Studie · März 2022

HENRIETTE KIEZ-CRUISER

SIGNA KINTO

IMPRESSUM

Studie: Henriette-Kiezcruiser

März 2022

Erstellt im Auftrag von

Berlin, Hermannplatz 5–10 Immobilien GmbH & Co. KG
c/o SIGNA Real Estate Management Germany GmbH
Maximiliansplatz 12, 80333 München
Telefon: 030 . 700 10 89 26

KINTO Deutschland GmbH
Toyota-Allee 5
50858 Köln
Telefon: 022 34 . 102 39 90

Projektleitung

White Octopus GmbH
Dr. Ingo Kucz, Sascha Naji
Große Hamburger Str. 28
10115 Berlin
question@whtctps.com

Durchführung

IZT – Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung
gemeinnützige GmbH
Schopenhauerstr. 26
14129 Berlin

Autor*innen:
Dr. Dirk Thomas
Sabine Flores
Friederike Ruge

Ansprechpartner:
Dr. Dirk Thomas
Forschungsleiter „Mobilität & Urbanität“
d.thomas@izt.de | T +49 (0)30.80 30 88-28

Illustration:
Sascha Westphal: Titelbild, Abbildung 2
Sandra Brandstätter: Abbildung 4, 5

Satz/Grafik: Karolin Maiwald, White Octopus GmbH

INHALT

Management Summary 2

1. Hintergrund der Studie 4

2. Ergebnisse der qualitativen Begfragung 6
- 2.1 Wohnsituation und Verkehrsanbindung der Probanden 6
- 2.2 Verkehrsmittelnutzung und Wege zur Arbeit 6
- 2.3 Erwartungen an den Toyota i-Road 8
- 2.4 Erfahrungen mit dem Toyota i-Road 9
  - 2.4.1 Überblick über relevante Erfahrungen im Testzeitraum 9
  - 2.4.2 Einordnung und Bewertung der relevantesten Erfahrungen 10
  - 2.4.3 Nutzung des i-Roads in der Testphase 12
  - 2.4.4 Veränderung des Mobilitätsverhaltens während der Testphase 13

3. Ergebnisse der quantitativen Befragung 16
- 3.1 Untersuchungsstichprobe 16
- 3.2 Verkehrsmittelnutzung und Wege zur Arbeit 17
- 3.3 Verzicht auf den Pkw und Einstellung zur Verkehrswende 20

4. Zusammenfassung 22

Abbildungsverzeichnis 24

MANAGEMENT SUMMARY

Im Rahmen der Verkehrswende arbeiten Immobilienentwickler wie auch Mobilitätsdienstleister an innovativen Mobilitätslösungen in Quartieren und Einzelgebäuden. Am Hermannplatz in Berlin haben die Toyota-Tochter für Mobilitätsdienstleistungen Kinto Deutschland GmbH sowie die Karstadt-Eignerin SIGNA Real Estate Management GmbH einen gemeinsamen Piloten durchgeführt. Entstanden ist die vorliegende Studie zur Akzeptanz innovativer Services und Fahrzeugkonzepte für die Mitarbeitenden-Mobilität am Karstadt-Standort Hermannplatz.

Diese Studie trägt den Titel HENRIETTE KIEZ-CRUISER und verweist damit auf die Mobilitätsvision, die SIGNA für den Umbau des Karstadt am Hermannplatz entwickelt hat.[1]

In dieser entwickelt SIGNA die Vision, dass der Hermannplatz und das Gebäude eng zusammengedacht werden müssen – und der Hermannplatz im Rahmen einer lebenswerten Stadtentwicklung autofrei gestaltet werden könne. Der Titel dieser Mobilitätsvision lautet: HERMANN UND HENRIETTE, wobei der Hermannplatz als »HERMANN« und das Gebäude als HENRIETTE benannt sind, um die enge und wechselseitige Verbindung von Platz und Gebäude zu unterstreichen.

Im gemeinsamen Piloten HENRIETTE KIEZ-CRUISER geht es um einen Mobilitätspiloten für Mitarbeitende im Karstadt am Hermannplatz (»HENRIETTE«), bei dem mit dem i-Road ein innovatives Fahrzeugkonzept der Kinto-Mutter Toyota zum Einsatz kam. Die speziellen Fahreigenschaften des i-Road und die für Berlin typische Kiez-Situation am Hermannplatz sind namensgebend für diese Studie.

Die Ergebnisse im Überblick:

1. Hohes Potenzial von Kleinstfahrzeugen für Pendel- und Alltagsmobilität:

- Qualitative Interviews haben gezeigt, dass es den Karstadt-Mitarbeitenden grundsätzlich möglich ist, alle Arbeitswege mit einem elektrischen Kleinstfahrzeug wie dem Toyota i-Road zurückzulegen und dabei auch Erledigungen des täglichen Bedarfs und/oder Orte für Freizeitaktivitäten aufzusuchen. Dabei wurden insbesondere die hohe Flexibilität, Wetterunabhängigkeit, Umweltfreundlichkeit sowie die erleichterte Parkplatzsuche geschätzt.

- Weiterhin stellte sich bei dem Feldtest heraus, dass der i-Road in einem Ein-Personen-Haushalt durchaus als alleiniger „Pkw“ geeignet ist, während er in Mehrfamilienhaushalten eher als Zweitwagen dienen könnte.

2. Alltagspraktikabilität gewährleistet – Lademöglichkeit beim Arbeitgeber sinnvolles Angebot:

- Quantitative Befragungen haben ergeben, dass die Karstadt-Mitarbeitenden im Schnitt einen Arbeitsweg (einfache Strecke) von 16 Kilometern zurückzulegen und damit in der von dem Toyota i-Road leicht abbildbaren Reichweite. Darüber hinaus hat ein Drittel der befragten Mitarbeitenden die Möglichkeit, zu Hause zu laden. Das Laden beim Arbeitgeber ist gewährleistet.

- Geeignete und sichere Abstellplätze inklusive entsprechender Lademöglichkeiten sind für die Mitarbeitenden wünschenswerte Voraussetzungen, um verstärkt vom Auto bevorzugt auf elektrisch betriebene Zweiradmobilität und/oder Kleinstwagen umzusteigen.

3. Hohes Potenzial durch innovative Services in Kooperation von Immobilienunternehmen und Mobilitätsdienstleistern

- Den quantitativen Befragungen konnte entnommen werden, dass sich die Mitarbeitenden durchaus vorstellen können, ein über den Arbeitgeber gestelltes Corporate-Sharing zu nutzen, während sie herkömmliche Sharing-Systeme eher ablehnen. Dieses Potenzial über Pilotierungen und gezielte Produktentwicklungen weiter auszuloten, erachten die Autor*innen als einen sinnvollen nächsten Schritt.

- Weiterhin konnte aus den Befragungen abgeleitet werden, dass die Entwicklung eines flexiblen Mobilitätsbudgets zielführend sein könnte, mit dem Mitarbeitende Mobilitätsservices nutzen und abrechnen können. Damit könnte der Umstieg auf alternative Angebote, wie beispielsweise dem Toyota i-Road gefördert werden.

- Die Autor*innen gehen davon aus, dass insgesamt der Kfz-Stellplatzbedarf am Standort durch diese und weitere Maßnahmen deutlich sinken dürfte.

- Schließlich konnten konkrete Handlungsfelder identifiziert werden, die sich im Bereich erprobter Angebote zeigen, wie zum Beispiel:

  - das Vorhalten sicherer Abstellplätze auch für hochwertige (elektrische) Zweiräder inklusive entsprechender Lademöglichkeiten

  - mitarbeiterfreundliche Finanzierung von elektrischen und hochwertigen Zweirädern im Rahmen des Dienstradleasings

  - stärkeres Promoten eines kostengünstigen Jobtickets durch den Arbeitgeber. Damit steigt die Flexibilität bei der Verkehrsmittelwahl.

4. Verkehrswende im Kontext der Mitarbeitenden-Mobilität unterstützen

- Ein relevanter Teil der Karstadt-Belegschaft befürwortet die Verkehrswende und kann sich den Verzicht auf das eigene Auto vorstellen: Insofern empfehlen die Autor*innen, das Potenzial für die Verkehrswende in der Belegschaft zu aktivieren. Die konkrete Belegschaft vor Ort zeigt eine überraschend hohe Bereitschaft, Angebote auszuprobieren oder zumindest eigene Gewohnheiten zu verändern oder zu hinterfragen. Daher empfehlen die Autor*innen folgende nächste Schritte:

  - Um das multimodale Mobilitätskonzept erfolgreich umzusetzen und den Wandel der Mobilitätsorientierung der Mitarbeitenden zu erreichen, ist es sinnvoll und geboten, ein Kommunikationskonzept mit stark visualisierten positiven Narrativen aufzusetzen.

  - Über das weitere Experimentieren und konkrete Ausprobieren neuer Mobilitätsangebote (z. B. im Sinne eines lokalen oder temporären Reallabors) kann die Bereitschaft für eine veränderte Mobilität erhöht werden. Über solche Angebote können Akteure aus der Mobilitäts- und Immobilienwirtschaft Bedarfe einschätzen und Lernfelder erschließen (z. B. zu Operations/Maintenance, Kosten, Zahlungsbereitschaft bzw. allg. User Experience).

[1] SIGNA 2020, Hermann & Henriette. Unsere Verkehrswende-Vision für das Karstadt-Gebäude und den Hermannplatz, Online unter: https://nichtohneeuch.berlin/wp-content/uploads/2020/06/henriette-und-hermann-2020-web.pdf

1. HINTERGRUND DER STUDIE

Im Zuge der Mobilitätswende entwickeln sowohl die SIGNA als auch die Toyota Tochter Kinto Mobilitätskonzepte für Quartiere, Städte und Projektgebiete, die ein mobiles Leben mit innovativen Produkten und Services ermöglichen sollen.

Im Rahmen eines Feldversuchs wurden in dem Projekt „HENRIETTE KIEZ-CRUISER" von der SIGNA gemeinsam mit der Kinto und Toyota Motor Europe[2] zwei Toyota i-Roads zur Verfügung gestellt. Vier Mitarbeiter[3] der GALERIA Karstadt Kaufhof GmbH am Standort Hermannplatz haben diese für einen Zeitraum von jeweils zwei Wochen getestet.

Im Rahmen der Erprobung sollten die Probanden sowohl für die Arbeitswege als auch die tagtäglichen Erledigungen auf den Pkw verzichten und stattdessen den Toyota i-Road nutzen (SIGNA 2020). Folgende Fragestellungen von SIGNA und Kinto wurden bei dieser Studie untersucht:

1. Welche Bedürfnisse der Alltagsbewältigung rund um Mobilität und Nahversorgung können mit einem Kleinstfahrzeug abgedeckt werden?

2. Unter welchen Bedingungen (Infrastrukturen, Services, Kosten) würden Probanden langfristig auf das eigene Auto verzichten?

3. Welche Rolle können Kooperationen von Arbeitgebern (hier: SIGNA) und Mobilitätsdienstleistern (hier: Kinto) hinsichtlich einer nachhaltigeren Mitarbeitermobilität spielen?

Für die wissenschaftliche Begleitung des Feldversuchs haben SIGNA und Kinto das IZT – Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung gemeinnützige GmbH in Berlin beauftragt.

- Mit einem hierfür entwickelten Fragebogen wurden einstündige Interviews mit den Probanden jeweils vor und nach der Testphase zu ihren Erfahrungen mit dem Toyota i-Road durchgeführt.

- Am 24. September 2020 wurde dem ersten und am 2. November 2020 dem letzten Probanden das Fahrzeug für eine Nutzungsdauer von zwei Wochen übergeben.

- Zusätzlich zur qualitativen Erhebung wurde im November 2020 im Auftrag der SIGNA und der Kinto eine schriftliche Befragung unter den Karstadt-Mitarbeitenden am Standort Hermannplatz gestartet.

Ziel der quantitativen Befragung war es, zuverlässige Informationen zum Mobilitätsverhalten aller Mitarbeitenden zu gewinnen und die im Rahmen der bereits durchgeführten Interviews gewonnenen Erkenntnisse abzusichern, um eine Ableitung allgemeingültiger Aussagen zum Mobilitätsverhalten und -präferenzen der Mitarbeitenden treffen zu können.
Die Teilnahme an der Umfrage war freiwillig und anonym. An der schriftlichen Befragung nahmen insgesamt 41 Karstadt-Mitarbeitende des Standortes am Hermannplatz teil. Aufgrund der coronabedingten Lockdowns am Standort wurde im Juni 2021 eine Nachfassaktion durchgeführt; zumal mit einem weiteren harten Lockdown für den Einzelhandel Mitte Dezember 2020 gerechnet wurde. Die hier dargestellten

Abb. 1: Ansicht Hermannplatz mit zukünftigem Karstadt-Gebäude, © SIGNA

Ergebnisse erheben nicht den Anspruch der Repräsentativität, liefern dennoch wichtige Einblicke in das Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden.

