

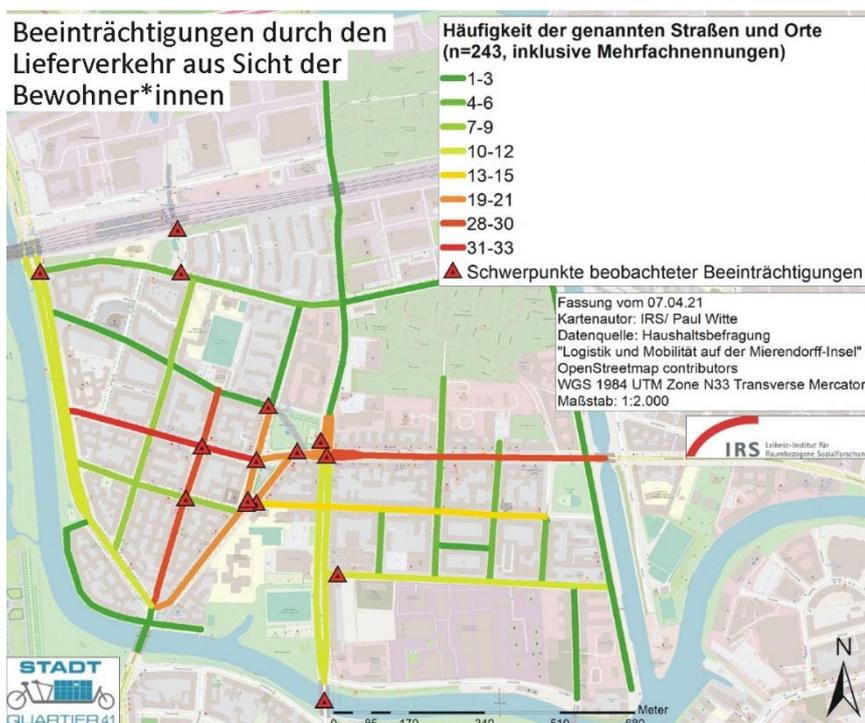
STADTQUARTIER 4.1: FORSCHUNGS- UND PRAXISPROJEKT FÜR EINE NACHHALTIGE STADTLOGISTIK

ERGEBNISSE DER HAUSHALTSBEFRAGUNG ZU LOGISTIK UND MOBILITÄT AUF DER MIERENDORFF-INSEL IN BERLIN-CHARLOTTENBURG

Stadtquartiere leiden unter der Zunahme von Lieferverkehr, Emissionen und der wachsende Konkurrenz um öffentlichen Verkehrsraum. Die Corona-Pandemie verstärkt den Lieferverkehr zusätzlich. Im BMBF-geförderte Forschungs- und Praxisprojekt Stadtquartier 4.1 geht es darum, neuartige Lösungen für eine nachhaltige Stadtlogistik auszuprobieren und die Bedingungen für die soziale Akzeptanz dieser Lösungen zu erforschen. Auf der Mierendorff-INSEL werden dazu eine anbieteroffene Paketstation – das Flex-Q-Hub – getestet, Angebote für das Lastenrad-Sharing ausprobiert und repräsentative Haushaltsbefragungen durchgeführt. Zentrale Ergebnisse der im Februar und März 2021 durchgeführten Befragung stellt dieser Flyer vor.

Die Befragung zeigt, dass die Mierendorff-INSEL ein gutes Pflaster für die Etablierung nachhaltiger Logistikangebote ist. Die soziale Akzeptanz von Paketstationen und Lastenrädern ist hoch. Das Auto spielt im Verkehrsverhalten der Bewohner*innen eine geringe Rolle. Das erhöht den ökologischen Nutzen von Paketstationen, denn nur wenn Pakete dort zu Fuß, mit Bus, Bahn oder Fahrrad abgeholt werden, ist das Ersetzen von Haustürlieferungen ökologisch sinnvoll. Jede*r Dritte kann sich die Nutzung von Lastenrädern vorstellen. Allerdings ist die Etablierung eines Lastenrad-Sharing voraussetzungsreich. Die Räder müssen einfach zugänglich und regelmäßig gewartet werden. Der begrenzte Verkehrsraum spricht für kompakte, einfach zu fahrende Modelle.

PROBLEMSCHWERPUNKTE: PARKENDE PAKETTRANSPORTER UND EMISSIONEN



Die Anwohnerinnen beobachten häufige Beeinträchtigungen durch den Lieferverkehr in Ost-West-Richtung auf der Kaiserin-Augusta-Allee und Osnabrücker Straße und in Nord-Süd-Richtung auf der Tauroggener und der Mierendorffstraße sowie dem Mierendorff-Platz. Weitere Untersuchungen zeigen, dass parkende Pakettransporter und die Emissionen der Lieferfahrzeuge als Problem wahrgenommen werden, weniger der fließende Liefer- und Autoverkehr.

