

Mobilitätsanforderungen an den Campus Charlottenburg – Ergebnisse einer Online- Befragung von TUB-Angehörigen

- Projekt:** MobCC – Entwicklung eines zukunftsweisenden Konzeptes für die nachhaltige Mobilitätsentwicklung des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf mit Schwerpunkt auf dem Campus Charlottenburg
- Projektleitung:** Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf, Umwelt- und Naturschutzamt
- Projektpartner:** Technische Universität Berlin, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung
- Autorinnen:** Janina Lange & Sophia Mielke
- Arbeitsstand:** Januar 2021

Das diesem Bericht zugrunde liegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung im Förderschwerpunkt Sozial-ökologische Forschung unter dem Förderkennzeichen 01UV2014 gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen.



Inhalt

1. Kontext: Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes für den Campus Charlottenburg	2
2. Demografische Angaben.....	3
3. Anreise zum Campus	6
ÖPNV	12
Radfahrende	16
MIV	19
Zufußgehende	21
Sharing-Angebote	23
4. Corona-bedingte Veränderungen des Mobilitätsverhaltens	25
5. Fazit	27

1. Kontext: Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes für den Campus Charlottenburg

Im Rahmen des Wettbewerbes „MobilitätsWerkStadt 2025“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung wird von April 2020 bis März 2021 die erste Phase des Projekts „MobCC – Entwicklung eines zukunftsweisenden Konzeptes für die nachhaltige Mobilitätsentwicklung des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf mit Schwerpunkt auf dem Campus Charlottenburg“ gefördert. Die Projektleitung liegt dabei beim Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf mit wissenschaftlicher Unterstützung des Fachgebiets Integrierte Verkehrsplanung der Technischen Universität Berlin.

Um Ideen zu entwickeln, wie ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten der Campusnutzer*innen unterstützt werden kann, wurden zunächst in einer Online-Umfrage das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsanforderungen der Angehörigen der Technischen Universität Berlin (TUB) an den Campus Charlottenburg erhoben.

Die Umfrage zum Forschungsprojekt war vom 5.10.-29.10.20 für die Studierenden und Mitarbeitenden der TU Berlin online zugänglich, sodass in Summe 2.204 TUB-Angehörige die Chance genutzt haben, das Forschungsprojekt mit ihrer Teilnahme zu unterstützen. Dank der regen Teilnahme konnten erste Ergebnisse und wichtige Erkenntnisse erfasst werden, die auf den folgenden Seiten aufgeschlüsselt werden.

2. Demografische Angaben

Von insgesamt 38.942 TUB-Angehörigen (Stand Sommersemester 2020) nahmen 2.204, das heißt 5,7 Prozent, an der Online-Befragung teil.

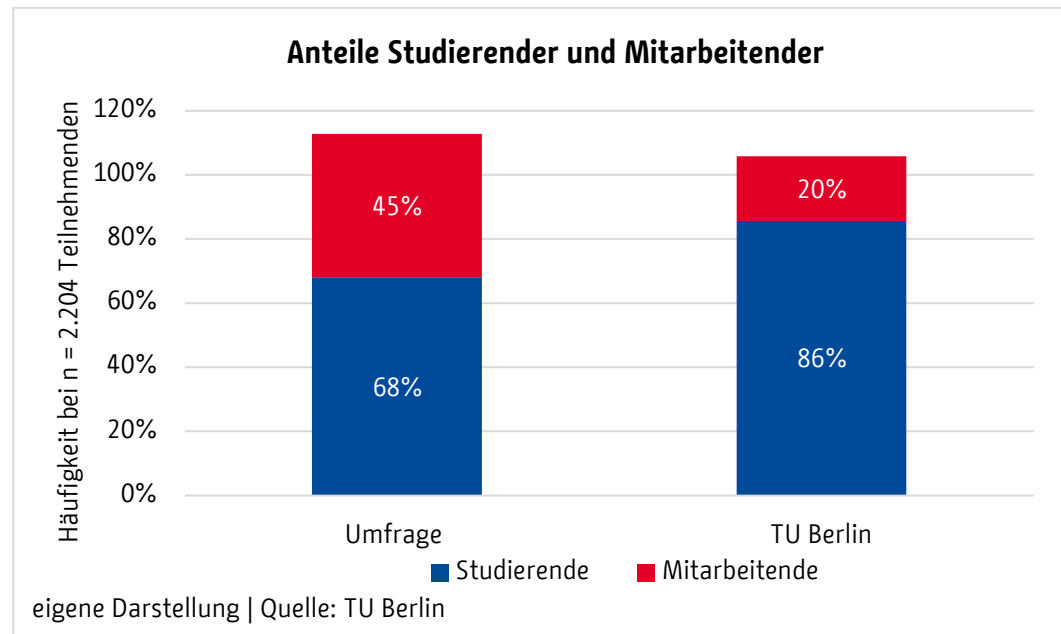


Abb. 1: Anteile Studierender und Mitarbeitender (Mehrfachnennungen möglich)

Von 2.204 Befragten sind 68 Prozent Studierende und 45 Prozent Mitarbeitende. Auf einige der Befragten treffen beide Kategorien zu, weshalb die obige Grafik Angaben von über 100 Prozent beinhaltet. Im Vergleich zur Grundgesamtheit (Angehörige der TU Berlin) ist der Anteil der Mitarbeitenden an der Umfrage höher.

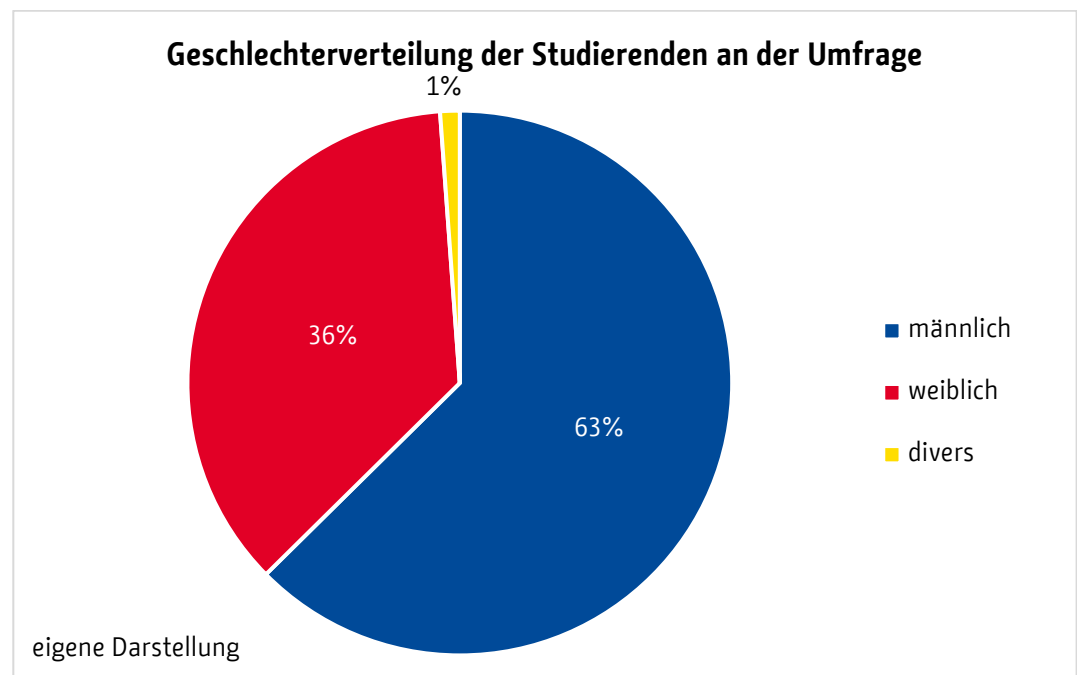


Abb. 2: Geschlechterverteilung der Studierenden an der Umfrage (n = 2.204 Teilnehmende)

Von 1.468 befragten Studierenden sind 63 Prozent männlich, 36 Prozent weiblich und ein Prozent divers.

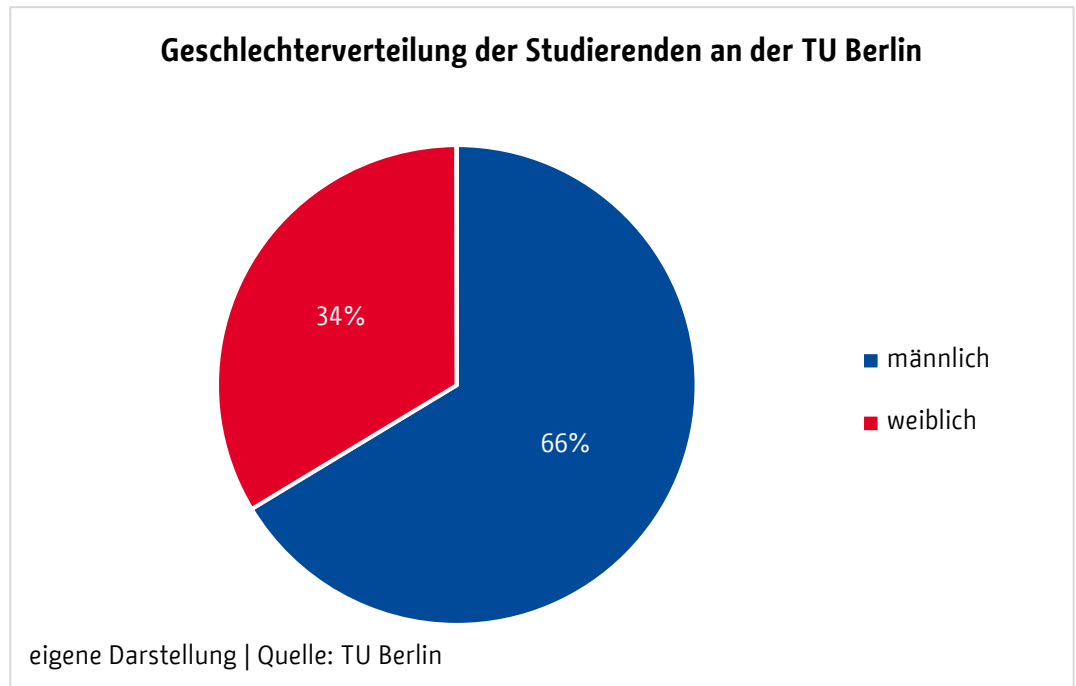


Abb. 3: Geschlechterverteilung der Studierende an der TU Berlin

Die Geschlechterverteilung unter den befragten Studierenden entspricht in etwa der Geschlechterverteilung unter den TUB-Studierenden (vgl. Abb. 2 und 3).

Von den 688 Mitarbeitenden, die an der Umfrage teilgenommen haben, sind 56 Prozent weiblich und 44 Prozent männlich.