Bei dem Toyota i-Road handelt es sich um ein ultrakompaktes, dreirädriges Elektrofahrzeug, das als sogenanntes „Personal Mobility Vehicle" (PMV) die Vorzüge eines Kleinstwagens mit der Wendigkeit eines Zweirads kombiniert und so mehr Flexibilität im Straßenverkehr bietet.

Das Fahrzeug passt mit einer Länge von 2,35 m und einer Breite von 87 cm in nahezu jede Parklücke. Die Reichweite des Fahrzeugs beträgt laut Hersteller bei einer vollständig geladenen Batterie bis zu 50 Kilometer. Diese kann innerhalb von drei Stunden an jeder haushaltsüblichen Steckdose aufgeladen werden. Der Toyota i-Road verfügt über zwei hintereinander installierte Sitzplätze und hat eine geschlossene Fahrerkabine, die vor jeglichen Wetterbedingungen schützt. Das Fahrzeug wurde bereits in Tokio und Grenoble eingesetzt (Toyota 2020). Zwischen 2014 und 2017 war der i-Road in Grenoble Bestandteil eines Carsharing-Projektes (Elektroauto-News 2020).

[2] Im Folgenden fassen wir die Toyota Kreditbank und die Toyota Motor Europa als Toyota zusammen.
[3] Um alle Gender abzubilden, wird im vorliegenden Text mit dem * gegendert. Da jedoch alle Probanden, die an der Studie teilnahmen, sich als männlich definieren, fällt das Gendern in Bezug auf diese aus.

2. ERGEBNISSE DER QUALITATIVEN BEFRAGUNG

2.1 Wohnsituation und Verkehrsanbindung der Probanden

An der Erprobung des Toyota i-Road nahmen insgesamt vier männliche Probanden des Standortes am Hermannplatz teil. Im Durchschnitt sind die Probanden 54 Jahre alt (Min. = 44, Max. = 59 Jahre). Jeweils zwei der vier Probanden wohnen im inneren und zwei außerhalb des S-Bahn-Rings von Berlin. Die Haushaltsgröße beträgt zwischen zwei und sechs Personen, wobei in keinem der Haushalte Kinder unter zehn Jahren leben.

Von den vier Probanden wohnt einer in einer eigenen Immobilie und drei zur Miete. Nur ein Proband hat aufgrund seiner Wohnsituation keine Möglichkeit, den Toyota i-Road zuhause zu laden, da sich die Mietwohnung im vierten Stock befindet. Allerdings verfügt der Standort am Hermannplatz über zwei Ladesäulen, sodass die Möglichkeit des Ladens am Arbeitsplatz gegeben ist. Alle vier Teilnehmer können den Toyota i-Road auf einem privaten Stellplatz abstellen, der üblicherweise für den Pkw genutzt wird.

Für alle Probanden ist der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) leicht zugänglich. Der Bus ist mit maximal fünf Minuten Fußweg sehr gut erreichbar. Der Fußweg zur Straßenbahn oder U-Bahn beträgt bis zu 15 Minuten. Bei zwei Probanden nimmt er sogar nur fünf Minuten Zeit in Anspruch. Die S-Bahn und die Regionalbahn sind mit zehn Minuten Fußweg nur für einen der vier Probanden gut erreichbar.

2.2 Verkehrsmittelnutzung und Wege zur Arbeit

Drei der vier Haushalte haben einen Pkw. Ein Haushalt verfügt über zwei Pkw. In einem der Haushalte gibt es neben dem eigenen Pkw auch ein Motorrad, das ebenfalls für den täglichen Arbeitsweg genutzt wird, obwohl dieser Proband seinen Arbeitgeber auch im Vergleich zu den anderen Teilnehmern am einfachsten und schnellsten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen könnte. Neben funktionstüchtigen Fahrrädern waren in keinem der Haushalte weitere Fahrzeuge vorhanden.

Zwei der vier Probanden nutzen täglich bzw. fast täglich das Fahrrad, mit dem auch der Weg zur Arbeit zurücklegt wird. Während einer der beiden Probanden ein- bis dreimal pro Woche den Arbeitsweg mit dem Pkw zurücklegt, nutzt der andere Proband nur ein- bis dreimal pro Monat die öffentlichen Verkehrsmittel oder den Pkw. Der vierte Proband absolviert seinen Arbeitsweg typischerweise ein- bis dreimal pro Woche entweder mit dem privaten Pkw oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Für die öffentlichen Verkehrsmittel fallen Fahrzeiten bis zu 35 Minuten an, wobei ein einmaliges Umsteigen erforderlich ist und eine Monatskarte genutzt wird.

Von denjenigen Mitarbeitern, die gelegentlich mit dem Pkw zur Arbeit fahren, nutzt kein Proband den Pkw-Stellplatz im Parkhaus Karstadt Hermannplatz. Die monatliche Parkkarte, die Karstadtmitarbeitenden für 30,00 Euro erwerben können ist zwar bekannt, wird aber von ihnen nicht genutzt: *„Dafür müsste man dauerhaft einen Parkplatz mieten. Das wäre günstiger als jeden Tag einen Parkschein zu kaufen. Manchmal hat man auch Glück, draußen einen Parkplatz zu finden“* (Proband Nr. 1).
Ein Proband bildet gelegentlich mit seiner Kollegin für die Rückfahrt nach Hause eine Fahrgemeinschaft: *„Manchmal ergibt es sich mit einer Kollegin […], aber das ist dann meistens eher der Rückweg […], wenn ich morgens mit dem ÖPNV zur Arbeit gekommen bin“* (Proband Nr. 4). Gleichwohl können sich alle Probanden grundsätzlich vorstellen, Fahrgemeinschaften mit anderen Kolleg*innen zu bilden.

Grundsätzlich befürworten alle Interviewteilnehmer die Verkehrswende. Einer der Probanden sieht konkreten Handlungsbedarf beim weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur: *„Naja gut, eine Verkehrswende ist in dem Sinne ja nicht schlecht, aber es scheitert meistens ja an der Umsetzung. Wir können ja nicht hier sagen, alle sollen jetzt elektrisch fahren – die Idee ist ja nicht schlecht – aber, wenn ich bei uns hier im Umkreis gucke, ich hab noch nicht mal ´ne Ladesäule in der Nähe“* (Proband Nr. 3).
Die Frage, mit welchen Verkehrsmitteln ihrer Meinung nach die Kolleg*innen zur Arbeit kommen sollten, beantworten alle damit, dass die meisten Mitarbeitenden ihren Arbeitsweg mit dem ÖPNV zurücklegen, was von ihnen befürwortet wird.

Auf die Frage, was der Arbeitgeber tun kann, um die nachhaltige Mobilität der eigenen Mitarbeitenden zu fördern, nennen zwei Probanden das bereits existierende vom Arbeitgeber angebotene Jobticket sowie das Vorhalten von Abstellplätzen für Zweiräder der Mitarbeitenden.

Mit Blick auf das, was bereits für die Kund*innen getan wurde, um die nachhaltige Mobilität zu fördern, äußern sich die Probanden grundsätzlich sehr positiv:

> *„Es gibt zwei Ladestationen auf dem Hof, die sind öffentlich zugänglich. Dort gibt es auch eine sehr große überdachte Stelle, wo […] der Kunde das Fahrrad abstellen kann. Es gibt sogar eigene Flächen für Lastenräder. Also da sind wir schon ganz gut aufgestellt“* (Proband Nr. 1).
>
> *„Wir haben da ´ne Begegnungsstätte. Die haben da für Fahrräder ´ne Servicestation vor Ort am Hermannplatz. Das heißt, die können auch die Fahrräder reparieren, aufpumpen. Das heißt, alles, was mit Fahrrad zu tun hat, sind wir da schon weit vorne gegenüber Mitbewerbern“* (Proband Nr. 4).

Die während der Corona-Pandemie geschaffen Pop-up-Radwege in Berlin werden von den Teilnehmern insgesamt eher kritisch gesehen, auch wenn diese aus ihrer Sicht für die Fahrradfahrer*innen Vorteile bringen und diese auch von zwei Probanden genutzt wurden.

Drei Probanden wohnen innerhalb des Geschäftsgebietes bzw. Tätigkeitsgebietes von Sharing-Anbietern. In ihrem näheren Wohnumfeld werden vor allem Carsharing-Fahrzeuge angeboten, die nicht von ihnen genutzt werden: *„Wenn man ein Auto vor der Tür hat, wo ist dann der Sinn, sich noch ein Carsharing-Auto zu mieten? Wenn ich jetzt vielleicht kein Auto hätte und müsste mal was transportieren, dann vielleicht“* (Proband Nr. 2).

Auch andere Sharing-Angebote werden von den Interviewteilnehmern überwiegend abgelehnt. *„Also in Berlin ist es einfach zu viel. Das Angebot, was es allein schon für Fahrrad-Anbieter gibt, dann kommen die E-Roller hinzu“* (Proband Nr. 1). So sind zwei

Abb. 2: Produktvision von Kinto im Alltag, © Kinto Deutschland, Illustration: Sascha Westphal

Probanden der Auffassung, dass sogenannte Sharing-Angebote für (Elektro-)Fahrräder, E-Scooter und E-Roller eher für Tourist*innen interessant sind. Gleichzeitig werden auf den Gehwegen herumliegende E-Scooter kritisiert, die von zwei Probanden als Gefahrenquelle wahrgenommen werden. Gemeinhin spielen die Sharing-Angebote für die Probanden persönlich keine Rolle, auch wenn sie neben den Nachteilen wie hohe Kosten auch die Vorteile anführen: *„Sicherlich ist man flexibel, man kommt schnell von A nach B“* (Proband Nr. 4). Zwei von vier Probanden gehen von einem weiteren Wachstum des Marktes für Mikromobilität in den kommenden Jahren aus. Ein Proband kann sich durchaus vorstellen, ganz auf den eigenen Pkw zu verzichten, wobei er seine Aussage allerdings umgehend relativiert: *„Also ich persönlich schon. Klar, es sind natürlich andere Faktoren wie Einkaufen, Reisen – man muss natürlich immer das gesamte Paket sehen“* (Proband Nr. 4).

Zwei Probanden können sich vorstellen, auf ein eigenes Fahrrad bzw. Pedelec oder E-Bike umzusteigen:

> *„Ich denke mal, ich würde das auch machen. Natürlich nicht in den Wintermonaten, wenn Eis und Schnee liegen. Aber generell würde ich das auch machen. Ich hab da jetzt gerade einen Bericht gesehen, man kommt damit ja ziemlich weit und man kommt da nicht schon kaputt auf Arbeit an. Von daher ist es bestimmt für den einen oder andren eine gute Sache. Es ist sicherlich auch vorstellbar, dass man das vom Arbeitgeber vorfinanziert bekommt und der zieht dann monatlich vom Gehalt was ab“* (Proband Nr. 3).

> *„Es ist nicht alles machbar mit dem Fahrrad. Ich hab auch einen Teil der Familie hier am Rand von Berlin, da komm ich mit sowas gar nicht hin. Also das wäre sehr beschwerlich. Da bin ich schon aufs Auto angewiesen. Mit einem Pedelec wäre es machbar. Das ist auf jeden Fall eine Sache, wo ich demnächst drüber nachdenken würde. Fahrradwege müssten auf jeden Fall breiter sein und in einem vernünftigen Zustand“* (Proband Nr. 1).

Einen Umstieg auf ein Kleinstfahrzeug wie den Toyota i-Road können sich grundsätzlich zwei Probanden vorstellen, wobei dieser von Reichweite und Lademöglichkeiten abhängig gemacht wird. *„Denkbar ist das schon. Das hängt dann von der Reichweite ab und den Lademöglichkeiten auf der Arbeit. Und was man mitführen kann […]. Ich habe überlegt, mir vielleicht nächstes Jahr einen Elektroroller zu kaufen. Aber den kaufe ich. Hier wo ich wohne, ist Sharing unmöglich“* (Proband Nr. 3).

2.3 Erwartungen an den Toyota i-Road

Wenn die Probanden an den Toyota i-Road denken, können sich fast alle Probanden vorstellen, auf ein Kleinstfahrzeug umzusteigen. Ein Proband, der im inneren Bereich des S-Bahn-Rings wohnt, merkt hierzu an: *„Ja, klar. Im Prinzip bringt mich ja jedes Auto von A nach B. Damit hätte ich jetzt kein Problem“* (Proband Nr. 2). Auch ein Proband, dessen Wohnsitz außerhalb des S-Bahn-Rings liegt, äußert sich optimistisch: *„Der macht n'en passablen Eindruck, den Rest muss man sehen. Es ist durchaus möglich, sonst hätte ich mich auch nicht darauf beworben. Ich könnte das Enkelkind auch mal in den Kindergarten bringen“* (Proband Nr. 3).