Fragestellung: An welchen Straßen oder Orten auf der Mierendorff-INSEL beobachten Sie Beeinträchtigungen durch Lieferverkehr? (offene Antwortoption)

CORONA-EFFEKT: PAKETDIENSTE UND LIEFERSERVICE VERMEHRT GENUTZT

4 Pakete empfängt ein Haushalt auf der Mierendorff-INSEL durchschnittlich pro Monat

61 Prozent der Haushalte nutzen Bestelldienste; im Mittel kommen auf jeden Haushalt monatlich zwei Lieferungen von Lebensmitteln, Speisen und Getränken

65 Prozent der Haushalte nutzen seit Beginn der Corona-Pandemie vermehrt Paketdienste und Lieferservice

20 Prozent der Pakete werden in Postfilialen, Paketstationen und Paketshops selbst abgeholt

63 Prozent holen Pakete mit Bus, Bahn oder zu Fuß ab

19 Prozent nutzen für die Abholung hauptsächlich das Fahrrad

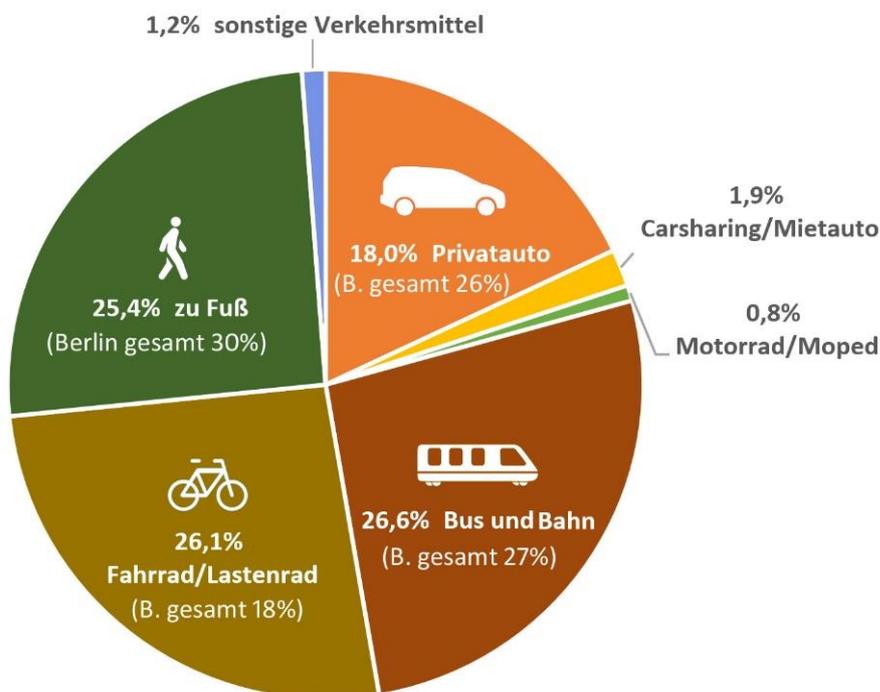
18 Prozent holen Pakete mit dem Auto ab, darunter 3% mit dem E- oder Hybrid-Auto

85 Prozent der Anwohner*innen nutzen bei der Selbstabholung von Paketen ein umweltfreundliches Transportmittel. Das zeigt, dass die Verlagerung von Haustür-

zustellungen auf Paketstationen und Paketshops kaum Rebound-Effekte erzeugt und ökologisch sinnvoll ist.

VERKEHRSMITTEL-MIX: UMWELTFREUNDLICHE FORTBEWEGUNG DOMINIERT

Der sogenannte Modal Split zeigt, dass sich die Bewohner*innen der Mierendorff-INSEL ausgesprochen umweltbewusst fortbewegen. Über drei Viertel der Wege werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt. Besonders auffallend ist der geringe Auto-Anteil. Nur 18 Prozent der Wege werden mit dem privaten PKW erledigt, weitere 2 Prozent mit geliehenen Autos. Das liegt deutlich unter dem Wert für Berlin insgesamt (26%) und weit unter den Werten, die wir parallel im Berliner Vorort Erkner erhoben haben (44%). Auf der Mierendorff-INSEL hat es den Anschein, als sei die Verkehrswende fast schon vollzogen.