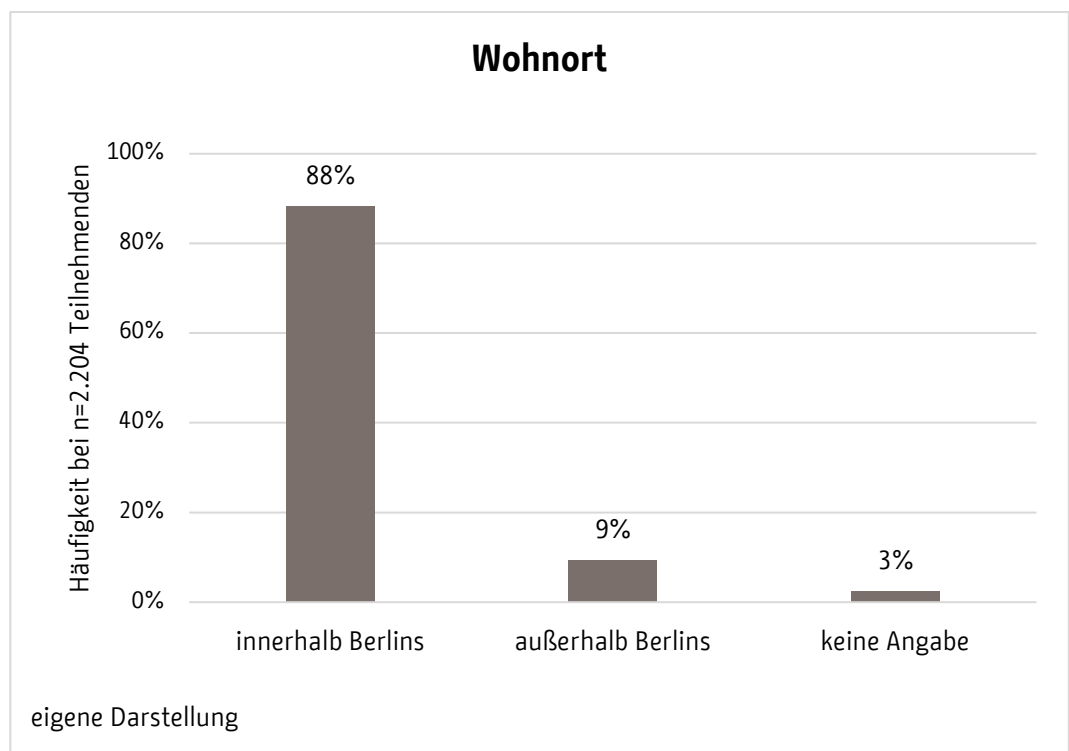
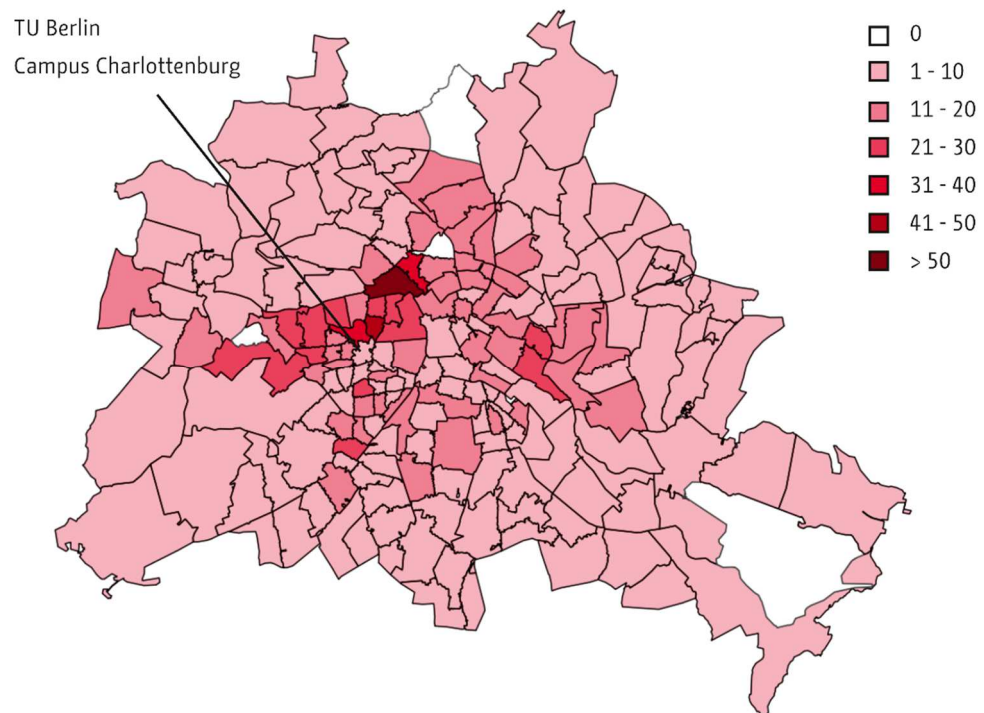


Abb. 4: Wohnort der Befragten

Von 2.204 Befragten wohnen 88 Prozent in Berlin und neun Prozent außerhalb Berlins.



*Abb. 5: Wohnorte der Teilnehmenden innerhalb Berlins nach Postleitzahlgebieten
(n = 1.944)*

3. Anreise zum Campus

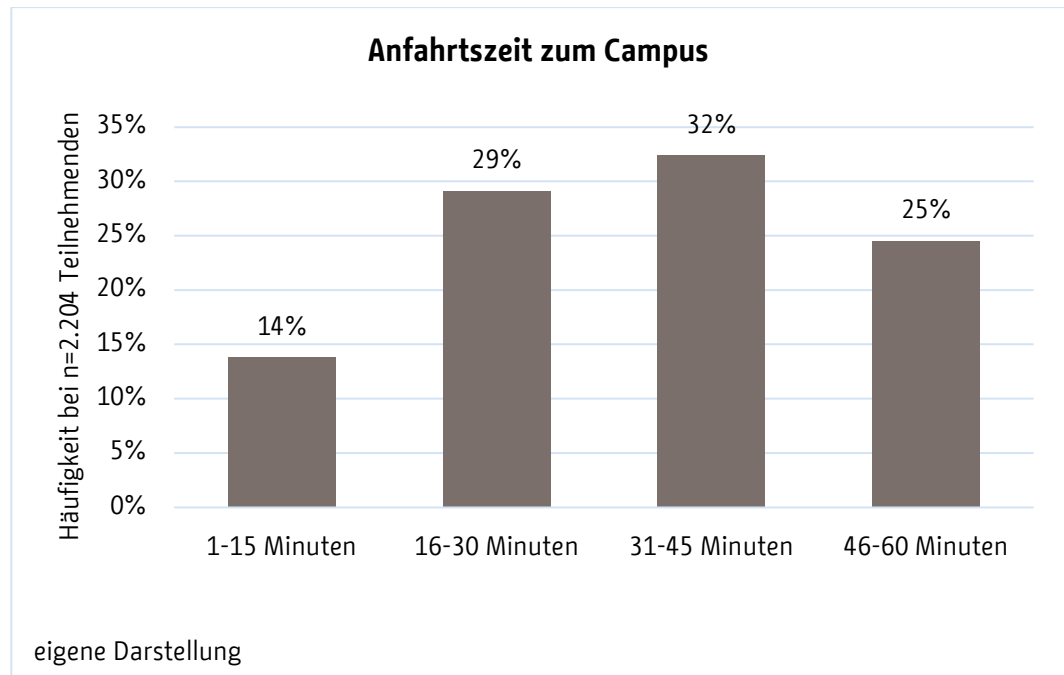


Abb. 6: Anfahrtszeit zum Campus

Von den 2.204 Befragten (Studierende und Mitarbeitende) hat der Großteil (86 Prozent) einen mittleren bis langen Anfahrtsweg, nur 14 Prozent haben einen kurzen Anfahrtsweg von bis zu 15 Minuten. Anfahrtswege über 60 Minuten wurden in dieser Umfrage nicht betrachtet, obwohl diese Anfahrtszeit auf einige TUB-Angehörige zutrifft.

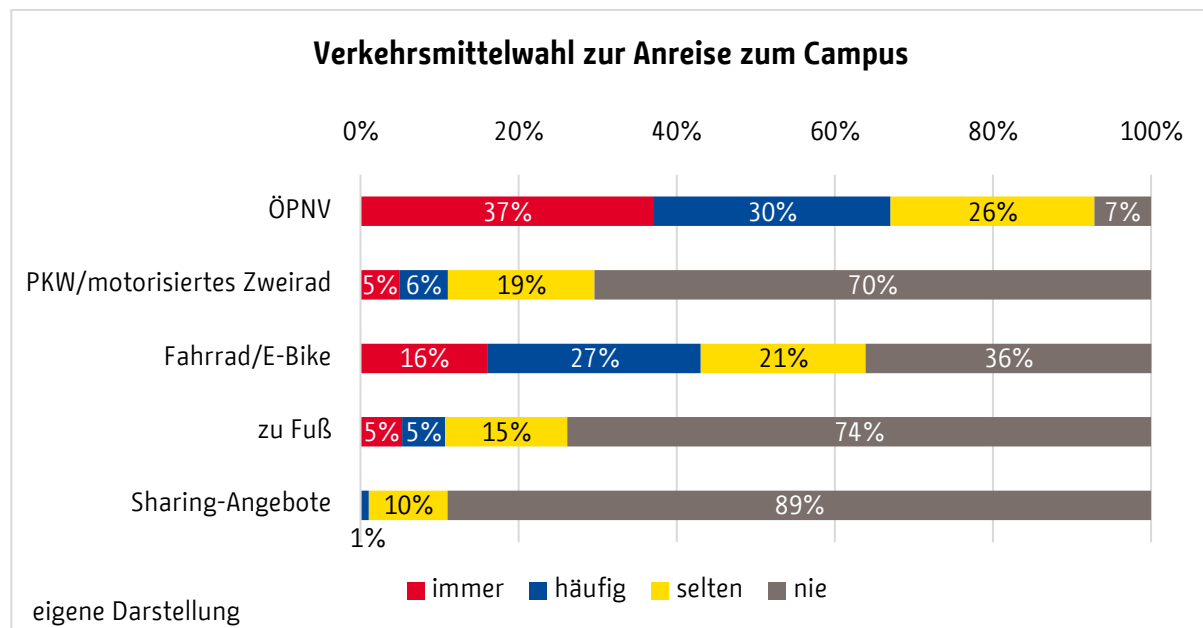


Abb. 7: Verkehrsmittelwahl zur Anreise zum Campus (n = 2.204 Teilnehmende)

Die Anreise zum Campus erfolgt mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Die Umfrage hat ergeben, dass 67 Prozent der Befragten regelmäßig das Angebot des ÖPNV (Öffentlichen Personennahverkehr) nutzen; 43 Prozent erreichen den Campus mit dem Fahrrad. Ersichtlich ist auch, dass eine erhebliche Anzahl an Teilnehmenden nie auf Sharing-Angebote oder den MIV (motorisierten Individualverkehr) zurückgreift und die Anreise auch nicht zu Fuß erfolgt.