Während ein Proband sich als erklärter Fan der Automarke Toyota für die Testphase des Toyota i-Road entschieden hat, konnten sich zwei Probanden besonders für die Kurvenlage des Fahrzeugs begeistern – darunter ein Motorradfahrer und ein Proband, der zuvor einen Roller mit Verbrennungsmotor hatte. Der vierte Proband wurde von den anderen Probanden auf die Testphase aufmerksam gemacht. *„Wir hatten ja am Personalausgang ein Infoplakat und dann hab ich ja natürlich parallel gehört, dass ein bis zwei Kollegen, es schon getestet hatten. Da unterhält man sich ja untereinander auch mit den Kollegen wie es ist, weil man neugierig ist. […] Es ist natürlich schon einzigartig. Klar gibt es zum Beispiel von Piaggio Alternativen, mit diesen dreirädrigen Geschichten. Aber es hat ja trotz alledem eine Alleindarstellung. […] Also ich fands interessant, einmal das Gesamtpaket. Er sieht natürlich auch sehr futuristisch und sehr außergewöhnlich aus. Also er fällt natürlich extrem auf. Dann natürlich, klar, dass er elektrisch betrieben ist. Dann natürlich auch, dass wir die Möglichkeit haben, über unseren Arbeitgeber zu laden“* (Proband Nr. 4).

Bereits vor Beginn der Testphase haben alle Probanden bekundet, den Toyota i-Road täglich bzw. fast täglich nutzen zu wollen, mindestens um ihren täglichen Arbeitsweg zurückzulegen. Zwei Probanden beabsichtigen das Fahrzeug auch darüber hinaus zu nutzen, wie beispielsweise für den täglichen Bedarf einkaufen zu fahren. Weiterhin können sich zwei Probanden die Nutzung darüber hinaus beispielsweise für Wege zum Sport vorstellen. Auf die Frage nach ihrer ersten Reaktion als sie den Toyota i-Road auf dem Poster gesehen haben, mit dem die Teilnehmer rekrutiert wurden, fallen die Antworten durchweg positiv aus.

> *„Der erste Gedanke war: […] Es ist irgendwas Elektrisches auf jeden Fall. Von der Form sah man nicht viel, der war nur frontal abgebildet. So richtig offenbaren tut sich das ja erst, wenn man den von der Seite sieht. Nur das Logo der Marke, da war ich schon dabei. Als ich Videos im Internet gesehen habe, da war ich schon fasziniert. Die Wendigkeit, gerade in Kurven und so. Die kleine Fläche, die er hat und was er trotzdem kann, das ist schon faszinierend. Besonders die Geschichte aus Grenoble, da gibts so 'n Beitrag auf YouTube, das war in Verbindung mit dem Thema jetzt, das ist schon sehr interessant. Das ist das richtige Fahrzeug für so ein Sharing“* (Proband Nr. 1).

> *„Auf dem Poster war nur die Frontaufnahme zu sehen, deshalb ja natürlich gleich mal im Internet geschaut. Zuerst hab' ich gedacht: Man, ist ja fast wie beim Motorrad, könnte spaßig sein, das zu fahren!“* (Proband Nr. 2).

Alle Probanden gehen davon aus, dass sie in ihrem Freundes-, Bekannten- und Kollegenkreis mit dem Versuch Aufmerksamkeit erwecken werden: *„Überrascht und sehr neugierig werden alle sein. Da kommen sicherlich dieselben Fragen, die wir uns auch gestellt haben: Wie ist die Reichweite? Was die Spitzengeschwindigkeit? Für wie viele Personen ist er ausgelegt?“* (Proband Nr. 1).

Zwei der vier Probanden haben vor der Erprobung bereits Erfahrungen mit einem Hybridfahrzeug gesammelt. Während ein Proband ebenfalls Eigentümer eines Toyota Corolla ist und das Anfahrverhalten im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren und damit auch den höheren Fahrspaß lobt, berichtet ein weiterer Proband von seinen positiven Erfahrungen. *„Für den Stadtverkehr ist das sicherlich ´ne super Sache, für die Umwelt sowieso“* (Proband Nr. 3).

2.4 Erfahrungen mit dem Toyota i-Road

2.4.1 Überblick über relevante Erfahrungen im Testzeitraum

Der gute erste Eindruck vom Toyota i-Road bei Einführung und Übernahme des Testfahrzeugs bestätigte sich den Probanden bei ihrer ersten Fahrt mit dem Toyota i-Road außerhalb des geschützten Parkdecks im Berliner Straßenverkehr. Sie beschrieben diese zunächst als spannend, ungewohnt und unterhaltsam. Die in Teilen schlechten Fahrbahnverhältnisse wiesen jedoch schnell auch Nachteile auf: *„Das Einzige, was man sofort gemerkt hat, ist: Er ist schlecht gefedert. Berliner Straßen sind ja mit Schlaglöchern übersäht. Man rumpelt da ganz schön drinne“* (Proband Nr. 2).
Ein anderer Proband erklärte, dass er sein erstes Fahrerlebnis tagsüber im Berliner Stadtverkehr als sehr positiv empfunden habe. Gleichzeitig wollte er aber das Aufkommen von Unsicherheit oder gar Unwohlsein bei einer Fahrt mit dem i-Road in der Dunkelheit nicht ausschließen: *„War ja auch bei Helligkeit. Ich sag mal von daher, war ok“* (Proband Nr. 3).

Ein weiterer Aspekt, der einem Probanden zunächst Sorge bereitete, war der Ladezustand des Fahrzeugs. Er beschreibt, *„dass man immer den Akku im Auge hat“*, weil er bisher noch kein elektrisches Fahrzeug genutzt hatte: *„Ja, da musste man erst ´ne gewisse Erfahrung sammeln, weil das Fahrzeug an sich und die Akkus, die haben ja schon ein paar Jahre auf dem Buckel. Von daher ist klar. Und bei dem Wetter jetzt, musste man so ziemlich alle elektrischen Verbraucher, die dranne sind, einschalten, also*

Abb. 3: Das Testfahrzeug – der Toyota i-Road, © Toyota

Scheibenwischer und auch diese Frontscheibenheizung. Und wie sich das verhält, das ist erst Erfahrungswert. Da musste man erst Erfahrung sammeln.“ (Proband Nr. 1).

Trotz der Eingewöhnungsphase beurteilen alle Probanden die erste Fahrt insgesamt als gut und betonen dabei insbesondere den hohen Unterhaltungswert: *„Hat mega-viel Spaß gemacht. Ich hatte dann Spätschicht und bin direkt dann von Neukölln nach Tempelhof gefahren“* (Proband Nr. 4).

Die Reaktionen im Umfeld der Probanden waren gespalten: von positiv empfundener Neugierde, über Skepsis bis hin zu (ironischer) Belustigung. Die Probanden berichten, dass sie von Passanten mit einer Vielzahl von Fragen zum Fahrzeug konfrontiert wurden: *„Viele haben gesagt, dass es sehr interessant aussieht und was es ist, haben sie gefragt und wie es sich fährt und die Hintergründe. Also waren wirklich vielseitig die Anfragen“* (Proband Nr. 4). Dabei zeigte sich, dass die Fragen sich stark ähnelten: *„die Fragen gleichen sich immer: Was ist das? Wie ist die Reichweite? Wie schnell fährt es? Wie und wo wird es aufgeladen? Ja, also die haben gefragt, ob das jetzt ein kleines Auto ist. Die Reaktionen waren durchweg positiv“* (Proband Nr. 1).

Schon der ungewohnte Anblick des Fahrzeugs erzielte eine hohe Aufmerksamkeit. So erzählt ein Proband, dass er im Rahmen einer Straßenkontrolle sogar von einem Polizisten angesprochen wurde: *„Sieht schon spannend aus“* (Proband Nr. 3). Darüber hinaus brachte die ungewöhnliche Form sowie das innovative Konzept des Toyota i-Roads nicht nur interessierte Nachfragen hervor, sondern auch ironische Belustigungen. Insbesondere ein Proband gibt wieder, dass das Fahrzeug von Kolleg*innen belächelt wurde: *„Die können sich alle gar nicht einkriegen, weil, für die ist das kein Auto. Für die is dat irgendein Spielzeug. Für die ist das also allet überhaupt nichts. Die haben sich im Prinzip lustig gemacht, weil is ja kein Auto für die.“* Der Proband wiederum reagierte auf derartige Aussagen souverän, in dem er erörterte, wie der Toyota i-Road gefahren werden kann und welche Vorteile er mit sich bringt: *„So schlimm ist das überhaupt nicht. Das ist ganz normal. Man kommt von A nach B. Ist ein bisschen kleener allet und keine Heizung drin. Und für ´n Fun ist das ganz lustig“* (Proband Nr. 2). Nicht alle Probanden empfanden die Reaktionen ihrer sozialen Umwelt als durchgehend positiv. Letztendlich beteuern aber alle Probanden, dass die Reaktionen im großen Ganzen positiv waren, sobald das Fahrzeug näher von ihnen erklärt wurde.

Alle Probanden haben während des Versuchs den Toyota i-Road in den letzten Wochen täglich bzw. fast täglich genutzt. Ein Proband hat seine Kollegin drei- oder viermal in dem i-Road mitgenommen, die *„schwer begeistert“* war (Proband Nr. 4). In der Regel waren die Probanden mit dem Fahrzeug allein unterwegs. Allerdings thematisierten zwei der Teilnehmer den im Vergleich zum konventionellen Pkw eingeschränkten verfügbaren Platz im Gefährt. So beschreibt ein Proband, dass er auf Grund seiner großen Körpergröße nicht zu zweit mit dem i-Road fahren kann. Ein weiterer Proband weist darauf hin, dass er bei den Fahrten oft viel Gepäck transportierte und *„das zählt ja auch schon fast als eine Person“* (Proband Nr. 2). Ein anderer erzählt von einer kurzen Fahrt mit einem Beifahrer, die es beide als *„schon sehr beengt“* empfanden (Proband Nr. 3).

Das Fahrerlebnis wird von zwei Probanden als gut bewertet. Ein Proband beurteilt das Fahrerlebnis als sehr gut und der andere als mittelmäßig, sodass im Schnitt das Fahrerlebnis als gut bewertet wird.

2.4.2 Einordnung und Bewertung der relevantesten Erfahrungen

Die **Kritiken** zum Fahrerlebnis bzw. zur Fahrsicherheit sind divers:

- Ein Proband bezieht sich hier auf die auf 45 km/h limitierte Fahrzeuggeschwindigkeit. Dadurch werde der i-Road vor allem im Stadtverkehr *„leicht übersehen von den größeren Lkws oder Sprintern. Die einen da nicht so ernst nehmen als Auto oder Fahrzeug“* (Proband Nr. 2).

- Ein anderer Proband hingegen gibt in puncto Sicherheit ein positives Feedback und bezieht sich dabei auf die Bremsleistung: *„Er bremst gut. Das muss man sagen [...]. Ich hatte nie das Gefühl der Unsicherheit in dem Fahrzeug“* (Proband Nr. 1). Allerdings relativiert er seine Aussage danach umgehend, indem er anmerkt, dass der i-Road über keine Knautschzone verfügt.

- Ein großer Kritikpunkt für zwei der Probanden ist das Akkuladevermögen: *„Was natürlich so ´n bisschen der Knackpunkt ist – aber das liegt auch ein bisschen natürlich am Alter der Akkus – ist die Reichweite“* (Proband Nr. 4). Beide fühlten sich unsicher, wenn sie weitere oder unbekannte Strecken zurücklegten, da sie einerseits den Akkuverbrauch nicht genau einschätzen konnten und andererseits nicht auf eine ausreichende Ladeinfrastruktur vertrauen wollten.

- Allein eine Person traf eine Aussage zum Design, die ihre Meinung dazu mit diesen Worten ausdrückte: *„etwas retro, etwas altbacken, ja. Könnte man etwas nachziehen“* (Proband Nr. 1).

- Ein weiterer negativ auffallender Aspekt ist der enge Innenraum und der Komfort insbesondere auf dem Rücksitz (Ausführungen siehe oben). Einem größeren Teilnehmer mit einer ebenfalls großen Schuhgröße fiel diesbezüglich auf, dass das Treten der Fußbremse für ihn zu Beginn schwierig war (Proband Nr. 4). Auch konnten keine größeren Einkäufe oder Alltagsgepäck transportiert werden.

- Ein Proband beschreibt das Fahrerlebnis teilweise als verkehrsgefährdend: *„Das ganz große Problem ist, wenn sie über eine Bushaltestelle fahren. Wenn der 38-Tonner im Sommer bei der Hitze den Asphalt bewegt und Wellen ausschlägt und Sie fahren mit 47 km/h drüber weg im Dunkeln, dann versetzt der dat Fahrzeug um 'nen halben dreiviertel Meter nach links oder rechts. Und wenn da jemand fährt, dann haben Sie ein Problem. Das hatte ich vier Mal, dass er mich dann so versetzt hat, dass ich wirklich ins Schwitzen gekommen bin“* (Proband Nr. 3).

- *„Also einen Unfall möchte ich mit dem Teil nicht haben. Wenn Sie da ´nen Seitenaufprall haben und da ist ja nur Kunststoff drinne. Sie werden da auf der anderen Seite gleich wieder rausgedrückt. Da ist ein bisschen was nachzubessern, denk ich mal“* (Proband Nr. 2).

