesche (jeweils 14,8 %; n= 4), Dornberg mit 7,4 % (n= 2) und Jöllenbeck mit 3,7 % (n= 1) (vgl. Abb. 3).

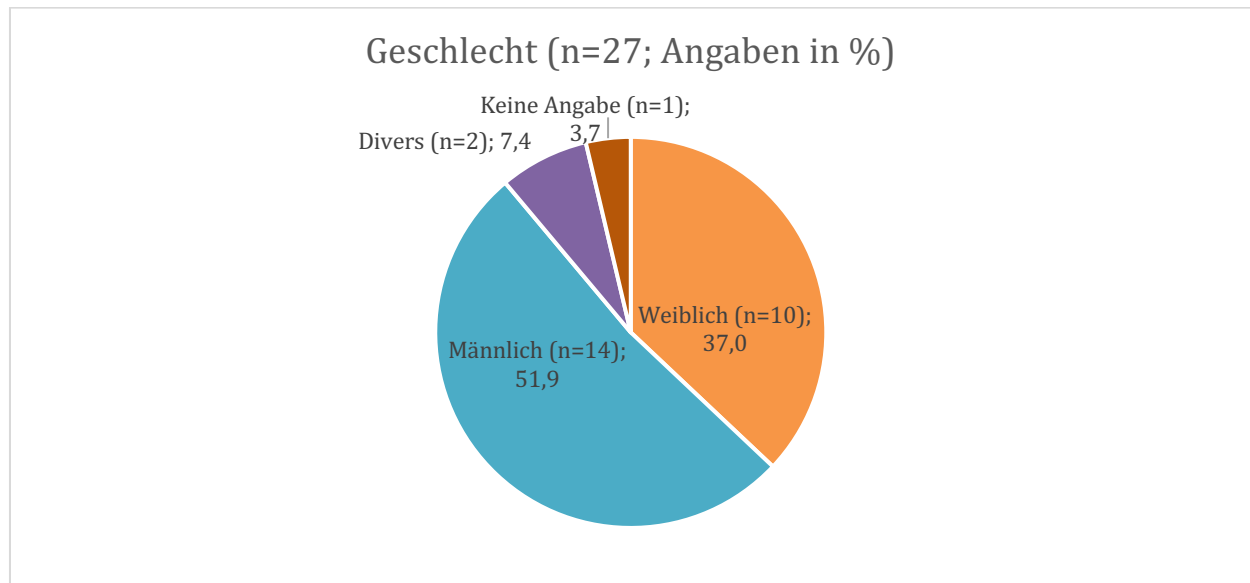


Abbildung 1: Geschlecht der Studienteilnehmer:innen

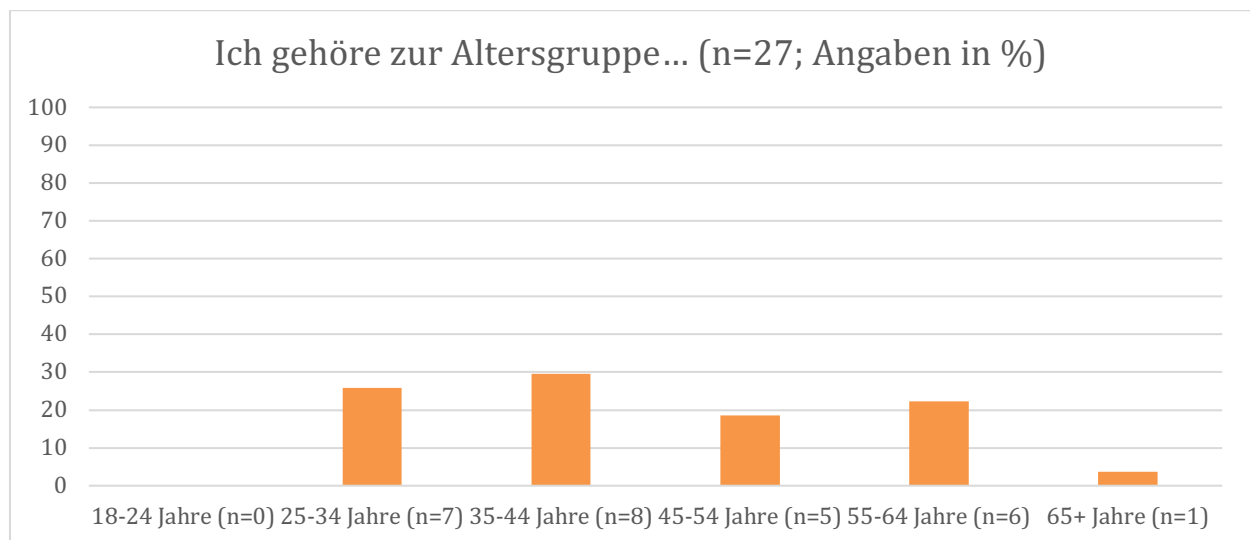


Abbildung 2: Altersgruppen der Studienteilnehmer:innen

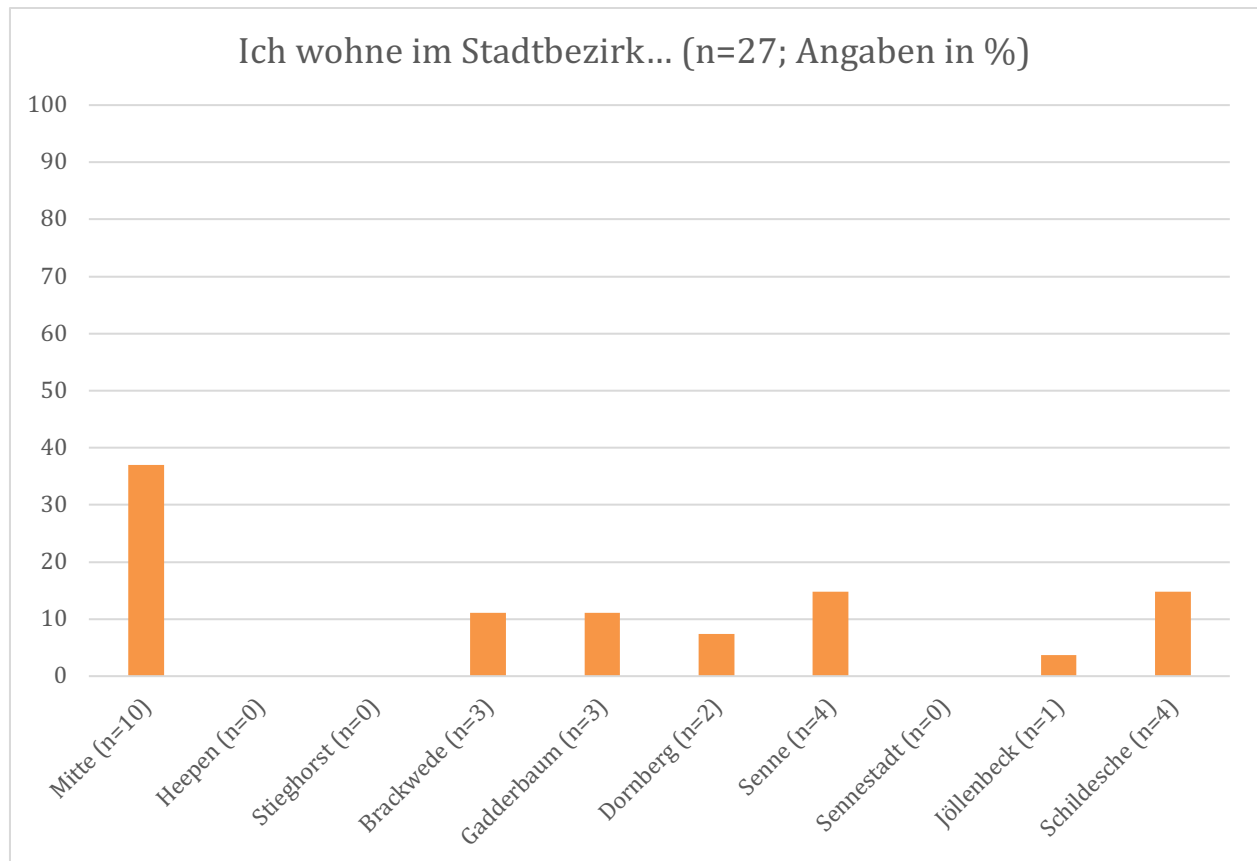


Abbildung 3: Wohnort der Studienteilnehmer:innen nach Bielefelder Stadtbezirken

Um zukünftige Projekte dieser Art noch genauer auf die Bedürfnisse der Teilnehmerinnen und Teilnehmer ausrichten zu können, möchten wir gerne von Ihnen erfahren, wie zufrieden Sie mit der Projektdurchführung „3 Monate ohne Auto“ insgesamt waren?

Der überwiegende Teil der befragten Personen war mit der Durchführung des Projektes zufrieden (Bewertung von 1 „sehr zufrieden“ bis 6 „gar nicht zufrieden“). Insbesondere bei der Betreuung durch die Verwaltung (88,9 %; n= 27) und der Verständlichkeit der Dokumente (92,6 %; n= 27) waren die Befragten zufrieden. Ein Drittel der Befragten (31,6 %; n= 19) war mit dem Informationsangebot zum Projekt im Internet eher teilweise zufrieden. Knapp Zweidrittel der befragten Studienteilnehmer:innen (59,3 %; n= 27) war nur teilweise zufrieden mit den Projektpartnern (z. B. moBiel, Cambio Carsharing, ADFC, Bi pro NV, usw.). Nähere Angaben über die Gründe wurden nicht gemacht (vgl. Abb. 4).