Fragestellung: Wie ist Ihr Verkehrsverhalten? Wieviel Prozent Ihrer Wege erledigen Sie mit folgenden Verkehrsmitteln? (angegeben sind die Mittelwerte aus getrennten Angaben für Sommer- und Wintermonate); n=169

FLEX-Q-HUB: HOHE SOZIALE AKZEPTANZ VON ANBIETEROFFENEN PAKETSTATIONEN

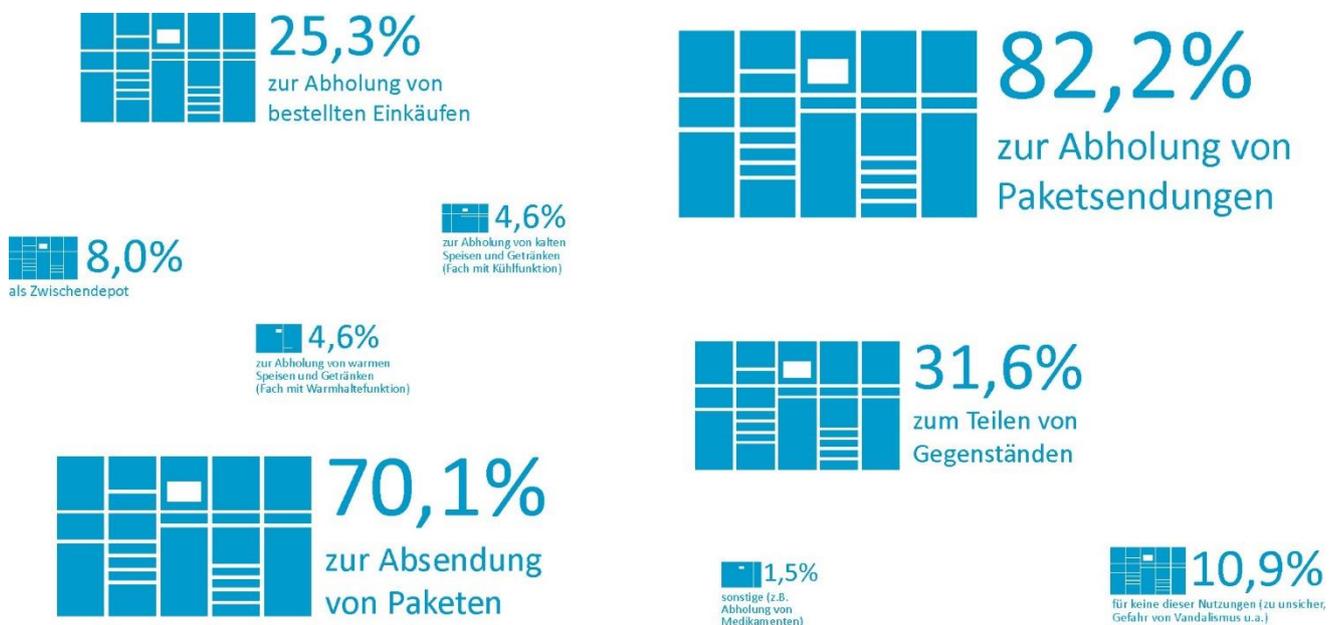


Fragestellung: Auf der Mierendorff-INSEL werden die Einführung und der Ausbau neuer Liefer- und Mobilitätsangebote diskutiert. Wie beurteilen Sie die Einführung von anbieteroffenen Paketstationen?; n=164

Das Projekt Stadtquartier 4.1 erprobt auf der Mierendorff-INSEL einen sogenannten Flex-Q-Hub. Dabei handelt es sich um eine Paketstation, die ähnlich wie die bekannten DHL-Stationen funktioniert, jedoch von allen Paketdienstleistern und weiteren Interessenten genutzt werden kann, also anbieteroffen ist. Die Abbildung zeigt, dass diese Logistikköpfung unter den Anwohner*innen der Mierendorff-INSEL eine sehr hohe soziale Akzeptanz hat. Rund 87 Prozent begrüßen die Etablierung nicht-proprietärer Paketstationen, 57 Prozent sind bereit diese zu nutzen (5 Prozent geben an diese bereits zu nutzen, meinen aber vermutlich die existierenden DHL-Stationen, denn anbieteroffene Lösungen gab es zum Zeitpunkt der Befragung noch nicht).

Dieser hohe Akzeptanz-Wert passt zu dem Befund, dass die bis dahin existierenden DHL-Stationen von 49 Prozent der Befragten gelegentlich oder häufig genutzt werden (im Vorort Erkner liegt dieser Wert bei 40%). Insgesamt ist jede*r Befragte zur Selbstabholung von Paketen bereit, die andere Hälfte präferiert die Haustürzustellung. Wäre die Selbstabholung mit günstigeren Versandkosten verbunden, wäre ein weiteres Drittel zur Selbstabholung von Paketen bereit.