- Trotz der als gut bewerteten Beschleunigung empfanden zwei Probanden die Geschwindigkeit von 45 km/h als zu gering, da das Überholen im Verkehr so nur schwer möglich war und sie sich selbst als Verkehrshindernis fühlten.

- Durch die fehlende Dämmung des Innenraums wird der Geräuschpegel im Fahrzeug als hoch wahrgenommen. *„Also ich dachte so'n Elektrofahrzeug, wenn man auf der Straße is, hört man sie ja nicht. Im i-Road selbst dachte ich: Ist ja schon ganz schön laut“* (Proband Nr. 2).

- Die insbesondere beim Lenken deutlich spürbaren Unebenheiten der Straße wurden als unangenehm empfunden: *„Bei Längsfugen auf der Straße, wenn man die hat und dann die Spur wechselt, das ist ein bisschen tricky“* (Proband Nr. 1).

- Abgesehen davon wird das schnelle Beschlagen der Scheiben bemängelt (Proband Nr. 2).

- Schließlich wird die Reichweite des Fahrzeugs moniert: *„Die Reichweite ist schlecht. Weil egal, ob sie jetzt dieses Gefährt in Bochum, Saarbrücken, München oder Berlin [nutzen], wir sind Großstädter, auch die mittleren Städte, sie müssen davon ausgehen, sie fahren nicht nur zur Apotheke, sie wollen mal zu ihrem Freund und so fahren und wenn sie dahinfahren, dann müssen sie auch wieder zurückkommen. Und die meisten wohnen ja doch in irgendwelchen Wohnblocks, wo sie dann nicht die Möglichkeit haben, ihn aufzuladen und dann kommen sie einfach nicht mehr zurück.“* (Proband Nr. 3).

- Zum Komfort auf dem Rücksitz machten zwei Probanden Angaben, denn der Komfort wird auf dem Rücksitz durch den fehlenden Platz deutlich beeinträchtigt. *„Meine Kollegin ist wirklich klein und zierlich – und sie ist auch hart im Nehmen – aber sagen wir mal so, täglich wäre sie, glaube ich, nicht mitgekommen. Das war dann wirklich nur alle zwei bis drei Tage. Meine Frau und meinen Sohn habe ich auch überreden können. Mein Sohn ist mittlerweile auch fast 1 Meter 80, mit 15 Jahren. Der ist auch mal mit mir 'ne Runde gedreht. Aber alle, die wirklich deutlich größer waren, haben gesagt, wirklich nicht langfristig. Also für 'ne kleine Person, denke ich mal, ist es machbar“* (Proband Nr. 4).

- Bei Proband Nr. 4 trat ein konkretes Problem mit dem i-Road bei der Kombination von Nässe und kalten Temperaturen auf: *„ich hab nur das Problem gehabt, als es morgens relativ frisch war, das war auch, wo ich meine Kollegin abgeholt hatte, dass im Display wie so ´ne Art Warnmeldung war. Bin dann relativ zügig rechts rangefahren und letztendlich war da dann wie so ´ne Art Werkzeug oder Schlüssel zu sehen. Das hatte ich beim ersten Mal und dann nochmal ´nen anderen Tag, wo´s wirklich relativ kalt war.“*

- Jeweils zwei Probanden haben in dem Fahrzeug eine Heizung und bessere Lüftung vermisst. *„Jetzt in der Jahreszeit natürlich 'ne Heizung, ist klar. Aber logisch, ist bei so einem Elektrofahrzeug schwierig mit der Energieversorgung“* (Proband Nr. 1). *„Schwierig war es dann, wenn ich frühmorgens zu meiner ersten Arbeit gefahren bin, da musste ich dann um halb sechs aus dem Haus. Die Belüftung ist doch ein bisschen unzureichend. Vorne ist ok, aber sie müssen ja auch rechts und hinten aus dem Fenster schauen auf die Spiegel, gerade wenn sie dann abbiegen. Da ist dann die erste Viertelstunde Blindflug angesagt“* (Proband Nr. 3).

- Bei den Ausstattungsmerkmalen bzw. dem Zubehör hätten sich drei Probanden ein Radio gewünscht: *„Also, muss natürlich kein High-End-Radio sein oder ein DHW-Radio, aber ich habe dann meine eigene JBL-Box hinten reingelegt und hab dann Radio gehört, über mein Handy dann Radio gestreamt, weil ohne Radio ist schon ein wenig eintönig“* (Proband Nr. 4).

Am positivsten wird die Beschleunigung des Toyota i-Road beurteilt, gefolgt von dem Design und der Geschwindigkeit des Fahrzeugs. Positiv bewertet wurden auch die Stabilität und Beschleunigung des Fahrzeugs auf der Straße:

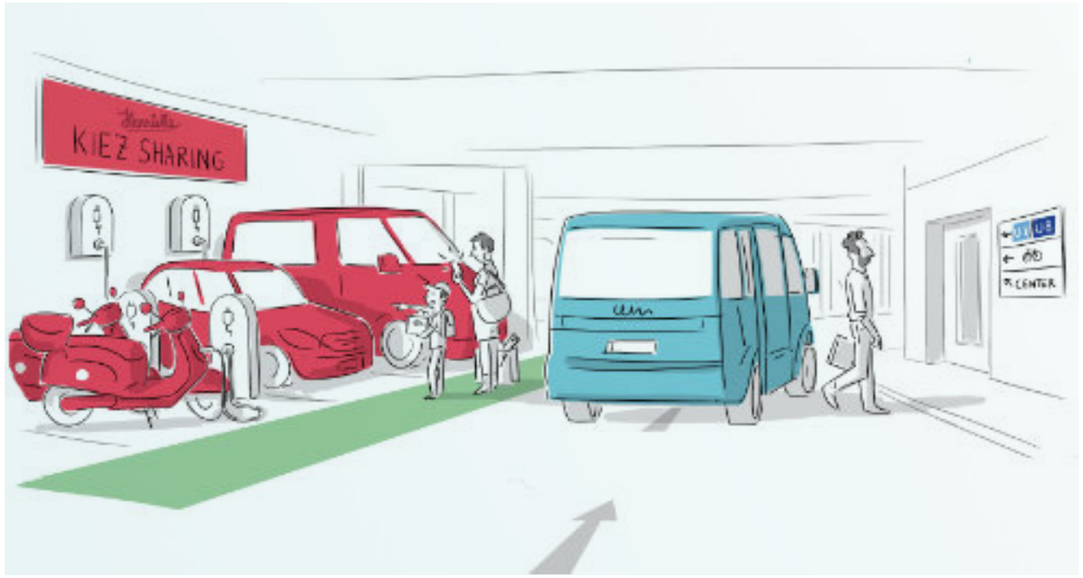

Abb. 4: Geplante Kiezsharingangebote im zukünftigen Karstadt-Gebäude, © SIGNA, Illustration: Sandra Brandstätter[4]

– *„Also man kann im fließenden Verkehr – und wenn ´s mal ´ne schnellere Straße ist und es hergibt – man kann da mitschwimmen. Also es ist für den Stadtbereich ausreichend.“* (Proband Nr. 1).

– Zwei Probanden haben die Vorteile beim Parken geschätzt. Dabei betont Proband Nr. 1, dass durch die Bauweise des i-Roads beispielsweise zu Motorradfahrern schnell Kontakte entstanden sind: *„Ja, bei der Parkplatzsuche, da hab ich´s einfach auf den Bürgersteig gestellt, neben andere Fahrzeuge, Motorräder und sowas. Und da war auch gleich der Kontakt da, mit anderen.“*

– Ebenfalls zwei Probanden nennen als weitere Vorzüge die Wendigkeit und Kurvenneigungstechnik des Fahrzeugs: *„Wenn se ´ne Strecke haben mit vielen Kurven is dat herrlich.“* (Proband Nr. 2).

– Das ungewöhnliche Fahrzeugkonzept hat Aufmerksamkeit bei Passanten hervorgerufen: Insbesondere von Kindern und Passant*innen erhielten die Probanden positives Feedback. So berichtet Proband Nr. 2, dass *„wenn se an der Ampel warten, da haben sie von de Fußgänger mal eben ´nen Daumen hoch gekriegt, weil die haben sich gefreut darüber, weil kennt man ja sonst nicht. Is mal wat andres als ´nen Auto.“*

2.4.3 Nutzung des i-Roads in der Testphase

Alle Probanden haben über den Zeitraum ihr Fahrrad ersetzt, das von zwei Probanden gewöhnlich täglich bzw. fast täglich und von den anderen beiden Probanden zumindest an ein bis drei Tagen pro Woche genutzt wird. Dabei wies ein Proband darauf hin, dass er während der Testphase das Fahrrad für Kurzstrecken von ca. fünf Minuten vollständig durch den i-Road ersetzt hatte. Auch das von einem Probanden täglich u. a. auch für den Weg zur Arbeit genutzte Motorrad wurde in dem Zeitraum der Erprobung durch den i-Road vollständig ersetzt. Zwei Probanden ließen ihren privaten Pkw für den Testzeitraum stehen. Die anderen beiden Probanden haben den Pkw während der Erprobungsphase an ein bis drei Tagen genutzt, um u. a. größere Einkäufe zu transportieren. *„Das sind einfach nur Transportgeschichten gewesen“* (Proband Nr. 1). Auch für Strecken, die gelegentlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, haben sich zwei Probanden für die Fahrt mit dem Toyota i-Road entschieden. An einem Tag musste ein Proband bedingt durch den BVG-Streik den Pkw nutzen, um andere Kolleg*innen mit zur Arbeit zu nehmen.

Ein Proband, der außerhalb des S-Bahn-Rings wohnt, hat 45 Minuten mit dem Fahrzeug gebraucht, um zur Arbeit zu gelangen und damit genauso lange wie mit dem Pkw. Die anderen Fahrer haben zwischen 15 Minuten und 20 Minuten für ihren Arbeitsweg gebraucht. Dabei ist anzumerken, dass Proband Nr. 4 die nicht anfallende Zeit zur Parkplatzsuche mit dem i-Road lobt.

Konkret wurden zwei Vorzüge genannt: Die durch das ungewöhnliche Fahrzeugkonzept hervorgerufene Aufmerksamkeit und der Spaßfaktor beim Fahren. Der Fahrspaß wurde vor allem von Proband Nr. 4 gelobt. Er betitelte den Toyota i-Road sogar als *„Spaßmobil“*. Dabei gestand er ein, dass es für ihn nichtsdestotrotz *„ein vollwertiges Fahrzeug“* sei, *„aber der Fun-Faktor ist schon relativ hoch mit diesem Gerät. Das Fahr-Feeling kann man mit ´nem normalen Pkw in keinster Weise vergleichen.“* Doch genau dieser Aspekt wurde von den Probanden Nr. 1 und Nr. 3 als negativ empfunden, obwohl in der Fragestellung selbst nach positiven Erfahrungen gefragt wurde. Proband Nr. 3 äußert seine Meinung diesbezüglich z. B. so: *„An und für sich war es jetzt nur ein Fortbewegungsmittel zur Arbeit hin und zurück. Aus genannten Gründen war da nun nicht so viel Fahrspaß. Dafür müsste es ganz schön überarbeitet werden.“*

– Drei der vier Probanden haben den Toyota i-Road zu Hause und am Arbeitsplatz geladen. Proband Nr. 2 gibt diesbezüglich an, dass es in der Nähe seines Zuhauses keine Möglichkeiten zum Laden gäbe und er deswegen bei seiner Arbeitsstelle Strom tankte. Ein Proband berichtet, dass der Ladevorgang eineinhalb bis zwei Stunden gedauert hat, bis die halbvollen Akkus wieder vollständig geladen waren. Bei keinem der Probanden sind Probleme beim Ladevorgang aufgetreten.

– Übereinstimmend mit den Erwartungen vor der Testphase alle Probanden das Fahrzeug für die Wege zur Arbeit und zurück genutzt. Ein Proband hat darüber hinaus das Fahrzeug auch genutzt, um für den täglichen Bedarf einzukaufen, ein weiterer ist mit ihm zum Sport gefahren.

– Am Wochenende haben drei Fahrer kürzere Ausflüge mit dem Toyota i-Road unternommen oder Familienangehörige oder Bekannte besucht. *„Ich bin auch sonntags einfach mal die Straße rauf und runter, ohne Arbeit, Stress usw. […], so ´ne kleene, gemütliche Ausfahrt. Ja, wenn se Sonntagmorgen hier fahren, die Straßen sind leer, das ist wunderbar. Also se werden nicht von irgendwelchen anderen Fahrzeugen gedrängelt oder gehetzt. Das waren insgesamt 15 km […], naja, hab ich gedacht: Lieber mal wieder zurück, weil mit dem Laden muss ich ja auch hinkommen, damit ich dann auch wieder zur Arbeit komme“* (Proband Nr. 3).