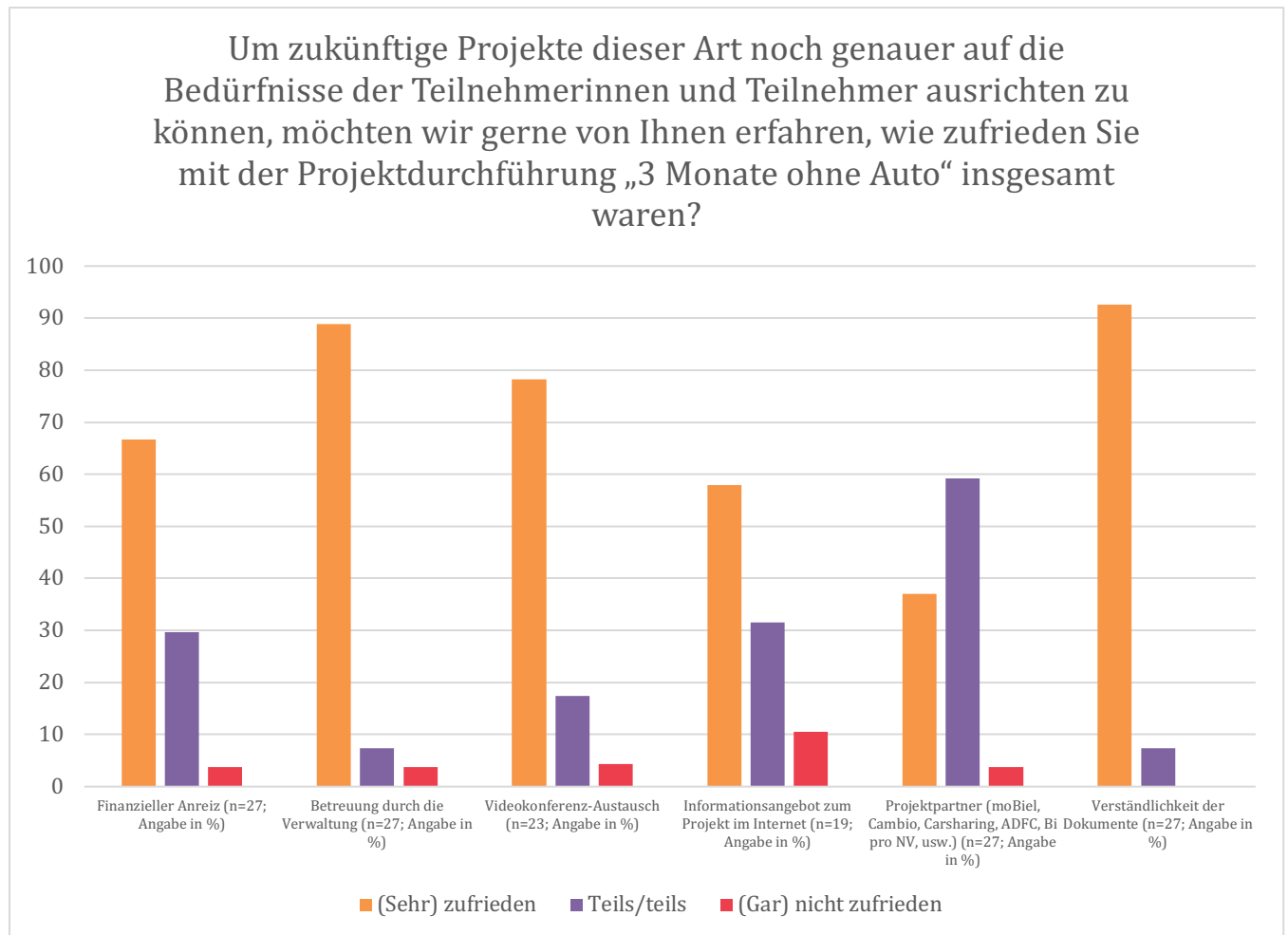


Abbildung 4: Projektzufriedenheit der Studienteilnehmer:innen

Was müsste grundsätzlich passieren, damit Sie gern den Bielefelder ÖPNV (z. B. Busse und Stadtbahn) nutzen?

Damit die Befragten gern den Bielefelder ÖPNV nutzen, müsste insbesondere folgende Aspekte beachtet werden: Eine engere Taktung mit 62,5 % (n= 24), Ausweitung des Stadtbahn-Netzes mit 72,0 % (n= 25) sowie günstigere Preise mit 75,0 % (n= 24). Aus Sicht der befragten Studienteilnehmer:innen sind die Aspekte „mehr Park-and-Ride Plätze (56,5 %; n= 23) sowie mehr „Wachpersonal“ (22,7 %) nicht so wichtig. Die „Sauberkeit an den Haltestellen“ und in „Bussen und Bahn“ (17,4 %; n= 23) ergibt ein relativ heterogenes Stimmungsbild(n= 27). Bei den Haltestellen und Bahnsteigen ist den Befragten die Sauberkeit mit 39,1 % wichtig (34,8 % teilweise wichtig; 17,4 % nicht wichtig). Saubere Bussen und Bahnen sind knapp die Hälfte der Befragten (47,8 %) wichtig (34,8 % teilweise wichtig; 17,4 % nicht wichtig) (vgl. Abb. 5).