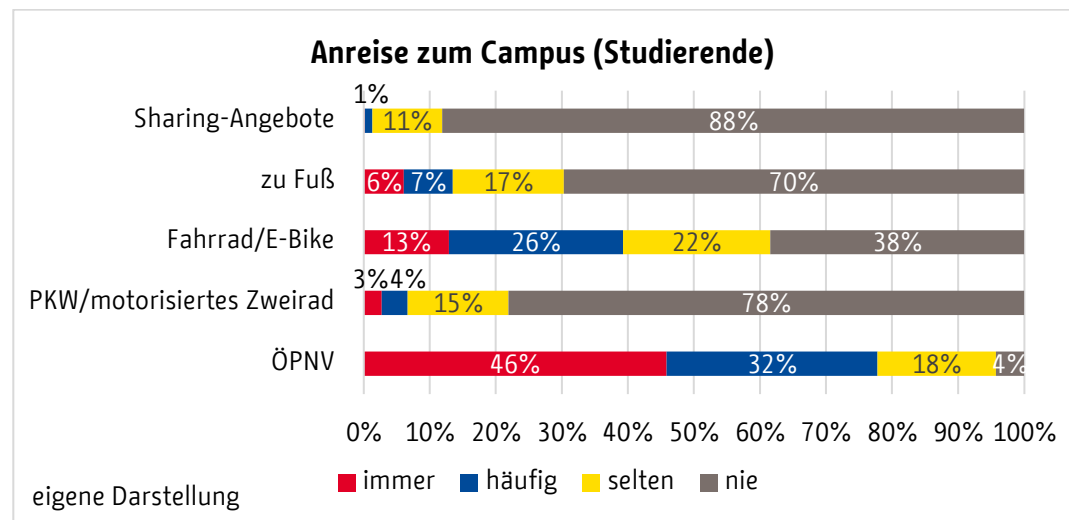


Abb. 8: Verkehrsmittelwahl zur Anreise zum Campus (n = 1.217 Studierende)

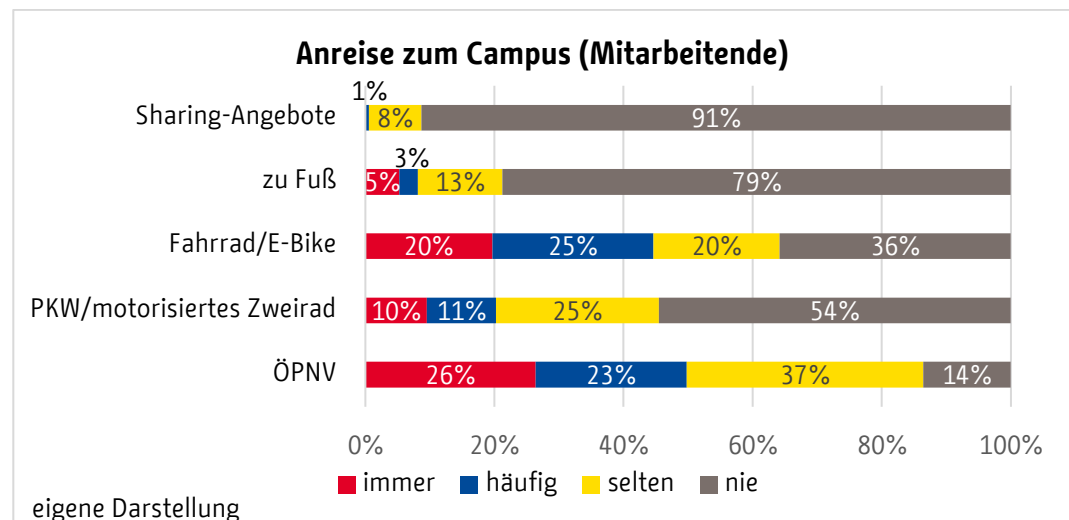


Abb. 9: Verkehrsmittelwahl zur Anreise zum Campus (n = 701 Mitarbeitende)

Hypothese: Je kürzer die Anfahrtszeit, desto eher erfolgt die Anreise zum Campus mit dem Fahrrad oder zu Fuß.

Bei denjenigen, die eine Anfahrtszeit von maximal 15 Minuten haben (305 von 2.204 Teilnehmenden), ist der Anteil derjenigen, die immer oder häufig mit dem Rad zum Campus anreisen (76 Prozent statt 43 Prozent) oder zu Fuß gehen (23 Prozent statt 10 Prozent) deutlich höher als im Durchschnitt. Dafür ist der Anteil derjenigen, die immer

oder häufig den ÖPNV (35 Prozent statt 67 Prozent) oder den MIV (6 Prozent statt 11 Prozent) nutzen, geringer.

Hypothese: Je länger die Anfahrtszeit, desto häufiger wird der ÖPNV und der MIV zur Anreise zum Campus genutzt.

Bei denjenigen, die eine Anfahrtszeit von 46 bis 60 Minuten haben (541 von 2.204 Teilnehmenden), ist der Anteil derjenigen, die immer oder häufig mit dem ÖPNV zum Campus fahren höher als im Durchschnitt (87 Prozent statt 67 Prozent). Der Anteil der MIV-Nutzenden ist jedoch nur geringfügig höher als im Durchschnitt (13 Prozent statt 11 Prozent). Dafür ist der Anteil derjenigen, die immer oder häufig mit dem Rad zum Campus fahren deutlich niedriger (17 Prozent statt 43 Prozent).

Hypothese: Diejenigen, die regelmäßig mit dem PKW zum Campus anreisen, tun dies aufgrund der hohen Flexibilität und aus Zeitgründen.

Von den 245 Teilnehmenden, die immer oder häufig mit dem MIV zum Campus anreisen, tun dies 82 Prozent wegen der Flexibilität und 73 Prozent wegen des Zeitfaktors (Mehrfachnennungen waren möglich).

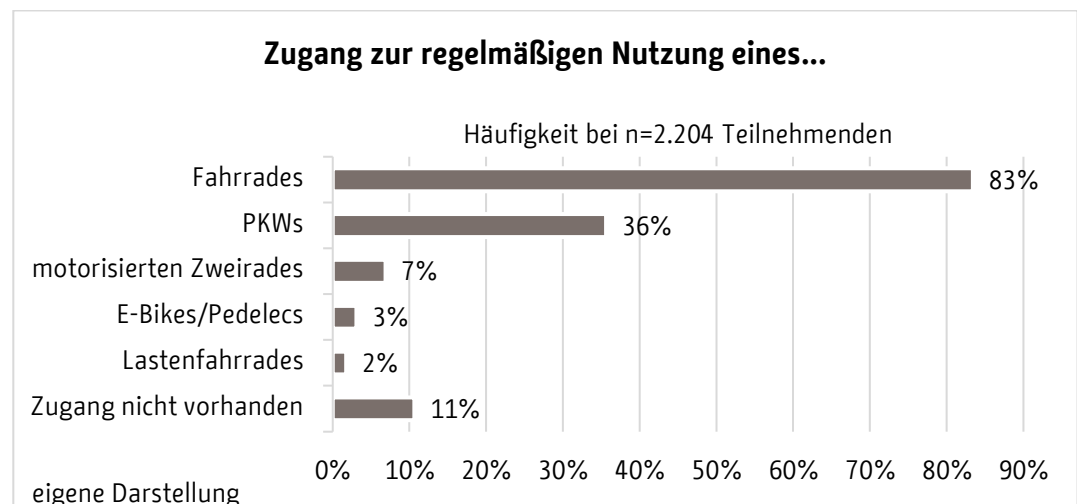


Abb. 10: Zugang zur regelmäßigen Nutzung der Verkehrsmittel (Mehrfachnennungen möglich)

83 Prozent aller Teilnehmenden haben Zugang zur regelmäßigen Nutzung eines Fahrrades, was sich mit den in Abb. 7 getroffenen Annahmen deckt. Außerdem haben ein Drittel der Befragten Zugang zum MIV.

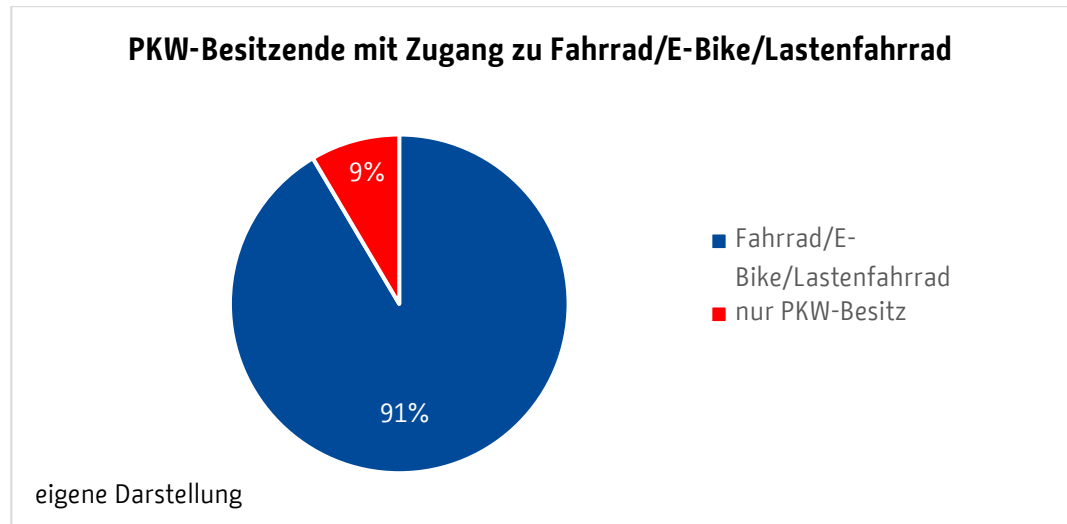


Abb. 11: PKW-Besitzende mit Zugang zu Fahrrad/E-Bike/Lastenfahrrad (n=785 Teilnehmende)

Von den 785 Teilnehmenden, welche Zugang zur regelmäßigen Nutzung eines PKWs haben, können wiederum 91 Prozent regelmäßig auf das Fahrrad zurückgreifen.

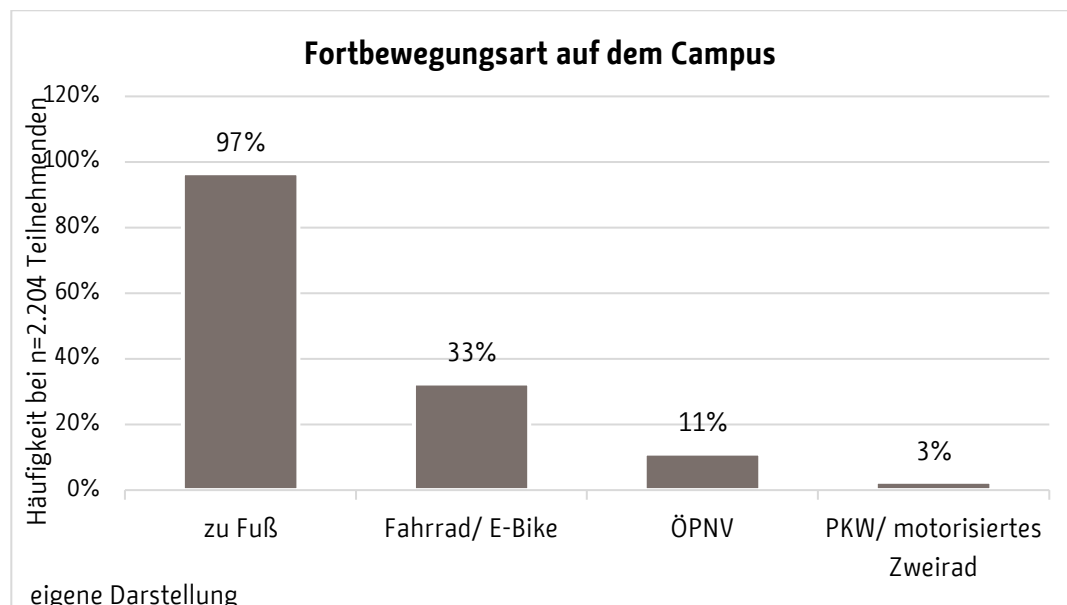


Abb. 12: Fortbewegungsart auf dem Campus (Mehrfachnennungen möglich)

Das Wegenetz des Campus wird von 97 Prozent aller Teilnehmenden zu Fuß genutzt, 717 der 2.204 Teilnehmenden bewegen sich auf dem Fahrrad/ E-Bike auf dem Campus fort. Der MIV wird in der Regel nicht als Fortbewegungsart auf dem Campus genannt.