– Für zwei Probanden war es einfach und für einen Probanden sehr einfach, für den Toyota i-Road einen Parkplatz zu finden, wenn Sie nicht zur Arbeit oder nach Hause gefahren sind. *„Das war sehr, sehr einfach. Ich habe da auch auf dem Fußweg geparkt. Der braucht ja auch von der Länge nicht mehr als ein Moped“* (Proband Nr. 1). Dennoch weisen zwei Probanden daraufhin, dass man sich zunächst an das Einparken mit dem Fahrzeug gewöhnen muss. *„Also das war jetzt problemlos. Aber klar, es ist natürlich eine Übungssache mit dem Einparken. Da muss man jetzt natürlich auch sagen, das wäre jetzt gelogen, wenn ich das jetzt tagtäglich auf der öffentlichen Straße probiert hätte. Ich hatte ein bis zwei Situationen, wo ich dann mal zum Geldautomaten musste oder zum Bäcker reingesprungen bin. Wo ich das natürlich genutzt habe, aber da fehlt dir natürlich s'on bisschen die Erfahrung. Man muss da schon sehr bedacht sein, mit dem Radius und dem Einparken. Das ist natürlich zuhause auf dem privaten Parkplatz oder bei Karstadt jetze vor Ort durch die vorhandenen Parkplätze deutlich einfacher. Es ist schon einfach, man muss aber trotzdem gucken“* (Proband Nr. 4).

2.4.4 Veränderung des Mobilitätsverhaltens während der Testphase

Zwei Probanden berichten, dass sie während der Testphase durch die Nutzung des Toyota i-Road ihr Mobilitätsverhalten verändert haben, da sie das Fahrzeug intensiv genutzt und dabei auf das Fahrrad verzichtet haben. In diesem Kontext führt ein Proband (Nr. 4) an, dass man mit dem i-Road im Vergleich zum Fahrrad bei jeder Jahreszeit flexibler und auch wetterunabhängiger ist. *„Ja, ich hab mich wirklich anders verhalten, indem ich ihn wirklich intensiv genutzt habe und das Fahrrad gar nicht benutzt habe in der Zwischenzeit. Ist aber vielleicht auch zu 50 % dem Wetter geschuldet. Also wenn es regnet, nehme ich dann normalerweise auch eher den Pkw als das Fahrrad. Und diesmal halt den i-Road, ist klar“* (Proband Nr. 1).

Ein anderer Proband vertritt die Auffassung, dass sich sein individuelles Mobilitätsverhalten nicht verändert hat: *„Ob ich den i-Road gefahren hätte oder das Motorrad, das nimmt sich jetzt nicht so viel“* (Proband Nr. 2). Der dritte Fahrer äußert sich dahingehend, dass er etwas in den Transportmöglichkeiten eingeschränkt wurde. Gleichzeitig trifft er eine Aussage über seinen veränderten Verbrauch von Benzin: *„Ansonsten hat er mir etwas Benzin erspart, weil ich meinen Pkw hab stehen lassen“* (Proband Nr. 3).

Ein Vorzug für zwei der Probanden des i-Roads sei *„in erster Linie die Umweltverträglichkeit. Das muss man so sagen. Das ist ja ein Aspekt, der immer ´ne Rolle spielt. Also man hat ein besseres Gefühl, ich zumindest. Anderen ist es vielleicht egal, ich hab ein besseres Gefühl“* (Proband Nr. 1). Proband Nr. 3 wirft bei dieser Frage einen Blick in die Zukunft und bezieht sich auf die immer knapper werdenden Ressourcen wie Benzin. Er folgert, dass das Testfahrzeug *„in 20 bis 30 Jahren, ein Fortbewegungsmittel ist, was dann doch wieder weiter verbreitet sein wird. Alle, die hier ein Grundstück haben, wir können alle unseren i-Road oder unser Elektroauto aufladen, als jetzt die Leute in der Stadt.“* Allerdings merkt er an, dass dies grundlegender infrastruktureller Um- und Ausbauten und weiterer Forschung zur Batterietechnik bedürfe, damit Elektromobilität generell besser in den Alltag der Gesellschaft integriert werden kann.

[4] SIGNA 2020, Hermann & Henriette. Unsere Verkehrswende-Vision für das Karstadt-Gebäude und den Hermannplatz, Online unter: https://nichtohneeuch.berlin/wp-content/uploads/2020/06/henriette-und-hermann-2020-web.pdf

Darüber hinaus schätzen drei der Probanden die vereinfachte Parkplatzsuche in ihrem Alltag in der Großstadt im Vergleich mit einem konventionellen Pkw als merklichen Vorteil. So könne man laut Proband Nr. 3 *„vielleicht die Hälfte, wenn nicht vielleicht ein Drittel der Parkplätze einsparen."* Erneut wurde auch die Wendigkeit beim Fahren von einem der Probanden als positiv bewertet.

Alle Probanden sind sich bei einer Frage einig: Der i-Road könne nur dann einen Pkw ersetzen, wenn es in der Familie einen konventionellen Erstwagen gibt oder es sich um einen Ein-Personen-Haushalt handelt. Dies begründen sie mit der geringen Größe des i-Roads für Ladegut: *„Weil, ich brauch das große Auto fürs Rennrad, wenn ich da zum Training muss und dat muss da ´rin geladen werden"* (Proband Nr. 2). Auch fehlen dem i-Road für den Einsatz als Familiengefährt zusätzliche Sitzplätze. So sagt Proband Nr. 3 scherzhaft: *„Bei meinem Sohn, die sind ja auch schon zu dritt mit dem Enkelkind, funktioniert das einfach nicht. Da müssten auf dem i-Road einen Gepäckträger aufbauen."* Allein für Personen, die täglich einen kurzen, geregelten Weg fahren und dabei gerne die lästige Parkplatzsuche vermeiden möchten, sei der i-Road eine (Zusatz)-Alternative.

Die begrenzte Reichweite des Fahrzeugs wird dabei zwar von einem Probanden als eingeschränkt bewertet, nichtsdestotrotz reiche ihm diese für den täglichen Gebrauch im Stadtgebiet vollkommen aus.

Im Vergleich zu einem Roller oder Motorrad treffen zwei der Probanden gegensätzliche Aussagen, da einer den i-Road einem zweirädrigen motorisierten Fahrzeug vorziehen würde (Proband Nr. 4), der andere aber vermutlich aus persönlicher Passion zum Motorradsport verkündet: *„Das Motorrad lässt sich nicht ersetzen. Das steht nicht zur Diskussion"* (Proband Nr. 2).

Zwei der Probanden würden sich hier für den Kauf des Fahrzeugs entscheiden. *„Ich bin noch von der alten Schule: Wenn ich's mir leisten kann, dann kaufe ich es und dann ist es meins. Ohne Kredit, ohne alles. Ich würde immer kaufen. Dann würde ich immer warten so lange bis ich es zusammengespart habe"* (Proband Nr. 2). Ein Proband würde indes die Option eines Abonnements wählen. *„Als Privatperson sicherlich ein Abonnement. Ansonsten sehe ich das Fahrzeug im Verkauf nicht, also dass es wirklich für die Masse angeboten wird. Ich denke, da wäre wirklich der Markt zu klein. Ich denke, ich seh's eher so: Carsharing auch nicht, aber vielleicht in Zusammennutzung mit Firmen. Statt Firmenticket zum Beispiel diese Fahrzeuge anzubieten. Die dann auf Arbeit 'nen festen Platz haben und das Personal oder die Nutzer eingeführt sind in die Nutzung. Oder Pflegedienst zum Beispiel, in solchen Branchen, da sehe ich das"* (Proband Nr. 1). Der vierte Proband hingegen könnte sich vorstellen, einen Toyota i-Road im Carsharing zu nutzen. *„Carsharing: Das würde – sagen wir mal so, für kurzfristige Geschichten wie Car2Go oder DriveNow – wäre für mich optional. Nehmen wir mal an, auf Arbeit schüttet es und ich sage mir nee, das is mir jetzt zu blöd mit Fahrrad, ich werd klitschnass oder Wolkenbruch oder Blitz oder Donner und ich habe dann über die App Zugriff, würde ich da wirklich zugreifen. Ja, man muss halt immer sehen von den Kosten her. Letztendlich, wenn ich jetzt 'nen vollen Monat das Ding bezahlen müsste, würde ich mir das natürlich eher überlegen, als wenn ich jetzt flexibel auf das Ding zugreifen kann – oder punktuell"* (Proband Nr. 4).

Für eine 20-minütige Fahrt bzw. zehn Kilometer mit dem i-Road würden die Probanden im Schnitt maximal 3,00 Euro bezahlen. Im Detail würden zwei Probanden 2,00 Euro und jeweils ein Proband 3,00 bzw. 5,00 Euro maximal bezahlen. Für einen Tag würden die Probanden im Mittel 17,50 Euro bezahlen. Das Spektrum der Antworten streut breit und reicht hier insgesamt von 5,00 Euro bis 40,00 Euro pro Tag.

Auch bei der Monatsmiete streut sich die Zahlungsbereitschaft deutlich: Bei einem Probanden fällt die Zahlungsbereitschaft mit 300 Euro deutlich höher aus als bei den anderen drei Probanden, die jeweils maximal 40,00 Euro, 50,00 Euro und 55,00 Euro pro Monat für die Miete ausgeben würden.

Mit Blick auf die Wetterbedingungen zeigt sich, dass alle Probanden den i-Road bei Regen, hohen Temperaturen aber auch bei starken Böen nutzen würden. Auch bei Sturm können sich noch drei Probanden vorstellen, mit dem Fahrzeug zu fahren. Dabei sagt Proband Nr. 3 aus: *„bei Eis natürlich nicht. Sturm ziemlich wahrscheinlich auch nicht. Das verreißt ihnen ja das Lenkrad."* Immerhin noch zwei Probanden berichten, dass sie den i-Road auch bei Minustemperaturen fahren würden. Bei Schnee könnte sich nur noch ein Proband vorstellen, mit dem Fahrzeug unterwegs zu sein. Indessen würden bei Glatteis alle Probanden auf andere Verkehrsmittel zurückgreifen.

Alle Probanden würden ausnahmslos ihren Freund*innen, Kolleg*innen und Ihrer Familie empfehlen, den Toyota i-Road auszuprobieren. *„Definitiv. Glauben Sie mir, alle haben mich schon beäugt. Egal, mit wem ich geredet habe, ich habe allen nur geraten, dass wenn sie die Möglichkeit haben, es auf jeden Fall mal auszuprobieren"* (Proband Nr. 4).

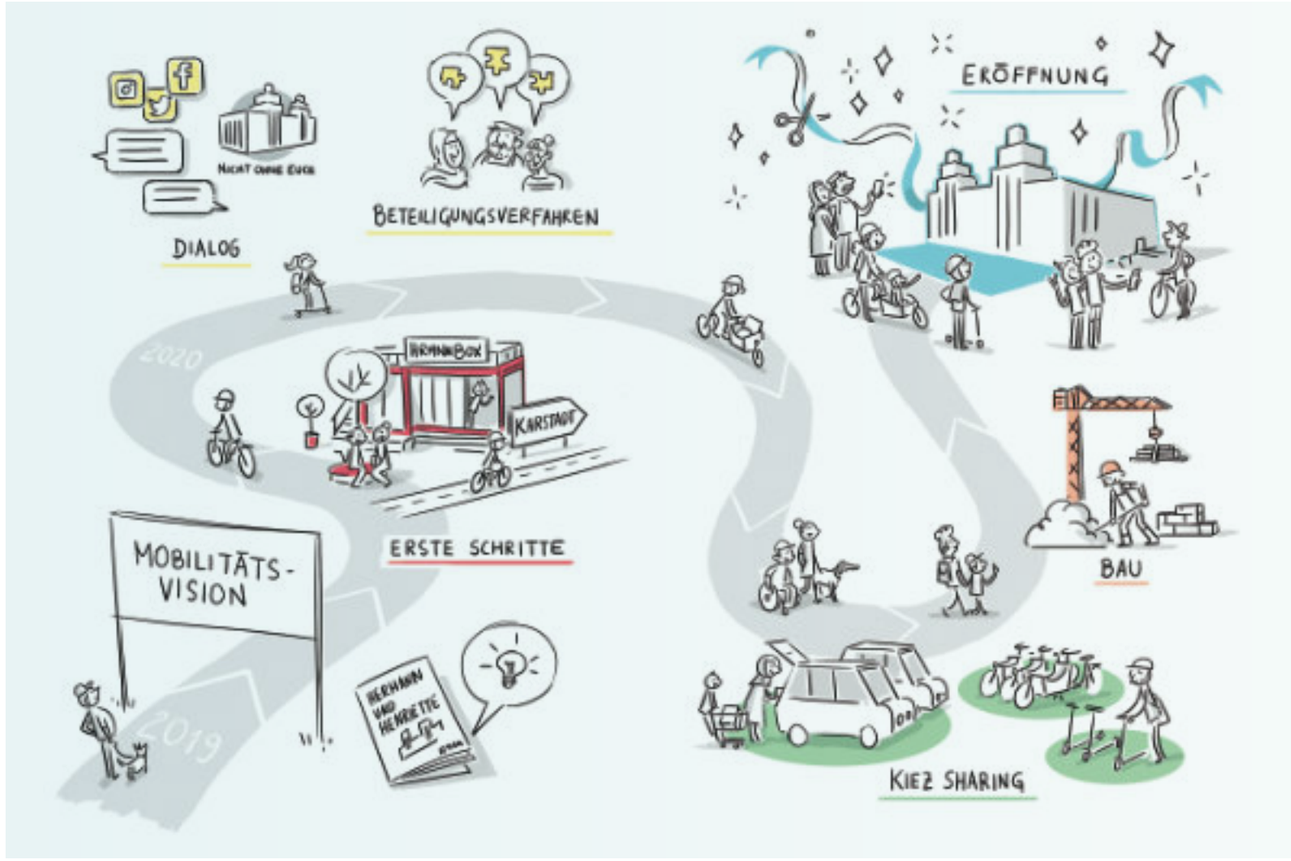

Abb. 5: Roadmap von SIGNA zur Umsetzung der Verkehrswende am Karstadt am Hermannplatz, © SIGNA, Illustration: Sandra Brandstätter[5]