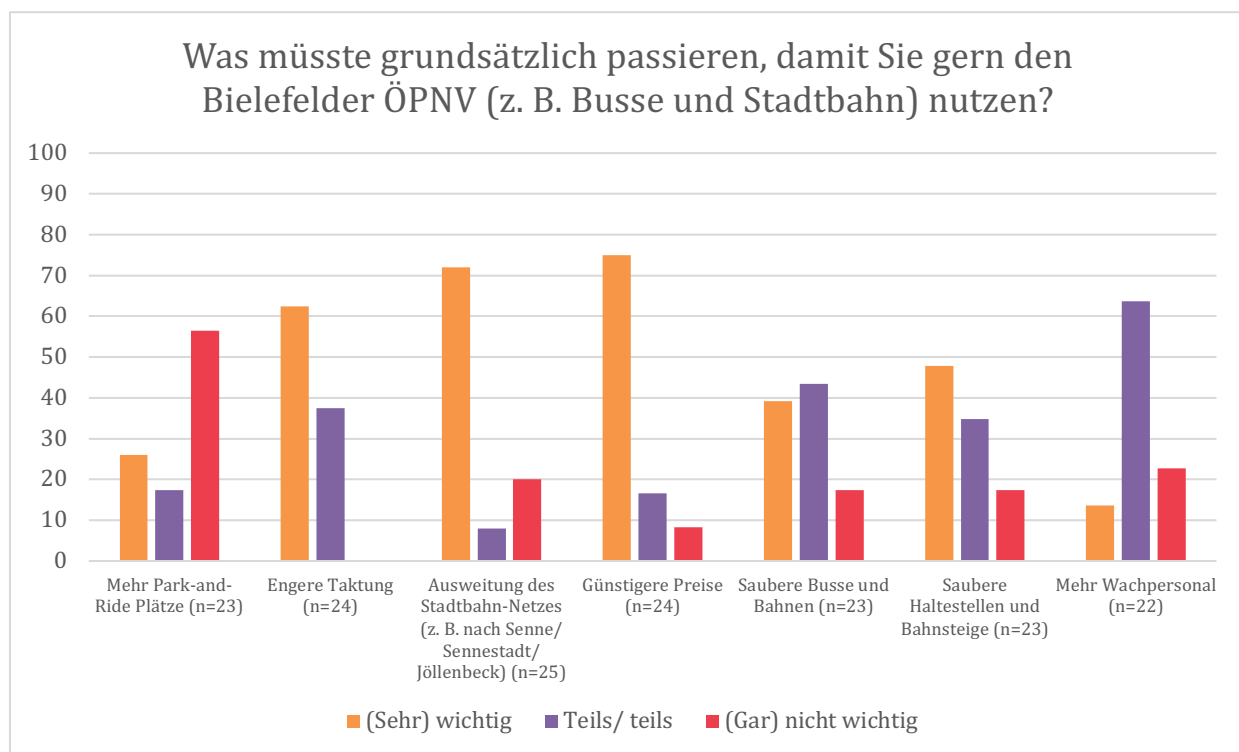


Abbildung 5: Was müsste grundsätzlich passieren, damit Sie gern den Bielefelder ÖPNV (z. B. Busse und Stadtbahn) nutzen?

Wie wichtig sind Ihnen für das (zukünftige) Radfahren die folgenden Eigenschaften?

Den Befragten sind insbesondere mehr und sichere (jeweils 96,2 %; n= 26) sowie saubere Fahrradwege (76,0 %; n= 25) wichtig. Darüber hinaus sind für die befragten Studienteilnehmer:innen fahrradfreundlichere Ampelschaltungen (80,0 %; n= 25), sichere Abstellmöglichkeiten für das Fahrrad (80,8 %; n= 26) sowie mehr Abstellmöglichkeiten für das Fahrrad (72,0 %; n= 25) wichtige Eigenschaften für das (zukünftige) Radfahren in Bielefeld. Zudem erachten alle Befragten sichere Verkehrsführungen als besonders wichtig für das (zukünftige) Radfahren in Bielefeld. Das Antwortverhalten auf die beiden Items Zwischenablagemöglichkeiten für Einkäufe o. ä. (n= 26) sowie Lieferservice für meine Einkäufe (n= 23) verteilt sich in etwa zu einem Drittel jeweils auf die Antwortkategorien „(sehr) wichtig“, „teils/teils“ und „(gar) nicht wichtig“ und ist demnach sehr heterogen. Eine mögliche Erklärung hierfür könnte sein, dass die Items inhaltlich schwer verständlich bzw. unklar waren (vgl. Abb. 6).

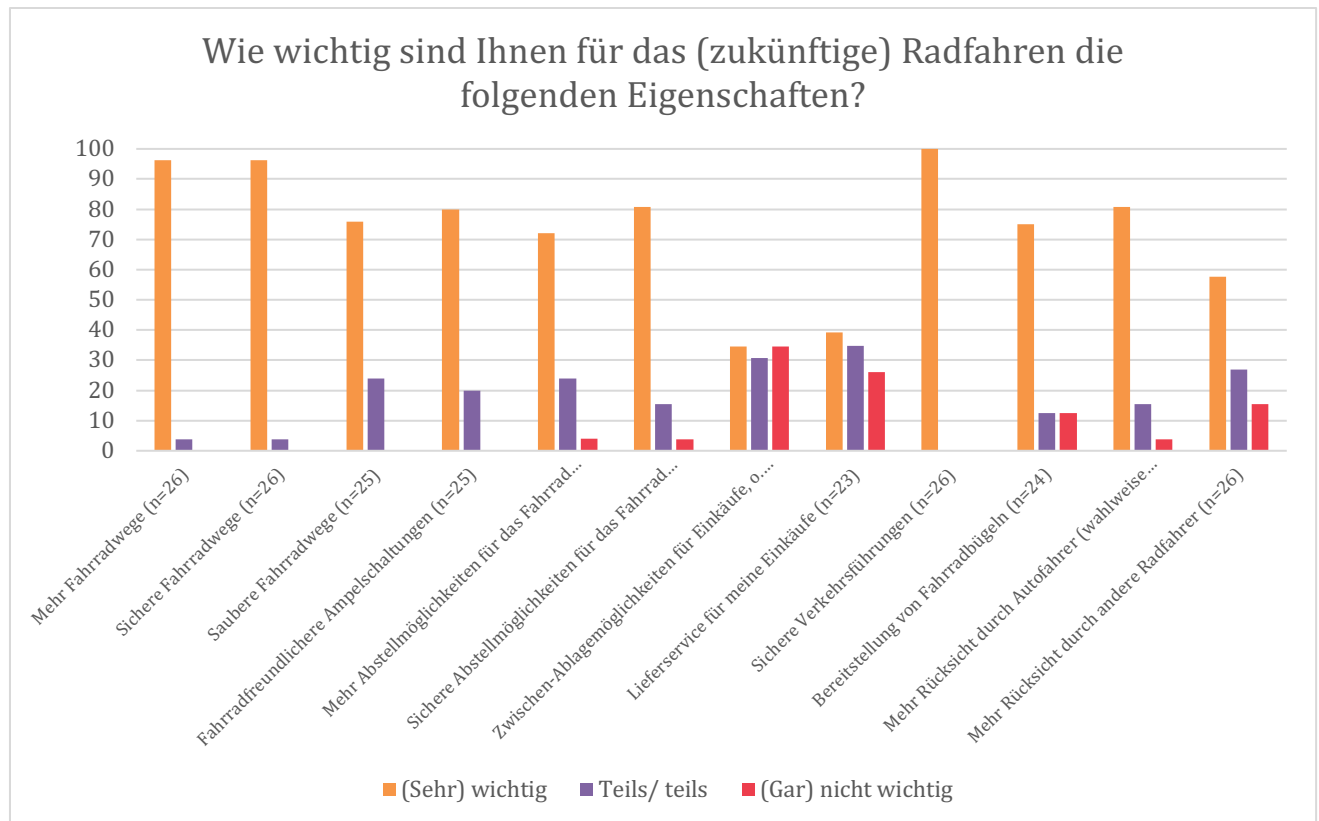


Abbildung 6: Wie wichtig sind Ihnen für das (zukünftige) Radfahren die folgenden Eigenschaften?