FLEX-Q-HUB: ERWEITERTE FUNKTIONALITÄT TRIFFT AUF VERHALTENE NACHFRAGE

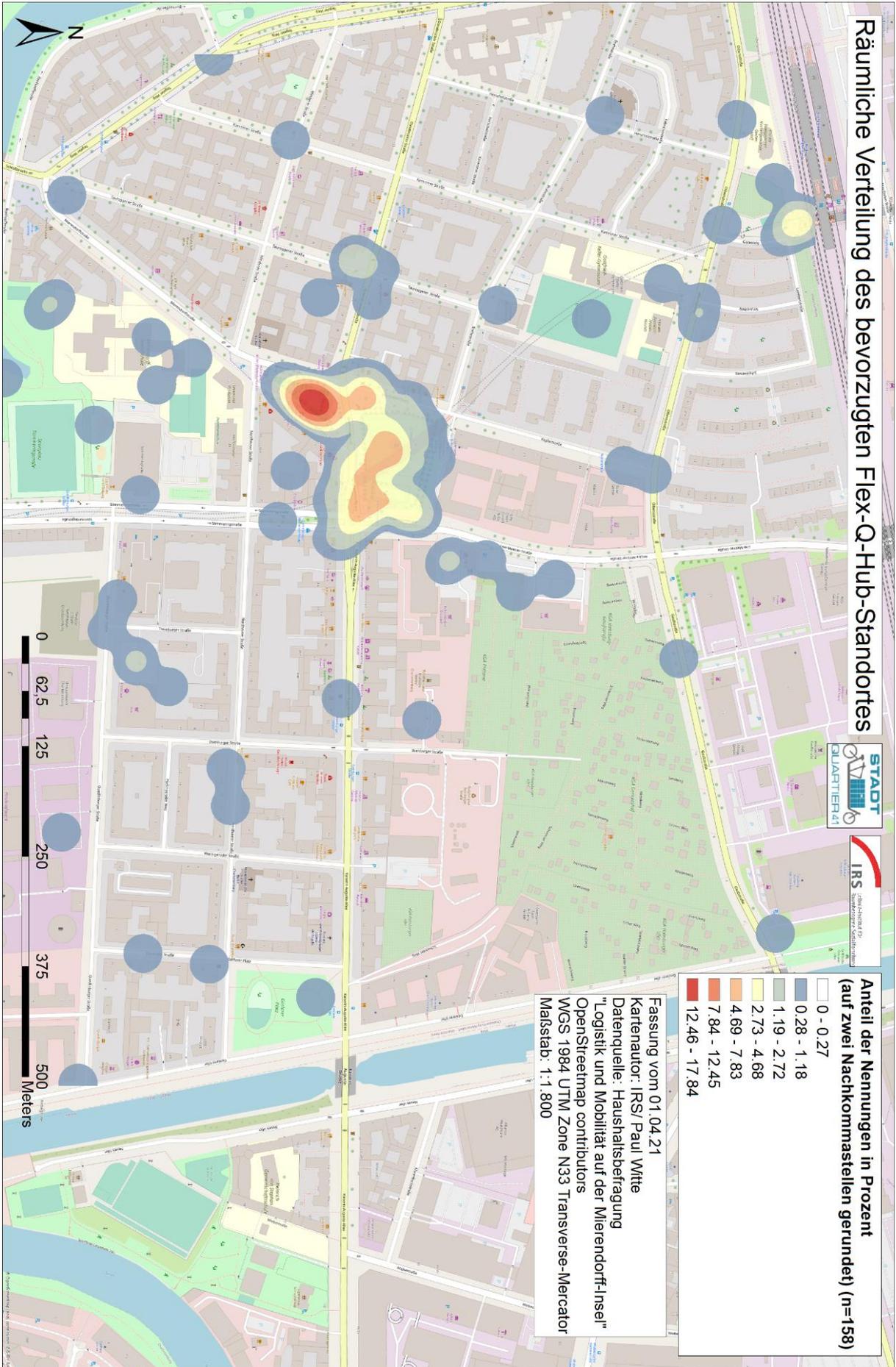


Fragestellung: Für welche persönlichen Bedarfe kommt für Sie die Nutzung einer anbieteroffenen Paketstation in Frage?; n=174 (Mehrfachnennungen möglich)