Trotzdem unterscheidet Proband Nr. 2 explizit zwischen einer Testfahrt und der konkreten Nutzung im Alltag, von der er aus unterschiedlichen Gründen abrät. Erstens sei das Fahrzeug für ängstliche Fahrer*innen zu klein, da es im Verkehr leicht übersehen werden kann. Auch sei die Hinterradlenkung ungewohnt, was zu Problemen führen könnte. Letztlich sei die Reichweite auch für eine Stadt wie Berlin zu gering, denn auch im urbanen Raum können Arbeitswege lang und Akkuladungen so knapp sein. So schlussfolgert Proband Nr. 2: *„Nehmt euch das Ding mal für ´ne schöne kurvenreiche Strecke, aber so wahrscheinlich nicht."*

[5] SIGNA 2020, Hermann & Henriette. Unsere Verkehrswende-Vision für das Karstadt-Gebäude und den Hermannplatz, Online unter: https://nichtohneeuch.berlin/wp-content/uploads/2020/06/henriette-und-hermann-2020-web.pdf

3. ERGEBNISSE DER QUANTITATIVEN BEFRAGUNG

3.1 Untersuchungsstichprobe

Um die Ergebnisse der qualitativen Testphase breiter zu unterfüttern, wurde ein Fragebogen entwickelt und in der Belegschaft des Karstadt am Hermannplatz verteilt. Ziel war es, Mobilitätsgewohnheiten sowie Randbedingungen für die Verkehrsmittelwahl zu verstehen.

Teilgenommen haben 41 Mitarbeitenden. Der Frauenanteil (N = 31) beträgt 76 Prozent. Im Durchschnitt sind die Mitarbeitenden 51 Jahre alt (Min. = 30, Max. = 63 Jahre). Rund ein Viertel (24 %) lebt in einem Einpersonenhaushalt und gut ein Drittel (36 %) wohnt in einem Zweipersonenhaushalt. Dementsprechend wohnen rund zwei Fünftel (39 %) in einem Haushalt mit drei oder mehr dort ständig lebenden Personen.

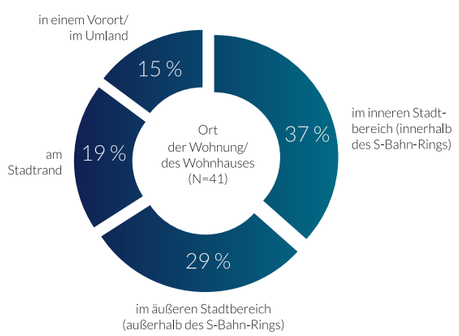

Abb. 6: Wo liegt Ihre Wohnung/Ihr Wohnhaus (N = 41)

Knapp zwei Fünftel (37 %) der Befragten wohnen im inneren Stadtbereich (innerhalb des S-Bahn-Rings) und etwas weniger als ein Drittel (29 %) im äußeren Stadtbereich (außerhalb des S-Bahn-Rings). Am Stadtrand leben 19 Prozent und in einem Vorort/im Umland wohnen 15 Prozent der Befragten (siehe Abbildung 6).

Von den Karstadt-Mitarbeitenden, die an der Befragung teilgenommen haben, wohnen 17 Prozent in Neukölln, 12 Prozent in Lichtenberg und 10 Prozent in Marzahn. Danach folgen die Stadtteile Köpenick mit 7 Prozent sowie Kreuzberg, Steglitz und Tempelhof mit jeweils 5 Prozent. In einer Mietwohnung wohnen 71 Prozent und in einer Eigentumswohnung 7 Prozent der Befragten. Gut ein Fünftel (22 %) lebt in einem eigenen Haus, welches sich überwiegend in einem Vorort bzw. dem Umland von Berlin befindet. Knapp drei Fünftel (58 %) der Befragten haben keine Möglichkeit, ein Elektrofahrzeug Zuhause und/oder im Wohnumfeld zu laden (siehe Abbildung 7).

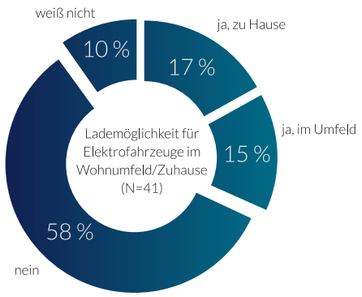

Abb. 7: Haben Sie eine Möglichkeit, ein Elektrofahrzeug Zuhause und/oder im Wohnumfeld zu laden? (N = 41)

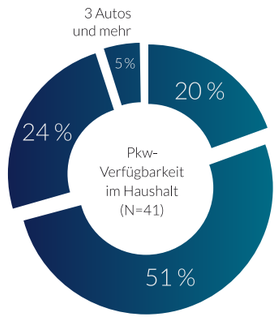

Abb. 8: Pkw-Verfügbarkeit im Haushalt (N = 41)

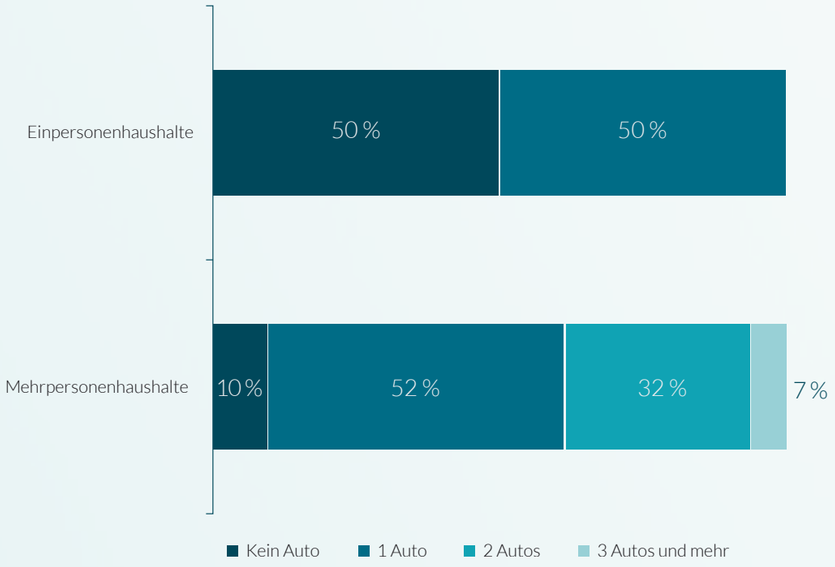

Abb. 9: Pkw-Verfügbarkeit nach Haushaltsgröße (N = 41)

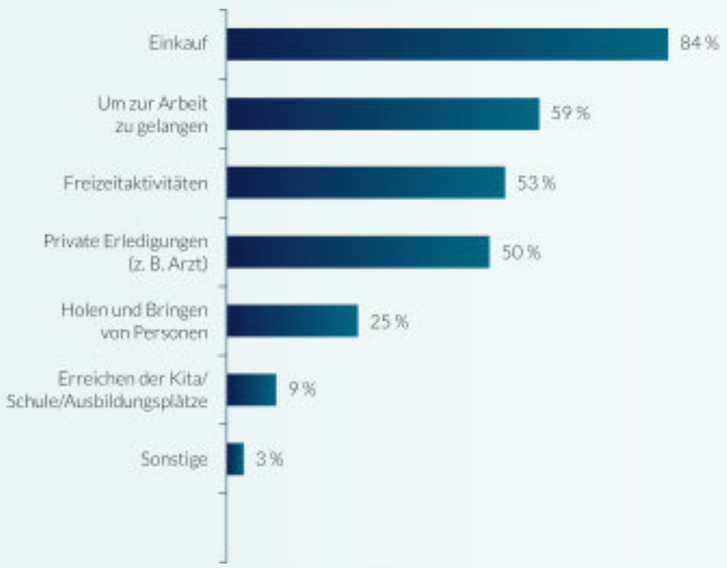

Abb. 10: Tägliche bzw. fast tägliche Nutzungszwecke des Pkws? (Mehrfachnennungen möglich: N = 32)

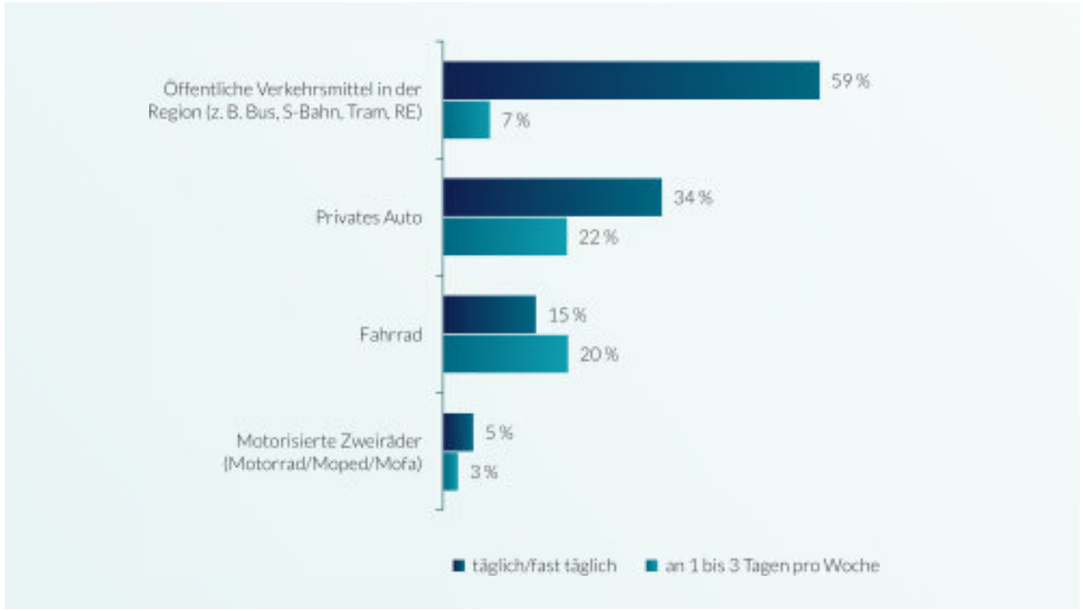

Abb. 11: Wie häufig nutzen Sie in der Regel folgende Verkehrsmittel? (N = 41)

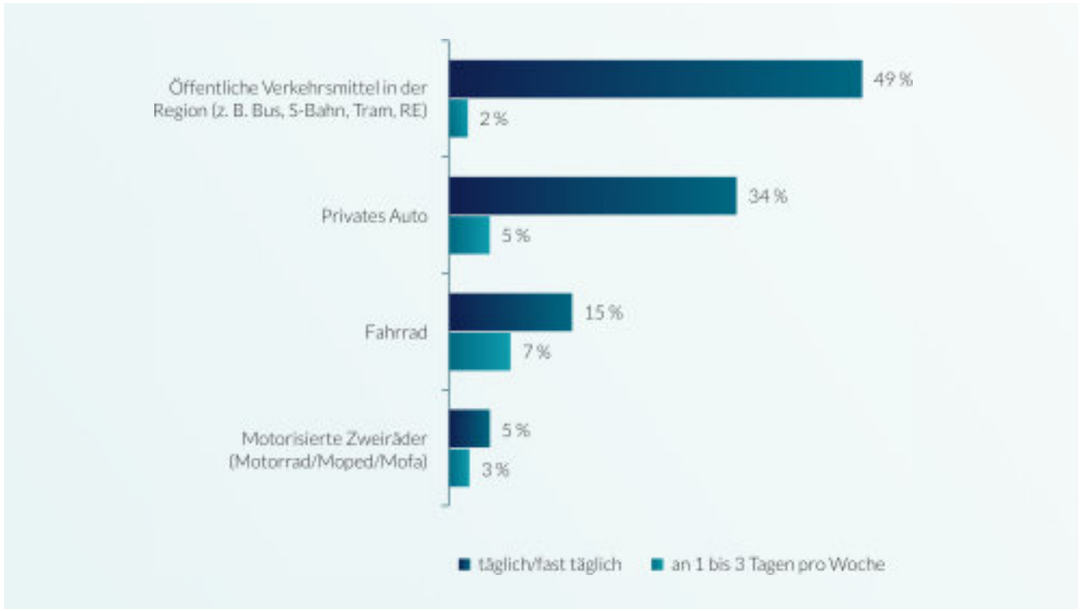

Abb. 12: Wie legen Sie Ihre Wege zur Arbeit zurück? Und wie häufig nutzen Sie dabei die jeweiligen Verkehrsmittel (N = 41)?