Wie sind folgende Mobilitätsangebote von Ihrer Wohnung/ Ihrem Haus aus erreichbar?

Für den überwiegenden Anteil der befragten Studienteilnehmer:innen ist der Bus mit 92,6 % (n= 27) gut erreichbar. Nur knapp für die Hälfte der befragten Personen ist die Stadtbahn (48,1 %; n= 27) sowie die Deutsche Bahn/ Regionalzug/ Zug (50,0 %; n= 26) gut zu erreichen. Auch die Mobilitätsangebote für Leihfahrräder, wie beispielsweise meinSigg (53,8 %; n= 26), Leih-E-Scootern (z. B. TIER, LIME, Bolt) (52,2 %; n= 23) und Carsharing (beispielsweise Cambio, CITYca) (48,1 %; n= 27) sind lediglich für knapp die Hälfte der befragten Personen gut von der Wohnung/ dem Haus zu erreichen. Eine Stratifizierung nach Stadtteilen, ist aufgrund der geringen Fallzahl nicht möglich. Insbesondere Mobilitätsangebote wie Kleinbusse (55,6 %; n= 9), wie z. B. meinAnton, als auch von Leih-E-Rollen (z. B. meineAlma) (36,8 %; n= 19) sind aus Sicht der Befragten Angebote, die eher schlecht von der Wohnung/ dem Haus zu erreichen sind (vgl. Abb. 7).

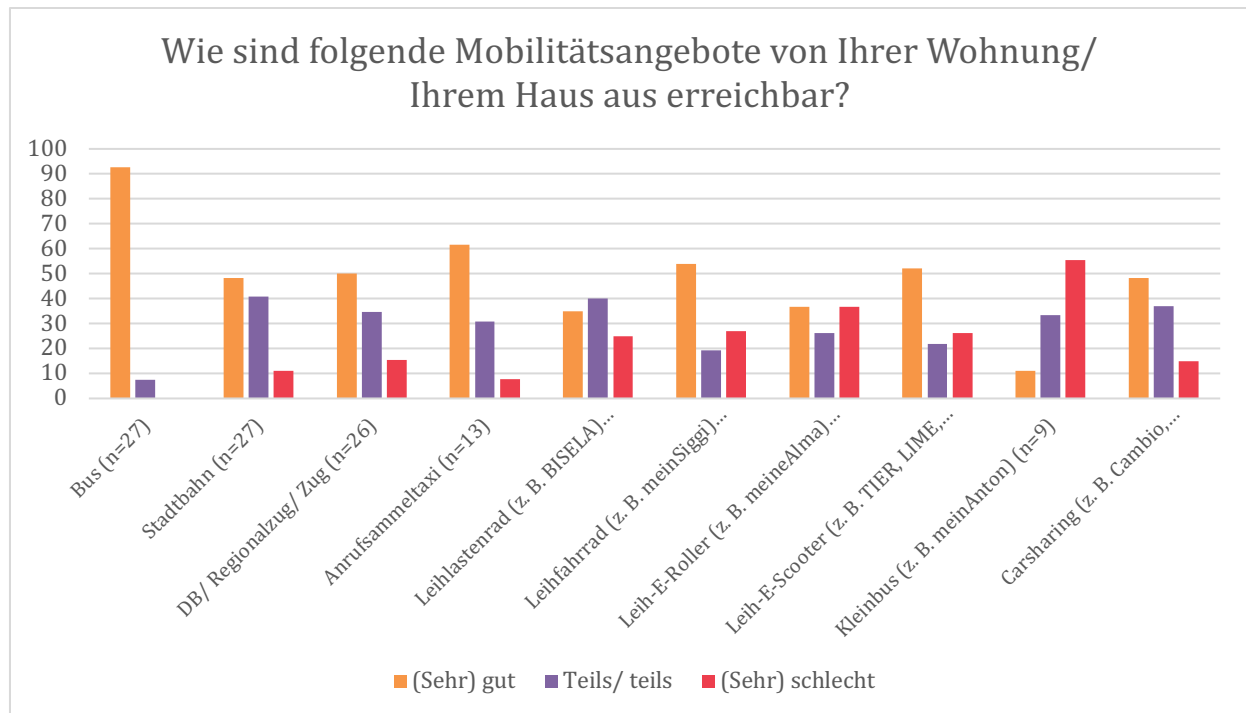


Abbildung 7: Erreichbarkeit der Mobilitätsangebote von Wohnung/ Haus der Studienteilnehmer:innen

Wie wichtig waren Ihnen bei der Auswahl des Verkehrsmittels für den täglichen Weg die folgenden Kriterien? (Mehrfachnennungen möglich)

Insbesondere die Kriterien Flexibilität, Schnelligkeit, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Erreichbarkeit und Alltagstauglichkeit sind den befragten Studienteilnehmer:innen besonders wichtig bei der Auswahl eines Verkehrsmittels für den täglichen Weg. Zudem geben die befragten Personen an, dass Sicherheit im Verkehr, Kosten, Entspannung, Umweltverträglichkeit, Umsteigehäufigkeit und Takt- sowie Betriebszeiten wichtige Kriterien für die Auswahl des Verkehrsmittels für den täglichen Weg waren (vgl. Abb. 8).