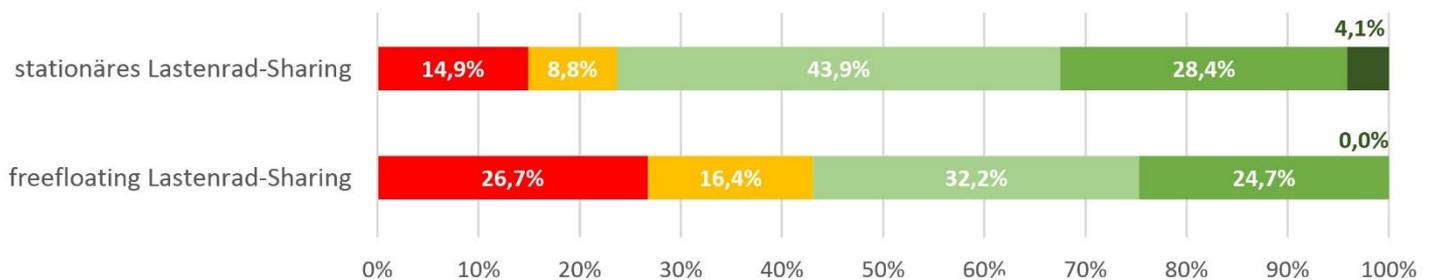
Bei den Nutzungsbedarfen dominieren die klassischen Anwendungen Paketabholung und -absendung. Für eine Erweiterung der Funktionalität um das Teilen von Ge-

genständen und zur Abholung bestellter Einkäufe zeichnet sich ebenfalls ein Bedarf ab.

PRÄFERIERTER STANDORT FÜR DAS FLEX-Q-HUB



LASTENRÄDER: STATIONÄRES SHARING MIT HÖHERER AKZEPTANZ



Fragestellung: Auf der Mierendorff-INSEL werden die Einführung und der Ausbau neuer Liefer- und Mobilitätsangebote diskutiert. Wie beurteilen Sie die Einführung von Angeboten zum Leihen von Lastenrädern?; n=148 | 146

Neue Angebote zum Teilen von Lastenrädern genießen die größte soziale Akzeptanz, wenn sie über feste Ausleih- und Rückgabeorte organisiert sind. Flexible Leih- und Rückgabeorte (freefloating) stoßen aufgrund

schlechter Erfahrungen mit herumliegenden Rädern und Rollern auf Vorbehalte. Im Vergleich mit anbieteroffenen Paketstationen erreicht das Lastenrad-Sharing etwas schlechtere Akzeptanzwerte.

LASTENRÄDER: BEDARF AM PRIVATEN TRANSPORTEN, WENIGER AN GEWERBLICHEN



Fragestellungen: Angenommen Sie können ein Lastenrad in Ihrer Nähe ausleihen: Wofür würden Sie es nutzen? n=174; Was sind für Sie die größten Hemmnisse für die Nutzung eines Lastenrades? n=174 (jeweils Mehrfachnennungen möglich)

Mehr als jede*r zweite Anwohner*in kann sich die Nutzung von Lastenrädern für den Transport von Einkäufen vorstellen. Auch für den Transport privater Gegenstände gibt es einen erkennbaren Bedarf, kaum jedoch für den Einsatz zu beruflichen oder gewerblichen Zwecken.

Das größte Nutzungshemmnis ist das Fehlen eines dauerhaften Leihangebotes. Die übrigen Hinderungsgründe verteilen sich auf das Fehlen einer sinnvollen Verwen-

dung, auf Unsicherheiten beim Fahren, auf eingeschränkte körperliche Möglichkeiten aufgrund von Alter oder Krankheit, auf befürchtete Leihgebühren, zu wenig Platz im Verkehrsraum, komplizierte Leihprozesse, lange Wege zur Lastenradstation sowie geringe Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit. Für den Aufbau eines dauerhaften Leihsystems ergeben sich Anforderung an wohnortnahe Leihstationen mit einfach zu bedienenden und leihbaren Rädern, die gut gewartet werden.

O-TÖNE ZUM LASTENRAD-SHARING: NICHT FÜR ALLE SOZIALEN GRUPPEN PRAKTIKABEL

Für mich wäre es ok, Autos überall dort, wo es nicht unbedingt erforderlich ist (große, schwere, sperrige Möbel, Waschmaschine) komplett abzuschaffen. Ich kann mir also vorstellen, für fast alles ein Lastenrad (Dreirad) zu nutzen, solange die Transport-sicherheit gewährleistet ist.

Habe einiges zu transportieren, würde ein Lastenrad ausprobieren.

Gar nicht! Das Thema Lastenfahrrad ist für uns vollkommen indiskutabel! Wir sind fast sechzig und können "nicht einfach irgendwo erstmal hin" ein Lastenfahrrad leihen. Und dann ein Paket abholen und nach Hause fahren. Und dann drei Treppen hochschleppen. Das ist völlig unsinnig, Zeitverschwendung und schlichtweg nicht zumutbar.

Ich bin 80 Jahre alt und habe seit 20 Jahren kein Fahrrad unter dem Hintern gehabt.