Hypothese: Ein Großteil der TU-Angehörigen befindet sich regelmäßig im Haupt- oder Mathegebäude.

71 Prozent aller TU-Angehörigen nutzen regelmäßig das Hauptgebäude und zu 46 Prozent das Mathegebäude.

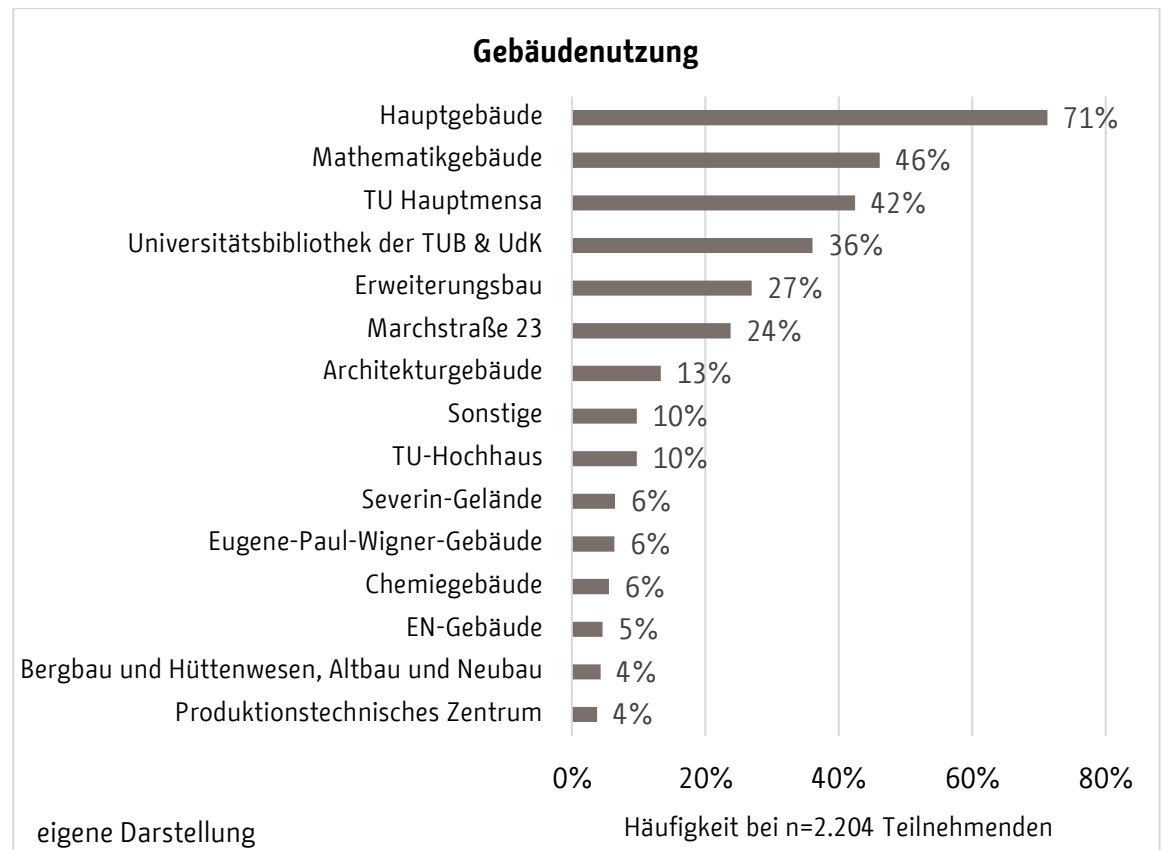


Abb. 13: Gebäudenutzung der Teilnehmenden (Mehrfachnennung möglich)

Der Großteil der Teilnehmenden quert regelmäßig die Straße des 17. Juni, um zum Haupt- oder Mathegebäude zu gelangen.

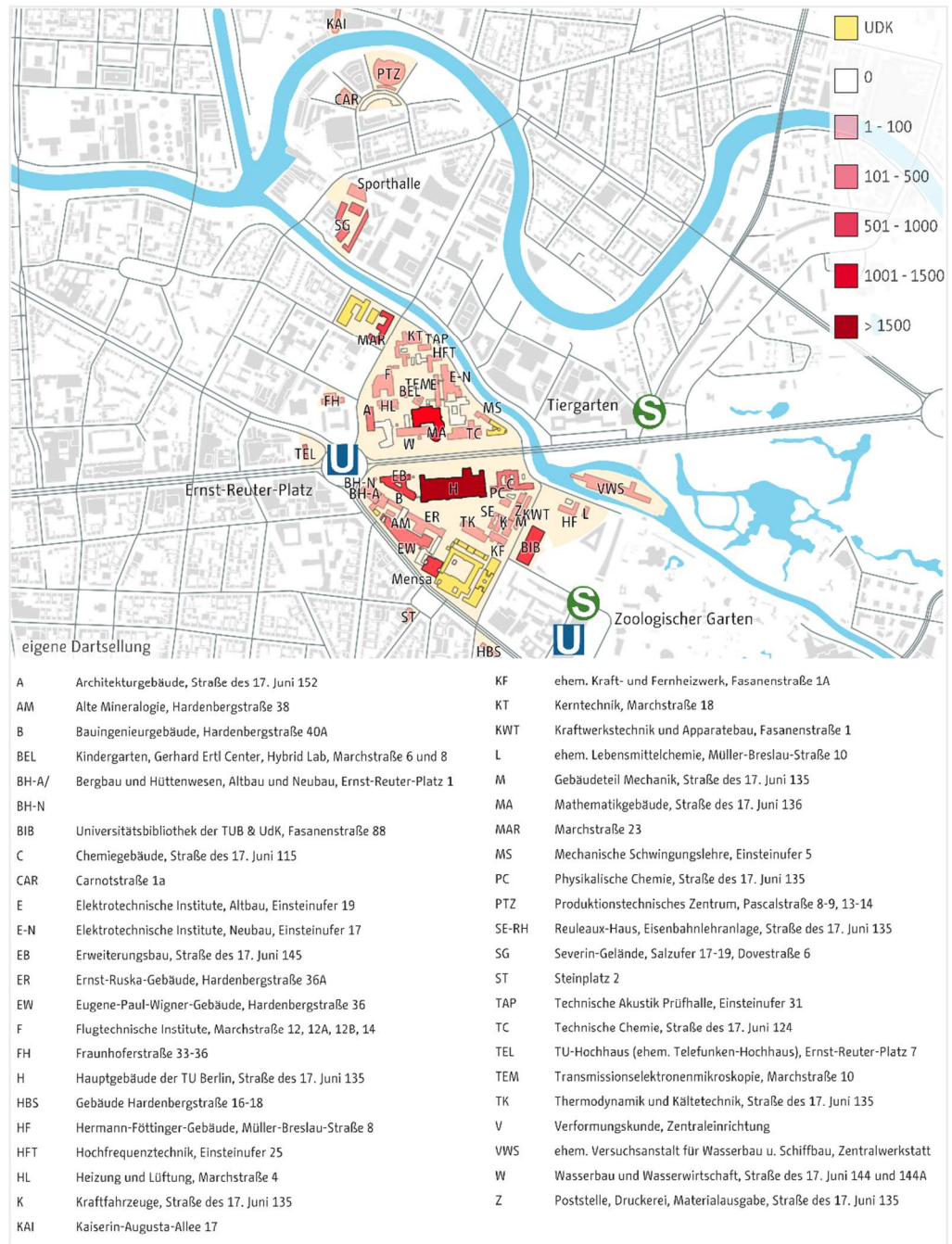


Abb. 14: Gebäudenutzung der Teilnehmenden (Mehrfachnennung möglich, $n = 7.062$ Antworten)

ÖPNV

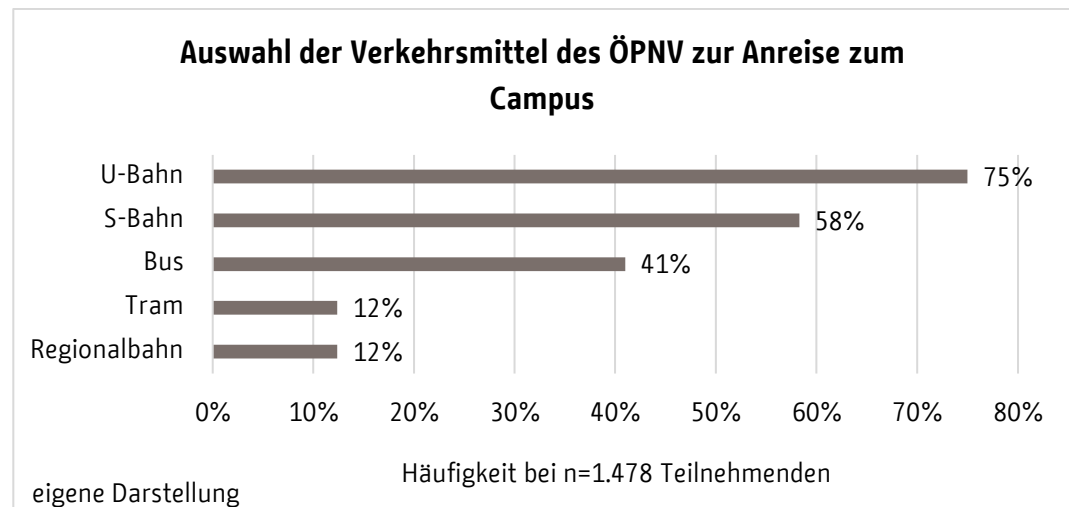


Abb. 15: Auswahl der Verkehrsmittel des ÖPNV zur Anreise zum Campus (Mehrfachnennungen möglich)

Von den 2.204 Befragten gaben 67 Prozent an, immer oder häufig den ÖPNV zur Anreise zum Campus zu nutzen. Der Großteil von ihnen nutzt die U-Bahn (75 Prozent), die S-Bahn (58 Prozent) und/ oder den Bus (41 Prozent) zur Anreise zum Campus. Die Tram und die Regionalbahn nutzen jeweils nur 12 Prozent der Befragten.

Hypothese: Ein Großteil der Studierenden ist im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte.

98 Prozent der befragten Studierenden sind im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte.

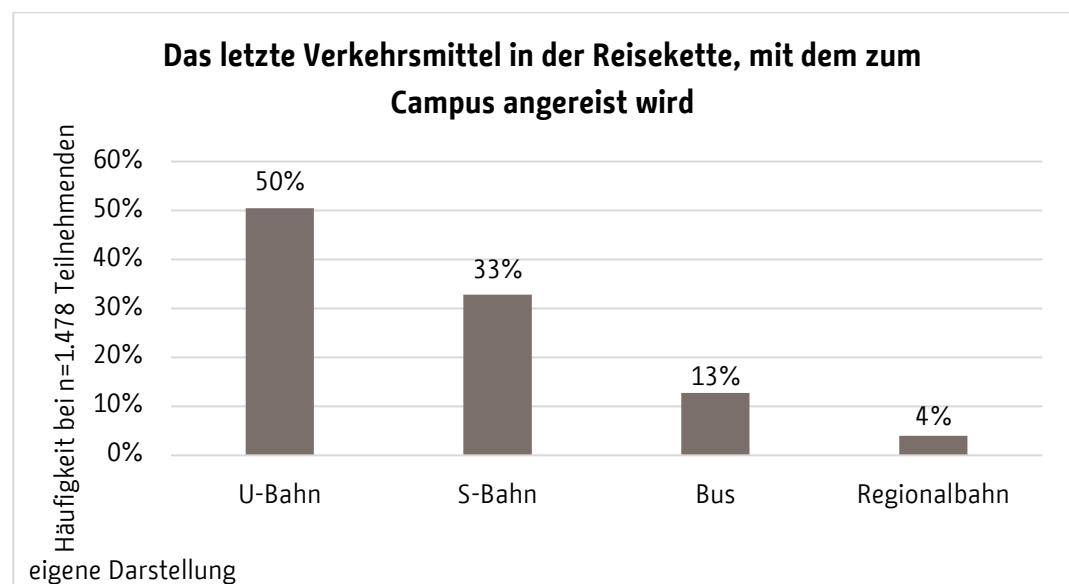


Abb. 16: Das letzte Verkehrsmittel in der Reisekette, mit dem zum Campus angereist wird

Die Hälfte derjenigen, die immer oder häufig mit dem ÖPNV anreisen, kommt mit der U-Bahn am Campus an. Ein Drittel gelangt mit der S-Bahn zum Campus, 13 Prozent mit dem Bus und vier Prozent mit der Regionalbahn.