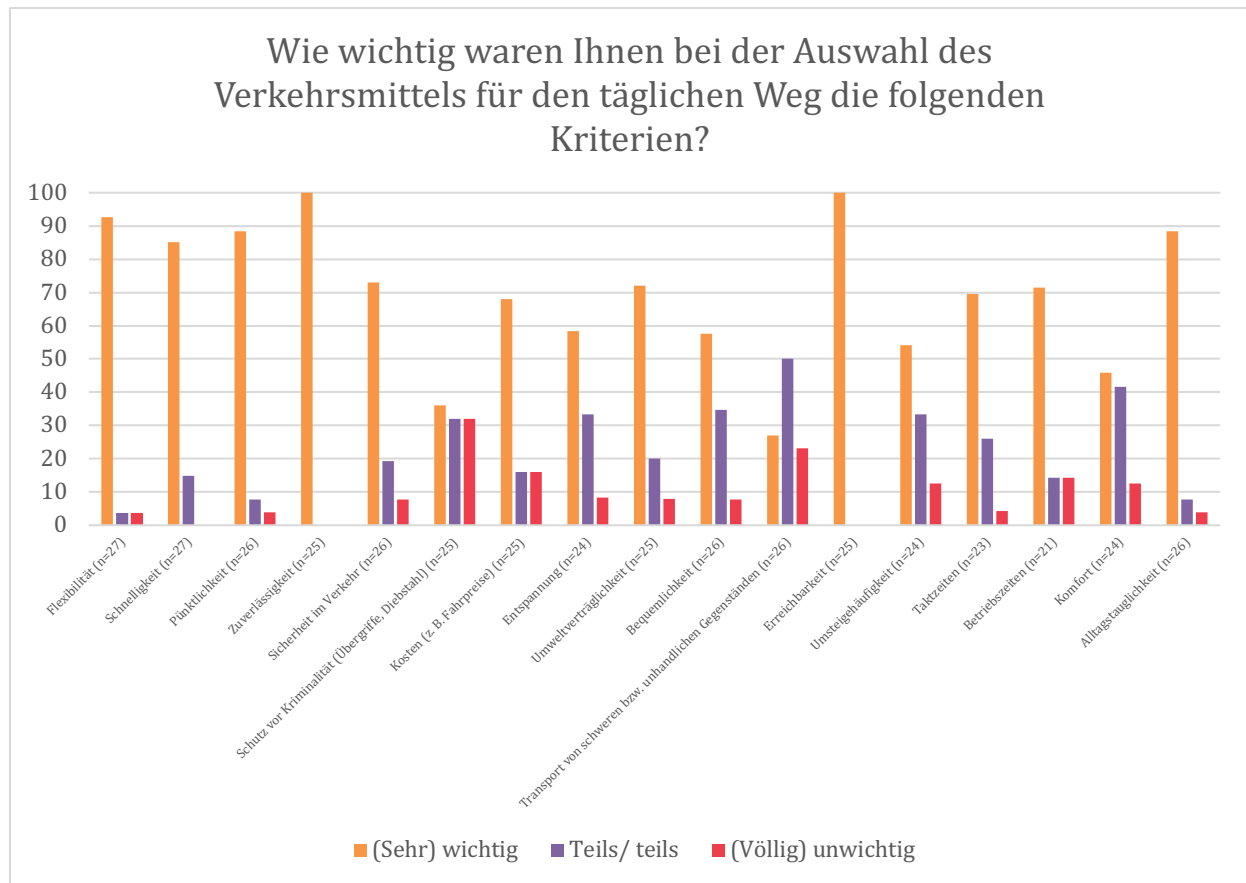


Abbildung 8: Wie wichtig waren Ihnen bei der Auswahl des Verkehrsmittels für den täglichen Weg die folgenden Kriterien?

Wie zufrieden waren Sie mit folgenden Eigenschaften der öffentlichen Verkehrsmittel, wenn Sie sie für Ihren täglichen Weg benutzt haben? (Mehrfachnennungen möglich)

Bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln für den täglichen Weg, zeigt sich häufig eine teilweise Zufriedenheit hinsichtlich unterschiedlicher Eigenschaften. Insbesondere bei den Eigenschaften Flexibilität, Schnelligkeit, Pünktlichkeit, Erreichbarkeit und den Kosten geben die Befragten an, nur teilweise zufrieden zu sein. Die Befragten sind mit den Eigenschaften Zuverlässigkeit mit 27,3 % und dem Transport von schweren bzw. unhandlichen Gegenständen mit 41,2 % nicht zufrieden (vgl. Abb. 9).

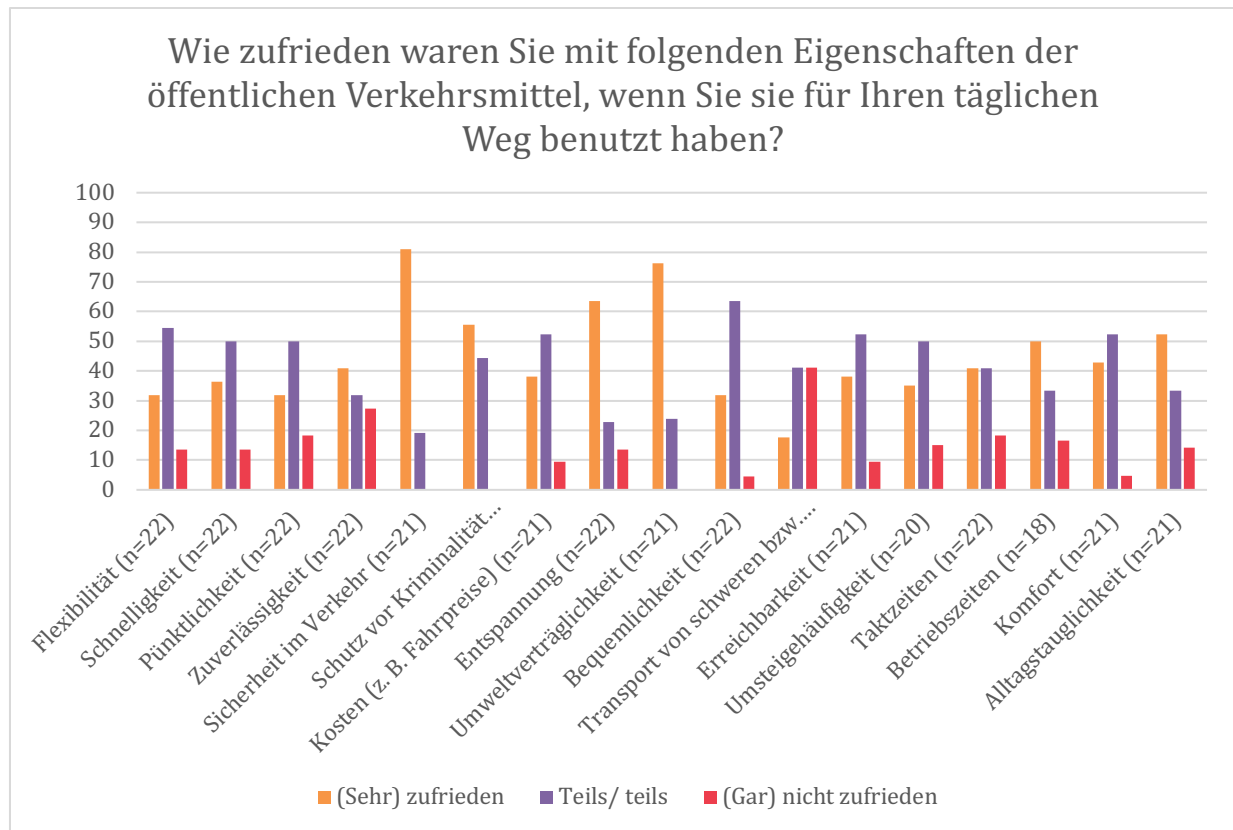


Abbildung 9: Wie zufrieden waren Sie mit folgenden Eigenschaften der öffentlichen Verkehrsmittel, wenn Sie sie für Ihren täglichen Weg benutzt haben?

Wie zufrieden waren Sie mit den von Ihnen genutzten Mietangeboten, die Sie für Ihren täglichen Weg genutzt haben? (Mehrfachnennungen möglich)

Hinsichtlich der Frage, wie zufrieden die Befragten mit den genutzten Mietangeboten waren, die sie für den täglichen Weg genutzt haben, zeigt sich über alle Items hinweg, dass mindestens die Hälfte der Befragten zufrieden waren. Allerdings geben die Befragten bei den Eigenschaften Erreichbarkeit, Auswahlmöglichkeiten, Komfort und Service an, nur teilweise zufrieden gewesen zu sein (vgl. Abb. 10).