Als Seniorin und Senior, die immer Rad gefahren sind, kann ich uns eine Nutzung vorstellen, wenn es einen guten, also sicheren Radweg gäbe. Schwere Gebinde wie Getränkekisten sollten vom Laden mit Lastenrad angeliefert werden.

Wenn ein Lastenrad fußläufig innerhalb von 5 Minuten von meiner Wohnung am Goslarer Platz aus erreichbar ist, zur Verfügung steht und in einem ordentlichen technischen Zustand ist.

Unter gar keinen Umständen. Fahre meinen geschäftlichen PKW auch privat. Ich mag Autos! Vor allem, wenn sie elektrisch fahren.

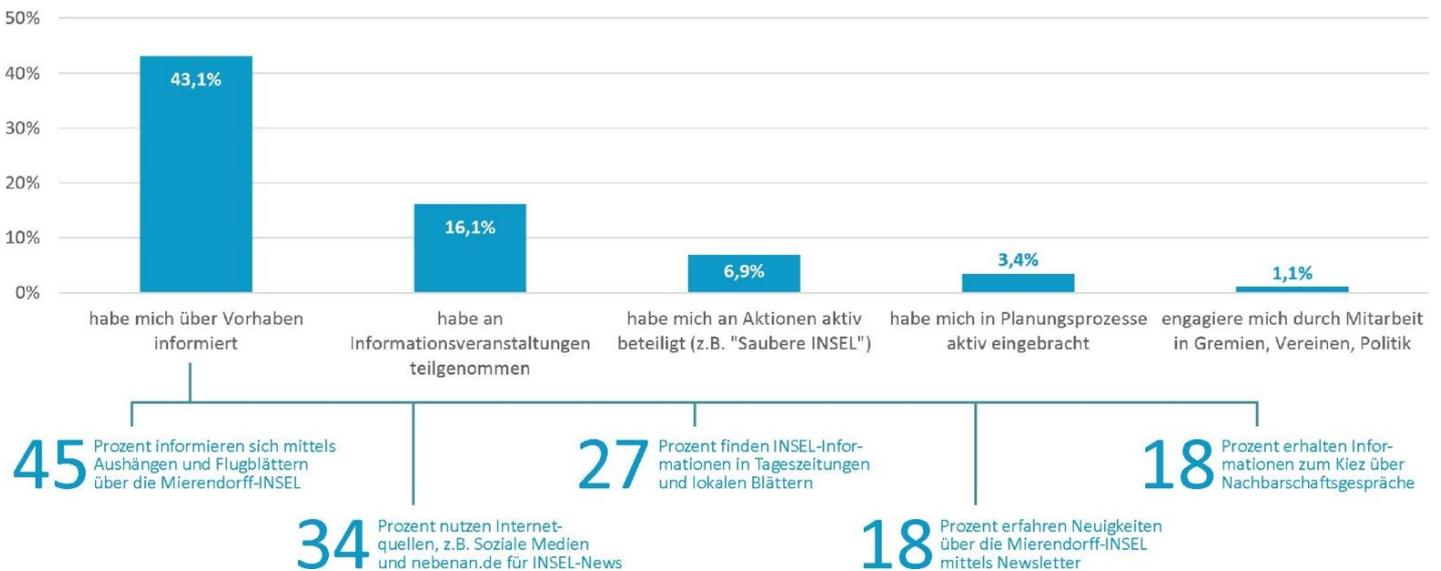
Ich fahre selbst viel Fahrrad, aber andere Personen mit Lastenfahrrädern nehme ich im Verkehr eher als Bedrohung wahr. Sie sind so breit, dass man häufig nicht überholen kann und manche Personen wirken unsicher damit. Dass man diese - ähnlich wie das jetzige Fahrrad-Sharing - überall abstellen kann, würde noch häufiger dazu führen, dass diese Geräte in der Gegend herumstehen und andere behindern. Davon gibt es in Berlin wirklich schon genug.

Fragestellung: Unter welchen Umständen könnten Sie sich vorstellen, dass das Lastenrad die Nutzung des Autos teilweise oder ganz ersetzt? (offene Antwortmöglichkeit)

Die offenen Antworten zeigen, dass das Ersetzen des Autos durch Lastenräder nicht für alle sozialen Gruppen, für alle Anlässe und äußeren Bedingungen praktikabel ist. Viele, vor allem Ältere, trauen sich das Fahren von Lastenrädern nicht mehr zu, sperrige Güter übersteigen das Fassungsvermögen und bei Regen und Schnee sind

(E-)Autos und Transporter für viele die bessere Option. Insofern kann das Lastenrad-Sharing nur eine unter mehreren Optionen für nachhaltige Transporte sein. Die Vermeidung eines einseitigen Fokus auf Lastenräder könnte auch Abwehrhaltungen vermeiden, die das Stichwort „Lastenrad“ bei manchen Befragten auslöst.