Von den 1.478 Befragten, die immer oder häufig den ÖPNV zur Anreise zum Campus nutzen, sind 79 Prozent (sehr) zufrieden mit der Anbindung des Campus an den ÖPNV. Trotzdem wurden zahlreiche Verbesserungsvorschläge für die Anbindung des Campus an den ÖPNV angegeben. Am häufigsten wurde die Implementierung einer Buslinie auf der Straße des 17. Juni zwischen S-Bahnhof Tiergarten und Ernst-Reuter-Platz genannt (siehe Abb. 17).

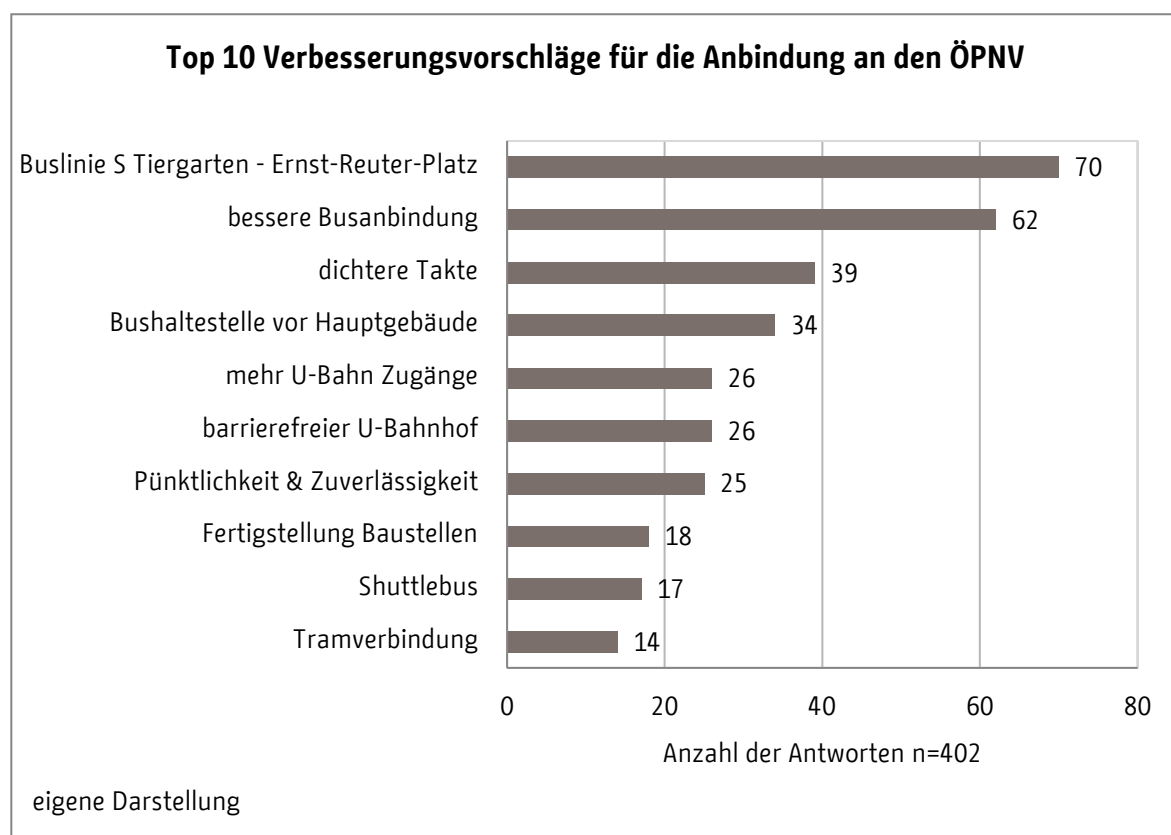


Abb. 17: Top 10 Verbesserungsvorschläge für die Anbindung an den ÖPNV (absolute Häufigkeit genannter Themen bei offener Frage, Details siehe Tab.1)

Schlagwörter	Anzahl	Beispiele für Verbesserungsvorschläge	Häufigkeit
Buslinie S-Bhf. Tiergarten - Ernst-Reuter-Platz	70	Buslinie/ Busspur auf Straße des 17. Juni zwischen S-Bhf. Tiergarten und Ernst-Reuter-Platz	70
bessere Busanbindung	62	bessere Erreichbarkeit des Severingeländes	11
		bessere Busanbindung des Produktionstechnischen Zentrums (PTZ)	8

		Verlagerung der Bushaltestelle Hertzallee näher an Universitätsbibliothek	3
		bessere Anbindung der Kaiserin-Augusta-Allee 104	3
		direkte Busverbindung zwischen Hauptcampus und Wedding	2
dichtere Takte	39	dichtere Takte bei Bussen, U-Bahnen, S-Bahnen und Regionalzügen	39
Bushaltestelle vor Hauptgebäude	34	Bushaltestellen vor Haupt- und Mathegebäude	34
U-Bahn Zugänge	26	weitere U-Bahnzugänge vor dem Architekturgebäude und in der Marchstraße	26
barrierefreier U-Bahnhof	26	Fahrtreppe oder Aufzug am U-Bhf. Ernst-Reuter-Platz	26
Pünktlichkeit & Zuverlässigkeit	25	Zuverlässigere Abfahrtszeiten von Bussen, U-Bahnen und S-Bahnen	25
Fertigstellung Baustellen	18	Fertigstellung Baustellen am U-Ernst Reuter Platz und Bhf. Zoo	18
Shuttlebus	17	Campus-interner (elektrifizierter) Shuttlebus	17
Tramverbindung	14	Tramlinie zwischen Bhf. Zoo und Ernst-Reuter-Platz	4
		Straßenbahnlinie in der Straße des 17. Juni	3
		Straßenbahnverbindung Zoo – Ernst-Reuter – Platz – S-Bhf. Beusselstr. – Virchowklinikum	2
Ausschilderung	7	Anzeigetafeln mit Abfahrtszeiten des ÖPNV auf Campusgelände	4
		Lageplan des TU Campus am U-Bahnhof Ernst-Reuter-Platz	3
Sauberkeit / Sicherheit am Bhf. Zoo	6	Verbesserung der Sauberkeit und Sicherheit am Bhf. Zoo bzw. Jebensstraße	6
Reaktivierung U12	4	Die U12 sollte reaktiviert werden	4
Firmenticket	3	günstigere Tickets für Mitarbeitende / Firmenticket	3
"TU Berlin" als Haltestellenname	3	Umbenennung der Haltestelle Ernst-Reuter-Platz in TU Berlin	3

sonstige	48	bspw. weitere S- und U-Bahnstationen auf dem Campus; kompakterer Campus; bezahlbare Wohnungen in Campusnähe u.v.m.	48
----------	----	--	----

Tab. 1: Verbesserungsvorschläge für die Anreise mit dem ÖPNV (absolute Häufigkeit genannter Themen bei offener Frage)

Hypothese: Je besser das ÖPNV-Angebot ausgebaut wird, desto mehr Studierende und Mitarbeitende werden dieses nutzen und auf die Nutzung des MIV verzichten.

Von den 244 Teilnehmenden, die häufig oder immer mit dem PKW zum Campus anreisen, wünschen sich 30 Prozent eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes, zehn Prozent würden den ÖPNV nutzen, wenn er einen attraktiveren Preis hätte.

Radfahrende

Von 2.204 Befragten gaben 43 Prozent an, immer bzw. häufig mit dem Fahrrad zum Campus zu fahren. Von diesen benutzen 98 Prozent ein klassisches Fahrrad und jeweils ein Prozent das E-Bike (bzw. Pedelec) und das Lastenrad.

Hypothese: Wenn die Fahrradwege und Stellplätze ausgebaut werden, werden mehr Studierende und Mitarbeitende das Fahrrad nutzen.

Von den Befragten, die immer oder häufig mit dem Fahrrad zum Campus fahren, sind 44 Prozent eher unzufrieden bzw. überhaupt nicht zufrieden mit der bestehenden Infrastruktur für Radfahrende. Nur 33 Prozent sind (sehr) zufrieden und 24 Prozent gaben an, weder zufrieden noch unzufrieden zu sein. Von den 416 Teilnehmenden, die eher oder gar nicht zufrieden mit der bestehenden Infrastruktur für Radfahrende sind, nannten 374 Teilnehmende Verbesserungsvorschläge. Die meisten Verbesserungsvorschläge handeln von der Erweiterung und dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur (siehe Abb. 19 & Tab. 2). Der Ausbau und die Verbesserung der Radwege wurden zu 62 Prozent genannt, der Ausbau von Fahrradständern zu 34 Prozent. Der Anteil der Vorschläge ist im Vergleich zum Durchschnitt um zehn Prozent höher.