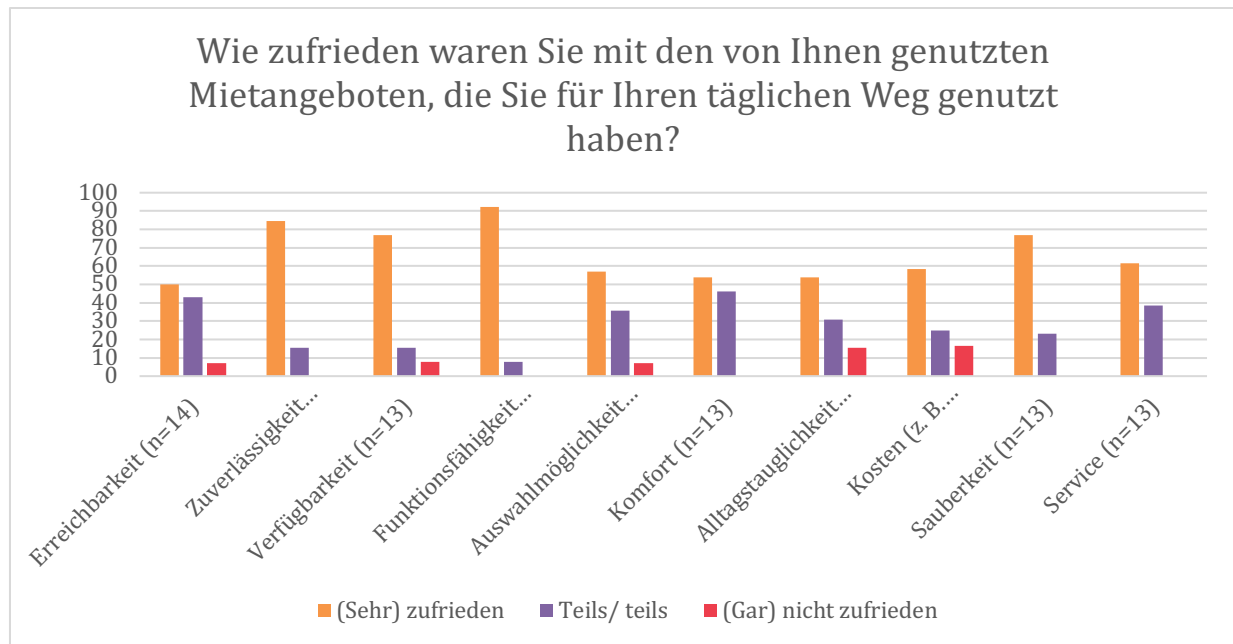


Abbildung 10: Wie zufrieden waren Sie mit den von Ihnen genutzten Mietangeboten, die Sie für Ihren täglichen Weg genutzt haben?

Nutzung der Mobilitätsangebote für den täglichen Weg

Die drei häufigsten Antworten der befragten Personen für den Zeitraum vor dem Projekt waren das Auto (64,0 %), die Stadtbahn und der Bus mit jeweils 44,0 %. Das Fahrrad lag hier auf Platz 5 mit 36,0 %.

Die Studienteilnehmer:innen haben in den drei Monaten Projektlaufzeit mit 68,0 % am häufigsten das Rad genutzt. Platz 2 und 3 gingen an Bus (50,0 %) und Stadtbahn (48,0 %).

Für die Zeit nach dem Projekt geben die Befragten am häufigsten an, mit dem Fahrrad zu fahren (62,5 %), am zweit- bzw. dritthäufigsten mit dem Bus und der Stadtbahn (jeweils 50,0 %). Das Auto folgt laut Angaben der befragten Personen nur noch an Platz 6 mit 16,7 % (vgl. Abb. 11).

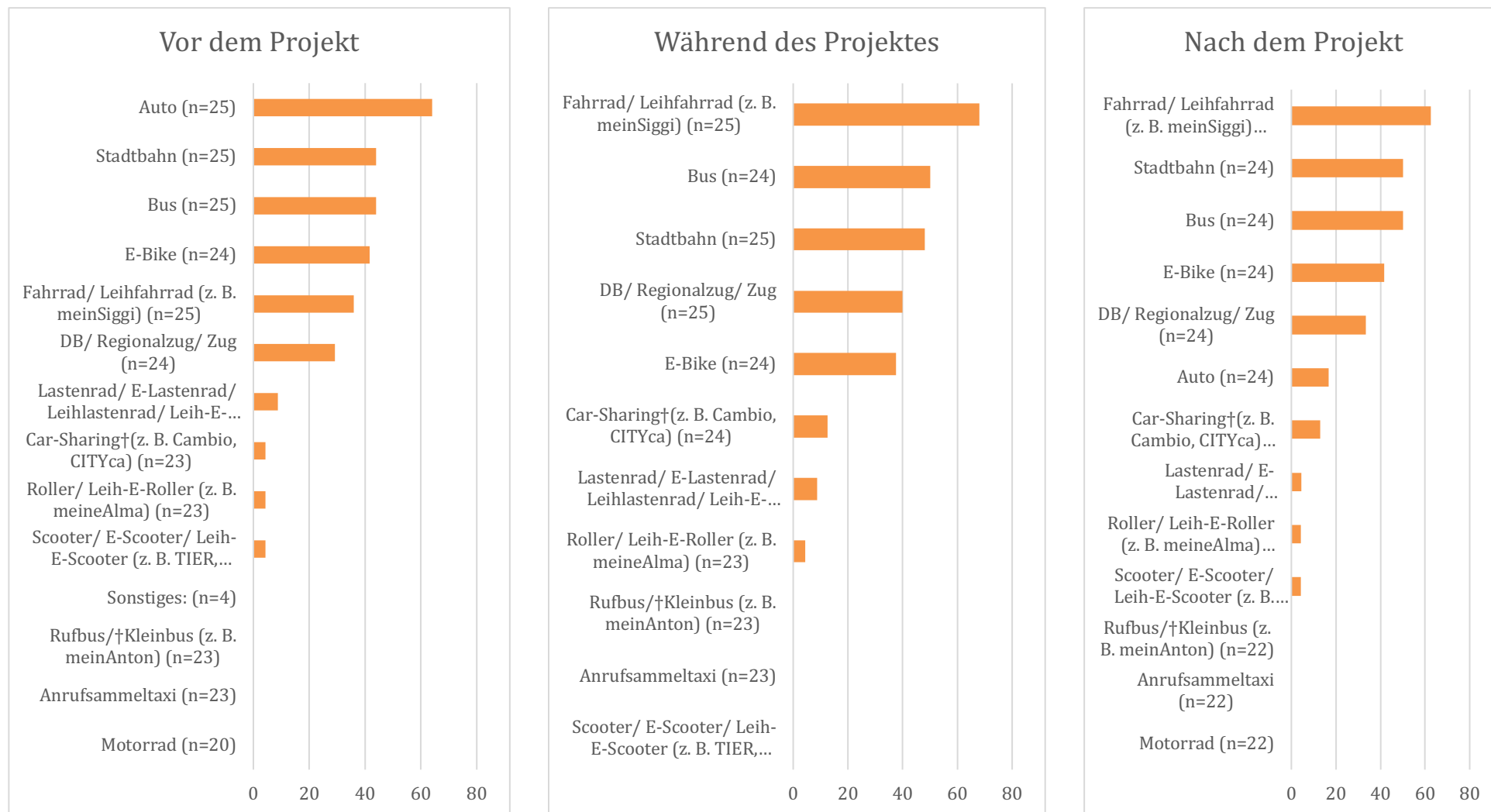


Abbildung 11: Nutzung der Mobilitätsangebote für den täglichen Weg

Welche Dauerfahrkarte oder Abo für den öffentlichen Personennahverkehr hatten/haben Sie?

Ein Vergleich während des Projektes und nach dem Projekt hinsichtlich des Besitzes einer Dauerfahrkarte oder einem Abo für den öffentlichen Personennahverkehr zeigt, dass Schnupperabonnements in Jahresabonnements übergegangen sind. So gaben 4 Personen an, ein Schnupperabonnement zu besitzen. Von drei Personen ist das Schnupperabo nach dem Projekt in ein Jahresabonnement übergegangen (vgl. Abb. 12).