3.2 Verkehrsmittelnutzung und Wege zur Arbeit

Rund ein Fünftel der Befragten hat keinen Pkw im Haushalt. Jeder zweite Haushalt (51 %) hat einen Pkw und rund ein Viertel zwei Pkws im Haushalt (siehe Abbildung 8). Dabei zeigt sich erwartungsgemäß, dass die Anzahl der Pkw deutlich nach der Haushaltsgröße variiert (siehe Abbildung 9).

Der Pkw wird vor allem für Einkäufe (84 %) und für Arbeitswege genutzt. Danach folgen Freizeitaktivitäten sowie private Erledigungen. 25 Prozent der Nennungen entfielen auf das Holen und Bringen von Personen (siehe Abbildung 10).

Von denen, die keinen Pkw im Haushalt zur Verfügung haben, berichten knapp drei Viertel (71 %), dass ihnen die Anschaffung bzw. die Kosten für den Unterhalt zu teuer sind. Jeweils mehr als ein Viertel (28 %) benötigt keinen Pkw bzw. verzichtet bewusst darauf.

Von allen Befragten berichtet rund ein Drittel (29 %), dass es schwierig oder sehr schwierig ist, in der Nähe ihres Zuhauses einen Parkplatz am Straßenrand zu finden. Rund drei Fünftel (59 %) nutzen täglich bzw. fast täglich die öffentlichen Verkehrsmittel und die Hälfte (49 %) legt mit ihnen auch täglich ihre Wege zur Arbeit zurück. Ein Drittel (34 %) nutzt hierfür den Pkw und immerhin noch 15 Prozent das Fahrrad (siehe Abbildung 11 und 12).

Im Mittel müssen die Befragten 16,2 Kilometer (n = 40, min. = 1, max. = 60) gehen oder fahren, um von ihrer Wohnung/ihrem Wohnhaus zur Arbeit zu gelangen. Mit dem Fahrrad (n = 15) benötigen die Befragten im Schnitt 50,7 Minuten (n = 15, m = 50,7, min. = 15, max. = 150) und damit länger als mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (n = 35, m = 42,1, min. = 2, max. = 90) und dem Auto (n = 25, m = 33,4, min. = 8, max. = 80).

Nur 15 Prozent der Befragten können mit öffentlichen Verkehrsmitteln ihren Arbeitsplatz erreichen, ohne umsteigen zu müssen. Jeweils rund zwei Fünftel erreichen ihren Arbeitsplatz mit einmaligem (39 %) bzw. mehrmaligen Umsteigen (42 %).

Diejenigen, die wenigstens an ein bis drei Tagen pro Woche mit dem öffentlichen Verkehr ihre Wege zur Arbeit zurücklegen (n = 21; 52%) verfügen rund ein Fünftel (19 %) über eine Wochenkarte oder Monatskarte ohne Abonnement. Gut zwei Fünftel (43 %) nutzen diese mit Abonnement und ein Drittel (33%) nutzt das Jobticket. Gut ein Viertel (27 %) legt an ein bis drei Tagen monomodal die Wege zur Arbeit zurück. Wenn an ein bis drei Tragen auf dem Arbeitsweg mehrere Verkehrsmittel

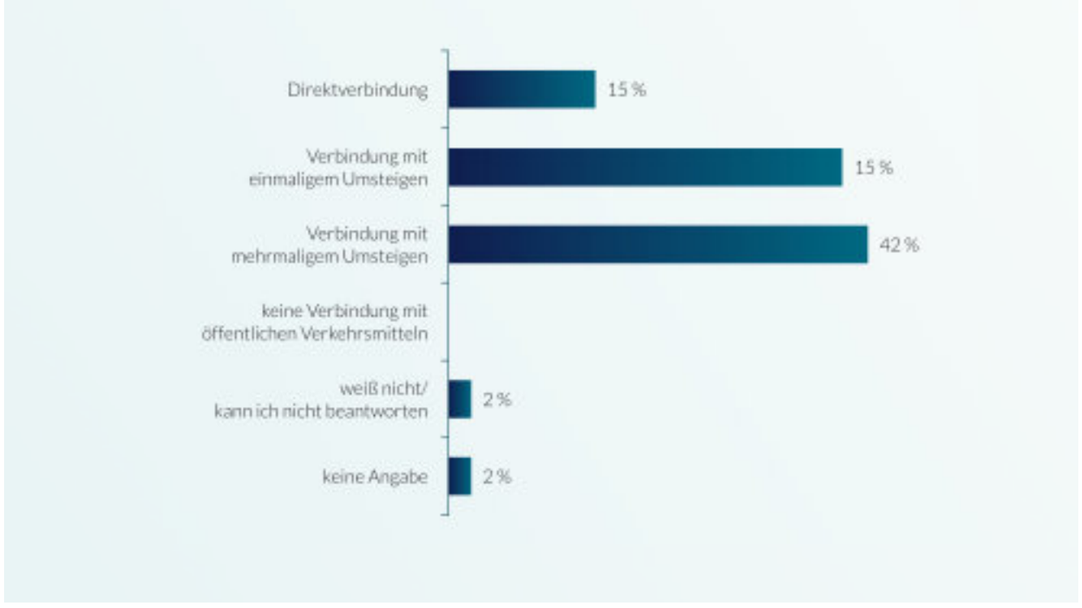

Abb. 13: Wie erreichen Sie mit dem öffentlichen Verkehr Ihren Arbeitsplatz? (N = 41)

genutzt werden, dann sind dies in 58 Prozent der Fälle die öffentlichen Verkehrsmittel (z. B. Bus, S-Bahn, U-Bahn, Tram, RE) und bei gut einem Viertel der Fälle den Pkw (26 %). Ein Fünftel aller Befragten (20 %) berichtet, einen Pkw-Stellplatz im Parkhaus Karstadt Hermannplatz gemietet zu haben. Hiervon geben drei Viertel (75 %) an, dass es hierfür auch Begünstigungen gibt.

Immerhin mehr als zwei Fünftel (44 %) aller Befragte können sich vorstellen, dass ihr Arbeitgeber weitere Maßnahmen ergreift, um die Mobilität der Mitarbeitenden zu verbessern (siehe Abbildung 14).

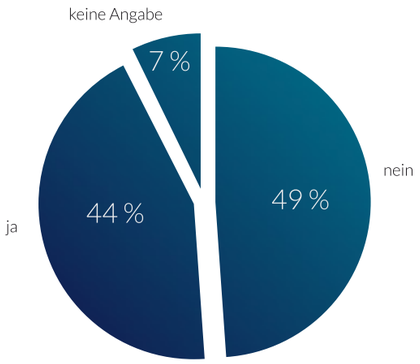

Abb. 14: Können Sie sich vorstellen, dass Ihr Arbeitgeber Maßnahmen ergreift, um die Mobilität der Mitarbeitenden zu verbessern? (N = 41)

3.3 Verzicht auf den Pkw und Einstellung zur Verkehrswende

Nur fünf Prozent aller Teilnehmenden berichtet, dass sie Sharing-Anbieter nutzen. Von allen Befragten können sich zehn Prozent vorstellen, ganz auf einen privaten Pkw im Haushalt zu verzichten. Indessen kommt dies für mehr als zwei Fünftel (46 %) auf gar keinen Fall in Frage (siehe Abbildung 15).

Von denen, die keinen Pkw im Haushalt zur Verfügung haben, berichten knapp drei Viertel (71 %), dass ihnen die Anschaffung bzw. die Kosten für den Unterhalt zu teuer sind. Jeweils mehr als ein Viertel (28 %) benötigt keinen Pkw bzw. verzichtet bewusst darauf.

Mit zunehmender Entfernung sinkt die Bereitschaft, auf einen Pkw zu verzichten. So kann sich dies keiner der Befragten vorstellen, die in einem Vorort oder dem Umland ihren Wohnsitz haben. Von denjenigen, die berichten, dass sie auf jeden Fall oder eher auf ihren privaten Pkw verzichten können, können sich alle Antwortenden vorstellen, die Wege zur Arbeit nicht mit dem Pkw zurückzulegen.

Ferner zeigt sich, dass knapp ein Drittel (29 %) aller Befragten die sogenannte Verkehrswende stark befürwortet (siehe Abbildung 16).

Auch hier wird sichtbar, dass die Einstellung zur Verkehrswende davon abhängig ist, wo sich die Wohnung/das Wohnhaus befindet. Von denjenigen, die die Verkehrswende stark befürworten, leben zwei Fünftel (42 %) im inneren Stadtbereich und ein Viertel im äußeren Stadtbereich (25 %).

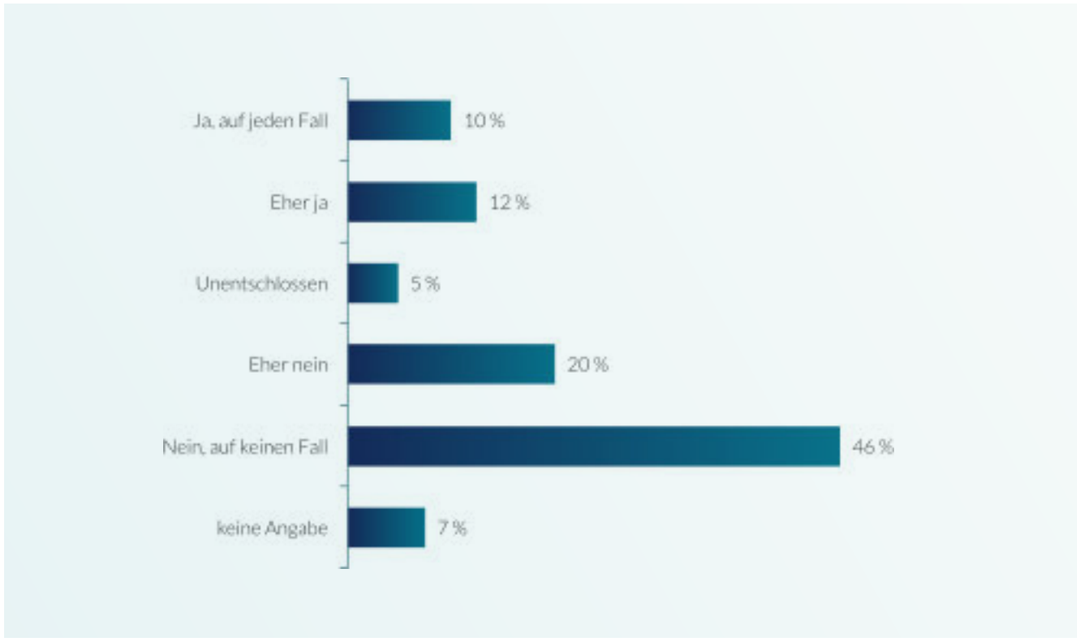

Abb. 15: Können Sie sich vorstellen, ganz auf ein privates Auto im Haushalt zu verzichten? (N = 41)

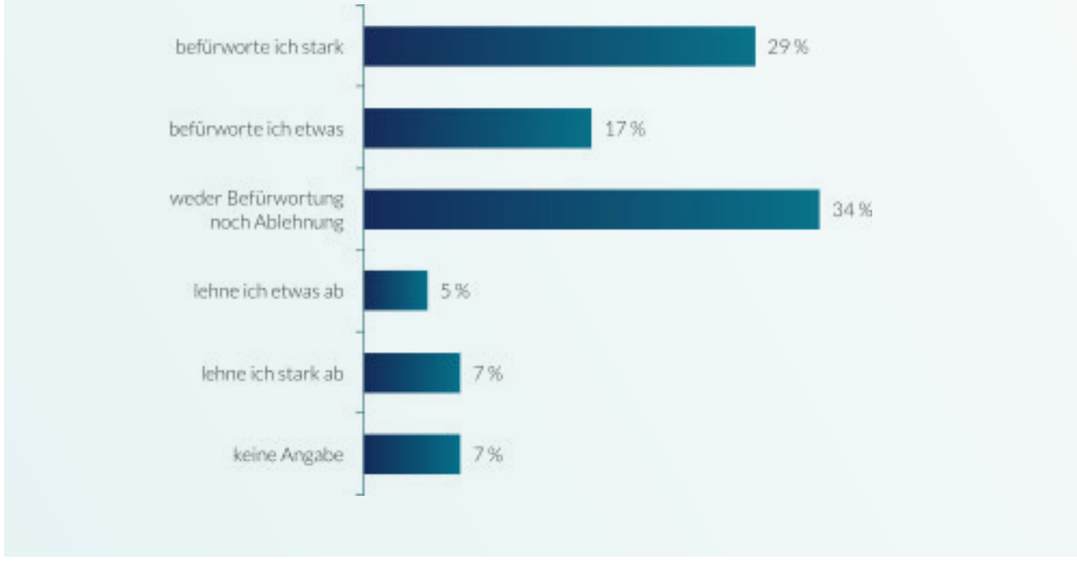

Abb. 16: Wie stehen Sie zur sogenannten „Verkehrswende“? (N = 41)