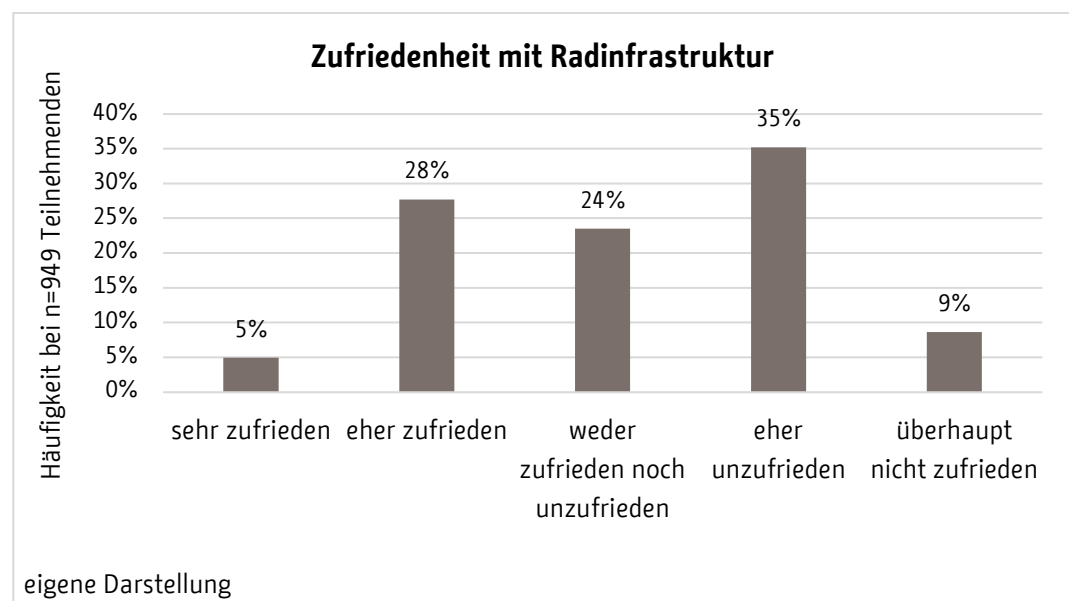


Abb. 18: Zufriedenheit mit Radinfrastruktur

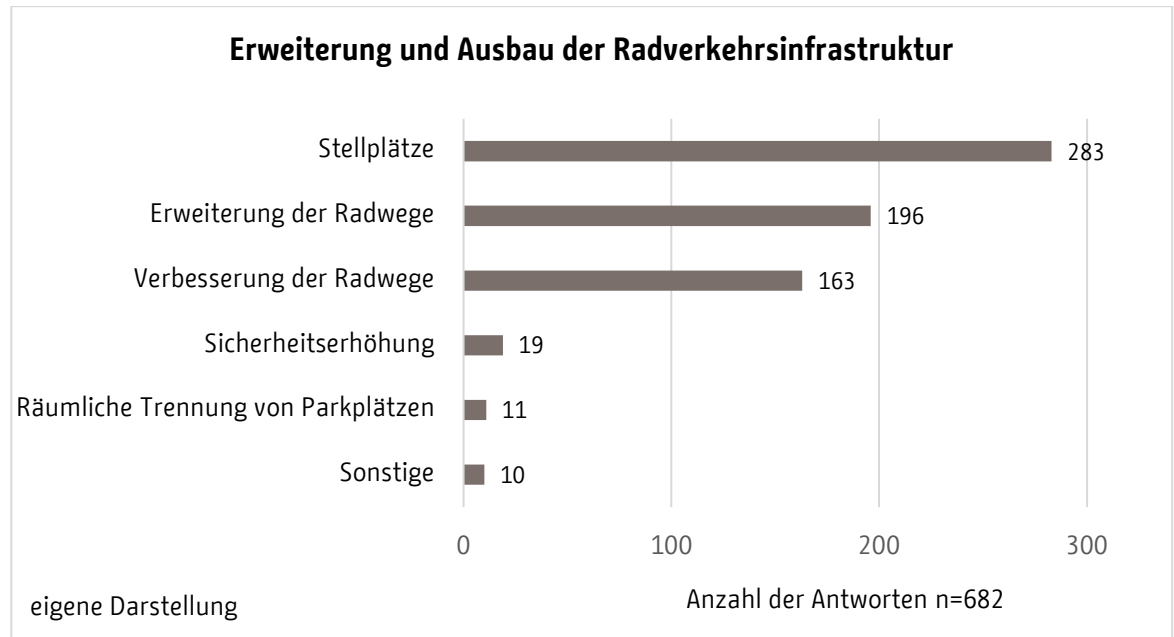


Abb. 19: Erweiterung und Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur (absolute Häufigkeit genannter Themen bei offener Frage, Details siehe Tab.2)

Schlagwörter	Anzahl	Beispiele für Verbesserungsvorschläge	Häufigkeit
Stellplätze	283	Ausbau der Radstellplätze auf dem gesamten Campus	150
		Überdachung und Beleuchtung bestehender und weiterer Radstellplätze	63
		Diebstahlsichere Radstellplätze	55
		Errichtung von gesicherten Fahrradkellern/ Fahrradparkhäusern	6
		Möglichkeit der Fahrradmitnahme in das Büro für Mitarbeitende	6
		Entsorgung ungenutzter Fahrräder	3
Verbesserung der Radwege auf dem Campus	163	Verbesserung der Qualität der Radwege: Kopfsteinpflaster entfernen/ asphaltieren	140
		Breitere Radwege an den umliegenden Straßen	16
Ausbau der Radwege am/ um den Campus	196	Ausbau von Radwegen auf dem Campus	8
		Radwege auf den umliegenden Straßen ausbauen	29
		Straße des 17. Juni mit beidseitigen Zweirichtungsradwegen	13
		Ausbau von Schnellradwegen	3

		Bessere Umfahrungsmöglichkeiten an Baustellen	2
		Bidirektionale Verkehrsführung um den Ernst-Reuter-Platz	47
		Ausweisung und Ausschilderung von Radwegen auf dem Campus	4
		Kreuzungssituationen verbessern, u.a. an March- und Dovebrücke	9
Sicherheits- erhöhung	19	Videoüberwachung auf dem Campus	6
		Geschützte Radwege	2
		Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs auf dem Ernst-Reuter-Platz	2
		Sichtbarkeit bestehender Gefahrenstellen bei Kreuzung von Rad- und Fußgängerweg erhöhen	3
		Erhöhtes Kontrollaufkommen bzgl. der Einhaltung der StVO (Straßenverkehrs-Ordnung)	3
Räumliche Trennung von Parkplätzen	11	Verbesserte Abgrenzung der Radwege an den PKW-Stellplätzen auf der Straße des 17. Juni	7
		Verkehrliche Trennung von Fahrrad und PKW um den Campus	4
Autofreier Campus	9	Verbot für Privat-PKW auf dem Campus	9
Sonstige	10	Mobile Fahrradstation für kleinere Reparaturen, Möglichkeit der Nutzung von Luftpumpen	2
		Rücksichtsvolles Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden	2
		Kostenlose Fahrradmitnahme im ÖPNV	3

Tab. 2: Verbesserungsvorschläge für die Anreise mit dem Fahrrad

MIV

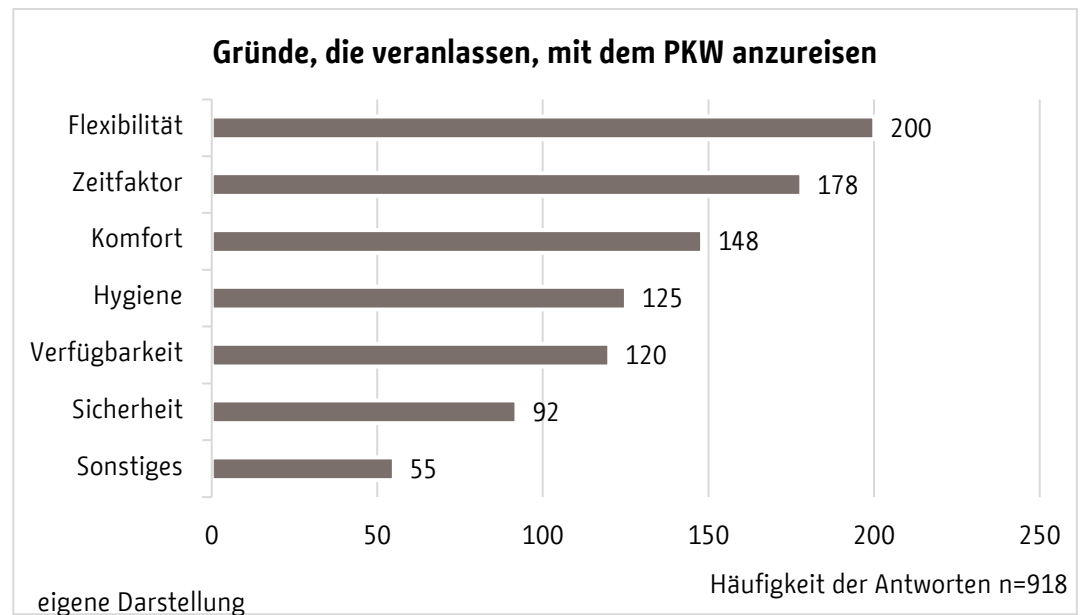


Abb. 20: Gründe, die veranlassen, mit dem PKW anzureisen (n = 244 Teilnehmende; Mehrfachnennungen möglich)

Abbildung 20 verdeutlicht, dass insbesondere die Flexibilität eine wichtige Rolle bei der Wahl des Verkehrsmittels spielen, denn 82 Prozent der Teilnehmenden (n = 244) geben diesen Grund an, um mit dem PKW anzureisen. An nächster Stelle wurde von 73 Prozent der Teilnehmenden der Faktor Zeit als Grund genannt. Die verschiedenen Verbesserungsvorschläge für beispielsweise den ÖPNV unterstreichen diese Aussage, da hier ein besser ausgebautes ÖPNV-Netz gewünscht wird. Mehr als die Hälfte gaben an, aus Komfort- und Hygienegründen auf den PKW zurückzugreifen.

Unter Sonstiges hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, weitere Gründe zu nennen, welche Sie dazu veranlassen, mit dem PKW zum Campus anzureisen. Die 23 Prozent unterteilen sich in verschiedene Aussagen, wobei wiederum ein Großteil auf den vorhandenen Komfort verweisen, insbesondere im Hinblick auf die Beeinträchtigung durch das Wetter wie zum Beispiel Regen. Außerdem nannten 20 Prozent unter Sonstiges, dass sie den PKW zum Transport für ihre Kinder als auch für Gepäck nutzen. Neben diesen Aussagen wurden auch die fehlende Zuverlässigkeit des ÖPNV und die Zeitersparnis durch das Verwenden des PKW genannt.

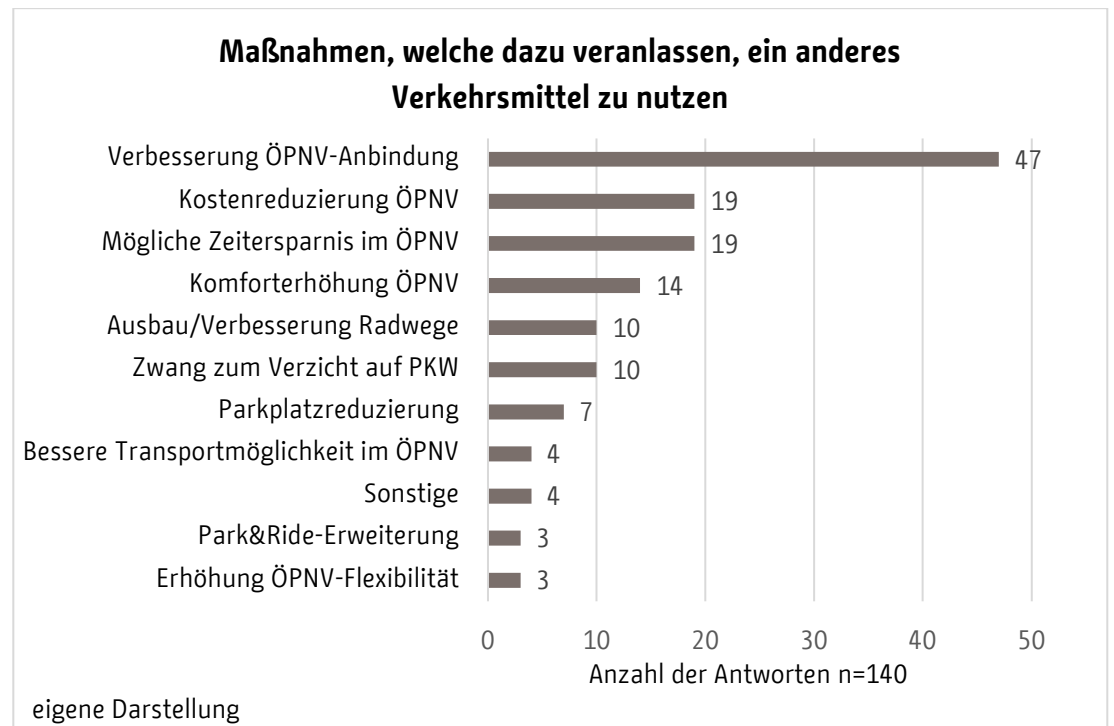


Abb. 21: Maßnahmen, welche dazu veranlassen, ein anderes Verkehrsmittel zu nutzen (absolute Häufigkeit genannter Themen bei offener Frage)

Von den 140 Teilnehmenden gaben 34 Prozent an, dass die Verbesserung der ÖPNV-Anbindung eine wichtige Maßnahme wäre, um dieses als Verkehrsmittel zu nutzen. Des Weiteren spielen der Kosten- und Zeitfaktor eine große Rolle bei der Entscheidung der Verkehrsmittelwahl. Für MIV-Nutzende würden Zwang wie Strafen und Verbote sowie der Wegfall von Parkflächen und der Ausbau von Park&Ride-Angeboten mögliche Maßnahmen darstellen.