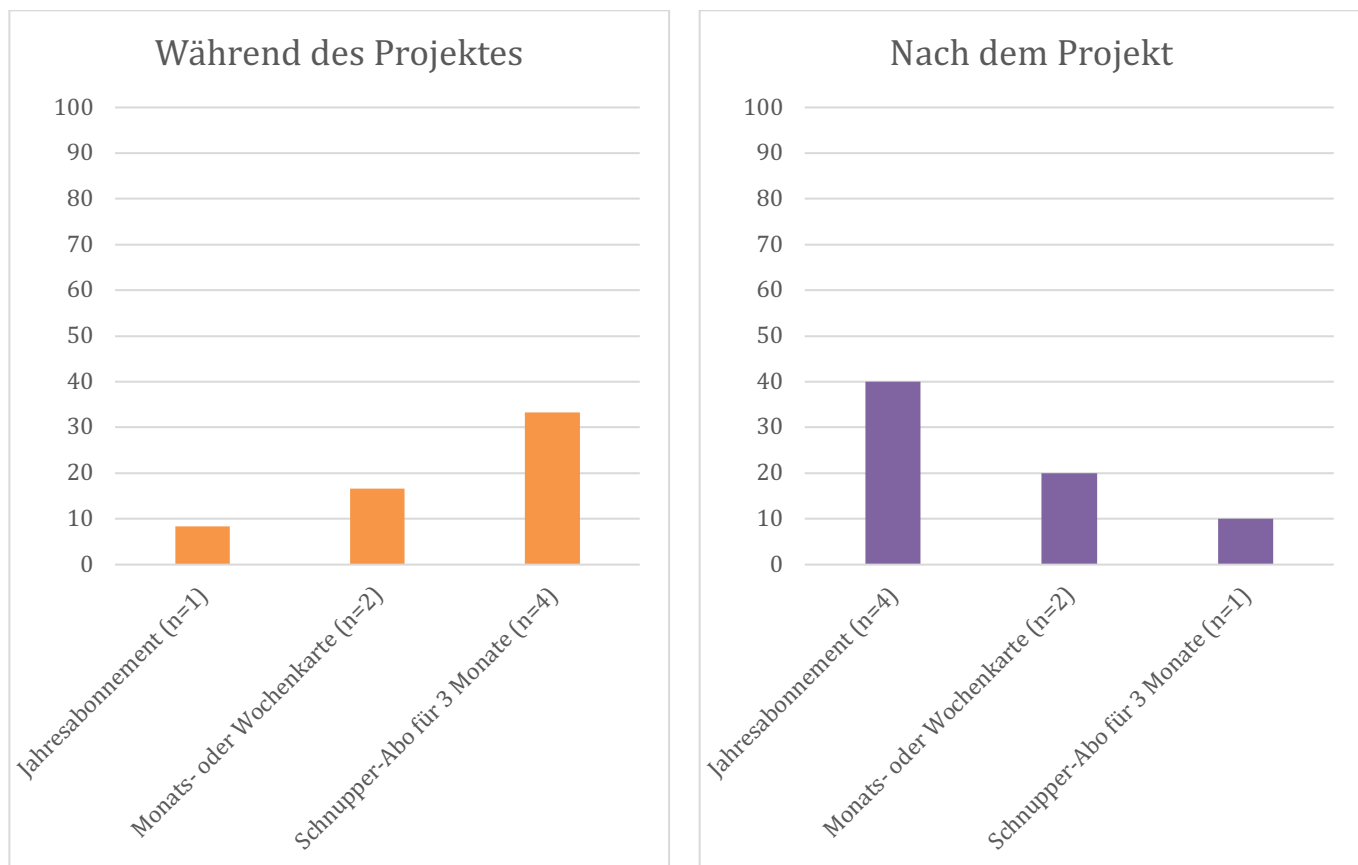


Abbildung 12: Welche Dauerfahrkarte oder Abo für den öffentlichen Personennahverkehr hatten/haben Sie?

Mit welchem Verkehrsmittel sind sie/ fahren Sie in den Urlaub

Die Befragten haben über alle drei Zeiträume die Deutsche Bahn/ Regionalzug/ Zug als häufigstes Verkehrsmittel angegeben. Sowohl vor dem Projekt als auch nach dem Projekt nennen die Befragten das Auto als zweithäufigstes Verkehrsmittel, mit dem sie in den Urlaub fahren (werden) (vgl. Abb. 13).

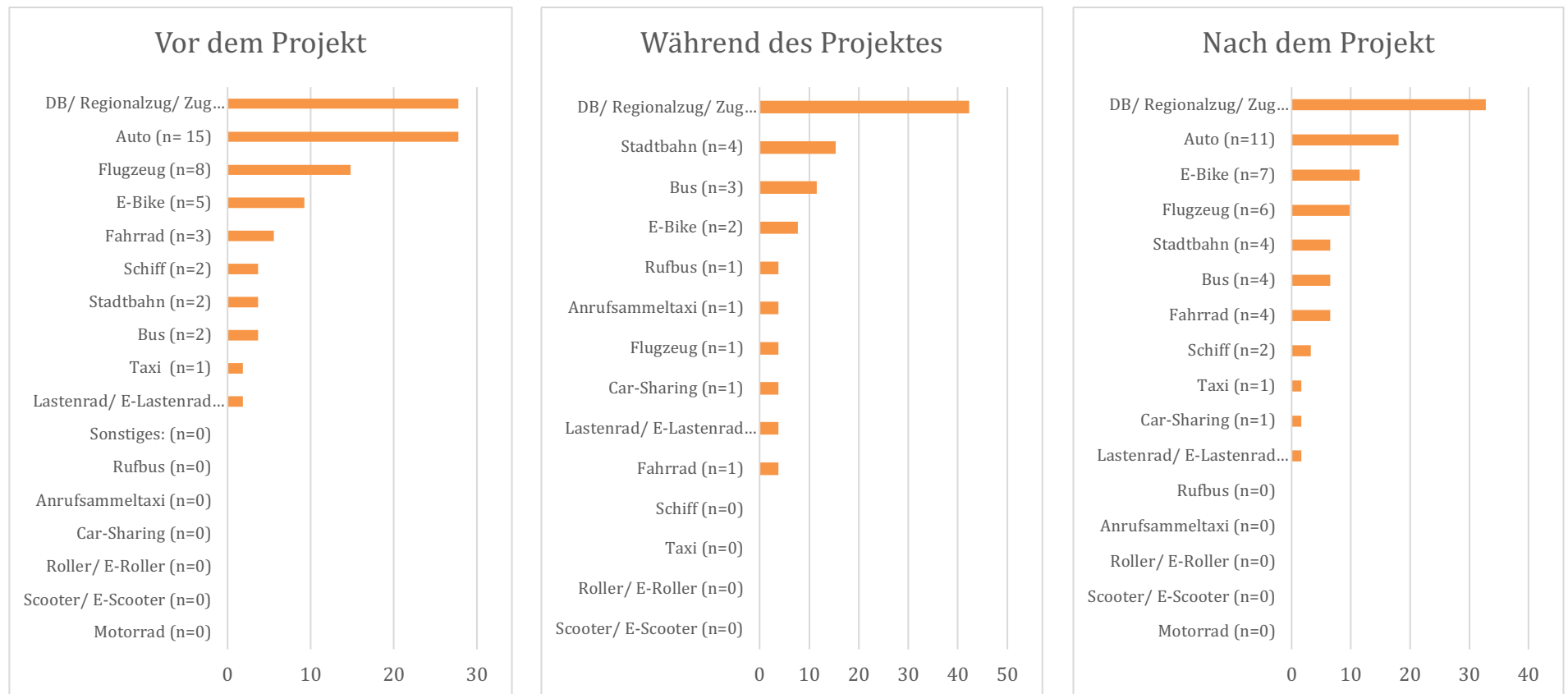


Abbildung 13: Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie in den Urlaub gefahren/ fahren Sie in den Urlaub?