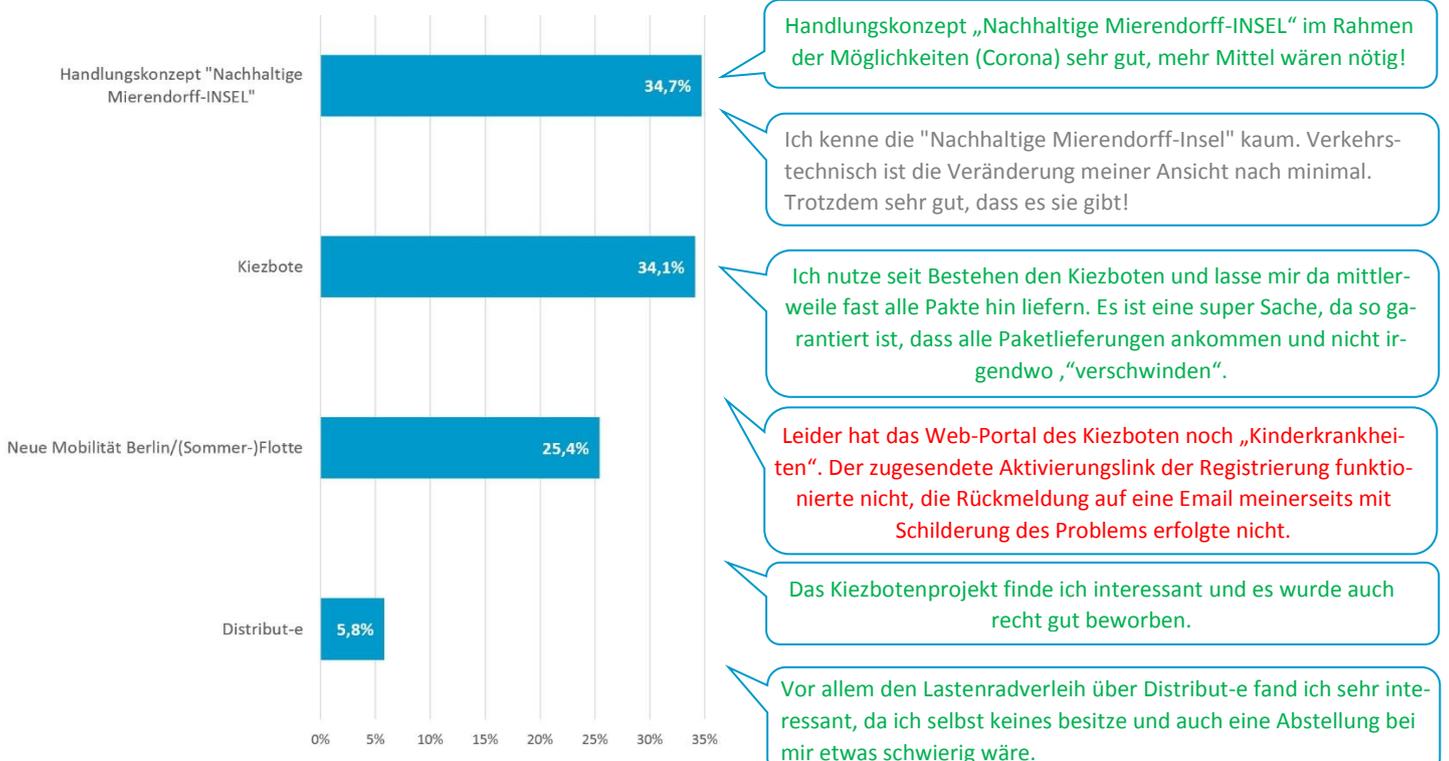
PARTIZIPATION: WENIGER ALS JEDE* R ZWEITE ÜBER STADTENTWICKLUNG IM KIEZ INFORMIERT



Auf der Mierendorff-INSEL gibt es viele Projekte und Veranstaltungen zur nachhaltigen Stadtentwicklung. Dennoch wird nur ein kleiner Teil der Anwohner*innen

mit Partizipationsangeboten erreicht. Im Vergleich mit dem Vorort Erkner fällt vor allem der geringe Informationsgrad auf (INSEL: 43%, Erkner: 68%).