Zufußgehende

Von den 243 Befragten, die immer oder häufig zu Fuß zum Campus gehen, sind 68 Prozent (sehr) zufrieden mit der bestehenden Infrastruktur für Zufußgehende.

Hypothese: Wenn die Infrastruktur für Zufußgehende verbessert wird, steigert das die Zufriedenheit dieser.

Von den 243 Teilnehmenden, die immer oder häufig zu Fuß am Campus sind, sind 20 Prozent eher unzufrieden bzw. überhaupt nicht zufrieden mit der Infrastruktur. Die Hälfte dieser nannte als Verbesserungsvorschlag, dass die Ampelschaltungen am Campus fußgängerfreundlich angepasst/ verlängert werden sollte. Die restlichen 50 Prozent bemängeln zu gleichen Teilen die Situation am Ernst-Reuter-Platz und den Ist-Zustand der Gehwege.

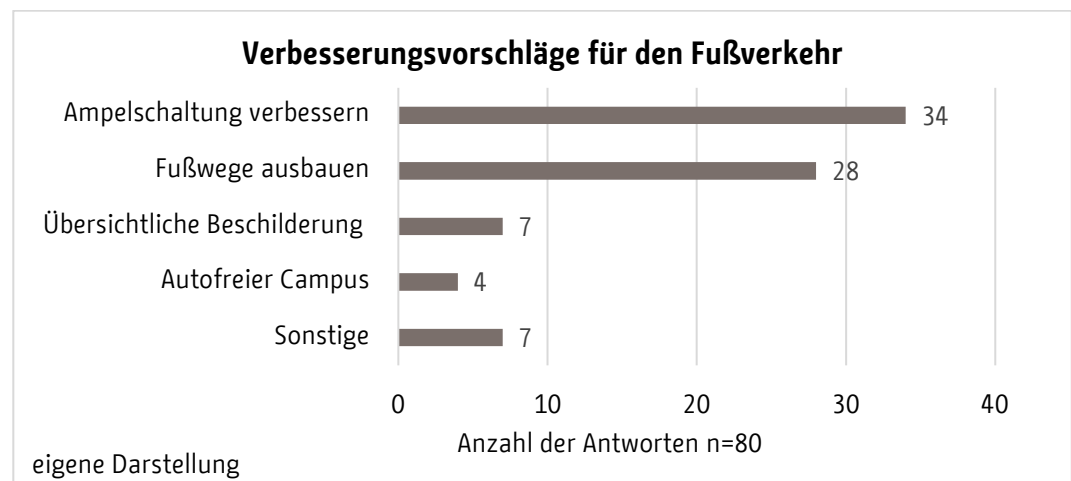


Abb. 22: Verbesserungsvorschläge für infrastrukturelle Bedingungen für Zufußgehende (absolute Häufigkeit genannter Themen bei offener Frage, Details siehe Tab.3)

Die am häufigsten genannten Verbesserungsvorschläge für die infrastrukturellen Bedingungen des Fußverkehrs sind die Verbesserung der Ampelschaltung und der Ausbau der Fußwege.

Schlagwörter	Anzahl	Beispiele für Verbesserungsvorschläge
Ampelschaltung verbessern	34	Ampelschaltung für Zufußgehende auf der Straße des 17. Juni zwischen Mathe- und Hauptgebäude anpassen/ verlängern
		Angepasste Ampelschaltung am Ernst-Reuter-Platz
		Mögliche Überquerung über die Mittelinsel des Ernst-Reuter-Platzes
Fußwege ausbauen	28	Trennung von Fahrrad- und Fußwegen am Ernst-Reuter-Platz und vor dem Mathegebäude
		Fußgängerbrücke über Straße des 17. Juni
		Mehr Fußwege auf dem Campus
		Modernisierung: Verbreiterung/ Ausbau und Verbesserung der Fußwege auf dem Campus
übersichtliche Beschilderung	7	Bessere Ausschilderungen, bessere Übersichtlichkeit auf dem Campus
		Ausschilderung von alternativen Wegen
Autofreier Campus	4	Straße des 17. Juni und Marchstraße in Fahrradwege umwandeln
		Autofreier Bereich zwischen Ernst-Reuter-Platz und Salzufer
Sonstige	7	Bessere Beleuchtung in den Abendstunden und am Morgen auf den Fußwegen
		Mehr Sitzgruppen auf dem Campus
		Mehr Sicherheit für Zufußgehende an Fahrradwegen

Tab. 3: Verbesserungsvorschläge für die infrastrukturellen Bedingungen für Zufußgehende

Sharing-Angebote

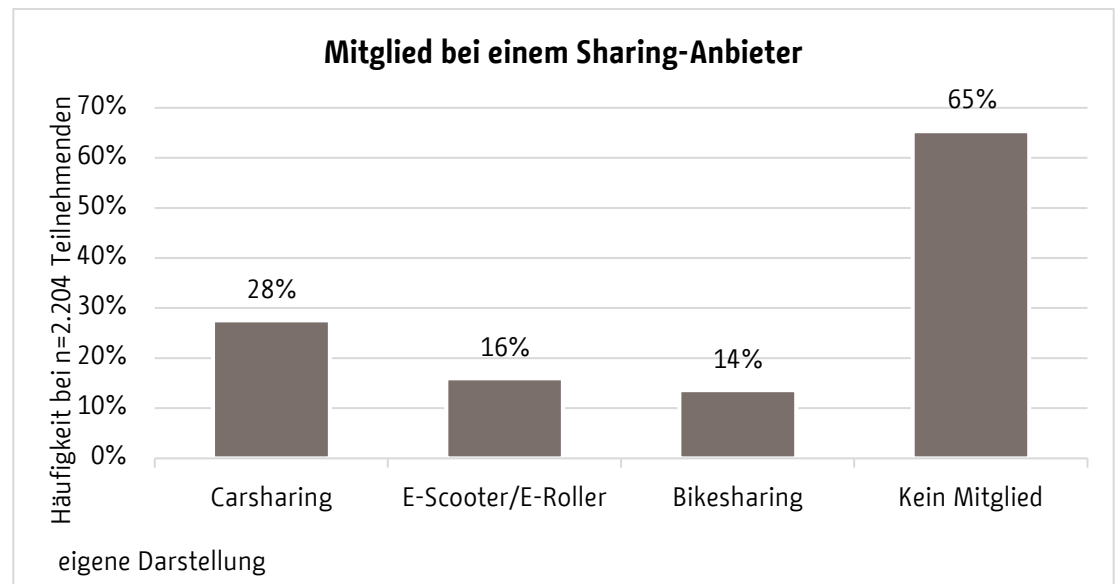


Abb. 23: Mitglied bei einem Sharing-Anbieter (Mehrfachnennungen möglich)

Hypothese: Wenn Studierende und Mitarbeitende Mitglied bei einem Sharing-Anbieter sind, nutzen Sie das Angebot regelmäßig.

Obwohl von den 2.204 Befragten 764 Personen Mitglied (mindestens) eines Sharing-Anbieters sind, nutzen nur 23 Teilnehmende immer bzw. häufig ein Sharing-Angebot für die Anreise zum Campus.

Hypothese: Wenn die Infrastruktur für Sharing-Angebote ausgebaut wird, werden mehr TU-Angehörige auf diese zurückgreifen.

Von den 2.204 Teilnehmenden sind 35 Prozent Mitglied bei einem Sharing-Anbieter. Von denen sind 43 Prozent eher oder überhaupt nicht zufrieden mit der bestehenden Infrastruktur für Sharing-Angebote und 29 Prozent weder zufrieden noch unzufrieden.

Von den 2.204 Befragten, gab nur ein Prozent (also 23 Personen) an, immer oder häufig mit Sharing-Angeboten zum Campus zu fahren. Aufgrund dieser geringen Zahl sind deren Aussagen kaum belastbar. Von diesen 23 Personen nutzen die meisten Carsharing (57 Prozent) gefolgt von E-Scootern bzw. E-Rollern (52 Prozent). Bikesharing nutzen 34 Prozent der Befragten. 43 Prozent sind eher unzufrieden bzw. überhaupt nicht zufrieden. Niemand gab an, sehr zufrieden zu sein. 31 Prozent sind eher zufrieden und 25 Prozent sind weder zufrieden noch unzufrieden. Ein klarer Zusammenhang zwischen der Nutzung eines bestimmten Sharing-Angebotes und der Zufriedenheit mit den Abstellmöglichkeiten kann nicht hergestellt werden. Um die Zufriedenheit zu erhöhen, wurden verschiedene Verbesserungsvorschläge, wie der Ausbau der Stellplätze für Carsharing und die Erweiterung des Sharing-Angebotes für Fahrräder und E-Scooter auf dem Campus genannt.

Unterschiede bei der Anreise mit Sharing-Angeboten zwischen Studierenden und Mitarbeitenden bestehen bei der Wahl zwischen Bike-Sharing und E-Scooter/ E-Roller. 30 Prozent der teilnehmenden Studierenden ($n = 16$) nutzen Bike-Sharing, 62 Prozent E-Scooter/ E-Roller. Mitarbeitende Teilnehmer ($n = 4$) reisen zu 50 Prozent via Bike-Sharing zum Campus an und nur zu 25 Prozent mit dem E-Scooter/ E-Roller.

4. Corona-bedingte Veränderungen des Mobilitätsverhaltens

Hypothese: Wenn sich durch die Covid-19-Pandemie die alltägliche Verkehrsmittelwahl der TUB-Angehörigen verändert hat, werden sie diese veränderte Verkehrsmittelwahl auch nach der Pandemie beibehalten.

Von den 2.204 Befragten gaben 63 Prozent an, aufgrund der Pandemie seltener den ÖPNV zu nutzen. Andererseits fahren 43 Prozent öfter mit dem Fahrrad (bzw. E-Bike, Pedelec, Lastenrad), 27 Prozent gehen häufiger zu Fuß und 19 Prozent nutzen häufiger den MIV (siehe Abb. 24). Der Großteil der Befragten möchte seine veränderte Verkehrsmittelwahl zumindest teilweise auch nach der Pandemie beibehalten (siehe Abb. 25).