Inwiefern stimmen Sie den folgenden Vorschlägen verschiedener Seiten (Politik, Umweltorganisationen, Wirtschaft usw.) für eine umweltfreundlichere Mobilität zu?

Am häufigsten fanden folgende Vorschläge verschiedener Seiten (Politik, Umweltorganisationen, Wirtschaft usw.) bei den befragten Personen Zustimmung: Ein verbessertes Streckennetz der öffentlichen Verkehrsmittel (100,0 %), der Rückbau von Straßen, z. B. in Innenstädten zugunsten des Rad- und Fußverkehrs (96,2 %) und preiswertere öffentliche Verkehrsmittel sowie generell autofreie Innenstadt in Bielefeld (mit jeweils 92,3 %). Hingegen gaben 33,3 % der Befragten keine Zustimmung für mehr Anwohnerparkplätze in der Bielefelder Innenstadt, 16,7 % keine Zustimmung für mehr gebührenpflichtige Parkplätze in Bielefelder Innenstadt und 15,4 % keine Zustimmung für die Verringerung der Anzahl öffentlicher Parkplätze im Bielefelder Stadtzentrum (vgl. Abb. 14).

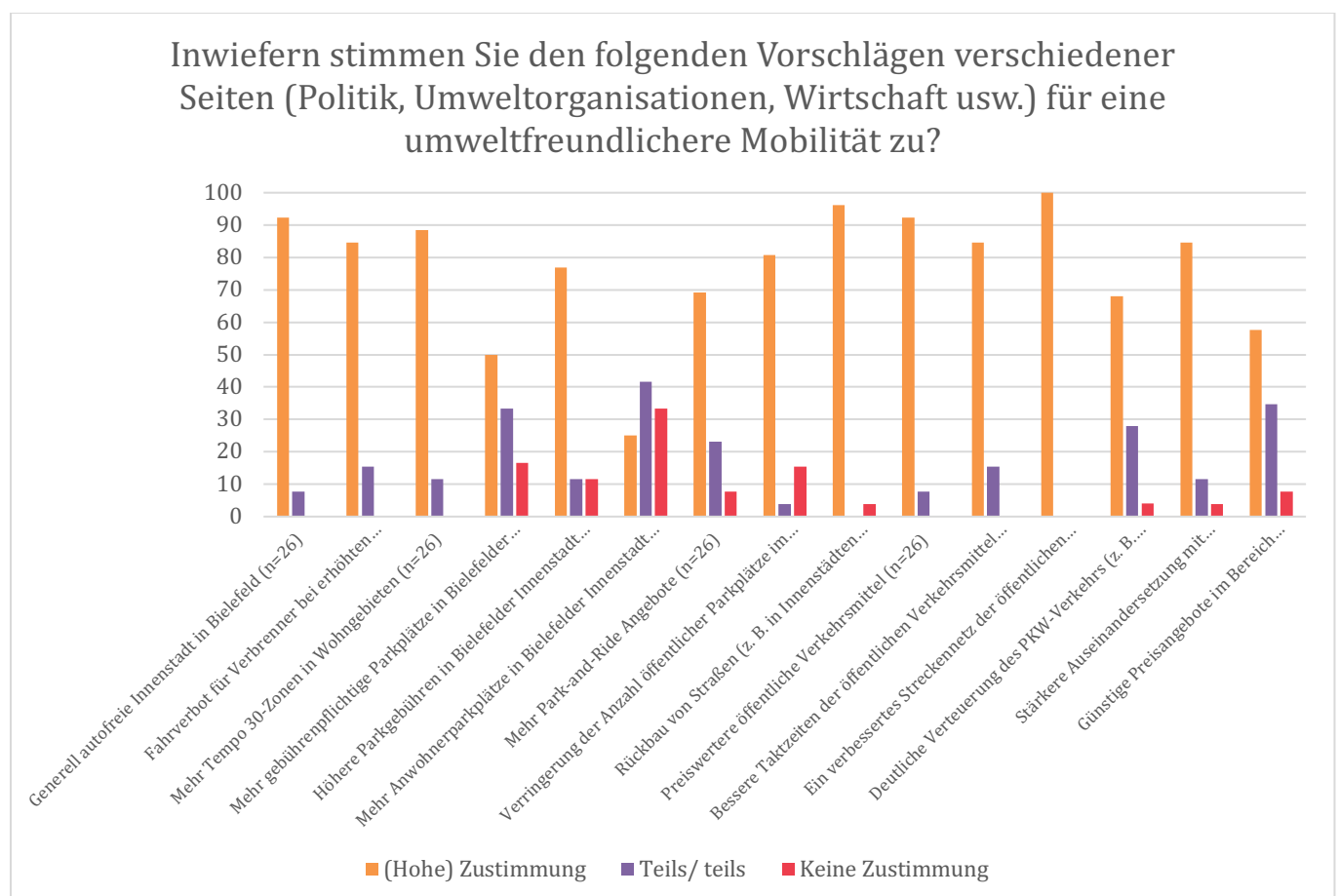


Abbildung 14: Inwiefern stimmen Sie den folgenden Vorschlägen verschiedener Seiten (Politik, Umweltorganisationen, Wirtschaft usw.) für eine umweltfreundlichere Mobilität zu?

Fazit

Ziel der Befragung war eine wissenschaftliche Evaluation des Projektes „3 Monate ohne Auto“ in Bielefeld. Außerdem soll die Auswertung dazu dienen, den Fragebogen für die zweite Erhebungsphase zu optimieren (= Pretest). Auch wenn die Evaluation einige Einschränkungen (z. B. geringe Fallzahl, Erinnerungseffekte, teilweise fehlende Validierung des Fragebogens) aufweist, lassen sich Ergebnisse in Form von Tendenzen ableiten:

Im Rahmen der schriftlichen Befragung ist eine Responserate von 62,3 % (n=27 von 43) als überdurchschnittlich zu betrachten. Besonders wichtig sind den Studienteilnehmer:innen die Aspekte Flexibilität, Schnelligkeit, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Erreichbarkeit und Alltagstauglichkeit bei der Auswahl eines Verkehrsmittels für ihren täglichen Weg. Die Erfahrungen der Befragten bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln zeigen jedoch, dass sie genau mit diesen Eigenschaften nur teilweise zufrieden sind. In der Nutzung der Mobilitätsangebote für den täglichen Weg hat das Projekt dazu beigetragen, dass das Fahrrad das Auto ablöst. Hier gilt es jedoch zu berücksichtigen, dass die Umfrage direkt nach Abschluss des Projektes erfolgt ist. Langzeiteffekte (z. B. 3-6 Monate danach) lassen auf Grundlage der Ergebnisse nicht ableiten.

Ein Ziel der Projektinitiatoren war es, den Studienteilnehmer:innen die Möglichkeit zu geben, die Projektphase dafür zu nutzen, um alternative Mobilitätsangebote zu testen. Auch wenn die Fallzahl hier sehr gering mit $n = 4$ ausfällt, zeigt sich, dass Schnupperabonnements in Jahresabonnements für den öffentlichen Personennahverkehr getauscht wurden.

Bei der Auswahl des Verkehrsmittels für den Urlaub zeigen sich hingegen kaum Unterschiede. Sowohl vor als auch nach dem Projekt, nutzen die Befragten die Deutsche Bahn/ Regionalzug/ Zug als häufigstes und das Auto als zweithäufigstes Verkehrsmittel.

gez. Timothy Mc Call