4. ZUSAMMENFASSUNG

Die Probanden, die den Toyota i-Road getestet haben, sind im Schnitt in etwa genauso alt wie die Teilnehmer*innen der Befragung. Drei der vier Probanden haben allerdings aufgrund ihrer Wohnsituation die Möglichkeit, den Toyota i-Road zuhause zu laden. Alle vier männlichen Teilnehmer konnten den i-Road auf einem privaten Stellplatz abstellen, der normalerweise für den eigenen Pkw genutzt wird und hatten deshalb auch keinerlei Probleme einen Parkplatz in der Nähe ihrer Wohnung bzw. ihres Wohnhauses zu finden. Obgleich von allen Teilnehmern die Verkehrswende befürwortet wird, spielen Sharing-Angebote für ihr eigenes Mobilitätsverhalten keine Rolle, auch wenn drei Probanden innerhalb des Geschäftsgebietes bzw. Tätigkeitsgebietes vor allem von Carsharing-Anbietern wohnen. Vor der Erprobung konnten sich zunächst alle Probanden vorstellen, auf ein Kleinstfahrzeug wie den Toyota-i Road umzusteigen und bekundeten ihre feste Absicht, den Toyota i-Road täglich bzw. fast täglich auch für ihre Arbeitswege zu nutzen. Die Probanden empfanden ihre erste Fahrt mit dem i-Road im Berliner Straßenverkehr als spannend, ungewohnt und unterhaltsam und betonen den hohen Spaßfaktor, obwohl sie die ungewohnte Fahrweise des Toyota i-Roads zunächst vor eine Herausforderung stellte. Die Reaktionen des Umfelds der Probanden waren gespalten und beliefen sich von als positiv empfundene Neugierde, über Skepsis bis hin zu (ironischer) Belustigung.

Alle Probanden haben den Toyota i-Road während der Erprobung täglich bzw. fast täglich genutzt und sind in der Regel allein mit dem Fahrzeug unterwegs gewesen. Ein Proband hat eine Kollegin drei oder viermal in dem Toyota i-Road mitgenommen. Das Fahrerlebnis wurde insgesamt als gut bewertet. Dabei wird die Beschleunigung, gefolgt von dem Design und der Geschwindigkeit des Fahrzeugs am besten beurteilt, danach folgt der Komfort auf dem Vordersitz, die Stabilität und die Größe des Fahrzeugs. Die Sicherheit des Fahrzeugs wird jedoch von allen Probanden als mittelmäßig bewertet. Moniert werden vor allem Reichweite und der Komfort auf dem Rücksitz, der durch den fehlenden Raum deutlich eingeschränkt wird. Bezüglich der Ausstattung würden sich drei Probanden ein Radio wünschen, zwei Probanden eine effiziente Heizung und bessere Lüftung. Jeweils zwei der vier Probanden haben die Vorteile beim Parken, die Wendigkeit und Kurvenneigungstechnik des Fahrzeugs geschätzt. Während zwei Probanden im Rahmen der Testphase auch ihren privaten Pkw vollständig ersetzt haben, haben die anderen beiden Probanden ihren Pkw an ein bis drei Tagen genutzt, um u. a. größere Einkäufe zu transportieren. Die Probanden sind sich konkret bezüglich zweier Vorzüge des i-Road einig gewesen: Einerseits begeisterte sie die durch das ungewöhnliche Fahrzeugkonzept hervorgerufene Aufmerksamkeit auf den i-Road und Fahrer und andererseits der Spaßfaktor beim Fahren. Als problematisch wurden hingegen die geringe Reichweite sowie die instabile Fahrweise des Hinterrads des Toyota i-Roads empfunden.

Insgesamt wurden während der Testphase kaum andere Verkehrsmittel neben dem Toyota i-Road genutzt und fast alle Probanden legten ausnahmslos ihre Arbeitswege täglich mit dem Toyota i-Road zurück. Dabei mussten im Vergleich zum Pkw auch keine längeren Fahrtzeiten in Kauf genommen werden. Der Toyota i-Road wurde von drei der vier Probanden zu Hause und am Arbeitsplatz geladen. Die Ladevorgänge erwiesen sich als unproblematisch, während das Einparken zunächst Übung erforderte, während die Parkplatzsuche sich wegen der geringen Fahrzeuggröße als einfach darstellte. Als weiterer Vorzug wurde die Umweltfreundlichkeit des Fahrzeugs benannt.

Darin, dass der Toyota i-Road eine Alternative zum eigenen Pkw darstellt, waren sich alle Probanden einig. Aus ihrer Sicht kann der i-Road nur den Zweitwagen einer Familie ersetzen oder als alleiniger Pkw eines Ein-Personen-Haushalts eingesetzt werden. Dies begründen sie mit der geringen Größe des Toyota i-Roads für Ladegut, des Raumes für weitere Personen sowie der geringen Reichweite.

Aktuell gib es verschiedene Optionen der privaten Nutzung eines Fahrzeugs – sei es Kauf, Leasing, Miete oder Abonnement. Insgesamt würden bei zwei Probanden eher der Kauf eines Toyota i-Roads in Frage kommen. Ein Proband würde sich für ein Abonnement-Konzept entscheiden. Ein weiterer könnte sich vorstellen, einen Toyota i-Road im Carsharing zu nutzen.

Für eine 20-minütige Fahrt bzw. eine Strecke von zehn Kilometern mit dem Toyota i-Road wären die Probanden bereit, im Schnitt maximal drei Euro zu bezahlen. Alle Probanden würden das Fahrzeug bei Regen, hohen Temperaturen aber auch bei starken Böen fahren. Auch bei Sturm können sich noch drei Probanden vorstellen, den Toyota i-Road zu nutzen. Schließlich würden alle Probanden ihren Freund*innen, Kolleg*innen und ihrer Familie empfehlen, den Toyota i-Road auszuprobieren.

Während die qualitativen Interviews die Meinungen, Gefühle und Erfahrungen der Probanden detailliert wiedergeben, lassen sich aus den Ergebnissen der quantitativen Befragung weitere Informationen zum Mobilitätsverhalten aller Mitarbeitenden am Standort Hermannplatz ableiten.

Rund drei Viertel aller Befragten Karstadt-Mitarbeitenden sind weiblich. Etwa zwei Fünftel wohnen innerhalb des S-Bahn-Rings und knapp ein Drittel im äußeren Stadtbereich der S-Bahn-Rings. Ein Drittel hat den Wohnsitz am Stadtrand oder in einem Vorort bzw. dem Umland von Berlin. Fast ein Fünftel der Befragten haben ihren Wohnsitz in Neukölln und etwa jede*r Zehnte in Lichtenberg und Marzahn. Fast ein Fünftel der Karstadt-Mitarbeitenden hat prinzipiell die Möglichkeit, ein Elektrofahrzeug zu Hause zu laden, während fast drei Fünftel anführen, weder zu Hause noch im Wohnumfeld ein Elektrofahrzeug laden zu können. Mit Blick auf die Pkw-Ausstattung im Haushalt zeigt sich, dass diese stark von der Haushaltsgröße abhängig ist. So hat rund die Hälfte aller Einpersonenhaushalte keinen privaten Pkw im Haushalt. Hingegen besitzt jeder zweite Mehrpersonenhaushalt einen Pkw und knapp zwei Fünftel wenigstens zwei private Pkw im Haushalt. Besonders häufig wird der Pkw für Einkäufe genutzt. Fast ein Drittel aller Teilnehmenden gibt an, dass es schwierig oder sehr schwierig ist, in Wohnnähe einen Parkplatz zu finden.

Etwa drei Fünftel sind täglich bzw. fast täglich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs und die Hälfte nutzt diese, um zur Arbeit zu gelangen. Allerdings nutzt auch ein Drittel hierfür den Pkw und immerhin noch 15 Prozent das Fahrrad. Im Schnitt müssen die Befragten 16 Kilometer Arbeitsweg zurücklegen, um zum Karstadt-Gebäude am Hermannplatz zu gelangen. Während die Karstadt-Mitarbeitenden mit den öffentlichen Verkehrsmitteln etwa eine Dreiviertelstunde benötigen, können sie ihren Arbeitsweg mit dem Pkw im Schnitt in einer halben Stunde zurücklegen. Den Arbeitgeber können 15 Prozent mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ohne einmaliges Umsteigen erreichen, während jeweils rund zwei Fünftel diesen mit einmaligem bzw. mehrmaligem Umsteigen erreichen können, was auch die im Vergleich zum Pkw längeren Fahrzeiten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erklärt. Von denjenigen, die mindestens an ein bis drei Tagen pro Woche mit dem öffentlichen Verkehr ihre Wege zur Arbeit zurücklegen, nutzen gut zwei Fünftel ein Abonnement und ein Drittel das Jobticket. Während gut ein Viertel der Karstadt-Mitarbeitenden ihre Arbeitswege an ein bis drei Tagen monomodal zurücklegen, ist ein Großteil intermodal unterwegs. Besonders häufig werden dann öffentliche Verkehrsmittel genutzt. Aber auch der Pkw spielt eine nicht unerhebliche Rolle. Ein Fünftel aller Befragten nutzt einen Pkw-Stellplatz im Parkhaus Karstadt Hermannplatz. Mehr als zwei Fünftel der Mitarbeitenden können sich vorstellen, dass ihr Arbeitgeber weitere Maßnahmen ergreift, um die Mobilität zu verbessern. Sharing-Angebote werden bis dato nur von fünf Prozent aller Befragten genutzt. Immerhin rund ein Fünftel kann sich auf jeden Fall oder eher vorstellen, ganz auf einen privaten Pkw zu verzichten und auch damit Wege zur Arbeit zurückzulegen.
Der Fahrspaß, eine erleichterte Parkplatzsuche, Umweltfreundlichkeit und die Aufmerksamkeit anderer machten die Testphase mit dem Fahrzeug zu einem positiven Erlebnis.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Ansicht Hermannplatz mit zukünftigem Karstadt-Gebäude, © SIGNA

Abbildung 2: Produktvision von Kinto im Alltag, © Kinto Deutschland, Illustration: Sascha Westphal

Abbildung 3: Das Testfahrzeug – der Toyota i-Road, © Toyota

Abbildung 4: Geplante Kiezsharingangebote im zukünftigen Karstadt-Gebäude, © SIGNA, Illustartion: Sandra Brandstätter

Abbildung 5: Roadmap von SIGNA zur Umsetzung der Verkehrswende am Karstadt am Hermannplatz, © SIGNA, Illustration: Sandra Brandstätter

Abbildung 6: Wo liegt Ihre Wohnung / Ihr Wohnhaus (N = 41)

Abbildung 7: Haben Sie eine Möglichkeit, ein Elektrofahrzeug Zuhause und/oder im Wohnumfeld zu laden? (N = 41)

Abbildung 8: Pkw-Verfügbarkeit im Haushalt (N = 41)

Abbildung 9: Pkw-Verfügbarkeit nach Haushaltsgröße (N = 41)

Abbildung 10: Tägliche bzw. fast tägliche Nutzungszwecke des Pkws? (Mehrfachnennungen möglich: N = 32)

Abbildung 11: Wie häufig nutzen Sie in der Regel folgende Verkehrsmittel? (N = 41)

Abbildung 12: Wie legen Sie Ihre Wege zur Arbeit zurück? Und wie häufig nutzen Sie dabei die jeweiligen Verkehrsmittel (N = 41)?

Abbildung 13: Wie erreichen Sie mit dem öffentlichen Verkehr Ihren Arbeitsplatz? (n = 41)

Abbildung 14: Können Sie sich vorstellen, dass Ihr Arbeitgeber Maßnahmen ergreift, um die Mobilität der Mitarbeitenden zu verbessern? (N = 41)

Abbildung 15: Können Sie sich vorstellen, ganz auf ein privates Auto im Haushalt zu verzichten? (N = 41)

Abbildung 16: Wie stehen Sie zur sogenannten „Verkehrswende“? (N = 41)

Gedruckt auf 100 % Altpapier, ausgezeichnet mit FSC Recycled.

An dieser Stelle wäre ein Klimaneutral-Zertifikat zu erwarten. Wir haben uns aufgrund der geringen Auflage für einen Digitaldruck entschieden, der nicht klimaneutral zertifizierbar ist. Ein Offset-Druck ist zertifizierbar – aber er hätte für die geringe Auflage insgesamt viel CO_2 emittiert.

SIGNA KINTO