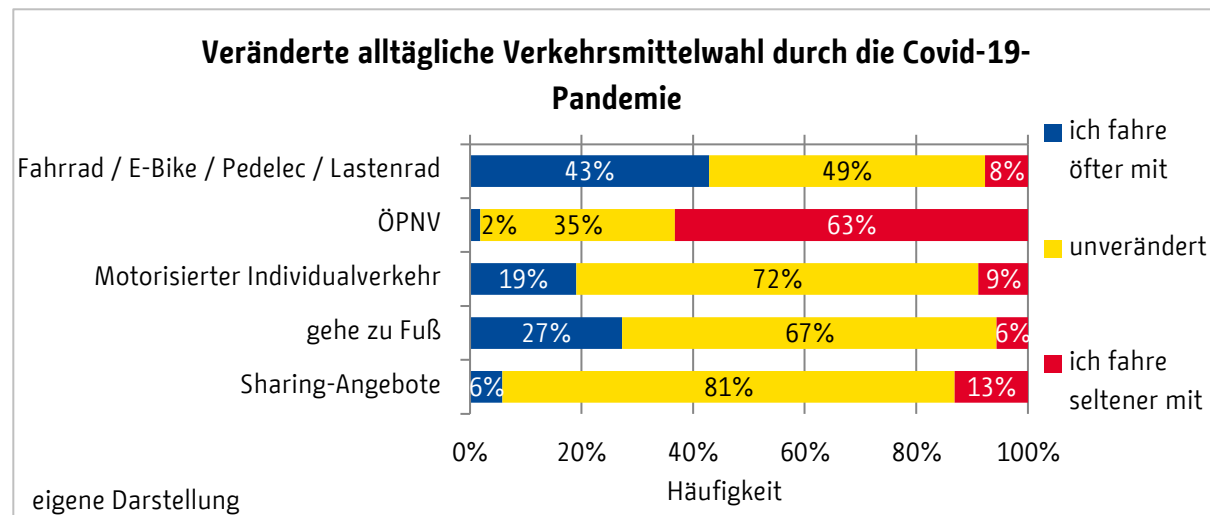


Abb. 24: Veränderte alltägliche Verkehrsmittelwahl durch die Covid-19-Pandemie

(n = 2.204 Teilnehmende)

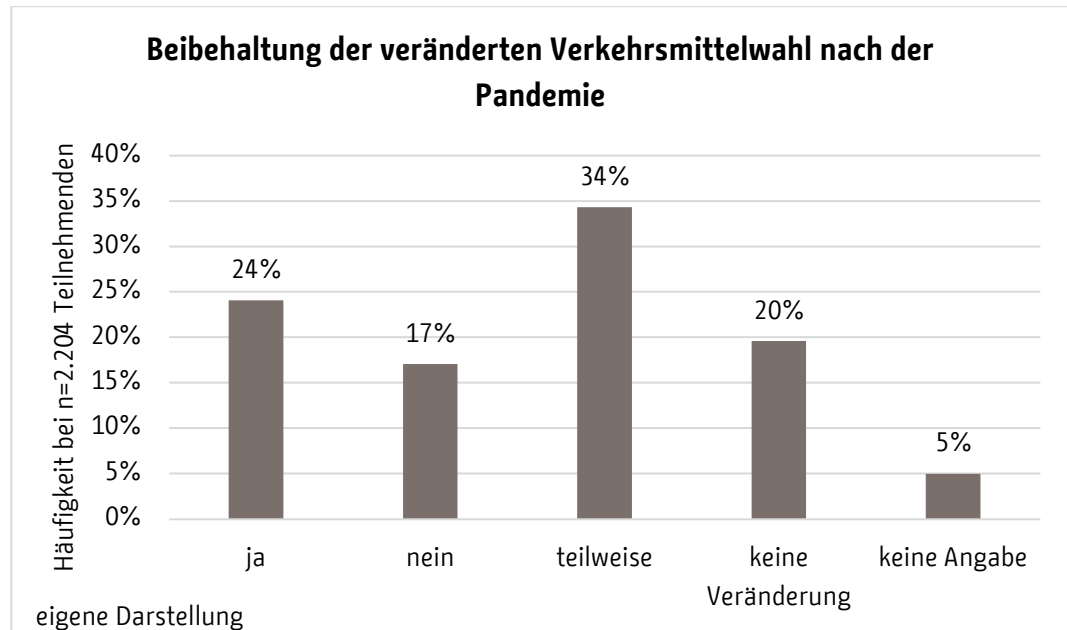


Abb. 25: Beibehaltung der veränderten Verkehrsmittelwahl nach der Pandemie

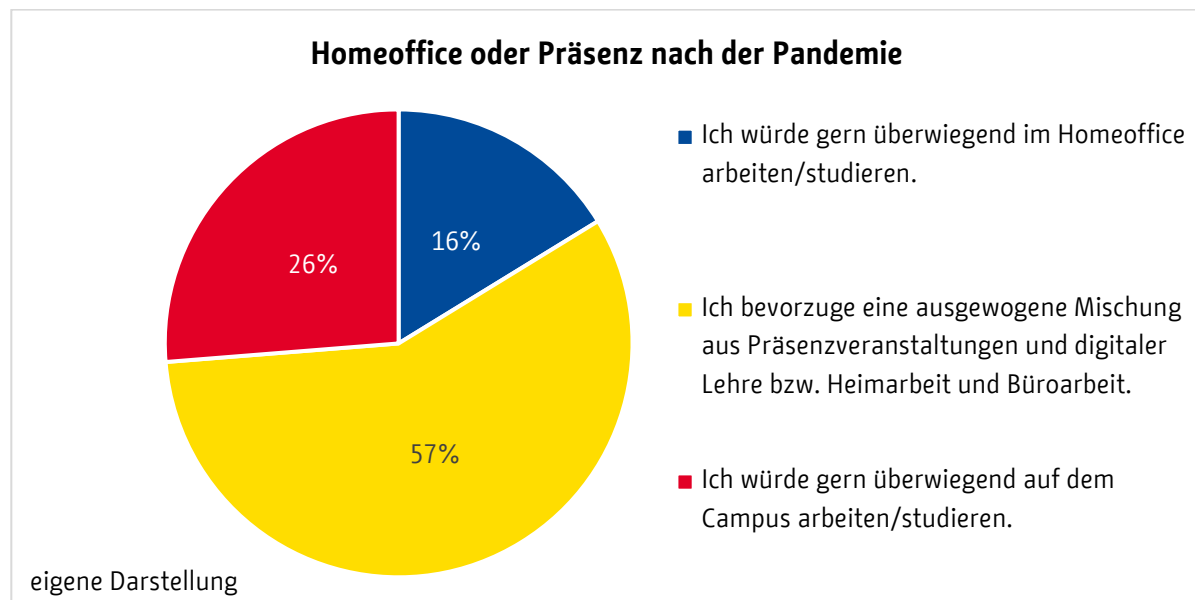


Abb. 26: Homeoffice oder Präsenz nach der Pandemie (n = 2.204 Teilnehmende)

Hypothese: Ein Großteil der TUB-Angehörigen wird nach der Pandemie einen Teil ihrer Aufgaben im Homeoffice erledigen wollen.

Von den 2.204 Befragten bevorzugten 57 Prozent nach der Covid-19-Pandemie eine ausgewogene Mischung aus Präsenzveranstaltungen und digitaler Lehre bzw. Heimarbeit und Büroarbeit. Etwas mehr als ein Viertel der Befragten bevorzugten es, überwiegend auf dem Campus zu studieren bzw. zu arbeiten und 16 Prozent möchten vor allem von zu Hause aus studieren bzw. arbeiten.

5. Fazit

Die Online-Befragung zu den Mobilitätsanforderungen der TUB-Angehörigen an den Campus Charlottenburg verlief erfolgreich, da viele Studierende und Mitarbeitende teilgenommen haben und vor allem in den offenen Fragen zu den Verbesserungsvorschlägen der infrastrukturellen Gegebenheiten zahlreiche kreative Vorschläge gemacht wurden.

Bei nur wenigen Ergebnissen zeigten sich signifikante Unterschiede zwischen den teilnehmenden Mitarbeitenden und Studierenden auf. So sind zum Beispiel 98 Prozent der befragten Studierenden ($n = 1.498$) im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte. Im Vergleich dazu besitzen nur 51 Prozent der Mitarbeitenden eine ÖPNV-Zeitkarte. Weitere Unterschiede zeigten sich außerdem bei der Zufriedenheit der Abstellmöglichkeiten für Sharing-Angebote am Campus. Da diese Frage nur wenige Teilnehmende (16 Studierende, zwei Mitarbeitende) beantwortet haben, sind diese Aussagen nicht besonders valide. Neben diesen Ergebnissen konnten keine signifikanten Unterschiede zwischen den Mitarbeitenden und Studierenden festgestellt werden.

Die meisten TUB-Angehörigen reisten (vor der Covid-19-Pandemie) mit dem ÖPNV, vor allem mit der U-Bahn und S-Bahn, zum Campus an. Die Mehrheit der Befragten ist zufrieden mit der Anbindung des Campus an den ÖPNV, dennoch wurden zahlreiche Verbesserungsvorschläge formuliert. Am häufigsten wurde eine Buslinie auf der Straße des 17. Juni zwischen S-Bahnhof Tiergarten und Ernst-Reuter-Platz genannt. Weitere Verbesserungsvorschläge sind eine bessere Busanbindung für bestimmte Campusbereiche, dichtere Takte der Busse und Bahnen besonders zu Stoßzeiten, mehr U-Bahn-Zugänge am Ernst-Reuter-Platz und eine Bushaltestelle vor dem Hauptgebäude.

Nach dem ÖPNV ist die Anreise zum Campus mit dem Fahrrad unter den TUB-Angehörigen sehr verbreitet. Diejenigen, die immer oder häufig mit dem Rad zum Campus fahren, gaben jedoch vermehrt an, nicht besonders zufrieden mit den infrastrukturellen Gegebenheiten zu sein. Die meisten Verbesserungsvorschläge gelten den Stellplätzen für Fahrräder und dem Ausbau der Radwege. Unter anderem wurde das Kopfsteinpflaster auf dem Campus mehrfach kritisiert.

Nur ein kleiner Teil der Befragten nutzt immer oder häufig den MIV zur Anreise zum Campus. Fast alle von ihnen haben Zugang zu einem Fahrrad. Die wichtigsten Gründe, die für die Nutzung des MIV angegeben wurden, sind Flexibilität, Zeitersparnis und Komfort. Die am häufigsten genannte Maßnahme, die sie zur Wahl eines anderen

Verkehrsmittels bringen würde, ist die Verbesserung der Anbindung des Campus an den ÖPNV.

Von den 2.204 Teilnehmenden an der Umfrage nutzen nur 23 Personen immer oder häufig Sharing-Angebote für die Anreise zum Campus.

Auf dem Campus selbst erfolgt die Fortbewegung größtenteils zu Fuß. Als Verbesserungsvorschlag für die infrastrukturellen Bedingungen für Zufußgehende wurde vor allem eine verbesserte Ampelschaltung genannt. Außerdem wurde bei den Verbesserungsvorschlägen zum ÖPNV mehrfach ein Shuttlebus genannt, der die einzelnen Teile des Campus besser verbinden soll.

Viele der Befragten nutzen seit Pandemiebeginn für ihre alltäglichen Wege seltener den ÖPNV und häufiger das Fahrrad. Ein Großteil der Befragten möchte seine veränderte Verkehrsmittelwahl auch nach der Pandemie zumindest teilweise beibehalten. Demnach könnte es sein, dass der Anteil derjenigen, die mit dem Fahrrad zum Campus anreist, in Zukunft steigt. Auf der anderen Seite könnte es sein, dass aufgrund des Fortschritts der digitalen Lehre und des Homeoffice, ein Teil der TU-Angehörigen seltener zum Campus fährt und sich die Mobilitätsanforderungen an den Campus wegen einer sinkenden Zahl der Nutzenden ändern.