LOKALE INITIATIVEN: KIEZBOTE MIT HOHER BEKANNTHEIT

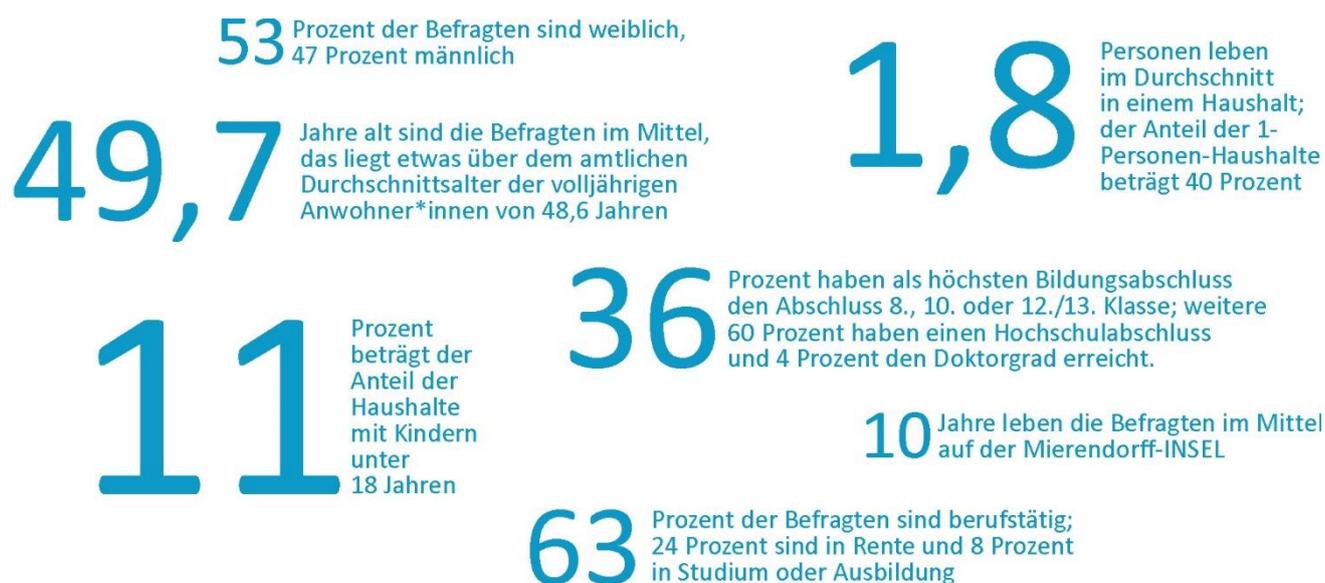


Fragestellung: Welche dieser Projekte oder Vorhaben kennen Sie?; n=174

Bemerkenswert ist die hohe Bekanntheit des „Kiezboten“. Kein anderes Vorhaben wird so häufig kommentiert. Ergänzt wird die Abbildung durch beispielhafte Einschätzungen der Befragten. Das Verhältnis aus zwei positiven (grün dargestellt) und einem kritischen Kommentar (rot) gibt etwa das Stimmungsbild aller Urteile wider.

Noch etwas mehr Bekanntheit hat das Handlungskonzept „Nachhaltige Mierendorff-INSEL“. Ausgehend von den wenigen, eher unkonkreten Einschätzungen ist dieses jedoch vielen nicht im Detail geläufig. Neue Mobilität Berlin und die damit verbundene (Sommer-)Flotte werden nicht kommentiert, Distribut-e wenige Male.

WER WURDE BEFRAGT?



WIE WURDE BEFRAGT?

Wann	Was	Wieviel
Dez 2020 – Jan 2021	Erfassung der Grundgesamtheit aller Haushalte auf der Mierendorff-INSEL	8.992
Feb 2021	Zufallsstichprobe, Verteilung der Fragebögen in die Briefkästen	1.996 Fragebögen in 29 bewohnten Straßen in allen Teilen der Mierendorff-INSEL
Feb 2021	Verteilung Erinnerungspostkarten	1.996
März 2021	Ende der Erhebung Rücklauf gesamt (online/postalisch) Rücklaufquote gesamt	174 (106/68) 8,72 Prozent

KONTAKT

Prof. Dr. Gabriela Christmann, Dr. Ralph Richter, Paul Witte, Soraya Wyssusek
Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung e.V. (IRS)
Flakenstraße 29-31, 15537 Erkner, www.leibniz-irs.de
Email: ralph.richter@leibniz-irs.de, paul.witte@leibniz-irs.de

Dieser Bericht entstand im Rahmen des Projektes „Stadtquartier 4.1: Entwicklung und praktische Umsetzung flexibler Quartiers-Hubs in der Metropolregion Berlin-Brandenburg“. Dieses wird mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung im Förderschwerpunkt Sozial-ökologische Forschung unter dem Förderkennzeichen 01UR2004 gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autor*innen.

„Stadtquartier 4.1“ wird realisiert durch

